

Nom de l'avion : Dornier Do 18 E

Type d'avion : Hydravion de transport de passagers bimoteur quadriplace

MOTORISATION

Junkers Jumo 205C-4

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 mitrailleuses MG15 de 7,92 mm](#)

2 bombes de 50 kg

PERFORMANCES

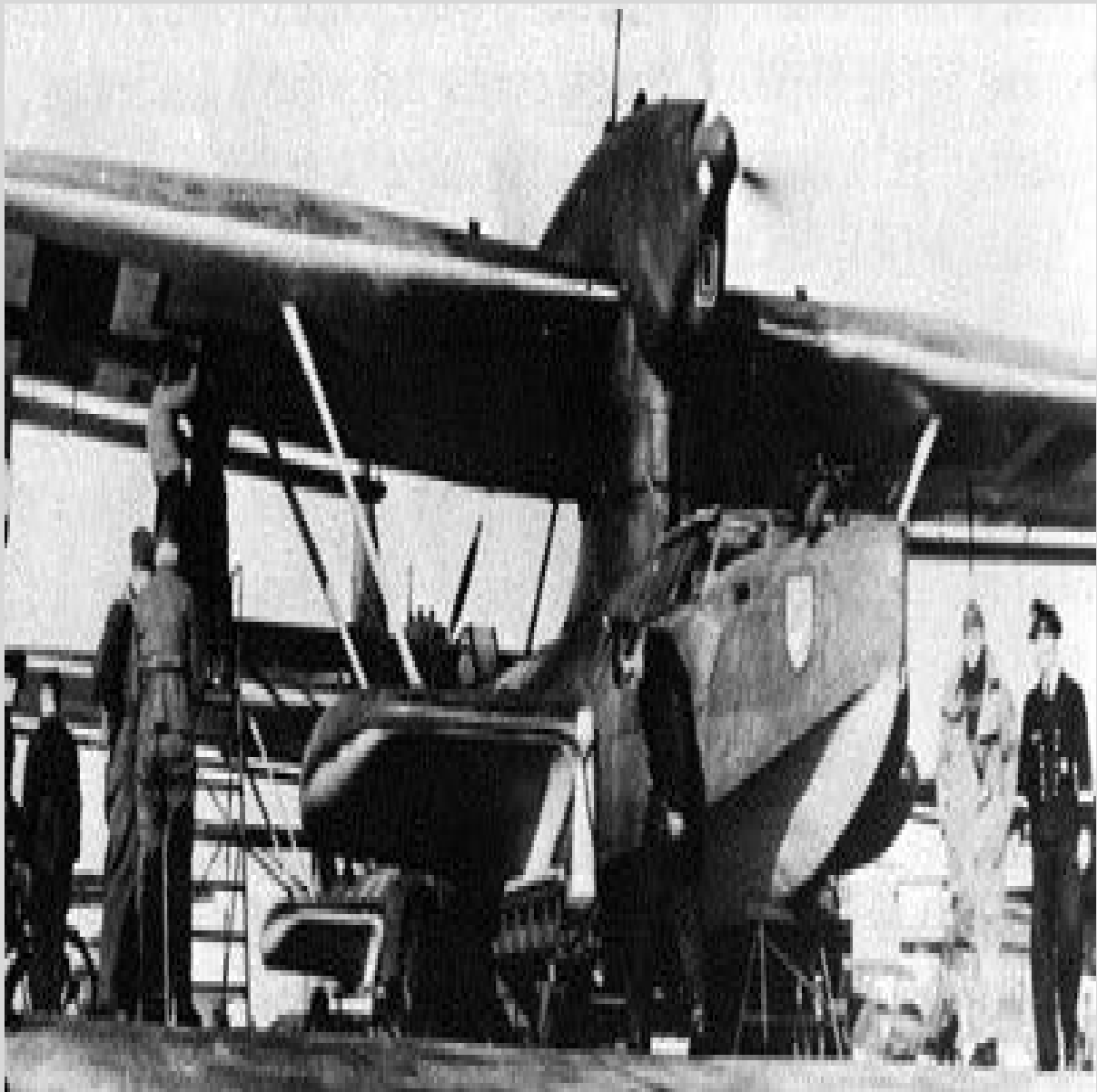
Vitesse maximale= 250 - 260 km/h

Vitesse croisière= 190 km/h - atter.: 95 km/h

Vitesse ascension= 22 m/s

Plafond pratique= 4200 m

Rayon action= norm: 5100 km - maxi charge: 2600 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
23,70 m	19,30 m	5,40 m	98,0 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
6260 kg	8500 kg	10000 kg

HISTOIRE

Ne disposant pas de porte-avions, le III^{ème} Reich dû faire appel massivement aux hydravions pour surveiller son littoral et le protéger des incursions alliées. Au début de la Seconde Guerre Mondiale la Luftwaffe disposait d'une certaine quantité d'hydravions à coque dont plusieurs types étaient d'anciens appareils civils modifiés. Parmi ces machines figurait le Dornier Do 18 un ancien hydravion de transport postal. Cet engin trouva un nouvel essor grâce au conflit. Il allait devenir une des principales armes de protection des côtes allemandes et des pays occupés des trois premières années de guerre. Tout débuta en 1934, quand la compagnie aérienne nationale Lufthansa demanda à Claudius Dornier et son équipe de concevoir un hydravion de transport postal transatlantique. Les ingénieurs planchèrent alors sur une machine bimoteur en tandem dotée d'un fuselage étroit mais très aérodynamique. Pour les équipes de Dornier il s'agissait d'essayer de faire aussi bien que les Français ou les Britanniques. C'est ainsi que naquit le premier prototype désigné Dornier Do 18 A. Il vola pour la première fois le 15 mars 1935. Les essais en vol démontrèrent la nécessité de remotoriser l'appareil afin de compenser sa faible vitesse. Ce fut chose faite et quelques semaines plus tard arriva le Dornier Do 18 E. Commandé à quatre exemplaires ces hydravions commencèrent à sillonner l'Atlantique Sud avec une escale aux Canaries. La Lufthansa qui recherchait une aura internationale commanda à Dornier une version profondément améliorée, le Dornier Do 18 F. Cet hydravion n'avait comme seul but que d'accroître la renommée de la compagnie et de servir la propagande nazie. Le Dornier Do 18 F vola pour la première fois le 11 juin 1937. Commença alors une série de vols pour tenter de battre des records de vitesse, de distance, d'altitude, et de poser par gros temps. C'est justement par ce type de météo que le Dornier Do 18 F faillit disparaître en février 1938. En effet l'avion effectuait une présentation à la presse étrangère et tenta un amerrissage sur une Mer du Nord totalement déchaînée. L'équipage n'eut que le temps de remettre les gaz avant que l'appareil soit submergé par les vagues et les creux de plus de six mètres. Quelques semaines plus tard l'appareil réalisa un vol record longue distance entre le Sud de l'Angleterre et la côte est du Brésil. L'appareil parcouru les 8400 km sans escale avec deux pilotes à son bord en un peu plus de 26 heures. Le Dornier Do 18 venait de se tailler une réputation sur-mesure. C'est à ce moment précis que la Luftwaffe commença à recevoir ses Dornier Do 18 D. Il s'agissait de la version militaire du Dornier Do 18 E, spécialement modifiée pour l'emport de mitrailleuses en tourelle et d'un blindage autour du cockpit. Diverses améliorations, notamment au niveau de la radio vinrent s'ajouter à l'appareil. Mais les Dornier Do 18 D n'étaient pas assez bien armés et on décida de concevoir une version plus lourdement défendue avec notamment un canon mobile de 20 mm en tourelle électrique. Les deux séries étaient appelées à cohabiter dans les différentes unités de la Luftwaffe. Malgré son image de marque et son esthétique sans faille, le Dornier Do 18 ne faisait pas l'unanimité parmi les équipages qui lui reprochait son étroitesse de fuselage. Un hydravion postal n'est pas forcément conçu pour voler longtemps avec des membres d'équipages disséminés dans tout l'aéronef. Et de plus le froid qui régnait au-dessus des mers n'arrangeait pas l'affaire des mitrailleurs. Pour y remédier la Luftwaffe décida de fournir à chaque équipage des tenues dites "alpines" identiques à celles utilisés par les fantassins de la Wermacht qui patrouillaient en montagne. En janvier 1939, un nouveau problème fut soulevé par le manque de formation des équipages et c'est Hermann Göring lui-même qui trouva la solution. Le numéro 2 du régime nazi, ancien as de la Première Guerre Mondiale, ordonna à Dornier de produire une série d'une douzaine de Dornier Do 18 H. Il s'agissait de Dornier Do 18 D totalement désarmés et dotés de double-commande. Lorsque la guerre éclata le Dornier Do 18 ne mit pas longtemps à faire parler de lui, puisque le premier appareil de la Luftwaffe abattu par un chasseur britannique était un Dornier Do 18 D du KG-106, une unité servant en Mer du Nord. L'hydravion a été

détruit par un Blackburn Roc du Squadron 803 de la Fleet Air Arm . Le monomoteur anglais était rattaché au porte-avions HMS-Ark Royal . Les Dornier Do 18 revinrent sur le devant de la scène avec l'opération de harcèlement contre les soldats britanniques et français qui embarquaient à Dunkerque le 27 mai 1940 . En effet deux appareils réussirent à prendre à partie un Lockheed Hudson de la RAF et à le mitrailler durant une demi-douzaine de minutes avant de finalement le voir s'écraser . L'hydravion appartenait au KFG-906 une unité transférée spécialement pour participer à ce raid . Il s'agit là du seul avion allié abattu par un Dornier Do 18 . A partir de décembre 1940, les Dornier Do 18 commencèrent à laisser les missions de reconnaissances côtières aux Blohm-und-Voss Bv 138 et aux plus modernes et mieux équipés pour se défendre contre les chasseurs de la RAF . Pourtant la carrière de l'appareil ne cessa pas pour autant . Dornier fit revenir en usine une vingtaine de Dornier Do 18 G encore en état de vol et les désarma . L'avionneur obtura les tourelles de mitrailleuses et transforma les appareils pour les mettre au standard Dornier Do 18 H-1. Il s'agissait alors d'appareils de transport sanitaire. Ils furent peints en blanc et revêtir l'insigne de la Croix-Rouge. Une trentaine d'autre Dornier Do 18 D et Dornier Do 18 G virent leur armement allégé par la suppression de la mitrailleuse de nez afin de passer au standard Dornier Do 18 H-2 de sauvetage en mer. Ceux là conservaient pourtant un camouflage guerrier. Les Dornier Do 18 H-2 servirent jusqu'à l'Armistice du 8 mai 1945. Il s'agit d'un des quelques avions allemands à avoir commencé et terminé le conflit sous les couleurs de la Luftwaffe. Un seul Dornier Do 18, un appareil de la série " G ", a survécu à la guerre et servit au sein de l'Aéronautique Navale française de juillet 1945 à février 1946. Il effectua des missions de surveillances anti-mine des côtes françaises. Si le Dornier Do 18 n'a jamais eu l'efficacité au combat de son grand frère le Dornier Do 24 il n'en demeure pas moins un serviteur studieux de la Luftwaffe. Production : 4 exemplaires

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/do18e.htm

