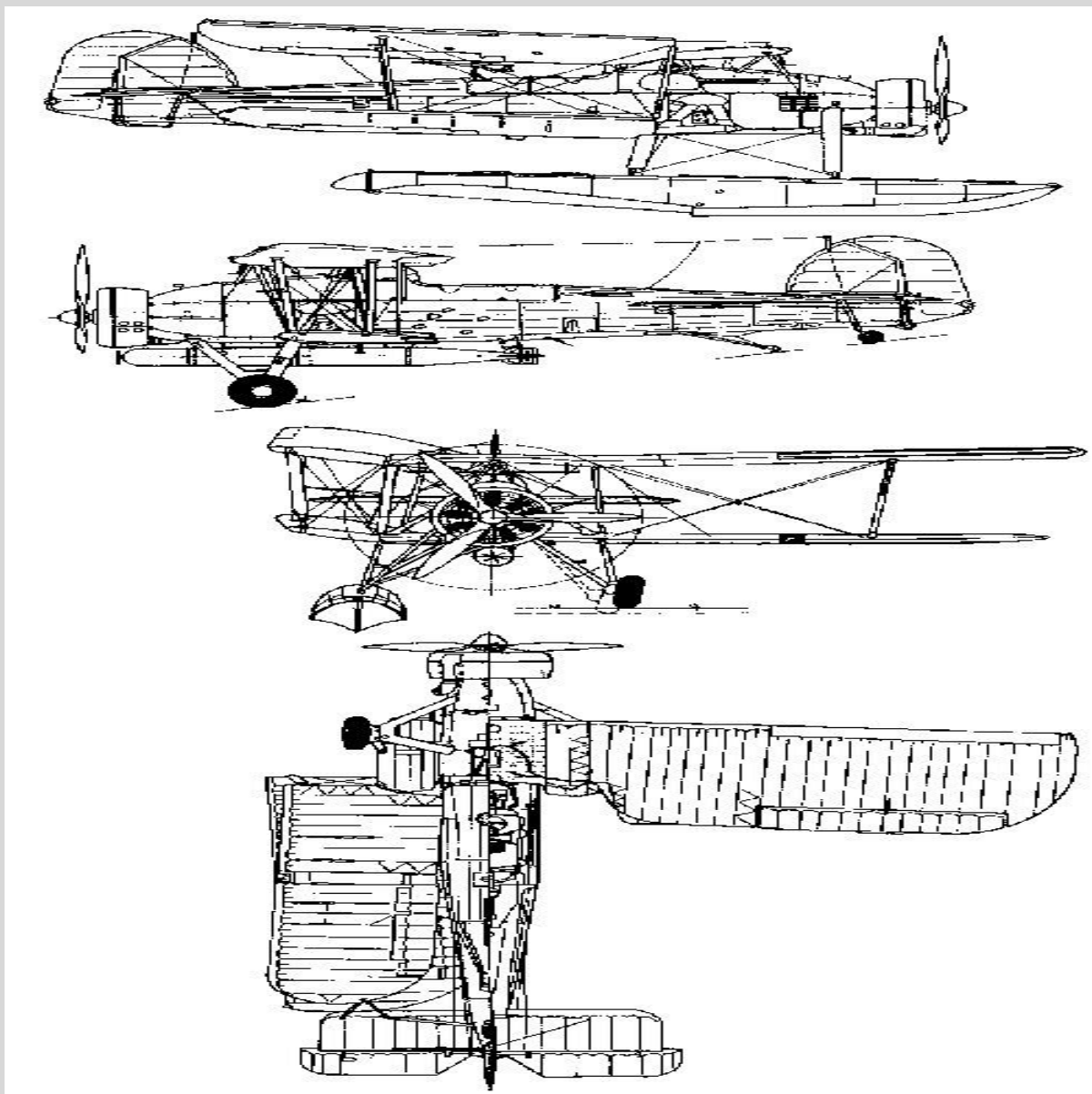


Nom de l'avion : Fairey Swordfish Mk I

Type d'avion : Biplan torpilleur monomoteur biplace

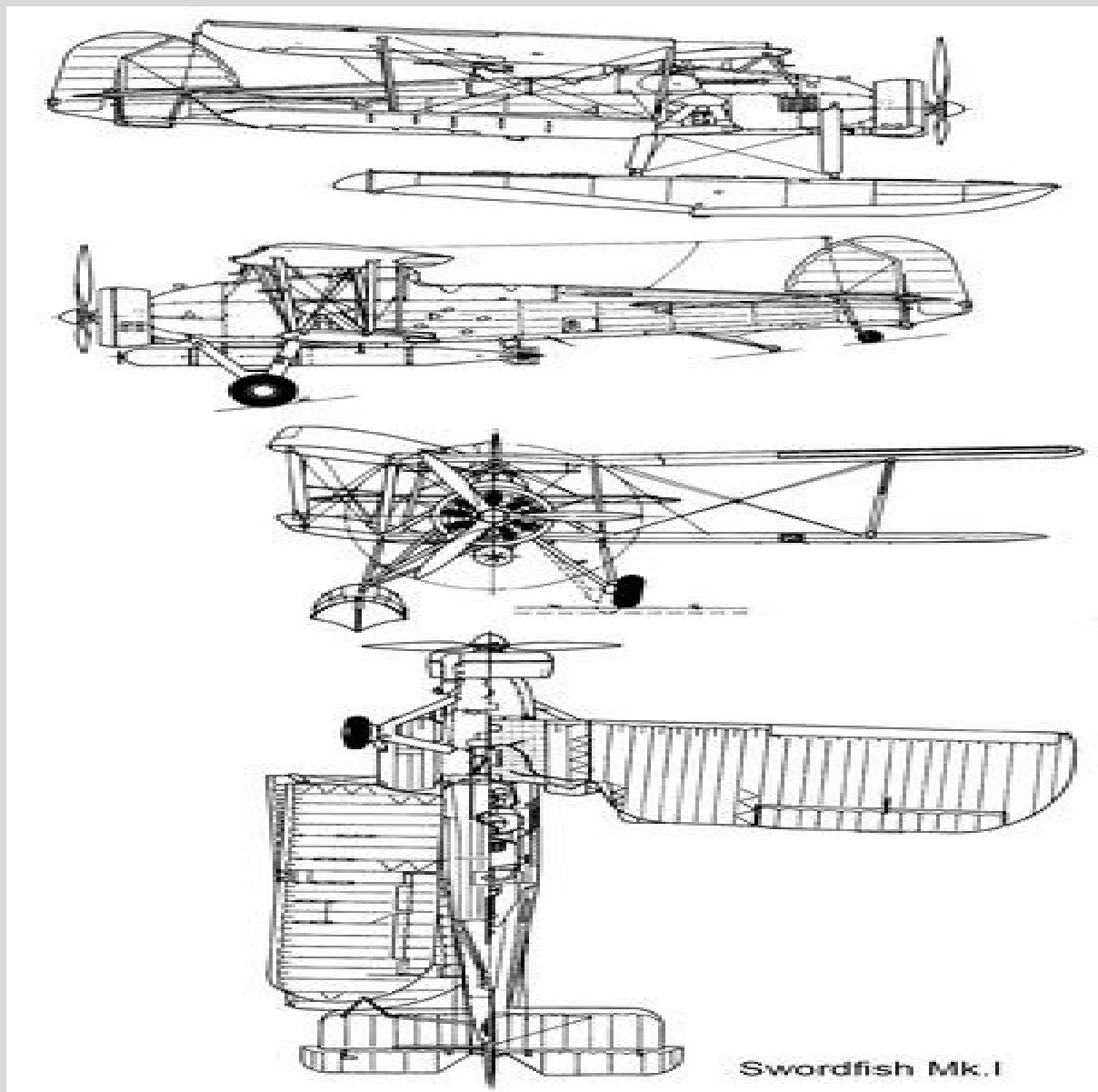


MOTORISATION

Bristol Pegasus IIM3

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 Vickers ou Lewis de 7,7 mm en cockpit arrière

1 mitrailleuse Browning de 7,7 mm nasale

1 torpille de 730 kg ou 8 bombes de 50 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 217 km/h - 225 km/h à 1450 m - 220 km/h à 1500 m

Vitesse croisière= 165 km/h à 1500 m

Temps montée= 3050 m en 15' 2"

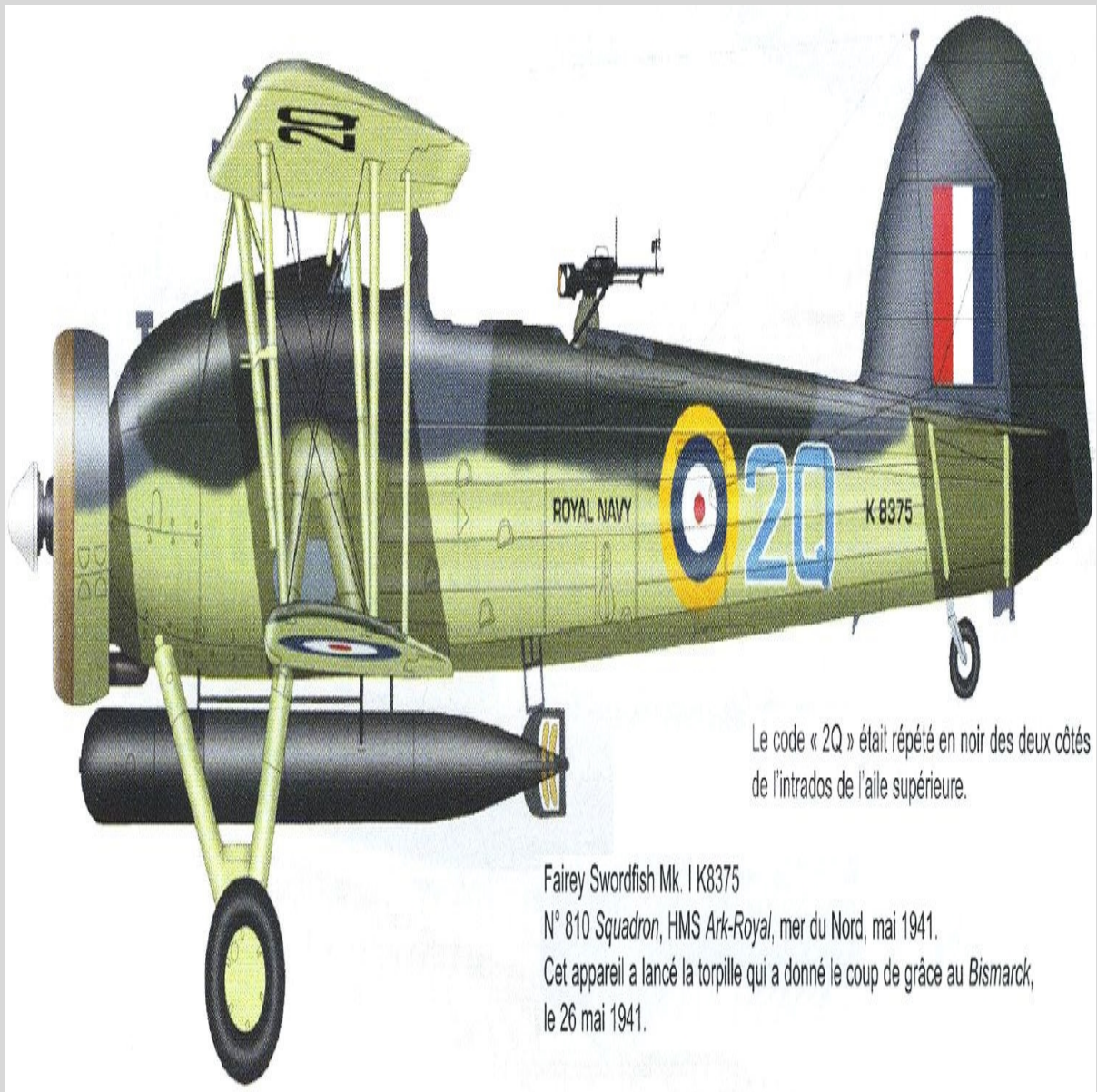
Plafond pratique= 3260 m

Rayon action= 880 km avec charge offens. - maxi: 1685 km - norm: 1240 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,85 m	11,05 m	3,90 m	59,40 m ²



Le code « 2Q » était répété en noir des deux côtés de l'intrados de l'aile supérieure.

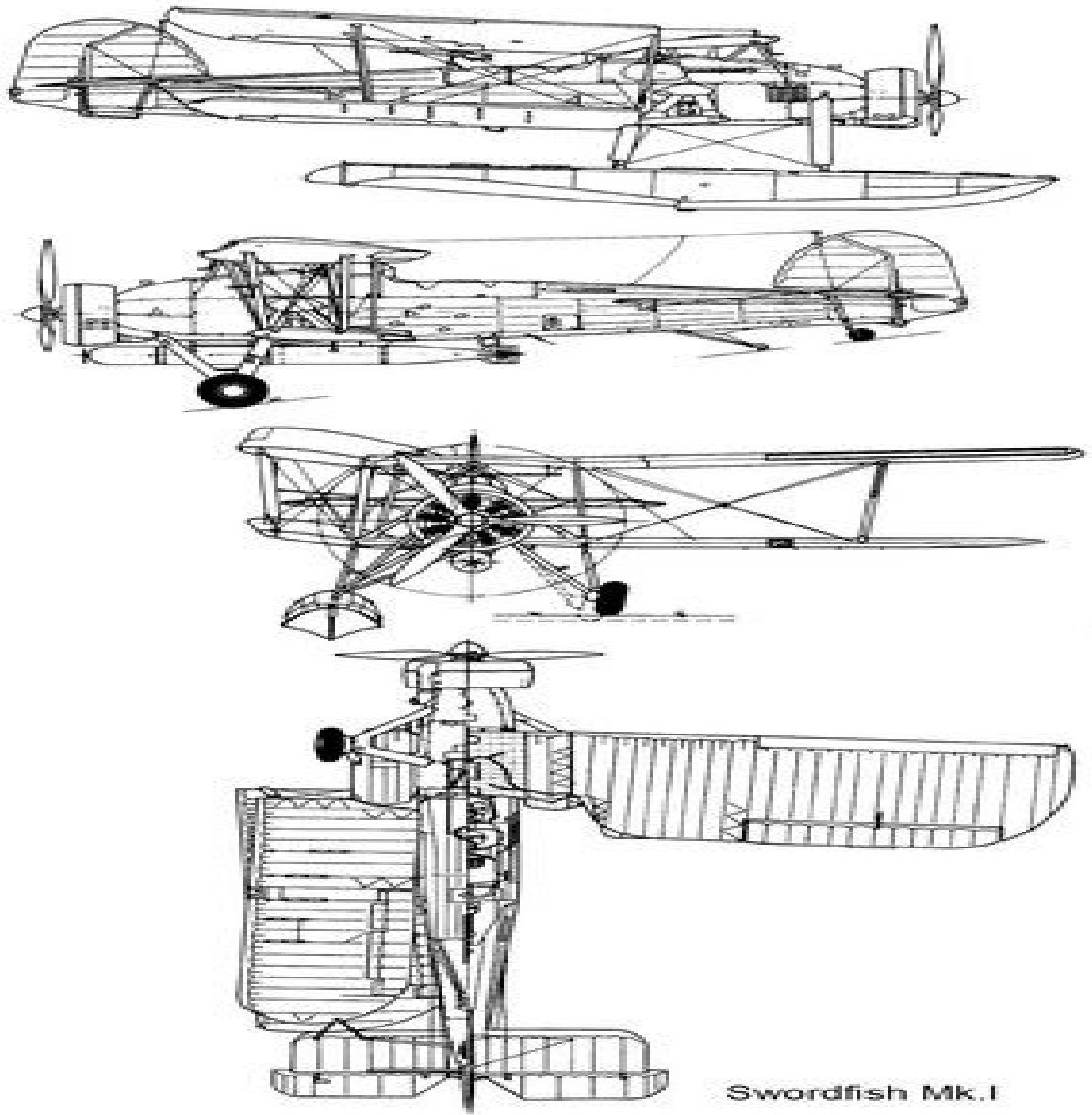
Fairey Swordfish Mk. I K8375

N° 810 Squadron, HMS Ark-Royal, mer du Nord, mai 1941.

Cet appareil a lancé la torpille qui a donné le coup de grâce au Bismarck, le 26 mai 1941.

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2130 kg	3405 kg	4195 kg



Swordfish Mk. I

HISTOIRE

Le Fairey Swordfish trouve ses origines dans le biplan TSR.1, un appareil construit sur les fonds propres de la firme et détruit dans un accident en septembre 1933. Cependant, les performances affichées par cet appareil furent jugées suffisamment intéressantes pour justifier le développement d'un dérivé amélioré. Ainsi, lorsque l'Air Ministry publia sa spécification S.15/ 33, réclamant un avion de reconnaissance, de réglage d'artillerie et de torpillage embarqué, Fairey proposa-t-il son TSR.2. Ce dernier donna naissance au prototype du Fairey Swordfish (K4190), qui vola pour la première fois le 17 avril 1934. Le premier modèle, baptisé Fairey Swordfish Mk I et construit pour répondre à la spécification S.38/34, se présentait comme un biplan à deux rangées de mâts mettant en œuvre une structure métallique entoilée, sauf en ce qui concernait certaines parties du fuselage avant, recouvertes de panneaux en alliage léger. Ses ailes repliables permettaient le déploiement de l'appareil à bord des porte-avions, le fuselage disposant de deux habitacles ouverts (l'un pour le pilote, à l'avant, et l'autre pour un ou deux autres membres d'équipage, à l'arrière). L'empennage contreventé était de conception classique, le train d'atterrissage étant normalement équipé de roues et d'une roulette de queue. Des flotteurs pouvaient être installés en option, le moteur sélectionné étant un Bristol Pegasus IIIM en étoile de 690 ch (515 kW). Le Fairey Swordfish Mk I commença à entrer en service au sein de la FAA en juillet 1936, remplaçant les Fairey Seal du Squadron 825 qui ne se trouvaient en première ligne que depuis trois ans. Le nouvel avion releva également le Blackburn Baffin, à la fin de l'année 1936, dans les Squadrons 811 et 812; puis ce fut le tour des Seal du Squadron 823. Lorsque, en 1938, les Blackburn Shark des Squadrons 810, 820 et 821 furent à leur tour retirés des premières lignes - ils étaient restés en service encore moins longtemps que les Seal -, les unités de torpillage de la FAA volaient toutes, sans exception, sur Swordfish. Au début de la Seconde Guerre mondiale, la FAA alignait treize squadrons de Swordfish, dont douze étaient embarqués à bord des porte-avions Ark Royal, Courageous, Eagle, Furious et Glorious. Mais ces appareils ne purent mener une seule mission de guerre avant la campagne de Norvège en 1940, ce répit étant mis à profit par les unités pour perfectionner les tactiques et entraîner les pilotes au plus haut degré. La démonstration éclatante en fut donnée le 11 avril, lorsque les Fairey Swordfish du Furious, armés de torpilles, entrèrent en opérations pour la première fois. Deux jours plus tard, un Fairey Swordfish, catapulté du Warspite, coula le sous-marin U-64, premier U-Boote revendiqué par la Fleet Air Arm. Fairey éprouvant quelques difficultés à honorer ses contrats, la production de l'avion fut confiée à Black-Wuburn Aircraft, à Brough (Yorkshire), un constructeur solide qui, depuis ses origines, s'était spécialisé dans l'étude et la construction d'appareils pour la marine. Bien qu'un seul exemplaire fût produit par Blackburn en 1940, ce nombre fut porté à quatre cent quinze l'année suivante. Toutefois, avant la fin de 1940, le Fairey Swordfish avait été utilisé pour un autre type de mission, sous l'égide du Coastal Command de la RAF. Menés par un équipage de deux hommes et dotés de réservoirs dans l'habitacle arrière, ces appareils mouillèrent des mines et bombardèrent les ports de la Manche occupés par les Allemands. A la même époque, les Fairey Swordfish de la Fleet Air Arm partirent à l'attaque de la flotte italienne mouillée dans le port de Tarente, après que des reconnaissances y eurent localisé six cuirassés, des destroyers et des croiseurs de soutien. L'assaut, conduit par vingt et un avions dans la nuit du 11 novembre 1940, fut mené en deux vagues, à une heure d'intervalle. Bien que les premiers rapports aient donné à penser qu'un succès important avait été obtenu, il fallut attendre la confirmation des appareils de reconnaissance pour en connaître l'étendue. En fait, la marine italienne avait essuyé une lourde défaite 1 sur les trois cuirassés qui avaient subi de sérieuses avaries, deux gisaient par le fond; un croiseur et deux destroyers avaient été touchés, et deux navires auxiliaires coulés. En l'espace d'une heure, les Britanniques avaient reconquis la

supériorité maritime en Méditerranée, et ce d'une façon irréversible . La dernière grande opération de torpillage confiée au Fairey Swordfish se déroula en 1942, quand les Britanniques tentèrent, vainement, d'empêcher les cuirassés allemands Gneisenau et Scharnhorst, accompagnés par le croiseur lourd Prinz Eugen, de s'échapper vers l'Allemagne en franchissant le pas de Calais . En dernier ressort, six Fairey Swordfish dirigés par le Lieutenant Commander Esmonde furent lancés pour une ultime tentative, mais un seul en réchappa . Ce fut un véritable miracle si cinq des dix-huit aviateurs abattus purent être repêchés . Tous furent décorés, Esmonde recevant la Victoria Cross à titre posthume, la première décernée à un aviateur de la FAA . Cette expérience démontra, s'il en était besoin, les limites du Swordfish dans des attaques à la torpille . De telles actions nécessitaient en effet une approche longue et précise, de façon que la torpille puisse être lancée avec des chances de succès . Lors de cette approche, l'avion devenait une cible assez facile pour l'ennemi. C'est pourquoi le Fairey Swordfish fut affecté aux missions de lutte anti-sous- marine, utilisant contre les sous-marins en plongée des charges de profondeur classiques et contre les bâtiments en surface des roquettes, une arme récemment mise au point. Cette nouvelle orientation poussa Fairey à lancer le Fairey Swordfish Mk II, qui, entrant en service en 1943, se différenciait de la version précédente par son plan inférieur renforcé, pour l'emport et le tir de roquettes. Les premiers modèles de cette version conservèrent le Pegasus IIM, les exemplaires suivants étant dotés du Pegasus XXX plus puissant. Au Fairey Swordfish Mk II succéda, la même année, la dernière version de série, le Fairey Swordfish Mk III, qui était doté d'un radôme situé entre les jambes du train d'atterrissage et abritait l'antenne d'un radar ASV Mk X. Autrement, cet appareil était identique au Fairey Swordfish Mk II. En dehors des trois versions de série, quelques exemplaires furent produits, sous la dénomination de Fairey Swordfish Mk IV, à partir de Fairey Swordfish Mk II pourvus d'un habitacle fermé en vue d'être employés au-dessus des mers froides au large du Canada. La mise en oeuvre de l'arme nouvelle que constituait la roquette dans l'arsenal de la Fleet Air Arm fut confiée aux Fairey Swordfish, qui avec elle, effectuèrent de nombreux essais. Equipés donc de roquettes, ainsi que de mines, ces avions obtinrent des résultats exceptionnels dans la lutte anti-sous-marine. Un de leurs plus beaux exploits eut lieu en septembre 1944, lorsque des Swordfish embarqués à bord du porte-avions Vindex, qui escortait un convoi vers l'Union soviétique, coulèrent quatre U-Boote en un seul voyage. La construction en série de l'avion cessa en 1944, après la sortie du 2391^{ème} exemplaire, 692 autres ayant été produits par Fairey et 1 699 par Blackburn. Le 21 mai 1945, le Squadron 836, dernière unité opérationnelle dotée de Fairey Swordfish, fut officiellement dissous. Et pourtant la Royal Navy éprouvait certaines réticences à se priver des services d'un appareil aussi exceptionnel, qui avait servi tout au long des cinq années d'une guerre impitoyable comme bombardier-torpilleur, mouilleur de mines à partir de bases terrestres, escorte de convois depuis des porte-avions, éclaireur de nuit, avion de lutte maritime armé de roquettes et appareil de guerre anti- sous-marine. Le Fairey Swordfish Mk II (vitesse maximale, 222 km/h) disposait d'un plafond pratique de 3 260 m et pouvait, avec une capacité normale de carburant, franchir 1 660 km .

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/sworfi_1.htm

