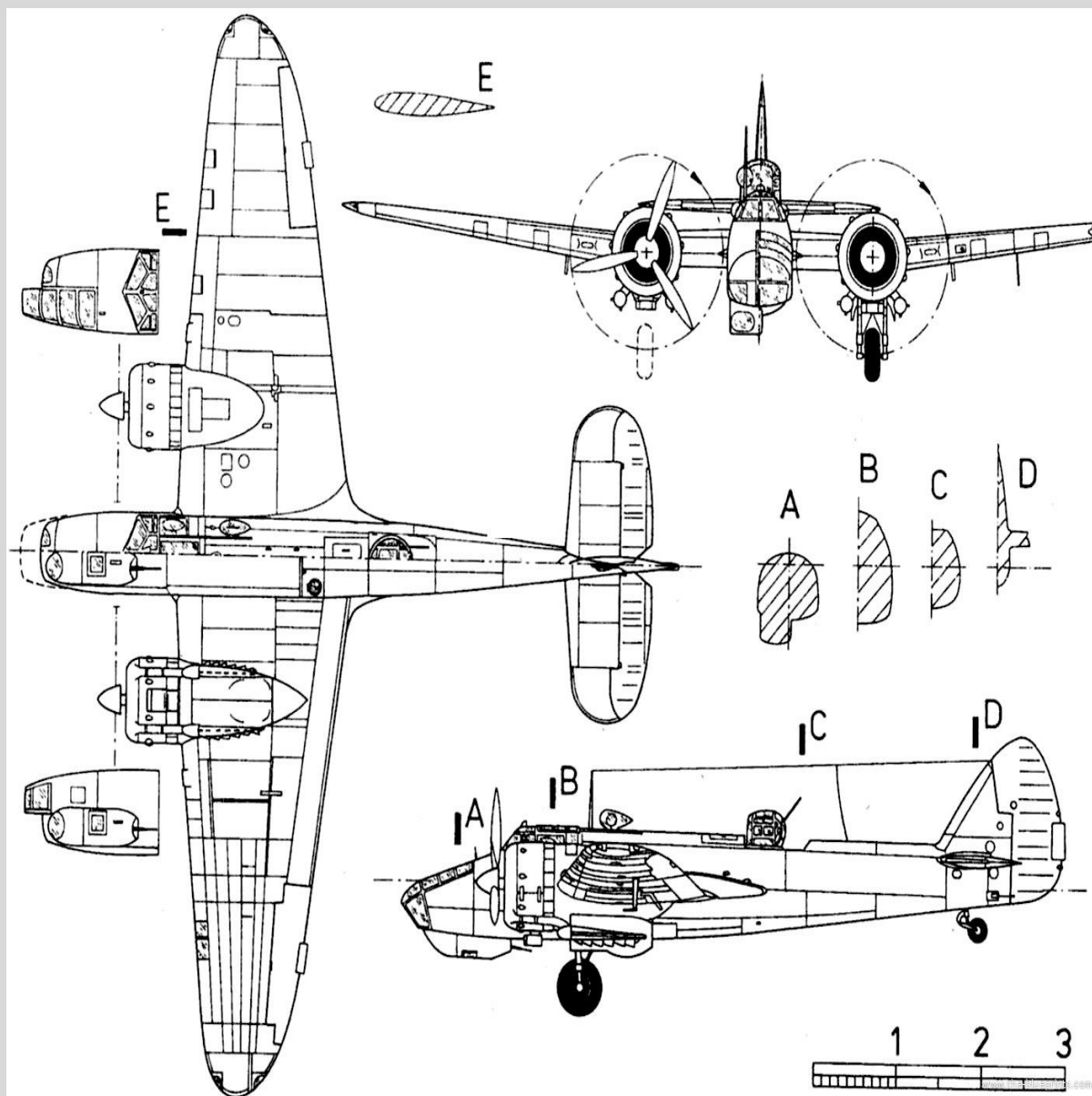


Nom de l'avion : Bristol Blenheim Mk V

Type d'avion : Chasseur-bombardier stratosphérique bimoteur

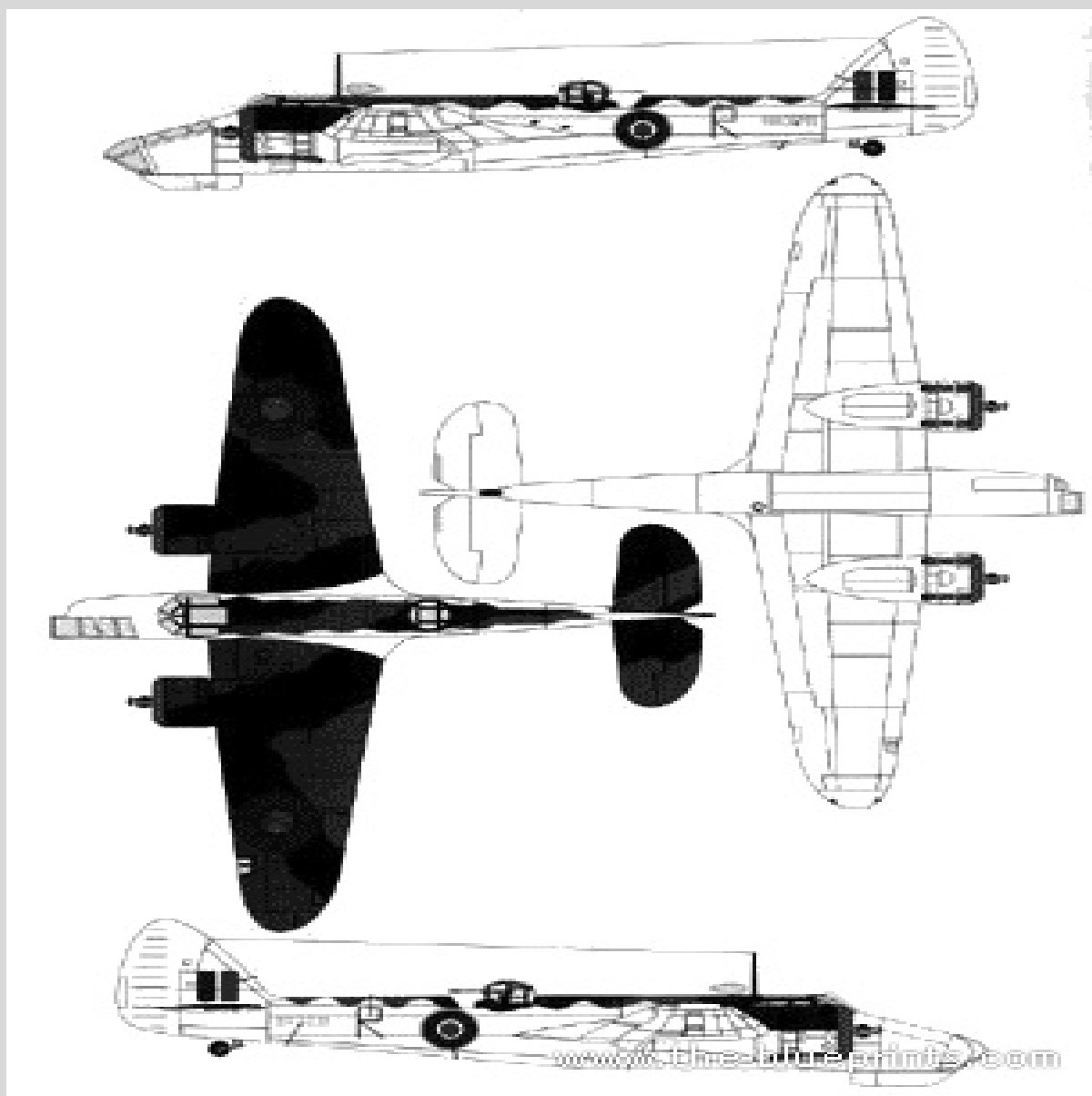


MOTORISATION

Bristol Mercury XV



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 de 7,7 mm coupole nasale
2 mitrailleuses de 7,7 mm en tourelle
455 kg de bombes



PERFORMANCES

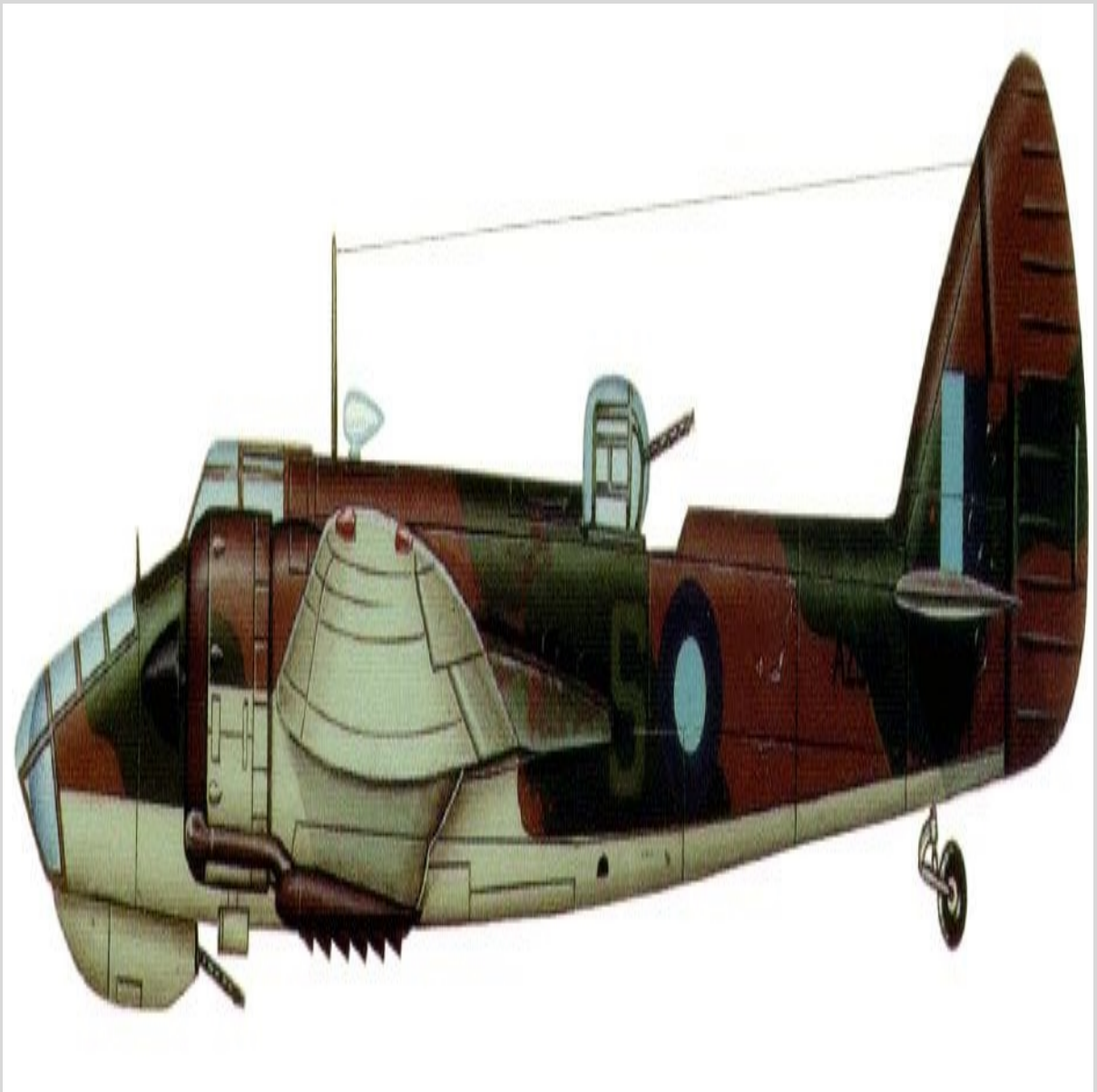
Vitesse maximale= 485 km/h à 4570 m

Rayon action= 3055 km



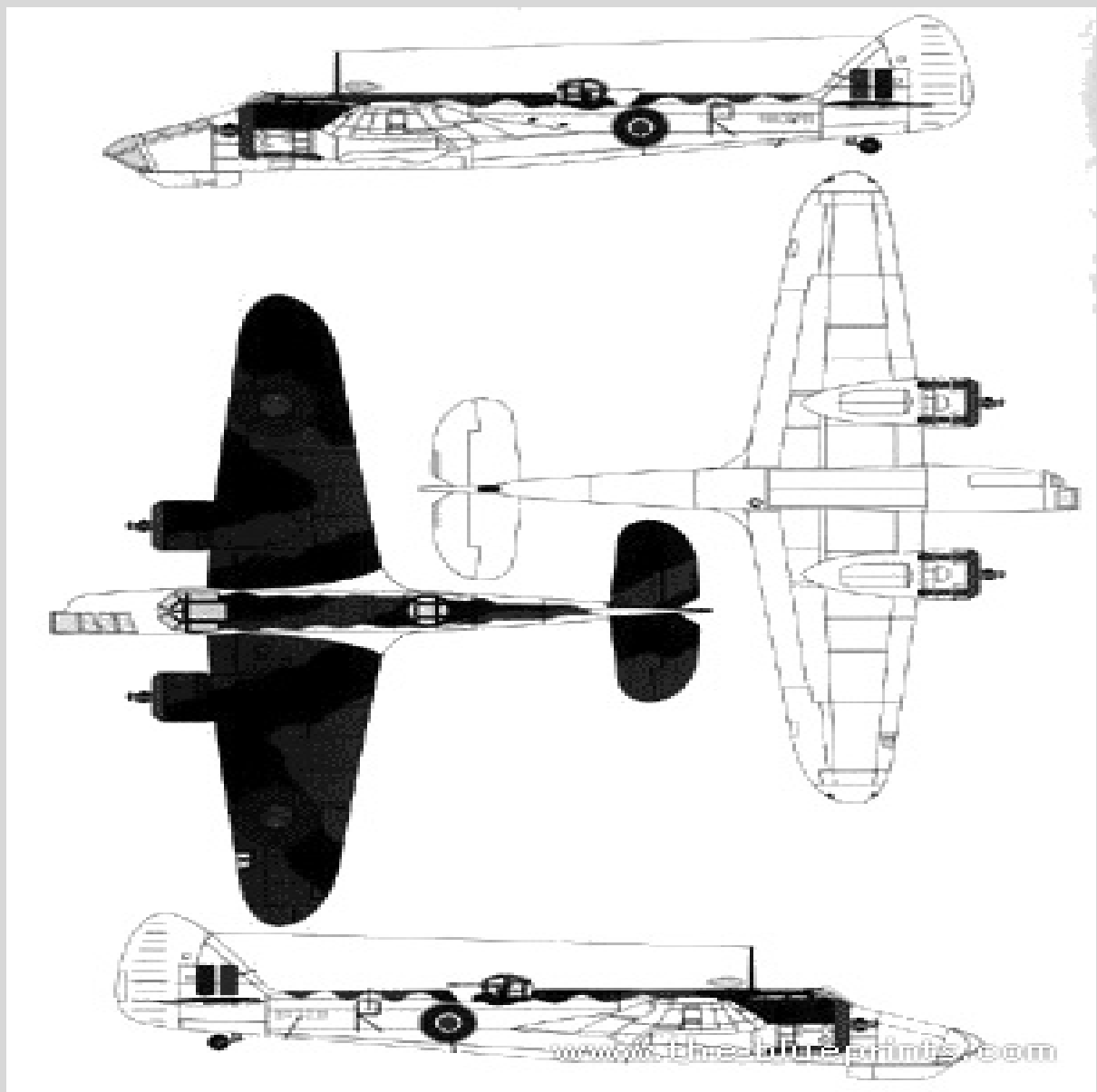
DIMENSIONS

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



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg



HISTOIRE

Le Bristol Blenheim entra en service dans la RAF comme bombardier léger en 1937, mais, en dépit des espoirs fondés sur lui, il se révéla d'emblée dépassé, étant sous-armé et ne pouvant emporter qu'une charge de bombes assez faible selon les normes qui allaient prévaloir par la suite. Il avait cependant des lignes pures et compactes, et il donna lieu à une autre version de bombardement, le Blenheim Mk IV, dont le nez avait été allongé et qui rejoignit la RAF en 1939. Comme il était évident que le Blenheim Mk I allait rapidement être remplacé, un programme fut entrepris afin de le mettre en service comme chasseur de nuit dans le Fighter Command; en décembre 1938, les Squadrons 23, 25, 29 et 64 commencèrent à le réceptionner. La plupart des premiers avions livrés étaient d'anciens appareils du Bomber Command dont les portes des soutes à bombes avaient été scellées et dont les équipements de bombardement avaient été enlevés ; ils avaient conservé leur armement, constitué d'une mitrailleuse fixe Browning de 7,7 mm tirant vers l'avant et d'une mitrailleuse Vickers K de même calibre fonctionnant par emprunt de gaz, cette dernière installée dans la tourelle dorsale. Les quatre unités régulières du Fighter Command déjà mentionnées, ainsi que les Squadrons 600, 601 et 604 de l'Auxiliary Air Force (rééquipés le mois suivant), servirent surtout à la mise en place et à l'étalonnage du nouveau cordon de radars CH qui se construisait à grande allure le long des côtes est et sud du Royaume-Uni. Cependant, au début de l'année 1939, les premiers exemplaires de deux cents systèmes d'armement composés de quatre mitrailleuses Browning chacun et fabriqués par le dépôt des Southern Railways à Ashford (Kent) devinrent disponibles; quand la guerre éclata en septembre 1939, la plupart des Blenheim Mk I convertis avaient été transformés afin de pouvoir recevoir l'un de ces groupes d'armes sous l'avant du fuselage. Dans l'intervalle, les Blenheim d'une escadrille du Squadron 25 avaient également subi des modifications pour mettre en œuvre les tout premiers radars d'interception aéroportés (AI) ; au moment de la déclaration de guerre, ce matériel était en train de subir des essais encore tâtonnants au-dessus de l'estuaire de la Tamise, en association avec le radar côtier CH de Bawdsey Manor. Pour finir, ce radar de bord fut standardisé et devint l'AI Mk III, qui fut installé sur vingt-quatre Blenheim environ, la plus grande partie des avions restants étant affectée à la Fighter Interception Unit (FIU). Plusieurs autres unités de chasse de nuit volant sur Blenheim (parmi lesquelles les Squadrons 68, 145, 219 et 222) furent formées, mais de façon éphémère dans la plupart des cas. Au moment de la bataille d'Angleterre, des chasseurs de nuit Blenheim recherchèrent avec persévérance la poignée d'avions allemands qui effectuaient des raids nocturnes.

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_5.htm

