

Nom de l'avion : Fairey Albacore Mk I

Type d'avion : Bombardier-torpilleur monomoteur triplace

Fairey Albacore TB.Mk.I



Shipborne Torpedo-Bomber



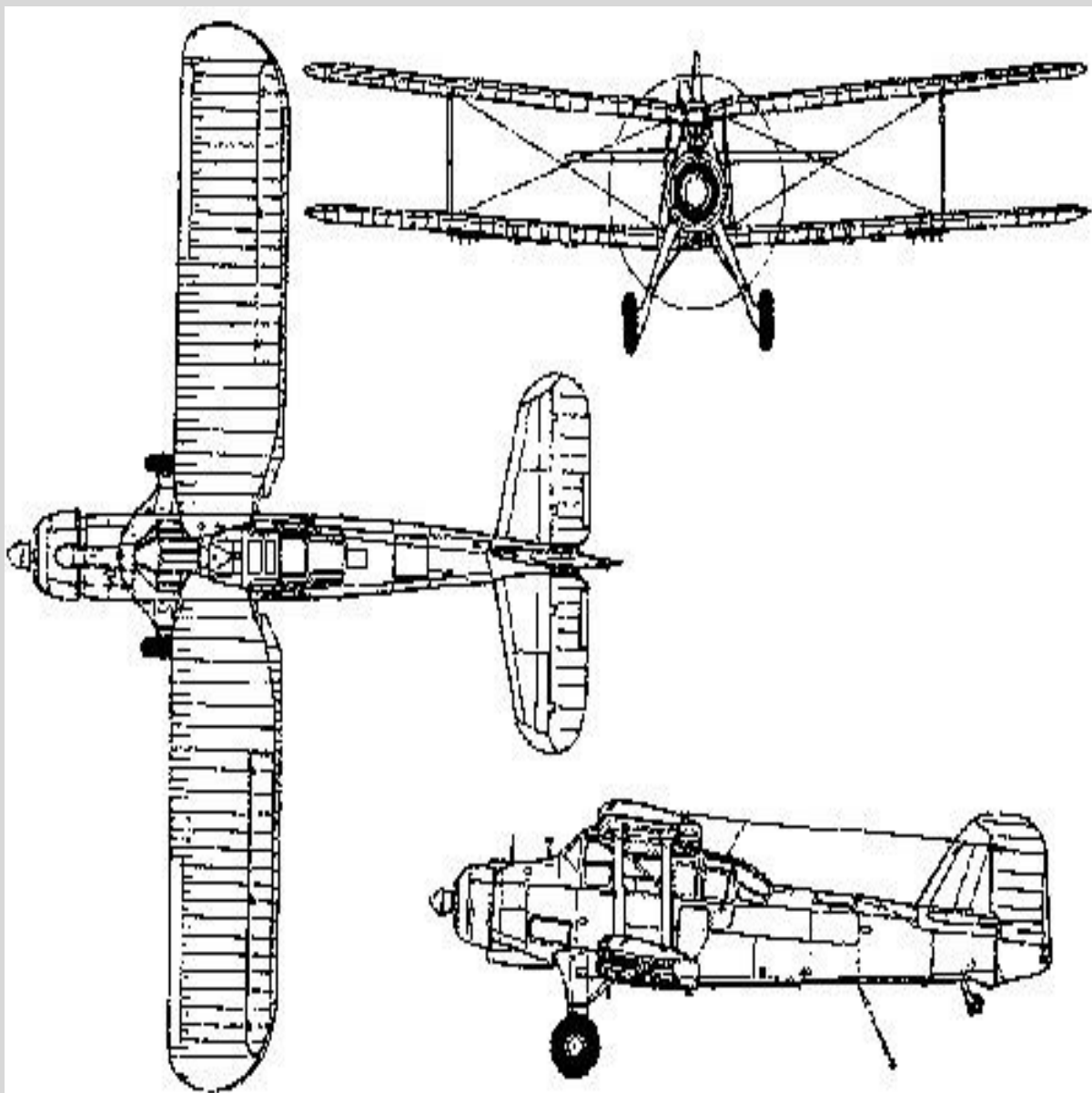
Copyright © V. Bourguignon, 2007

MOTORISATION

Bristol Taurus XII

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 mitrailleuse Vickers de 7,7 mm

2 mitrailleuses Vickers K de 7,7 mm

1 torpille de 45 cm ou 910 kg de bombes

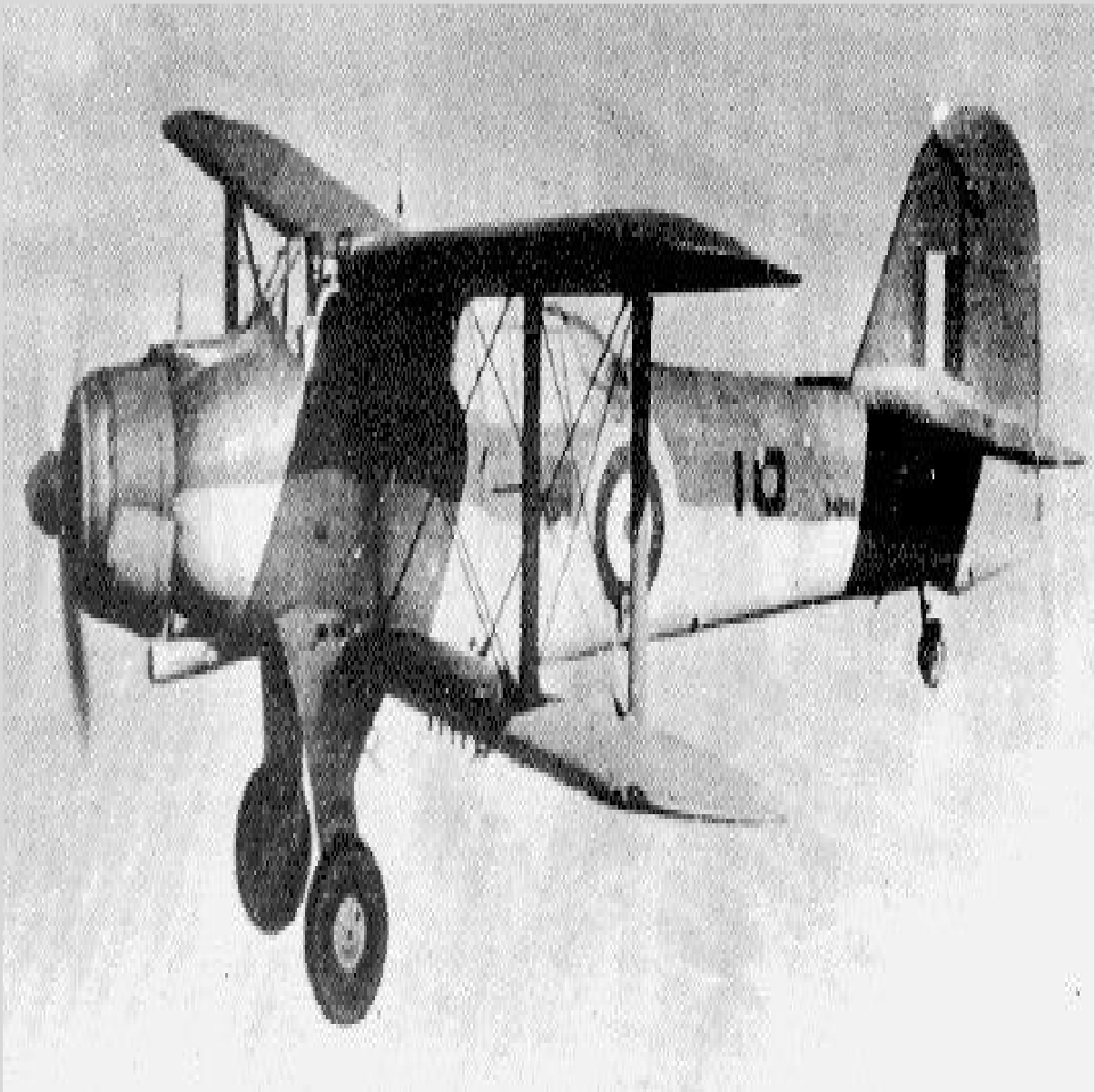


PERFORMANCES

Vitesse maximale= 260 km/h à 1220 - 1400 m

Plafond pratique= 6310 m

Rayon action= 1495 km



DIMENSIONS

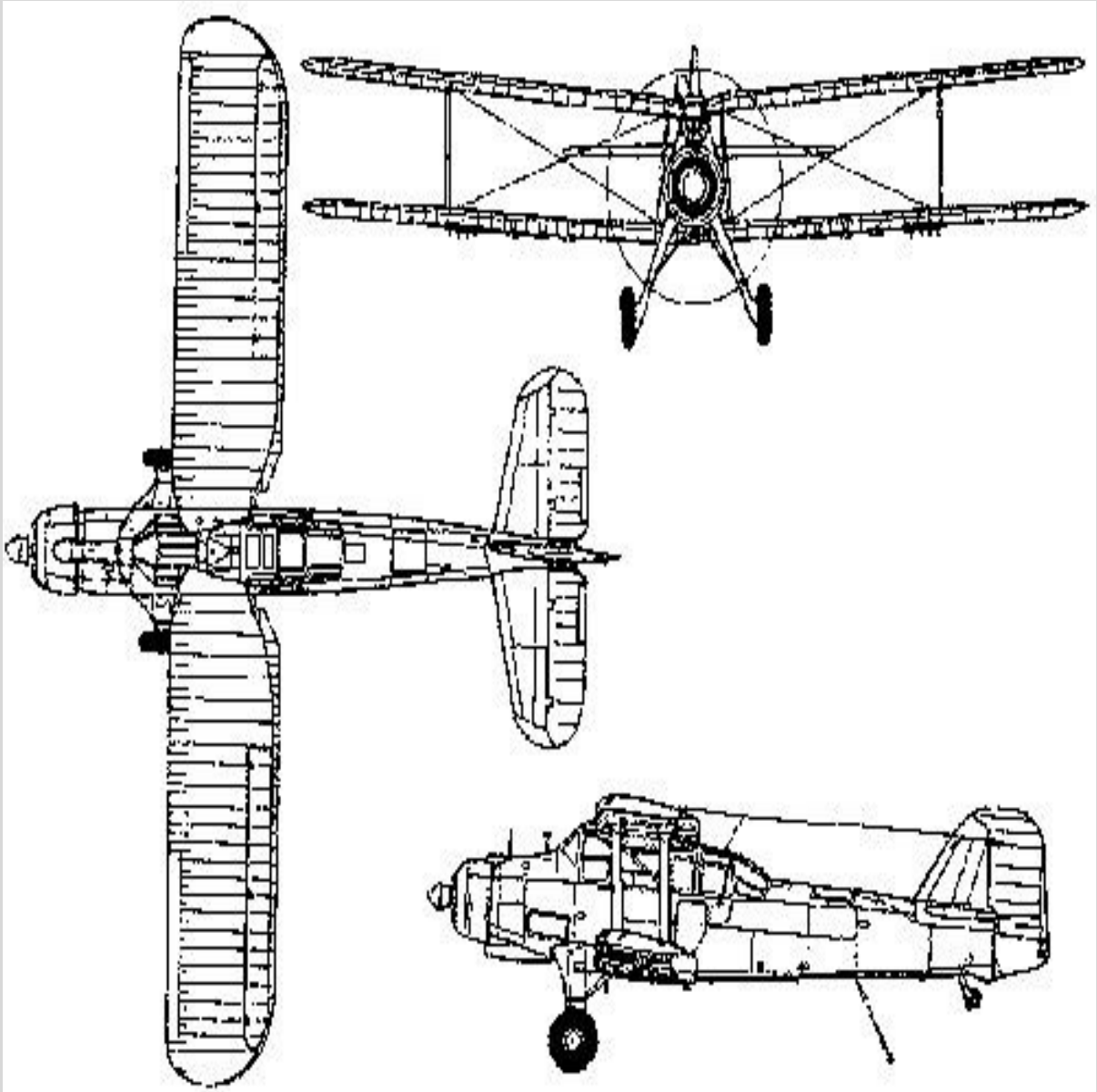
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,25 m	12,15 m	4,65 m	0 m ²



Fairey Albacore L7097:4C of 826 Squadron Bircham Newton September 1940. Pilot Sub Lt. A. H. Blacow. Black codes on fin. Extra Dark Slate Grey, Dark Sea Grey and Sky. Type A1, B and A roundels.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3290 kg	0 kg	4810 kg




HISTOIRE

Conçu en vue de prendre la succession du Fairey Swordfish, le Fairey Albacore semblait présenter toutes les qualités requises dans ce sens. De lignes soignées, cet appareil, qui disposait d'une cabine fermée équipée d'un dispositif de chauffage et d'un système d'éjection automatique du canot pneumatique qu'il transportait, ne répondit pourtant pas aux espoirs de ceux qui l'avaient mis au point. Loin de supplanter le Fairey Swordfish, il ne fit que l'épauler pendant un certain temps, et disparut même avant lui des premières lignes. Répondant à la spécification S.-II/36, le Fairey Albacore fut commandé en mai 1937, l'Air Ministry signant un contrat qui prévoyait la construction de deux prototypes et de quatre-vingt-dix-huit machines de série. Le premier appareil expérimental prit l'air, à partir de l'aérodrome de Great West (intégré aujourd'hui dans le complexe de l'aéroport de Heathrow), le 12 décembre 1938, la production débutant en 1939. Le prototype fut alors testé avec des flotteurs, les résultats obtenus n'étant pas assez intéressants pour justifier une fabrication de cette version. Puis, au cours de l'année 1940, l'appareil tête de série subit des essais très poussés à l'Aircraft and Armament Experimental Establishment de Martlesham Heath. En dépit de certaines insuffisances, les Albacore commencèrent à quitter les chaînes d'assemblage après un temps d'arrêt imputable à des problèmes rencontrés dans la mise au point de leur propulseur, le Bristol Taurus II de 1065 ch, qui devait être remplacé un peu plus tard par un Taurus XII. Formé spécialement à Ford, dans le Sussex, le Squadron 826 prit en compte les douze Fairey Albacore qui constituaient sa dotation normale le 15 mars 1940. L'avion fut engagé pour la première fois au combat le 31 mai suivant, lors d'une attaque menée contre des vedettes lance-torpilles de la Kriegsmarine, basées à Zeebrugge, en Belgique. Le squadron s'installa à Bircham Newton, dans le Norfolk, pendant le mois de juin, passant ainsi sous la responsabilité du Coastal Command de la RAF. Jusqu'en novembre, cette formation fut employée dans des missions d'attaque de nuit, de mouillages de mines et de destruction des navires adverses. Les Britanniques mirent sur pied trois autres unités équipées d'Albacore avant la fin de l'année 1940 (Squadron 829 basé à Lee-on-Solent, Squadron 827 à Yeovilton, Squadron 828 à Ford). Le Fairey Albacore fut, en définitive, embarqué sur porte-avions le 26 novembre 1940, quand les Squadrons 826 et 829 prirent place à bord du HMS Formidable, chargé d'escorter un convoi en partance pour Capetown. Ces appareils participèrent ensuite (mars 1941) à la bataille du cap Matapan, au cours de laquelle ils menèrent des assauts à la torpille contre le cuirassé italien Vittorio Veneto. Au milieu de 1942, une quinzaine de squadrons de la Fleet Air Arm, opérant de l'Arctique jusqu'à l'océan Indien, en passant par l'Afrique du Nord et la Méditerranée, mettaient en œuvre des Fairey Albacore. Quelques-uns d'entre eux, les 817, 820, 822 et 832, jouèrent un rôle non négligeable lors du débarquement allié en Afrique du Nord, y menant des patrouilles anti-sous-marines et même des attaques des positions d'artillerie côtière ennemies. Ayant atteint le sommet de sa carrière opérationnelle en 1942, le Fairey Albacore commença à être relevé en 1943 par le Fairey Barracuda. En dehors du Squadron 832, qui passa sur Grumman Avenger, toutes les unités qui en étaient précédemment équipées abandonnèrent ce monomoteur, le Squadron 841 cédant ses appareils au Squadron 415 de la Royal Canadian Air Force en novembre de cette même année. Au total, la production du Fairey Albacore atteignit huit cents unités, y compris les deux prototypes.

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/angleter/angleter.htm 

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

orange.fr/angleter/albaco_1.htm 