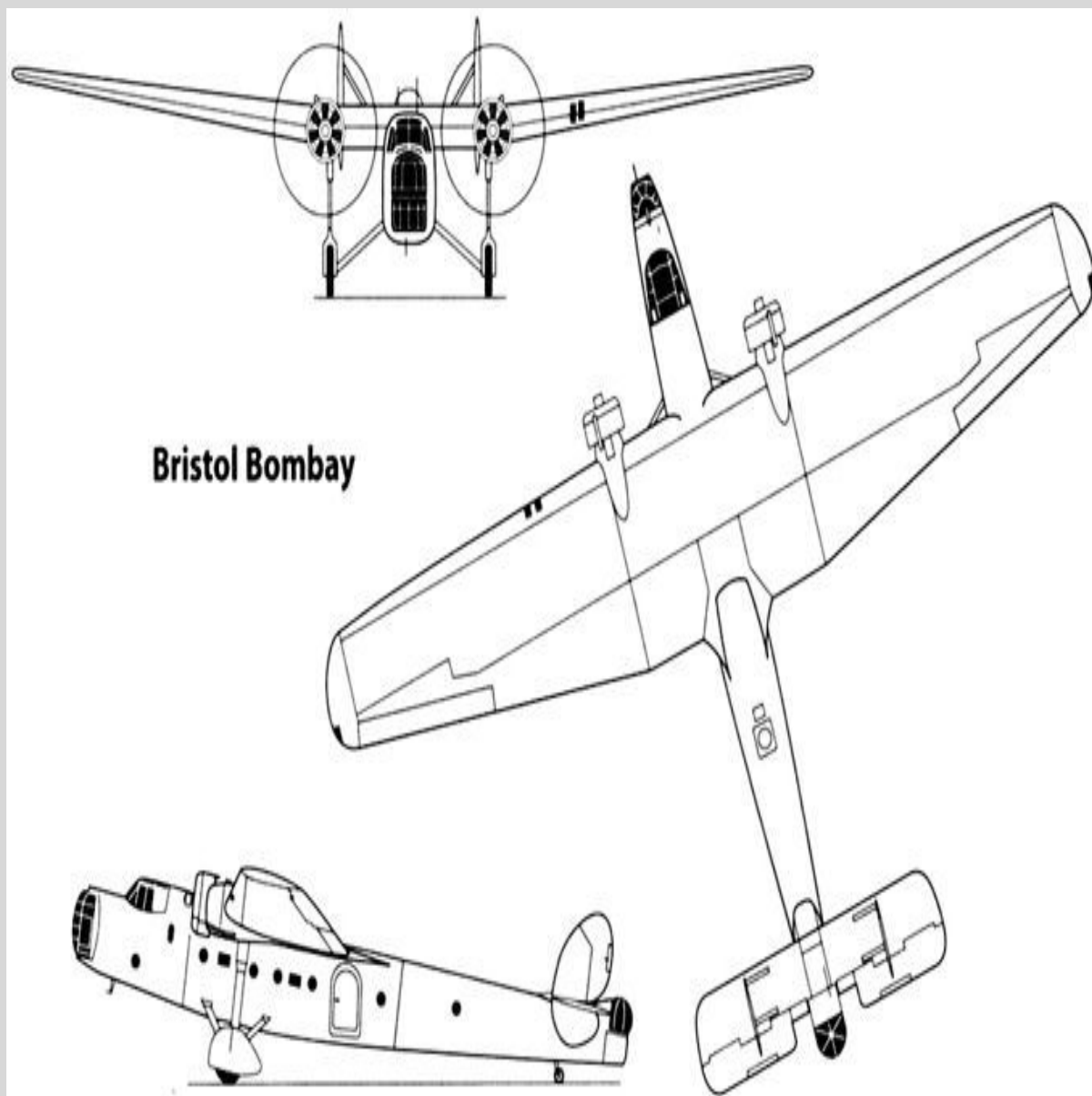


Nom de l'avion : Bristol Bombay Type 130A

Type d'avion : Bombardier ou transporteur bimoteur triplace

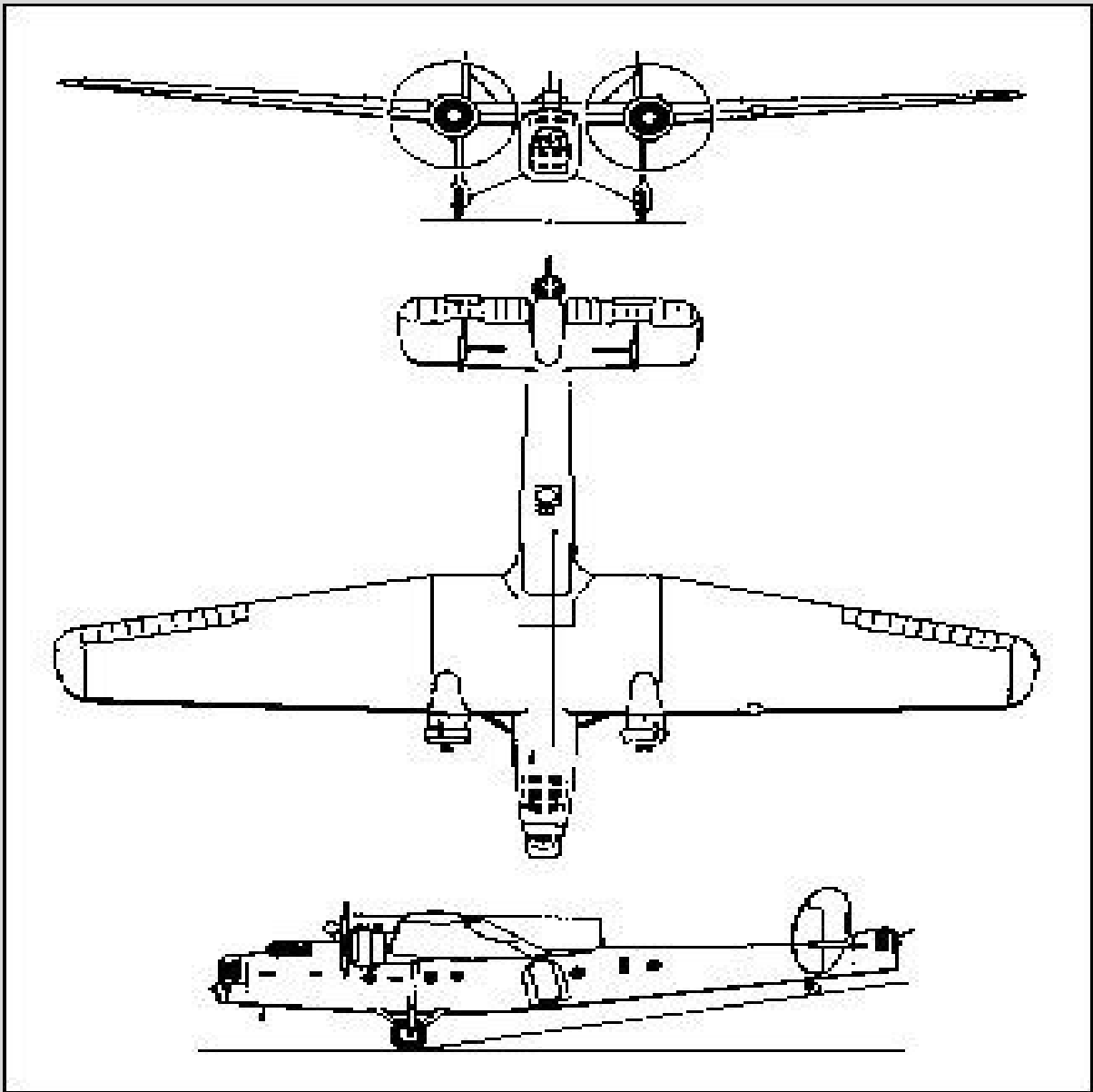


MOTORISATION

Bristol Pegasus XXII



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 Vickers K de 7,7 mm en tourelle
910 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 309 km/h à 1980 m

Vitesse croisière= 260 km/h à 3050 m

Plafond pratique= 7620 m

Rayon action= 1400 km - 3588 km avec res. sup.



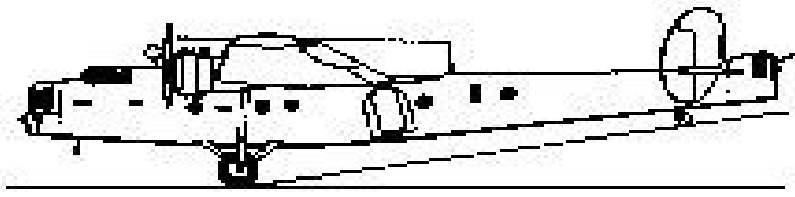
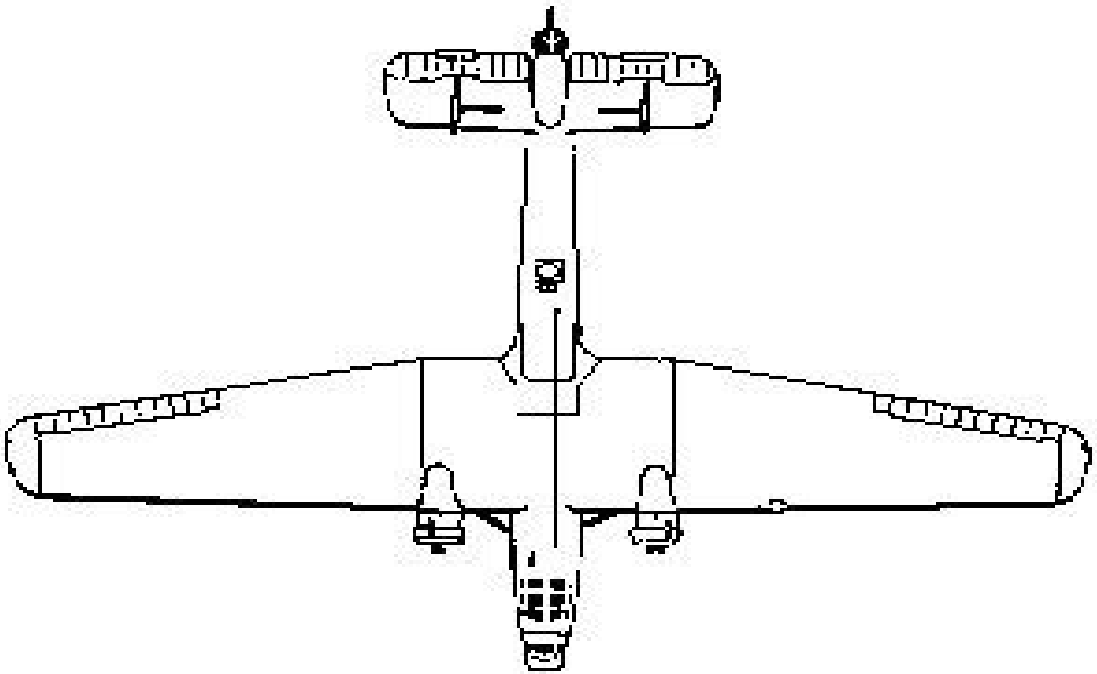
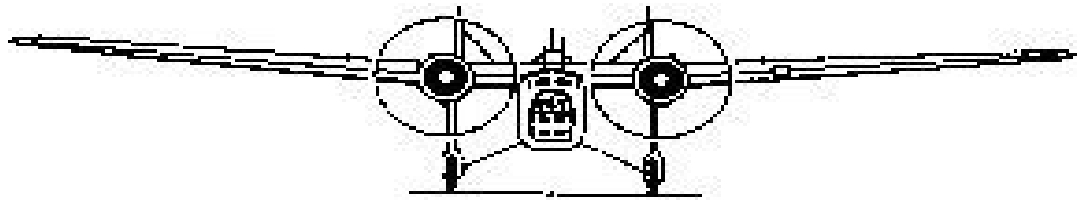
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
29,20 m	21,10 m	5,95 m	124,50 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
6260 kg	0 kg	9070 kg




HISTOIRE

Répondant à la spécification C.26/31 de l'Air Ministry qui concernait le remplacement du Vickers Valentia alors en service au Moyen-Orient et en Inde, le Bristol Type 130 Bombay, tout d'abord destiné au transport de troupes ou de fret, devait aussi pouvoir assurer sa défense et se transformer en bombardier à long rayon d'action. Il constituait pour ainsi dire la réponse de la Grande-Bretagne au Junkers Ju 52/3m. Un contrat fut conclu en mars 1933 pour la construction d'un prototype, qui décolla de Filton le 23 juin 1935 entre les mains de Cyril Uwins. C'était à l'époque le plus gros avion jamais sorti des ateliers de Filton. Son évaluation militaire fut assurée à l'Aircraft and Armament Experimental Establishment de Martlesham Heath, par le Flight Lieutenant Pegg, qui devint par la suite chef pilote de la firme. Des nombreuses améliorations furent apportées à l'appareil à la suite de ces essais, la plus importante consista dans le montage de moteurs Bristol Pegasus XXII de 1010 ch (753 kW) au lieu des Pegasus III de 750 ch (559 kW) d'origine. Un contrat de série portant sur un lot de cinquante exemplaires fut alors passé, mais les chaînes de Filton étant occupées par la production du Blenheim, les autorités décidèrent de produire le Bristol Bombay Type 130A à Belfast, dans une usine gouvernementale, sous la direction de Short Brothers & Harland. Le premier Bristol Bombay Type 130A de série vola en mars 1939, le Squadron 216, basé en Égypte, recevant cet appareil en septembre. D'autres livraisons intervinrent au profit des Squadrons 117, 267 et 271, les Bristol Bombay Type 130A remplissant leur rôle d'avion de transport et de bombardier au cours de la campagne de Libye de 1940. Peu nombreux, ils n'en furent pas moins très actifs, et parmi leurs succès figurent l'évacuation de la famille royale de Grèce de Crète en Égypte. Quelques machines stationnées en Grande-Bretagne firent la navette au-dessus de la Manche pour le transport de ravitaillement et de matériel avant l'effondrement de la France en 1940. Le Bristol Bombay Type 130A fut remplacé par des modèles plus récents dans ses missions, le concept d'avion polyvalent transport-bombardier ayant été abandonné. Il fut réformé au milieu des années quarante, après avoir rempli avec succès les tâches que ses créateurs lui avaient assignées .

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](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/angleter.htm) 

Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/angleter/bombay.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/bombay.htm) 