

Nom de l'avion : Short S.19 Singapore III

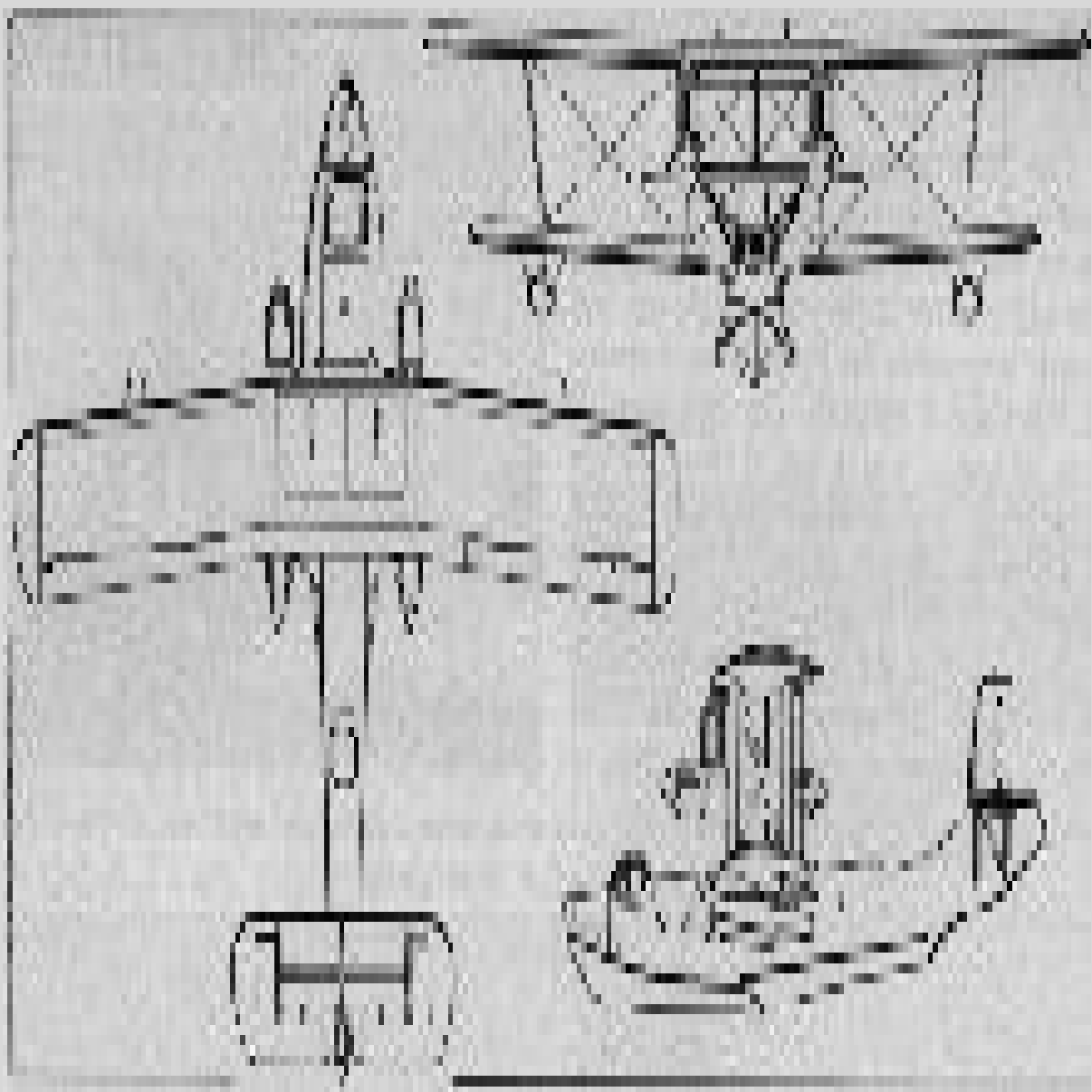
Type d'avion : Hydravion de reconnaissance quadrimoteur sexiplace

MOTORISATION

Rolls-Royce Kestrel VII/IX

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 Lewis de 7,7 mm
905 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 235 km/h
Plafond pratique= 4570 m
Rayon action= 1610 km

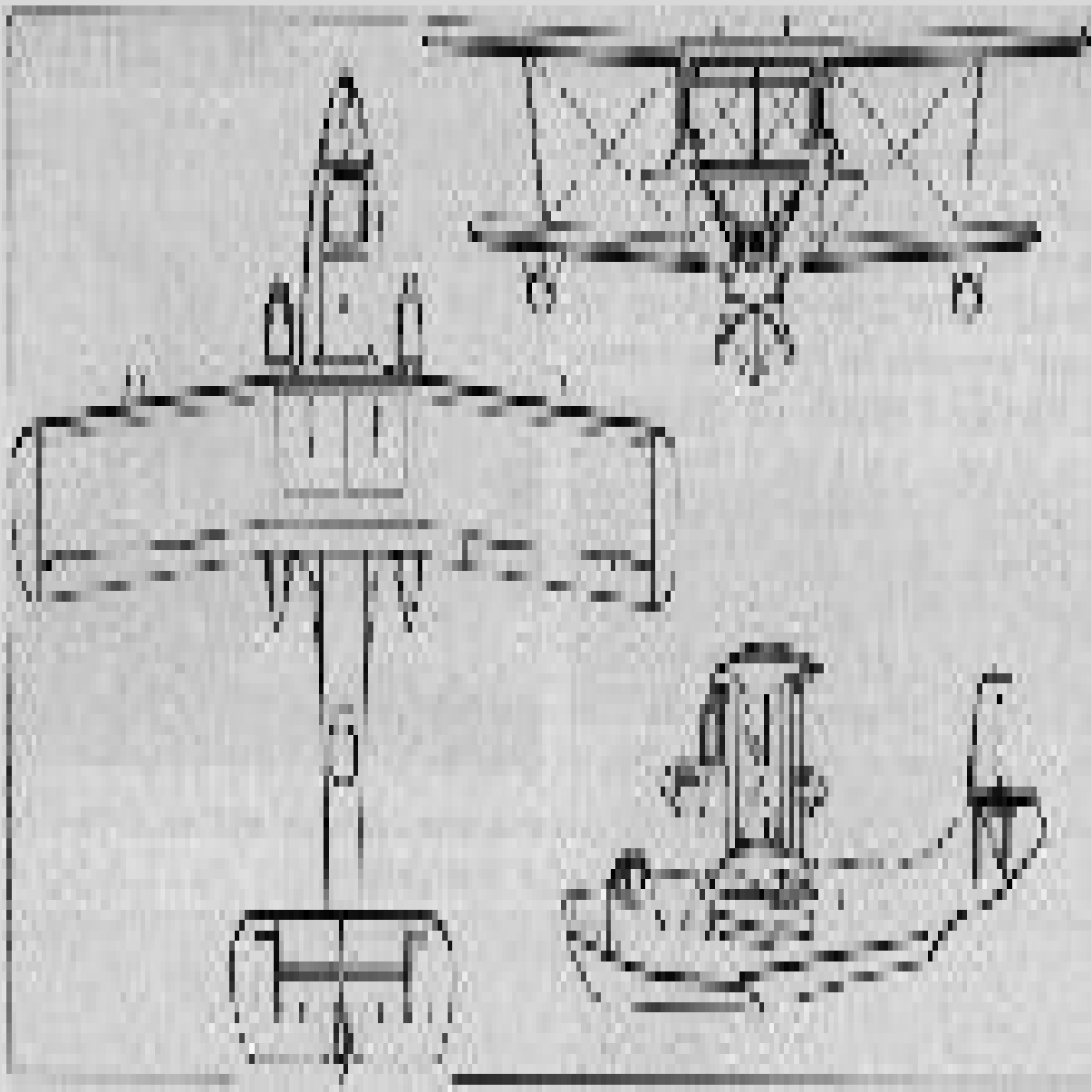


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
27,45 m	23,15 m	7,20 m	170,40 m2

MASSSES

Vide	Charge	Maximale
8355 kg	0 kg	12475 kg



HISTOIRE

Lorsque le Short S.19 Singapore III fut développé au milieu des années 20, il ne répondait à aucune demande spécifique de la part de l'Amirauté britannique. Désigné Short S.5, cet hydravion biplan bimoteur à coque était une version modernisée du Short Cromarty. Ce dernier avait un fuselage coque de construction bois, alors que le Short S.5 disposait d'une coque à structure et revêtement métallique. Construit à un seul exemplaire, cet hydravion biplan était propulsé par deux Rolls-Royce Condor III-A de 650 ch. Bien qu'il ne fût jamais employé par la Royal Navy, il reçut la désignation militaire de Singapore. Cet hydravion vola pour la première fois le 17 Août 1926 et connut une carrière assez courte puisqu'il ne fut utilisé que pour effectuer qu'un raid transcontinental. L'appareil quitta l'Angleterre à Rochester le 17 Novembre 1927 pour rallier Captown en Afrique du Sud. Arrivé le 30 Mars 1928, il repartit vers Rochester qu'il atteignit le 4 Juin. Cet hydravion resta ensuite exposé dans la ville d'Olympia jusqu'en 1929. Le 27 Mars 1930, Short fit prendre l'air à une version améliorée de son Short S.5, que l'avionneur avait désigné Short S.12. Cet hydravion de conception identique au précédent était une version quadrimoteur, avec deux moteurs placés dans deux nacelles situées de part et d'autre du fuselage entre les deux plans de voilure. Ce concept de motorisation, appelé également "push-pull" entraînait deux hélices tractives et deux propulsives. Short ne signa aucune commande pour cet appareil qui ne resta qu'au stade du prototype, même si une fois encore l'amirauté lui avait attribué la désignation de Short Singapore II. Mais Short pouvait se féliciter de ses efforts, car l'Air Ministry, qui avait suivi le développement de cet hydravion de raid, finit par émettre la spécification R-3/33 qui ordonnait la construction de quatre prototypes d'un hydravion basé sur le Short S.12 Singapore II. Alors que leur construction débutait, l'Air Ministry modifia son cahier des charges en lançant la spécification R-14/34 qui indiquait que l'appareil devait disposer d'une coque entièrement métallique et que le revêtement du fuselage et de la voilure ne devait plus être entoilé mais lui aussi en métal, enfin, la motorisation devait être assurée par quatre Rolls-Royce Kestrel IX. Le Short S.12 Singapore II fut alors modifié pour devenir le S-19 Singapore III. Devenu un programme militaire, l'hydravion fut aménagé avec une cabine centrale avant où prenaient place les six membres d'équipage et des postes pour des mitrailleuses de 7,7 mm furent aménagés sur les flancs de l'appareil. L'hydravion Short S.19 Singapore III effectua son premier vol le 15 Juin 1934. Sa mise en service eut lieu en Janvier 1935 au sein du Squadron 210. Le Royal Naval Air Service commanda un total de trente-sept appareils dont le dernier entra en service en Juin 1937. La première unité opérationnelle sur Short S.19 Singapore III était le squadron 230 qui était basé à Alexandrie en Egypte. Des Short S.19 Singapore III participèrent au blocus des côtes ibériques depuis l'île de Malte durant la guerre civile espagnole. A la déclaration de la Seconde Guerre Mondiale, le Short S.19 Singapore III était déjà remplacé par le Sunderland, le Royal Naval Air Service ne comptait plus que dix-neuf appareils de ce type en service et, uniquement dans des unités de deuxième ligne chargées de l'entraînement des équipages d'hydravion. La RAF utilisait encore des Singapore III en Octobre 1941, mais ils opéraient depuis la base de Singapour. Ces hydravions furent assez rapidement cédés à la Royal New Zealand Air Force qui les utilisa depuis les îles Fidji pour contrer les "raiders" de la Kriegsmarine. A partir de Décembre 1941, les Short S.19 Singapore III néo-zélandais furent confrontés aux forces japonaises qui envahissaient le Pacifique Sud. Ils furent alors employés dans des missions de sauvetage en mer jusqu'en Avril 1943 où ils furent remplacés par des Consolidated PBY-2 Catalina. Aucun Short Singapore ne survécut au conflit, les appareils étant soit détruits, soit ferraillés.

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/singap_3.htm

