



Second Marathon de série produit par Handley Page (Reading) Ltd, le G-ALVW fut livré au Ministry of Supply le 4 décembre 1951. Destiné à BEA, qui refusa d'exploiter ce quadrimoteur, il fut finalement converti en classe volante pour la Royal Air Force, qui le prit en compte le 21 juin 1954. (Photo HPR).

On sait que l'épreuve sportive du marathon est disputée sur une distance d'un peu plus de 42 km. Curieusement le quadrimoteur de transport d'apport britannique Marathon à été construit à 43 exemplaires tout juste ! Le terme de 'marathon' suggère également une épreuve de longue haleine et, on va le voir, l'histoire du Miles M.60 fut semée d'embûches.

Le Comité Brabazon pour référence : Il est impossible d'évoquer les programmes aéronautiques britanniques de l'Après-Guerre en matière d'avions de transport civil sans prendre pour référence le comité technique constitué début 1943 autour de John Moore-Brabazon. Rappelons qu'aux termes d'un accord anglo-américain de 1942 l'industrie du Royaume Uni devait se concentrer sur la production de bombardiers lourds, abandonnant aux États-Unis la fabrication de multimoteurs de transport nécessaires à l'effort de guerre. Ors il apparut rapidement que cet accord rendrait l'Empire Britannique dépendant des fournitures américaines en matière de transport aérien une fois la paix revenue.

Placé sous l'autorité du Baron Brabazon of Tara, premier Britannique à avoir piloté un 'plus lourd que l'air' en Grande-Bretagne et Ministre de l'Air et de la Production Aéronautique de 1940 à 1942, un comité fut donc chargé dès février 1943 d'analyser les besoins futurs de la Grande-Bretagne et du Commonwealth et matière de transport aérien commercial.

Il résulta des travaux du Comité Brabazon la publication, dès août 1943, de recommandations concernant quatre types d'appareils, dont la définition allait être progressivement affinée jusque fin 1945. Ces recommandations allaient servir de base de référence aux travaux des bureaux d'études britanniques jusqu'à la fin des années 1950.

Le Type II défini par la Comité Brabazon portait sur un court-moyen courrier devant remplacer Douglas DC-3 et deHavilland DH.89 Dragon Rapide. Un appareil pressurisé qui devait initialement transporter 24 passagers à 320 km/h sur 2 800 km. Premier utilisateur potentiel de ce type d'avion, British European Airways (BEA) plaida pour une machine capable de transporter 32 passagers, ce qui devait donner l'Airspeed Ambassador et surtout le Vickers Viscount.

De tels appareils n'étaient pas adaptés aux lignes à faible densité sur lesquelles DH.86 et DH.89 avaient fait leurs preuves et un nouveau *feederliner* fit son apparition dans les recommandations du Comité Brabazon sous la désignation de Type V, défini comme du bimoteur. Ce créneau semblait

promis au deHavilland DH,104 Dove mais, on va le voir, George Miles vint jouer les trouble-fêtes en suggérant le besoin d'un quadrimoteur pour succéder au DH.86.

Premières études : En octobre 1943 l'Air Ministry rejeta l'ambitieux projets de multimoteur transatlantique X-11 proposé par la firme Miles Aircraft au profit du Bristol Brabazon, mais aussi le quadrimoteur long-courrier X-14. L'entreprise réalisa alors que les services officiels britanniques ne paraissaient pas disposés à accorder sa confiance pour des appareils de gros tonnage à un constructeur dont la plus grosse réalisation était le M.33 Monitor, un bimoteur de moins de dix tonnes en charge, et qui n'avait encore jamais construit un avion entièrement métallique.

On ne parlait pas encore de Type V mais Don L Brown, alors responsable du bureau d'études, refusa d'attendre que le Comité Brabazon invite Miles à soumissionner pour une catégorie donnée d'appareils. Il lança donc une série d'études portant sur des appareils de transport bimoteurs destinés à des lignes régionales ou à faible densité, ce que l'on appellera par la suite le troisième niveau. Tous ces appareils avaient la même configuration de base : monoplan à aile haute et train escamotable.

Le premier projet visait au remplacement du deHavilland Dragon Rapide. Le **M.51 Minerva** devait recevoir des Gipsy Queen IV de 295 ch, une voilure à profil laminaire, et transporter huit passagers avec un équipage de deux hommes pour une masse à vide de 1 995kg et de 3 500 kg en charge. F.G. Miles ne présenta pas le projet à l'Air Ministry. Un autre constructeur, informé du projet, lui avait en effet demandé de ne pas le présenter, s'engageant en échange à ne pas participer à un programme d'avion d'entraînement de base en cours d'élaboration. C'est le Percival Prentice qui fut choisi comme avion d'entraînement.



Diffusée en 1946 par Miles Aircraft, cette photo légèrement retouchée du premier prototype M,60 Marathon (c/n 6225) confirme que ce quadrimoteur de transport d'apport avait bien initialement un empennage bidérive. Ce prototype effectua son premier vol le 19 mai 1946 avec une immatriculation provisoire (U10). Il fut perdu sur accident le 28 mai 1948.

Plus ambitieux, le projet **M.54** portait sur un bimoteur de 5 tonnes à vide et 8 à 9 tonnes en charge, capable de transporter 17 à 20 passagers avec des moteurs en étoile Bristol de 1000/1100 ch. Proposé soit avec une roulette arrière (M.54) soit avec un train tricycle (M.54A), le projet fut présenté en vain à l'Air Ministry en février 1944. On retrouvera pratiquement le même avion dix ans plus tard quand le Marathon fut équipé de deux moteurs en étoile Alvis Leonides.

En discutant de ce projet avec John Brancker (BOAC), Sir Harold Hartley (Railway Air Services) ou divers officiels du Ministry of Aircraft Production il apparut qu'un appareil similaire au M.54 mais avec une capacité plus faible présenterait un intérêt certain sur certains réseaux. Une nouvelle version, aménagée pour deux pilotes et 13 passagers avec deux moteurs en étoile de 550 ch Armstrong Siddeley Cheetapard fut donc proposée en mars 1944 à l'Air Ministry sous la désignation **M.59**. Le ministère trouva le projet intéressant, tout en souhaitant un avion offrant une capacité légèrement supérieure !

Simultanément apparaissaient l'ébauche des spécifications Brabazon 5a (moteurs à pistons), portant sur un appareil d'une capacité intermédiaire entre les M.54 et M.59, et Brabazon 5b (turbopropulseurs) dont les performances et la capacité correspondaient à celles du M.51.

Rechercher la meilleure configuration : Directeur technique de la firme de Woodley depuis 1941 et frère cadet de F.G. Miles, George Miles estimait la meilleure réponse serait un quadrimoteur à aile basse pesant environ 5 500 kg, équipé de moteurs de Havilland Gipsy Queen, ce que de Havilland réalisera quelques années plus tard avec le Heron. Pour Don L. Brown un monoplan à aile haute de 9 000 kg équipé de deux moteurs Bristol de 1 100 ch, donc le M.54, paraissait mieux adapté. Après de nombreuses discussions un compromis fut trouvé autour d'un nouveau projet désigné **M.60**. Si la configuration aile haute était adoptée, la masse maximale en charge était fixée à 7 500 kg et quatre moteurs Gipsy Queen 71 de 330 ch devaient tracter l'appareil, capable de transporter 14 passagers et d'opérer depuis les petits terrains desservant les Îles Anglo-normandes ou du nord de l'Écosse. Le projet fut soumis à l'Air Ministry qui émit en mai 1944 la Spécification 18/44 et approuvée par le Comité Brabazon pour couvrir le Type 5a.



Le second prototype du Marathon (c/n 6430) effectua son premier vol le 237 février 1947 avec l'immatriculation G-AILH et effectua l'essentiel des essais de certification. Remis en mars 1949 au Ministry of Supply, il reçut une immatriculation militaire (VX229) et fut utilisé comme avion de liaison à Farnborough jusqu'à sa réforme et son démantèlement sur place en 1957. (Collection personnelle)

Miles aurait pu espérer une commande rapide, mais l'Air Ministry diffusa le cahier des charges auprès de plusieurs avionneurs. Percival déposa deux projets et Armstrong Whitworth tenta de placer un appareil beaucoup trop gros et finalement. Il fallut donc attendre octobre 1944 pour que Miles Aircraft soit autorisée à lancer la construction de trois prototypes.

Désireux de réaliser un appareil aussi proche que possible des besoins des futurs opérateurs, George Miles constitua un comité technique comprenant H.S Wilkinson (Résistance des matériaux), D.S. Bancroft (Aérodynamique), Brian Buck (Calcul des masses), le dessinateur Lowden et Don Brown, collaborateur de longue date de F.G. Miles, dont la tâche consistait à approcher les futurs utilisateurs afin d'obtenir le plus d'informations possible sur leurs souhaits. BOAC désirant utiliser le futur appareil

sur certaines lignes coloniales, il fut en particulier invité à effectuer une tournée en Afrique pour mieux appréhender les problèmes d'humidité et d'exploitation en altitude ou par températures élevées.

En avril 1945 le projet M.60 semblait faire l'unanimité chez les opérateurs potentiels mais la construction du premier prototype ne se fit pas sans mal. Il faut se souvenir que les nécessités de la guerre avaient engendrées en Grande-Bretagne une organisation très procédurière en matière de construction aéronautique. Les seuls interlocuteurs autorisés pour les avionneurs étaient les différents services officiels, aux desiderata souvent contradictoires et généralement assez éloignés des souhaits des utilisateurs. Ces derniers n'achetaient d'ailleurs pas directement les avions qu'ils devaient exploiter et les constructeurs ne pouvaient s'affranchir des exigences du Ministère de la Production Aéronautique. Celui-ci demanda à Miles une interchangeabilité entre les moteurs du M.60 et ceux du deHavilland Dove, bâti compris, puis le remplacement des roues d'origine par des roues basse pression. Le Royal Aircraft Establishment réclamait lui des pneus haute pression et un fuselage dont la structure pourrait résister à un amerrissage. On demanda ensuite à Miles de réaliser un fuselage pressurisé sans tenir compte du fait que les moteurs utilisés ne permettaient pas le vol à haute altitude. Le choix du type de dégivrage fut un autre sujet de conflits. Il résulta bien entendu de ce manque de coordination des discussions sans fin, des échanges de courriers plus au moins courtois et une escalade des coûts sans prise de décision réelle.



[Le troisième prototype M,60 devait recevoir deux turbopropulseurs Armstrong Whitworth Mamba, mais le Mamba Marathon n'était pas achevé lorsque Miles Aircraft déposa le bilan. Ce prototype \(c/n 6544\) fut donc achevé par Handley Page \(Reading\) Ltd. Premier avion de transport britannique équipé de turbopropulseurs à prendre l'air, le 21 juin 1948, l'unique Marathon 2 est vu ici à Farnborough le 15 septembre 1951. Équipe d'hélices deHavilland à pas réversible, il effectua de spectaculaires démonstrations de marche arrière durant cette édition du salon de l'industrie aéronautique britannique.](#)

Malgré ces obstacles et contretemps le prototype, portant l'immatriculation provisoire U10 (c/n 6265), effectua son premier vol le 19 mai 1946. Le nouveau chef-pilote Ken Waller était aux commandes, assisté de Don Brown. Propriété du Ministère de la Production Aéronautique, c'était le premier quadrimoteur et le premier avion entièrement métallique du constructeur. Les lettres G-AGPD, réservées dès le 5 juin 1945, furent peintes sur le fuselage quelques jours plus tard, l'empennage bi-dérive ayant été entre-temps complété par une dérive axiale. Le 1^{er} juin 1946 le prototype participait à un défilé aérien rassemblant douze productions Miles différentes. Le 24 octobre 1946 le certificat fut modifié, le Miles M.60 Brabazon 5a étant renommé Marathon. Le certificat de navigabilité définitif fut attribué le 4 septembre 1947. Il est intéressant de noter que le nom de Marathon avait déjà été retenu en 1936 pour un projet de quadrimoteur de construction entièrement métallique à aile basse, capable de transporter 12 passagers, destiné aux Imperial Airways.

Le G-AGPD réalisa sans problème ses essais officiels par climats tempérés à Boscombe Down entre les 26 août 1946 et 15 janvier 1947, interrompus simplement le temps du salon du SBAC à

Farnborough. Le 27 février 1947 le second prototype (G-AILH, c/n 6430) prit l'air à son tour, avec un empennage bidérive.

Le G-AGPD fut à nouveau exposé à Farnborough en 1947. Le Marathon reçut un accueil extrêmement favorable, tant de la part des pilotes que des futurs exploitants, mais le prototype fut perdu sur accident le 28 mai 1948 durant les essais officiels à Boscombe Down, entraînant la mort des deux hommes se trouvant à bord. Le Marathon était équipé d'un dispositif d'assistance au décollage en cas de panne d'un moteur extérieur, les surfaces verticales d'empennage étant désaxées pour fournir une compensation aérodynamique. Brian Bastable, pilote d'essais à l'A & AEE, semble avoir oublié de ramener les dérives en position neutre après le décollage et, alors qu'il amorçait un passage à grande vitesse au dessus de la piste, l'empennage se brisa.

L'avion n'était pas en cause, mais ne répondait pas aux normes de vol avec un moteur coupé dans sa configuration bidérive. Une troisième dérive fut donc montée sur le second prototype, utilisé pour poursuivre le programme d'essais, et en particulier les essais tropicaux, effectués à Khartoum entre octobre et décembre 1949. Durant ces essais il s'avéra nécessaire de rectifier la ventilation des têtes de cylindres. En 1951 le G-AILH fut transféré en 1951 au Ministry of Supply qui devait l'utiliser comme avion de liaison. Mais cet appareil, qui reçut alors le serial VX229 et fut finalement ferrailé à Farnborough en 1957, servit aussi aussi pour des essais sur lesquels nous reviendrons..



[Alignement de Marathon T.11 de l'Air Navigation School, stationnée à Hullavington. Au premier plan le XA267-Q , livré à la RAF le 29 juin 1954 et ferrailé durant la première semaine de 1959. La carrière du Marathon dans la RAF fut donc courte. Cet appareil non sollicité permit de faire la liaison entre le retrait des Avro Anson et l'arrivée du Vickers Varsity, mais la Navy préféra de Percival Sea Prince.](#)

De Miles à Handley Page : Au moment de l'accident du premier prototype le constructeur attendait toujours une commande. Malgré les rapports d'essais favorables les discussions se poursuivaient concernant certains points techniques et la question du prix unitaire des machines de série faisait débat. Alors que Miles, qui avait justifié un coût de production de 37 500 Livres, suggérait un prix de vente de 40 000 Livres, laissant une faible marge en cas d'inflation des matériaux, le ministère s'en tenait à 32 000 Livres, prix auquel il achetait les Vickers Viking.

C'est dans ce contexte que l'hiver 1946-47 allait être fatal à Miles Aircraft Ltd. L'entreprise de Woodley n'avait jamais roulé sur l'or et l'hiver fut particulièrement rigoureux avec des conséquences multiples. De multiples coupures de courant perturbèrent la production et l'impossibilité de maintenir l'usine à bonne température eut des conséquences catastrophiques sur la qualité des autres productions de la firme, construits en bois et assemblés par collage. L'entreprise avait négocié avec une banque une ligne de crédit de 400 000 Livres, mais en trois mois son découvert passé à 600 000 Livres. Les salaires des cadres cessèrent d'être payés, le bureau d'études ferma, puis les employés furent priés

de rester chez eux. Aucune commande ne se concrétisant pour le Marathon, Miles Aircraft se vit donc contrainte au dépôt de bilan. F.G. Miles constitua une nouvelle entreprise à Redhill et George Miles rejoignit la firme Airspeed.

Pour le gouvernement britannique le programme Marathon devait être sauvé. Ors la firme Handley Page, dont les projets HP.86 et HP.78 avaient du s'incliner face aux Bristol Britannia et Vickers Viscount, avait un carnet de commandes limité à quelques Hermes IV en attendant la sortie du futur bombardier HP,80 Victor. Sollicité par le Ministry of Supply afin d'assurer la production du Marathon, Sir Frederick Handley Page ressuscita une de ses filiales, Handley Page Transport Ltd, qui fut rebaptisée Handley Page (Reading) Ltd avant de racheter Miles Aircraft Ltd. Il est bon de préciser ici que Reading est une ville du Berkshire, proche de Woodley mais notoirement plus connue, et que le rachat de l'usine de Woodley était conditionné à la commande de 50 Marathon par le Ministère de l'Aviation Civile britannique au profit de BEA et de BOAC.

Pour satisfaire au prix demandé par le MoS et aux délais de livraison requis, Edwin W.J. Gray, nommé ingénieur en chef de Handley Page (Reading), reprit l'ensemble des liasses de production et les adapta aux procédés de fabrication en usage dans l'usine Handley Page de Cricklewood. La cellule s'alourdissait de 227 kg, mais l'impact sur les performances était minime et l'intérieur de la cabine, redessiné, permettait de porter la capacité de l'appareil de 14 à 18 sièges. La capacité des réservoirs était par ailleurs portée de 545 à 818 litres.

Pour assurer la commercialisation de l'appareil, Handley Page (Reading) Ltd s'attacha les services du group Captain A.F. Bandit. Originaire du Queensland, cet Australien avait représenté l'Air Ministry à Woodley durant la guerre et réalisé la première liaison en solitaire entre l'Europe et l'Australie de l'après-guerre, en 1946, à bord d'un Miles Gemini. Hugh McLennan Kendall, qui avait quitté la Fleet Air Arm pour rejoindre Woodley en qualité d'assistant pilote d'essais, fut lui promu chef-pilote.



Exploité durant deux ans par West African Airways entre Lagos et Accra immatriculé VR-ANO, le Marathon c/n 128 fut revendu en avril 1955 à Balfour Marine Engineering Co Ltd et converti en salon d'exposition volant pour présenter des juke-box aux États-Unis. Le projet avorta et le G-AMGX, abandonné à Southend, fut finalement ferrailé à la fin de l'été 1962. (Collection personnelle)

Description sommaire et éléments chiffrés : Le Miles Marathon se présentait donc comme un monoplan à aile haute cantilever de construction entièrement métallique.

Réalisée en cinq éléments, la voilure avait une structure monolongeron, la totalité de l'espace situé entre les longerons et les moteurs étant occupé par quatre réservoirs souples (capacité totale 818 litres) résistant à l'impact d'un crash. Un faux longeron situé à 70 % des cordes recevait les articulations des volets et ailerons. Implantée très haut afin que les longerons ne traversent pas la cabine, cette voilure supportait quatre moteurs de Havilland Gipsy Queen 71, suspendus à l'intrados.

Les deux moteurs extérieurs entraînaient des compresseurs Heywood alimentant le système pneumatique assurant le fonctionnement des volets escamotables de bord de fuite (brevet Miles), le relevage du train d'atterrissage et l'orientation de la roue avant. Chaque moteur intérieur entraînait un générateur électrique alimentant un circuit 24 volts, les gouvernes de vol étant en particulier équipées de trim-tabs à commande électrique.

Le fuselage, non pressurisé, de construction semi-monocoque, était réalisé en cinq sections, avec plancher renforcé localement, la résistance au sol atteignant 980 kg/m² au niveau des soutes. Le poste de pilotage était aménagé pour deux hommes et équipé de double-commandes, un troisième membre d'équipage pouvant aisément prendre place. Le vitrage était généreusement dimensionné. La section rectangulaire à angles très arrondis de la section centrale du fuselage permettait d'atteindre un volume utile de 70 m³, la cabine offrant des dimensions généreuses (5,50*2,36*1,83m) pour un appareil de ce tonnage. L'accès à cette cabine se faisait par une porte (1,62*0,76 m) située à gauche, en arrière de la voilure, dont le seuil était situé à 74 cm du sol. En version commerciale on trouvait à droite de cette porte des toilettes, précédant une soute à bagages de 15 m³ (745 kg), accessible de l'intérieur et servie par une porte chargement située à droite du fuselage. L'aménagement commercial n'est pas significatif, le Marathon n'ayant pratiquement pas été utilisé sur des lignes régulières.

L'empennage était tri-dérive, le plan vertical central ne comportant aucune partie mobile.

L'appareil reposait sur un train d'atterrissage tricycle entièrement escamotable, dont tous les éléments se relevaient vers l'avant, le train principal venant s'escamoter dans les fuseaux-moteurs intérieurs. Chaque jambe du train principal était équipée de diabolos, tandis qu'une roue unique, orientable, soutenue par une demi-fourche, équipait le train avant.



Rare photo couleur d'un des 28 Marathon T.11 pris en compte par la RAF. Le XA261-B fut mis en service en septembre 1954 à la 1ANS. Réformé en avril 1959 il fut ferraillé à Shoreham en 1962.

En chiffres : Envergure : 19,81 m ; Longueur : 15,89 m ; Hauteur 4,29 m ; Surface alaire : 46,3 m² ; Masse à vide 5 313 kg ; Masse en charge autorisée : 8 295 kg ; 4 moteurs six cylindres inversés en ligne de Havilland Gipsy Queen 70-3 de 340 ch ; Vitesse maximale 374 km/h à 2 060 m ; Vitesse maximale en régime continu : 336 km/h à 3 050 m ; Distance de décollage à 8 175 kg : 512 m (942 m avec franchissement d'un obstacle de 15 m) ; Roulement à l'atterrissage avec franchissement d'un obstacle de 15 m : 722 m ; Taux de montée initial : 3,0 m/sec ; Plafond absolu : 5 490 m ; Distance franchissable 1500 km.

Quarante appareils de série : La tête de série du H.P.R.1 Marathon (G-ALUB, c/n 101) fut naturellement utilisée comme démonstrateur. Piloté par Kendall et 'Bush' Bandit, le quadrimoteur décolla de Woodley le 14 janvier 1950 pour Lyon, Rome, Malte, Athènes, Chypre, Bagdad et Karachi. S'ensuivait une longue tournée dans le sous-continent indien, en Australie et en Nouvelle Zélande, le

retour s'effectuant via Sharjah, Beyrouth, l'Égypte et la Libye. Il ne regagnait donc la Grande Bretagne qu'en mai, après avoir parcouru 64 400 km. Après révision le G-ALUB repartait pour l'Afrique de l'Est et du Sud et regagnait Woodley via Libreville, Lagos, Freetown, Dakar, Casablanca, Lisbonne, Madrid et Bruxelles.



Après avoir volé entre mars et juillet 1951 sous les couleurs des West African Airways sous l'immatriculation VR-NAI, ce Marathon (c/n 112) resta plusieurs années à la charge de Handley Page (Reading) Ltd. Il fut finalement vendu en juillet 1955 à l'administration de l'aviation civile allemande.

Le second Marathon de série (G-ALVW, c/n 102) fut équipé d'hélices à pas réversible et effectua deux séries d'essais de décollage et atterrissage court début 1951 : En janvier et février on chercha à déterminer la meilleure position des volets et à comparer les performances à l'atterrissage avec inversion du pas de deux ou quatre hélices, puis en mars et avril on compara les performances obtenus avec celles réalisées par un appareil standard. L'utilisation d'hélices à pas réversible permettait de réduire de moitié la course à l'atterrissage, mais même avec des hélices classiques le Marathon ne sortait pas de l'enveloppe contractuelle.

En mai 1951 le G-ALUB gagna Northolt pour essais de réception. BEA aurait du mettre en service 25 Marathon sur son réseau écossais sous la désignation *Clansman*. La compagnie jugea cependant que cet avion ne possédait pas les qualités nécessaires pour remplacer ses vieux biplans de Havilland DH.89 Rapide et ramena dans un premier temps sa commande à sept appareils. Peint aux couleurs de BEA et baptisé *Rob Roy*, le G-ALUB fut officiellement remis au MoS le 28 août 1951 et transféré à Londres en septembre, mais en février 1952 BEA annonça qu'elle refusait d'exploiter le Marathon.

Parallèlement aux deux tournées réalisées en 1950 par le G-ALUB, BOAC tentait d'intéresser un certain nombre de compagnies associées du Commonwealth au quadrimoteur. A sa demande un nouvel intérieur fut étudié, permettant de transporter jusqu'à 22 passagers et en mars 1951 un appareil (G-AMEO, c/n 112) fut mis à sa disposition de West African Airways Corporation. Fondée en mai 1946 pour desservir quatre colonies britanniques de l'ouest africain, le Nigéria, la Gold Coast, la Sierra Leone et la Gambie, West African Airways utilisa le quadrimoteur jusqu'en juillet pour des essais de mise en ligne sous l'immatriculation VR-NAI.

Début 1952 WAA décida de louer six Marathon IA sur lesquels les Gipsy Queen 70-3 étaient remplacés par des Gipsy Queen 70-4, légèrement moins puissants. Une motorisation qui avait été expérimentée dès novembre 1951 sur un des appareils refusés par BEA (G-AMEL, c/n 110). Un premier quadrimoteur (c/n 133) fut livré en mars 1952, les cinq autres en juillet, tous passant sur le registre nigérian en septembre (VR-NAN, c/n 127 ; VR-NAO, c/n 128 ; VR-NAR, c/n 129 ; VR-NAS, c/n 130, VR-NAT, c/n 133 et VR-NAU, c/n 134). Première compagnie aérienne à exploiter le Marathon, WAA mit ces appareils en service en novembre 1952 entre Accra et Lagos, mais la carrière africaine du Marathon fut assez courte : dès 1954 ils furent remplacés par des de Havilland DH.114 Heron et renvoyés en Grande-Bretagne pour stockage.

Trois autres Marathon IA (G-AMIA/C, c/n 138/140) furent achetés par Union of Burma Airways et équipés de réservoirs supplémentaires portant leur capacité de carburant à 1 864 litres pour une autonomie de 2 255 km. Livrés en juillet 1952 et immatriculés XY-ACX/Z à leur arrivée à Rangoon, ils furent utilisés pour desservir Akyab, Calcutta, Singapour ou Bangkok. Ces appareils semblent avoir été retirés d'exploitation dès 1954. Ils n'étaient de toute façon plus en service en 1957 lorsque furent livrés les premiers Vickers Viscount. Ce furent aussi les trois derniers Marathon à sortir de l'usine de Woodley.

Car si Handley Page ne ménageait pas ses efforts pour tenter de commercialiser le Marathon, le constructeur refusait d'être tenu pour responsable de l'absence de commandes pour les avions qui continuaient à sortir d'usine et à être livrés au Ministère de l'Aviation Civile, conformément à la commande passée par le MoS.

La RAF au secours du Marathon : Un accord fut finalement conclu début avril 1952 entre le gouvernement britannique et le constructeur. Ce dernier acceptait de ne construire que 40 appareils, dont 30 devaient être modifiés en classe volante pour la formation des navigateurs de la RAF sous la désignation Marathon T. Mk II. Outre le pilote et un opérateur radio à l'avant, le fuselage devait être réaménagé pour recevoir trois tables de navigation, l'instructeur et deux élèves étant assis dos à la marche. La capacité des réservoirs était portée à 1 864 litres pour permettre des vols de 7 heures 30, la durée moyenne d'un vol d'entraînement à la navigation étant fixée à 5 heures 30 par la RAF, et chaque poste d'équipage était doté d'une alimentation individuelle en oxygène pour permettre des vols à 4 500 m.



[Le Marathon T.11 serial XA250, vu ici à Farnborough le 6 septembre 1952, n'est autre que le G-ALVW \(c/n 102\) dont la photo illustre le titre de cette monographie. On remarque les 'blisters' d'observation venus coiffer deux hublots. Il fut victime d'un affaissement du train d'atterrissage à Topcliffe fin 1952.](#)

C'est le VX229, renvoyé en usine, qui servit de prototype à cette nouvelle version, destinée à remplacer les Avro Anson T.21 en attendant la mise en service d'une machine plus performante dérivée du Vickers Valetta. Un astrodome fut monté en arrière de la voilure ainsi que deux hublots d'observation bombés sur le côté tribord du fuselage. L'aménagement intérieur n'était pas modifié, le but des essais effectués du 1^{er} juillet au 13 août 1952 étant de vérifier les qualités de vol avec des centrages extrêmes à la masse au décollage de 8175 kg.

Les serials XA249 à XA278 furent attribués aux machines destinées à la RAF, et la tête de série (XA249, c/n 101, ex G-ALUB) effectua son nouveau premier vol le 29 août 1952, une semaine avant d'être présenté au salon aéronautique de Farnborough. Il fut livré le 9 septembre 1952 à la RAF, qui avait déjà pris en charge en mars le XA251 (c/n 103), non transformé mais affecté au RAF Flying College de Manby pour prise en main par les futurs pilotes et mécaniciens.



Coupage de presse datée de 1952 présentant la maquette d'aménagement du Marathon T.11

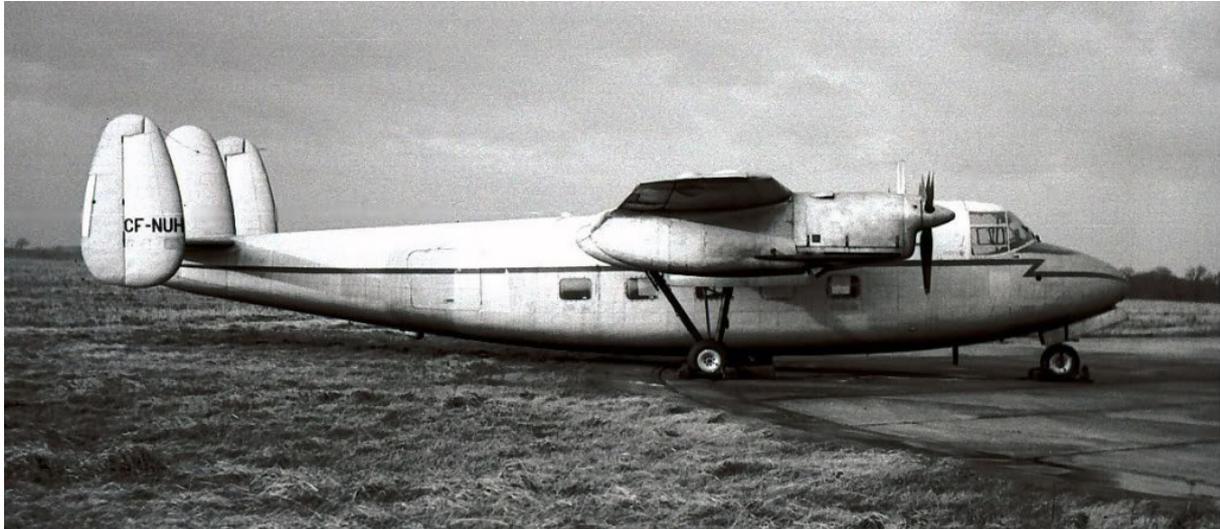
La mise en service de ces appareils devait s'étaler sur 1953 et 1954, 28 exemplaires étant finalement livrés (XA249 à XA276, c/n 101/111, 113/126, 131/132 et 135). Ils furent initialement pris en compte par l'Air Navigation School de Hullavington, qui se dédoubla ensuite en No 1 ANS (Topcliffe) et No 2 ANS (Thorney Island).

Un de ces appareils (XA271, c/n 124) fut perdu le 30 septembre 1954, les panneaux externes de voilure s'étant détachés en vol pour une raison inconnue. Cet accident qui fit cinq victimes fut le seul incident grave survenu en service dans la RAF, mais sept appareils furent réformés après avoir subis des avaries importantes au sol, le plus souvent à l'atterrissage, entre janvier 1956 et mai 1958.

Fin 1958 les Vickers Varsity commencèrent à entrer en service au Training Command, entraînant le retrait des Marathon dont 15 furent proposés à la vente entre octobre 1958 et mars 1959.

En mars 1955 le MoS transféra au Royal Aircraft Establishment, qui avait besoin d'avions de liaison, deux Marathon inutilisés avec les serials XJ830 (c/n 130, ex VR-NAS) et XJ831 (c/n 133, ex VR-NAT). Ces deux appareils furent revendus en septembre 1958 à Air Navigation & Trading Co Ltd, à Blackpool. Le premier fut ferrailé par Airwork à Hurn en février 1962, mais le second connut une histoire plus compliquée. Cet appareil fut en effet vendu à un canadien, H.L. Dobb, agissant pour le

compte de la compagnie North-Air Helicopter Ltd, et une autorisation de convoyage vers le Canada délivrée le 9 octobre 1961 avec l'immatriculation CF-NUH. Ces lettres furent effectivement peintes sur l'empennage du quadrimoteur, mais malgré deux renouvellements de l'autorisation de convoyage, l'appareil ne quitta jamais le parking de l'aérodrome de Wymeswold, Leics. Cet avion fut finalement ferrailé en 1963.



Immatriculé CF-NUH mais sans aucune indication d'exploitant, le Marathons c/n 133 est vu ici au début des années 1960 à Wymeswold d'où il ne devait jamais redécoller. Il fut finalement ferrailé en 1963.

Une discrète fin de carrière : Outre la RAF et les compagnies aériennes déjà mentionnées, le Marathons connut quelques autres utilisateurs.

Les deux derniers Marathons destinés à la RAF (c/n 136 et 137) n'avaient pas été modifiés avec l'espoir de les céder à Union of Burma Airways. S'ils gagnèrent finalement l'Asie, ce fut sous les couleurs de Far East Airlines, compagnie japonaise basée à Nagoya. Ils furent livrés en juillet 1954 et janvier 1955 respectivement (JA6009 et JA6010) et volaient encore au début des années 1960. Placé en exposition sur le toit de l'aéroport de Nagoya en 1968 le JA6009 fut ferrailé en 1974. Les Marathons japonais semblent avoir été les derniers à voler.

On se souvient qu'en 1954 West African Airways avait restitué ses Marathons à la Grande-Bretagne. Dès septembre 1954 un de ces appareils (VR-NAU, c/n 134), reconditionné, était livré à la Royal Jordanian Air Force. Arborant le serial VK501, il devint l'avion personnel du roi Hussein.

En avril 1954 le G-AMGX (c/n 128, ex VR-NAO) repassa sur le registre britannique. Acheté par Balfour Marine Engineering Co Ltd, il fut modifié en salon d'exposition volant pour présenter des juke-box aux États-Unis. La tournée commerciale aurait du débuter par un vol transatlantique programmé pour le 18 août 1956, mais celui-ci fut annulé et l'appareil, abandonné à Southend, fut finalement ferrailé à la fin de l'été 1962.

En juillet 1955 un autre (c/n 112, ex VR-NAI et G-AMEO) fut vendu à la Direction de l'Aviation Civile allemande. Devenu D-CFSA, il fut utilisé jusque fin 1961 pour des missions de calibration radio.

Enfin en octobre 1955 Derby Aviation Ltd racheta deux appareils (G-AMGW, c/n 127 et G-AMHR, c/n 129) et les mis en service au départ de Burnaston sur un réseau desservant les Îles Anglo-normandes, l'île de Man et l'Écosse. Baptisés respectivement *Millersdale* et *Monsaldale*, Exploités jusqu'à la fin de l'été 1961, ils furent ferrailés début 1964. Derby Aviation acheta également deux appareils des surplus de la RAF (XA262, c/n 115 et XA265, c/n 118). Si le premier, acquis en avril 1959, fut immédiatement ferrailé pour fournir des pièces détachées aux appareils en service, le second, acheté dès août 1957, semble avoir été utilisé comme machine de réserve. Réformé seulement en juillet 1961, il fut démantelé à son tour en 1962. Une section de fuselage, convertie en poulailler, a été finalement rachetée par la Miles Aircraft Collection. Conservée par le Museum of Berkshire Aviation, c'est tout ce qui subsiste aujourd'hui des 43 Marathons construits.



On a du mal à reconnaître sur cette photo prise au Museum of Berkshire Aviation les seuls éléments ayant survécu du Marathon c/n 118. L'appareil fut en fait démantelé en 1962 et cette section de fuselage n'a survécu que parce qu'elle fut utilisée comme poulailler.

Signalons enfin que deux appareils des surplus de la RAF furent achetés en décembre 1958 par F.G. Miles Ltd (XA252, c/n 104 et XA274, c/n131) puis deux autres en avril 1959 (XA261, c/n 114 et XA269, c/n 122). Les projets de reconditionnement et de revente n'aboutirent pas et ces quatre machines furent également ferraillées en 1962.

Un Marathon biturbine : Si aucune turbine à hélices n'était disponible au moment de la conception du Marathon, il était clair que la technologie évoluait rapidement dans ce domaine et l'adaptation de ce nouveau type de propulseur avait été envisagé très tôt sur la cellule du M.60. Répondant à une demande de BEA, le Ministry of Supply émit le 19 mai 1947 la spécification 15/46 couvrant le montage sur le dernier prototype Marathon de deux turbopropulseurs Armstrong Siddeley Mamba de 1 100 ch, des Rolls-Royce Dart devant pouvoir être montés en option. Le cahier des charges spécifiait une vitesse de croisière de 390 km/h à 3 000 m et une distance franchissable de 1 050 km avec une charge commerciale de 1760 kg (18 passagers avec 20 kg de bagages chacun). Curieusement, pour un appareil turbopropulsé, l'usage de pressurisation n'était pas précisé, l'avion étant désigné M.69 Marathon II.

Les deux turbines devaient être plaquées sous la voilure et, le train d'atterrissage principal se relevant dans la partie arrière des nacelles, il fut décidé que l'échappement propulsif se ferait par l'extrados. Une maquette grandeur de la nacelle fut réalisée et montée sur le plan droit du prototype de l'Aerovan (G-AGOZ) pour essais aérodynamiques et le prototype aurait du prendre l'air au cours du printemps 1948.

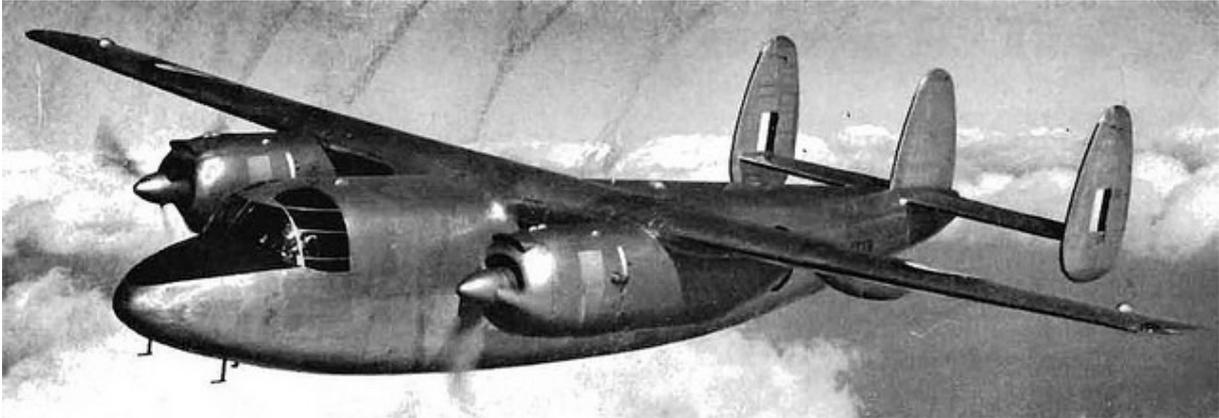
La mise en liquidation de Miles Aircraft entraîna bien entendu un report et il fallut attendre le 21 juillet 1949 pour que le Marathon 2 (G-AHXU, c/n 6544) effectue son premier vol à Woodley, piloté par Hugh Kendall. Premier avion de transport britannique à voler avec des turbines à hélice, il fut présenté au salon du SBAC à Farnborough en septembre 1949 avant d'effectuer des essais de certification entre les 4 et 12 janvier 1950.

BEA testa très brièvement l'appareil et le rejeta avant même de renoncer au Marathon I. En effet le niveau de bruit en cabine était supérieur avec les Mambas qu'avec les Gipsy Queen et le décrochage n'était pas jugé franc. Ce dernier point fut résolu en ajoutant des spoilers de bord d'attaque entre le fuselage et les fuseaux-moteurs.

Présenté à nouveau à Farnborough en septembre 1950, le Marathon II fut engagé le 16 septembre 1950 dans la course de vitesse avec handicap organisée entre Hurn et Herne Bay par le journal *Daily Express*. Piloté par Kendall, il prit la septième place à la vitesse moyenne de 451 km/h.

Début 1951 il fut transféré au Ministry of Supply. Après avoir reçu le serial VX231, il fut équipé des premières hélices de Havilland à pas réversible montées sur turbopropulseur, dont les essais

débutèrent à Hatfield le 23 juillet 1951. En septembre il effectua une spectaculaire démonstration de marche arrière à Farnborough pour sa dernière participation au Salon du SBAC.



Rebaptisé H.P.R.5, le Marathon 2 termina sa carrière comme banc d'essais en vol des moteurs à piston Alvis Leonides Major, un groupe 14 cylindres en étoile devant équiper le Handley Page Herald.

En 1953, de Havilland Propellers Ltd n'ayant plus besoin du XV231, il fut transféré à l'Empire Test Pilots School, mais un an plus tard il regagnait Woodley pour y recevoir deux moteurs en étoile Alvis Leonides Major. Ce groupe 14 cylindres en double étoile développé en étroite coopération entre le motoriste Alvis et le RAE, devait équiper le futur Handley Page Herald, lui-même dérivé d'un autre projet Miles, le M.73.

Rebaptisé pour l'occasion H.P.R.5, le banc d'essais effectua son premier vol le 15 mars 1955. Après avoir totalisé 13 heures de vol à Woodley, le bimoteur fut remis à Alvis Motors Ltd, qui le conserva à Baginton jusqu'à la fin du programme Leonides Major en 1958.

Le H.P.R.5 fut finalement transféré à Bitteswell afin d'y être utilisé comme banc d'essais du turbopropulseur Armstrong Siddeley P.181. La fusion d'Armstrong Siddeley Motors Ltd et de Bristol Aero-Engines Ltd entraîna l'abandon du P.181 et le XV231 fut finalement ferrailé à Bitteswell en octobre 1959.



Construit initialement pour BEA, le Marathon G-ALVY (c/n 104) fut livré à la RAF en septembre 1954 avec le serial XA252. Racheté en décembre 1958 par F.G. Miles en vue d'un reconditionnement pour revente, il retrouva son immatriculation civile mais aucune commande ne se matérialisa. Stocké à Shoreham, il y fut finalement ferrailé en février 1962 (Diapositive de 1959, collection personnelle).

