

Les chasseurs de poche de Grain Island Par [Jean-Louis Bléneau](#)



Vu sous cet angle le prototype P.V.7 ne semble pas se distinguer des nombreux monoplaces testés durant la Première Guerre mondiale. Son moteur est pourtant un bicylindre de 35 ch, ce qui en ferait aujourd'hui un modeste biplan de construction amateur. L'armement ne fut jamais installé.

Un programme pour les arsenaux de la Navy : Fin 1916, ayant acquis une certaine expérience dans l'utilisation d'avions terrestres depuis des plateformes installées sur navires de ligne, l'Amirauté britannique envisagea l'utilisation de chasseurs légers capables de décoller de plateformes de dimensions réduites installées sur la tourelle avant de ses destroyers. L'objectif était de multiplier le nombre d'avions opérant au large capables d'intercepter les dirigeables allemands. Le Marine Experimental Aircraft Depot de Port Victoria, sur l'île Grain, et la section expérimentale du Royal Naval Air Service d'Eastchurch furent chargés de proposer chacun un prototype. Les deux appareils devaient recevoir le même moteur ABC Gnat de 45 ch équipé d'un réducteur et une unique mitrailleuse Lewis de 7,7 mm posée sur le plan supérieur.

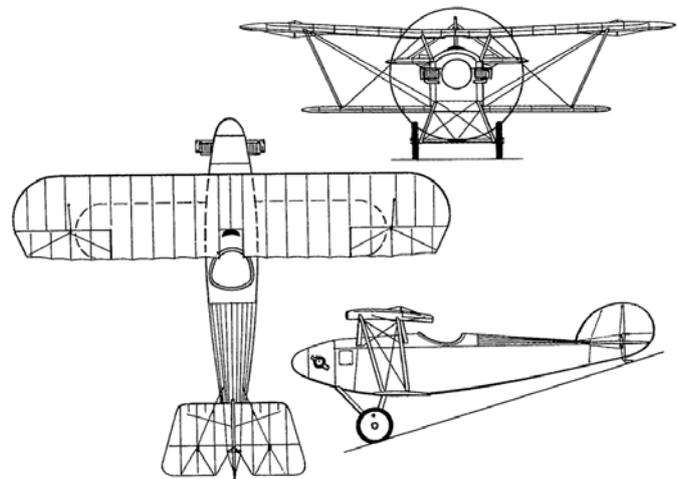
Le 17 mars 1917, alors que le prototype P.V.7 était en chantier à Port Victoria, le Sqdn Cmdr Harry Busteed, commandant de la section expérimentale d'Eastchurch, fut transféré sur l'île Grain pour prendre le commandement du Dépôt. Il amena avec lui G.H. Millar et le prototype partiellement achevé à Eastchurch. Ce dernier prit donc la désignation de P.V.8 et fut baptisé Eastchurch Kitten, le P.V.7 devenant Grain Kitten.



Sur cette photo on pourrait se demander s'il ne s'agit pas d'une reproduction à échelle réduite. Il n'en est rien. Ce biplan devait s'opposer aux redoutables Zeppelin !

Le P.V.7 Grain Kitten : Dessiné par W.H. Sayers, l'appareil développé à Port Victoria se présentait comme un petit sesquiplan, la voilure utilisant le même profil porteur que les précédents appareils construits à l'embouchure de la Medway, avec ailerons au plan supérieur seulement.

Le P.V.7 (Serial N539) effectua son premier vol le 22 juin 1917 avec un moteur Gnat de 35 ch sans réducteur, le moteur prévu n'étant pas disponible. Peu maniable en vol comme au sol et équipé d'un moteur très capricieux, le P.V.7 dut limiter ses premières évolutions à la proximité immédiate du terrain. Dès ses premiers vols, en septembre, le P.V.8 se révéla supérieur, confirmant le mauvais choix du profile et de la formule sesquiplane sur le P.V.7. Une nouvelle voilure fut donc réalisée, avec un profil classique. On modifia aussi l'empennage et l'atterrisseur pour tenir compte des résultats obtenus durant les premiers essais, puis on renonça à tester en vol le prototype ainsi modifié en raison des problèmes récurrents du moteur. Le P.V.7 ne fut donc jamais essayé en vol dans sa nouvelle configuration.



Le P.V.7 démontra que la formule sesquiplane n'était pas adaptée à un appareil de faible puissance.

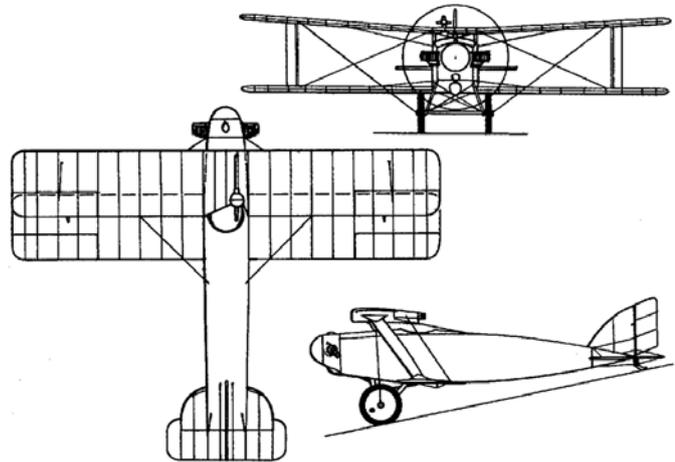
Caractéristiques : Envergure : 5,49 m ; Longueur : 4,55 m ; Hauteur : 1,60 m ; Surface alaire : 7,9 m² ; Masse à vide : 123 kg ; Masse en charge : 223 kg ; un moteur ABC Gnat, 2 cylindres à plat, de 35 ch ; Vitesse maximale à 610 m : 143 km/h ; Vitesse maximale à 1 980 m : 137 km/h ; Montée à 1 980 m en 10 min 50 sec ; Plafond : 3 630 m ; Une Lewis de 7,7 mm.



Cette coupure de presse de l'époque permet de se faire une idée précise des dimensions du chasseur de poche qu'était le P.V.8. L'unique mitrailleuse Lewis de 7,7 mm est montée sur le plan supérieur.

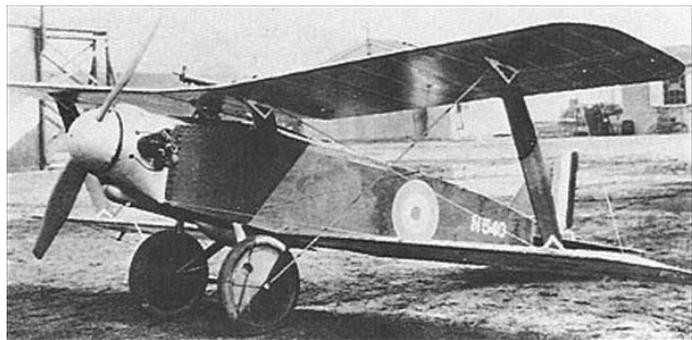
Le P.V.8 Eastchurch Kitten : Responsable technique de la section d'Eastchurch, G.H. Millar dessina un appareil classique mais de taille réduite. Il s'agissait d'un biplan à ailes égales décalées, l'entreplan tant tenu par un mât assez profond de chaque côté du fuselage et deux mats de cabane similaires. L'appareil était équipé d'ailerons aux deux plans et la cellule était raidie par des haubans liant le plan supérieur, accusant un dièdre assez élevé, à l'essieu du train d'atterrissage. L'empennage horizontal se limitait à une surface mobile compensée aérodynamiquement.

Mis en chantier à Eastchurch, le prototype, qui fut achevé au bord de la Medway avec la désignation P.V.8. Cet appareil (Serial N540) prit l'air le 7 septembre 1917, équipé comme son concurrent d'un moteur sans réducteur ABC Gnat de 35 ch. Jugé instable, l'appareil fut équipé avant son second vol, enregistré le 26 septembre 1917, d'un stabilisateur fixe et de nouvelles commandes de profondeur. Ainsi modifié l'appareil fut jugé nettement supérieur au P.V.7. Offrant un excellent champ de vision au pilote, le petit biplan était maniable, mais semblait fragile pour une utilisation militaire intensive et, surtout, était desservi par son moteur anémique et capricieux.



Mieux réussi que le P.V.7 malgré une allure plus rustique, le P.V.8 fut vendu aux Etats-Unis.

Le P.V.8 fit un rapide passage au centre d'essais de Martlesham Heath entre le 19 octobre et le 9 novembre 1917, mais l'Amirauté renonça finalement à ce programme, préférant adapter le Sopwith Camel à une utilisation embarquée. Qui plus est, les Zeppelin avaient laissés la place aux gros bombardiers Gotha ou Zeppelin-Staaken face auxquels les petits Kitten auraient été bien dépourvus.



Le 13 mars 1918 fut donné instruction de mettre en caisse le P.V.8 et de l'expédier aux Etats-Unis pour évaluation. Il s'agissait probablement de comparer cet appareil au K.III du Captain James V.Martin, de conception similaire. Mais on perd la trace du P.V.8 le 30 mars 1918 et rien n'indique qu'il ait effectivement traversé l'Atlantique.

Caractéristiques : Envergure : 5,78 m ; Longueur : 4,76 m ; Hauteur : 1,58 m ; Surface alaire : 9,85 m ; Masse à vide : 155 kg ; Masse en charge : 266 kg ; un moteur ABC Gnat, 2 cylindres à plat, de 35 ch ; Vitesse maximale à 610 m : 152 km/h ; Vitesse en régime continu à 915 m : 142 km/h ; Vitesse d'atterrissage : 55 km/h ; Montée à 1 980 m en 11 min ; Plafond : 4 540 m ; Autonomie 90 min.