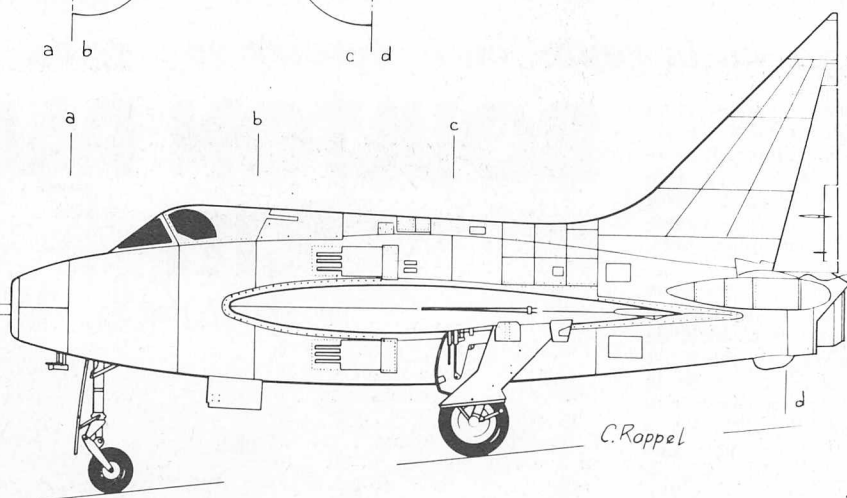
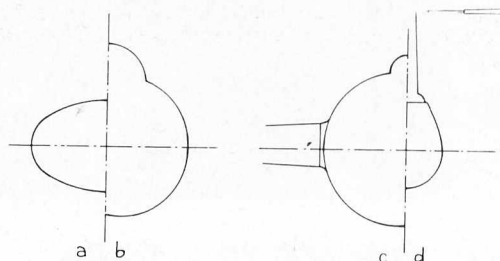


PLAN AU 1/72°

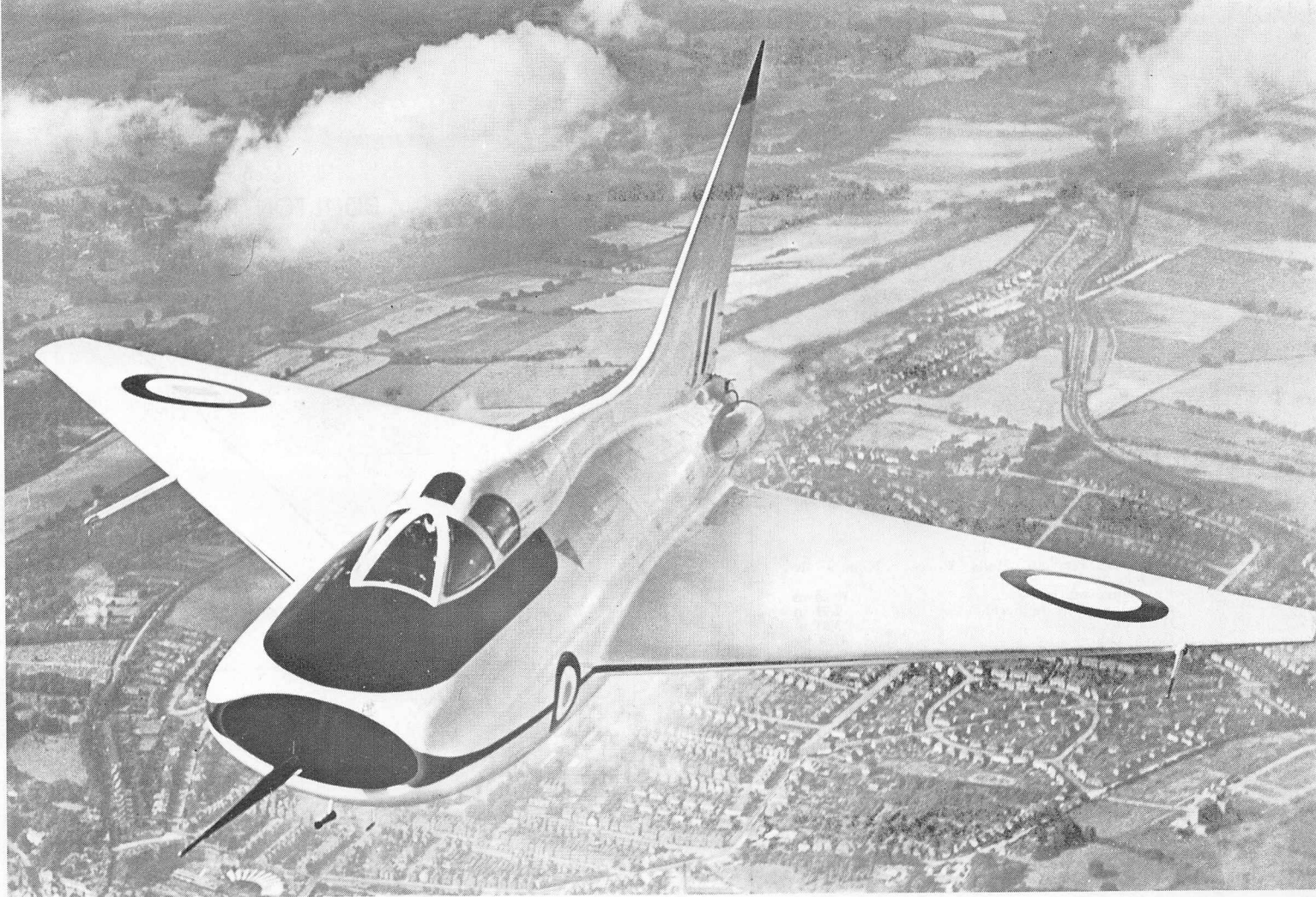
BOULTON PAUL P.IIIa

Avec un réacteur Rolls Royce « Nene » de 2 310 kg/p.

Envergure maximale	10,20 m
Longueur (sans la perche)	7,91 m
Hauteur	3,81 m
Poids vide	4254 kg
Poids en charge	5170 kg
Vitesse maximale au sol	1046 km/h
Vitesse maximale à 10 000 m	1018 km/h
Vitesse ascension. au niveau du sol	2860 m/mn




Ci-dessous, remodelé en P.111a, le VT935 fut présenté au meeting de Farnborough de 1953 après avoir fait son « nouveau » second vol le 2 juillet.



Qui ne vole plus... prend la route, ou le dernier voyage du

BOULTON PAUL P.111

par Alan W. Hall

Avion expérimental parmi les plus significatifs des premières années de la propulsion par réaction en Angleterre, l'industrie aéronautique de ce pays l'utilisa pour des recherches sur le vol des voilures en delta. Le Boulton Paul P. 111a effectua l'année dernière, un périple de 80 km par la route depuis Cranfield, le siège du fameux Collège Aéronautique, dans le Bedfordshire. L'issue du voyage : un nouveau musée érigé par la Midland Aircraft Preservation Society, sur l'aéroport de Coventry situé à Baginton. La police de trois cotés fut mise sur pied de guerre pour escorter le convoi « ultra exceptionnel » et assurer son passage.

Le Boulton-Paul P.111 portant le serial VT935 vola pour la première fois depuis l'Etablissement Expérimental des Avions et Armements de Boscombe Down, le 6 octobre 1950. La même cellule modifiée en P.111a revola trois ans plus tard. C'est celui-ci qui est maintenant conservé en musée. Avec seulement 7,90 mètres de longueur, cette machine marquait par sa très petite taille qui en faisait le type d'avion à réaction le plus petit en Angleterre. Propulsées par un réacteur Rolls-Royce « Ne-

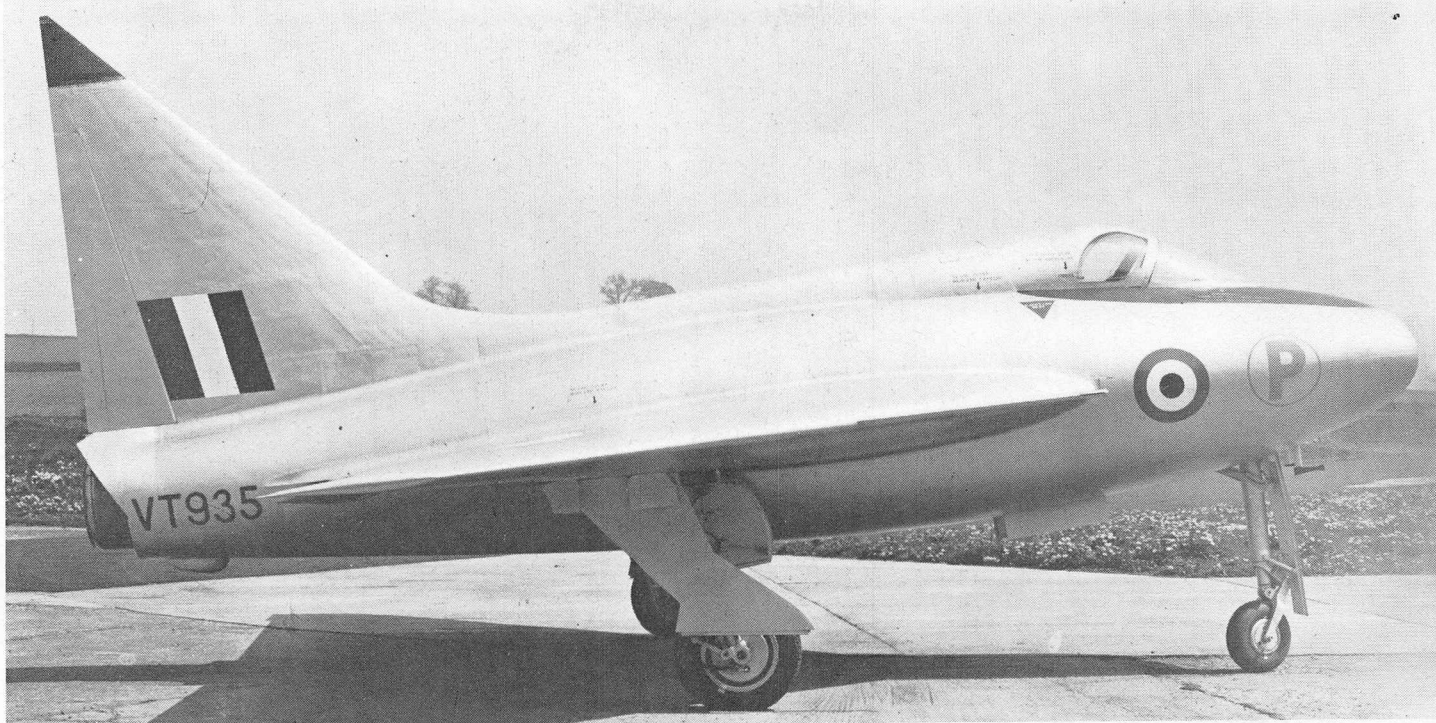
ne » il servit pendant cinq années à des travaux de recherche qui contribuèrent grandement, plus tard, à la définition d'avions tels que l'Avro « Vulcan », le Gloster « Javelin » et, tous comptes faits, le « Concorde ».

La réussite de ce transfert du petit avion jaune marque l'aboutissement de 18 mois de travail mené opiniâtement par les cinquante membres de la M.A.P.S. Il est probable que la taille restreinte du P.111 a contribué à faciliter son sauvetage, un avion plus gros ne pouvant être déplacé au moyen d'un semi-remorque. On avait pensé que la machine reviendrait à ses anciens propriétaires, la Boulton Paul, mais cette société devenue à présent membre du groupe Dowty ne disposait d'aucun espace pouvant héberger la précieuse relique. Même en cas d'acceptation de la part de Boulton Paul, le déplacement aurait présenté de très grosses difficultés matérielles.

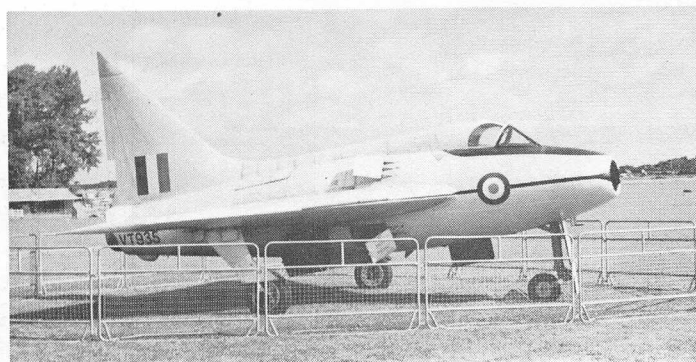
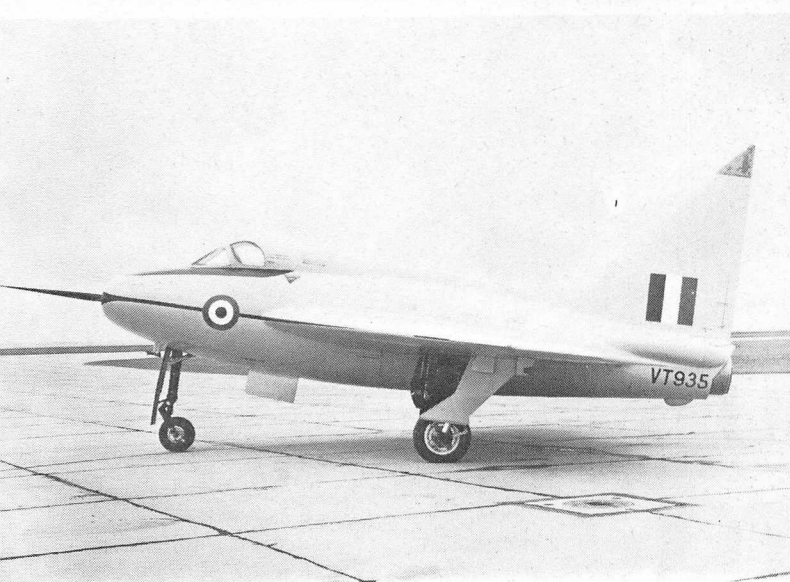
Connaissant parfaitement ce genre de problèmes pour l'avoir rencontré lors d'expériences antérieures, les membres de la M.A.P.S. étudièrent la possibilité de convoier l'avion par la voie des airs. Rapidement, hélas, ils durent convenir qu'en Angleterre



En haut, le P.111a pendant le programme d'essais des ailes delta qui dura jusqu'en 1964. Ci-dessus, bouts d'ailes démontés et signaux d'encombrement routier en guise d'ailerons, l'avion sur la bande petite vitesse de l'autoroute M1, roule vers Coventry.



Ci-dessus, le P.111 dans sa forme originale avant son premier vol qui fut assuré par le S. Ldr. R.H. Smythe, l'avion était aluminium avec le P jaune des prototypes sur le nez. Ci-contre, remanié en P.111a l'appareil était jaune avec un filet noir à l'avant, on note la perche avant, les portes de roue avant et les aérofreins. Ci-dessous, exposé à Cranfield où il resta 16 ans, le P.111a dévoile ses aérofreins.



n'existait aucun hélicoptère assez grand ou assez puissant pour transférer leur « delta » de Cranfield à Coventry. Ils s'adressèrent donc à l'U.S. Army stationnée en Allemagne qui leur exprima son désir d'accomplir cette mission mais aussi son incapacité à fournir une date étant donné son plan de charge au sein des Forces de l'OTAN et les coûts de plus en plus élevés du carburant.

Craignant de manquer de temps et de voir échapper cet avion ou de devoir lui scier les ailes pour le transporter par ses propres moyens, le M.A.P.S. entama de nouvelles négociations avec le Ministère de l'Environnement qui a la responsabilité, en Angleterre, du transport des charges exceptionnelles tant par leur encombrement que par leur nature. Jusque là, cet organisme s'était montré peu compréhensif. Aussi, quels furent la surprise et le ravissement au

M.A.P.S. devant un changement d'attitude officiel. Un accord de principe intervint après soumission d'un plan détaillé de l'opération. Contact put alors être pris avec la Société des Moteurs Ford qui a toujours eu une attitude bienveillante à l'égard des protecteurs de vieux avions. Elle suggéra que le travail fut confié à C.H. Soans and Company Ltd, une entreprise locale ayant la concession Ford à Leamington. Celle-ci agréa le projet et la date de l'événement fut fixée au dimanche 13 juillet.

Le chargement du P.111 sur la remorque commença le 12. Les saumons d'aile furent retirés pour limiter le gabarit et passer ainsi sur des routes étroites compliquées ça et là par des ponts. Le lendemain, à quatre heures du matin et seize ans après son arrivée à Cranfield, l'avion entama son ultime voyage pour un nouveau « home » permanent. Avec une

largeur de convoi de 7,60 mètres, la police n'eut guère l'occasion de se payer du bon temps et, en maints endroits, dût dévier le flot de circulation des promeneurs du dimanche. D'autres tronçons furent plus aisés comme par exemple l'autoroute M.1.

Le Boulton Paul va donc pouvoir prendre fièrement place aux côtés de l'unique De Havilland « Vampire » Mk.1 et du prototype du Gloster « Meteor », tous deux la propriété de ce nouveau musée de Coventry. Au total, ce sont 21 avions que possède la M.A.P.S. en collection et qui sont en cours de mise en condition pour qu'ils puissent être valablement exposés. L'approbation de l'attribution d'un site permanent pour le musée fut donné le 9 juin 1975 par les autorités municipales de Coventry et la Société espère pouvoir ouvrir son musée prochainement. A cette époque, il y aura au moins huit appareils qui au-

ront été déstockés et remis pratiquement à l'état de neuf. Etant sur un aéroport doté de pistes valables, ils pourront ainsi être mis en situation de vol et pourront être admirés des foules.

Les Britanniques ont maintenant un certain nombre d'excellents musées aéronautiques ; les uns privés comme ceux de Coventry, Southend et Staverton, les autres militaires comme celui de la Fleet Air Arm à Yeovilton ou bien celui, extraordinaire, de la R.A.F. à Hendon. L'intérêt pour la préservation des avions est devenu un passe-temps majeur pour beaucoup de gens et on dirait bien qu'au moins un pays du Marché Commun est à présent capable de conserver un nombre intéressant d'avions qui ont joué un rôle dans l'histoire de l'aéronautique ou dans l'histoire tout court.