

Heinkel HD 24



Tout au long des années 1920 Ernst Heinkel développa, parfois avec la complicité des membres de la Commission Interalliée de Contrôle, des biplaces d'école et des hydravions côtiers. Après le Heinkel HD 23 destiné au Japon, voici le HD 24, qui fut utilisé par la Suède et la Luftwaffe clandestine.

Former les futurs pilotes d'hydravions allemands : Une des premières grandes manifestations sportives aéronautiques organisée en Allemagne après la levée des restrictions imposées par le Traité de Versailles fut le Deutsche Seeflug-Wettbewerb, un concours d'hydravions disputé du 12 au 31 juillet 1926 au départ de Warnemünde. Pour participer à cette compétition, dont le but réel était de sélectionner un appareil de reconnaissance côtière pour la future aviation navale allemande, Ernst Heinkel disposait déjà d'un appareil, le HE 5, dernière évolution d'une série de monoplans à flotteurs utilisés depuis 1921 par le département aéronautique de la Marine Royale Suédoise, le Marinens Flygväsende (MFV). Il décida cependant d'aligner également un biplan à flotteurs de conception similaire aux biplaces d'école HD 21 destiné à l'école clandestine de la Reichswehr de Lipetsk et HD 22 produit par Manfred Weiss en Hongrie.

Biplace en tandem, le nouvel appareil, désigné HD 24, était de facture classique. Il se présentait sous la forme d'un biplan à ailes égales décalées entraîné par un moteur BMW IV de 250 ch. Ce classique groupe six cylindres en ligne refroidi par eau datait de 1918 et constituait une simple évolution du BMW IIIa qui avait équipé, entre autres, le fameux chasseur Fokker D.VII. La structure du fuselage reposait sur une poutre en tubes d'acier soudés de section carrée avec un pontage arrondi et un revêtement entoilé, seul le compartiment moteur étant couvert de tôles en alliage léger, facilement amovibles. La voilure était monotravée, avec ailerons aux deux plans mais d'une trille sensiblement plus importante que celle du HD 22 et réalisée comme l'empennage en tubes d'acier soudés, l'ensemble étant naturellement entoilé. 350 litres de carburant étaient logés dans un réservoir de fuselage, derrière la cloison pare-feu, et 75 litres supplémentaires logés dans le plan supérieur. Les flotteurs étaient en bois, comportant chacun six compartiments étanches, et pouvaient être remplacés par un atterrisseur terrestre.

La compétition était divisée en quatre épreuves, devant amener les concurrents à parcourir 4 000 km et deux biplans HD 24 furent engagés. Piloté par Geisler, l'un de ces deux appareils (W.Nr 249, immatriculé D-934 et portant pour la compétition le numéro 11) fut perdu sur accident à l'atterrissage à Spiekeroog, en Frise Orientale, le 24 juillet. Le second prototype (W.Nr 250, D-935 et numéro de course 12), confié au Dipl.-Ing. Rudolf Spies se classa troisième parmi des trois concurrents parvenant à achever cette manifestation qui fut remportée par un Heinkel HE-5.

Le D-935 fut rapidement rejoint par deux autres appareils identiques (D-1098/9, W.Nr 255/6), les trois exemplaires étant transférés à la Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) de Warnemünde. Cette école de pilotage formant officiellement des pilotes civils de transport, ouverte en 1927 à Warnemünde,

reçut au total une vingtaine de HD 24. Ces appareils furent finalement remplacés par des He 42, un appareil dérivant directement du HD 24 dont les premiers exemplaires entrèrent en service en 1930.



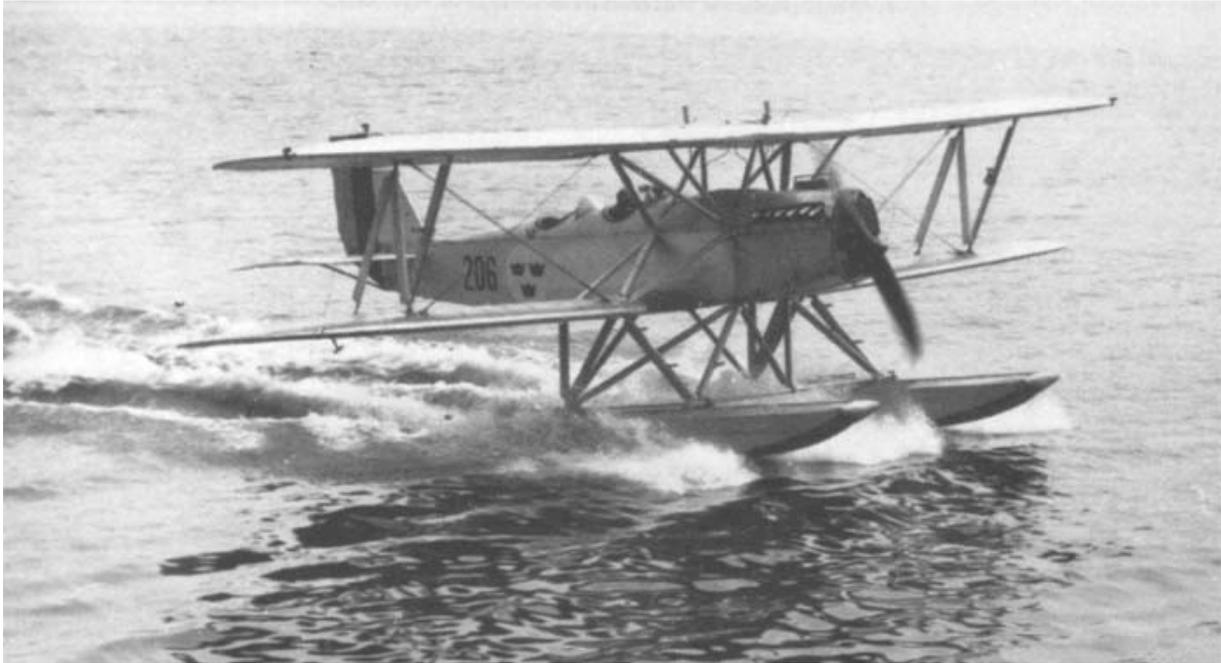
Portant le numéro 11 durant le Deutsche Seeflug-Wettbewerb, compétition pour hydravions organisée entre les 12 au 31 juillet 1926, le premier HD 24 fut perdu sur accident le 24 juillet.

Le D-935 fut rapidement rejoint par deux autres appareils identiques (D-1098/9, W.Nr 255/6), les trois exemplaires étant transférés à la Deutsche Verkehrsfliegerschule (DVS) de Warnemünde. Cette école de pilotage formant officiellement des pilotes civils de transport, ouverte en 1927 à Warnemünde, reçut au total une vingtaine de HD 24. Ces appareils furent finalement remplacés par des He 42, un appareil dérivant directement du HD 24 dont les premiers exemplaires entrèrent en service en 1930.

Retenu par la Flygvapnet : En Suède on avait suivi avec attention le déroulement de la compétition disputée sur la côte allemande. Créée le 1^{er} juillet 1926 par fusion des services aériens de l'Armée (Flygkompaniet) et de la Marine (MFV) de Suède, la toute jeune armée de l'air suédoise passa commande de six appareils à réaliser par Svenska Aero AB, entreprise créée en 1921 sous la direction de Clemens C. Bücker afin de produire en Suède les avions dont la construction était interdite en Allemagne. Ors Heinkel espérait aussi remporter le marché visant au remplacement des Albatros B II utilisés comme avions d'entraînement standard par la Flygvapnet. Il fut donc décidé d'envoyer chez Svensk Aero AB deux appareils construits en Allemagne (W.Nr 253 et 254) comme 'patrons' de production et avions de démonstration.

Equipés de moteurs Daimler D IIIa de 180 ch, ces deux appareils furent acceptés après essais en novembre 1926 par la Flygvapnet qui leur attribua la désignation Sk 4 et les mit finalement en service avec les numéros de service 201 et 202.

Les quatre premiers Sk 4 construits en Suède (Numéros 203 à 206) furent équipés du même moteur Daimler D IIIa, les livraisons débutant en juillet 1927. Ce moteur se révélant peu fiable, les deux derniers (Numéros 207 et 208), réceptionnés à l'automne 1928, reçurent un moteur Junkers L 5. Ce groupe six cylindres développé à partir du BMW IV était plus régulier mais développait aussi 280 ch. Ces appareils furent rebaptisés Sk 4A, tout comme les avions 203, 204 et 206 après remotorisation en 1930. Les trois derniers Sk 4 (201, 202 et 205) virent eux leur moteur d'origine remplacé en 1931 par un Armstrong Siddeley Puma de 240 ch devenant Sk 4B. Moteur six cylindres en ligne datant de 1917, le Puma développait 250 ch pour un poids de 308 kg grâce à une culasse en aluminium contre 345 kg pour le L 5.



Livré comme Sk 4 avec un moteur BMW IV, le 206 fut transformé en Sk 4A après avoir reçu un Junkers L 5. Ces deux moteurs étaient des 6 cylindres en ligne, ce qui modifiait peu la ligne du capot.

Les HD 24 suédois effectuèrent toute leur carrière au sein de la flottille d'aviation navale F 2 basée à Stockholm-Hägernäs, à l'exception du 202 qui effectua un court passage à la F 4 de Frösön. Le 202 fut d'ailleurs le dernier HD 24 à voler sous les couleurs suédoises. Il fut réformé le 8 septembre 1939 avec un total de 622 heures de vol.

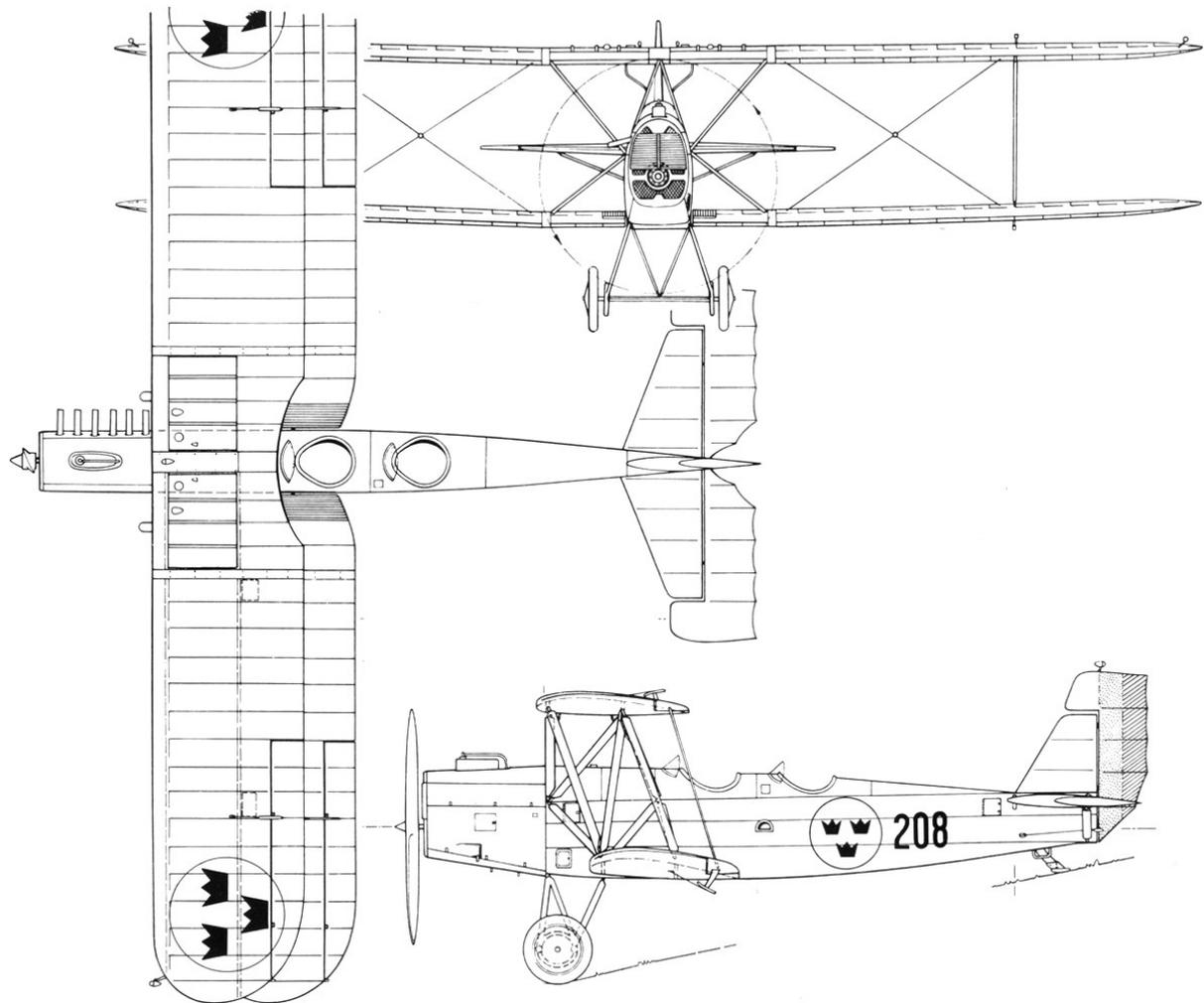


Conçu comme hydravion, le HD 24 pouvait se transformer en appareil terrestre avec un train à essieu et la Flygvapnet remplaça les flotteurs par des skis quand la glace ne permettait pas l'utilisation des plans d'eau.

Deux HD 24 furent également livrés à la Chine. Le premier, très certainement construit à Warnemünde (W.Nr 385), arriva à Tsingtao le 23 janvier 1927 à bord du cargo *Bertram Rickmers*. Il avait été vendu par la société Buddick, Flöck & Co de Shanghai au service hydrographique des Douanes Maritimes mais fut dès son débarquement réquisitionné par les autorités du Shandong et transféré à Jinan, la capitale provinciale et équipé de roues. En mai 1928 la petite aviation du

Shandong fut incorporée aux forces aériennes de Mandchourie. On perd ensuite la trace de cet appareil.

Une autre société commerciale allemande implantée en Chine, Eickhoff & Co, obtint de la marine chinoise la commande d'un HD 24 à moteur Junkers L5 qui arriva dans le port de Shanghai le 25 décembre 1928. Ce biplace, qui fut peut-être construit en Suède par Svenska Aero AB, fut testé en vol en février 1929 par un pilote allemand, August Hänsel, mais son sort final est également inconnu.



Le Condor Argenté de Gunther Plüschow :Le plus connu des HD 24 est cependant un appareil immatriculé D-1313 (W.Nr 271), équipé d'un moteur BMW IVa, utilisé par Gunther Plüschow pour réaliser les premiers survols de la Patagonie. Plüschow était une véritable légende vivante : En 1914 il avait été affecté à la garnison de Tsingtao, (aujourd'hui Qingdao), ville côtière de Chine construite par les Allemands qui en avaient obtenu la concession pour 99 ans en 1898. Le 31 octobre 1914 la ville fut encerclée par des troupes japonaises et britanniques. Durant la semaine qui suit le lieutenant Plüschow effectua de nombreuses reconnaissances aériennes à bord d'un monoplan Etrich Taube, parvenant à larguer des bombes artisanales sur les bateaux japonais. Il prétendit également avoir abattu un Farman MF.7 japonais. Il fut aussi et surtout le seul à échapper à l'internement. Le 6 novembre, veille de la reddition de la ville, il parvint en effet à franchir les lignes adverses à bord de son monoplan et à rejoindre Haizhou, 200 km au sud-ouest de Tsingtao. Puis, au terme d'un voyage réalisé dans des conditions rocambolesques, à regagner l'Allemagne en août 1915 via San Francisco, Gibraltar et Londres.

Le 27 novembre 1927 le navire d'exploration *Feuerland* appareilla de Büsum, petit port situé en Mer du Nord, en direction de Punta Arenas, au Chili. A bord se trouvaient Plüschow, chef de mission, et

l'ingénieur Ernst Dreblow, mis à sa disposition par la firme Askania. Le D-1313, sur le fuselage duquel avait été écrit en grosses lettres 'Tsingtau', avait été chargé sur le paquebot *Cap Arcona*, également à destination de Punta Arenas.



Si le HD 24 D-1313 arborait l'inscription 'Tsingtau' pour rappeler les aventures chinoises de son pilote, il avait été baptisé *Silbercondor* (Condor argenté).

Après avoir remonté leur appareil, Plüschow et Dreblow décollèrent le 3 décembre 1928 de Punta Arenas pour Ushuaia avec quelques sacs postaux, devenant les premiers à survoler la Terre de Feu à bord de leur biplan, baptisé entre-temps *Silberkondor* (Condor d'Argent). Durant les mois qui suivirent ils survolèrent la Cordillère de Darwin, le Cap Horn et l'ensemble de la Patagonie, réalisant un énorme travail cartographique et ramenant des milliers de mètres de pellicules. En 1929 le cutter *Feuerland* fut vendu pour financer le retour des deux Allemands dans leur pays. Durant son séjour en Europe Plüschow fut reçu en véritable héros, publia un livre et monta un film, tous deux intitulés *Silberkondor über Feuerland* (Le Condor d'argent au dessus de la Terre de Feu), afin de financer la poursuite de ses vols. Le 6 juillet 1930, invité d'honneur d'un meeting aérien organisé à Travemünde, il survola la foule à bord d'un Heinkel HD 30 sur les flancs duquel on avait bien entendu peint l'inscription 'Tsingtau'.

De retour en Patagonie fin 1930, les deux hommes devaient ensuite explorer la région du Glacier Perito Moreno. Le 28 janvier 1931 Gunther Plüschow dut faire un atterrissage forcé sur un lac et endommagea un de ses flotteurs sur la glace de glacier voisin. Durant les trois jours qui suivirent les deux hommes tentèrent une réparation de fortune avant de parvenir à redécoller. Malheureusement le Heinkel fut victime d'une rupture de voilure alors qu'ils survolaient le Lac Rico, à proximité du Perito Moreno. Plüschow sauta, mais son parachute ne s'ouvrit pas. Resté dans l'avion, Dreblow parvint à se dégager après avoir touché la surface du lac et à rejoindre la rive à la nage. Il décédait quelques heures plus tard, victime d'hypothermie.

Un groupe de passionnés de l'Aéro-Club d'Ushuaia se lança au début des années 2000 dans un ambitieux projet visant à commémorer le 80^e anniversaire du premier atterrissage. En 2008 fut entrepris la construction d'une copie grandeur du *Silberkondor* au Musée National d'Aviation de Moron. Transporté ensuite jusqu'à Ushuaia et remonté dans le hangar de l'aéro-club, cette copie fut ensuite transportée le 3 décembre 2009 à l'entrée du port d'Ushuaia.



Extrait d'une publication datant de 1929, cette photo montre Plüschow (à gauche) et Dreblow posant devant leur HD 24 en compagnie du chien Schnauf



Le *Silbercondor* dans le port d'Ushuaia en 1929.

Le HD 24 en chiffres : Envergure : 14,20 m ; Longueur : 8,60 m (9,69m avec flotteurs) ; Hauteur : 3,84 m (4,15 m sur flotteurs) ; Surface alaire : 50,10 m² ; Masse à vide : 1 300 kg avec flotteurs. Masse en charge : 2 150 kg ; Moteur : un BMW IV de 320 ch ; Vitesse maximale : 180 km/h avec roues, 168 km/h avec flotteurs ; Vitesse de croisière : 160 km/h ; Taux de montée initial : 4,3 m/sec ; Plafond pratique : 4 500 m.



Gunther Plüschow (debout sur le flotteur gauche) et Ernst Dreblow (au poste avant) achevant le remontage de leur HD 24 dans le port de Punta Arenas en décembre 1928 (Archives Gerhard H. Ehlers , Odenthal)



La réplique du HD 24 de Gunther Plüschow va prendre sa place au milieu du port d'Ushuaia, le 3 décembre 2009 (Photo Roberto Litvachkes).

Pour les maquettistes : La firme polonaise Broplan, de Gdansk, propose deux kits thermoformés permettant de réaliser soit un Sk 4 sur flotteurs (Ref MS-98) soit un Sk 4A équipé de roues (Ref MS-96), les décorations proposées étant celles des '201' et '206' de la Flygvapnet. Il est probable que la modification du premier en *Silberkondor* soit réalisable sans grande difficulté mais il ne nous a pas été possible d'observer l'un ou l'autre kit pour juger de leur qualité. Ces kits sont disponibles sur Internet mais paraissent relativement onéreux. Compter 50 €, port inclus.

