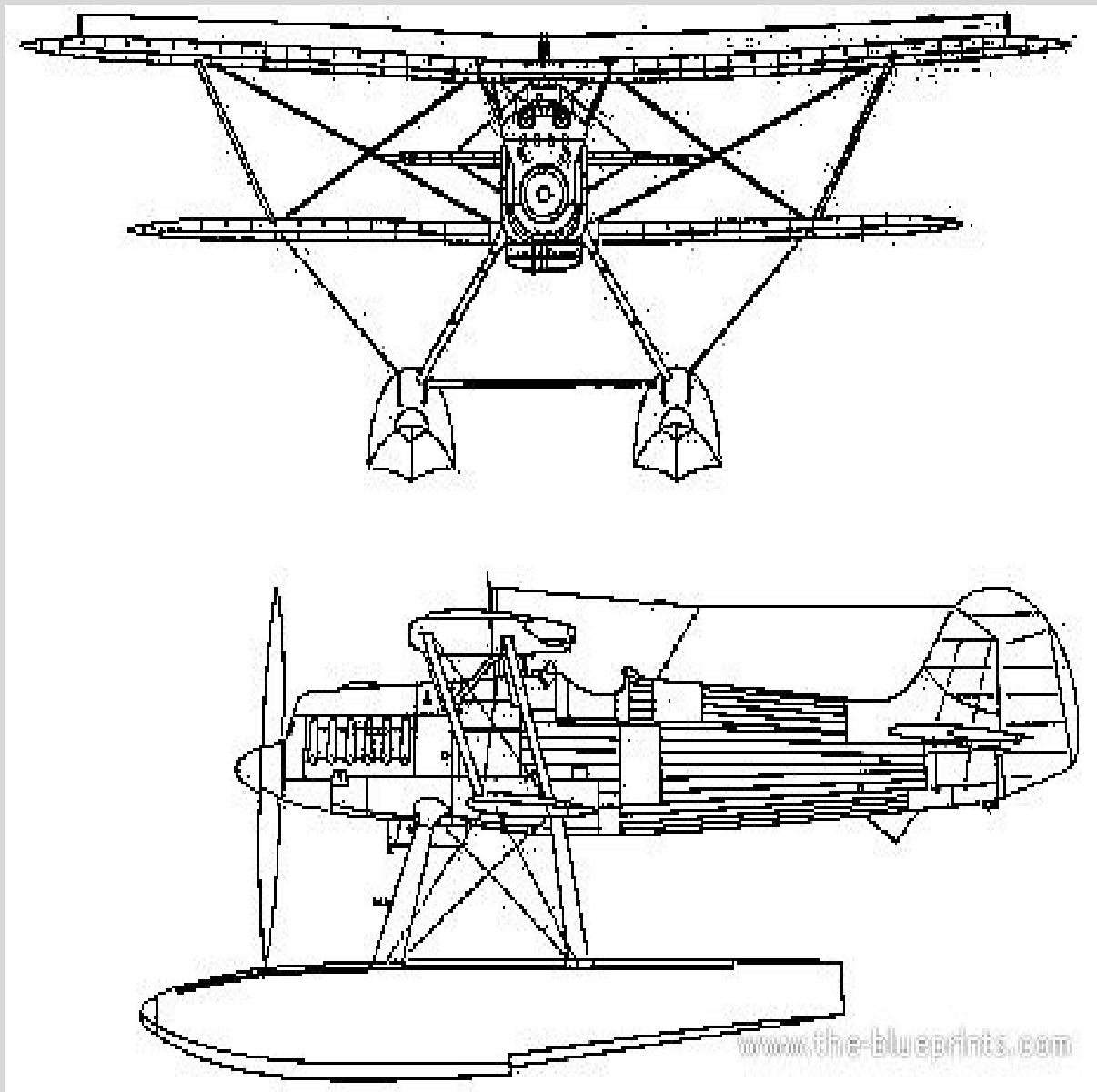


Nom de l'avion : Heinkel He 51 B-2

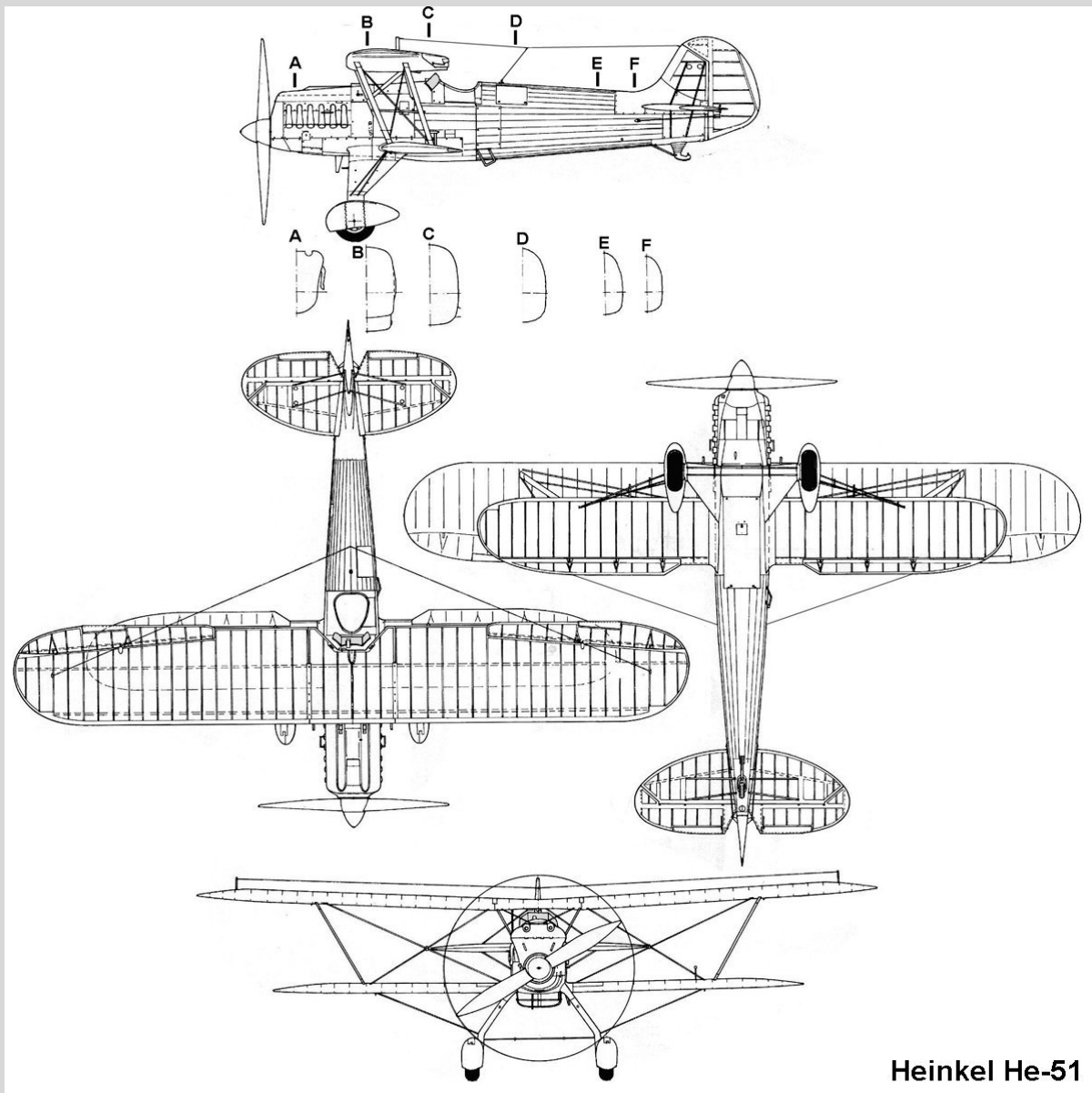
Type d'avion : Biplan monomoteur monoplace



MOTORISATION

BMW VI 7,3

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



Heinkel He-51

ARMEMENT

[2 mitrailleuses MG17 de 7,9 mm avec 500 coups](#)

PERFORMANCES

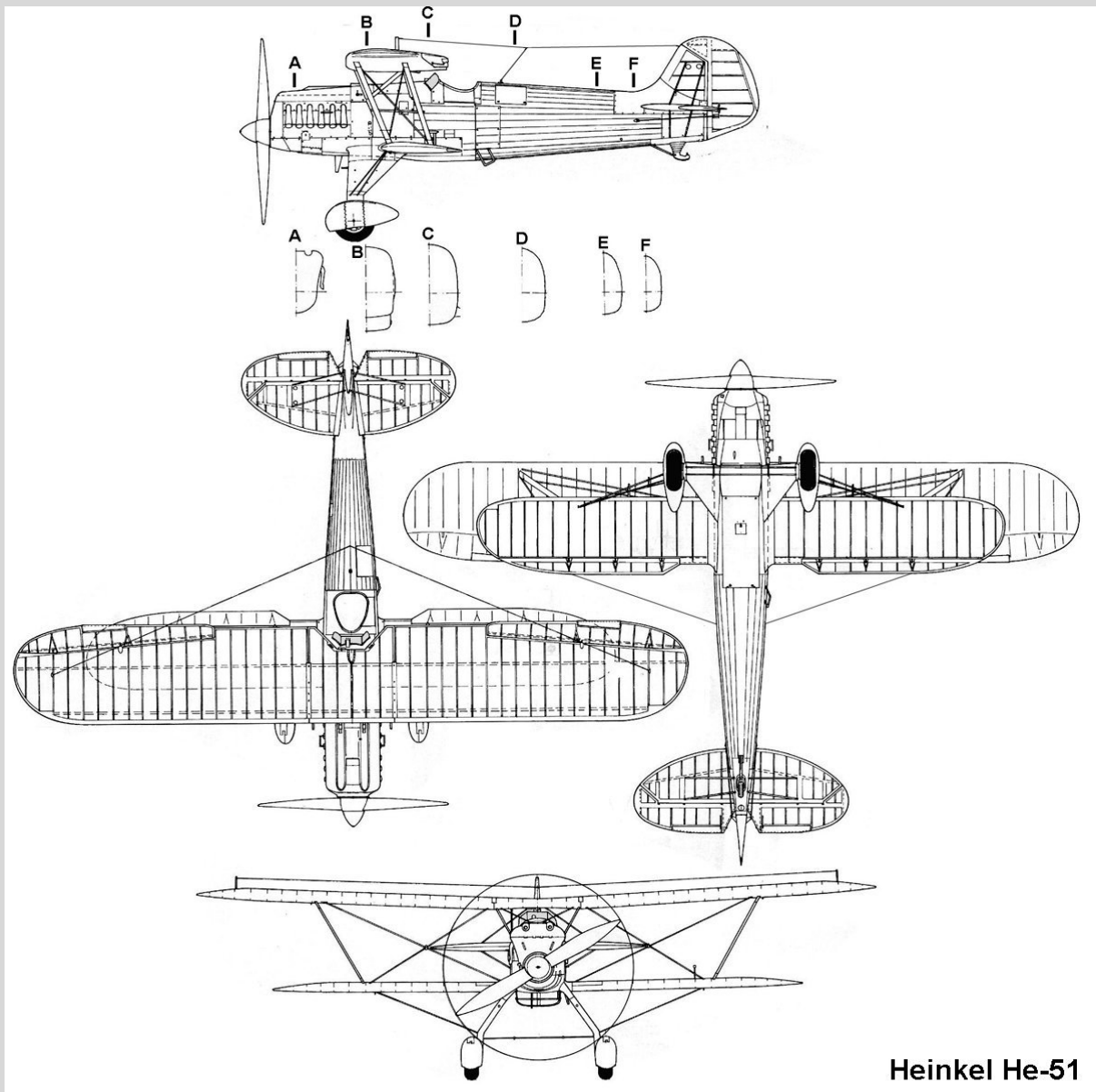
Vitesse maximale= 315 km/h au niveau marin- 295 km/h à 2000 m
Vitesse croisière= 265 km/h au niveau marin- 265 km/h à 2000 m
Temps montée= 1000 m en 1' 30" - 2000 m en 3' 25" - 4000 m en 9' 5"
Plafond pratique= 7400 m
Rayon action= 550 km à vitesse de croisière à 4000 m

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,0 m	9,10 m	3,90 m	27,20 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
1525 kg	1965 kg	0 kg



HISTOIRE

Un des derniers biplans employés dans l'aviation militaire allemande, le He 51 est issu d'une longue lignée d'appareils biplaces, conçus par la firme du génial ingénieur Ernst Heinkel, la Ernst Heinkel Flugzeugwerke. Heinkel avait fait ses preuves dès avant la Première Guerre Mondiale, notamment par sa contribution à la conception de l'Albatros type B d'observation. Par la suite, Heinkel devait se révéler un producteur prolifique, se spécialisant notamment dans les hydravions. Vers le milieu des années 1920, Heinkel lança plusieurs études, qui donnèrent lieu à une série de biplaces bien conçus débutant avec le Heinkel He 23 avant d'évoluer vers les Heinkel He 37 et Heinkel He 43. En novembre 1932, le Heinkel He 49 apparut, conçu par deux ingénieurs récemment embauchés, Walter et Siegfried Günther. D'une grande élégance, le Heinkel He 49 contribua à apporter une touche plus esthétique dans les créations Heinkel. Il fut présenté comme un appareil d'entraînement civil : mais ses performances proches de nombreux appareils de combat de première ligne, notamment une vitesse d'environ 320 km/h, en faisaient un appareil militaire potentiel. Les frères Günther travaillèrent leur projet et en tirèrent une version supérieure, le Heinkel He 51, qui fit son apparition en mai 1933. Le Heinkel He 51 fit partie des dernières générations de biplans de chasse, au même titre que des appareils aussi importants pour l'histoire aéronautique que l'Avia B.534 tchécoslovaque (premier vol en mai 1933), le Polikarpov I-15 soviétique (premier vol à la fin 1933) ou le Fiat CR-32 italien (premier vol en 1933). De conception classique, le Heinkel He 51 était un biplan sesquiplan. La voilure reprenait les concepts déjà développés par Heinkel durant la Première Guerre Mondiale, avec des haubans en forme de X entre chaque aile. Il avait une structure mixte faite de bois et de métal, avec des revêtements en toile. Il fit forte impression par la qualité de ses équipements, très complets et de bonne qualité. De construction robuste, l'appareil conservait un cockpit ouvert et un train d'atterrissage fixe, comme sur les chasseurs plus anciens. Le moteur choisi était un moteur en ligne BMW, à refroidissement liquide, développant 750 ch. Il entraînait une hélice bipale, et propulsait le Heinkel à plus de 300 km/h. L'autonomie pouvait être portée à 700 kilomètres, grâce à l'installation d'un réservoir auxiliaire ventral, sous le cockpit (surtout sous les Heinkel He 51 B et Heinkel He 51 C). L'armement resta le même pour toutes les versions, à savoir deux mitrailleuses Rheinmetall MG-17, de calibre 7,92 mm, montées sur le moteur et tirant à travers le rayon de l'hélice. Avec l'arrivée des nazis au pouvoir, on commença à évoquer en secret, mais de façon sérieuse, le réarmement et la recréation d'une armée de l'air. En 1934, le pouvoir passa commande de He 51, qui furent les premiers chasseurs commandés de manière officielle en Allemagne et le premier type de chasseur de première ligne que reçut la nouvelle Luftwaffe. L'officialisation de la création de la Luftwaffe accrut le rythme des livraisons. La première grande unité pourvue de Heinkel He 51 fut le Jagdgeschwader (JG) 132 Richtofen, qui fut doté de Heinkel He 51 A-1. Au début de 1936, une version un peu plus perfectionnée, le Heinkel He 51 B-1, entra en production. Il était doté d'un réservoir supplémentaire largable qui accroissait l'autonomie de l'appareil. Les Heinkel He 51 B-1 furent aussi livrés au JG 132, notamment au 2. Staffel basé à Döberitz. Le Heinkel He 51 B-2 était doté de flotteurs et pouvait être catapulté de gros navires, mais certains appareils furent affectés à la défense côtière. Le Küstenjagdgruppe 136 de la Luftwaffe basé à Kiel-Holtenau en était équipé. Le Heinkel He 51 B-3 fut une version expérimentale dotée de deux jeux de mats d'entre-plans différents, que l'on retrouva sur au moins un hydravion Heinkel He 51 D qui possédait aussi une voilure modifiée. La dernière version produite fut le Heinkel He 51 C, qui pouvait emporter 6 bombes de 10 kg, et qui était destiné aux missions d'appui en Espagne. Une variante destinée à mener des missions à haute altitude, le Heinkel He 51 E n'entra pas en production. Au total, entre 700 à 800 appareils, toutes versions confondues, furent produits par Heinkel, mais aussi par les firmes Arado, Erla et Fieseler. Plusieurs dizaines d'appareils, de

diverses versions, furent envoyés en Espagne, soutenir les forces nationalistes, soit au sein de l'aviation nationaliste (Heinkel He 51 C), soit au sein de la Légion Condor Heinkel He 51 B . Les Heinkel He 51 prirent d'abord le dessus sur les appareils hétéroclites engagés par les forces républicaines, même s'ils se montraient inférieurs aux magnifiques Fiat CR - 32 . En revanche, le rapport de forces s'inversa brutalement dès lors que les républicains eurent reçu des chasseurs soviétiques Polikarpov . Au combat, les Heinkel He 51 s'avérèrent incapables de soutenir la comparaison avec les Polikarpov I-15, capables de virer plus serré et de monter plus vite, et plus rapides . Les Polikarpov I-16 monoplans firent encore plus de dégâts et conduisirent les militaires allemands à reléguer les Heinkel He 51 aux missions d'appui au sol, à partir du printemps 1937 . A partir de 1937 et de 1938, bien conscients des limites du Heinkel He 51, les responsables de la Luftwaffe entreprirent de les remplacer par le plus moderne Messerschmitt Me 109. Les Heinkel He 51 furent alors affectés à l'instruction, et y restèrent jusqu'à 1943. Il semble cependant que plusieurs Heinkel He 51 C aient été engagés dans des missions d'attaque au sol, lors de la campagne allemande en Pologne, en 1939. Lors de la Seconde Guerre Mondiale, les appareils survivants trouvèrent un nouvel emploi sur le Front de l'Est, dans des escadrons lors de l'opération Paperclip, et transféré aux Etats-Unis où il devait travailler et enseigner jusqu'à sa mort, en 1998 .

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/he51b_2.htm

