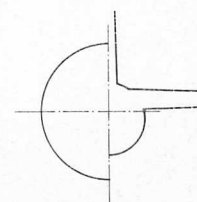
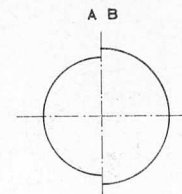
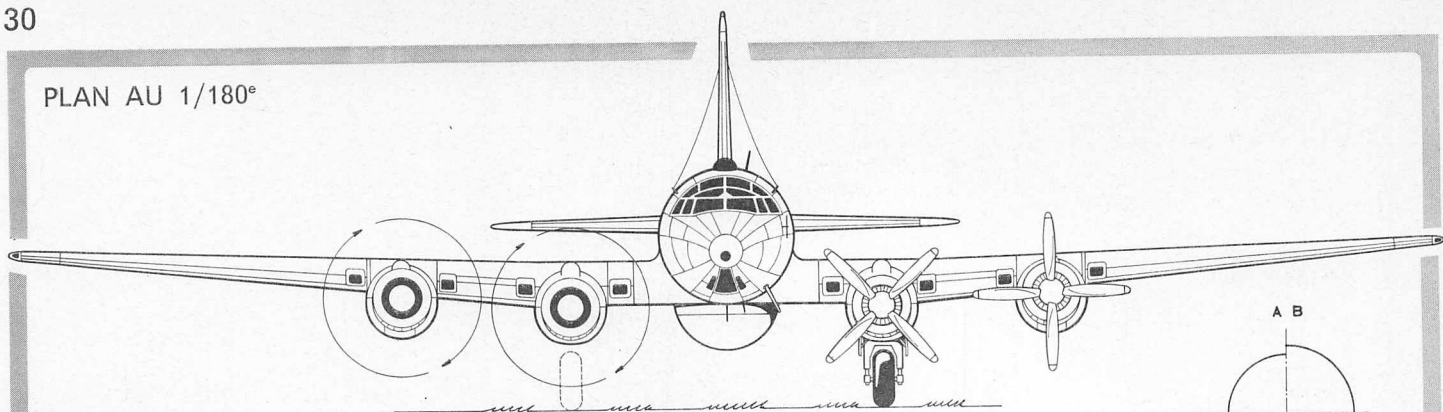
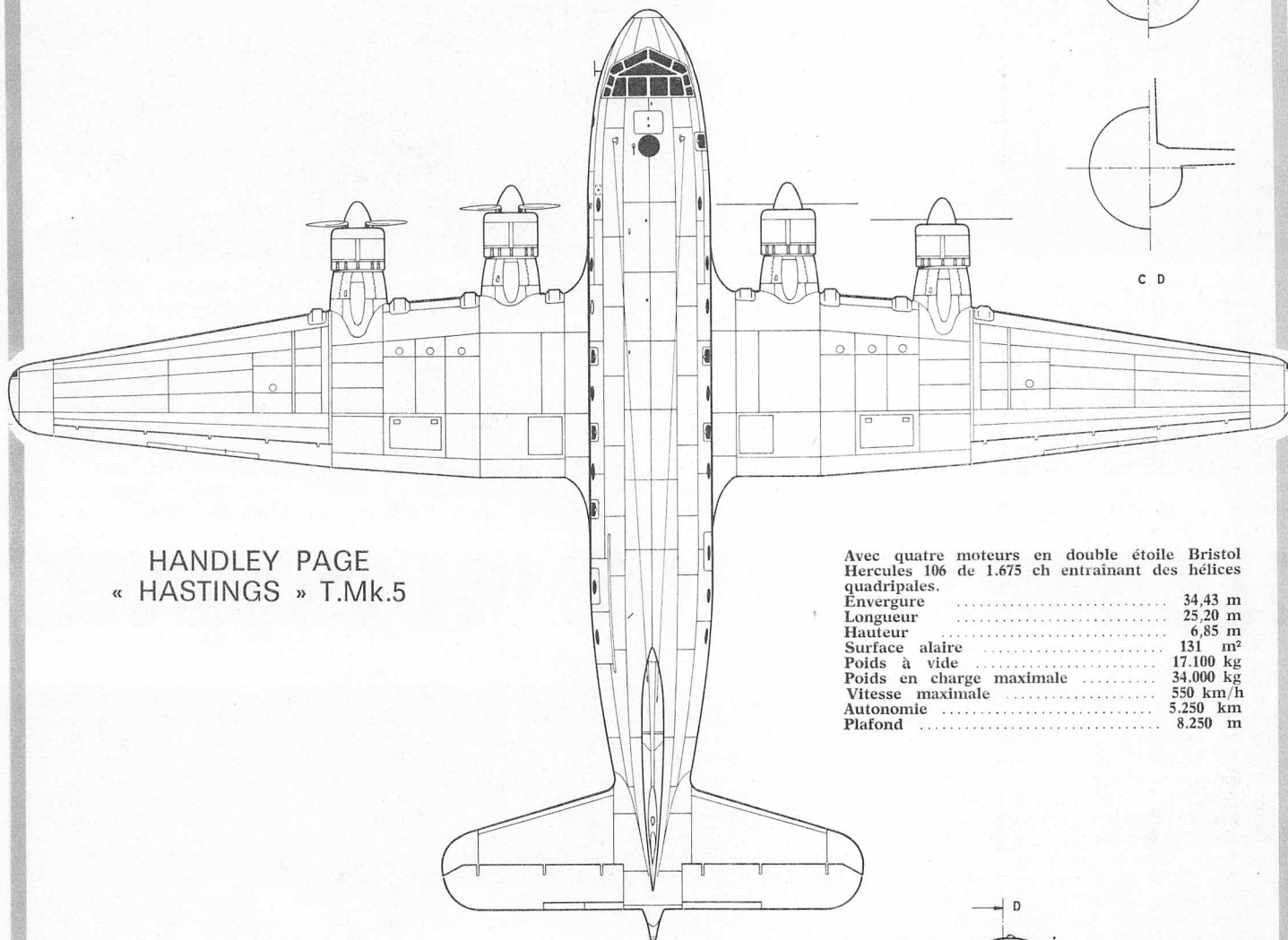


PLAN AU 1/180°



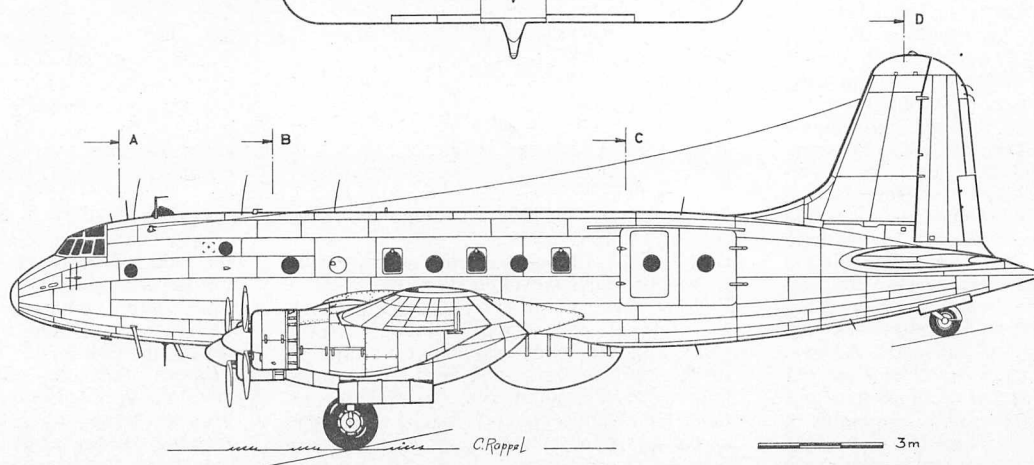
C D



HANDLEY PAGE
« HASTINGS » T.Mk.5

Avec quatre moteurs en double étoile Bristol Hercules 106 de 1.675 ch entraînant des hélices quadripales.

Envergure	34,43 m
Longueur	25,20 m
Hauteur	6,85 m
Surface alaire	131 m ²
Poids à vide	17.100 kg
Poids en charge maximale	34.000 kg
Vitesse maximale	550 km/h
Autonomie	5.250 km
Plafond	8.250 m



C. Rappel

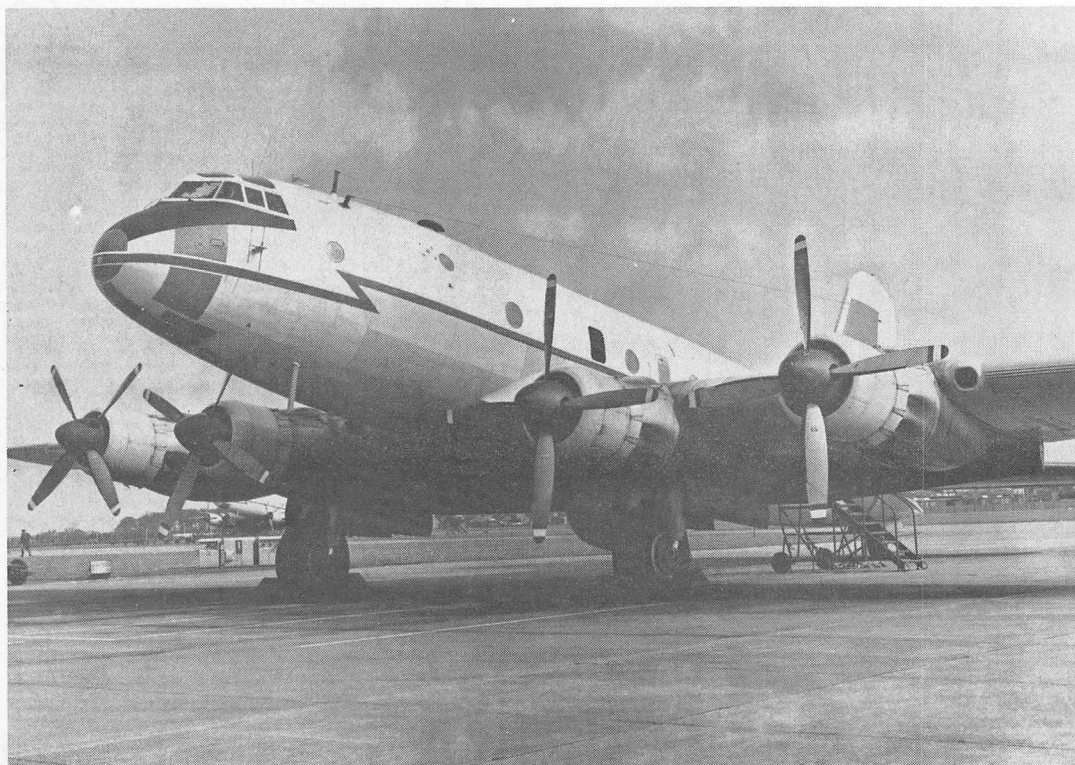
3m

Adieux de la R.A.F. AU «HASTINGS»

par Denis J. Calvert

Ci-dessus, souriant, un pilote du 230 O.C.U. de Scampton dans l'habitacle du « Hastings » TG505 le 16 novembre 1976, lors des derniers vols de l'avion. Ci-dessous, on note sur ce « Hastings » T.Mk. 5 (TG511) les capots moteurs impressionnants des Bristol « Hercules ».

Page suivante, en haut, l'aspect quelque peu massif de la silhouette du « Hastings » est renforcé par le radôme monté sous le fuselage.



A la fin des années soixante, la Royal Air Force commença à se séparer de ses « Hastings », dont l'entrée en service datait de 1948. De ces quadrimoteurs de transport aux lignes massives, il ne restait plus jusqu'en juillet 1977, qu'une demi-douzaine de machines modèle T.5 servant au 230 Operational Conversion Unit basé à Scampton, près de Lincoln, où les « Hastings » furent utilisés comme appareils d'entraînement à la navigation et au bombardement pour les futurs équipages de « Vulcan » avec d'excellents résultats. Au 230 O.C.U., les « Hastings » furent regroupés au sein d'une petite unité baptisée humoristiquement Squadron 1066, en souvenir de la bataille d'Hastings chère aux Anglais et qui date de l'an 1066.

L'équipage normalement emporté pour chaque mission d'entraînement à bord des « Hastings » était composé de six hommes, dont deux élèves travaillant sur les équipements de navigation et le radar H2S similaires à ceux des « Phantom », « Vulcan » et « Buccaneer ». Autrefois assuré par la Royal Navy, l'entraînement des navigateurs de « Buccaneer » fut confié à la nouvelle école de navigation de Finningley qui travailla en coopération avec le 230 O.C.U. de Scampton. Ainsi, un élève-



navigateur de « Buccaneer » volait en moyenne cinq fois sur « Hastings », alors que deux sorties étaient estimées suffisantes pour un futur pilote de « Phantom ». Les exercices de navigation se déroulaient au radar à moyenne et basse altitude et leur durée variait entre cinq et sept heures. L'inconvénient des « retours de terre » sur les écrans radar (échos ré-

fléchis sur le relief) conféra souvent aux missions à basse altitude un caractère hasardeux, cependant aucun accident grave ne fut déploré au 230 OC.U.

Dans les derniers mois de leur carrière, les « Hastings » eurent un rôle très secondaire et ne furent utilisés qu'à de rares occasions pour transporter des

passagers et des équipements pour le compte du « Strike Command ». Les quatre derniers avions en service (« Hastings » T. Mk.5 TG503/505/511/517) ont effectué leurs derniers vols en juillet 1977. Curieusement, ce ne sont pas des avions qui les remplacent au 230 OC.U., car la R.A.F. a décidé de généraliser l'emploi des magnétoscopes, qui permettront

une formation plus poussée à des coûts moindres...

Il semble que les derniers « Hastings » ne connaîtront pas le chalumeau des ferrailleurs, puisque les quatre avions sont destinés à des musées et des collections aéronautiques ; ce qui constitue un bel hommage à ce vaillant serviteur de la Royal Air Force.

HANDLEY PAGE «HASTINGS»

par Jean Delmas

Le 2 décembre 1945, le Handley Page 68 « Hermes » I, immatriculé G-AGSS, décollait du terrain de Radlett pour son premier vol et s'écrasait quelques minutes plus tard à Kendals Hill, ayant parcouru peu de milles ! L'appareil fut entièrement détruit, tuant son équipage dont le commandant de bord était le F/Lt R.J. Talbot. Voilà une histoire qui commençait mal mais, en rester là, serait méconnaître la ténacité de nos voisins britanniques. Le 7 mai 1946, le Sq. Ld Hartford décollait de la base de la R.A.F. de Wittering, comté de Lincolnshire, le prototype du Handley Page 67 « Hastings », codé TE580, propulsé par quatre moteurs Bristol « Hercules » type 101, pour un premier vol très satisfaisant. Cet appareil était, en fait, la version militaire du défunt « Hermes » I, prévu pour le rééquipement de la R.A.F. Pendant les dures années de la seconde guerre mondiale, si la Grande-Bretagne faisait des efforts industriels considérables pour produire des avions de combat et abattre l'Allemagne, les autorités responsables britanniques pensaient à l'avenir ! Le premier projet Handley Page 64 (spécification 15/43) ne verra pas le jour mais ses lignes générales annonçaient, déjà, celles du Handley Page 67 mis à part l'empennage vertical à double dérive qui en était la principale différence ainsi que les moteurs Bristol « Hercules », mais du



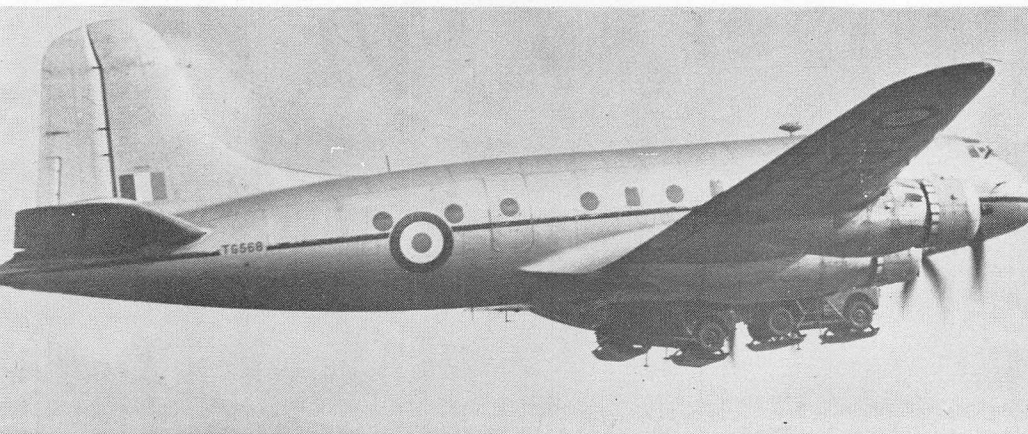
Au printemps 1946, le prototype du Handley Page 67 « Hastings » en vol d'essais.

type 38. La silhouette avait une certaine ressemblance avec celle du Junkers 90. En définitive, le Handley Page 67 fut issu directement des spécifications de l'Air Ministry C3/44 avec commande immédiate de deux prototypes. Sans perdre de temps, leur fabrication commençait à Cricklewood. Le TE580, frappé sur le fuselage du P dans le cercle, marque portée par tous les prototypes britanniques de cette époque, rejoignit, le 23 mai 1946, l'aérodrome de Radlett pour être présenté à la presse,

le 25 du même mois, après avoir subi ses premières épreuves d'homologation. A cette date, l'appareil totalisait 13 h 20 d'essais en vol qui avaient permis d'explorer la tenue de la machine et des moteurs dans les principales configurations de vol. La même année, le 30 décembre, le second prototype codé TE583, effectuait son premier vol avec succès. En 1947, une première commande de cent appareils ne tarde pas à concrétiser les excellents résultats des essais des



Ci-dessous, le « Hastings » C.Mk.1 était propulsé par quatre moteurs Bristol « Hercules » 101 et fut produit à une centaine d'exemplaires. Noter sur cet avion (TG 568) les deux « jeep » accrochées sous le fuselage.



deux prototypes. Les ensembles étaient construits à Cricklewood, la chaîne d'assemblage étant installée à Radlett. L'affaire fut menée rondement puisque l'avion tête de série, codé TG494, effectuait, à son tour, son premier vol le 25 avril 1947 et était livré à la R.A.F. en octobre 1948. Il était du type C.Mk.1, première version construite.

Les avions subirent de nombreux essais. Citons : remorquage de planeurs « Hamilcar », de parachutages d'hommes et de matériel lourd, transport de troupes et de matériel lourd, installation, en mai 1949, d'un volumineux conteneur plaqué sous le fuselage (ce conteneur portait le nom de « Paratechnicon »), la mise au point du « Hastings » ne sembla pas avoir présenté de

problèmes majeurs à son constructeur. Les essais tropicaux furent effectués en Libye.

Il allait effectuer des vols d'endurance à l'étranger : au Canada, aux Etats-Unis, en Nouvelle-Zélande (en avril 1948) avant de devenir l'épine dorsale du Royal Air Force Transport Command.

Mais tous ces essais allaient avoir une application aussi immédiate qu'imprévue : le plus grand événement aéronautique, le plus spectaculaire de l'après-guerre, commençait : le pont aérien de Berlin. Le lundi 28 juin 1948, à 6 heures, débutait le plus formidable ballet d'avions de transport de l'histoire de l'aéronautique. Il ne prendra fin que le 6 octobre 1949. Très vite, les « Hastings » prirent part à

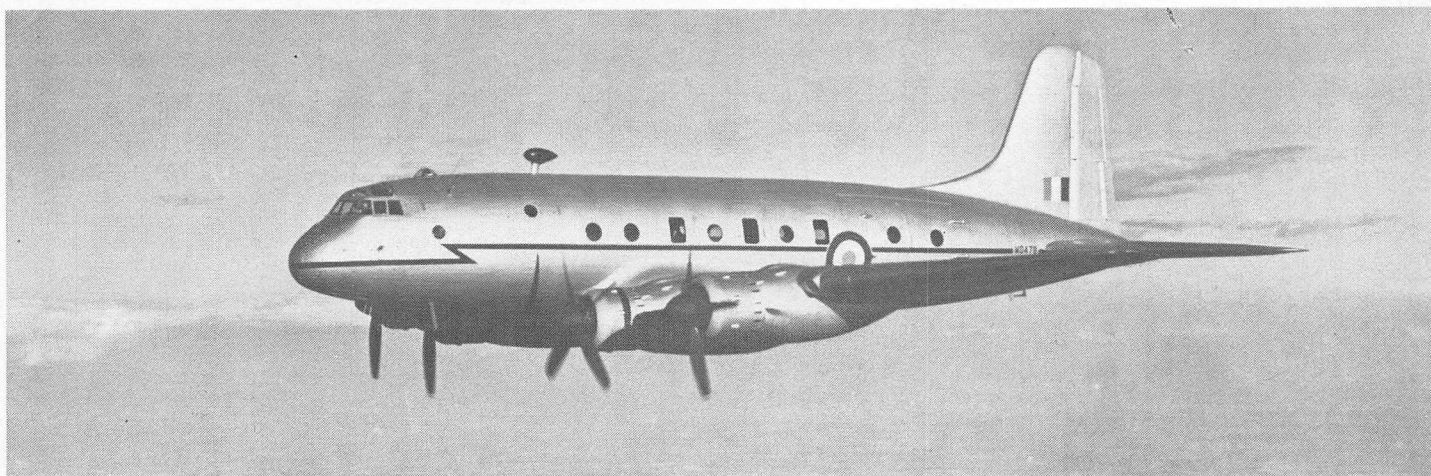
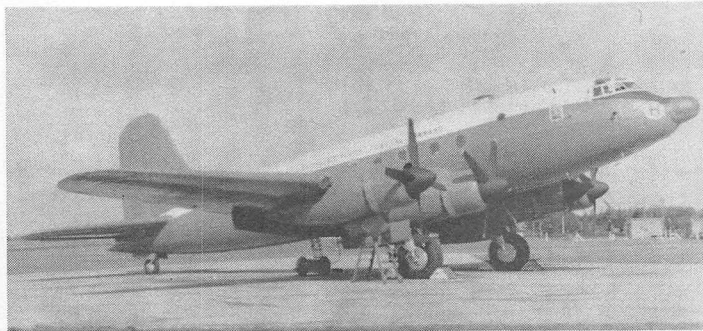
cette « fête » utilisant le corridor Schleswigland, région de Kiel, à Tegel, volant à l'altitude de 450 m, transportant 8 tonnes de marchandises à chaque voyage. Quinze appareils de ce type furent engagés (au total trois squadrons) démontrant les excellentes qualités de ce nouveau cargo.

DESCRIPTION

Arrêtons-nous un peu sur cet appareil pour en examiner quelques caractéristiques. Avion-cargo essentiellement, il avait la particularité d'avoir un train classique, ce qui lui procurait tout de même l'inconvénient de ne pas avoir un plancher horizontal qui aurait pu permettre un chargement plus pratique du fret. Une large porte cargo, de 2,8 m x 1,8 m s'ouvrant en deux parties, située à l'arrière gauche du fuselage permettait d'introduire des charges importantes, tels des canons ou des bulldozers. En version transport de troupes, cinquante places (deux sièges biplaces de chaque côté d'une allée centrale) avaient la particularité de faire asseoir les passagers (des militaires naturellement !) le dos au sens du vol, ceci pour accroître leur chances de survie en cas d'accident. Cette configuration, utilisée particulièrement par le Transport Command et le M.A.T.S. de l'USAF, ne sera jamais adoptée par les compagnies aériennes pour, principalement, des raisons psychologiques. Le bien-fondé de cette mesure aura, malheureusement, une démonstration pratique à El Adem en Cyrénaïque (Libye), le 20 décembre 1950. Venant de Singapour, le TG574 s'écrasait. Sur les six membres de l'équipage et les vingt-huit passagers, seuls deux des membres de l'équipage furent tués, le reste des occupants n'était



Ci-dessus, la version de reconnaissance météorologique, le Met. Mk.1. Ci-dessous à droite, un avion du même type en service au sein du Coastal Command, quelque peu déformé par l'adjonction d'un radôme dans le nez. A gauche, un C. Mk.1a utilisé comme transport, équipé de réservoirs supplémentaires sous voilure.



Le « Hastings » C. Mk.2 différait des versions précédentes par une nouvelle position des empennages horizontaux agrandis et l'installation de moteurs « Hercules » 106 développant 1 675 ch. au décollage.

que légèrement blessés malgré le retournement du fuselage de l'avion, s'immobilisant après un impact violent.

Le centième et dernier « Hastings » C.Mk.1 fut livré fin 1950. Mais un constructeur cherche toujours à développer ses fabrications en les améliorant. Une nouvelle version, le C.Mk.2, fit son apparition. Quarante-deux appareils, en deux tranches, furent livrés, le premier appareil le 14 novembre 1950, codé WD475. Le poids maximal de l'avion passait de 34 à 36 tonnes, améliorant d'autant la charge utile, le poids de la structure étant peu augmentée. Les moteurs étaient toujours des Bristol

« Hercules » mais du type 106 de 1 675 ch. Entre 1953 et 1956, une partie des C.Mk.1 fut modifiée en C.Mk.1A pour permettre aux appareils de la première version de bénéficier des améliorations de la version 2. Extérieurement, les appareils de cette version pouvaient se reconnaître facilement par l'adjonction de deux réservoirs supplémentaires extérieurs situés sous chaque aile vers les extrémités. D'autres (dix-sept appareils) furent reconvertis en version Met.Mk.1, avions météorologiques, qui furent mis en œuvre par le Squadron 202 principalement sur l'océan Atlantique.

DES VERSIONS SPECIALES

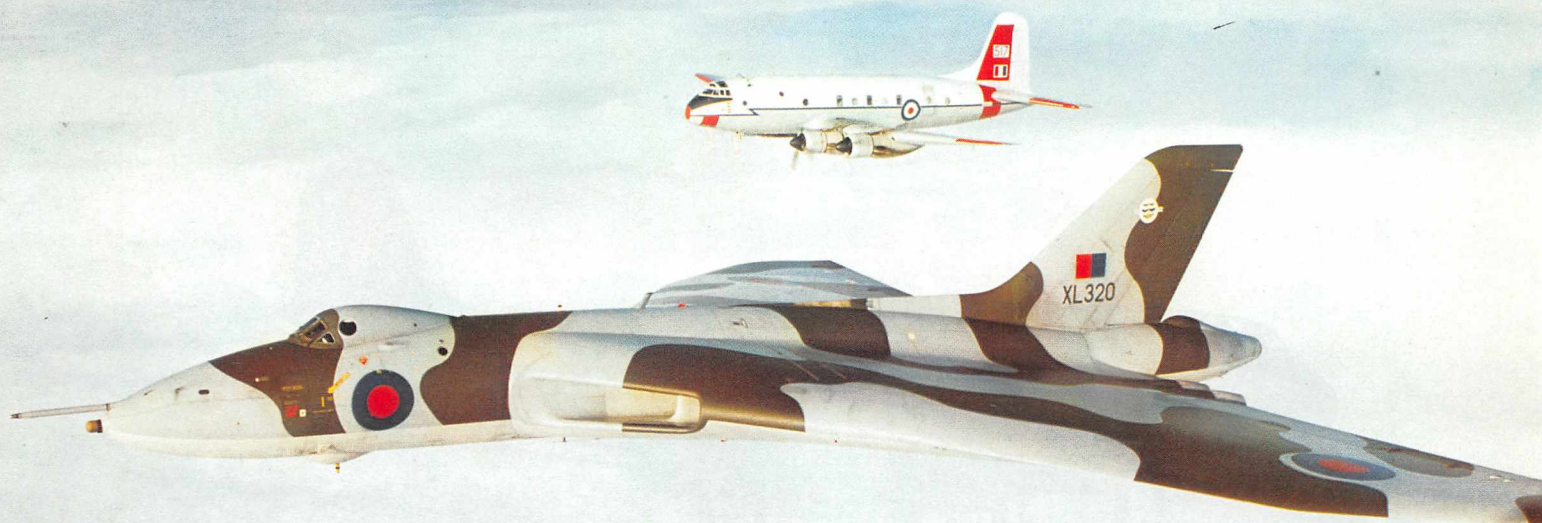
Si le premier prototype fut soumis à de nombreux essais, disons classiques, le second TE583, par contre, subit une modification spectaculaire : les deux moteurs extérieurs furent remplacés par des réacteurs Armstrong Siddeley « Sapphire ». Ainsi équipé, il effectua son premier vol le 13 novembre 1950. Il resta dans cette configuration pendant près de trois ans.

Nouvelle version, C.Mk.3 (Handley Page 95) identique à la C.Mk.2 mais équipée de quatre moteurs Bristol « Hercules » 737, fut destinée à la R.N.Z.A.F. Quatre appa-



Adieux de la R.A.F. au «HASTINGS»

En vol de patrouille au-dessus de la couche nuageuse, le « Hastings » TG517 et le « Vulcan » B.2 XL320 du 230 O.C.U.





Adieux de la R.A.F. au "HASTINGS"

Vus à Scampton pendant leurs derniers mois d'activité, ces « Hastings » T. Mk.5 furent les derniers avions de ce type opérationnel.



Ci-contre, construits pour la Nouvelle-Zélande, quatre « Hastings » C. Mk.3 furent affectés au Squadron 41 de la R.N.Z.A.F. En dessous, le deuxième prototype du « Hastings » utilisé pendant trois ans comme banc d'essais des réacteurs « Sapphire ».

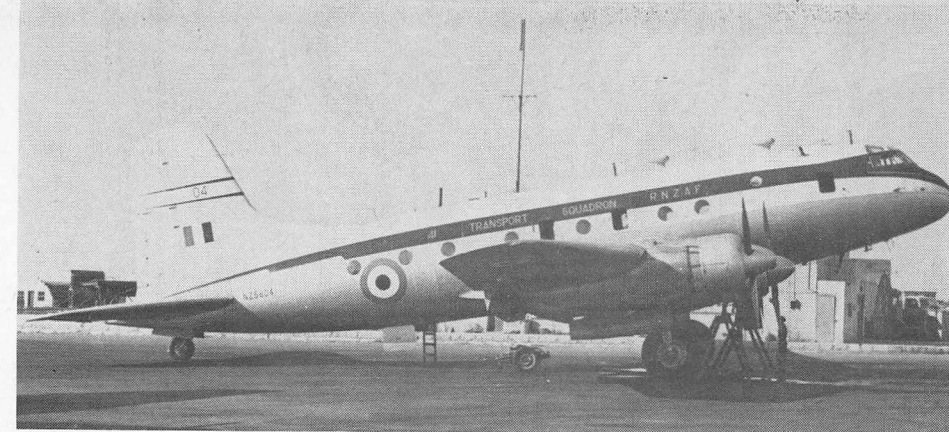
était particulièrement reconnaissable grâce à un important radôme plaqué sous le fuselage en arrière de la voilure. Les derniers appareils en service dans la R.A.F. appartenaient à cette version.

UN VIEUX SOLDAT !

Avion construit en temps de paix, le « Hastings » fut utilisé dans différents conflits : en Corée, à Chypre en 1956, au côté des « Noratlas » de notre Armée de l'Air durant le conflit israélo-arabe. Il eut de nombreux utilisateurs, citons, en dehors du Transport Command et du Bomber Command Bombing School : Royal Aircraft Establishment, RAF Flying College, Royal Radar Establishment, Empire Test Pilots School, Airborne Force Experimental Establishment. Signalons pour terminer sa participation en 1952 à l'expédition britannique au Groenland ; le WD492, un des appareils engagés, posé en détresse durant cette opération fut parfaitement conservé par les glaces !

Bref, le « Hastings », mis « à toutes les sauces » se révéla un fidèle serviteur malgré des problèmes de vieillissement, provoquant des accidents graves, malgré les modifications et renforcements. Cet état de fait accéléra certainement sa réforme ; le Lockheed « Hercules » le remplace maintenant.

Au total, cent cinquante appareils des cinq versions furent construits auxquels on doit ajouter les deux prototypes. En dix ans, sous toutes les latitudes, les « Hastings » accumulèrent près de 280 millions de kilomètres, transportant près d'un million et demi de passagers et 200.000 tonnes de marchandises de toutes natures. ●



reils, codés NZ 5801 à 5804, furent construits. Ils furent les seuls « Hastings » exportés. Le premier, codé NZ 5801, effectua son premier vol le 3 novembre 1952. Le NZ 5803 fut engagé dans la course Londres - Christchurch Air Race, en 1953, mais il ne put terminer la course. La dernière version, produite dès l'origine par Handley Page, le C.Mk.4 (Handley Page 94), était destinée au transport de hautes personnalités (V.I.P.). Quatre appareils furent construits, le premier, codé WD500, effectua son premier vol le 22 septembre 1951. Extérieurement, il se distinguait par ses hublots supplémen-

taires et la suppression de la porte cargo. Intérieurement il était aménagé luxueusement, comportant des lits ! Le rayon d'action du « Hastings » avait été porté à 6.840 kilomètres avec de douze à trente passagers et cinq membres d'équipage. A 560 km/h, il transportait confortablement à travers le monde, l'ancien Commonwealth surtout, les hautes personnalités britanniques.

Des « Hastings » Met.Mk.1, dix furent modifiés en T.Mk.5 par Airwork à Blackbushe pour l'entraînement au bombardement (Bomber Command Bombing School). Ce fut l'ultime version de cet appareil. Elle



Avec des hublots supplémentaires et des sièges pour passagers, ce « Hastings de luxe » était le C.Mk.4 destiné au transport de personnalités. Cet appareil (WD500) appartenant au Squadron 24 emportait même quelques lits...