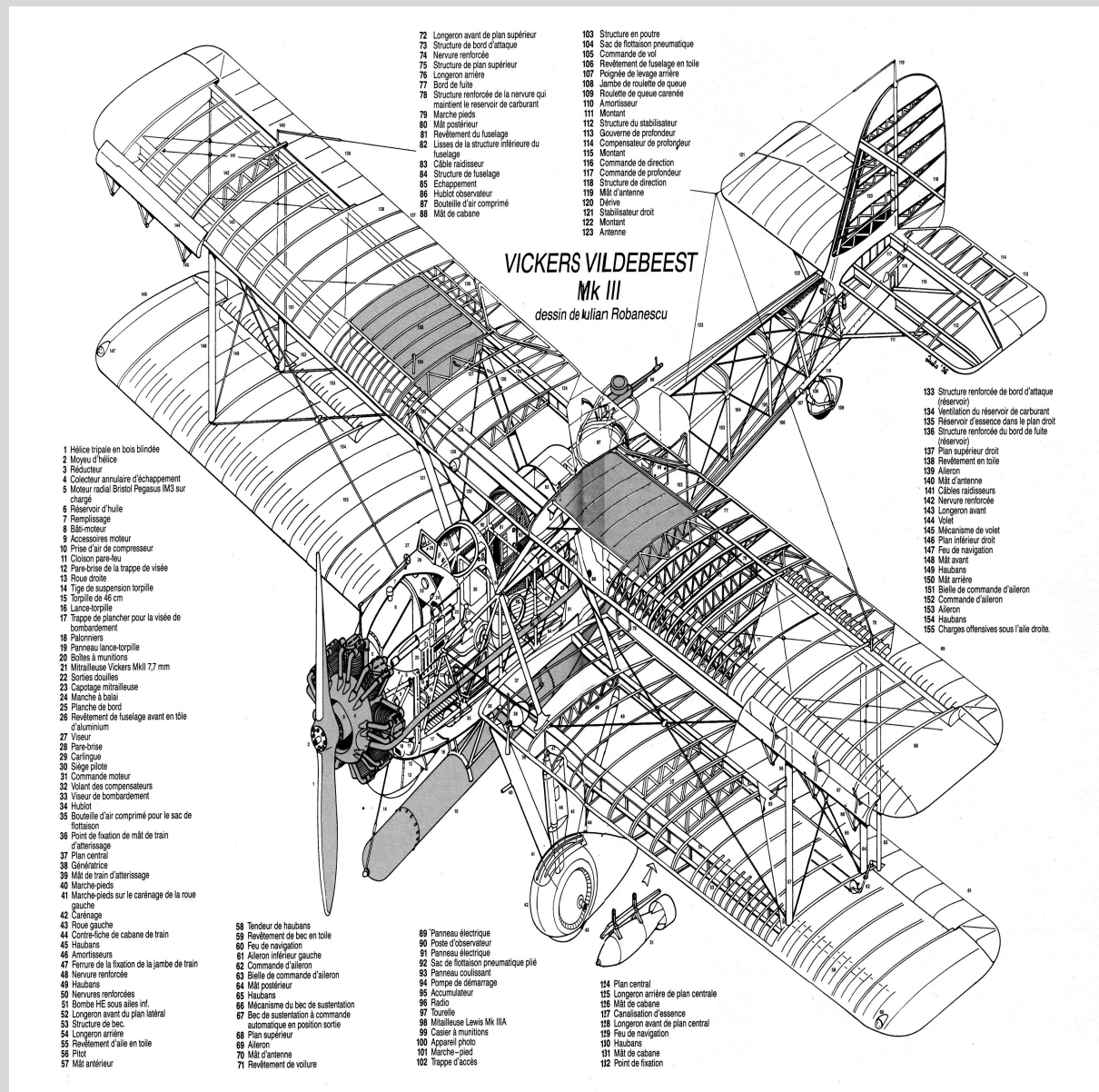


Nom de l'avion : Vickers Type 132 Vildebeest Mk III

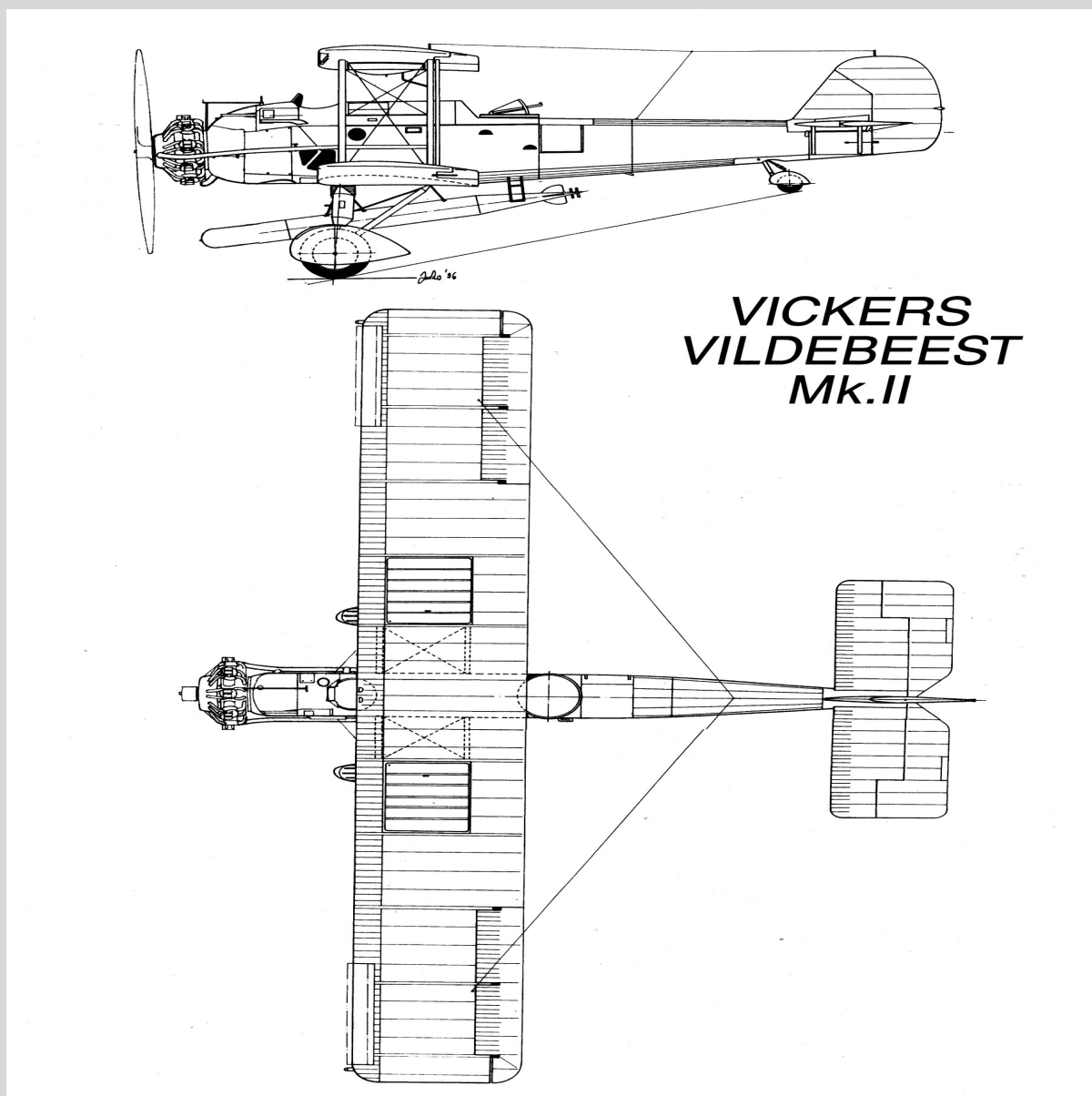
Type d'avion : Bombardier-torpilleur monomoteur biplace



MOTORISATION

Bristol Pegasus IIM3

Moteur de 9 cylindres radiale en simple étoile refroidi par air
Puissance développée: 580 ch



ARMEMENT

1 mitrailleuse Lewis de 7,7 mm fixe arrière
1 mitrailleuse Vickers MK II de 7,7 mm fixe avant
500 kg de bombes ou 1 torpille de 46 cm

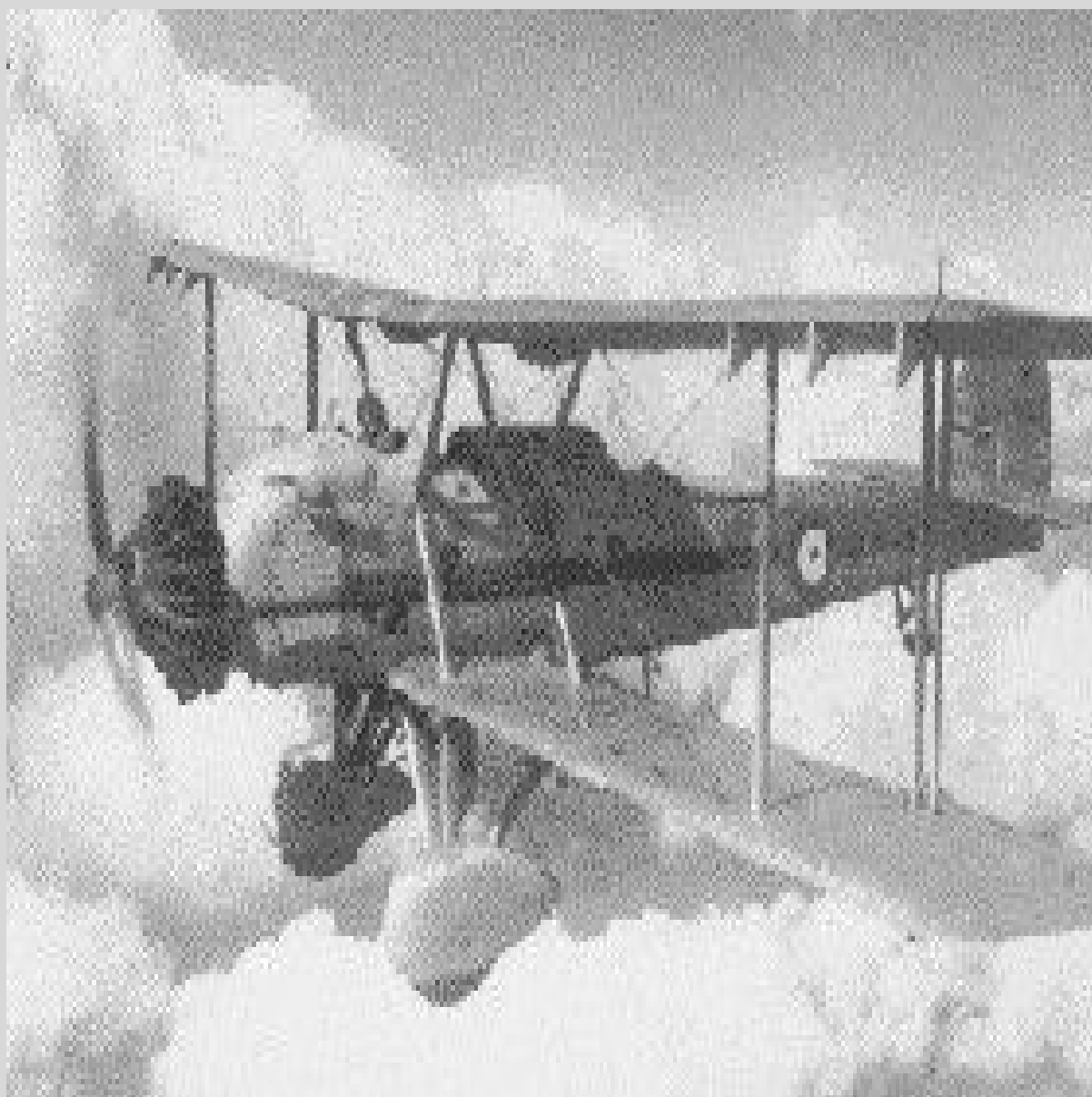


PERFORMANCES

Vitesse maximale= 230 km/h

Plafond pratique= 5180 m

Rayon action= 2010 km



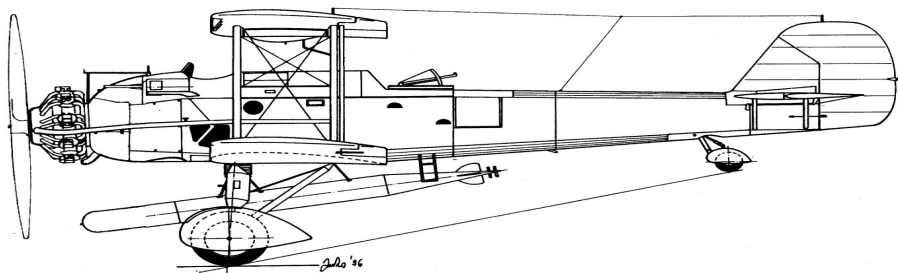
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,95 m	11,15 m	5,40 m	67,70 m ²

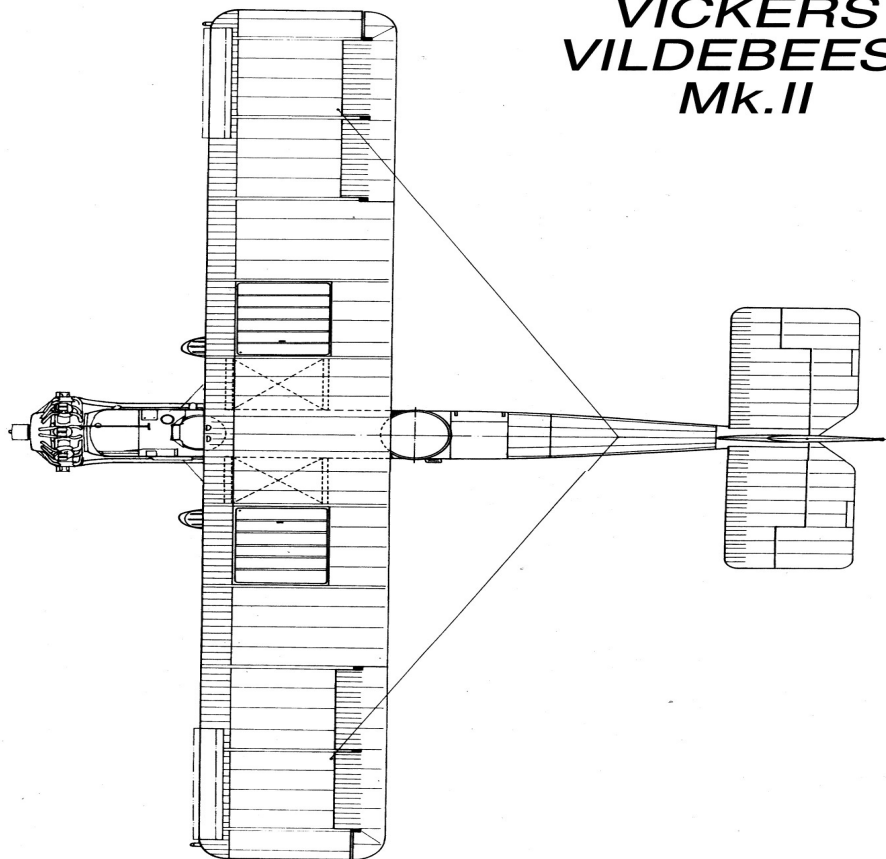


MASSES

Vide	Charge	Maximale
1920 kg	0 kg	3675 kg



**VICKERS
VILDEBEEST
Mk.II**



HISTOIRE

Dans les premiers mois de la Seconde Guerre mondiale la Royal Air Force utilisa un nombre important de biplans pour des missions secondaires. Beaucoup de ces avions volèrent en Asie contre les Japonais ou au Moyen Orient face à la Luftwaffe. Certains de ces avions, comme les Fairey Swordfish ou les Hawker Fury, sont entrés dans la légende. D'autres n'ont connu que quelques lignes dans les livres d'aviation ou d'histoire. Tel est le cas pour le Vickers Vildebeest le premier avion anglais à avoir coulé un sous-marin nippon. Les origines de cette machine remontent à 1925, quand l'Air Ministry fit paraître une Specification sous le numéro 24/25. Celle-ci prévoyait la conception et la construction d'un biplan de bombardement et de torpillage susceptible de prendre le relais des Hawker Horsley en service au sein de la RAF. Le nouvel appareil devait être capable d'opérer en région tropicale. Deux constructeurs répondirent à l'appel : Blackburn et Vickers. Les essais furent menés à l'Aircraft & Armament Experimental Establishment, ou A&AEE, en avril 1928. Le premier prototype doté d'un moteur en étoile Bristol Jupiter VIII de 460ch, dérivé de celui qui équipait le chasseur Bristol Bulldog, ne vola jamais. Les ingénieurs et techniciens de l'A&AEE se contentèrent de « faire tourner » le moteur. La motorisation apparut comme insuffisante pour un aéronef de cette taille. L'avion avait été baptisé Vildebeest Mk-I. Vickers lança alors la construction d'un nouveau prototype en août 1930. Désigné Vildebeest Mk-II, cette nouvelle version fut motorisée avec un Bristol Pegaseus de 660 ch, après avoir hésité avec un Armstrong Siddeley Panter IIA de 580ch. En raison de la nouvelle désignation de l'avion, l'Air Ministry émit une nouvelle Specification sous le numéro 22/31. C'était la première fois qu'un même avion disposait de deux spécifications. Le Vildebeest effectua son premier vol, premier vol d'ailleurs d'un Vildebeest, le 19 juin 1931. Soit six ans après le lancement du programme. La Royal Air Force passa alors commande pour 25 avions. En 1932 la Marina Española passa commande pour vingt-cinq avions dont les moteurs furent fabriqués sous licence par Casa à Madrid. La plus part des Vildebeest espagnols servirent lors de la Guerre Civile dans les camps des Franquistes. Ils volèrent principalement pour des missions de reconnaissance et de bombardement de jour. Les premiers Vildebeest de la RAF entrèrent en service en 1933 au sein du Squadron 100 sur la base de Donibristle. L'unité fit mouvement l'année suivante sur Singapour afin de surveiller et éventuellement de contrer les velléités d'expansion du Japon. En 1934 l'Air Ministry émit une troisième spécification, concernant toujours le Vildebeest mais cette fois-ci pour une version plus continentale. La désignation reçut le numéro 15/34. Le nouvel avion fut désigné Vildebeest Mk-III. Le nouvel avion, qui était mû par un Bristol Pegaseus IIM3 de 635 chevaux, fut commandé à 70 exemplaires pour servir au sein des Squadron 22 et 36 de la Royal Air Force. Le Vildebeest Mk-III fut également commandé à douze exemplaires par la Royal New Zealand Air Force. En 1937 un lot de quinze avions supplémentaires fut prélevé sur les stocks de la RAF afin de rejoindre les douze appareils néo-zélandais commandés. Les biplans Vickers de la RNZAF effectuèrent principalement des missions de patrouille maritime et de torpillage. La dernière version du Vildebeest produite, la Mk-IV est la seule à ne pas répondre à une demande de l'Air Ministry. La RAF commanda 56 exemplaires de cette version mue par le Bristol Perseus VIII de 825ch. Ils équipèrent le Squadron 42 de 1937 à 1940. Cette année là la version la plus récente du Vildebeest, et aussi la mieux motorisée, fut la première à être remplacé. L'appareil qui prit le relais était le Bristol Beaufort. Lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en septembre 1939, plus de 150 Vickers Vildebeest servaient encore dans des unités d'actives de la RAF et de la RNZAF. En janvier 1940 un Vildebeest Mk-I du Squadron 100 repéra un sous-marin nippon (d'une classe jamais clairement identifiée) qui patrouillait dans le canal naturel du détroit de Malacca à proximité immédiate de Singapour. Le biplan anglais fit un passage à basse altitude et effectua des tirs de semonces avec une de ses mitrailleuses. Le sous-marin ne se

détourna pas et le biplan décida de tirer sa torpille de 457mm. L'arme frappa de plein fouet la coque du sous-marin et ce dernier explosa. Il s'agissait du premier sous-marin nippon coulé par l'aviation de Sa Majesté. En 1942 quand les derniers Vildebeest Mk-I du Squadron 100 furent remplacés par des Bristol Beaufighter, ces biplans avaient coulés ou endommagés une vingtaine de sous-marins et navires nippons. Les Vildebeest de la RNZAF furent remplacés par des Lockheed PV-1 Harpoon. Les derniers Vildebeest à avoir volés sont deux machines espagnoles qui furent réformés en 1944. Ils furent remplacés par un hydravion Supermarine Sea Otter « tombé » entre les mains des aviateurs de Franco en 1943.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/angleter/angleter.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/angleter/vildeb_3.htm

