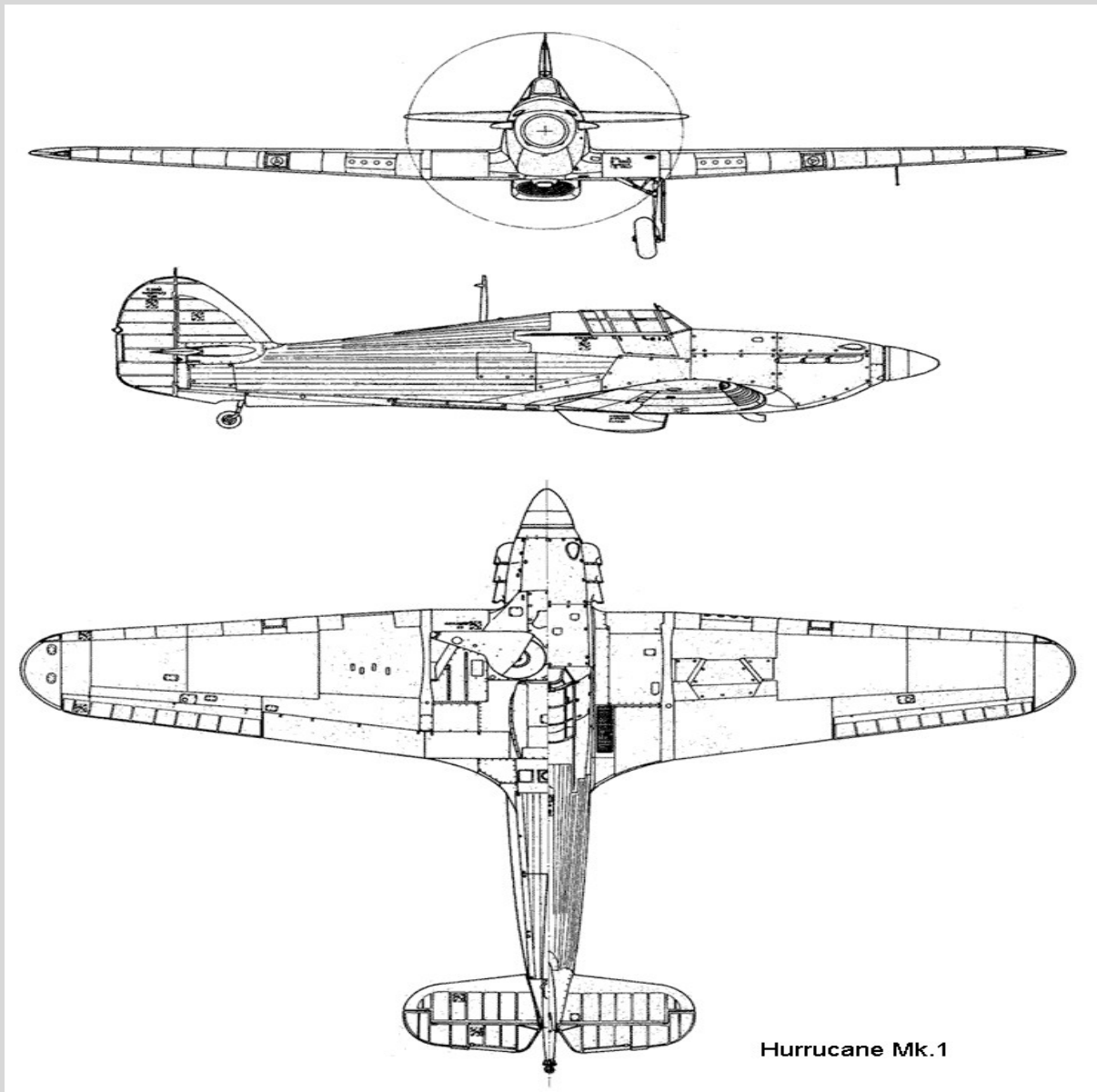


Nom de l'avion : Hawker Hurricane Mk I

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace



Hurricane Mk.1

MOTORISATION

Rolls-Royce Merlin 3



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

8 mitrailleuse Browning de 7,7 mm alaires avec 335 cpm
455 kg de bombes sous les ailes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= hélice tripale : 510 km/h à 2285 m - 520 km/h à 5200 m - hélice bipale: 510 km/h à 5500 m - 540 km/h à 5300 m

Vitesse croisière= 370 km/h - 440 km/h à 4575 m

Vitesse ascension= 700 m/mn - initiale = 770 m/mn

Temps montée= 6100 m en 8' 30" - 4570 m en 6' 18"

Plafond pratique= 10430-11000 m

Rayon action= 680 km sur res. intern. -1450 km sur res. larg. - maxi: 740 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,20 m	9,60 m	4,0 m	23,95 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2120 kg	2310 kg	3025 kg



HISTOIRE

C'est au cours de l'année 1933 que l'ingénieur en chef de Hawker, Sydney Camm, se lança dans la mise au point d'un chasseur monoplace basé sur le Fury et doté d'un moteur Rolls-Royce Goshawk. Ce propulseur étant supplanté par le Rolls-Royce PV.12 Merlin, Hawker construisit son appareil - qui répondait à la spécification F.36/34 de l'Air Ministry - autour de ce dernier engin. Prenant l'air le 6 novembre 1935, le prototype du nouvel avion se présentait comme un monoplan à aile basse entoilée, doté d'un train d'atterrissage escamotable, d'un empennage contreventé et d'un Rolls-Royce Merlin C développant une puissance de 900 ch (738 kW). Les essais officiels, qui débutèrent au cours du mois de février 1936, dépassèrent les prévisions les plus optimistes, notamment en matière de performances, si bien que dès le 3 juin 1936 une commande de six cents machines était passée auprès de Hawker. En fait, avant même la signature de ce marché, Hawker, anticipant sur les intentions officielles, avait dressé des plans concernant la production de mille exemplaires de cet appareil, auquel la dénomination de Hurricane avait été attribuée dès la fin du mois de juin 1936. Bien que la décision d'équiper ce chasseur du Merlin II ait provoqué un certain retard dans le lancement des opérations d'assemblage, le Hawker Hurricane Mk I tête de série quitta le sol le 12 octobre 1937. Moins de deux mois plus tard, en décembre, un flight du Squadron III de la RAF était transformé sur cet appareil, l'unité tout entière en étant équipée dès la fin de janvier 1938. Peu de temps après, les Squadrons 3 et 56 passèrent à leur tour sur Hurricane, deux cents de ces machines ayant été réceptionnées par le Fighter Command avant le terme de l'année 1938. En dehors de leur moteur Merlin II développant une puissance de 1 030 ch (768 kW), les avions de série différaient assez peu du prototype. Aucun doute n'existant sur le fait que le Hawker Hurricane constituait une des pièces maîtresses du processus de réarmement dans lequel s'était engagée la RAF, des plans furent dressés en vue de poursuivre les opérations de production chez Gloster Aircraft, à Hucclecote, et ce, dès la fin de 1938. La première machine de série réalisée par cette firme quitta le sol le 27 octobre 1939, Gloster construisant mille exemplaires du monomoteur dans les douze mois qui suivirent. Quand de nouvelles versions remplacèrent le Hawker Hurricane Mk I sur les chaînes de montage, les usines de Hucclecote avaient produit 1 850 machines, tandis que Hawker sortait dans le même temps 1 924 Hawker Hurricane Mk I. Dans l'intervalle, la firme britannique avait substitué à l'entoilage, qui constituait la principale caractéristique de la voilure des premières machines de série, un revêtement métallique travaillant, les autres améliorations portant sur l'adoption d'un propulseur Merlin III, d'un pare-brise à l'épreuve des balles et d'un blindage supplémentaire pour le pilote. En dépit des demandes de plus en plus pressantes de la RAF et des charges importantes qui lui incombait, Hawker trouva le temps de fabriquer des machines destinées à la Yougoslavie, Belgique, Iran, Pologne, Roumanie et à la Turquie. Une licence de production fut accordée à la Yougoslavie, la Belgique négociant de son côté la possibilité d'assembler des Hurricane sous la responsabilité de la société Avions Fairey (en fait, deux exemplaires seulement avaient quitté les chaînes de montage lorsque les Allemands lancèrent leur attaque à l'ouest, le 10 mai 1940). Des arrangements furent également conclus avec la firme Canadian Car and Foundry en vue de la production du Hurricane au Canada, la première machine de série assemblée dans ce pays prenant l'air le 9 janvier 1940. Pratiquement identiques aux Hurricane Mk I réalisés en Grande-Bretagne, les appareils fabriqués outre-Atlantique ne s'en différenciaient que par leur moteur Merlin construit par Packard, également sous licence. A l'ouverture de la Seconde Guerre mondiale, dix-neuf squadrons de la RAF volaient sur Hurricane, certaines de ces unités (1, 73, 85 et 87) étant expédiées en France, où leur activité fut extrêmement réduite pendant les huit mois de la " drôle de guerre ". Il en alla tout autrement lorsque, le 10 mai 1940, les Allemands attaquèrent la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg et la France, six squadrons

supplémentaires traversant la Manche dès le commencement de cette offensive . Tout comme les autres appareils mis en œuvre par la RAF ou par l'armée de l'Air, les Hawker Hurricane ne furent pas en mesure d'arrêter la poussée de la Luftwaffe et de la Wehrmacht . Le bilan dressé par les Britanniques après l'évacuation de Dunkerque représentait, pour la RAF, un désastre sans précédent, deux cents Hawker Hurricane - soit environ le quart de la force des intercepteurs de première ligne - ayant été perdus au combat ou si gravement endommagés qu'ils furent abandonnés . Heureusement pour la Grande- Bretagne, les Allemands, surpris par la rapidité de leur victoire sur le continent, n'avaient élaboré aucun plan de campagne précis contre le territoire britannique, si bien que le Fighter Command disposa d'un délai inespéré pour procéder au renforcement de ses unités . Le 8 août 1940, date officielle du début de la bataille d'Angleterre, la RAF se trouvait ainsi en mesure d'opposer à la Luftwaffe trente-deux squadrons de Hawker Hurricane et dix-neuf autres de Supermarine Spitfire. En outre, et malgré les pertes enregistrées à Dunkerque, les Britanniques purent expédier outre-mer trois squadrons de Hawker Hurricane: le 261, affecté à la défense aérienne de l'île de Malte; les 73 et 274 qui, disposant de machines tropicalisées, furent engagées en Afrique du Nord contre les Italiens. Le développement du Hurricane commença avec le montage du moteur Merlin XX sur une cellule de Hawker Hurricane Mk I, laquelle fut baptisée de ce fait Hurricane Hawker Hurricane Mk II-A Series 1. Pratiquement identique à ce dernier, à l'exception de son fuselage légèrement raccourci, le Hawker Hurricane Mk II-A Series 2 se présentait comme une machine de transition capable de recevoir divers types de voilures. C'est ainsi que le Hawker Hurricane Mk II-B disposait d'une aile pourvue de douze mitrailleuses de 7,7 mm et comportant des points d'accrochage qui permettaient l'emport de deux bombes de 113 kg ou de deux autres de 227 kg. Quant au Hawker Hurricane Mk II-C, qui ressemblait d'assez près au précédent, il possédait une voilure équipée de quatre canons de 20 mm. Lorsque le Hurricane arriva, en 1942, au terme de sa carrière de chasseur, Hawker prit la résolution de mettre au point la version Hawker Hurricane Mk II-D, dont la caractéristique essentielle résidait dans ses deux canons antichars Rolls-Royce BF ou Vickers Type S de 40 mm installés sous la voilure. Doté également de deux mitrailleuses de 7,7 mm qui permettaient au pilote d'ajuster le tir de ses canons, le Hawker Hurricane Mk II-D se révéla comme un moyen de lutte contre les blindés d'une très grande efficacité, notamment en Afrique du Nord, mais aussi en Birmanie où les Japonais utilisaient des chars au blindage léger. Ultime version de série, le Hawker Hurricane Mk IV - dont les premiers exemplaires reçurent la dénomination de Hawker Hurricane Mk II-E - était pourvu d'un moteur Merlin 24 ou 27 de 1620 ch (1208 kW), de même que d'une aile dite " universelle " qui en fit un avion d'attaque au sol particulièrement bien réussi. Cette voilure sur laquelle avaient été montées deux mitrailleuses de 7,7 mm, utilisées pour assurer la visée, pouvait recevoir deux canons antichars de 40 mm, deux bombes de 113 kg ou deux autres de 227 kg, des équipements fumigènes, des réservoirs auxiliaires ou bien des roquettes dotées d'une ogive de 27 kg. Proposée à la fin de l'année 1941, cette nouvelle arme fut expérimentée au cours du mois de février 1942, le Hawker Hurricane devenant le premier appareil allié à l'utiliser au combat. La mise en oeuvre de ce puissant armement accrut les capacités offensives du Hawker Hurricane de façon telle que ce ne fut pas avant janvier 1947 que la RAF retira du service les machines de ce type qui se trouvaient encore en unités, en l'occurrence celles du Squadron 6. Au Canada, la production du Hawker Hurricane avait connu une progression spectaculaire depuis que les premiers Hawker Hurricane Mk I avaient commencé à quitter les chaînes d'assemblage. L'adoption du Merlin 28 de 1300 ch (969 kW) réalisé par Packard conduisit à la mise au point du Hawker Hurricane Mk X, une version à peu près identique au Hawker Hurricane Mk X-B et qui disposait de la voilure à douze mitrailleuses. Si quelques exemplaires furent fournis à la RAF, la plupart volèrent sous les couleurs de la Royal Canadian Air Force. Quant au Hawker Hurricane Mk XI, développé de manière spécifique pour le compte

de la RCAF, il ne se différencie du Hawker Hurricane Mk X qu'au niveau des équipements, la version de série la plus prolifique, le Hawker Hurricane Mk XII, disposant d'un Merlin 29 de 1300 ch (696 kW) fabriqué par Packard. Equipé au départ de l'aile à douze mitrailleuses, cet appareil reçut, dès que celles-ci devinrent disponibles, les voilures universelles ou à quatre canons. L'ultime variante terrestre réalisée au Canada fut le Hurricane Hawker Hurricane Mk XII-A qui, en dehors de son aile à huit mitrailleuses, ressemblait de très près au Hawker Hurricane Mk XII. Outre les Hawker Hurricane qu'elle assembla pour le compte de diverses forces aériennes, la Grande-Bretagne fournit 2952 machines de ce type à l'Union soviétique, lesquelles ne parvinrent pas toutes à destination en raison des pertes subies par les convois alliés qui les transportaient. Les autres clients du temps de guerre furent l'Égypte (20 exemplaires), la Finlande (12), l'Inde (300), l'Irish Air Corps (12), la Perse (1) et la Turquie (14), la production totale - canadienne et britannique - atteignant 14 231 appareils .

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/hu_1.htm

