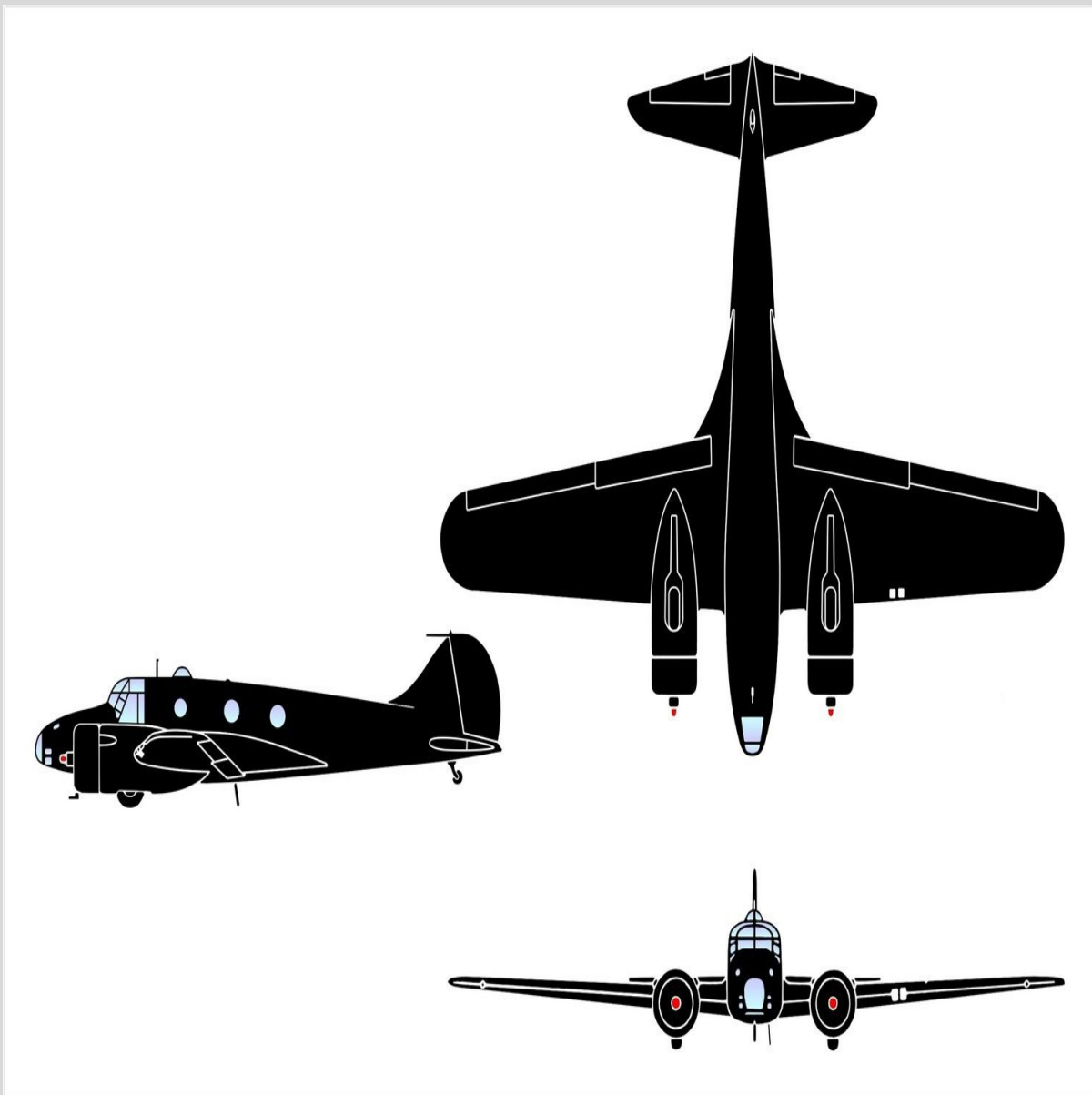


Nom de l'avion : Avro Anson Mk V Fidèle Annie

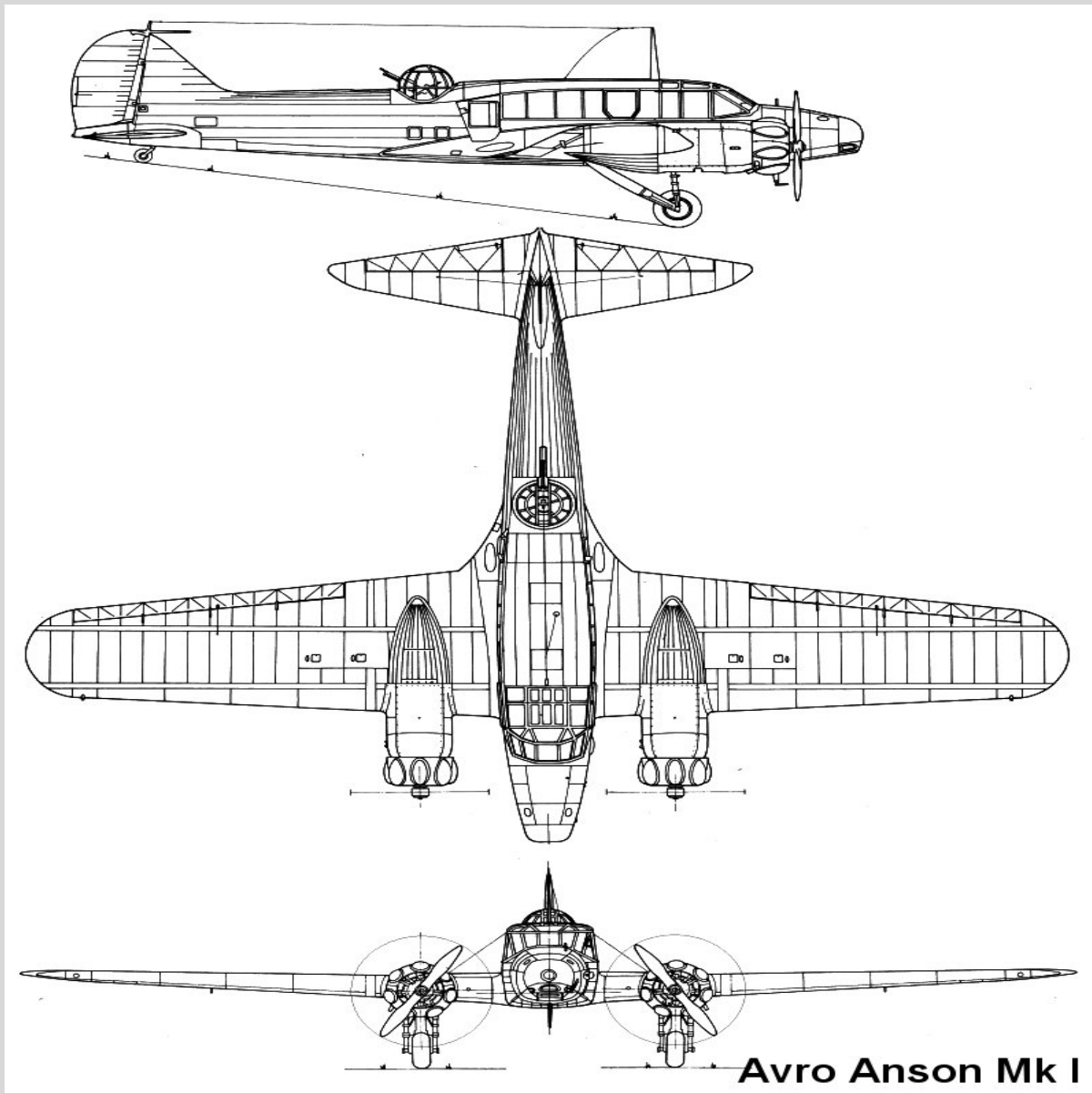
Type d'avion : Appareil d'entrainement et de transport bimoteur triplace



MOTORISATION

Pratt & Whitney R-985-AN-14B Wasp Junior

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



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 305 km/h

Vitesse croisière= 280 km/h

Temps montée= 2440 m en 9' 15"

Plafond pratique= 6260 m

Rayon action= 865 km

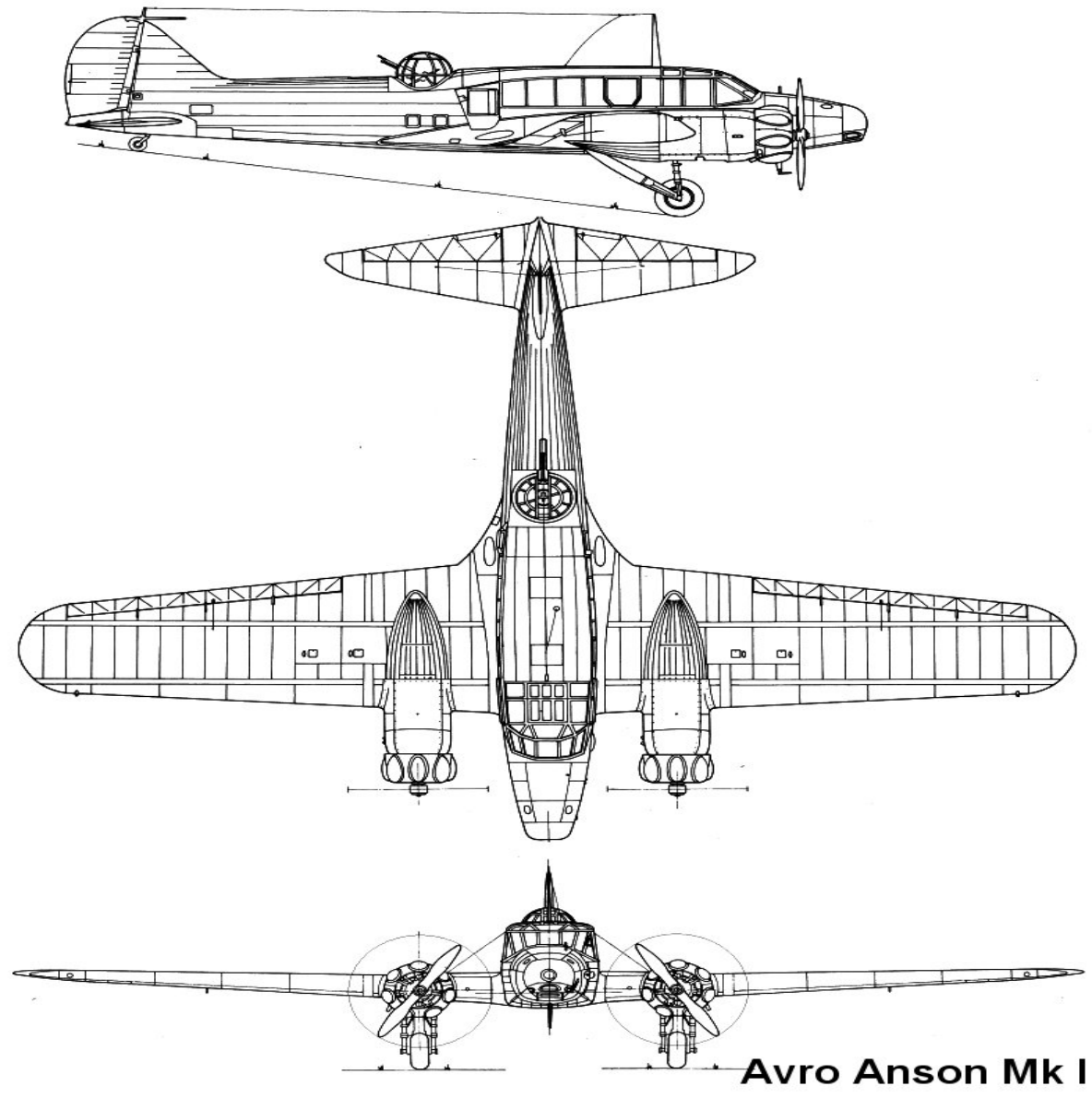


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
17,20 m	12,90 m	4,0 m	0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3035 kg	0 kg	4205 kg



Avro Anson Mk I

HISTOIRE

L'Avro Anson est un avion britannique de l'Entre-deux guerres. Premier avion à train d'atterrissage escamotable mis en service dans la Royal Air Force, il fut utilisé tout au long de la Seconde Guerre mondiale comme avion de reconnaissance et d'entraînement. Quelque 11 020 exemplaires furent construits jusqu'en 1952, ce qui en fait le multimoteur britannique le plus construit après le Vickers Wellington. En 1928 A.V.Roe acheta à Fokker une licence lui permettant de produire et de commercialiser dans l'Empire britannique, Canada excepté, le fameux Fokker F.VII. Après quatorze Avro 618 (en) Ten, devaient sortir d'usine quatre Avro 619 Five et trois Avro 624 Six, puis deux Avro 642 (en), utilisant tous les mêmes principes de construction. En mai 1933 les Imperial Airways émirent un cahier des charges pour un appareil de liaison rapide disposant d'une grande autonomie. Destiné à être affrété par des hommes d'affaires ou à alimenter les routes de la compagnie depuis des aérodromes peu desservis (on parlerait aujourd'hui de business executive ou de troisième niveau), le futur appareil devait voler à 240 km/h. Avro décida d'appliquer les principes de construction Fokker pour l'avion qu'il entendait proposer à la compagnie mais la formule aérodynamique dut être repensée et on adopta une aile basse cantilever et un train d'atterrissage escamotable, ce qui constituait une première pour Imperial Airways. Monoplan bimoteur à aile basse construit entièrement en bois, le premier Avro 652 effectua son premier vol le 7 janvier 1935 et, les essais en vol n'entraînant que le remplacement de la gouverne de direction à compensation aérodynamique par une surface compensée par masses, le certificat de navigabilité fut délivré le 1er mars suivant. Deux exemplaires furent construits et livrés simultanément aux Imperial Airways à Croydon le 11 mars 1935, les [G-ACRM] Avalon (c/n 698) et [G-ACRN] Avatar (c/n 699), un nom de baptême malheureux rapidement transformé en Ava. Ces appareils furent utilisés pour des opérations nolisées et le transport de poste entre Croydon et Brindisi (Italie) avant d'être transférés à l'Air Service Training de la RAF en juillet 1938, recevant finalement les numéros de série [DG655] et [DG656] en février 1941. Utilisés par la 1st School of Photography puis transférés au No.811 Sqdn (Royal Navy) de Lee-on-Solent (en) en juillet 1941, ils furent certainement passés au pilon avant la fin de la guerre L'Avro 652 se présentait donc comme un monoplan bimoteur dont l'aile basse était construite d'une seule pièce et entièrement en bois. Trapézoïdale en plan avec des saumons arrondis, des ailerons de grand allongement et d'importants congés raccordant cette voilure au fuselage. La structure reposait sur 2 longerons-caissons en épicéa et des nervures en contreplaqué supportant un revêtement en contreplaqué. Deux moteurs 7 cylindres en étoile Armstrong-Siddeley Cheetah V étaient montés directement à l'avant de l'aile, carénés par des capots à corde assez profonde et prolongée par des fuseaux moteurs relativement volumineux logeant un réservoir d'huile à la partie supérieure, le train d'atterrissage principal à la partie inférieure. Ces moteurs entraînaient des hélices bipales métalliques à pas fixe Fairey Reed. L'utilisation de cintres en bois permettait d'adoucir les formes du fuselage dont la structure de base reposait sur des tubes d'acier soudés et un revêtement entoilé. L'empennage se caractérisait par des congés de raccordement au fuselage soignés, une flèche assez prononcée des bords d'attaque et la position très basse du stabilisateur. La pointe avant du fuselage s'articulait sur la gauche pour donner accès à une soute à bagages, précédant un poste de pilotage biplace côte-à-côte. Éclairée par deux hublots de chaque côté, la cabine était aménagée avec quatre sièges à armature métallique. On accédait à l'appareil par une porte arrière située à gauche, percée d'un hublot circulaire et faisant face à un cabinet de toilettes. Plus en arrière une soute à bagages avec porte d'accès à droite. L'ensemble offrait des lignes harmonieuses et reposait sur un train principal assez court, de forme inhabituelle, se relevant vers l'avant, et une roulette arrière fixe. Le bimoteur destiné aux Imperial Airways était encore sur la planche à dessins

lorsque la firme Avro fut invitée par l'Air Ministry à participer à un concours visant à la fourniture d'un bimoteur de reconnaissance côtière . Le cahier des charges de l'armée recoupant sensiblement les caractéristiques de l'Avro 652, il en fut dérivé une machine qui allait être le premier monoplane à aile basse et le premier avion à train escamotable à entrer en service dans la RAF puis la RAAF . Il fut baptisé en mémoire de George Anson, amiral anglais du XVIIIe siècle, et fit son premier vol le 24 mars 1935 avec des moteurs Armstrong-Siddeley Cheetah IX (en) de 350 ch . Un premier lot de 174 avions fut rapidement commandé pour le Coastal Command, les premiers appareils de série entrant en service en mars 1936 . L'Avro Anson se révéla un piètre patrouilleur naval, d'autant qu'il fallait 140 tours de manivelle pour relever le train . Les équipages oubliaient donc le plus souvent cette procédure, mais la vitesse de croisière train sorti chutait de 50 km/h . Le bimoteur pouvait par contre constituer un excellent avion d'entraînement, ce qu'il sera pendant 30 ans . Retenu à l'origine comme avion de formation standard au pilotage bimoteur pour le British Commonwealth Air Training Plan (BCATP), il servit aussi à former des opérateurs radio, des navigateurs et des bombardiers .
Premier vol: Janvier 1935

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/anson_5.htm 