

Nom de l'avion : Bristol Beaufort Mk I

Type d'avion : Bombardier torpilleur bimoteur quadriplace

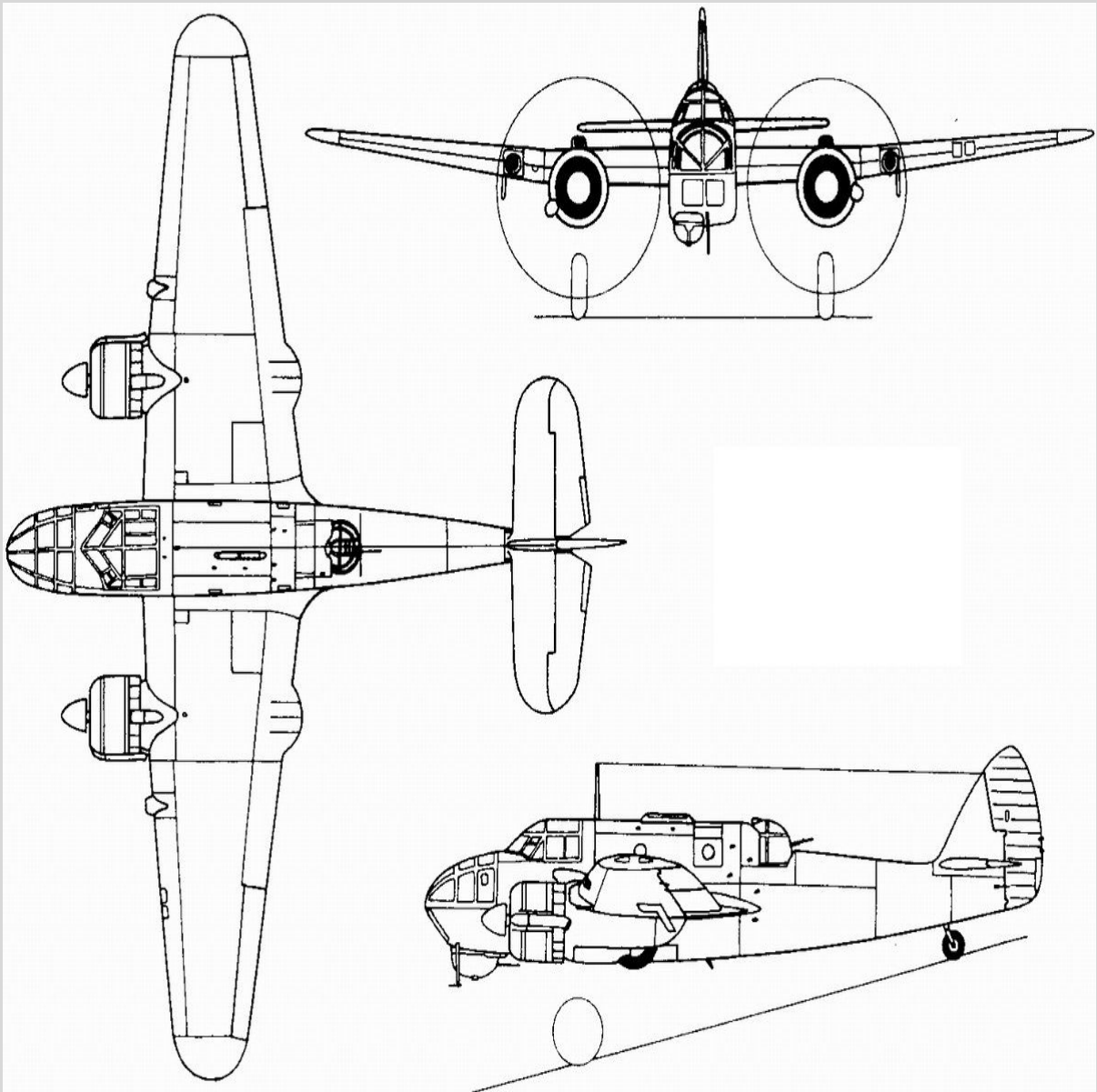


MOTORISATION

Bristol Taurus VI

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

2 mitrailleuses de 7,7 mm en tourelle dorsale

2 mitrailleuses de 7,7 mm nasales en tourelle

680 kg de bombes ou 1 torpille de 730 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 418 km/h à 1830 m

Vitesse croisière= 320 km/h

Plafond pratique= 5030 m

Rayon action= 1670 km



Beaufort MkI RAF 42Sqn AW-K W6498 'K for Killer' on patrol

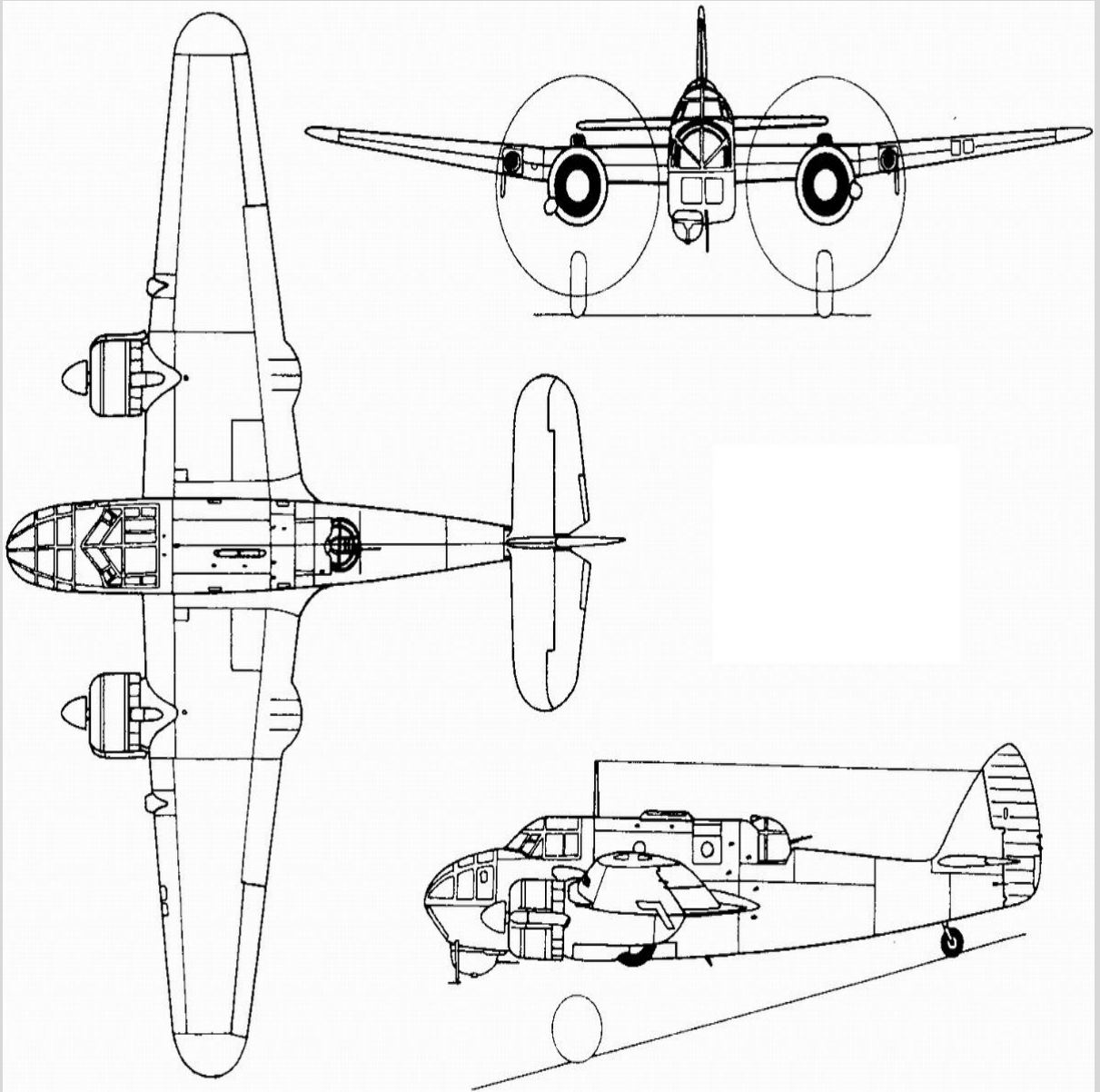
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,65 m	13,45 m	4,35 m	46,75 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5950 kg	0 kg	9630 kg



HISTOIRE

En 1935, l'Air Ministry publia deux spécifications (M.15/35 et G.24/35) portant respectivement sur un bombardier torpilleur et un appareil de bombardement et de reconnaissance, ce dernier étant destiné à remplacer l'Avro Anson. Le Bristol Type 149, construit au Canada sous la désignation de Bolingbroke, répondit aux exigences officielles concernant le second appareil. La firme britannique suivit cependant une politique différente pour le premier, en essayant de développer à partir du Blenheim une machine volante connue sous l'appellation de Type 150. Ce projet, dont la principale caractéristique résidait dans l'utilisation d'un fuselage de Blenheim, modifié afin de pouvoir emporter une torpille, et dans l'utilisation de moteurs plus puissants fut soumis aux services techniques de l'Air Ministry en novembre 1935. Après ces ébauches, le bureau d'études Bristol estima qu'il était possible de donner satisfaction aux responsables de la RAF en mettant au point, à partir du Bristol Blenheim, un appareil capable de remplir les missions définies par les deux spécifications précitées. Cette orientation nouvelle aboutit au Type 152 qui, par rapport au Bristol Blenheim IV, présentait un fuselage légèrement allongé, le pilote et le navigateur étant assis côte à côte, tandis qu'un autre membre d'équipage remplissait des fonctions de mitrailleur et de radio tout en assurant la mise en œuvre des appareils photographiques en mission de reconnaissance. L'air Ministry se montra fort intéressé par le nouvel appareil, mais insista sur la nécessité de lui affecter un équipage de quatre hommes. Les modifications apportées par le constructeur changèrent la configuration du dos du fuselage, donnant naissance au Bristol Beaufort. Les premières analyses révélèrent cependant que les deux Bristol Perseus dont le montage était prévu sur le Type 152 ne fourniraient pas une puissance suffisante, l'avion ayant subi un accroissement de poids de près de 25 % par rapport aux études initiales. C'est la raison pour laquelle les techniciens britanniques se reportèrent sur le Taurus, seul moteur dont les prévisions de production correspondaient à celles des cellules de Bristol Beaufort. Une première commande de soixante-dix-huit exemplaires fut passée en août 1936, mais le prototype du nouvel appareil ne quitta pas le sol avant le 15 octobre 1938, en raison des problèmes rencontrés avec la mise au point du propulseur choisi et des opérations de dispersion de la production du Bristol Blenheim destinés à libérer les chaînes de montage nécessaires à la fabrication du Type 152. Les essais en vol du prototype mirent en évidence un certain nombre de défauts qui conduisirent les ingénieurs à installer des trappes qui recouvraient entièrement le train principal quand celui-ci était rentré. En outre, l'emplacement des tubulures d'échappement fut modifié tandis que le nombre de mitrailleuses de la tourelle dorsale passa à deux. Toutes ces opérations retardèrent l'entrée en service du Bristol Beaufort Mk I, qui ne commença à équiper le Squadron 22 que dans le courant du mois de janvier 1940. Et ce ne fut pas avant la nuit du 15 au 16 avril suivant que cet appareil fut engagé au combat, effectuant à cette occasion une mission de mouillage de mines. Puis, en mai, tous les avions de ce type furent interdits de vol afin de résoudre les problèmes de moteur qui avaient surgi dans l'intervalle. S'intéressant dès le début à cet appareil, le gouvernement australien profita de la venue d'une mission aérienne britannique, au commencement de l'année 1939, pour en acquérir les droits de production sous licence. Deux chaînes d'assemblage furent installées à Melbourne et à Sidney, les Australiens recevant alors une vingtaine de cellules et le huitième exemplaire de série. Avant même le démarrage des fabrications, la décision fut prise de ne pas utiliser les Taurus, la préférence étant accordée au Pratt & Whitney Twin Wasp. Au total, l'Australie devait procéder au montage de sept cents Bristol Beaufort. Les premières de ces machines quittèrent les ateliers en 1940 et le premier Bristol Beaufort Mk V australien prit l'air en mai 1941. En dehors de ses nouveaux moteurs, celui-ci était, dans ses grandes lignes, identique au modèle britannique, bien que sa dérive ait été quelque peu agrandie de façon à compenser la puissance supplémentaire apportée par le

Twin Wasp . Ce dernier fut adapté sur les cinquante Bristol Beaufort Mk V et les soixante Bristol Beaufort Mk VA réalisés, le Bristol Beaufort Mk VI (soixante unités) étant doté d'hélices Curtiss et du S1C3-G, et le Bristol Beaufort Mk VII d'hélices Hamilton et du même propulseur . Quant au Bristol Beaufort Mk VIII, qui mettait en œuvre le S3C4-G et donna lieu à une production de cinq cent vingt appareils, il disposait d'une capacité en carburant accrue, d'un système de navigation LORAN et d'un armement différent . Les fabrications prirent fin en août 1944, quarante-six exemplaires de cette dernière version étant transformés en appareils de transport non armés sous la désignation de Bristol Beaufort Mk IX . Le Bristol Beaufort fut employé de manière intensive par la Royal Australian Air Force entre l'été de 1942 et la fin de la Seconde Guerre mondiale . La mise en œuvre du Twin Wasp sur le Bristol Beaufort Mk V australien incita l'Air Ministry à demander le montage du moteur américain sur une machine de série qui vola au cours du mois de novembre 1940 et constitua le prototype du Bristol Beaufort Mk II, apparu en septembre de l'année suivante. Les performances de l'avion s'en trouvèrent améliorées de manière notable, mais, en raison d'un manque de propulseurs de ce type, la production de la nouvelle version se limita à cent soixante-quatre exemplaires. Par la suite, le Bristol Beaufort Mk I, dont la structure avait été renforcée et qui avait reçu une nouvelle tourelle de même qu'un radar ASV, fut à nouveau produit avec les Taurus XII ou XVI, les fabrications de Beaufort britanniques prenant fin en décembre 1944 après la réalisation de mille deux cents exemplaires de toutes versions. Les désignations Bristol Beaufort Mk III et Bristol Beaufort Mk IV s'appliquèrent respectivement à des appareils équipés de Rolls-Royce Merlin XX, dont aucun exemplaire ne fut construit, et de Taurus XX de 1250 ch (une seule unité mise au point). Le Bristol Beaufort servit au sein du Coastal Command entre 1940 et 1943 en tant que bombardier torpilleur dans les Squadrons 22, 42, 86, 217, 415 et 489 basés en Grande-Bretagne et dans les Squadrons 39, 47 et 213 déployés au Moyen-Orient. Il fut remplacé par le Bristol Beaufighter après avoir été engagé dans des attaques coûteuses contre les croiseurs de bataille Scharnhorst et Gneisenau et contre le croiseur lourd Prinz Eugen. Le Bristol Type 152 Beaufort fut retiré des unités de la Royal Air Force à la fin de l'année 1944 et, au terme des hostilités, plus aucun appareil de ce type n'était utilisé, sauf en Australie. Les quelques machines stockées dans ce dernier pays après le conflit ne furent pas mises en œuvre par la Royal Australian Air Force mais employées dans la lutte menée contre des invasions d'insectes, en 1946, en répandant des insecticides .Le Beaufort ne connut en outre aucune carrière civile et, en dehors des pays du Commonwealth cités, seule la force aérienne turque en reçut deux exemplaires qui servirent à l'entraînement des pilotes appelés à voler sur le Bristol Beaufighter.Quelques-uns de ces appareils furent livrés à la Royal Canadian Air Force et furent mis en oeuvre en Colombie britannique. Premier vol : 15 Octobre 1938 Première livraison: Octobre 1939

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/beaufor1.htm

