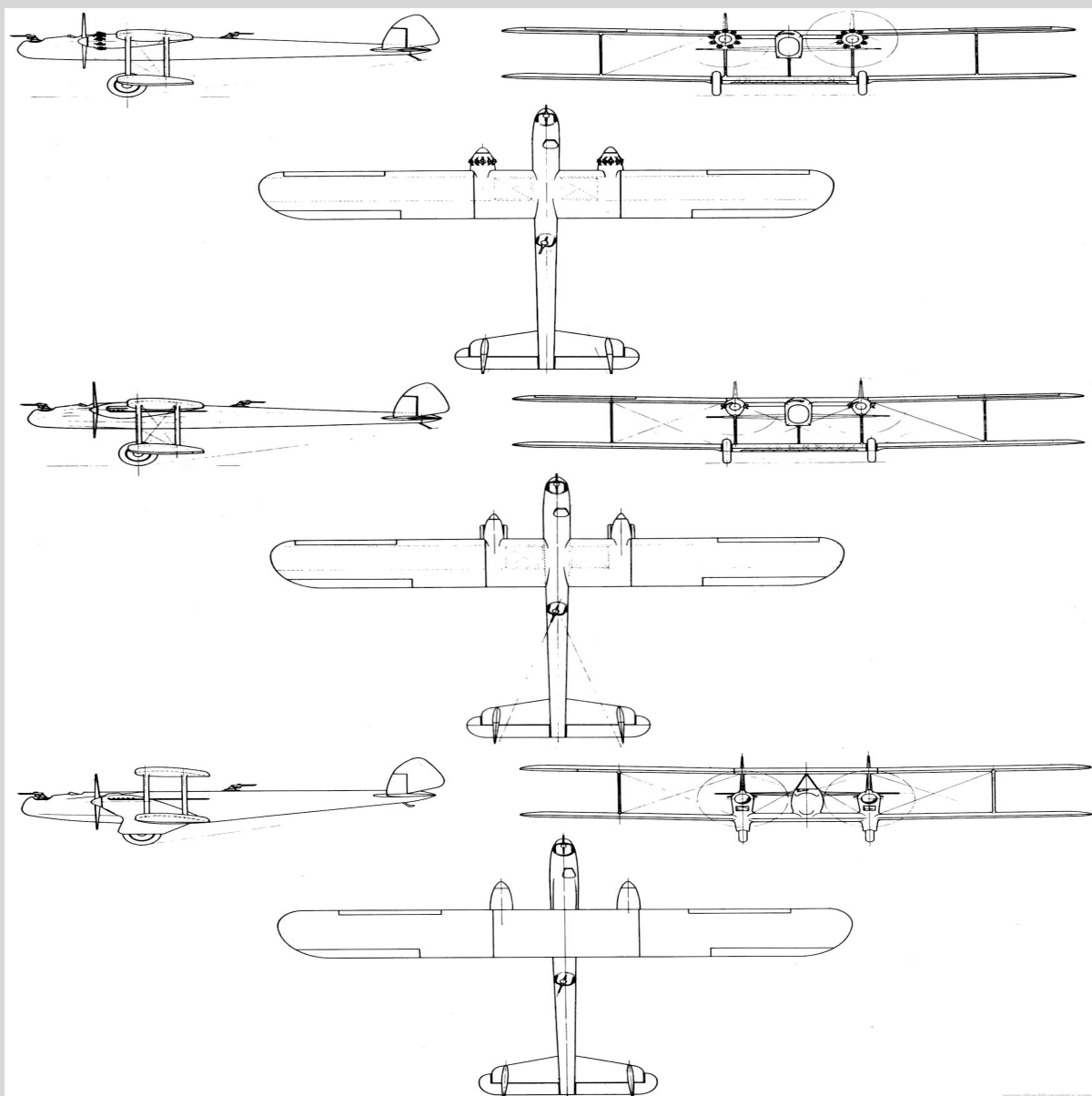


Nom de l'avion : Handley Page Heyford

Type d'avion : Bombardier quadriplace

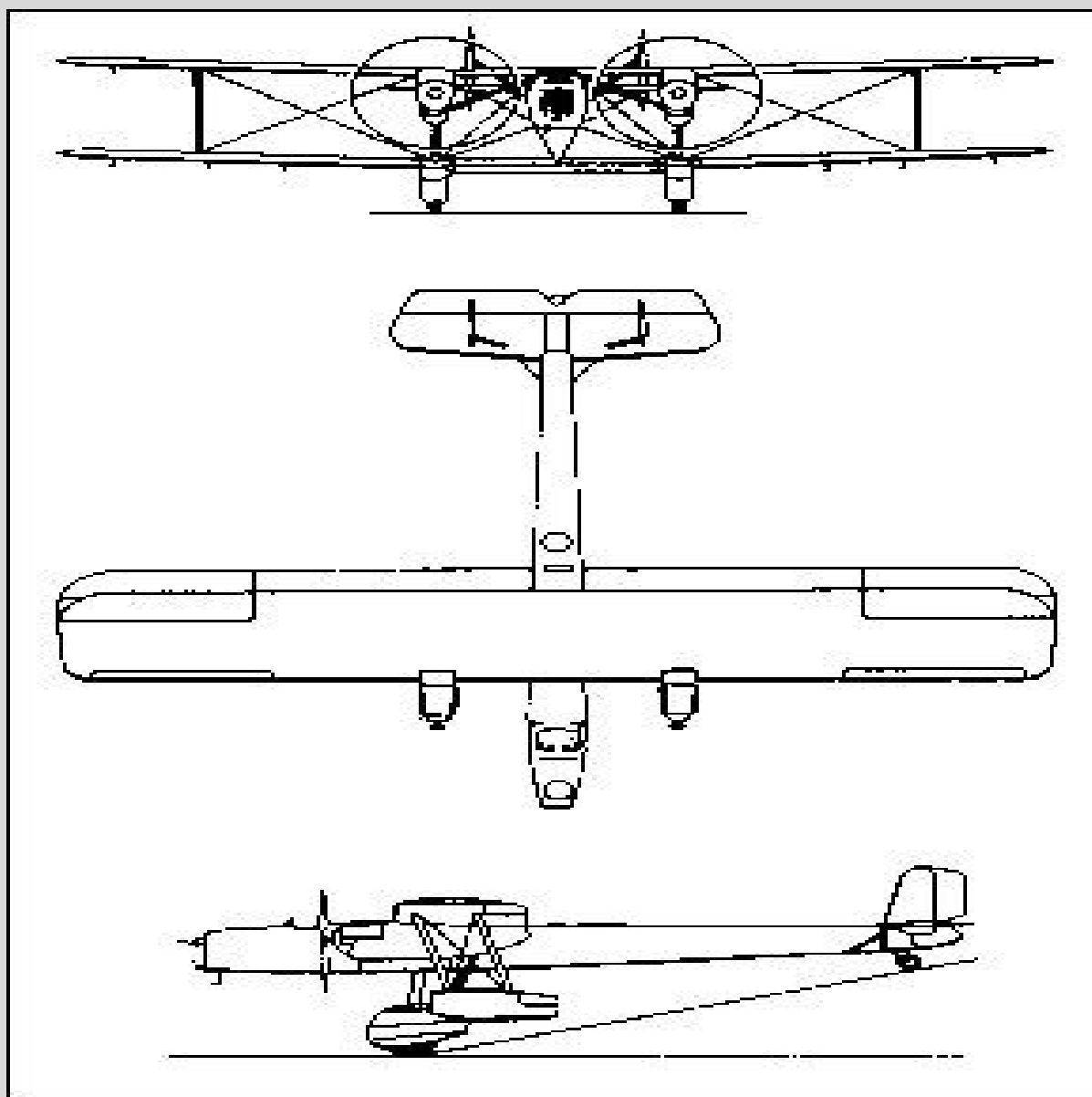


MOTORISATION

Rolls-Royce Kestrel IIIS

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

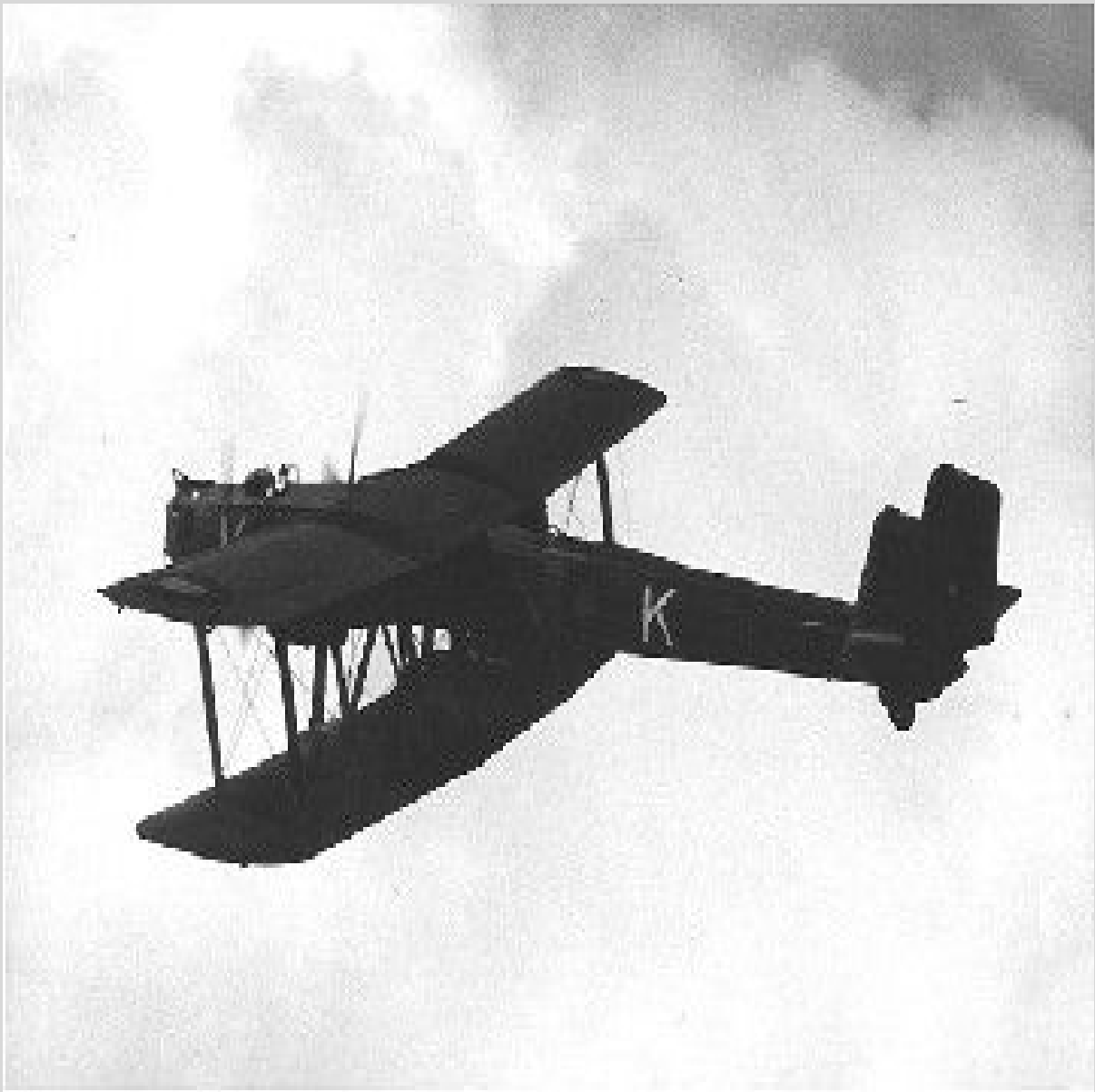
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

3 mitrailleuses

1400 kg de bombes

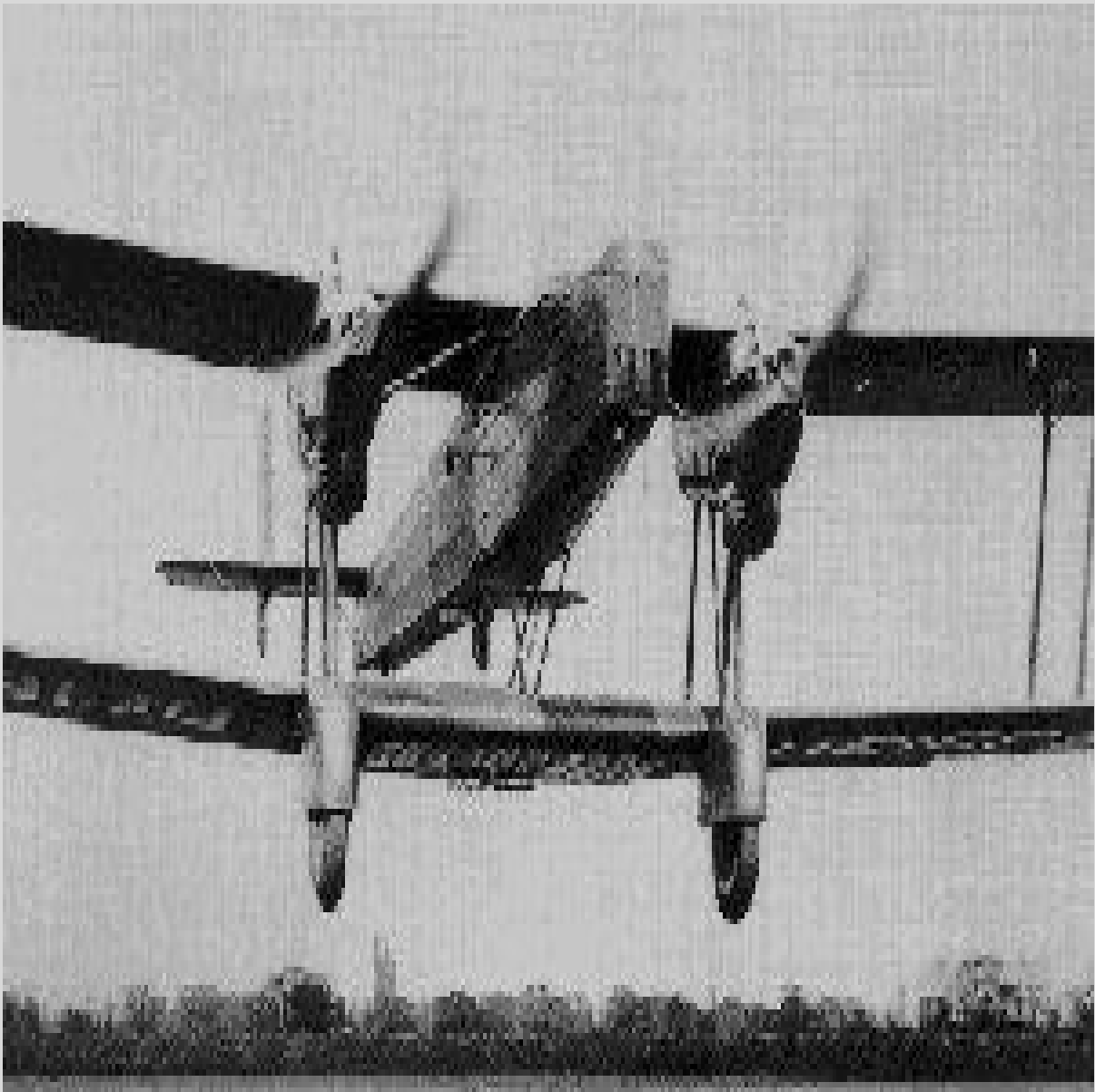


PERFORMANCES

Vitesse maximale= 215 - 230 km/h

Plafond pratique= utile : 3980 m - maxi : 6400 m

Rayon action= 465 km



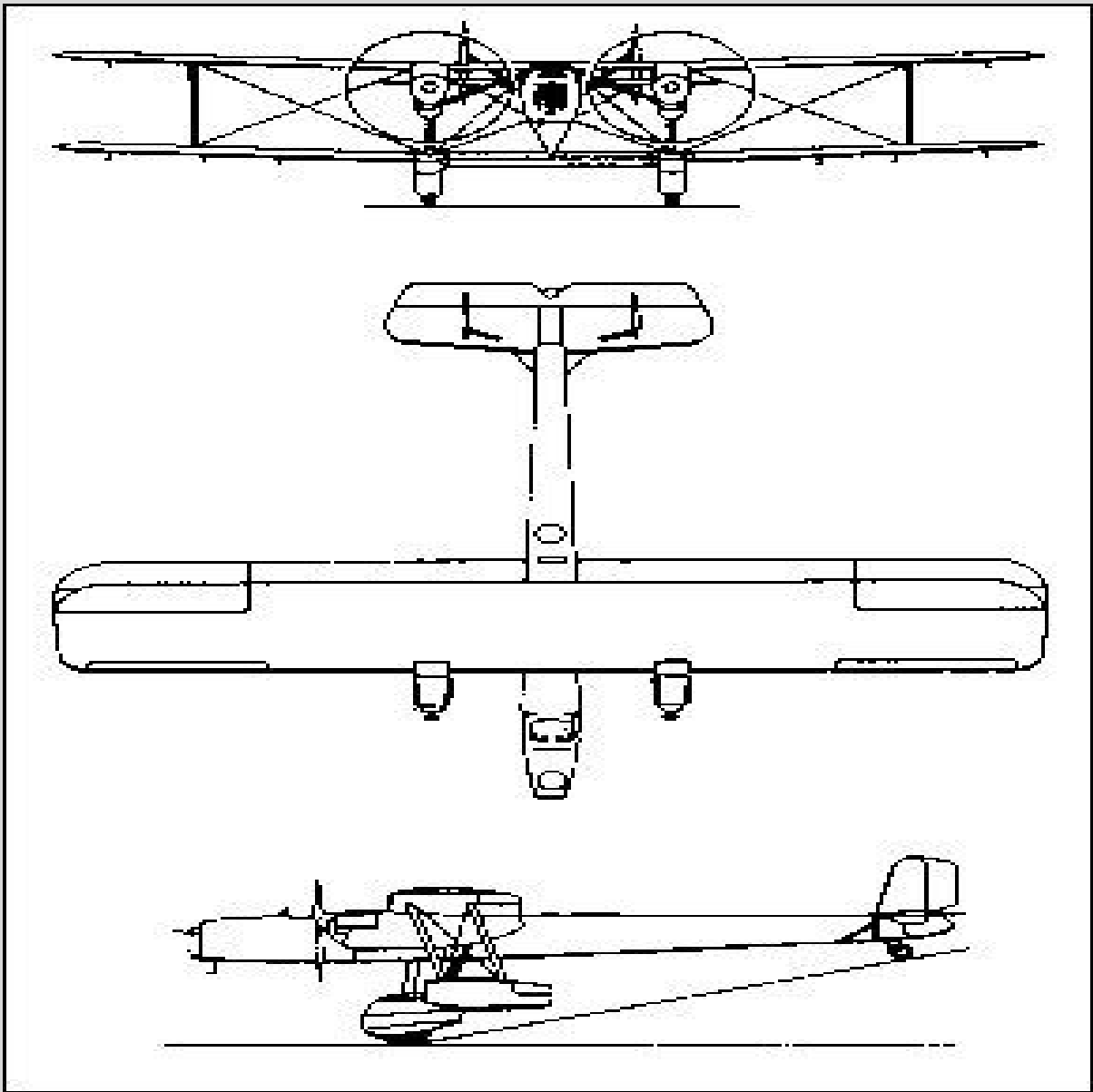
DIMENSIONS

| Envergure | Longueur | Hauteur | Surface alaire |
|-----------|----------|---------|------------------|
| 22,85 m | 17,65 m | 5,35 m | 0 m ² |



MASSES

| Vide | Charge | Maximale |
|------|--------|----------|
| 0 kg | 0 kg | 7655 kg |



HISTOIRE

En 1927, la RAF émit une spécification en vue d'un nouveau bombardier et la firme Handley Page entama le développement d'un nouveau modèle. L'Handley Page Heyford fut le dernier bombardier lourd biplan de la Royal Air Force. Le prototype du Handley Page Heyford effectua son vol initial en juin 1930, après des retards de mise au point. Il entra en service en novembre 1933 et fut pris en compte par onze squadrons. L'Handley Page Heyford se caractérisait par un fuselage fixé sous le plan supérieur de la voilure, par un plan inférieur de voilure équipé pour emporter une charge offensive et par un train d'atterrissage dont les éléments principaux étaient montés sous les nacelles des moteurs aux carénages volumineux. Il donna à l'image d'un appareil aux performances limitées et à la fiabilité douteuse, notamment à cause des mâts de cellule massifs et d'une section centrale du plan inférieur épaissie pour pouvoir y loger la charge offensive. Il disposait d'une structure métallique avec des ailes étaient recouvertes de toile, un fuselage revêtu de toile et de plaques métalliques. Le train d'atterrissage robuste était pourvu d'une roulette de queue, l'empennage étant haubané. L'armement consistait en trois mitrailleuses, dont une se trouvait installée dans une cuve ventrale escamotable. L'équipage se composait de quatre membres et prenait place dans des habitacles à l'air libre. Après une première commande de série de 15 exemplaires Handley Page H.P.50 Heyford Mk I, il donna naissance à plusieurs versions : les Handley Page H.P.50 Heyford Mk I et Handley Page H.P.50 Heyford Mk IA (38 exemplaires); l'Handley Page H.P.50 Heyford Mk II (16 exemplaires), avec deux moteurs Kestrel VI, et l'Handley Page H.P.50 Heyford Mk III (70 exemplaires), avec deux Kestrel VI pourvus d'hélices quadripales. L'appareil fut construit en série jusqu'en 1936. Le Vickers Wellington plus moderne commença à le remplacer dès 1939 et l'Handley Page H.P.50 Heyford fut alors retiré du service de première ligne en 1939 et affecté à des missions d'entraînement jusqu'à leur réforme définitive en juillet 1941. Sa disparition marqua la fin des bombardiers biplans de la Royal Air Force .

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/heyfo.htm

