

Nom de l'avion : Curtiss C-46A Commando

Type d'avion : Appareil de transport (cargo/troupe) bimoteur

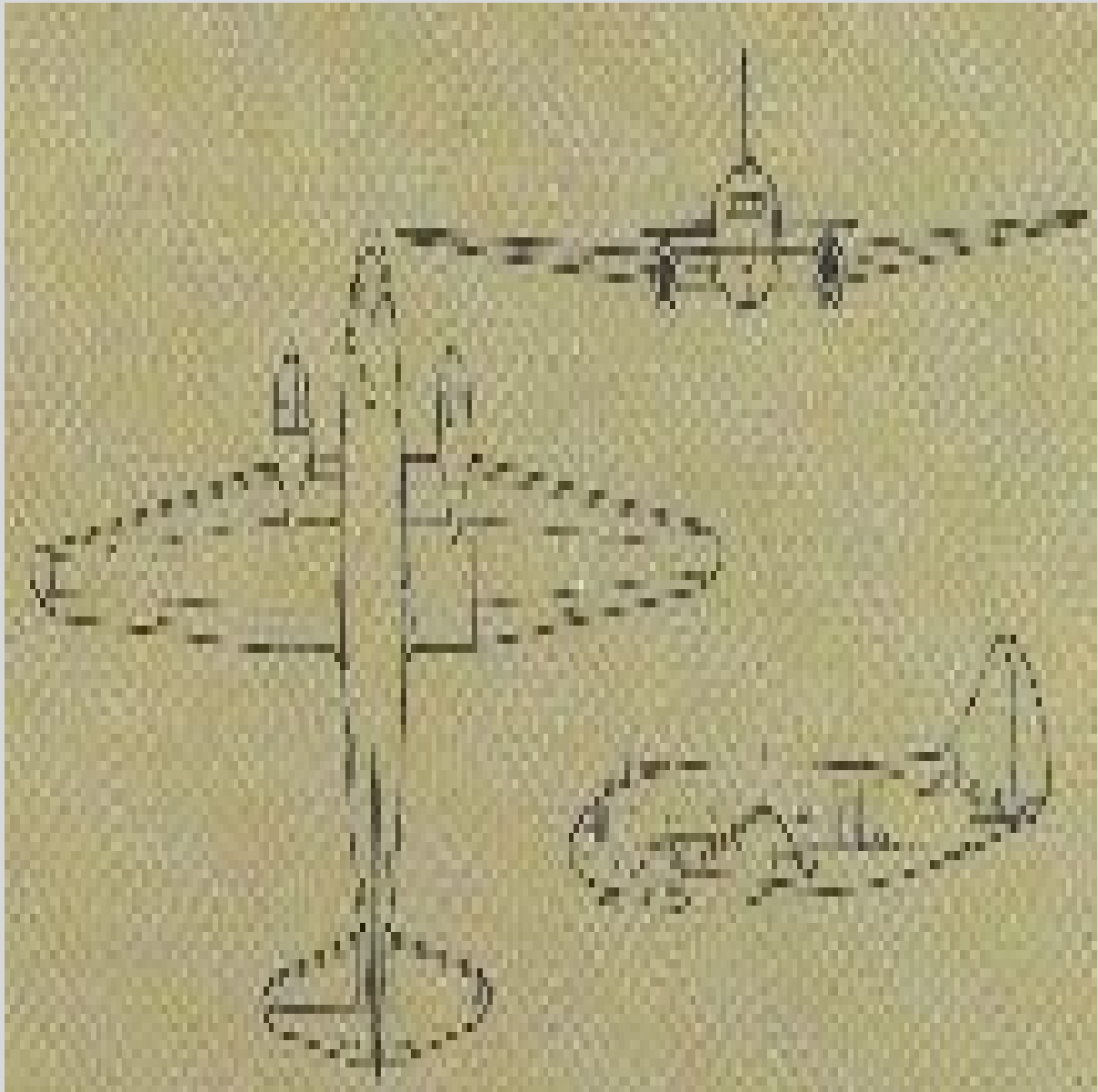


MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-51

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

4,5 tonnes de fret

50 hommes ou 36 brancards

avec 4 hommes équipe médicale



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 433 km/h à 4565 m

Vitesse croisière= 278 - 294 km/h

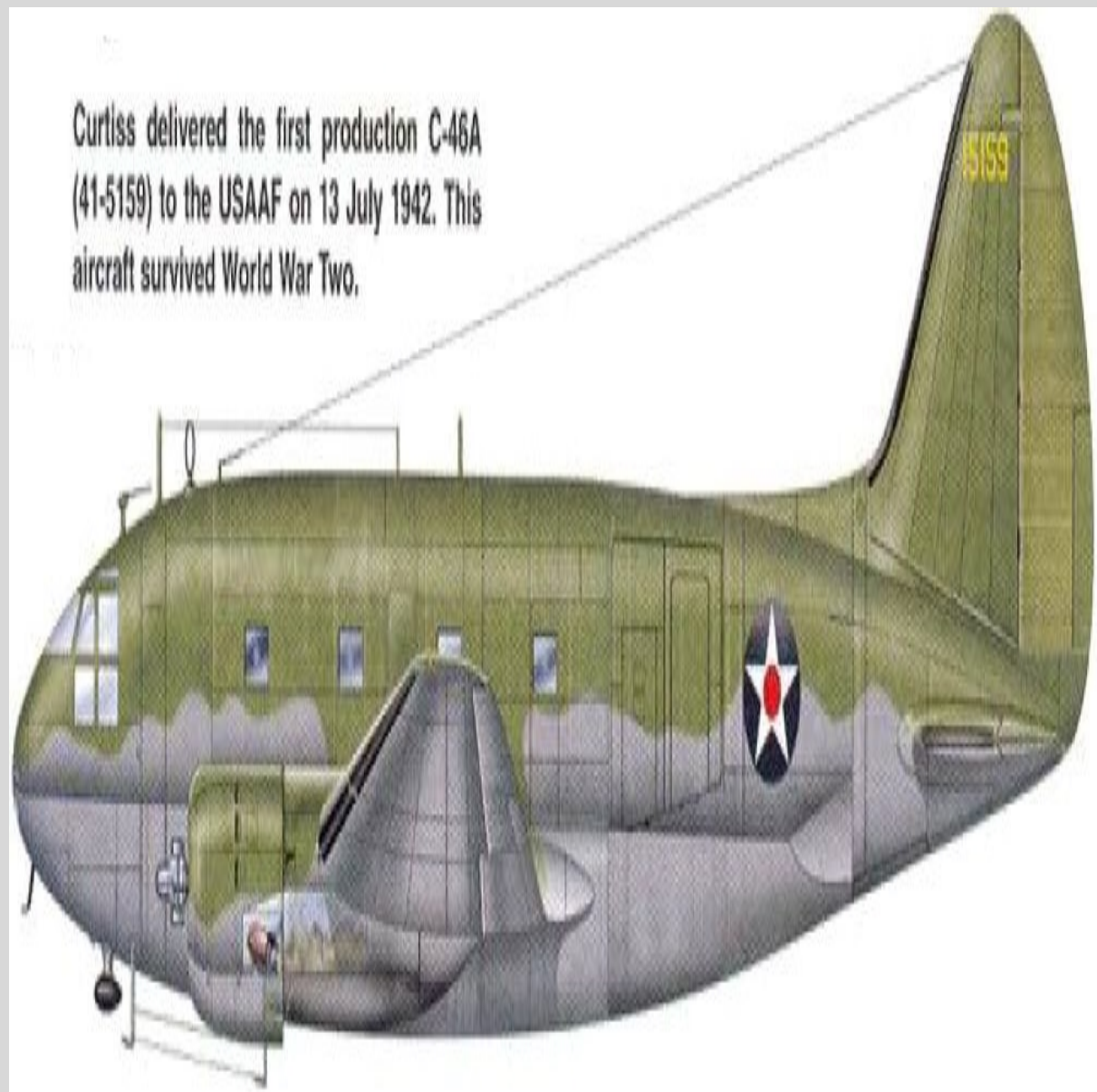
Vitesse ascension= 6.6 m/s

Plafond pratique= 8410 m

Rayon action= 1930 km

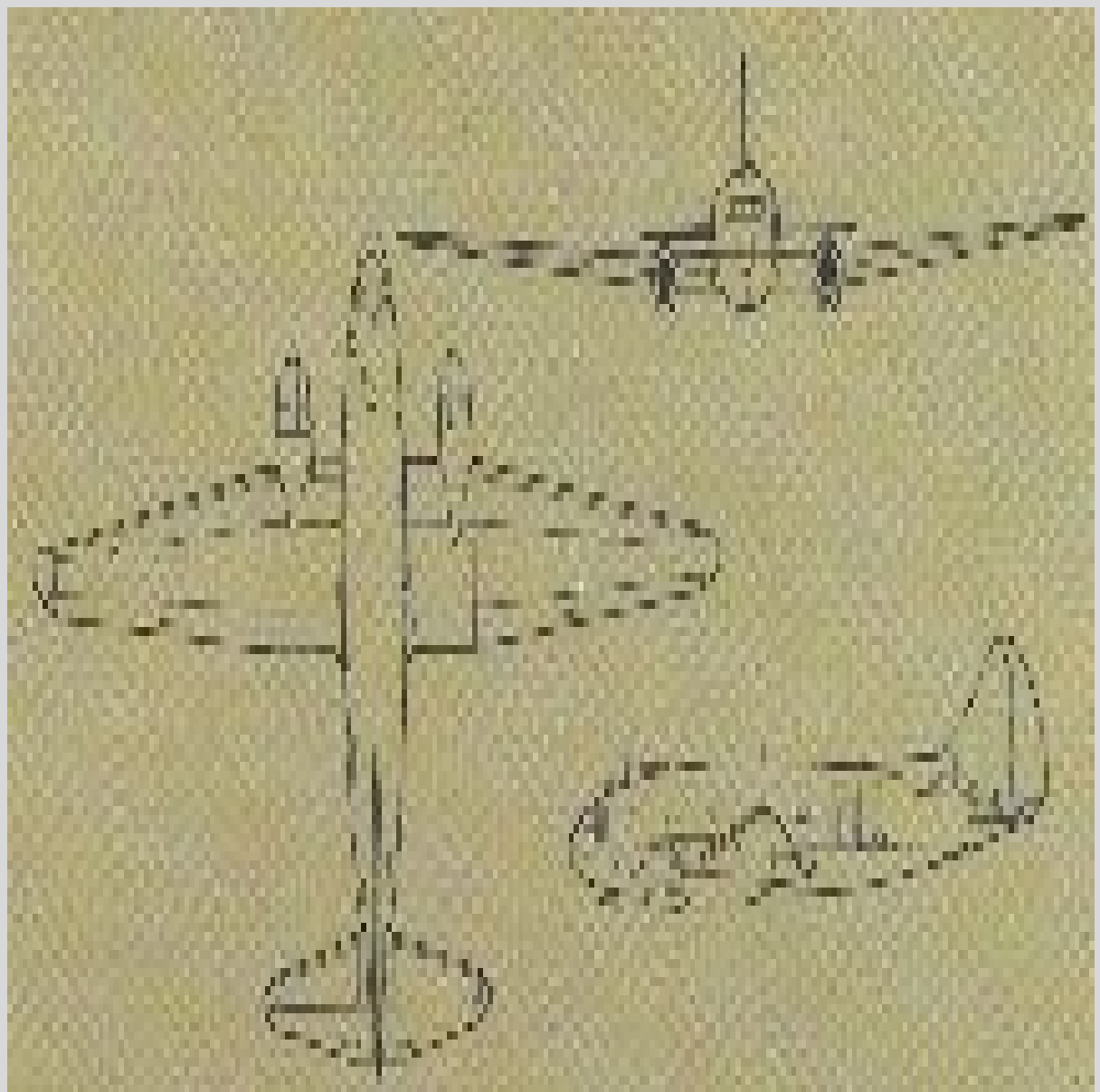
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
32,95 m	23,25 m	6,65 m	126,80 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
14700 kg	22000 kg	25400 kg



HISTOIRE

Le 26 mars 1940, la firme Curtiss-Wright faisait accomplir son premier vol au prototype d'un avion de ligne de trente-six places auquel elle avait attribué la dénomination de Curtiss-Wright CW-20. L'importante capacité du fuselage de cette machine volante de même que la possibilité de l'utiliser dans des missions de transport de fret et de passagers, mais aussi d'évacuation sanitaire, encouragèrent l'US Army à proposer à son constructeur la réalisation d'une version militaire. Propulsée par des moteurs Pratt & Whitney R-2800-43 développant 2 000 ch (1 491 kW), celle-ci reçut la désignation Curtiss C-46 Commando et connut une belle carrière par la suite. Quand il entra en service, au cours du mois de juillet 1942, le Curtiss-Wright CW-20B se présentait comme le plus grand et le plus lourd des bimoteurs mis en oeuvre par l'US Army Air Force. Il devait faire preuve, dans les opérations menées sur le théâtre du Pacifique, d'une telle fiabilité que plus de trois mille exemplaires en furent assemblés avant l'arrêt des chaînes de montage. En dehors de ses propulseurs et des fenêtres de sa cabine de pilotage, la désignation Curtiss C-46 Commando de base était pratiquement identique au prototype Curtiss-Wright CW-20. La désignation Curtiss C-46A Commando, qui suivit, disposait d'une porte de chargement de grandes dimensions, aménagée sur le flanc gauche du fuselage arrière, et d'un plancher de cabine renforcé. En outre, une quarantaine de soldats équipés pouvait prendre place sur des strapontins, le moteur R-2800-43 se trouvant remplacé par un engin d'une puissance équivalente, le R-2800-51. Cette modification se révéla d'une importance considérable pour la suite des événements, puisque c'est en partie grâce à elle que le Commando atteignit des performances supérieures à celles du Douglas C-47 Dakota Skytrain dans le cadre du pont aérien établi par les Américains, par-dessus l'Himalaya, entre l'Inde et la Chine. Dans le Pacifique, la désignation Curtiss C-46 Commando joua un rôle déterminant en prenant part aux opérations de reconquête qui aboutirent, en août 1945, à la capitulation inconditionnelle du Japon. C'est ainsi que l'US Marine Corps utilisa cent soixante R5C-1, identiques aux désignation Curtiss C-46A Commando de l'USAAF. Les versions ultérieures du Commando destinées à l'Army Air Force furent la désignation Curtiss C-46D Commando (CW-20B-2) équipé d'une porte de chargement installée sur le flanc droit du fuselage (1610 exemplaires construits); la désignation Curtiss C-46E Commando (CW-20B-3), appareil de servitude doté d'une porte cargo semblable à celle du désignation Curtiss C-46A Commando et du pare-brise du désignation Curtiss XC-46B Commando (17 exemplaires assemblés) ; la désignation Curtiss C-46F Commando (CW-20B-4), comportant des portes de chargement de chaque côté du fuselage et des saumons d'aile carrés; et la désignation Curtiss C-46 Commando (CW-20B-5) qui fut fabriqué en un seul exemplaire.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/usa.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/c_46a.htm



1000000