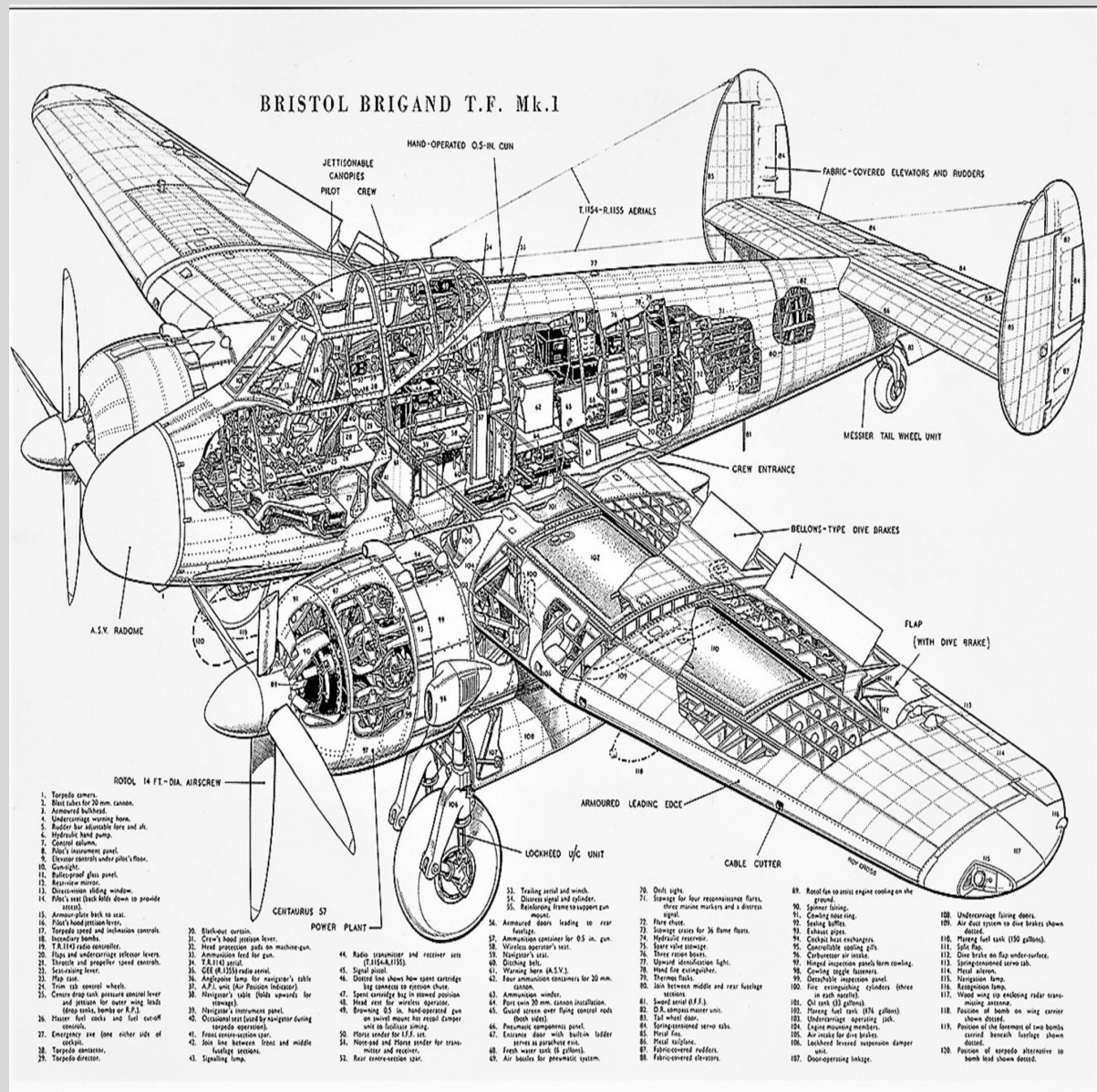


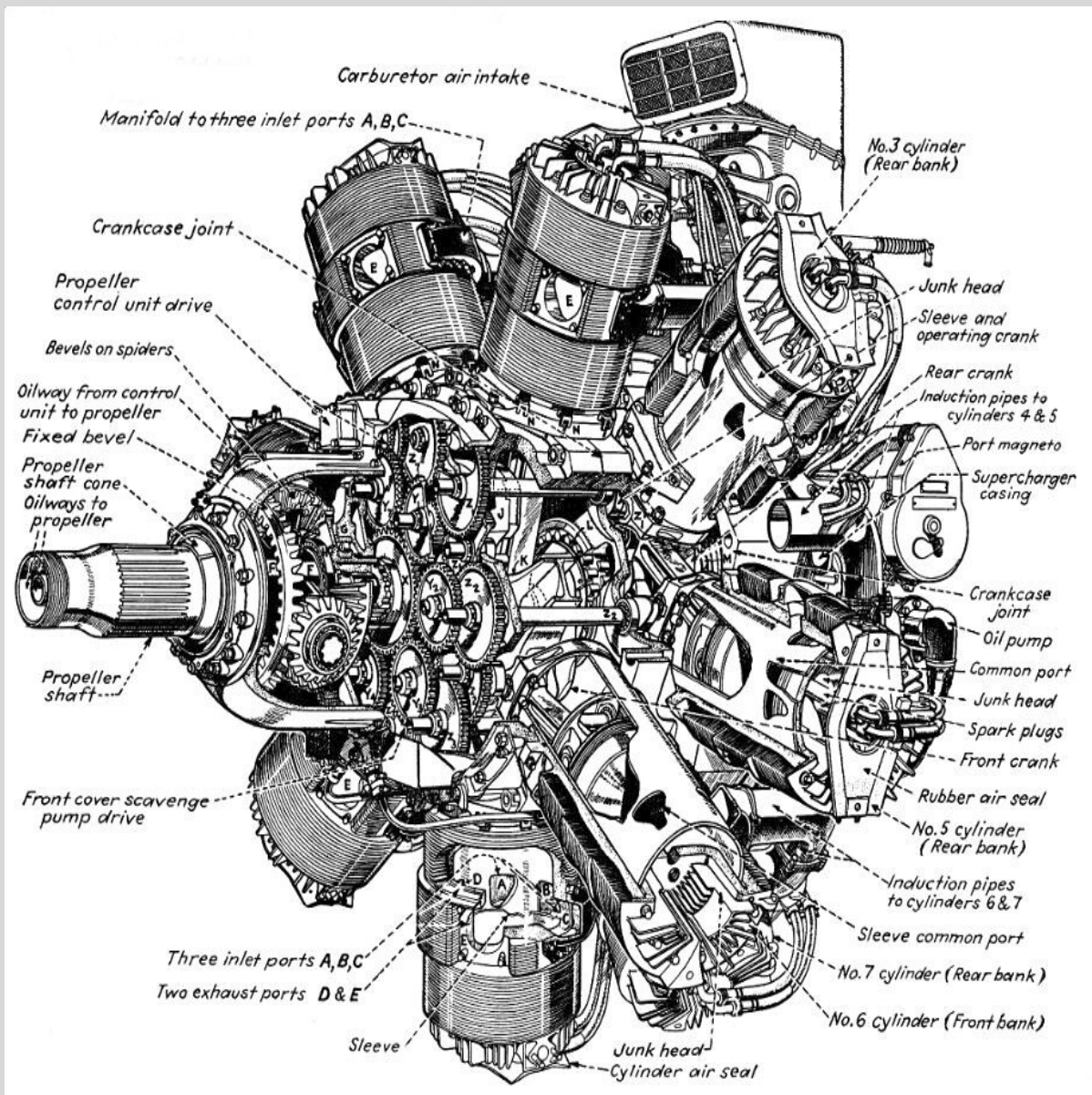
Nom de l'avion : Bristol Brigand TF Mk I

Type d'avion : Bombardier torpilleur bimoteur quadriplace



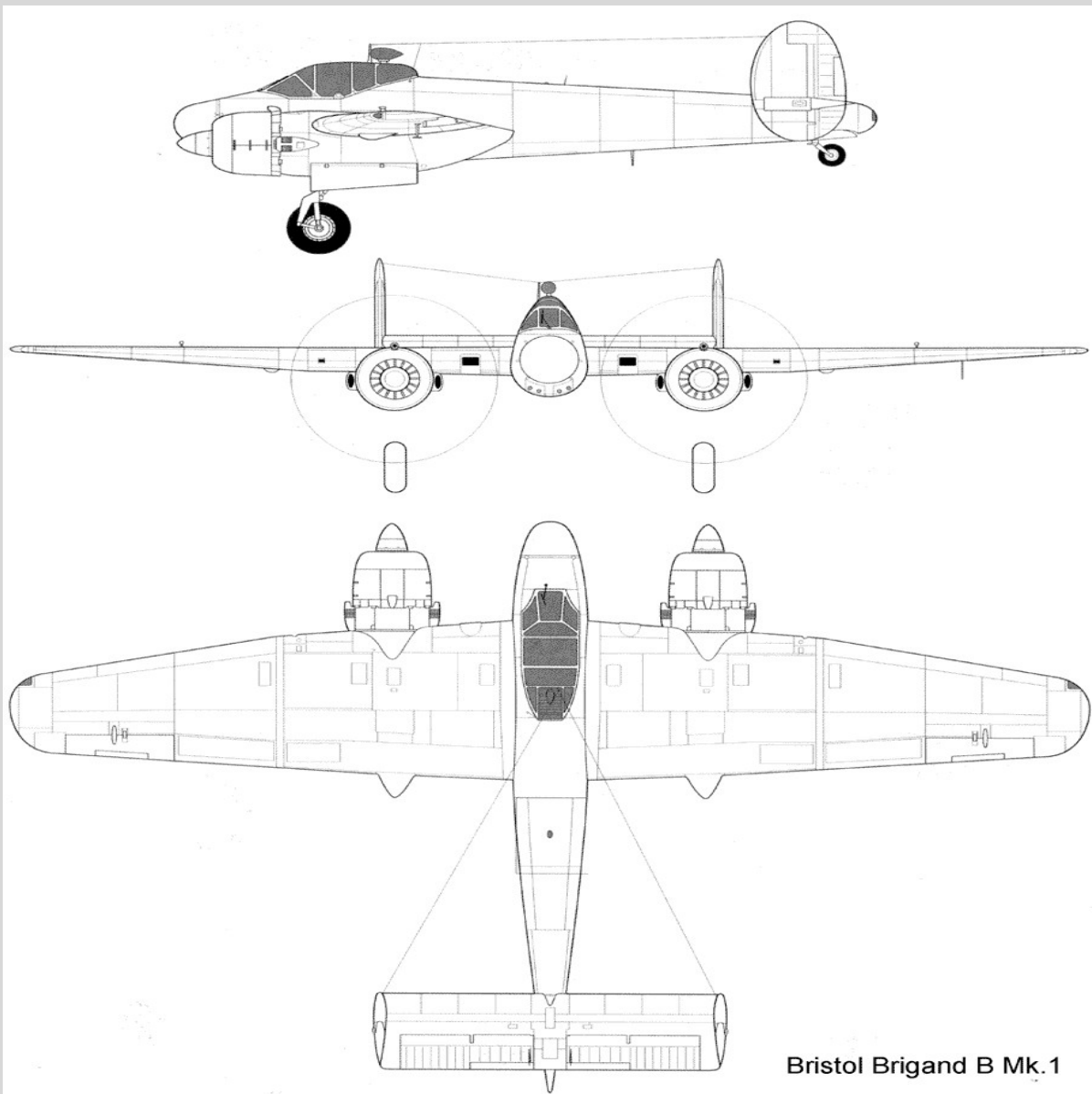
MOTORISATION

Bristol Centaurus VII



Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



Bristol Brigand B Mk.1

ARMEMENT

4 canons Hispano Mk 5 de 20 mm

910 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 580 km/h

Plafond pratique= 7925 m

Rayon action= 3220 km - 4510 km avec réservoirs supplémentaires



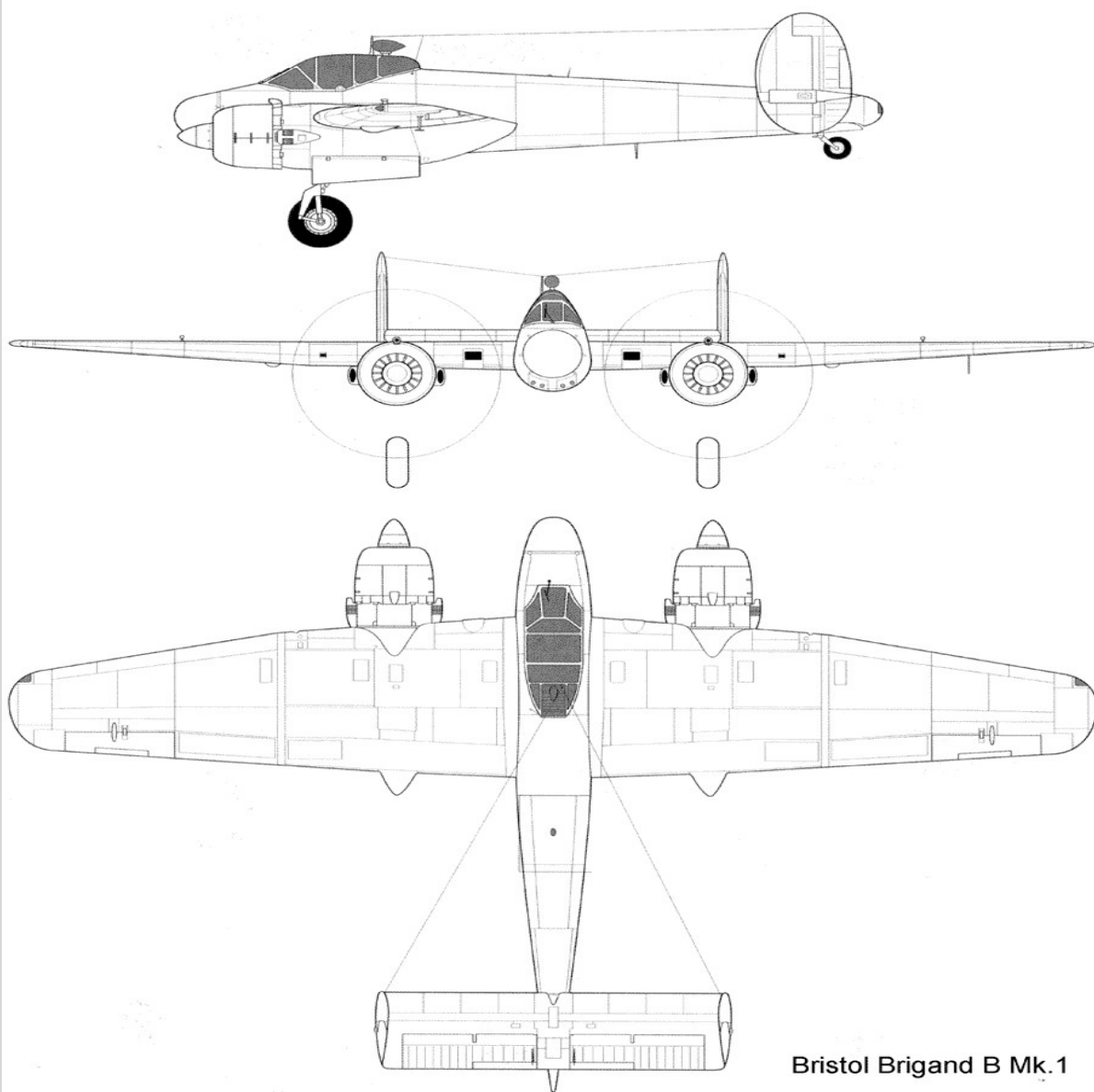
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
22,05 m	14,15 m	5,35 m	66,70 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
11610 kg	0 kg	17705 kg



Bristol Brigand B Mk.1

HISTOIRE

Dans l'histoire de l'équipement militaire, des véhicules armes et avions sont apparus en retard, et ont raté leur temps et, par conséquent, sont restés au stade expérimental ou ont trouvé une utilisation confidentielle. Un exemple typique est le bombardier bimoteur Brigand de Bristol. Cet avion est le dernier chaînon du développement de la ligne lancée par le célèbre Beaufort et qui c'est poursuivi par le Beaufighter N'étant pas prêt pour les dernières batailles de la Seconde Guerre mondiale, le Brigand n'a pas acquis la renommée de ses prédécesseurs mais néanmoins, ce modèle d'avion est intéressant et mérite l'attention. L'avion d'attaque Beaufighter, qui a été utilisé avec succès dans divers théâtres militaires, présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients: tout d'abord, son équipage limité à deux membres. Le deuxième membre d'équipage était surchargé, remplissant les fonctions de navigateur, d'opérateur de radar et d'opérateur de radar. De plus, au milieu de 1942, les militaires n'étaient plus satisfaits par la vitesse de l'avion et de son autonomie. En conséquence, il a été décidé de mettre au point un nouvel avion pour le Coastal Command. La direction de la Bristol Aeroplane Company, souhaitant conserver la niche occupée par son avion précédent propose un projet d'avion qui est un développement de Beaufighter II était prévu de redessiner le fuselage, afin de pouvoir augmenter l'équipage à trois personnes, et également d'améliorer l'aérodynamique des nacelles. Sa motorisation était prévu avec 2 moteurs Bristol "Hercules" XVII de 14 cylindres délivrant une puissance de 1735 ch pour une vitesse estimée de 528 km / h. Le 28 août 1942, la maquette du nouvel avion a été présentée aux représentants du Air Ministry. Les responsables ont d'abord élaborer une fiche technique sous le code S.7 / 42, changé par la suite en H.7 / 42. Dans sa version finale, daté du 13 novembre 1942, le nouvel avion devait atteindre une vitesse maximale de 556 km / h à basse altitude avec une autonomie de 2 778 km, ce qui permet son utilisation non seulement en mer du Nord et de la Méditerranée, mais aussi au-dessus du Pacifique. Une autre exigence importante était la capacité de gagner une altitude de 1 500 m sur un seul moteur et d'effectuer un long vol à cette altitude toujours sur un seul moteur. Exigence supplémentaire en cas d'avarie lors d'un raid l'avion devait revenir avec un moteur «hors service». Il a fallu un peu plus d'un mois pour finaliser le projet conformément à la fiche programme et le 16 décembre 1942, le projet est soumis au ministère de l'aviation. L'avion se présente avec les ailes du Beaufighter avec ses moteurs décalés de 25 cm vers l'avant, mais il possède un nouveau fuselage. La dérive est comme celle du Beaufighter II possède un stabilisateur monté sur la quille, à une hauteur d'environ 0,5 m au-dessus du fuselage. Comme armement il est équipé de cinq mitrailleuses de 7,7 mm ou 12,7 mm - quatre à l'avant du fuselage et une mobile dans le cockpit pour tirer vers l'arrière. Il peut être équipé d'une torpille Mk.XII de 457 mm pesant 965 kg suspendue sous le fuselage. Le 21 décembre 1942 a approuvé le nom officiel de l'avion - "Brigand"- TF Mk.I. Mais le projet a des problèmes avec sa motorisation car les calculs ont montré que les Hercules XVII ne sont pas en mesure de fournir la vitesse requise. De plus, l'Air Ministry a mis en avant la nécessité d'équiper en plus l'avion d'un radar pour rechercher des cibles de surface, ce radar est basé sur le Airborne Interception radar, Mark VIII. Cela a entraîné une augmentation du poids de l'avion de près d'un quart de tonne et la perte de la capacité de voler sur un seul moteur. Pour sauver le projet, il a fallu en urgence modifier l'avion. Le Brigand reçoit donc une nouvelle aile et des moteurs Bristol Centaurus VII (18 cylindres, 2400 ch) ainsi que une dérive double héritée du bombardier moyen de Buckingham qui est développé en parallèle avec lui. L'armement est renforcé avec quatre canons de 20 mm prévus à l'avant, et une mitrailleuse lourde dans le cockpit. Cette version du «Brigand», qui a reçu la dénomination Model 164, a été reconnue comme prometteuse et, en avril 1943, le ministère de l'Aviation a commandé quatre prototypes. La construction des prototypes est assez lente. Le premier d'entre eux (MX988) n'a décollé de l'aérodrome de Filton

que le 4 décembre 1944. Il était piloté par le pilote en chef de la société de Bristol, Cyril F. Yuvins. Bientôt, les trois autres prototypes - MX991, MX994 et TX374 ont décollé à leur tour. Les tests furent bons et la vitesse maximale de 576 km / h a été atteinte à une altitude de 4175 m. L'avion avait une autonomie de 3380 km et 4460 kms avec les réservoirs auxiliaires. La production commence avec l'utilisation de certains gabarits et de l'outillage des avions de Buckingham. L'avion semble avoir un avenir prometteur mais la fin prochaine de la guerre remet en question l'avenir du programme et la mise en service d'une nouvelle machine. Au final, une décision a été prise sur une production à petite série afin d'utiliser les stocks et les composants et de préserver au moins partiellement les capacités de production de Bristol. La modification de l'avion en série TF.Mk.I n'est apparue que dans la seconde moitié de 1946, et ils n'en fut construit qu'une douzaine. Par la suite, la mission de cet avion a été redéfini et il est passé de bombardier-torpilleur en bombardier "colonial", conçu pour une opération au Moyen-Orient et en Extrême-Orient. Les unités de la RAF déployées dans les colonies avaient besoin d'un nouvel avion dès que possible, car le Mosquito en bois utilisé sous ces latitudes ne tolérait pas très bien le climat avec des températures et l'humidité élevées. La nouvelle version, qui a reçu la désignation "Brigand" V. Mk.1, ne diffère de son prédécesseur que par des changements mineurs. En particulier, les concepteurs grâce à une nouvelle verrière ont facilité l'évacuation en urgence de l'avion. En raison de l'absence d'ennemi aérien dans les zones de combat, l'installation défensive de mitrailleuses a été supprimée. Les modifications vont porter aussi sur les systèmes d'emport des armes qui vont permettre l'emport de bombes au lieu de torpilles. Sous le fuselage, quatre porte-bombes et de pods pour huit RP 60 lb sont apparus sous l'aile. « RetourPartager sur FacebookPartager sur TwitterImprimer cette page Royaume Uni Aviation Bristol Brigand Article écrit par : Claude Balmeffre Mis en ligne le 22/03/2020 à 23:11:35

Bristol Brigand Dans l'histoire de l'équipement militaire, des véhicules, armes et avions sont apparus en retard, et ont raté leur temps et, par conséquent, sont restés au stade expérimental ou ont trouvé une utilisation confidentielle. Un exemple typique est le bombardier bimoteur Brigand de Bristol. Cet avion est le dernier chaînon du développement de la ligne lancée par le célèbre Beaufort et qui s'est poursuivie par le Beaufighter. N'étant pas prêt pour les dernières batailles de la Seconde Guerre mondiale, le Brigand n'a pas acquis la renommée de ses prédécesseurs mais néanmoins, ce modèle d'avion est intéressant et mérite l'attention.

Historique L'avion d'attaque Beaufighter, qui a été utilisé avec succès dans divers théâtres militaires, présente néanmoins un certain nombre d'inconvénients: tout d'abord, son équipage limité à deux membres. Le deuxième membre d'équipage était surchargé, remplissant les fonctions de navigateur, d'opérateur de radar et d'opérateur de radar. De plus, au milieu de 1942, les militaires n'étaient plus satisfaits par la vitesse de l'avion et de son autonomie. En conséquence, il a été décidé de mettre au point un nouvel avion pour le Coastal Command. La direction de la Bristol Aeroplane Company, souhaitant conserver la niche occupée par son avion précédent, propose un projet d'avion qui est un développement de Beaufighter. Il était prévu de redessiner le fuselage, afin de pouvoir augmenter l'équipage à trois personnes, et également d'améliorer l'aérodynamisme des nacelles. Sa motorisation était prévue avec 2 moteurs Bristol "Hercules" XVII de 14 cylindres délivrant une puissance de 1735 ch pour une vitesse estimée de 528 km / h. Le 28 août 1942, la maquette du nouvel avion a été présentée aux représentants du Air Ministry. Les responsables ont d'abord élaboré une fiche technique sous le code S.7 / 42, changé par la suite en H.7 / 42. Dans sa version finale, daté du 13 novembre 1942, le nouvel avion devait atteindre une vitesse maximale de 556 km / h à basse altitude avec une autonomie de 2 778 km, ce qui permet son utilisation non seulement en mer du Nord et de la Méditerranée, mais aussi au-dessus du Pacifique. Une autre exigence importante était la capacité de gagner une altitude de 1 500 m sur un seul moteur et d'effectuer un long vol à cette altitude toujours sur un seul moteur. Exigence supplémentaire en cas d'avarie lors d'un raid

l'avion devait revenir avec un moteur «hors service» Il a fallu un peu plus d'un mois pour finaliser le projet conformément à la fiche programme et le 16 décembre 1942, le projet est soumis au ministère de l'aviation. L'avion se présente avec les ailes du Beaufighter avec ses moteurs décalés de 25 cm vers l'avant, mais il possède un nouveau fuselage. La dérive est comme celle du Beaufighter Il possède un stabilisateur monté sur la quille, à une hauteur d'environ 0,5 m au-dessus du fuselage. Comme armement il est équipé de cinq mitrailleuses de 7,7 mm ou 12,7 mm - quatre à l'avant du fuselage et une mobile dans le cockpit pour tirer vers l'arrière Il peut être équipé d'une torpille Mk.XII de 457 mm pesant 965 kg suspendue sous le fuselage Le 21 décembre 1942 a approuvé le nom officiel de l'avion - "Brigand"- TF Mk.I. Mais le projet a des problèmes avec sa motorisation car les calculs ont montré que les Hercules XVII ne sont pas en mesure de fournir la vitesse requise De plus, l'Air Ministry a mis en avant la nécessité d'équiper en plus l'avion d'un radar pour rechercher des cibles de surface, ce radar est basé sur le Airborne Interception radar, Mark VIII . Cela a entraîné une augmentation du poids de l'avion de près d'un quart de tonne et la perte de la capacité de voler sur un seul moteur.Pour sauver le projet, il a fallu en urgence modifier l'avion Mosquito Le Brigand reçoit donc une nouvelle aile et des moteurs Bristol Centaurus VII (18 cylindres, 2400 ch) ainsi que une dérive double héritée du bombardier moyen de Buckingham qui est développé en parallèle avec lui L'armement est renforcé avec quatre canons de 20 mm prévus à l'avant, et une mitrailleuse lourde dans le cockpit. Cette version du «Brigand», qui a reçu la dénomination Model 164, a été reconnue comme prometteuse et, en avril 1943, le ministère de l'Aviation a commandé quatre prototypes. La construction des prototypes est assez lente. Le premier d'entre eux (MX988) n'a décollé de l'aérodrome de Filton que le 4 décembre 1944. Il était piloté par le pilote en chef de la société de Bristol, Cyril F. Yuvins. Bientôt, les trois autres prototypes - MX991, MX994 et TX374 ont décollé à leur tour. Les tests furent bons et la vitesse maximale de 576 km / h a été atteinte à une altitude de 4175 m L'avion avait une autonomie de 3380 km et 4460 kms avec les réservoirs auxiliaires la production commence avec l'utilisation de certains gabarits et de l'outillage des avions de Buckingham L'avion semble avoir un avenir prometteur mais la fin prochaine de la guerre remet en question l'avenir du programme et la mise en service d'une nouvelle machine Au final, une décision a été prise sur une production à petite série afin d'utiliser les stocks et les composants et de préserver au moins partiellement les capacités de production de Bristol. La modification de l'avion en série TF.Mk.I n'est apparue que dans la seconde moitié de 1946, et ils n'en fut construit qu'une douzaine. Par la suite, la mission de cet avion a été redéfini et il est passé de bombardier-torpilleur en bombardier "colonial", conçu pour une opération au Moyen-Orient et en Extrême-Orient. Les unités de la RAF déployées dans les colonies avaient besoin d'un nouvel avion dès que possible, car le Mosquito en bois utilisé sous ces latitudes ne tolérait pas très bien le climat avec des températures et l'humidité élevées. La nouvelle version, qui a reçu la désignation "Brigand" V. Mk.1, ne diffère de son prédécesseur que par des changements mineurs En particulier, les concepteurs grâce à une nouvelle verrière on facilite l'évacuation en urgence de l'avion. En raison de l'absence d'ennemi aérien dans les zones de combat l'installation défensive de mitrailleuses a été supprimée. Les modifications vont porter aussi sur les systèmes d'emport des armes qui vont permettre l'emport de bombes au lieu de torpilles Sous le fuselage, quatre porte-bombes et de pods pour huit RP 60 lb sont apparus sous l'aile. Au total, dans la période 1947-49 104 bombardiers de ce type ont été construits. Au printemps de 1948, la troisième modification du "Brigand" est apparue c'est une avion de reconnaissance météo non armé le Mk 3. Cette machine reçoit des réservoirs de carburant supplémentaires, des dispositifs anti givrage ainsi qu'un ensemble d'instruments météorologiques. Dans les années 1948-49. 16 d'entre eux ont été construits. En 1948, les tests ont commencé sur le Brigand T MK.4 -qui doit être un avion école pour pour former les opérateurs radar. L'avion n'avait pas d'armement et une antenne

radar est placée dans le carénage avant. L'arrière de la verrière est rendue opaque. Le prototype a été converti à partir du bombardier HRH798, et au total, en décembre 1951, 33 exemplaires ont été modifiés en Mk.1. De plus, en février-octobre 1951, Bristol a construit neuf nouveaux T Mk.4. La dernière version du Brigand était T Mk.5. qui est un avion d'alerte radar avancé avec une antenne plus grande ce qui a contraint le concepteur à changer la forme et la taille du carénage avant. 23 TMk4 furent convertis mais par la suite plusieurs avions ont été remis au standard bombardier, En raison de leur petit nombre, les Brigand TF Mk.I ont été utilisés exclusivement dans des centres d'essai (on pense aux 36e et 42e Squadron du Coastal Command mais cela n'a pas été confirmé). A Gosport, ils ont été utilisés pour tester des torpilles, et à Torney et Ballycelli pour tester des missiles. En 1949, le Brigand RH748 est remis à la société Folland, qui l'utilise pour tester une catapulte à vapeur conçue pour les nouveaux porte-avions britanniques. L'avion a reçu un revêtement renforcé, ainsi que des kits d'éjection. Pour augmenter le poids au décollage, des ballasts remplis d'eau ont été utilisés. En 1950, Bristol prépare le Brigand pour le RH745 afin de tester les moteurs Centaurus-633 destinés à l'aviation civile britannique. Mais bientôt, il est décidé d'utiliser le Proteus TVD aussi le programme de test a été interrompu. Deux avions TF Mk.I ont été perdus. Le RH744 s'est écrasé au décollage le 1er octobre 1946 à Farnborough et le 19 juillet 1947 à Boscombe Down, le RH742 s'écrase et tue les deux membres de l'équipage C'est le Brigand RH763 a été le longtemps utilisé et cela jusqu'en 1959, Il fut utilisé à Boscombe Down dans le programme de test pour les boosters de lancement. Le Brigand en Unités La première unité de la RAF à recevoir des Brigands MK.1 fut le 228th ATC Squadron d'entraînement au combat stationné à Leamington. En août-septembre 1948, cette unité a reçu neuf afin de commencer le recyclage des équipages. Comme d'habitude, le développement de nouveaux avions s'est accompagné d'accidents Le premier avion s'est écrasé le 14 octobre, lorsque son pilote a fait une erreur en s'approchant avec un moteur en panne Pendant environ deux ans, le 228th ATC Squadron a formé des pilotes de bombardiers et, en juillet 1950, il a été rééquipé de Brigand T Mk.4 et réorienté pour former des opérateurs radar pour les chasseurs de nuit.

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/brigan_1.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/brigan_1.htm)

