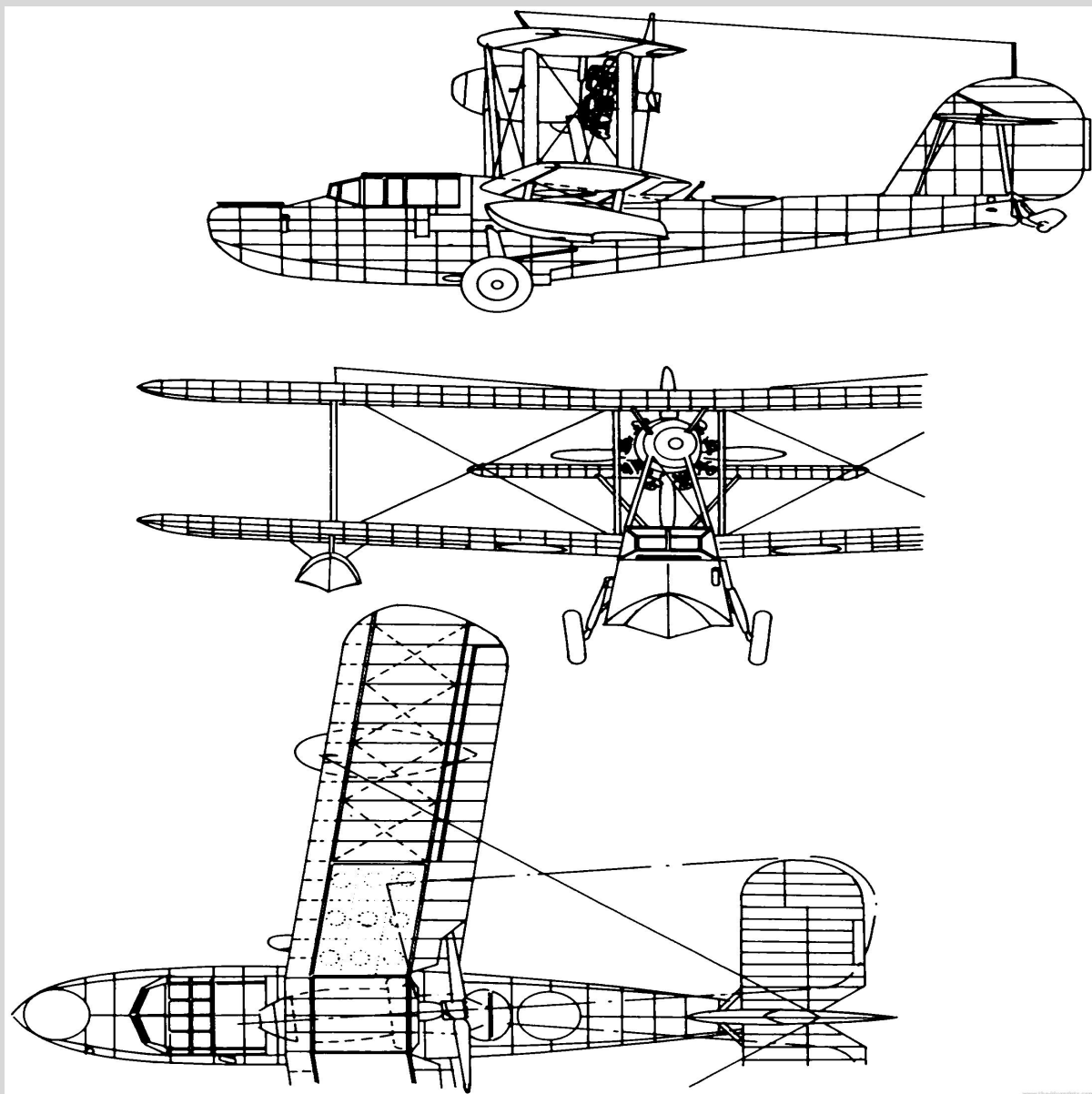


Nom de l'avion : Supermarine Walrus Mk I

Type d'avion : Hydravion de reconnaissance et de réglage d'artillerie monomoteur

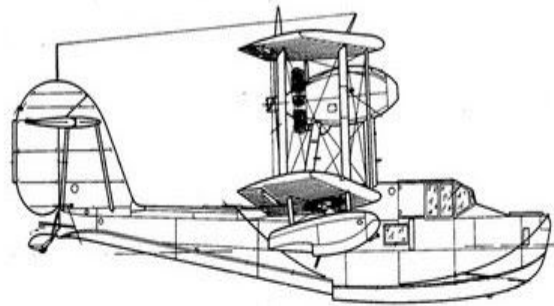


# **MOTORISATION**

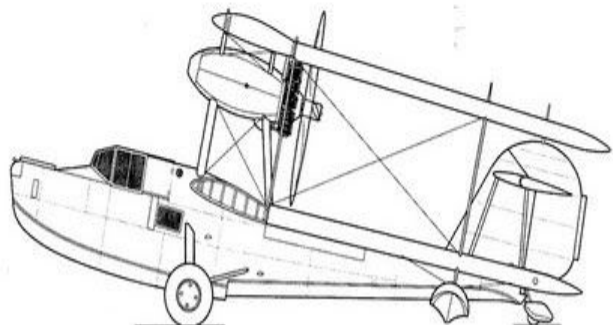
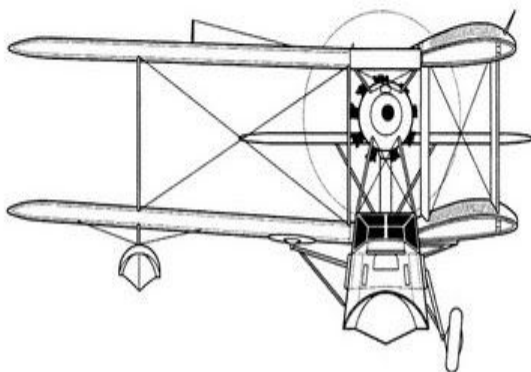
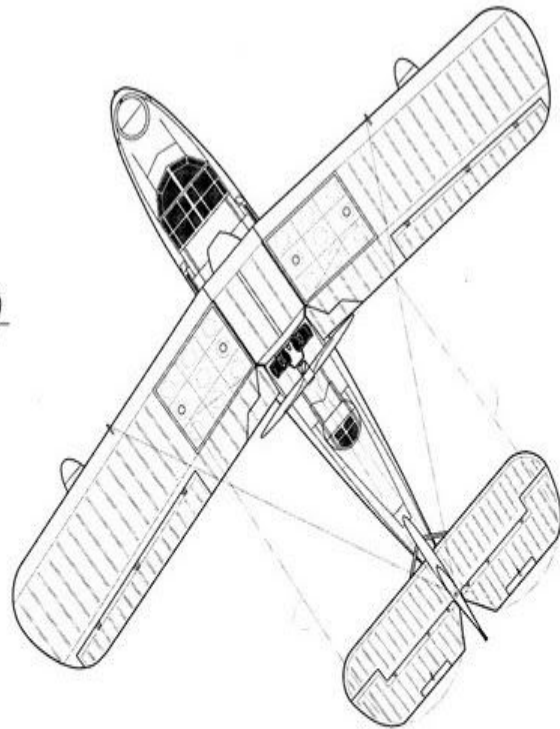
**Bristol Pegasus VI**

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

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



**Walrus Mk. I**



## **ARMEMENT**

1 mitrailleuse Vickers K de 7,7 mm en proue

1 ou 2 mitrailleuses Vickers K de 7,7 mm en position ventrale

270 kg de bombes



## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 215 km/h à 1450 m

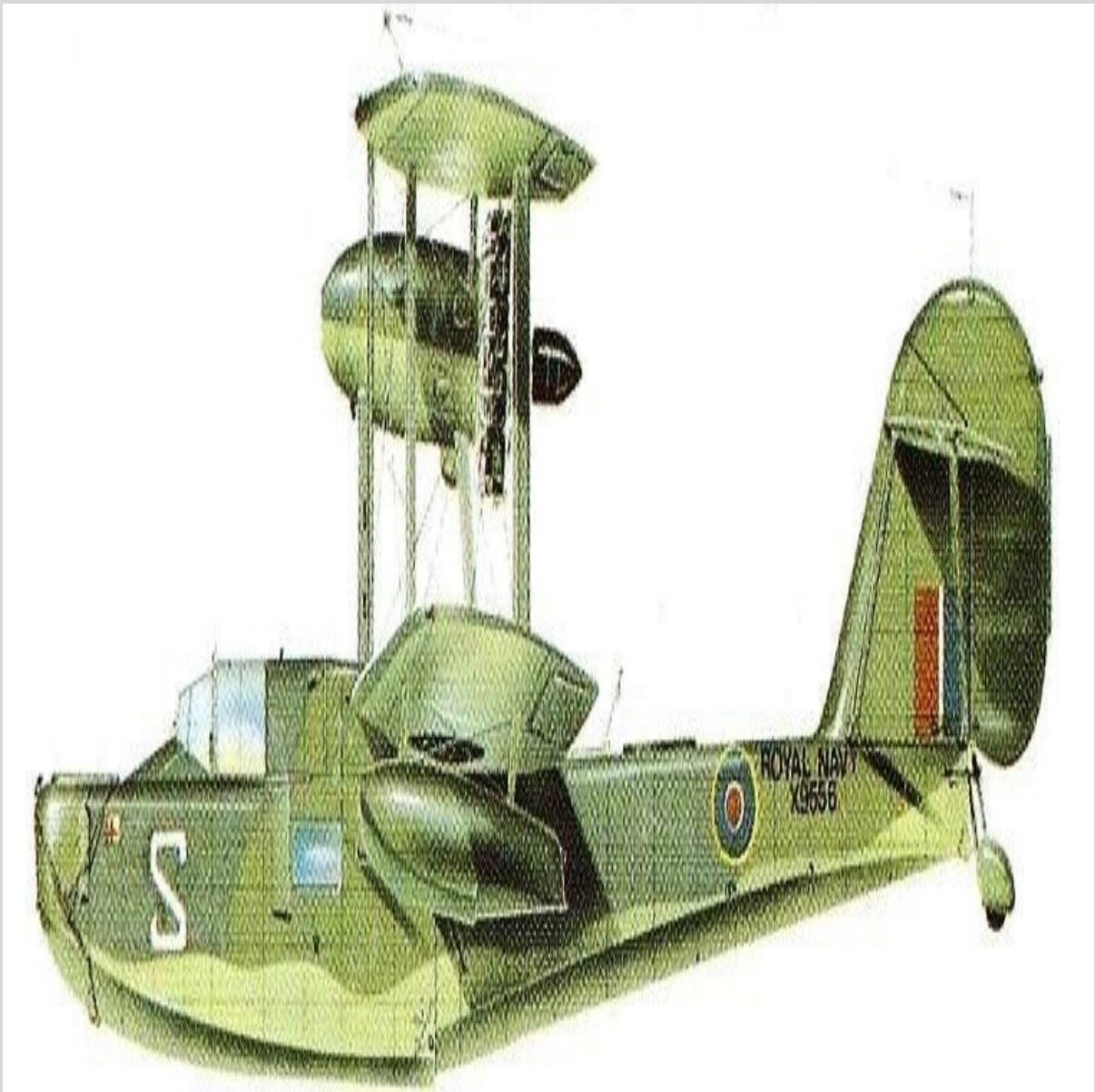
Plafond pratique= 5210 m

Rayon action= 965 km



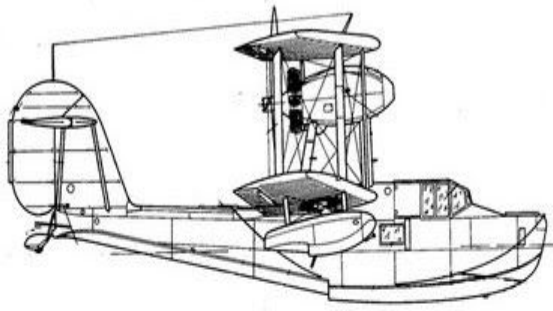
## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,95 m	11,45 m	4,65 m	56,65 m <sup>2</sup>

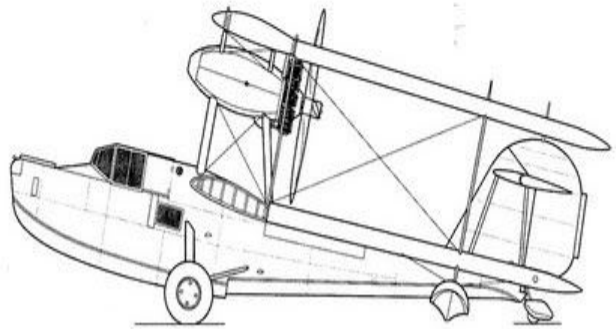
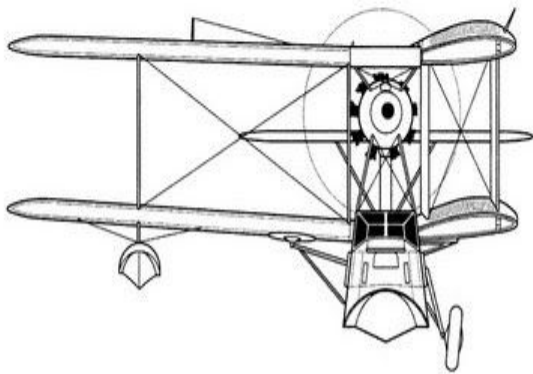
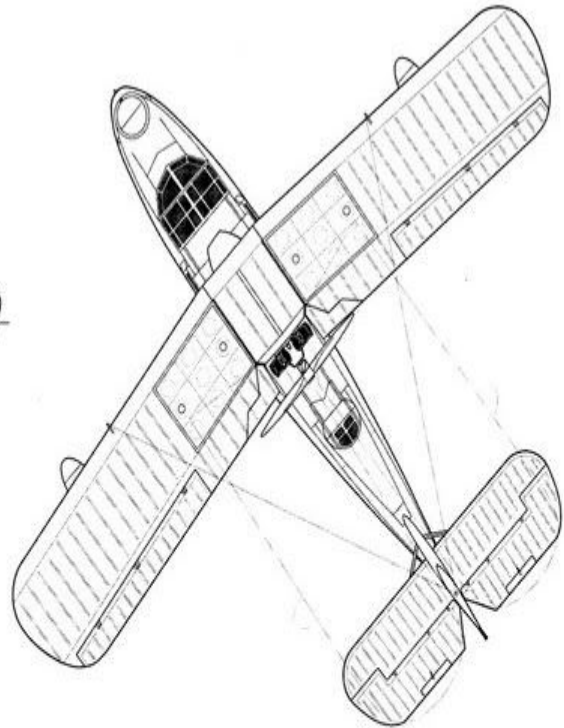


## MASSES

Vide	Charge	Maximale
2225 kg	0 kg	3265 kg



**Walrus Mk. I**





## HISTOIRE

Fin 1931, la Royal Australian Navy fit savoir à l'avionneur Supermarine qu'elle recherchait un nouvel hydravion de recherche et de sauvetage issu de l'appareil polyvalent Seagull Mk III, un hydravion très répandu à cette époque dans les petites compagnies aériennes du Commonwealth. L'avionneur conçut donc le Seagull Mk V, un appareil résolument nouveau par rapport à son prédécesseur, qui avait pour principale caractéristique d'être un hydravion de combat non armé. Le Seagull Mk V effectua son premier vol le 21 juin 1933 devant plusieurs représentants australiens, mais également des membres de la Royal Air Force et de la Fleet Air Arm. Une vingtaine fut commandée par l'aéronavale australienne. Les Seagull Mk V étaient prévus pour pouvoir être catapultés depuis des navires de guerre et certains furent donc affectés auprès du HMAS Australia et du HMAS Sydney. Mais rapidement l'appareil attira l'attention des Britanniques. La Royal Navy commanda un exemplaire qui fut assemblé par une équipe de Westland au sein du Marine Aircraft Experimental Establishment (MAEE) à Felixstowe. Cet appareil reçut la désignation de Seagull Mk VI. Il se différenciait du Seagull Mk V par sa mitrailleuse Lewis montée sur anneau circulaire dans le nez. L'appareil effectua son premier vol le 29 juillet 1933. Bien que supérieur à son homologue australien il n'arriva pas à convaincre pleinement les responsables de la Fleet Air Arm, si bien que Supermarine décida de modifier en profondeur l'appareil. Afin de légitimer ces modifications, le constructeur demanda à l'Air Ministry d'émettre une spécification. Ceci fut fait avec la 2/35 qui datait de mai 1935. Elle précisait que l'appareil devait être un amphibie catapultable et non un simple hydravion. Par cette spécification l'Air Ministry mettait également fin au programme du Seagull Mk VI pour les Britanniques. Supermarine chargea l'ingénieur Reginald Mitchell, le futur concepteur du Spitfire, de transformer le Seagull Mk VI en amphibie de spotting et de sauvetage en mer. Le nouvel appareil reçut la désignation de Walrus. L'appareil fut finalement assemblé assez rapidement, si bien que le premier prototype fut livré au MAEE en mars 1936. Le Walrus se présentait sous la forme d'un amphibie à coque biplan quadriplace disposant de deux flotteurs additionnels sous l'intrados du plan inférieur. L'appareil disposait également d'un train d'atterrissage tricycle dont les deux roues avant s'escamotaient sous l'aile inférieure par un astucieux système hydraulique. Une roulette de queue carénée avait été installée à l'arrière de l'appareil. L'empennage disposait d'un plan horizontal placé très haut et haubané. Le Supermarine Walrus était mû par un unique moteur en étoile Bristol Pegasus Mk IIA disposant d'une hélice propulsive. Son armement se composait de deux tourelles mobiles de mitrailleuses à l'air libre en position avant et centrale de l'appareil ; mais aussi d'une charge de bombes ou de mines anti sous-marins pour une masse d'environ 350 kg placée sur deux pylônes d'intrados de voilure. Une première commande fut passée pour 287 exemplaires sous la désignation de Supermarine Walrus Mk I. Ces appareils entrèrent en service principalement dans la Fleet Air Arm, dans la Royal New Zealand Air Force, et dans l'Irish Air Corps. En juin 1938, quelques semaines après le premier vol du Supermarine Spitfire Mk I, les responsables de Supermarine décidèrent de transférer la production du Walrus auprès de Saunders Roe, spécialiste des hydravions commerciaux de cette époque. Toutefois quelques ingénieurs et designers de Supermarine continuèrent à travailler sur le Supermarine Walrus. Ils développèrent à partir de 1939, une version renforcée, dotée d'un nouveau propulseur, et avec un armement revu. Un total de 453 de ces machines fut construit, principalement pour les besoins de la Fleet Air Arm, de la Royal Australian Air Force, et de la Royal Air Force. Le Supermarine Walrus fut construit jusqu'en septembre 1944. Lors de la Seconde Guerre Mondiale, les Walrus volèrent un peu partout dans le monde, et notamment à Freetown en Sierra Leone où les amphibies du Squadron 710 de la Fleet Air Arm mirent à mal le ravitaillement des forces de Vichy et des navires de la Kriegsmarine naviguant dans la région. Les Supermarine Walrus du Squadron 710

emportaient notamment des bombes incendiaires, mais remplissaient également des missions de reconnaissance à vue le long de la frontière entre la Sierra Leone et l'Afrique Occidentale Française, alors sous le contrôle des troupes vichystes . Mais surtout, le Supermarine Walrus s'est taillé une réputation hors du commun durant le conflit dans la recherche et le sauvetage de pilotes tombés en mer ou de navires heurtés par des mines ennemis . L'une des particularités du Supermarine Walrus était sa facilité à amerrir dans des zones infestées de mines . Rien qu'au sein du Squadron 277 de la RAF, les Supermarine Walrus sauvèrent 598 personnes entre janvier 1940 et août 1945, souvent sous le feu de troupes ennemies ou encore par mauvais temps . Les Supermarine Walrus ont rempli des missions de reconnaissance à vue, de spotting, durant toute la guerre, aussi bien en Manche, que dans l'Atlantique Nord, voire même en Méditerranée et dans les Caraïbes . Plus de 120 Supermarine Walrus furent embarqués sur des navires de guerre afin de servir d'appareils catapultés . Dans ces cas particuliers, les Supermarine Walrus remplissaient également des missions de liaison ou de transport de courrier, mais de manière très exceptionnelle. A partir de 1944, les Supermarine Walrus ont commencés à laisser leur place aux Supermarine Sea Otter ASR.II et aux Consolidated PBY-2 Catalina pour les missions de spotting et de sauvetage en mer. Avec plus de 700 exemplaires construits, sans compter les Seagull Mk V australiens, le Walrus est un des amphibies les plus importants en service dans les forces alliées. Les derniers Supermarine Walrus furent retirés du service dans la Fleet Air Arm en 1950, ils servaient alors à l'entrainement des équipages et pilotes appelés à voler sur hydravions et amphibie. Après-guerre, le Brésil, le Canada, les Pays-Bas, et la Turquie ont utilisé quelques Supermarine Walrus provenant des surplus de la RAF .

## 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://orange.fr/angleter/angleter.htm)



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

[orange.fr/angleter/walrus\\_1.htm](http://orange.fr/angleter/walrus_1.htm)

