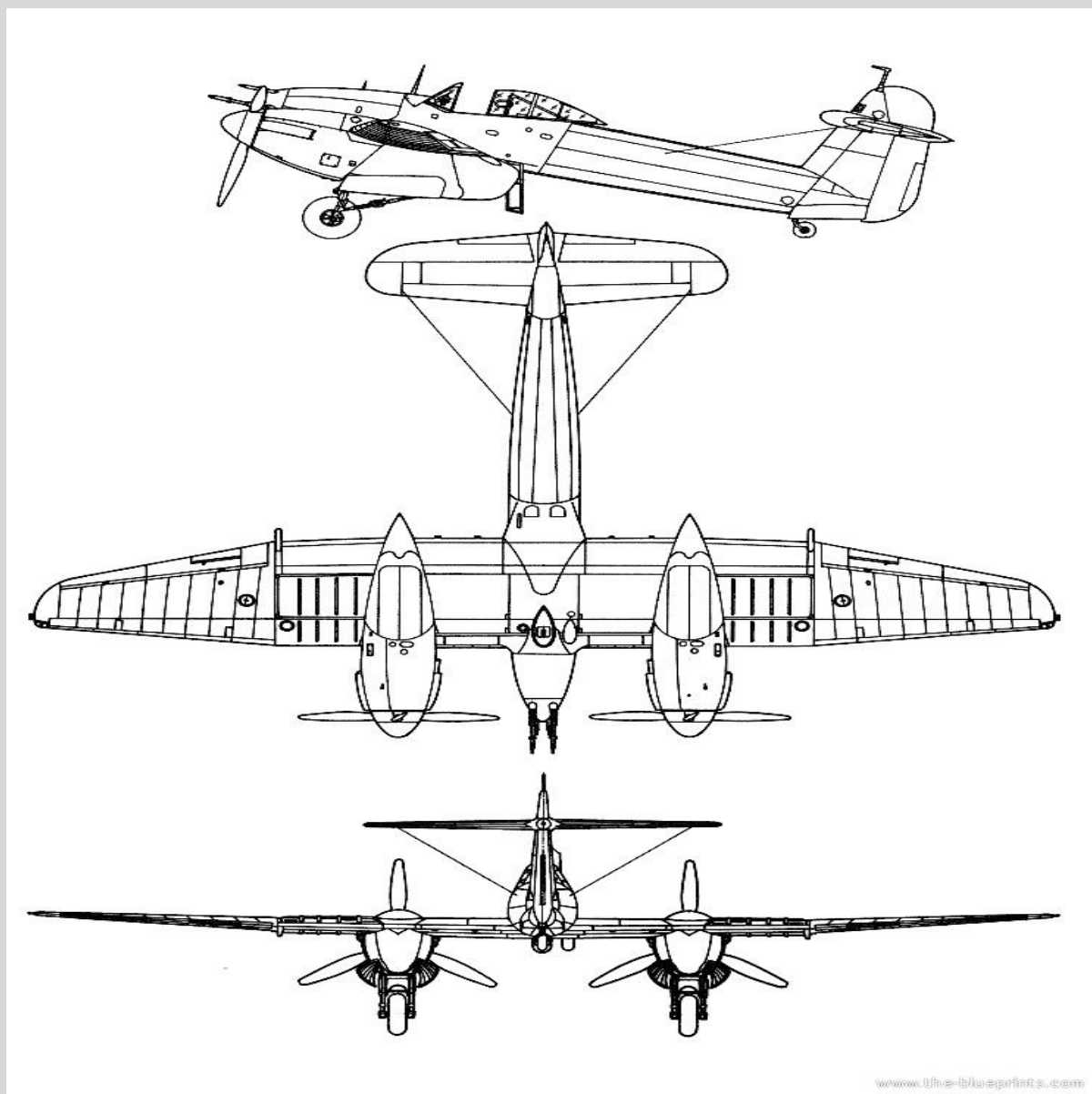


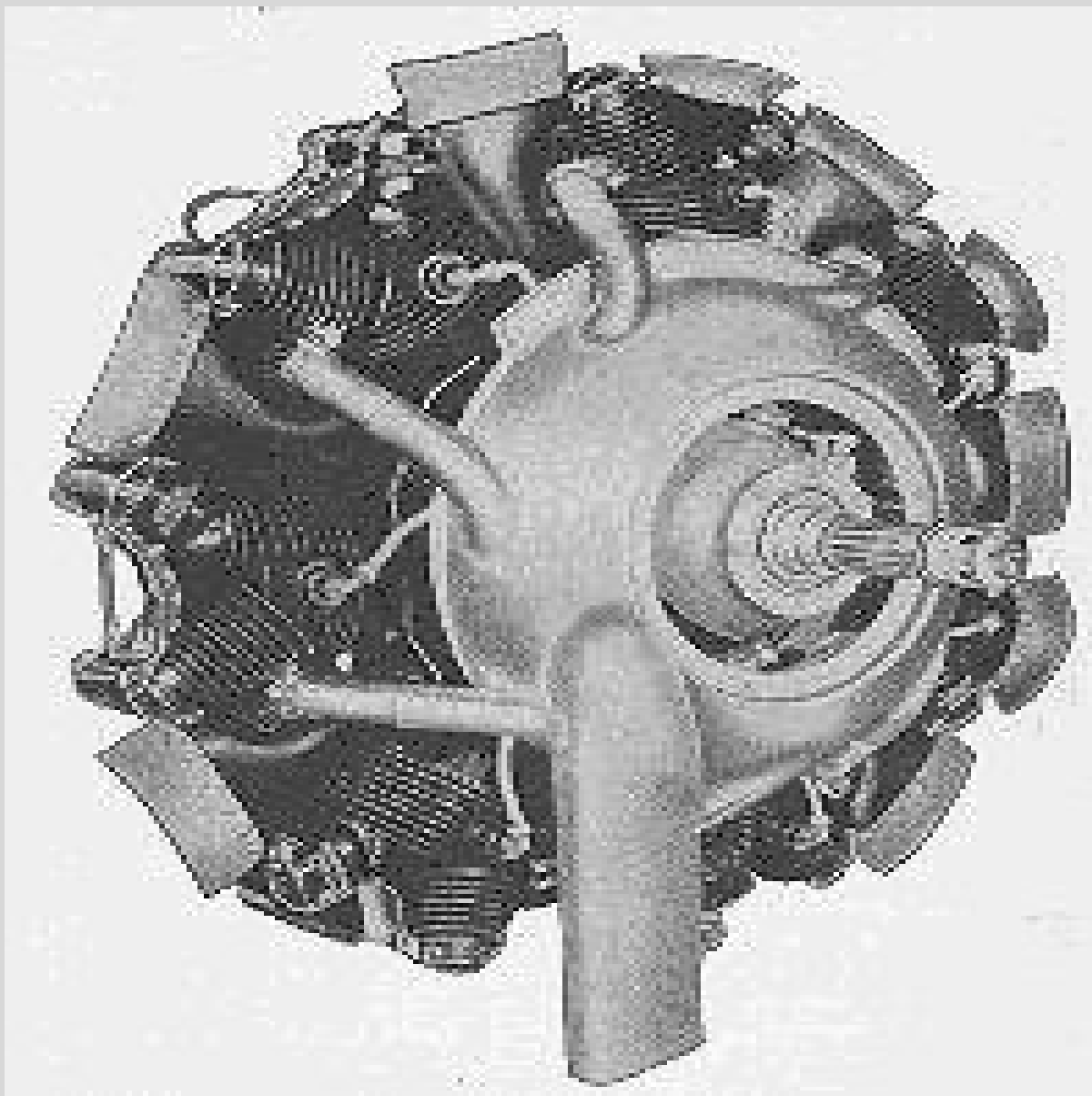
Nom de l'avion : Westland Whirlind Mk IA

Type d'avion : Chasseur-bombardier diurne monomoteur biplace



MOTORISATION

Rolls-Royce Peregrine I



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

4 canons Hispano-suiza Mk I de 20 mm nasaux avec 60 coups

455 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= lisse: 580 km/h - avec bombe: 435 km/h

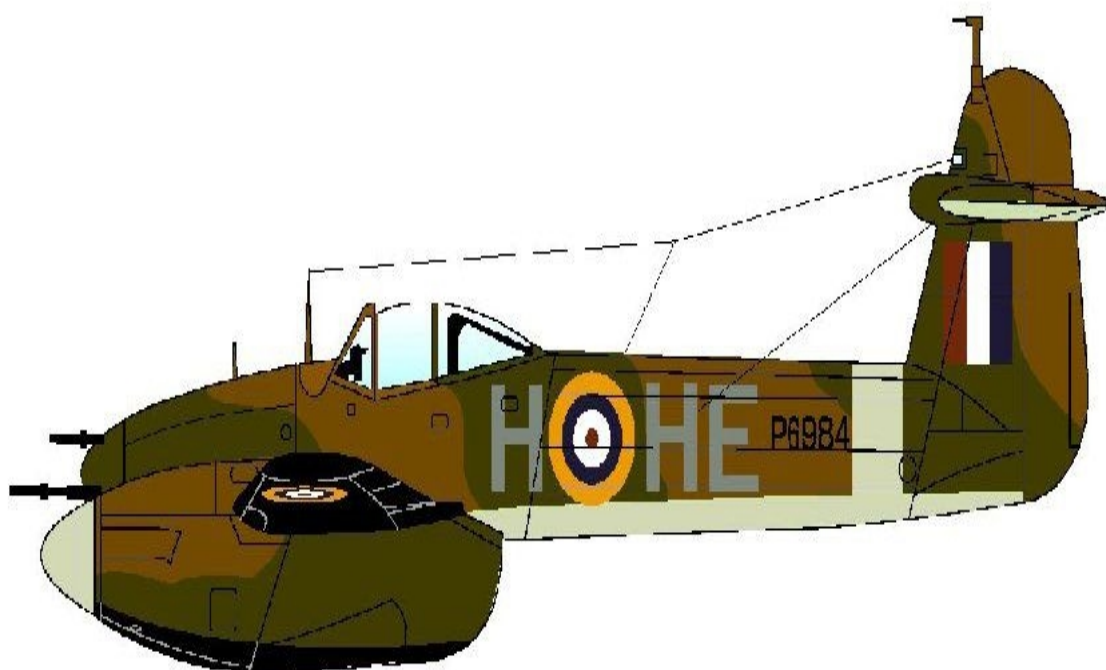
Vitesse ascension= 915 m/mn

Plafond pratique= 9145 m

Rayon action= 1290 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,70 m	10,0 m	3,50 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3770 kg	0 kg	5160 kg

HISTOIRE

Le milieu des années 1930 fut marqué par les effets de la crise économique débutée en 1929. Les industries d'armement souffrirent de la baisse des budgets militaires, ce qui put parfois retarder la modernisation des forces armées de certains pays. Mais la perspective de plus en plus proche d'un nouveau conflit en Europe et la nécessité de remplacer les matériels les plus anciens eut aussi un effet positif, notamment au Royaume-Uni. A cette époque, il apparut évident que les avions biplans arrivaient au bout de leurs possibilités. Des recherches furent lancées pour développer des concepts monoplans, agiles et rapides. L'emport de canons sur les nouveaux chasseurs était une idée très séduisante, mais elle s'avéra problématique. Ces armes alourdisaient les avions et réduisaient leur autonomie, en réduisant la place accordée aux réservoirs de carburant. C'est à ce moment-là qu'apparut un nouveau concept : celui des chasseurs multimoteurs, qui devait rencontrer un succès équivalent, notamment en Allemagne et aux Etats-Unis. En 1935, le ministère de l'Air britannique publia la note F.37/35, demandant aux constructeurs britanniques de concevoir un chasseur tout-temps, armé de quatre canons. Cinq entreprises répondirent à cet appel d'offres : Boulton Paul, Bristol, Hawker, Supermarine et Westland. Cette dernière fut la seule à proposer un appareil véritablement satisfaisant. Deux prototypes furent officiellement commandés au printemps 1937, sous la désignation Westland P.9. Le premier de ces prototypes effectua son premier vol le 11 octobre 1938. Ces importants délais s'expliquaient notamment par les graves difficultés rencontrées par le constructeur désigné pour les moteurs, Rolls-Royce. Au début de l'année 1939, près de 400 exemplaires furent officiellement commandés par le gouvernement britannique. Il fallut encore plus d'un an pour que les premiers Whirlwind de série parviennent aux unités de la RAF. Cela devait contribuer de manière très négative à la carrière du Westland Whirlwind. Le Whirlwind était un appareil monoplane bimoteur, de construction entièrement métallique. Le fuselage monocoque, couvert de feuilles de magnésium, avait la forme d'un long tube. Les ailes droites étaient montées en position basse, en avant du cockpit, chacune supportant l'un des moteurs. La dérive comportait un empennage unique, placé en position haute. Le train d'atterrissage se constituait de deux jambes principales, s'escamotant dans les nacelles des moteurs et d'une roulette de queue. Le pilote prenait place dans un cockpit couvert d'une verrière arrondie, offrant un excellent champ de vision sur tous les côtés. L'aérodynamique avait été très soignée : les moteurs étaient intégrés à deux nacelles de forme allongée, en avant du cockpit. Ces moteurs, des Rolls-Royce Peregrine, entraînaient chacun une hélice métallique tripale. Ils assuraient des performances plus que convenables à l'appareil. Toutefois, ils manquaient cruellement de fiabilité et souffrirent de très nombreuses pannes durant le service actif du Whirlwind. L'atout majeur du Westland Whirlwind était son armement, constitué de quatre canons de calibre 20 mm, tous installés dans le nez. Deux bombes de 225 kg pouvaient en outre être montées sous la voilure. La carrière du Whirlwind fut malheureusement plus brève que ce qu'avaient escompté les ingénieurs de Westland. Les problèmes de moteur, la nécessité de disposer de pistes à revêtement en dur pour utiliser convenablement l'appareil, l'arrivée croissante de matériels plus modernes (notamment les nouvelles variantes de Supermarine Spitfire ou le Hawker Typhoon) et les lenteurs de la production conduisirent le gouvernement britannique à stopper la production à la fin de l'année 1941. A cette date, seuls 112 appareils de série avaient été construits. Les derniers exemplaires encore en service furent officiellement rayés des contrôles en janvier 1944. Un unique exemplaire fut livré aux Etats-Unis, pour des essais. Seuls deux squadrons de la RAF furent équipés de Whirlwind : les squadrons 263 (à l'automne 1941) puis 137 (à l'automne 1940). Ces unités furent engagées d'abord contre les chasseurs allemands : plusieurs Messerschmitt Me 109 furent ainsi descendus, souvent surpris par les quatre canons du Whirlwind. Par la suite, les bonnes performances du Whirlwind à

basse altitude incitèrent les officiers de la RAF à les engager dans des missions d'attaque au sol. De nombreux raids furent menés sur le continent, notamment contre des infrastructures ferroviaires et les locomotives allemandes, contre lesquelles obus de 20 mm se révélèrent très efficaces. Les Whirlwind participèrent aussi aux attaques contre les navires allemands dans la Manche. Pierre Clostermann évoque par exemple la participation des appareils du squadron 137 contre le cargo allemand Münsterland, à Cherbourg, en octobre et novembre 1943. Premier vol: 11 Octobre 1938 Mise en service: Juin 1940 Fin livraison: Décembre 1941

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/whirl_1a.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/angleter/whirl_1a.htm)

