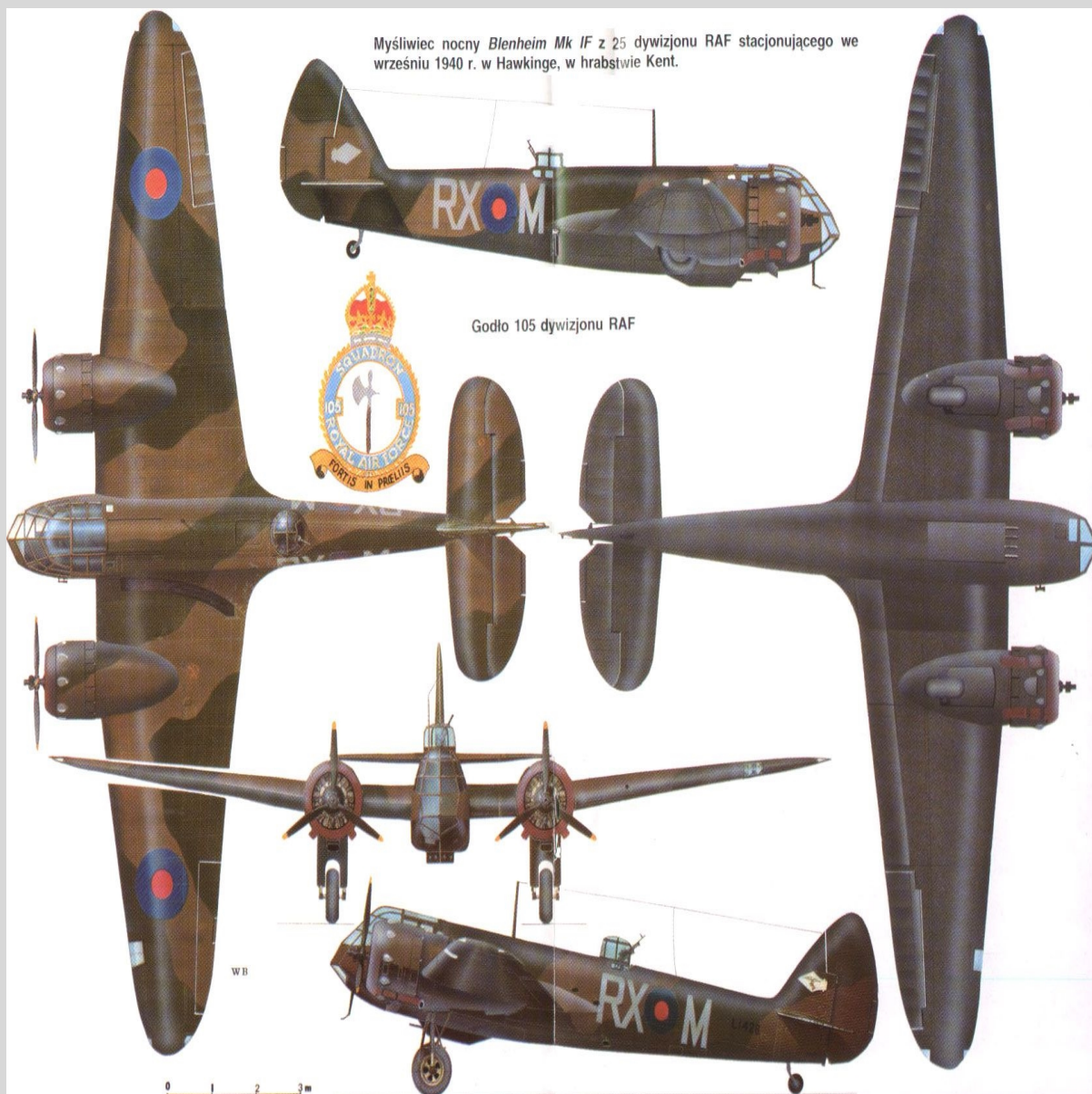


Nom de l'avion : Bristol Blenheim Mk I

Type d'avion : Bombardier léger bimoteur tri/quadriplace

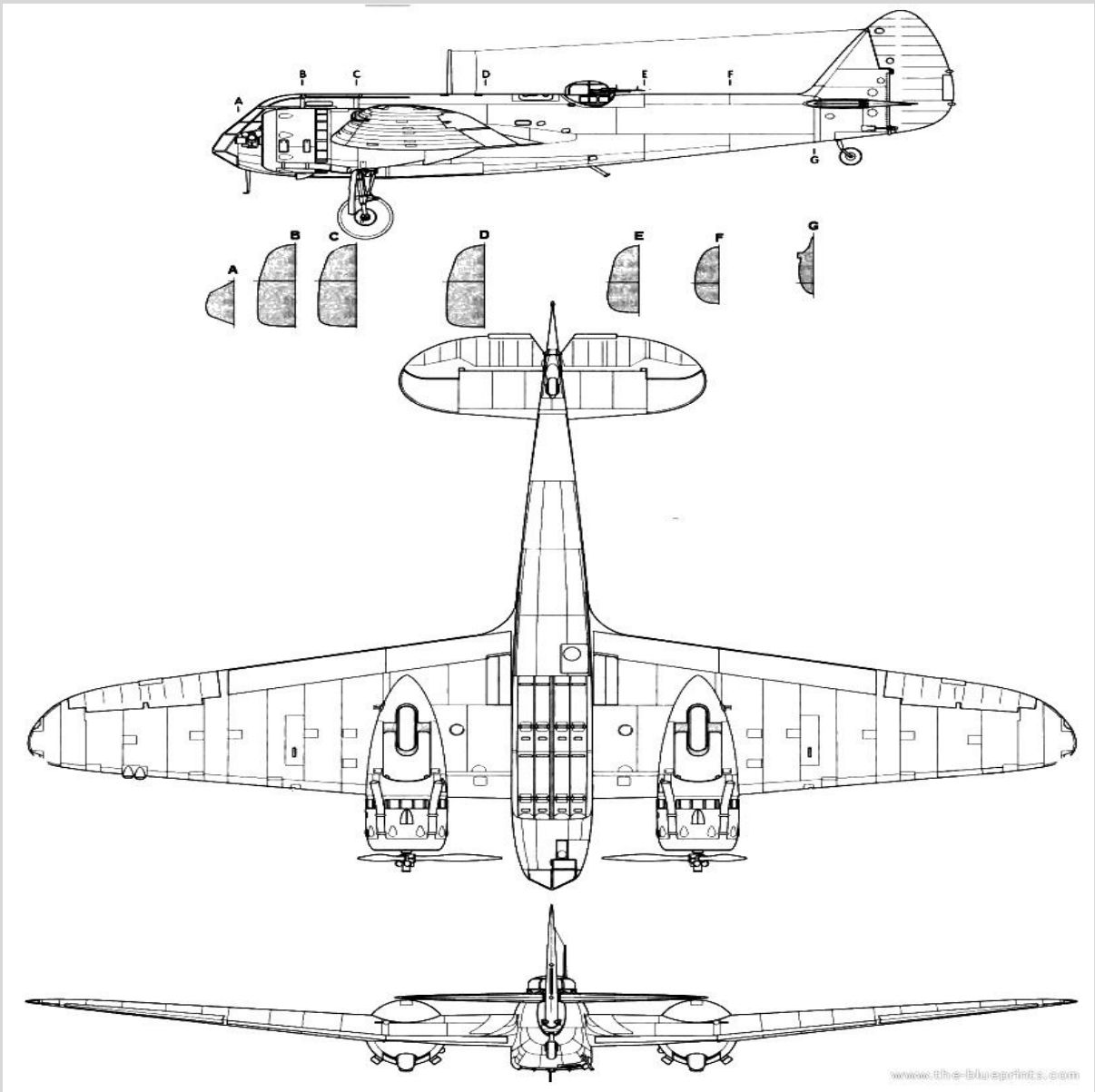


MOTORISATION

Bristol Mercury VIII



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch

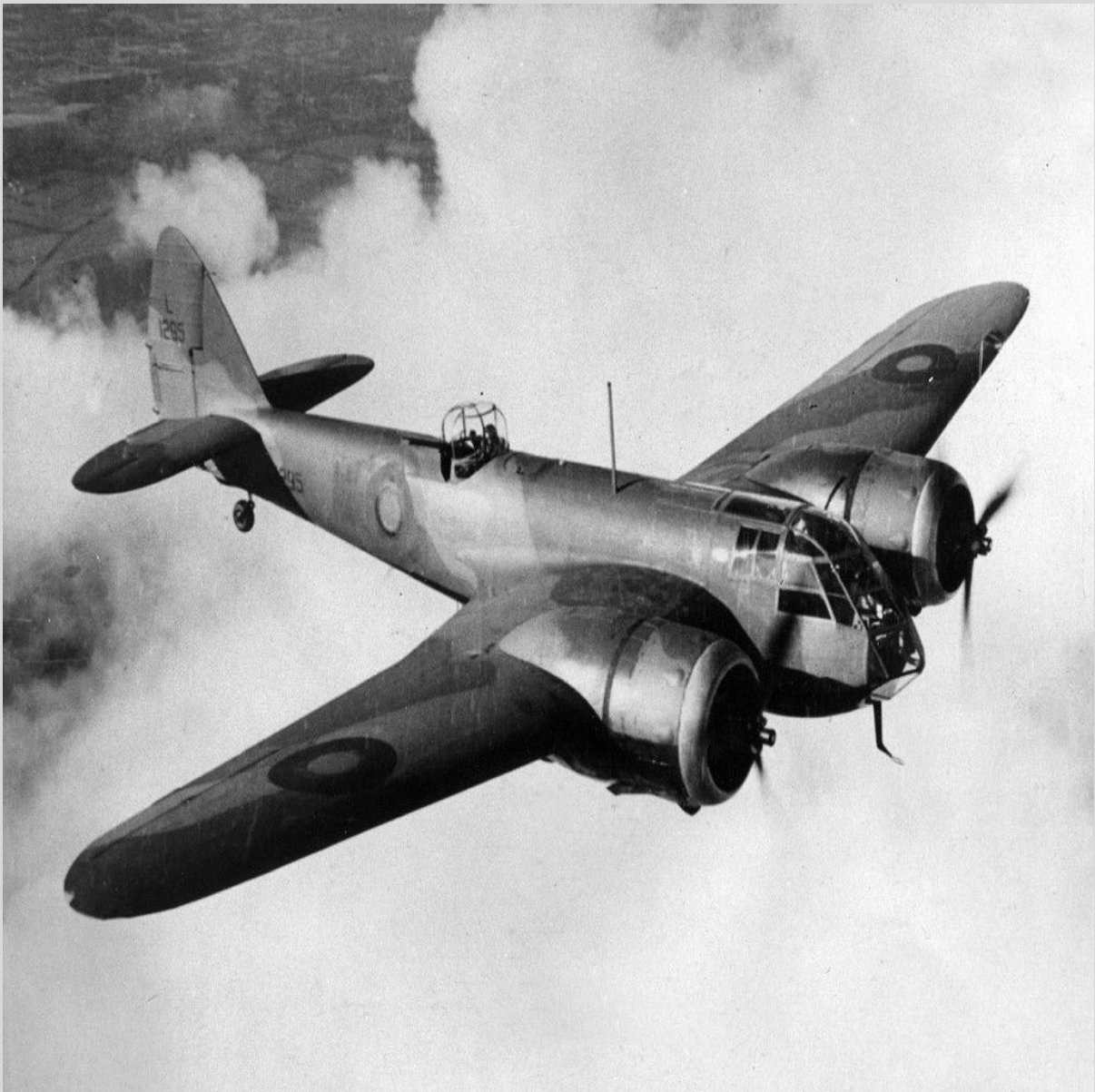


ARMEMENT

4 mitrailleuses Browning de 7,7 mm central

2 mitrailleuses Browning de 7,7 mm dorsale et 2 mitrailleuses Browning de 7,7 mm aile gauche

455 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 445 km/h à 6095 m - 420 km/h à 3595 m

Vitesse croisière= 455 km/h à 4500 m - 320 km/h

Vitesse ascension= 7,80 m/s

Plafond pratique= maxi: 9600 m

Rayon action= 1875 km à 320 km/h - 5h 40' maxi: 1955 km



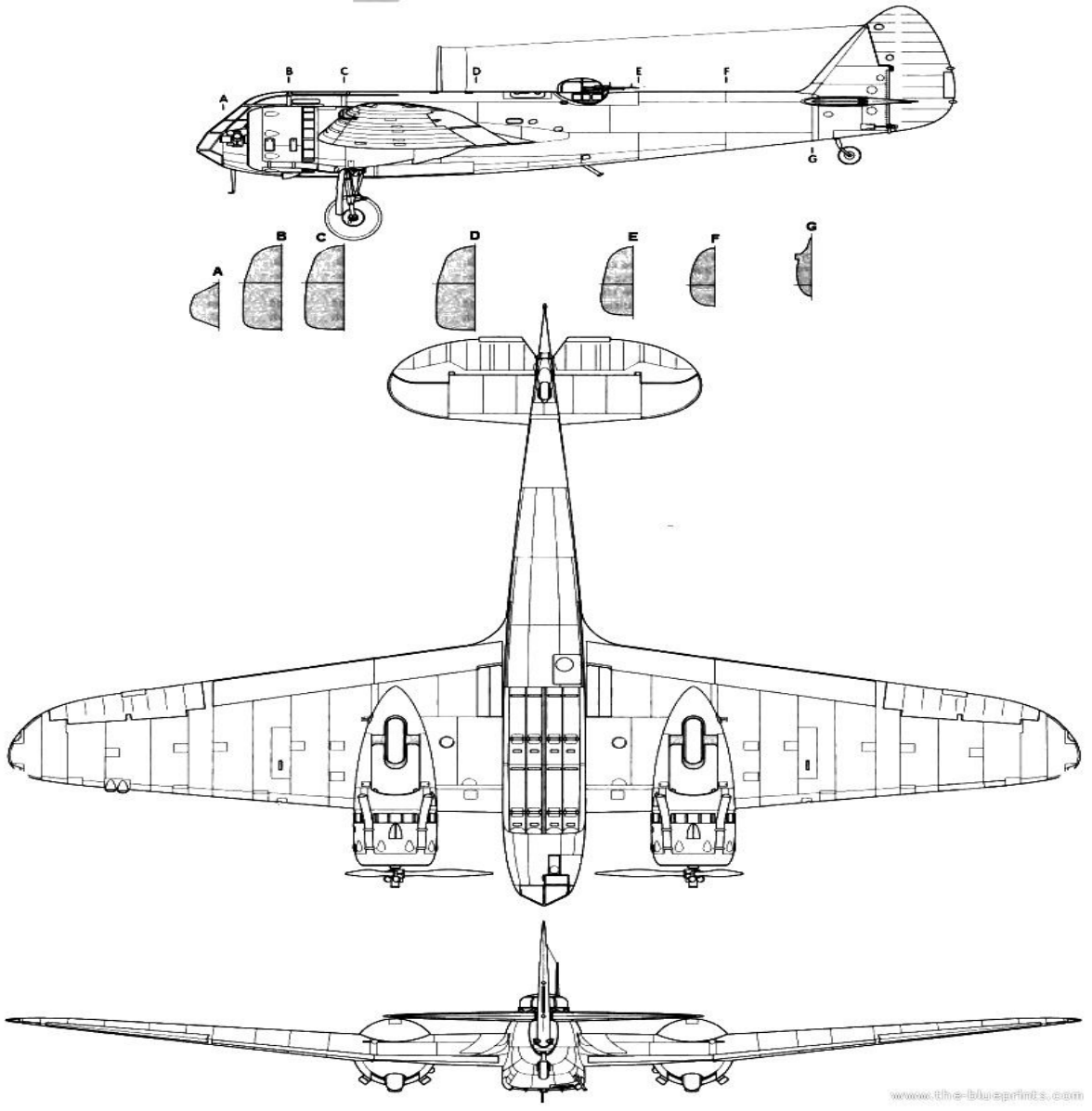
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,15 m	13,0 m	3,65 m	43,55 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3675 kg	5675 kg	0 kg



HISTOIRE

1943 a vu l'apparition du Bristol 142, un transport de 6 à 7 personnes, conçu à la requête de Lord Rothermere, cet avion ravit des performances très impressionnantes qui n'échappèrent pas à l'attention des militaires, l'avion était plus rapide que les chasseurs de la RAF. En conséquence, le bombardier Blenheim a été conçu avec un nouveau fuselage afin d'adapter un espace suffisant pour les bombes. Plus tard, de nombreux Bristol Blenheim ont été convertis en Bristol Blenheim 1F. Date de production: 1937e après leur retrait du service en Grande-Bretagne. A l'exception des avions utilisés à Singapour, où ils furent des proies toutes désignées pour les chasseurs japonais, ils se révélèrent particulièrement efficaces. Au total, 3 983 Bristol Blenheim Mk IV et Bolingbroke furent construits, un certain nombre de ces exemplaires étant mis en œuvre par les Forces aériennes françaises libres, l'Afrique du Sud, la Finlande et la Grèce. Les Bristol Blenheim Mk IVF étaient des appareils de chasse de nuit transformés de la même façon que les Bristol Blenheim Mk IF. Ultime dérivé du Blenheim, le Type 160, baptisé quelque temps Bisley, fit son apparition au cours de l'été de 1942 sous la désignation de Bristol Blenheim Mk V. Conçu à l'origine pour l'appui tactique à basse altitude, avec un nez contenant quatre mitrailleuses, il fut en fait construit en tant que bombardier à haute altitude, avec des moteurs Mercury XV ou XXV. En dehors du fuselage avant et des équipements intérieurs modifiés et modernisés, ces appareils étaient à peu près identiques à leurs prédécesseurs. Les premiers des 945 exemplaires réalisés par Rootes à Speke et Stoke-on-Trent entrèrent en service au sein du Squadron 18. Cet avion équipa six unités au Moyen-Orient et quatre autres en Extrême-Orient, où il ne connut pas une carrière exceptionnelle, en raison essentiellement d'une augmentation du poids en charge de 17% sans la contrepartie d'un accroissement de la puissance des moteurs, avec pour résultat une chute spectaculaire des performances. Lorsque les Bristol Blenheim Mk V furent déployés en Italie, face aux derniers modèles de chasseurs allemands, les pertes atteignirent des taux inadmissibles, entraînant le retrait de cet appareil des premières lignes et son affectation à des missions d'ordre secondaire qui se prolongèrent pendant quelque temps.e après leur retrait du service en Grande-Bretagne. A l'exception des avions utilisés à Singapour, où ils furent des proies toutes désignées pour les chasseurs japonais, ils se révélèrent particulièrement efficaces. Au total, 3 983 Bristol Blenheim Mk IV et Bolingbroke furent construits, un certain nombre de ces exemplaires étant mis en œuvre par les Forces aériennes françaises libres, l'Afrique du Sud, la Finlande et la Grèce. Les Bristol Blenheim Mk IVF étaient des appareils de chasse de nuit transformés de la même façon que les Bristol Blenheim Mk IF. Ultime dérivé du Blenheim, le Type 160, baptisé quelque temps Bisley, fit son apparition au cours de l'été de 1942 sous la désignation de Bristol Blenheim Mk V. Conçu à l'origine pour l'appui tactique à basse altitude, avec un nez contenant quatre mitrailleuses, il fut en fait construit en tant que bombardier à haute altitude, avec des moteurs Mercury XV ou XXV. En dehors du fuselage avant et des équipements intérieurs modifiés et modernisés, ces appareils étaient à peu près identiques à leurs prédécesseurs. Les premiers des 945 exemplaires réalisés par Rootes à Speke et Stoke-on-Trent entrèrent en service au sein du Squadron 18. Cet avion équipa six unités au Moyen-Orient et quatre autres en Extrême-Orient, où il ne connut pas une carrière exceptionnelle, en raison essentiellement d'une augmentation du poids en charge de 17% sans la contrepartie d'un accroissement de la puissance des moteurs, avec pour résultat une chute spectaculaire des performances . Lorsque les Bristol Blenheim Mk V furent déployés en Italie, face aux derniers modèles de chasseurs allemands, les pertes atteignirent des taux inadmissibles, entraînant le retrait de cet appareil des premières lignes et son affectation à des missions d'ordre secondaire qui se prolongèrent pendant quelque temps .

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/blenhe_1.htm

