

Le crash du Handley page " HALIFAX " Britannique.



Photo du 78 squadron

N° série : LV874 EY-P

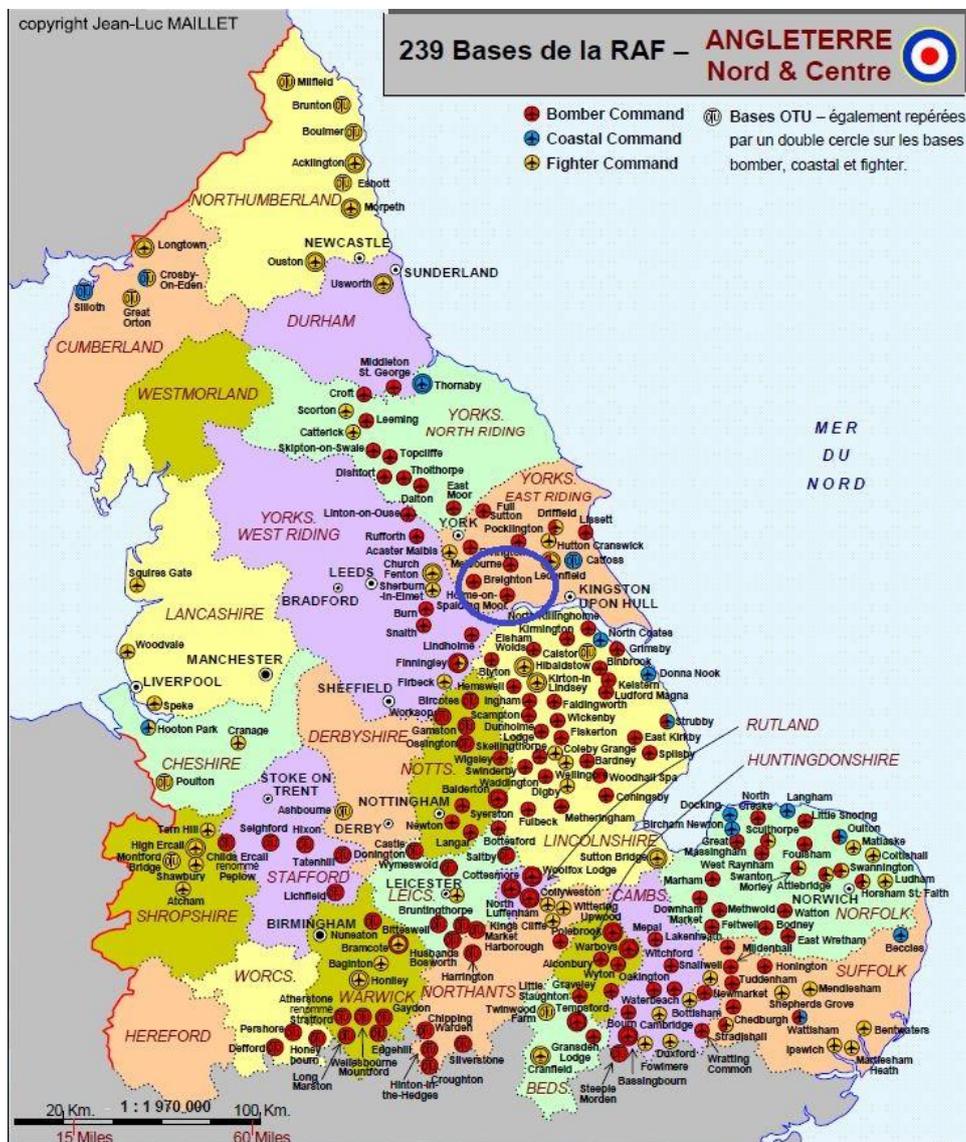
Unité : 78 squadron

Décollage à 23h42 le 14/06/1944 Brighton, Yorkshire.

Mission : Voies ferrées de Douai



Type : Halifax – type B III



Carte extraite du site France-crashes39-4

<http://francecrashes39-45.net/index.php>

Au dessus de Bersée :

L'air vibrait de sons étranges, passages répétés et de plus en plus nombreux d'escadrilles alliées composées d'avions de tous genres qui s'en allaient attaquer les villes du Reich ou des objectifs militaires en France, en Hollande ou en Belgique. Tous les jours, les tirs de la Flaks et les hurlements des sirènes d'alerte inquiétaient la population.

Les alliés devaient en être conscients.

Le moindre avion qui franchissait la cote entre la Hollande et Abbeville faisait se déclencher toutes les sirènes des régions Nord provoquant immédiatement la ruée vers les abris dans toutes les usines.

Les gens pensaient "encore une heure de travail que les boches n'auront pas".

Nulle part les habitants n'étaient en sécurité : le paisible hameau du Quenaumont à Cysoing, reçut, en plein jour, plusieurs bombes probablement tombées d'un appareil touché par la DCA et qui s'était délesté de son encombrant chargement.

En mai 1944, un Halifax du 78 squadron décolle à 23h42 de la base de Brighton et a pour mission le bombardement des voies ferrées de Douai.

L'Halifax touché par la chasse de nuit se transforma en torche et perdit rapidement de la hauteur.

Un témoin raconte : Le vétérinaire Bertin, de Mons en Pévèle, appelé pour soigner un animal dans une ferme de Mérégnies, fut le témoin du drame.

L'appareil en tombant, laissa un sillage considérable de feu dans le ciel et ne laissa aucune chance aux aviateurs et aux habitants. Il s'écrasa détruisant plusieurs maisons en tuant leurs occupants. *(Revue du Pévèle, Mémoire d'Alain Payelle)*

Le 15 juin 1944

COOPER Norman Ernest Poste : Bombardier - grade : F/O - âge: 20 ans – matricule 152008
Fils de Ernest et Ella Isabel Cooper de Hammersmith, London.

FREER William Harold Poste : radio/mitrailleur - grade : Sgt - matricule 1580825

KILLINGBACK John Harold Bruce Poste : mitrailleur - grade : Sgt - âge: 21 ans - matricule 1615908
Fils de Harold Charles et Edith Irene Killingback, de Highbury, London.

MAC ILROY Alfred Poste : mécanicien - grade : Sgt - âge: 21 ans - Matricule 1684767
Fils de Alfred James Mcilroy et caroline Mcilroy, de Hulme, Manchester.

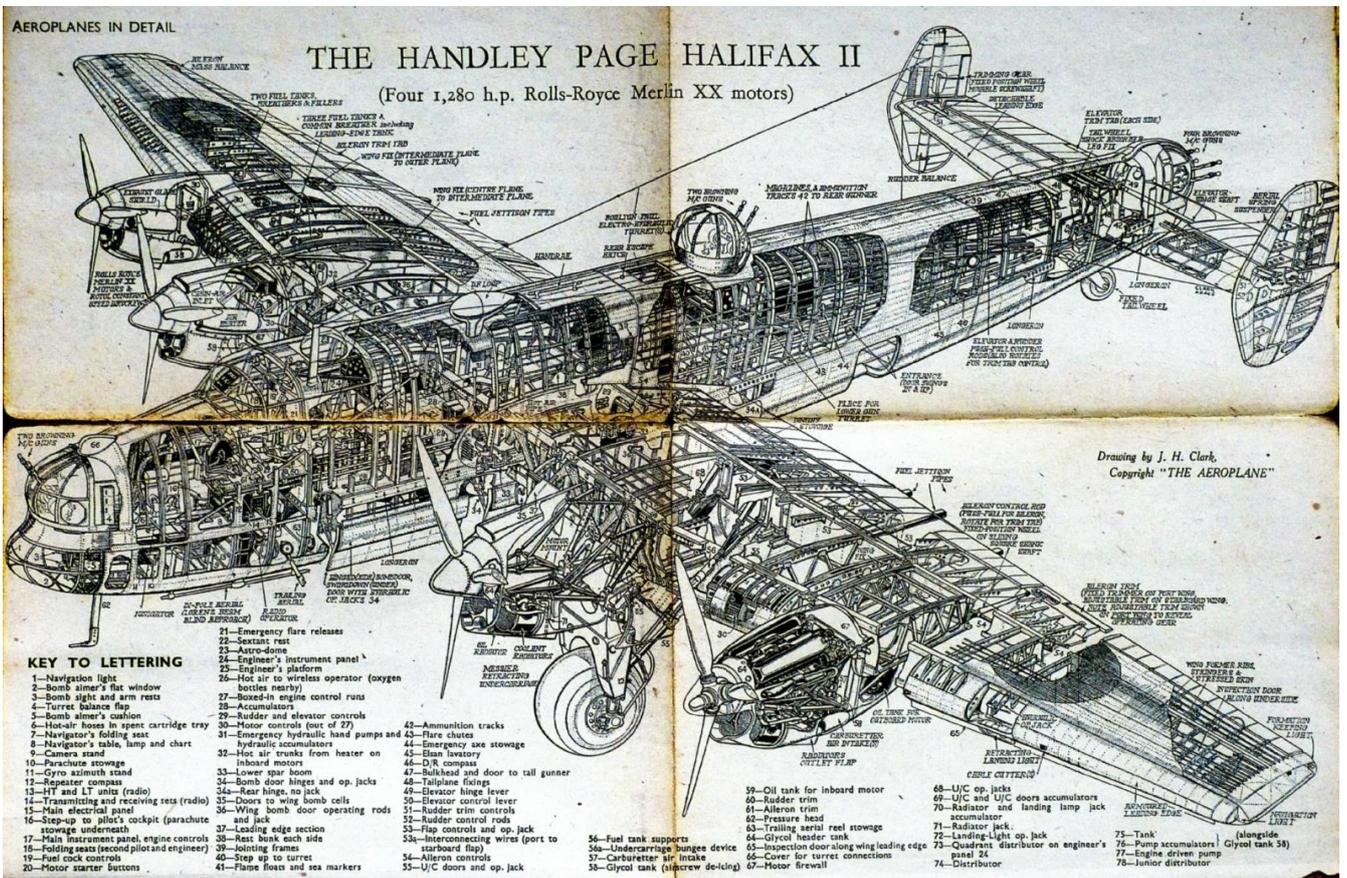
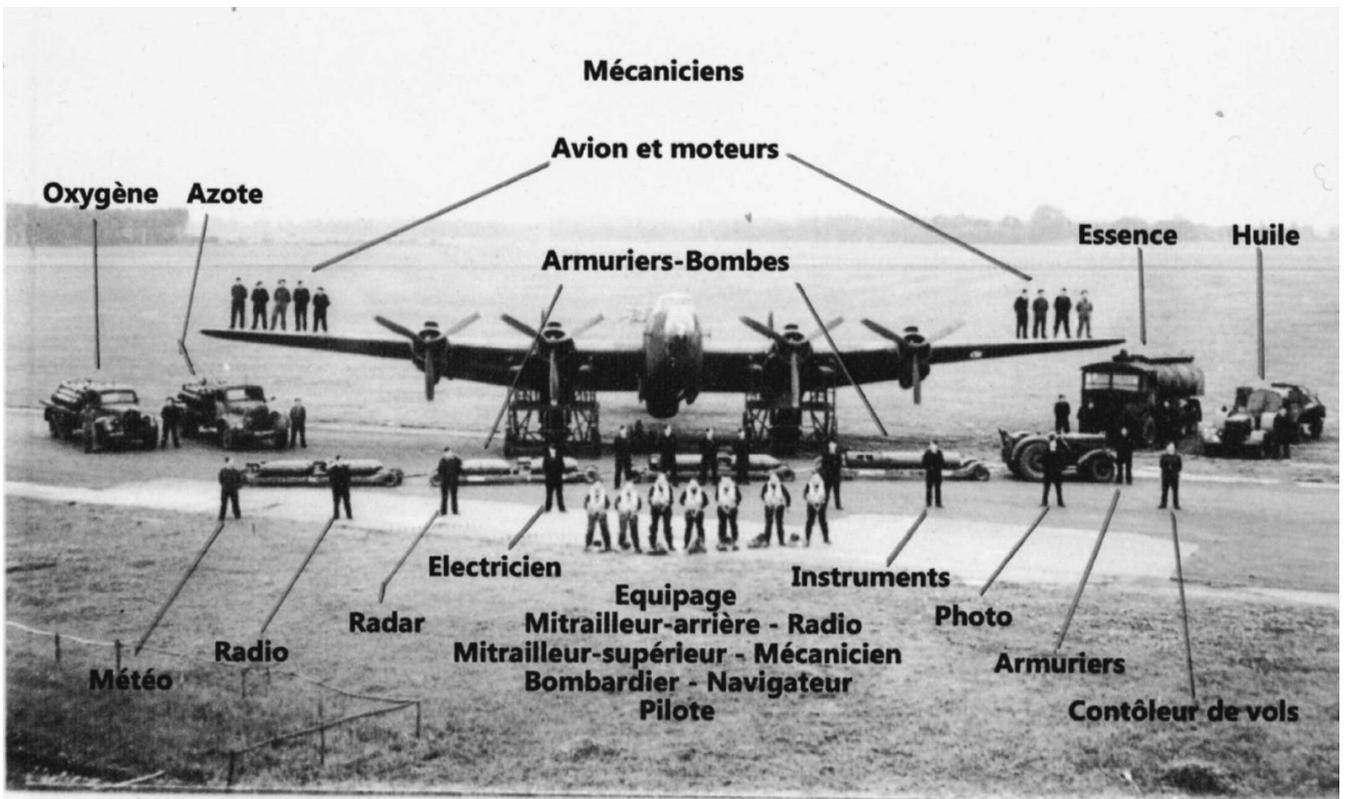
MURRAY William John Poste : pilote - grade : F/Lt - Matricule 125146

PIERCE Leonard William Aldridge Poste : navigateur - grade : P/O - âge: 20 ans - Matricule 177335
Fils de Mr. Et Mrs. E.W.H. Pierce, de Fulham, London.

WELSON Cyril George Poste: mitrailleur - grade : Sgt - matricule 1894608

A Bersée (Nord)





AEROPLANES IN DETAIL

THE HANDLEY PAGE HALIFAX II

(Four 1,280 h.p. Rolls-Royce Merlin XX motors)

KEY TO LETTERING

- 1—Navigator's light
- 2—Bomb aimer's flat window
- 3—Bomb sight and arm rests
- 4—Turret balance flap
- 5—Bomb aimer's cushion
- 6—Hoist hoses in spent cartridge tray
- 7—Navigator's folding seat
- 8—Navigator's table, lamp and chart
- 9—Camera stand
- 10—Parachute stowage
- 11—Gyro azimuth stand
- 12—Repeater compass
- 13—HT and LT units (radio)
- 14—Transmitting and receiving sets (radio)
- 15—Main electrical panel
- 16—Step-up to pilot's cockpit (parachute stowage underneath)
- 17—Main instrument panel, engine controls
- 18—Folding seats (second pilot and engineer)
- 19—Fuel cock controls
- 20—Motor starter buttons
- 21—Emergency flare releases
- 22—Sextant rest
- 23—Astro-dome
- 24—Engineer's instrument panel
- 25—Engineer's platform
- 26—Hot air to wireless operator (oxygen bottles nearby)
- 27—Hot air to wireless operator (oxygen bottles nearby)
- 28—Accumulators
- 29—Rudder and elevator controls
- 30—Motor controls (out of 27)
- 31—Emergency hydraulic hand pumps and hydraulic accumulators
- 32—Hot air trunks from heater on inboard motors
- 33—Lower spar boom
- 34—Bomb door hinges and op. jacks
- 35—Bear hinges, no jack
- 36—Doors to wing bomb cells
- 37—Wing bomb door operating rods and jacks
- 38—Leading edge section
- 39—Rear bank each side
- 40—Step up to turret
- 41—Flare floats and sea markers
- 42—Ammunition tracks
- 43—Flare chutes
- 44—Emergency axe stowage
- 45—Elan lavatory
- 46—D.R. compass
- 47—Bulkhead and door to tail gunner
- 48—Tailplane fixings
- 49—Elevator hinge lever
- 50—Elevator control lever
- 51—Rudder trim controls
- 52—Rudder control rods
- 53—Flap controls and op. jack
- 54—Interconnecting wires (port to starboard flap)
- 55—U/C doors and op. jack

- 56—Fuel tank supports
- 57—Undercarriage bungee device
- 58—Carburettor air intake
- 59—Glycol tank (all-crew de-icing)
- 60—Oil tank for inboard motor
- 61—Rudder trim
- 62—Aileron trim
- 63—Pressure head
- 64—Trailing aerial reel stowage
- 65—Glycol header tank
- 66—Inspection door along wing leading edge
- 67—Cover for turret connections
- 68—Motor firewall
- 69—U/C op. jacks
- 70—U/C and U/C doors accumulators
- 71—Radiator and landing lamp jack accumulator
- 72—Landing light op. jack
- 73—Quadrant distributor on engineer's panel 24
- 74—Distributor
- 75—Tank (alongside)
- 76—Pump accumulators (Glycol tank 58)
- 77—Engine driven pump
- 78—Junior distributor

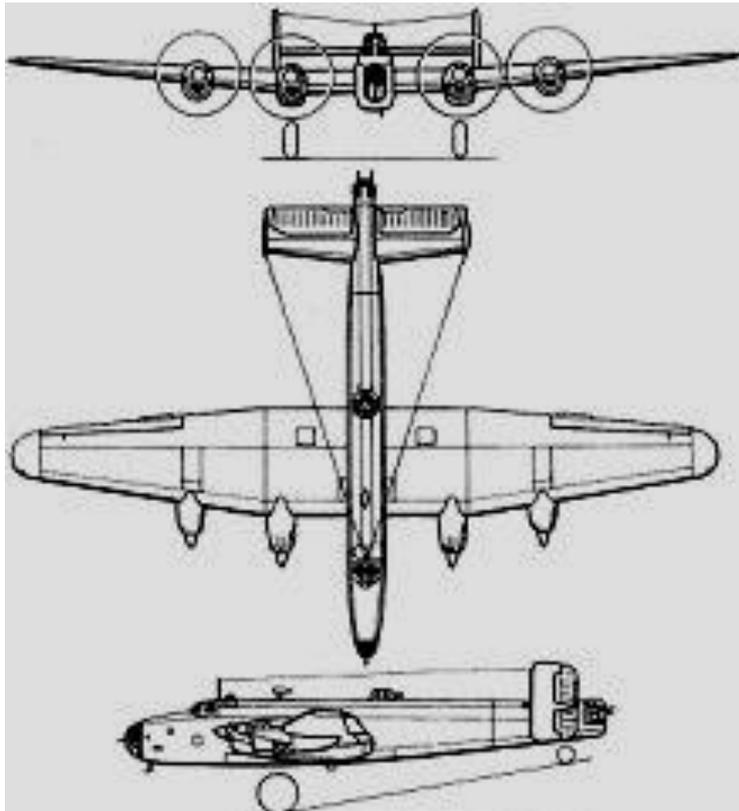
Drawing by J. H. Clark
Copyright "THE AEROPLANE"



Handley Page Halifax Mk III

Envergure :	31.75 m
Longueur :	21.82 m
Hauteur :	6.33 m
Motorisation :	4 moteurs Bristol Hercules XVI
Puissance totale :	4 x 1620 ch.
Armement :	8 mitrailleuses Browning de 7.62mm 1 mitrailleuse Vickers de 7.62mm charge offensive de 5897 kg
Charge utile :	-
Poids en charge :	24640 kg
Vitesse max. :	454 km/h à 4100 m
Plafond pratique :	6000 m
Distance max. :	1733 Km
Equipage :	7

Plan 3 vues



Historique

Handley Page HP.57 Halifax :
le premier bombardier quadrimoteur de la RAF

En 1936, le Ministère de l'Air britannique demanda aux constructeurs anglais un prototype de bombardier stratégique lourd. Handley-Page se mit immédiatement à l'ouvrage. Malheureusement, lorsque son bimoteur HP-56 fut prêt, on s'aperçut que le moteur qu'on lui destinait, le Rolls-Royce Vulture, ne pouvait pas être construit en série. Le HP-56 fut rapidement transformé en quadrimoteur et équipé de moteurs Rolls Royce Merlin, tout comme Avro dont le Manchester devint le Lancaster. Ce nouvel appareil, baptisé HP-57, effectua son premier vol le 25 octobre 1939.

À la fin de cette année, les premiers exemplaires furent livrés au premier squadron du Bomber Command à être équipé de cet avion, le N°35. Le Halifax fut ainsi le deuxième bombardier quadrimoteur à entrer en service dans la RAF, trois mois après le Stirling et près d'un an avant l'arrivée du Lancaster. La première mission du Halifax fut un raid sur Le Havre pendant la nuit du 10 au 11 mars 1941. Un avion fut abattu par erreur par un chasseur britannique. La nuit suivante, deux Halifax participèrent à une attaque sur Hambourg. Ils participèrent ensuite à de nombreux raids nocturnes sur l'Allemagne et ils furent engagés avec succès en Italie, en Afrique, en Normandie avant le débarquement allié et en Pologne pour ravitailler Varsovie.

La désignation des diverses variantes est un peu compliquée: la numérotation I, II, ... ne suit pas l'ordre chronologique, puisque le Halifax V entre en service avant le Halifax III. Le Halifax Mk I à moteurs Merlin X, doté d'une tourelle de nez à deux mitrailleuses et dépourvu de tourelle dorsale, fut suivi par le Halifax Mk IIA Series 1 à moteurs Merlin XX, équipé d'une tourelle dorsale à deux mitrailleuses. Sur le Halifax Mk II Series IA, un grand carénage transparent améliorait l'aérodynamisme et cette version fut également la première à recevoir une tourelle dorsale comme celle du Boulton Paul Defiant à quatre mitrailleuses.

Le Halifax Mk III était propulsé par des moteurs Bristol Hercules XVI en étoile et, en cours de production, son envergure fut portée de 30,12 m à 31,75 m. Le Halifax Mk V, muni d'un train d'atterrissage Dowty, équipa le Coastal Command et le Bomber Command. Le Mk VI était une évolution du Halifax III avec un moteur Hercules plus puissant et des réservoirs supplémentaires. Ils recevaient des équipements tropicaux complets. Il était destiné à opérer contre le Japon. Les versions MK III, V et VII servirent également aux parachutages et au remorquage des planeurs.

Les Halifax A et C assignés au Transport Command furent transformés en avion de transport et servirent bien après la guerre. Ce bombardier fut l'un des piliers de la RAF et 4 bombardiers sur 10 construits en Grande-Bretagne furent des Halifax pour un total de 6.176 appareils fabriqués.

Frédéric Krajewski