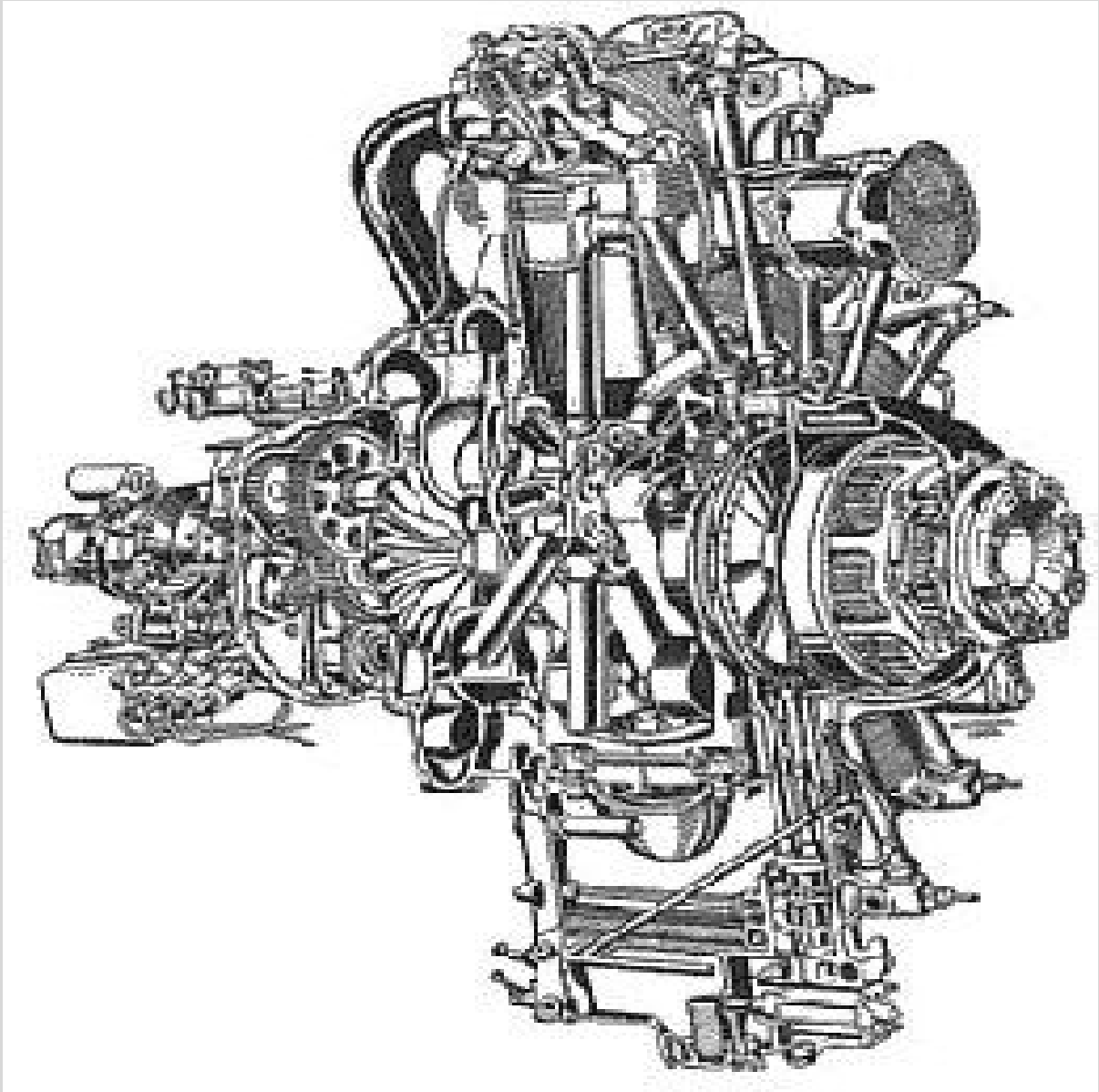


Nom de l'avion : Heinkel He 115 C-1

Type d'avion : Hydravion de reconnaissance bimoteur triplace

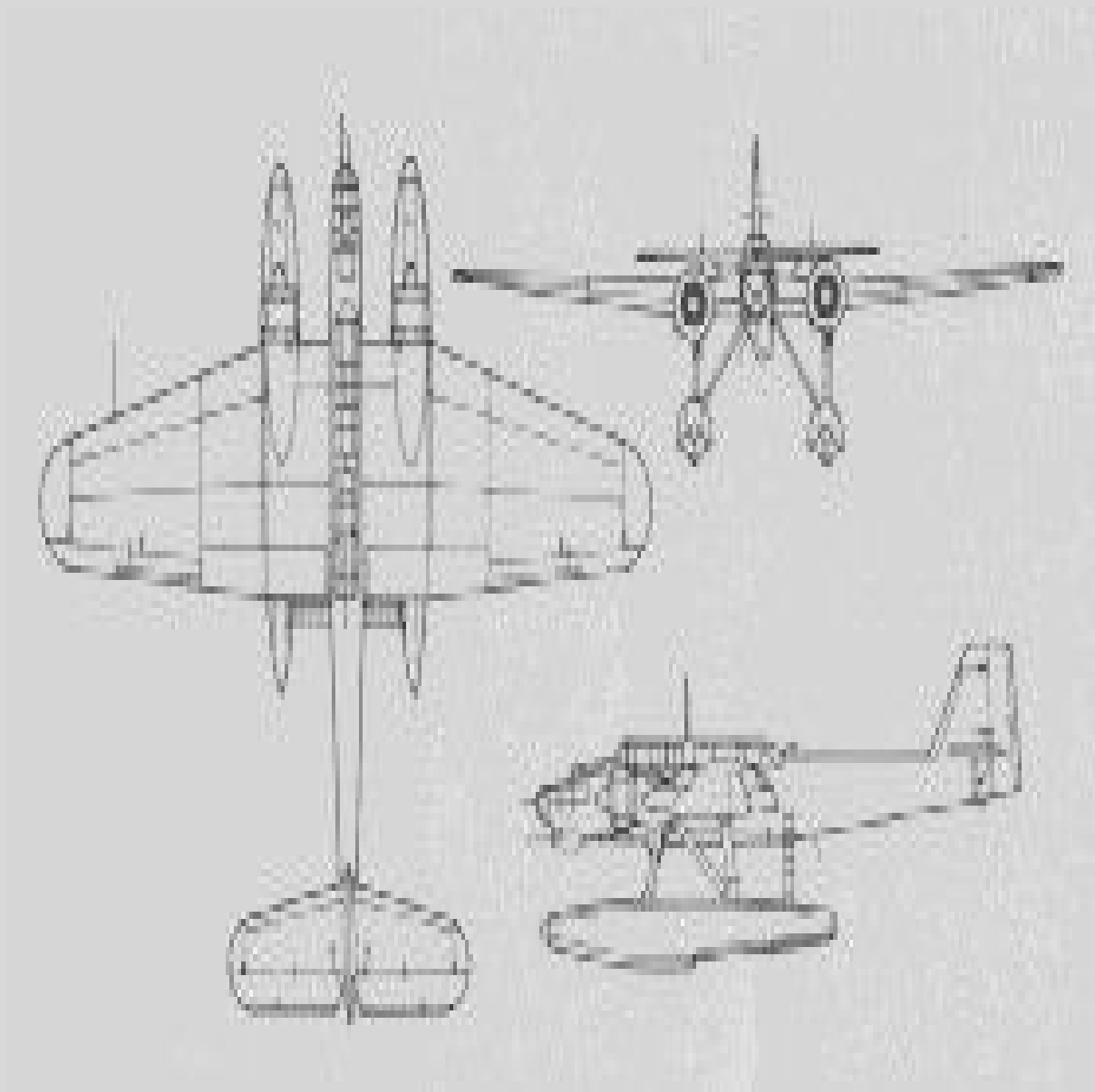
MOTORISATION

BMW 132K



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 MG151 de 20 mm](#)

[4 mitrailleuses MG15 de 7,9 mm](#)

1 torpille de 1000 kg ou 1250 kg de mines



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 300 km/h à 1000 m - 335 km/h

Vitesse ascension= 5,0 m/s

Plafond pratique= 5500 - 6500 m

Rayon action= 2800 km



DIMENSIONS

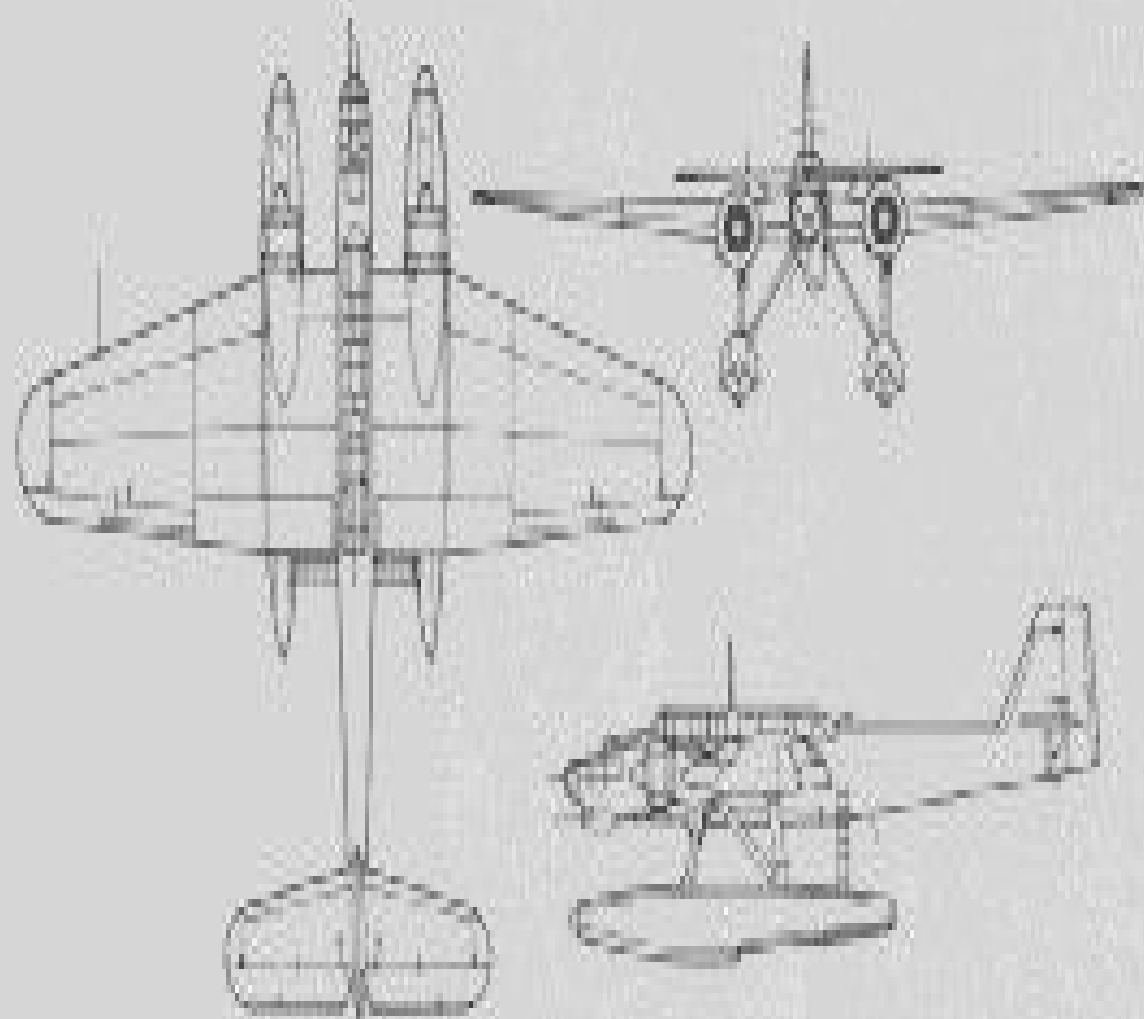
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,20 m	17,30 m	6,60 m	86,70 m ²

Heinkel He 115 C-1, S4+DL, of 3./Kü.Fl.Gr 506



MASSES

Vide	Charge	Maximale
6870 kg	9500 kg	10400 kg



HISTOIRE

Le He 115 était un bimoteur monoplane à aile médiane de construction entièrement métallique doté de deux flotteurs. Après son premier vol, en 1937, le He 115B entra en service à partir de 1940 comme mouilleur de mines ; il emportait alors une mine magnétique unique de 920 kg. Les appareils des Kustenfliegergruppen 106 et 506 accomplirent de nombreuses missions au large des côtes est et sud de l'Angleterre. Le He 115C apparut fin 1940 avec un armement plus complet, suivi d'une variante équipée de flotteurs renforcés permettant l'amerrissage sur la glace ou la neige durcie. La version spécialisée dans le lancement de torpilles fut désignée C-4 ; elle s'illustra en de nombreuses occasions, particulièrement contre les fameux convois du Cap Nord. La situation de l'Allemagne se dégradant, la production fut arrêtée en 1944, après la décision de cesser la production de tous les appareils à plusieurs moteurs. En 1935, le Ministère de l'Air du Reich (Reichsluftfahrtministerium ou RLM) produit une exigence pour un hydravion bimoteur à usage général, adapté pour la patrouille et l'attaque des convois maritimes avec des bombes et des torpilles. Deux constructeurs répondent à l'appel du RLM : Heinkel Flugzeugwerke et la filiale de Blohm & Voss, Hamburger Flugzeugbau. Le 1er Novembre 1935, les commandes sont faites à la fois pour Heinkel et Hamburger Flugzeugbau pour trois prototypes chacun de leurs études respectives, le He-115 (Heinkel) et le Ha-140 (Hamburger). Le premier prototype Heinkel a volé en Août 1937, avec des tests prouvant son efficacité, le He-115 étant sélectionné au détriment du Ha-140 au début de 1938. Une commande pour un prototype supplémentaire et 10 appareils de pré-série est faite. Pendant ce temps, le premier prototype a été utilisé pour définir une série de records internationaux pour les hydravions "plus de 1000 km et 2000 km" en circuit fermé à une vitesse moyenne de 328 km/h. Au début de la guerre, le He-115 est utilisé pour larguer des mines dans les eaux britanniques, en visant les passages étroits à proximité des ports à fort trafic sur la côte sud de l'Angleterre. La Tamise est également une cible de choix. Cependant, l'avion a eu son heure de gloire dans la lutte anti-navire contre les convois de l'Arctique à partir de bases dans le nord de la Norvège. Au début de la guerre, ces convois manquaient de couverture aérienne, aussi la faible vitesse et l'armement relativement léger du He-115 ne posèrent pas de gros handicaps comme cela avait été le cas au cours de la bataille d'Angleterre le long de la côte anglaise fortement défendue. Plus tard, avec l'apparition des navires d'escorte, couplés avec de nouveaux chasseurs lourds soviétiques comme le Petlyakov Pe-3bis, la supériorité aérienne sur les convois a été contestée, et, par conséquent, les pertes ont fortement augmenté. En dehors de son utilisation comme mouilleur de mines et comme bombardier-torpilleur, il a également été utilisé dans le rôle de reconnaissance côtière, et par le KG 200 pour déposer des agents derrière les lignes ennemies. Les appareils des Kustenfliegergruppen 106 et 506 accomplirent de nombreuses missions au large des côtes est et sud de l'Angleterre. L'unité de minage perdra d'ailleurs 33 appareils et six autres fortement endommagés durant la bataille d'Angleterre, la plupart des pertes par des tirs de Flak anglais. Le He-115C apparut fin 1940 avec un armement plus complet, suivi d'une variante équipée de flotteurs renforcés permettant l'amerrissage sur la glace ou la neige durcie. La version spécialisée dans le lancement de torpilles fut désignée C-4. Elle s'illustra en de nombreuses occasions, particulièrement contre les fameux convois maritimes du cap Nord ravitaillant l'URSS, notamment le convoi PQ17 qui perdit 26 des 37 navires qui le composait. Ces navires transportaient du matériel de combat soit quelques 3.850 véhicules, 430 chars et 2.500 avions qui furent engloutis. En réponse à la montée des tensions en Europe, le ministère norvégien de la Défense avait commandé six He-115N le 28 Août 1939. Du 14 Juillet au 13 Novembre 1939, les six avions commandés ont été livrés aux autorités norvégiennes. Cette commande visait à remplacer la flotte quelque peu archaïque principalement composée de bombardiers torpilleurs Douglas DT et Marinens Flyvebaatfabrikk MF11. Les Norvégiens ont

signé un autre contrat de six He-115N en Décembre 1939, avec une livraison prévue pour Mars/Avril 1940. La livraison de ce second lot a toutefois été annulée par l'invasion allemande de la Norvège le 9 Avril 1940. Au début des hostilités, le Royal Navy Air Service norvégien avait six He-115N en service (F.50, F.52, F.54, F.56, F.58, F.60) répartis le long de la côte depuis les stations aéronavales de Sola et Flatøy dans le sud, Skattøra et Tromsø dans le nord. Au début de l'invasion, l'avion de la base d'hydravions de Hafrsfjord près de Stavanger (le He-115N F.60) a été capturé par les Allemands, mais deux He-115 de la Luftwaffe (codés F.62 et F.64 en Service norvégien) ont été à leur tour saisis par une unité de la milice improvisée de tirailleurs norvégiens à Ørnes dans le Glomfjord, et par des policiers à Brønnøysund, dans le Nordland. Les deux avions ont été saisis après avoir manqué de carburant et ont dû faire des atterrissages d'urgence le 10 Avril. Pilotés par des équipages norvégiens, ils ont servi contre leurs anciens propriétaires pour la durée de la campagne. Sept He-115 norvégiens, dont cinq d'entre eux étant des He-115N, ont été employés contre des navires allemands, ainsi que pour fournir un soutien à l'offensive de l'armée norvégienne sur le front de Narvik. Le 14 Avril 1940, trois He-115 norvégiens réussirent à abattre un Ju-52 au Gullsfjordbotn. Quatre des avions norvégiens (F.52, F.56, F.58 et F.64) ont fait le voyage vers le Royaume-Uni peu avant le 10 Juin 1940, un cinquième (F.50) atterrissant sur le Lac Salmijärvi en Finlande. Un sixième (F.54) a également tenté de faire le voyage vers la Grande-Bretagne, mais a été perdu en mer du Nord. Le dernier des He-115 norvégiens, F.62 (l'un des deux avions allemands capturés), était inutilisable au moment de l'évacuation et a dû être abandonné à Skattøra, plus tard réparé et volé par les Allemands. Les quatre avions échappés de Norvège furent affectés dans le groupe norvégien Bugge Helensburgh. Le Nygaardsvold Cabinet norvégien en exil a élaboré des plans peu après son arrivée au Royaume-Uni, visant à utiliser les He-115 pour larguer des tracts sur la Norvège. La mission était de fournir une déclaration au peuple norvégien occupé, indiquant que les autorités norvégiennes ont été rétablies dans le Royaume-Uni et rejetaient tout accord entre l'Allemagne et la Norvège. Les quatre He-115 norvégiens basés à Helensburgh furent transférés à Scapa Flow le 3 Juillet 1940, en vue d'effectuer la mission, même si l'un des He-115 dut retourner à Helensburgh en raison de problèmes de moteurs. Les trois He-115 réunis à Scapa Flow ont été préparés à voler vers la Norvège et à larguer les tracts sur les villes d'Oslo, Bergen et Trondheim. Peu de temps avant la mission, le ministère de l'Air britannique est intervenu et a arrêté l'expédition, insistant sur le fait qu'une telle entreprise serait suicidaire avec le vol lent des vulnérables He-115. Trois jours plus tard, les trois aéronefs norvégiens retournaient à Helensburgh. Trois des He-115 norvégiens (F.56, F.58 et F.64) ont ensuite été utilisés dans des opérations secrètes avec des équipages norvégiens au large de la Norvège et dans la mer Méditerranée. Dans le service britannique, trois ont reçu de nouveaux numéros de série: BV184, BV185 et BV187. BV184 a été attaqué et endommagé par deux Spitfire pilotés par des polonais au-dessus du golfe de Gascogne au printemps de 1942 et plus tard il fut perdu dans un incendie au Royaume-Uni. BV185 a été détruit dans un raid aérien italien sur Kalafrana, (Malte) après avoir effectué une seule opération clandestine en Afrique du Nord. BV187 effectué plusieurs missions sur la côte nord-africaine depuis sa base à Malte avant d'être finalement attaqué et détruit par deux Bf-109 allemands. Le 8 Juin 1940, le jour après que les forces norvégiennes eurent reçu l'ordre de cesser les hostilités, le He-115 F.50 (déclaré techniquement inapte à être transporté à Royaume-Uni), a atterri en Finlande se présentant comme un avion civil codé LN-MAB. L'avion a été interné mais le pilote, le capitaine de ligne expérimenté et lieutenant de vaisseau Helge Dahl, ainsi que l'équipage, étaient libres de quitter la Finlande. A partir de l'été 1941, il a été utilisé par le LLv.14 de la Force aérienne finnoise, codé HE-115 et nommé "Jenny", pour transporter les troupes derrière les lignes soviétiques. Dans ce rôle, il s'est avéré précieux dans un terrain avec de nombreux lacs isolés. Il a servi dans ce rôle jusqu'à une embuscade derrière les lignes ennemies en Carélie-Est le 4 Juillet 1943. Il a décollé, mais et

a dû amerrir dans un lac et l'équipage a été fait prisonnier de guerre. Deux jours plus tard, le He-115 qui flottait encore, a été mitraillé par des Morane-Saulnier MS-406 finlandais. Certains rapports mentionnent que les Soviétiques auraient récupéré l'épave à des fins d'évaluation. Deux He-115C de la Luftwaffe ont été empruntés pour des opérations similaires en 1943-1944 et exploités avec des marques allemandes par des équipages finlandais. L'un a été rendu en 1944, mais l'autre a été remis aux Soviétiques après l'armistice en 1945. L'Armée de l'Air suédoise gérait 12 He 115A-2 sous la désignation locale T 2, avec des numéros de la Force aérienne allant de 101 à 112. Six avions de plus avaient été commandés, mais ne furent jamais livrés en raison de l'éclatement de la Seconde Guerre mondiale. Ils étaient robustes et appréciés par leurs équipages, et n'ont été retirés du service qu'en 1952. Les T 2 suédois ont été maintenus en service tout au long de la Seconde Guerre mondiale et ont apporté une contribution précieuse à protéger et faire respecter la neutralité suédoise. Les T 2 remplacèrent les T 1 obsolètes (Heinkel HD-16 en nomenclature suédoise) dans le rôle de bombardier torpilleur et servirent également comme bombardiers classiques, pour détecter les départs de feu en forêt et pour des missions de reconnaissance à longue portée. Cinq des douze T 2 ont été perdus dans des accidents au cours de leur service dans l'armée de l'air suédoise.

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/alleagn/alleagn.htm



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

orange.fr/alleagn/he115c_1.htm

