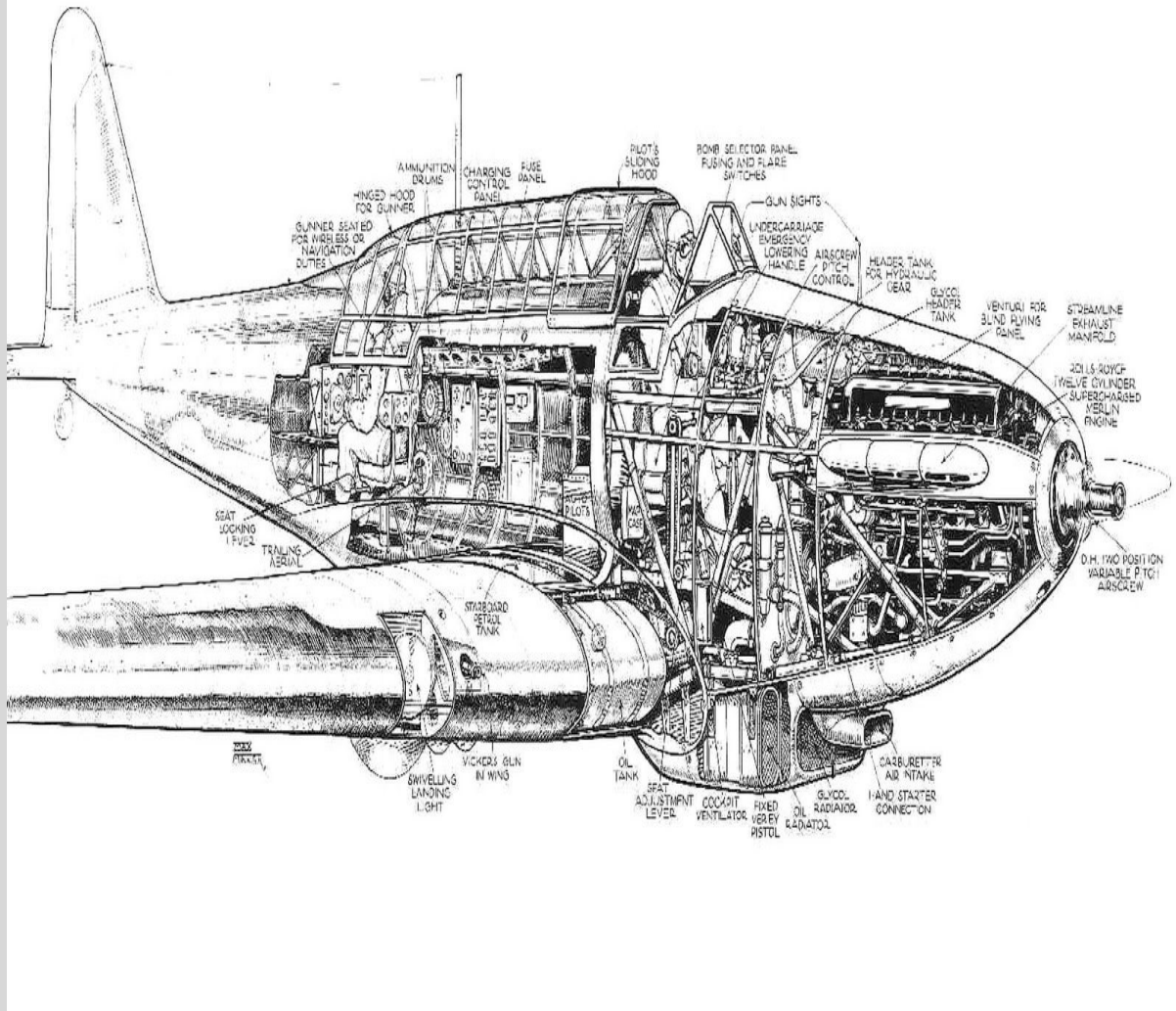


Nom de l'avion : Fairey Battle Mk I - T

Type d'avion : Appareil d'entrainement au tir monomoteur triplace

Fairey Battle Mk I

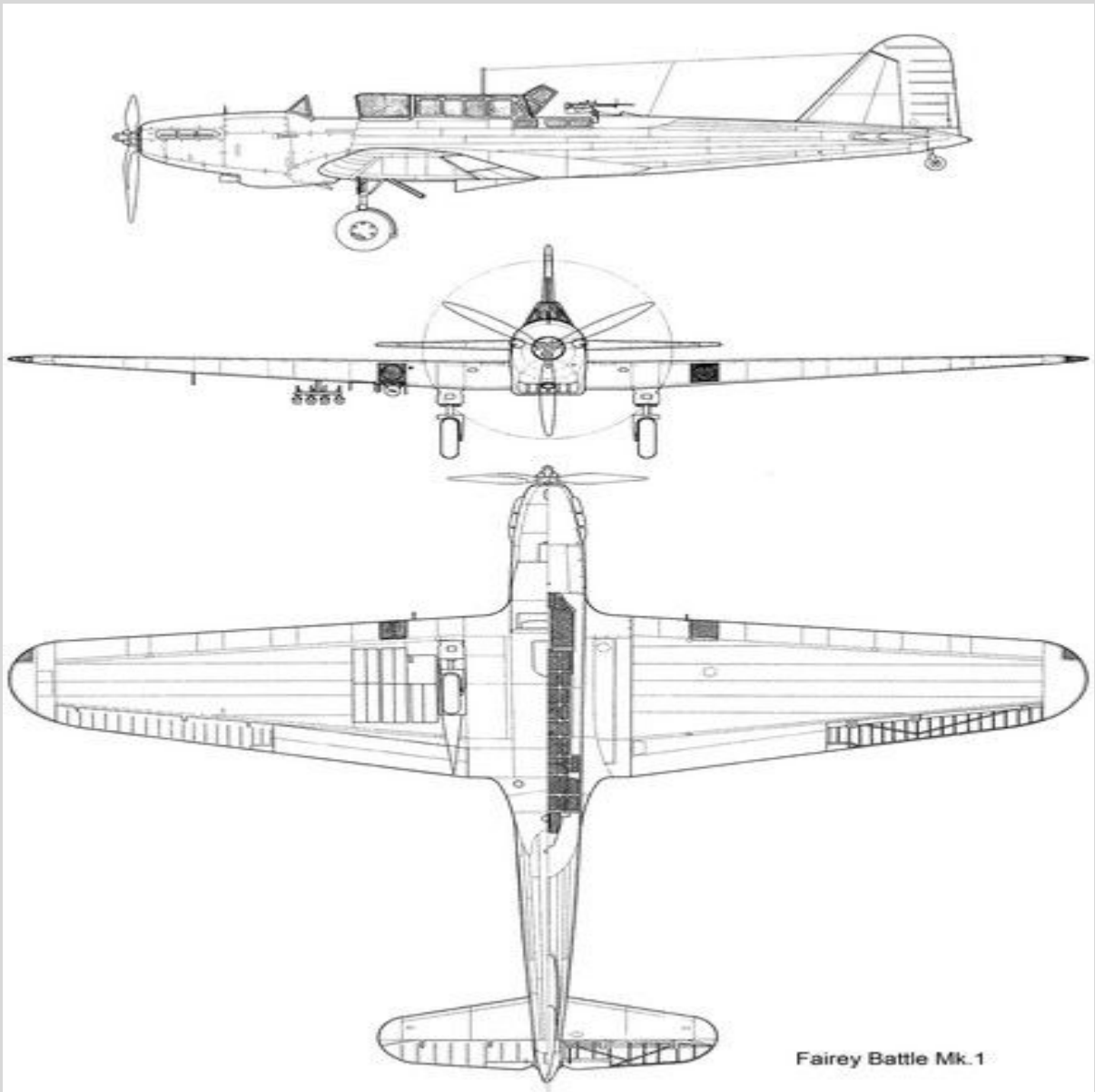


MOTORISATION

Rolls-Royce Merlin 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



ARMEMENT



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 405 km/h

Vitesse croisière= 320 km/h

Temps montée= 1520 m en 4' 6"

Plafond pratique= 7620 m

Rayon action= 1610 km



DIMENSIONS

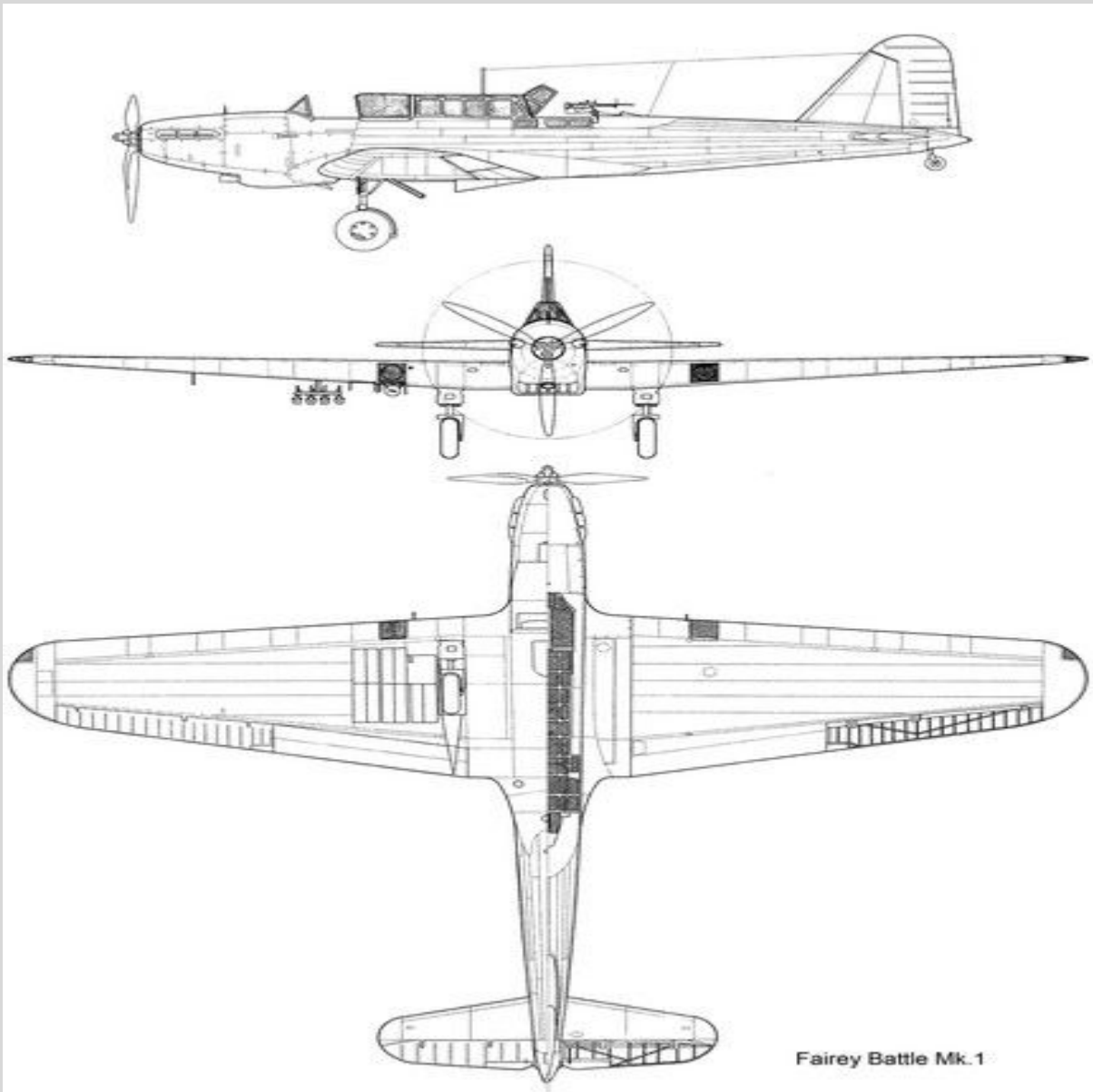
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
16,50 m	12,90 m	4,70 m	0 m ²



**Fairey Battle of the EATS ,based in Australia,
colours are guesswork.**

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3015 kg	0 kg	4895 kg



Fairey Battle Mk.1

HISTOIRE

C'est le 10 mars 1936 que vola pour la première fois le prototype Fairey Day Bomber, conçu dans le cadre d'une spécification de l'Air Ministry (P.27/32) concernant un bombardier monomoteur biplace capable d'emporter, sur une distance de 1 610 km et à la vitesse de 330 km/h, une charge offensive de 454 kg. Affichant des performances supérieures à celles qu'exigeaient les autorités officielles, l'avion de Fairey remporta la compétition qui l'opposait aux machines présentées par Armstrong Whitworth, Bristol et Hawker. La firme britannique obtint alors un contrat concernant la mise en fabrication de cent cinquante-cinq appareils qui répondaient aux normes d'une nouvelle spécification émise en 1935, quelques mois avant le vol initial du prototype. Le premier Fairey Battle - telle était la dénomination définitive de l'avion - fut assemblé à Hayes, les machines suivantes étant toutes construites dans l'usine de Heaton Chapel, que Fairey venait de faire édifier. Tandis que la propulsion des cent trente-six Fairey Battle Mk I était assurée par le Rolls-Royce Merlin I de 1030 ch, les versions Mk II, Mk III, Mk IV et Mk V de ce moteur équipèrent respectivement les Fairey Battle Mk II, Fairey Battle Mk III, Fairey Battle Mk IV et Fairey Battle Mk V. Monoplan à aile basse cantilever de construction entièrement métallique, sauf en ce qui concernait les surfaces de commandes, réalisées en toile, le Battle disposait d'un empennage conventionnel et d'un train d'atterrissage à roulette de queue escamotable, le pilote et le mitrailleur prenant place en tandem dans un habitacle recouvert d'une grande verrière. A la fin de 1937, Fairey avait assemblé quatre-vingt-cinq exemplaires de cet appareil, les premières de ces machines entrant en service au sein du Squadron 63, basé à Upwood, dans le Huntingdonshire, au mois de mai de la même année. Ent re-temps, un autre marché avait été conclu avec la société Austin Motors de Longbridge, dont les avions furent, tout comme les dix-neuf derniers exemplaires du Mk I produits par Fairey, pourvus du moteur Merlin II. Les premiers Battle fabriqués à Longbridge quittèrent les chaînes de montage en juillet 1938, vingt-neuf unités étant achevées avant la fin de cette année. Quant au Merlin III, il ne fut monté sur l'avion qu'après l'assemblage d'un lot de soixante Battle par Austin Motors. Quand éclata la Seconde Guerre mondiale, plus de mille exemplaires de ce bombardier léger avaient été livrés à diverses forces aériennes. Les responsables de la RAF ne s'aperçurent cependant des défauts que le Fairey Battle présentait que lorsque celui-ci fut engagé sur le continent avec les unités constituant l'Advanced Air Striking Force (la première formation de cette force expéditionnaire - le Squadron 226 - était arrivée en France en septembre 1939). Dès les premières sorties de reconnaissance diurnes, le monomoteur devait subir de lourdes pertes face aux attaques des Messerschmitt Me 109. Le 10 mai 1940, lorsque prit fin la " drôle de guerre" et que les Allemands lancèrent leur grande offensive à l'Ouest, les squadrons de Battle furent chargés de stopper la progression de la Wehrmacht. Attaquant à 75 m d'altitude avec des bombes à retardement, dépourvus de toute escorte de chasse et confrontés à une Flak extrêmement active, les appareils de l'Advanced Striking Force furent, ce jour- là, taillés en pièces. Treize Fairey Battle, sur les trente-deux expédiés au-dessus de la Belgique, furent détruits, tous les autres étant plus ou moins gravement endommagés. Le 11 mai, huit autres avions furent perdus, tandis que le lendemain cinq Fairey Battle, montés par des équipages du Squadron 12 qui s'étaient portés volontaires, attaquèrent deux ponts routiers situés sur le canal Albert, dont la conservation était tout à fait essentielle pour les Allemands . Face à une Flak d'une extrême densité, les bombardiers britanniques furent tous abattus sans avoir pu infliger de dommages importants aux ouvrages d'art . Le pire restait cependant à venir . Le 14 mai, en effet, trente-cinq des soixante-trois Fairey Battle expédiés sur la Meuse ne rentrèrent pas à leur base . Ce désastre constitua la fin de la carrière opérationnelle de l'avion qui, au terme de l'année 1940, fut affecté à d'autres tâches . Une centaine d'exemplaires furent ainsi transformés en machines d'entraînement par la mise en place d'habitacles séparés, tandis

que deux cent soixante-six autres étaient destinés au remorquage de cibles . Le dernier appareil de série, réalisé par Austin, était un Fairey Battle TT Mk I de remorquage de cibles qui fut réceptionné par la RAF le 2 septembre 1940 . Au total, la production atteignit 2 203 unités (1 156 pour Fairey et 1 029 pour Austin Motors) . Le Canada utilisa un nombre important de Fairey Battle dans des missions d'entraînement et de remorquage de cibles, le premier avion de ce type lui étant livré à Camp Borden, en août 1939 (739 autres machines devaient être prises en compte, dont sept cellules destinées à l'instruction) . Quant à la Royal Australian Air Force, elle reçut quatre Fairey Battle réalisés en Grande-Bretagne, 360 autres (dont 30 remorqueurs de cibles) étant assemblés par l'industrie locale . Les autres utilisateurs furent la Belgique (18 exemplaires construits sous licence par Avions Fairey), la Turquie (29), l'Afrique du Sud (plus de 190) et l'Irlande, où fut interné un Fairey Battle de la RAF qui s'était posé à Waterford. Plusieurs Fairey Battle servirent de bancs d'essais volants pour des moteurs comme le Napier Dagger, le Bristol Hercules, le Bristol Taurus, les Rolls- Royce Exe et Merlin XII et le Fairey Prince. D'autres mirent en œuvre différents types d'hélices .

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/battle_1.htm

