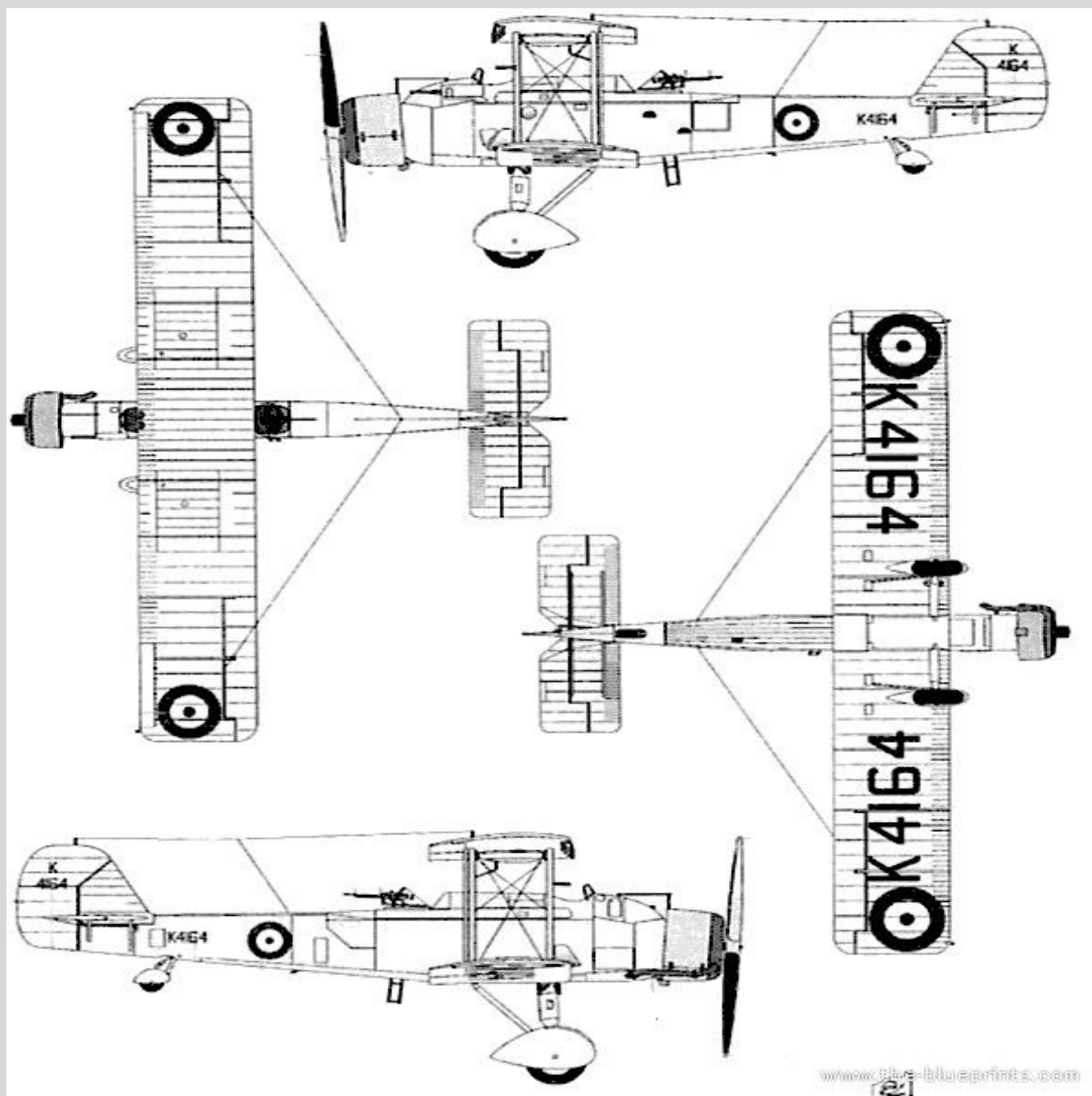


Nom de l'avion : Vickers Type 132 Vildebeest Mk IV

Type d'avion : Bombardier-torpilleur monomoteur biplace

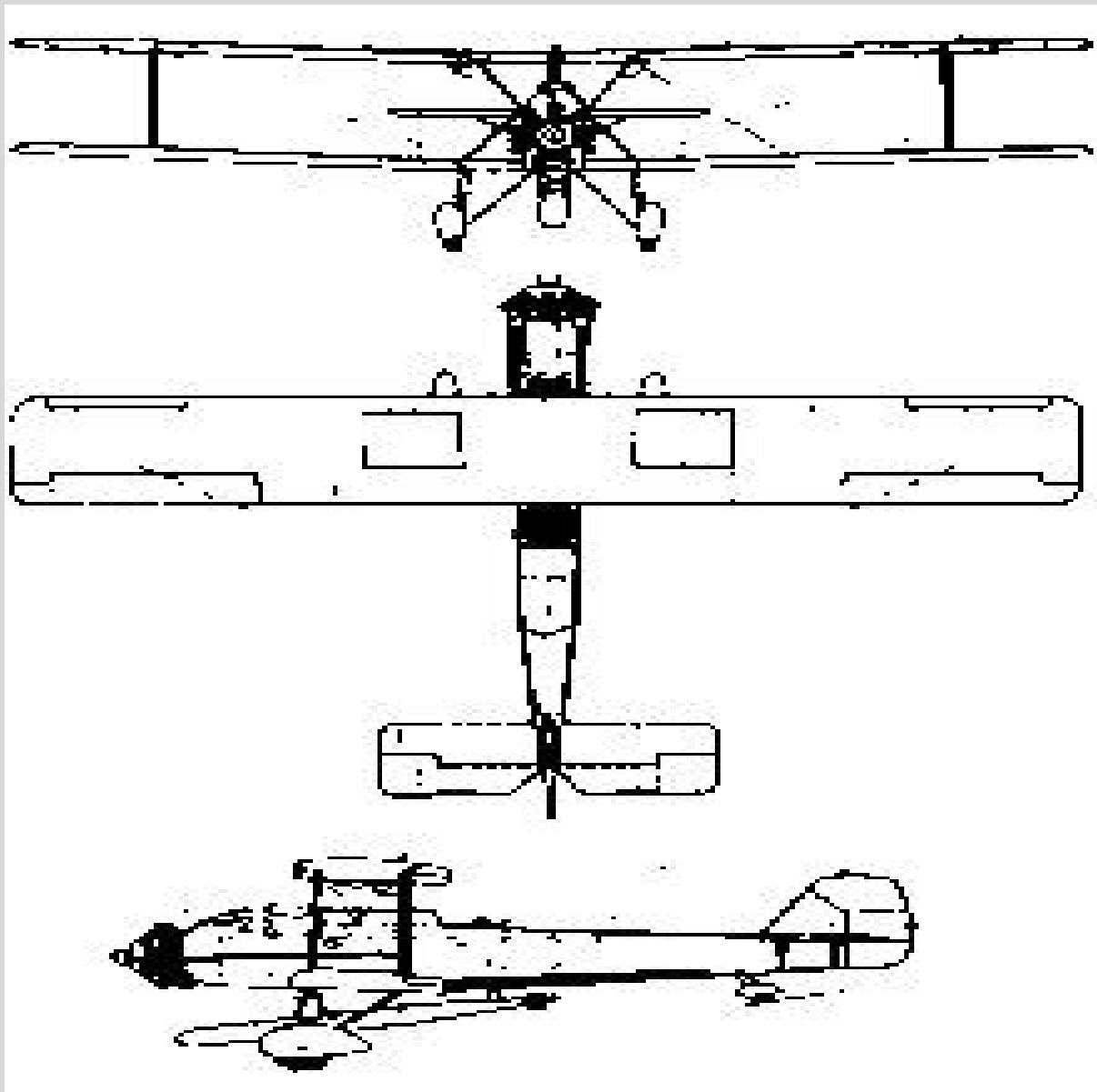


MOTORISATION

Bristol Perseus VIII

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 de 7,7 mm vers l'avant

1 mitrailleuse Lewis de 7,7 mm sur affut en arrière

455 kg de bombes ou 1 torpille de 457 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 250 km/h à 1525 m

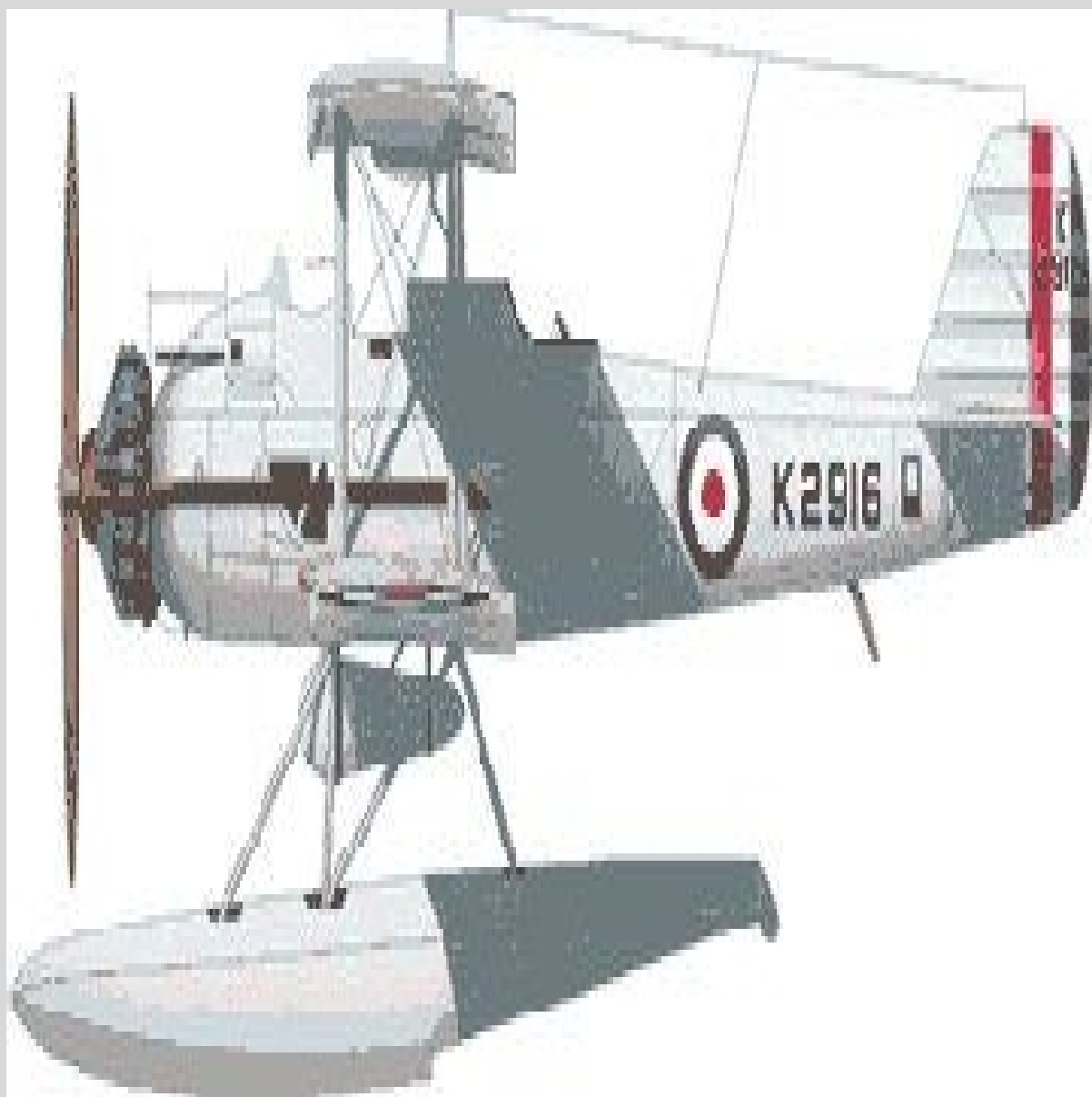
Plafond pratique= 5180-5800 m

Rayon action= 2200 km ou avec charge maxi: 1015 km



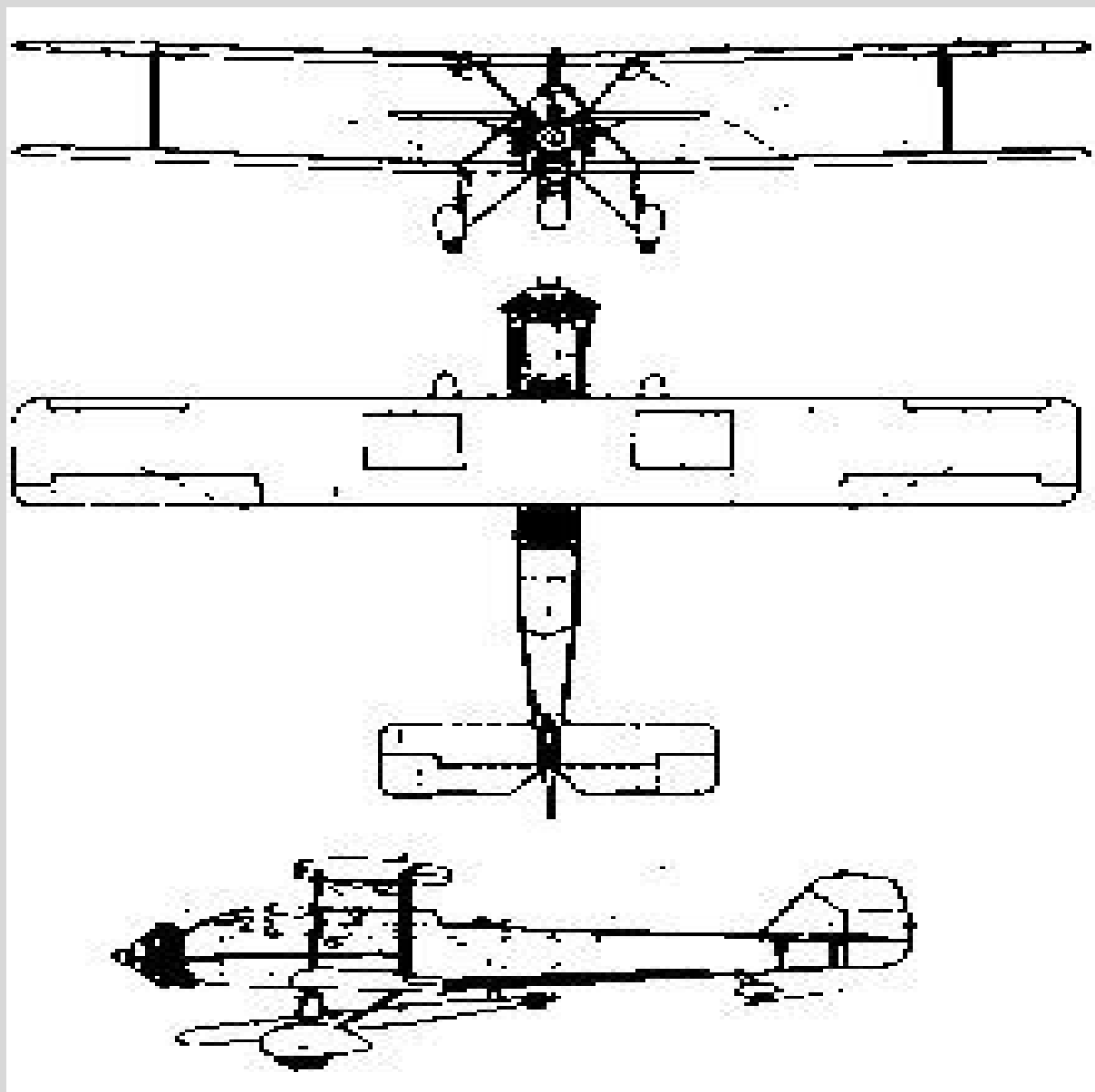
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
14,95 m	11,50 m	5,4 m	67,65 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2145 kg	3855 kg	3885 kg



HISTOIRE

Durand les premiers mois de la Seconde Guerre Mondiale la RAF 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 spécification 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 (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 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 Vickers Type 132 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 emis une nouvelle Spécification sous le numéro 22/31. C'était la première fois qu'un même avion di sposait de deux spécifications. Le Vickers Type 132 Vildebeest Mk IV effectua son premier vol, premier vol d'ailleurs d'un Vildebeest, le 19 juin 1931. Soit six ans après le lancement du programme, la RAF passa alors commande pour 25 avions .

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](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/angleter.htm)



Site Cyber Aéro breton de l'avion = <http://cyber.breton.pagesperso->

[orange.fr/angleter/vildeb_4.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/vildeb_4.htm)

