

Heinkel He59



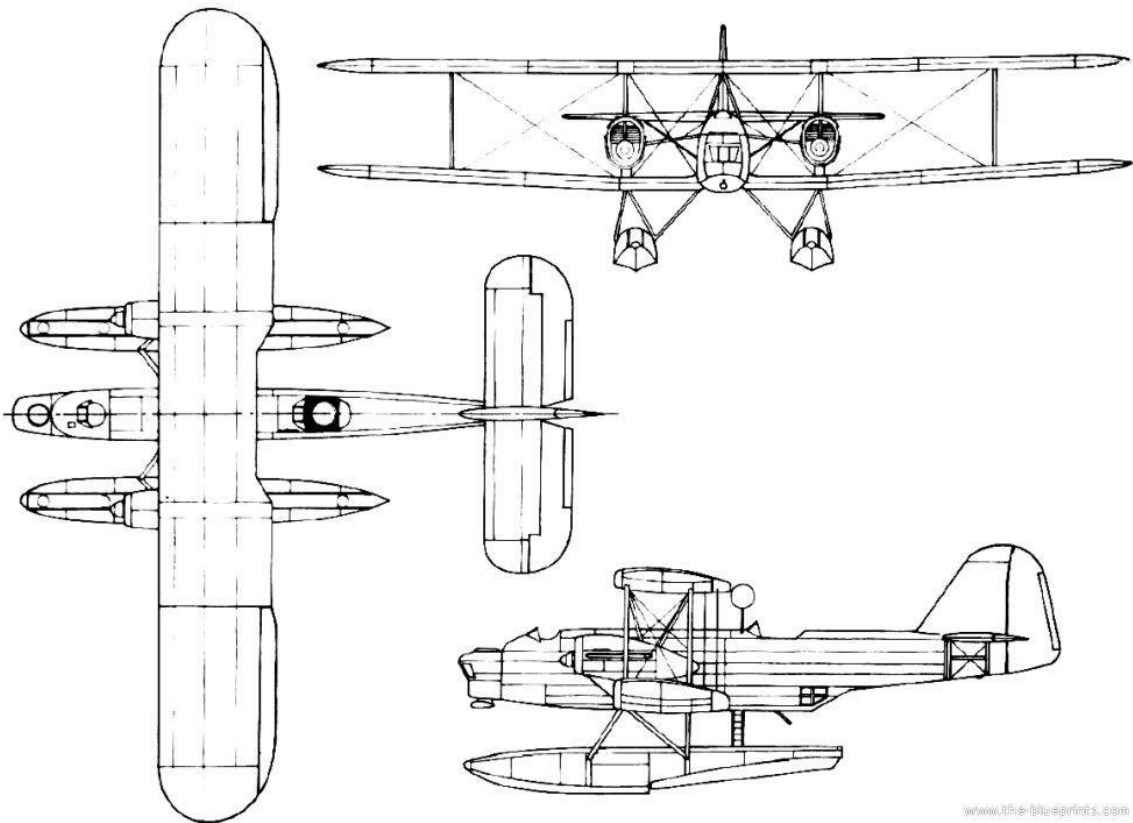
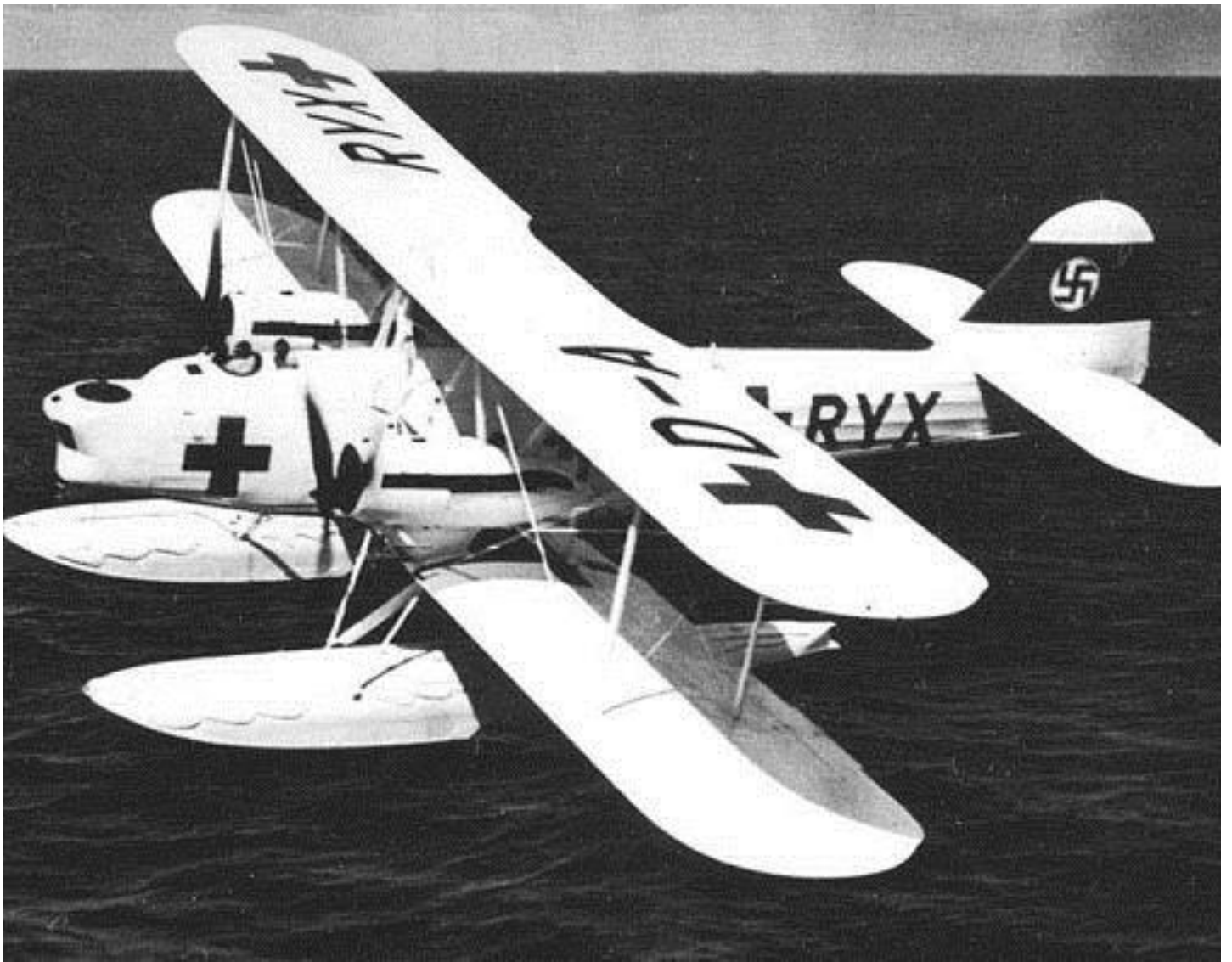
Au début des années 30, l'Allemagne se lança dans un massif chantier de réarmement au nez et à la barbe de la Société Des Nations, et en particulier du Royaume Uni et de la France, les deux pays qui étaient censés être les garants d'une paix durable en Europe qui ne pouvait alors, pensait on, pas passer par autre chose qu'une Allemagne démilitarisée. Toutefois l'arrivée au pouvoir d'Adolf Hitler et des nazis précipita ce réarmement, initié dans la clandestinité avec l'accord plus ou moins tacite de pays comme l'Union Soviétique ou la Suisse. Hitler chargea un de ses principaux lieutenants, l'ancien pilote de chasse Hermann Gøring, de former la nouvelle aviation militaire, la *Luftwaffe*, et de la préparer à devenir une redoutable machine de guerre. Gøring fit alors appel à une pléiade de nouveaux avionneurs, souvent formés durant la Première Guerre mondiale pour concevoir des appareils résolument novateurs. Parmi ceux ci figure [Ernst Heinkel](#) à qui il demanda d'étudier la mise au point d'un nouveau bombardier de reconnaissance qui devait donner naissance au premier véritable hydravion à flotteurs allemand moderne : le **Heinkel He 59**.

Le cahier des charges émit par le tout nouveau *RLM (ministère nazi de l'air)* précisait que le nouvel avion devait pouvoir remplir des missions de reconnaissance et de bombardement léger. En raison des soucis d'espionnage que connaissait alors l'Allemagne de la part des États-Unis, de la France, et du Royaume Uni le constructeur Heinkel préféra s'orienter vers un moteur conçu initialement pour les besoins de l'aviation civile, le BMW 6ZU, un moteur en V de douze cylindres refroidi par eau. Dès le début l'avionneur décida de concevoir deux versions de son appareil, l'une amphibie, le **He 59A** et l'autre terrestre, le **He 59B**. La première avait été développée à la demande de la *Kriegsmarine*, la force navale nazie, et la seconde consécutivement à la requête de Goering. Le premier vol de la version terrestre eut lieu en septembre 1931 et celui de la version hydravion en janvier 1932. Devant les médiocres qualités du bombardier de reconnaissance terrestre **He 59B**, seul seize exemplaires de série furent commandés par la *Luftwaffe*. Toutefois pour des raisons politiques vingt autres avions furent produits plus tard. Par contre le He 59A avait la réputation d'être un hydravion agréable à piloter et disposant d'un bon rayon d'action. Huit d'entre eux furent construits et livrés à la *Kriegsmarine*. Il s'agit là des seuls Heinkel He 59 ayant portés les marquages de l'aéronavale nazie. Tous les autres hydravions volèrent pour le compte de la *Luftwaffe*. Par la suite Heinkel produisit le **He 59C**, un hydravion de recherche et de sauvetage à long rayon d'action, dont une partie fut livrée sans arme. Ces avions embarquaient des canots pneumatiques et des bouées de secours. Bien que militaires ces avions portaient une large Croix Rouge sur fond blanc ainsi qu'une *svastiska* sur l'empennage. Une autre série d'hydravions de secours en mer fut produite sous la désignation de **He 59D**, ces appareils remplissant également des missions de formation et d'entraînement avancé au profit des équipages de la *Luftwaffe* et de la *Kriegsmarine*. La dernière version produite, le **He 59N**, concernait un cahier des charges de la *Luftwaffe* pour la formation des navigateurs et des mécanicien de bord sur hydravions. Neuf exemplaires furent produits. Mais la version qui fut numériquement la plus importante, avec plus de cinquante exemplaires produits était le **He 59E**, un hydravion de lutte anti-navire et anti sous-marine pouvant aussi bien emporter une torpille que des mines ou encore des charges de profondeurs, pour le grenadage des sous-marins ennemis. Ces appareils servirent en première ligne jusqu'en 1941 puis furent relégués à des missions d'entraînement jusque fin 1944. Heinkel développa une version de reconnaissance photographique avec trois caméras sous la désignation de He-59E-2, plus tard désignée **He 59F**, et construite à six exemplaires. Certains de ces appareils participèrent à des missions de reconnaissance au-dessus des ports polonais en septembre 1939. L'hydravion **Heinkel He 59** se présentait sous la forme d'un appareil à flotteurs bimoteur biplan. Le pilote, l'observateur mitrailleur avant, et le mécanicien de bord mitrailleur arrière prenaient place dans des habitacles à l'air libre, tandis qu'une vitre avait été aménagée sous l'arrière du fuselage pour la surveillance maritime et l'armement de la torpille. De construction mixte bois, toile, et métal le He 59 disposait de deux flotteurs servant également de réservoirs annexes de carburant pour une capacité unitaire de 900 litres. Les mitrailleuses étaient des MG15 de 7.7mm. Le premier engagement au combat d'un **He 59** remonte à 1936 quand la *Luftwaffe* déploya six appareils, des torpilleurs He 59E, au sein de la Légion Condor au profit des forces franquistes. Ces hydravions avaient pour missions la poursuite des navires soutenant l'action des Républicains et des Brigades Internationales. Par la suite des He 59E servirent pour harceler les navires britanniques qui évacuaient le port français de Dunkerque. Certains de ces appareils participèrent également aux combats lors de l'invasion de la Grèce. Bien que conçues par Heinkel les différentes versions du **He 59** furent usinées par Arado et livrées pour un total de 142 appareils, principalement des hydravions. En 1943 l'*Ilmavoimaa* reçut de la part de la *Luftwaffe* trois He 59E et un He 59C qui servirent jusqu'en 1944, en effet ces appareils étaient inutiles pour les Finlandais, et ceux ci les rendirent donc rapidement aux nazis. Le He 59 permit à son constructeur de se faire la main en attendant de concevoir d'autres hydravions militaires à flotteurs comme le [He 115](#).

Heinkel He59 :

- 2 Moteurs BMW 6 ZU
- 2 X 660 Ch
- 235 Km/h
- 2 Mitrailleurse 7.92 mm
- 9400 Kg en charge
- 5000 m de plafond pratique
- 1880 Km en distance franchissable
- 3 Equipiers





www.the-blueprints.com

Source : <https://www.avionslegendaires.net/avion-militaire/heinkel-he-59/>

Version anglaise Wikipédia

The **Heinkel He 59** was a twin-engined [German biplane](#) designed in 1930, resulting from a requirement for a [torpedo bomber](#) and [reconnaissance](#) aircraft able to operate on wheeled landing gear or twin-floats.

Development

In 1930, [Ernst Heinkel](#) began developing an aircraft for the [Reichsmarine](#). To conceal the true military intentions, the aircraft was officially a civil aircraft. The **He 59B** landplane [prototype](#) was the first to fly, an event that took place in September 1931,^[1] but it was the **He 59A** [floatplane](#) prototype that paved the way for the He 59B initial production model, of which 142 were delivered in three variants. The Heinkel He 59 was a pleasant aircraft to fly; deficiencies noted were weak engines, limited range, small load capability, and insufficient armament.

Design

The aircraft was of a mixed-material construction. The wings were made of a two-beam wooden frame, where the front was covered with [plywood](#) and the rest of the wing was covered with fabric.^[2] The box-shaped [fuselage](#) had a fabric-covered steel frame. The tail section was covered with lightweight metal sheets. The keels of the floats were used as [fuel tanks](#) - each one holding 900 L (240 US gal; 200 imp gal) of fuel.^[2] Together with the internal fuel tank, the aircraft could hold a total of 2,700 L (710 US gal; 590 imp gal) of fuel. Two fuel tanks could also be placed in the [bomb bay](#), bringing the total fuel capacity up to 3,200 L (850 US gal; 700 imp gal).^[2] The propellers were fixed-pitch with four blades.

Operations

During the first months of [World War II](#), the He 59 was used as a torpedo- and [minelaying](#) aircraft. Between 1940 and 1941 the aircraft was used as a reconnaissance aircraft, and in 1941-42 as a transport, [air-sea rescue](#), and [training](#) aircraft. Some had been operated by the [Condor Legion](#) in [Spain](#) during the [Spanish Civil War](#) in 1936 as coastal reconnaissance and [torpedo floatplanes](#). During the Battle of Britain, they were used to rescue German aircrew who had ditched in The Channel. The British claimed that because the air-sea rescue aircraft were being used for reconnaissance, they were legitimate targets despite carrying Red Cross markings.^[2] Even before then some had been forced down by British aircraft.^[3] The *Ilmavoimat* ([Finnish Air Force](#)) rented four aircraft from [Germany](#) in August 1943. These were used to ferry long-range reconnaissance patrols behind enemy lines. They were returned to Germany four months later.

Specifications (He 59B-2)

General characteristics

- **Crew:** 4
- **Length:** 17.4 m (57 ft 1 in)
- **Wingspan:** 23.7 m (77 ft 9 in)
- **Height:** 7.1 m (23 ft 4 in)
- **Wing area:** 153.2 m² (1,649 sq ft)
- **Empty weight:** 5,010 kg (11,045 lb)
- **Gross weight:** 9,119 kg (20,104 lb)
- **Powerplant:** 2 × [BMW VI 6.0 zu](#)^[a] V-12 liquid-cooled piston engines, 492 kW (660 hp) each
- **Propellers:** 4-bladed fixed-pitch propellers

Performance

- **Maximum speed:** 221 km/h (137 mph, 119 kn)185
- **Range:** 942 km (585 mi, 509 nmi)
- **Ferry range:** 1,530 km (950 mi, 830 nmi) with auxiliary tanks
- **Service ceiling:** 3,500 m (11,500 ft)
- **Time to altitude:**

1,000 m (3,281 ft) in 4 minutes 42 seconds
2,000 m (6,562 ft) in 11 minutes 12 seconds

Armament

- **Guns:** 3 x 7.92 mm (.312 in) [MG 15 machine guns](#) in nose, dorsal and ventral positions
- **Bombs:**
 - 2x 500 kg (1,100 lb)
 - 4 x 250 kg (551 lb)
 - 20x 50 kg (110 lb) bombs
 - 1 x 800 kg (1,764 lb) torpedo

