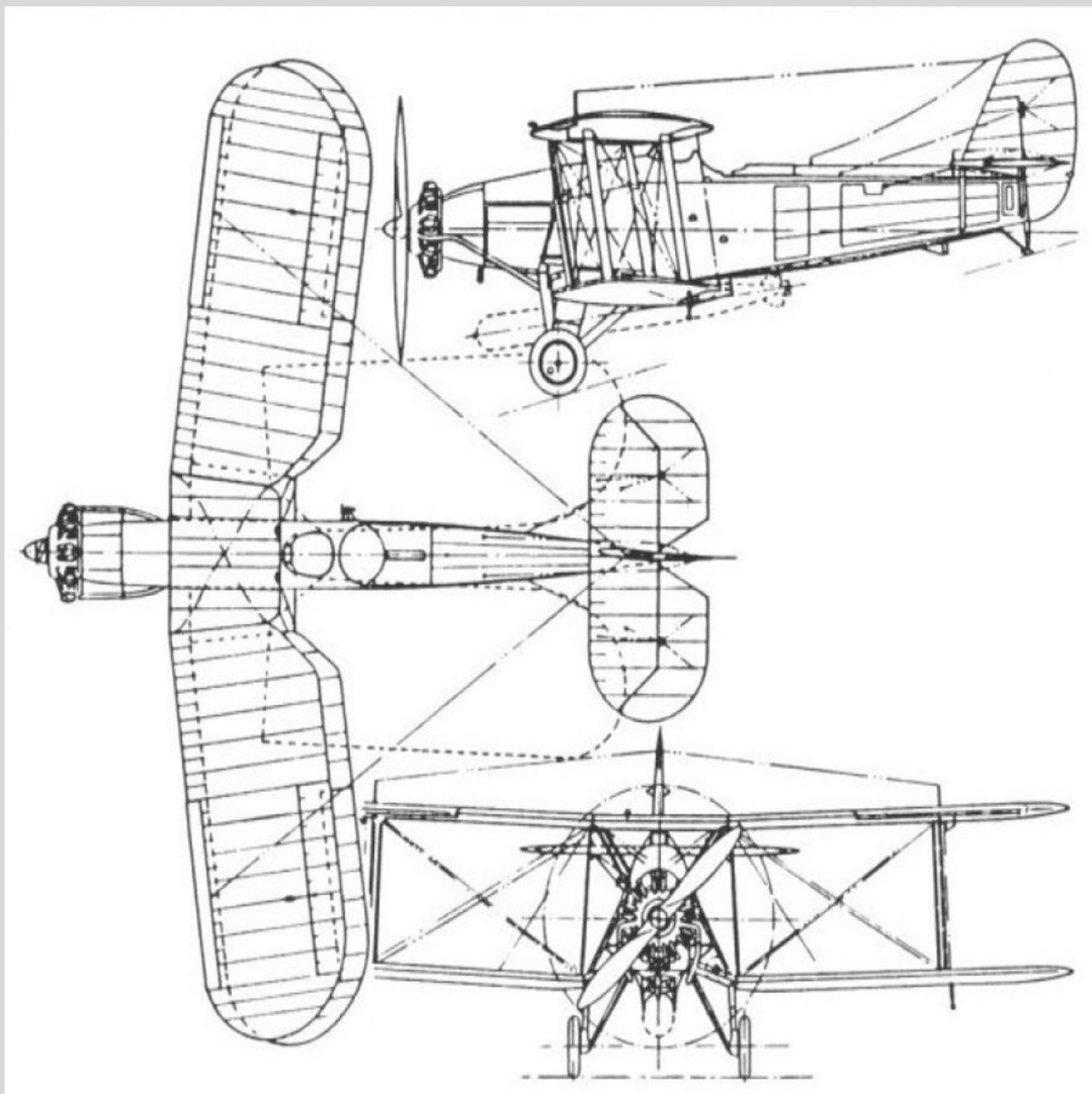


Nom de l'avion : Blackburn B-5 Baffin

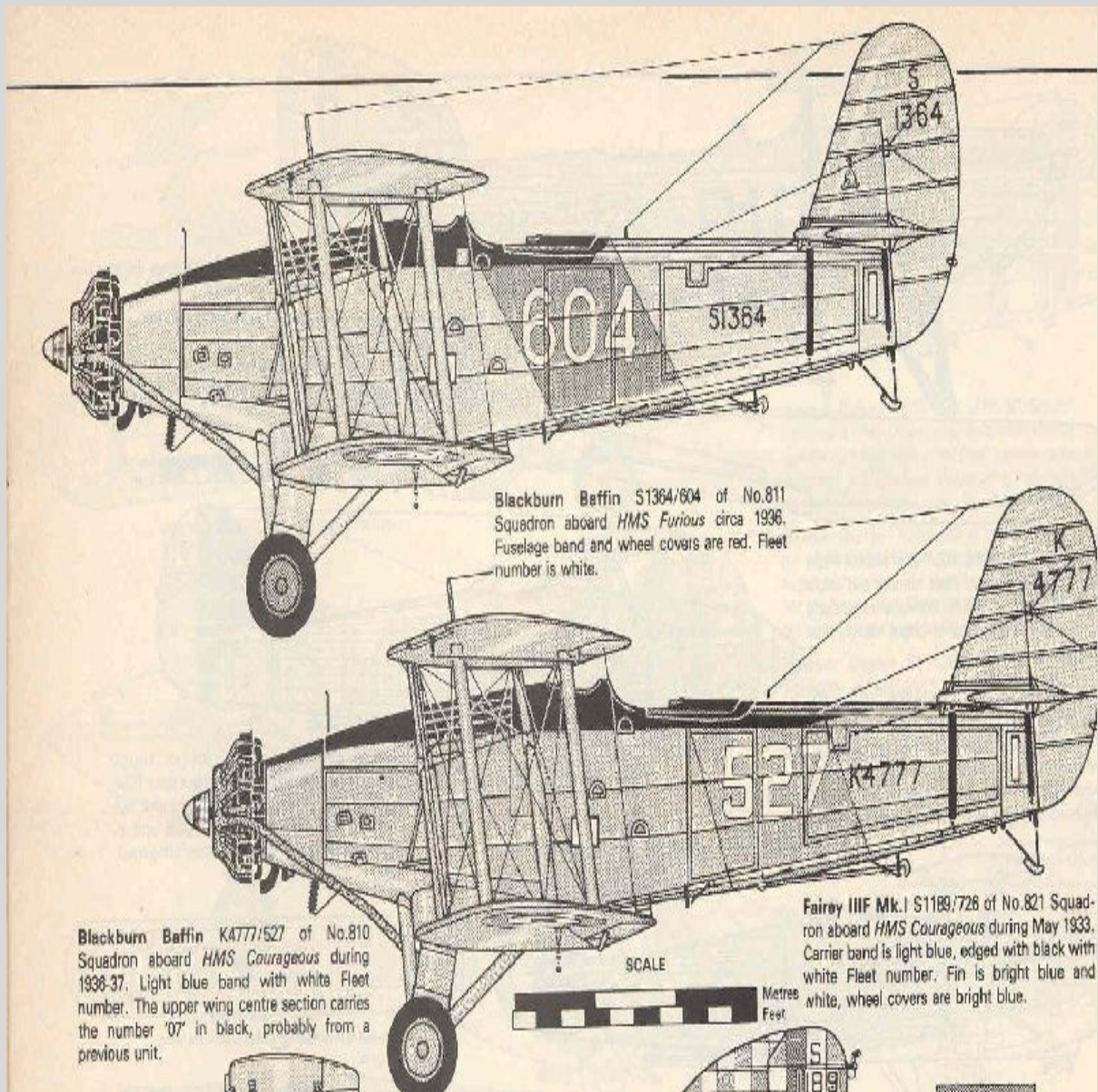
Type d'avion : Bombardier-torpilleur monomoteur biplace



MOTORISATION

Bristol Pegasus IM3

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 à l'avant
- 1 mitrailleuse Lewis mobile sur affut arrière
- 1 torpille ou 907 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 220 km/h à 1980 m - 205 km/h à 3050 m

Plafond pratique= 4570 m

Rayon action= 790 km - 870 km avec carburant maxi



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,90 m	11,70 m	3,90 m	63,45 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
1445 kg	0 kg	3450 kg



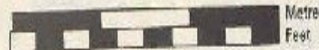
Blackburn Baffin S1364/804 of No.811 Squadron aboard *HMS Furious* circa 1936. Fuselage band and wheel covers are red. Fleet number is white.



Blackburn Baffin K4771/527 of No.810 Squadron aboard *HMS Courageous* during 1936-37. Light blue band with white Fleet number. The upper wing centre section carries the number '07' in black, probably from a previous unit.

Fairey IIIIF Mk.I S1189/726 of No.821 Squadron aboard *HMS Courageous* during May 1933. Carrier band is light blue, edged with black with white Fleet number. Fin is bright blue and white, wheel covers are bright blue.

SCALE



Metres
Feet



HISTOIRE

Le Blackburn B-5 Baffin, bombardier torpilleur biplan, était un développement du Ripon, la modification principale étant le remplacement du Napier Lion, moteur en ligne refroidi par eau, par le Bristol Pegasus I.MS, moteur en étoile de 545 ch (406 kW). Le Baffin a été conçu par le major F A Bumpus pour répondre à une demande de la Fleet Air Arm pour un biplace biplan classique mono-soute de construction mixte métal/bois avec revêtement en tissu. Il avait des ailes en flèche, décalées, de même longueur, la partie inférieure avec une mouette inversée pour le passage de la torpille tout en conservant un train d'atterrissage court. L'armement composé d'une mitrailleuse Vickers (7,7 mm) fixe tirant vers l'avant et une Lewis (7,7 mm) montée libre à l'arrière du cockpit, plus une bombe de 2000 lb (910 kg), ou une torpille Mk VIII ou Mk IX Mc de 1576lb (716 kg), ou trois bombes de 530 lb (240 kg) ou six bombes de 250 (110 kg). Au début des années 30 les escadrons bombardiers torpilleur de la Fleet Air Arm étaient équipés du Ripon Blackburn. Bien que le Ripon soit entré en service en 1930, il était propulsé par le déjà ancien moteur Napier Lion refroidi par eau, et on s'est rendu compte que le remplacement du Lion par un moteur moderne en étoile, refroidi par air, permettrait d'augmenter la charge utile et de simplifier la maintenance. En 1932, Blackburn a décidé de construire deux prototypes Ripons avec moteur étoile, l'un propulsé par un Armstrong Siddeley Tiger et le second par un Bristol Pegasus, comme projet privé (c'est-à-dire sans un ordre du ministère de l'Air. Le prototype à moteur Pegasus effectué son premier vol le 30 septembre 1932, et après les tests a été choisi de préférence à celui motorisé Tiger comme un remplaçant à court terme du Ripon. Les premières commandes ont été de 26 nouveaux appareils et 38 mise à niveau de cellules Ripon, en commençant la production en 1933. En plus, 26 transformations de Ripon en Baffin ont été commandées en 1935 en raison des problèmes de fiabilité des moteurs Armstrong Siddeley Tiger Sharks équipant les Blackburn Shark, et dans le désir d'augmenter la force de la Fleet Air Arm. Trois nouveaux Baffins de production équipés du moteur Pegasus II.M3 de 580 ch (430 kW) ont été homologués Baffin T8A. Les deux prototypes et 33 Baffin de production ont été livrés à Gosport pour entraînement à la pratique d'appontage et de torpillage, au premier escadron rééquipé du Baffin. l'Escadron n° 812, en janvier 1934. Ils ont pris la mer avec l'escadron 810e Escadron sur le HMS Courageous, le 811 sur le Furious, le 812 sur les Glorious et Eagle et le 820 sur le Courageous. En outre, 14 ont été envoyés à Malte pour servir sur des portes avions en Méditerranée. Le Baffin servi à peine deux ans avant d'être remplacé par les Shark and Fairey Swordfish, le 812e Escadron continuant à voler sur Baffin jusqu'en décembre 1936. Tous les appareils britanniques semblent avoir été retiré du service avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. En 1937, la Nouvelle-Zélande a acquis 29 Baffins du Royaume-Uni pour équiper les escadrons de la Territorial Air Force (réserve) escadrons d'Auckland, Wellington et Christchurch. Vingt-quatre étaient opérationnels au déclenchement de la guerre, 16 à Wellington et huit à Christchurch. Au déclenchement de la guerre, ces avions ont été utilisés pour les formations. Avec la réalisation de la menace sur les navires de surface, les Baffin de la RNZAF ont été remis dans l'active en mars 1940 sous le nom Territorial Air Force, rebaptisé 1 GR Squadron (en) en 1941, quand la moitié de la force a été transférée au 3 GR Escadron . Les Baffins ont été remplacés par des Lockheed Hudson avant le déclenchement de la guerre avec le Japon les derniers Baffins ont été démantelé à Rongotai en 1941 .

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/b_5.htm

