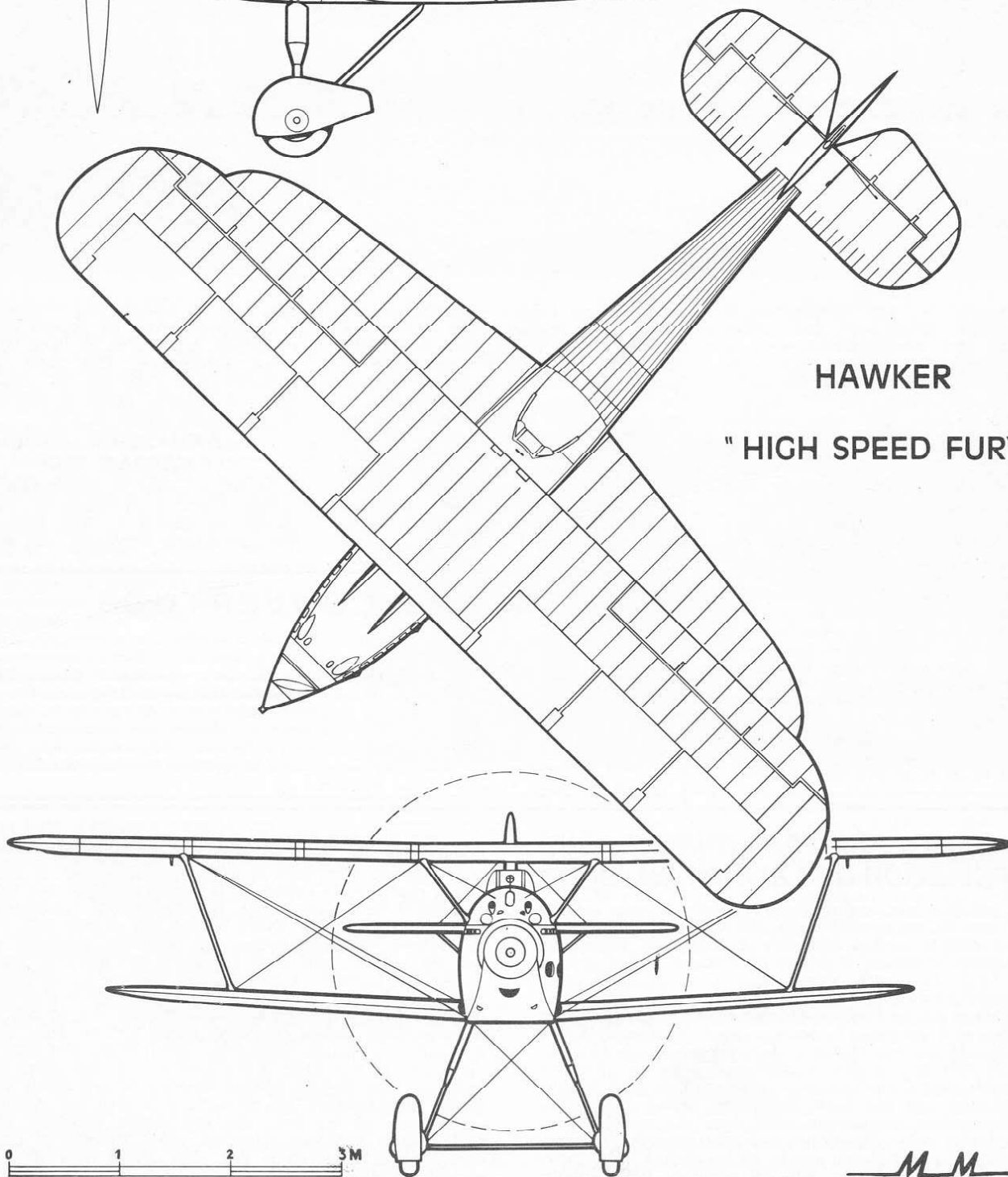


HAWKER
" HIGH SPEED FURY "



0 1 2 3M

MM

les belles bêtes du temps passé



Sans radiateur ventral, le K3586 était le plus élégant des « Fury ». On voit les condenseurs de vapeur du plan supérieur.

HAWKER "HIGH SPEED FURY"

Les chasseurs Bristol « Bulldog » et Hawker « Fury » ont été les témoins, pour la Royal Air Force, de cet âge d'or de l'aviation militaire que l'on peut situer de 1925 à 1937. Pendant cette période volèrent les plus beaux biplans de chasse. Les « Fury » I et II furent les fleurons de cette élégance de 1931 à 1939.

La formule du « Fury » était si réussie que Hawker décida de la prolonger par toutes les améliorations possibles. D'abord le « Intermediate Fury » (G-ABSE) fut expérimenté et servit à défricher la nouvelle version « Fury » II et son moteur « Kestrel » VI. Cela, c'était en 1932.

Puis, le 3 mai 1933, le « High Speed Fury » équipé d'un « Kestrel » S de 600 ch décollait pour le premier d'une série de vols d'expérimentation qui allaient être pendant trois ans un véritable numéro à transformation. L'avion était construit en risque privé mais vite assimilé à la spécification de l'Air Ministry F. 14/32 il porta toujours le sérial K3586. Des modifications avaient été introduites sur la voilure ; l'aile inférieure eut sa surface réduite, le bord de fuite devenant oblique. Puis l'aile supérieure vit son bord d'attaque se plier en flèche et les mâts en N devenir des V, pour la recherche d'une meilleure finesse.

Puis sept moteurs successifs furent essayés, le plus curieux étant le « Goshawk » III de 700 ch, dont le radiateur classique était remplacé par des surfaces d'évaporation montées dans le bord d'attaque du plan supérieur. Ce système de refroidissement fut un des grands échecs de l'industrie de l'époque. Il fut

essayé dans le monde entier avec constamment des résultats médiocres. En fait, on ne put jamais obtenir une fiabilité suffisante du dispositif qui, de plus, avait le défaut d'offrir une large vulnérabilité en combat. Dans l'hypothèse d'une réussite, le mince moteur en ligne débarrassé de la traînée de son radiateur l'aurait définitivement emporté sur le moteur en étoile, de surface frontale plus importante.

Le « High Speed Fury » en essais de ces différentes ailes, moteurs et équipements, accomplit plus de 800 heures de vol. Lorsqu'il fut équipé du moteur « Kestrel » VI, il fut envoyé en essais comparatifs au squadron 43 équipé de « Fury » I, en septembre 1934. Le résultat de cette confrontation fut la commande du « Fury » II équipé de ce moteur de 600 ch, par l'Air Ministry, en 1935. Le dernier état de la machine fut son rôle

de banc d'essais pour le Rolls Royce « Merlin » PV-12 de 790 ch, au milieu de l'année 1936. L'avion avait depuis longtemps retrouvé sa voilure supérieure normale et ses mâts en N. Il faut noter qu'à l'origine, avec sa voilure réduite (8,98 m d'envergure) et les mâts en V, il avait atteint, équipé du « Kestrel » S de 600 ch, 394 km/h à 3.000 m, ce qui n'était pas mal pour 1933.

Les expérimentations menées avec le K3586 entrèrent pour une large part dans le succès du « Fury », cellule réussie et parfaitement apte à recevoir une dizaine de moteurs différents (dont nos Hispano Suiza et Lorraine « Pétrel ») dans la gamme des 500 à 800 ch.

Michel MARRAND

Avec un moteur « Goshawk » III de 695 ch.

Envergure	9,15 m
Longueur	8,14 m
Hauteur	3,15 m
Poids en charge	1.678 kg
Vitesse max. à 5.000 m	377 km/h

Ci-dessous, le K3586 avec la voilure modifiée et les mâts en V, les mâts de cabane style « Fury » I et le radiateur ventral habituel du moteur Rolls Royce « Kestrel » S de 600 ch.

