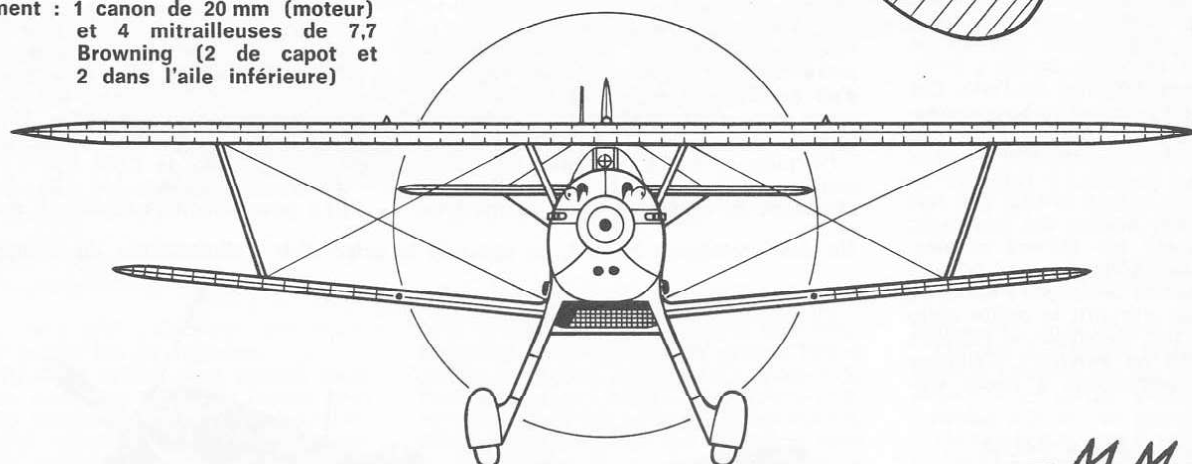


FAIREY FANTOME

Moteur	H.S. 12 Ycrs
Puissance	925 ch
Envergure	10,51 m
Longueur	8,39 m
Hauteur	3,35 m
Poids en charge	1.868 kg
Vitesse maximale à 4.000 m	435 km/h
Vitesse maximale au sol	357 km/h
Vitesse d'atterrissage	96 km/h
Montée à 4.000 m en	5'40"
Autonomie	700 km
Armement : 1 canon de 20 mm (moteur) et 4 mitrailleuses de 7,7 Browning (2 de capot et 2 dans l'aile inférieure)	



MM



FAIREY FANTÔME

LES historiens anglais estiment que le « Fantôme » fut le plus beau chasseur biplan jamais construit. A l'examen il faut reconnaître que cette prétention est parfaitement fondée. D'un point de vue purement esthétique la production industrielle britannique a d'ailleurs, sur le connaisseur, un curieux pouvoir de fascination par son mélange de meilleur et de pire. Les avions, navires ou véhicules anglais sont parfois d'une grande élégance de lignes et souvent d'un aspect brutalement fonctionnel...

Curieuse histoire que celle de ce merveilleux avion : la firme Fairey, par le truchement de sa filiale belge, avait implanté son excellent matériel au sein de la Force Aérienne belge dans les années 30. Aussi, lorsque les chasseurs Fairey « Firefly » se trouvèrent vieillissants et que le gouvernement belge lança un concours pour choisir leur successeur, Fairey, tenant du titre, se mit au travail.

L'ingénieur belge Marcel Lobelle dessina le nouveau chasseur autour du moteur-canon français Hispano-Suiza 12 Ycra, désiré par l'Etat Major de la Force Aérienne, et qu'il avait déjà employé sur le « Fox » VII de cette même aviation. La formule biplane qui avait encore l'agrément de nombreux cadres de l'aviation de chasse, pilotes ou ex-pilotes de « Firefly », fut retenue, néanmoins nous étions en 1935 et il fallait que le biplan de chasse soit excellent pour entrer en lice contre les monoplans. De ces diverses implications naquit le « Fantôme ».

L'avion était construit de la manière classique Fairey : ailes à ossatures métalliques entoilées, fuselage de construction semblable mais revêtu de panneaux métalliques du nez du fuselage jusqu'à l'arrière de l'habitacle. Le radiateur du moteur était parfaitement caréné entre les jambes du train. L'élégance de la voilure sequisplane était encore accusée par les inclinaisons différentes des mâts de voilure et de cabane tant vers l'extérieur que vers l'avant.

Le prototype construit à l'usine de Hayes et marqué F6 fut décollé de Heathrow par le F/L Chris. Staniland, chef pilote, en juin 1935. La vitesse de 435 km/h atteinte aux essais montra la justesse des calculs de M. Lobelle. Sous les marques civiles G-ADIF le « Fantôme », toujours piloté par Staniland, fut présenté en Belgique. Il fut ensuite pris en main par le pilote S.H.G. Trower des Avions Fairey. Malheureusement, le 17 juillet, pendant une présentation à Evère, celui-ci « sonna » par les manœuvres bru-

tales qu'il avait imposé à l'avion ne redressait pas un piqué et s'écrasait. L'avion n'était pas en cause mais, comme presque toujours en pareil cas, la pénible impression causée par le drame « collait » à l'appareil et compromettait sa carrière. Les pièces des trois autres prototypes du « Fantôme » (dont le nom belge devait être « Féroce ») furent acheminées vers la Belgique, afin que l'avion continue à concourir pour la commande de la Force Aérienne. Les délais de l'opération et la victoire prévisible du monoplan mettaient un terme à la carrière belge du « Fantôme ». La Belgique choisissait le « Hurricane » de Hawker et assurait l'interim avec les CR-42 et « Gladiator ».

Fairey, fort néanmoins des résultats obtenus, se tournait alors vers la R.A.F. qui essaya effectivement un des prototypes (L7045) à Martlesham Heath en s'intéressant à l'armement surtout à titre de curiosité, car le monoplan à 8 mitrailleuses était déjà commandé. Les deux autres « Féroce » montés en Belgique furent vendus à l'U.R.S.S., qui les rétrocéda à l'Espagne républicaine. Et « les plus beaux biplans du monde » disparurent dans le ciel de la guerre civile...

Michel MARRAND

