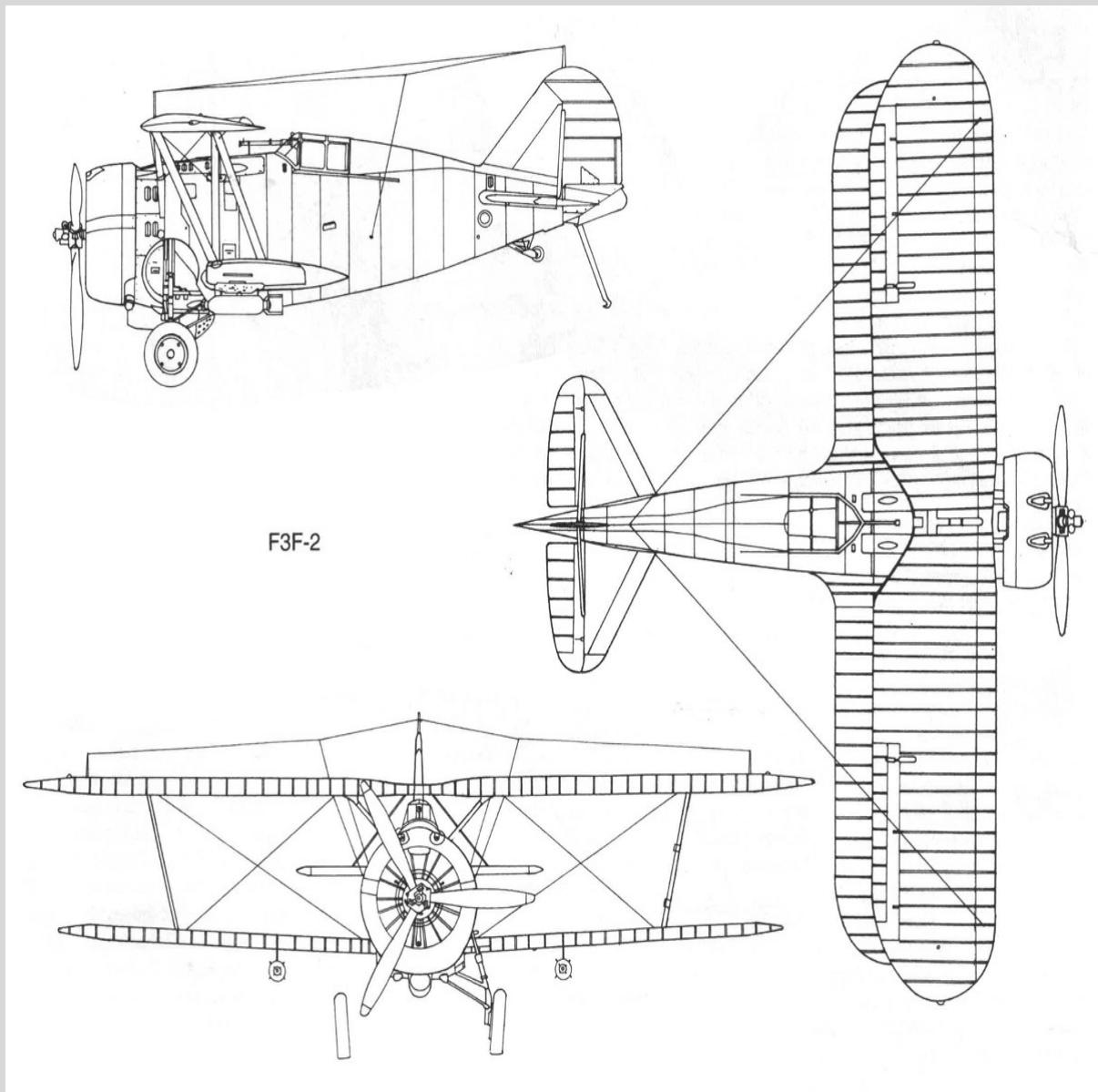


Nom de l'avion : Grumman F3F-2

Type d'avion : Appareil de chasse embarqué monomoteur monoplace

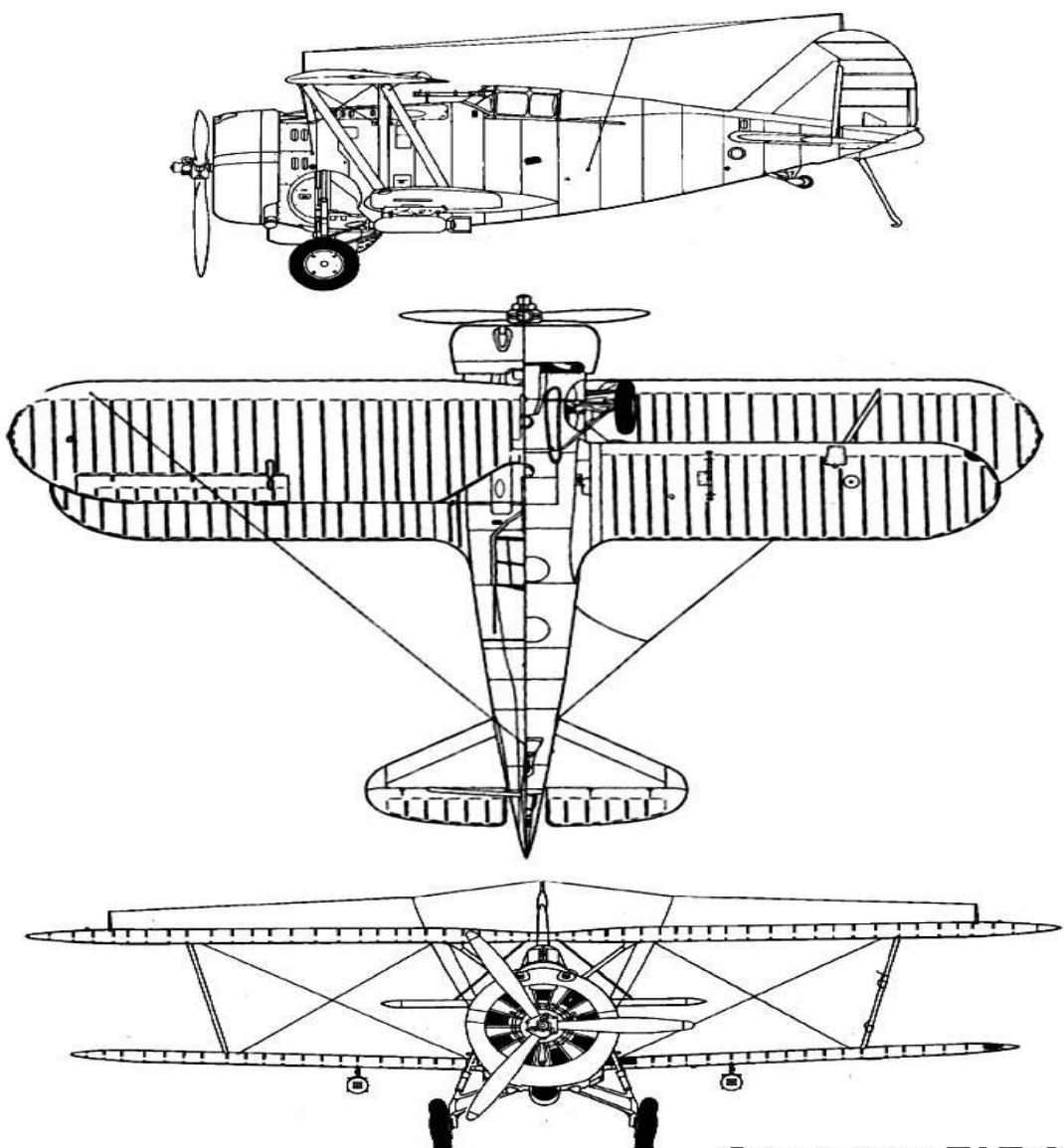


MOTORISATION

Wright Cyclone R-1820-22



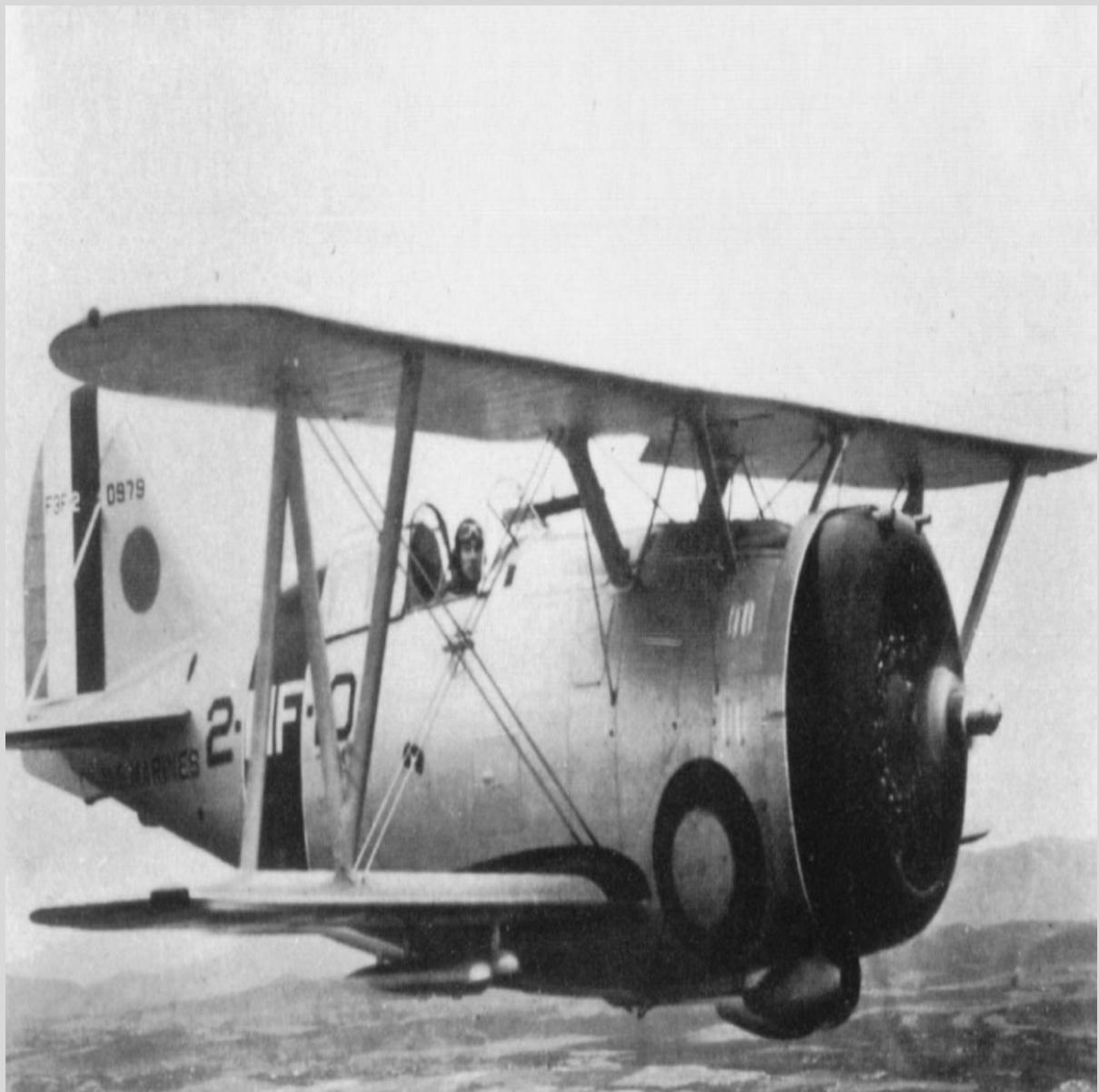
Moteur de 9 cylindres en étoile refroidi par air
Puissance développée: 950 ch



Grumman F3F-2

ARMEMENT

- 1 mitrailleuse M1919 de 7,62 mm avec 200 coups à droite
- 1 mitrailleuse M1919 de 7,62 mm avec 500 coups à gauche
- 2 bombes MK IV de 52 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 425 km/h à 4660 m

Vitesse croisière= 130 km/h

Vitesse ascension= 14 m/s au niveau marin

Plafond pratique= 10120 m

Rayon action= autonomie: 1600 km



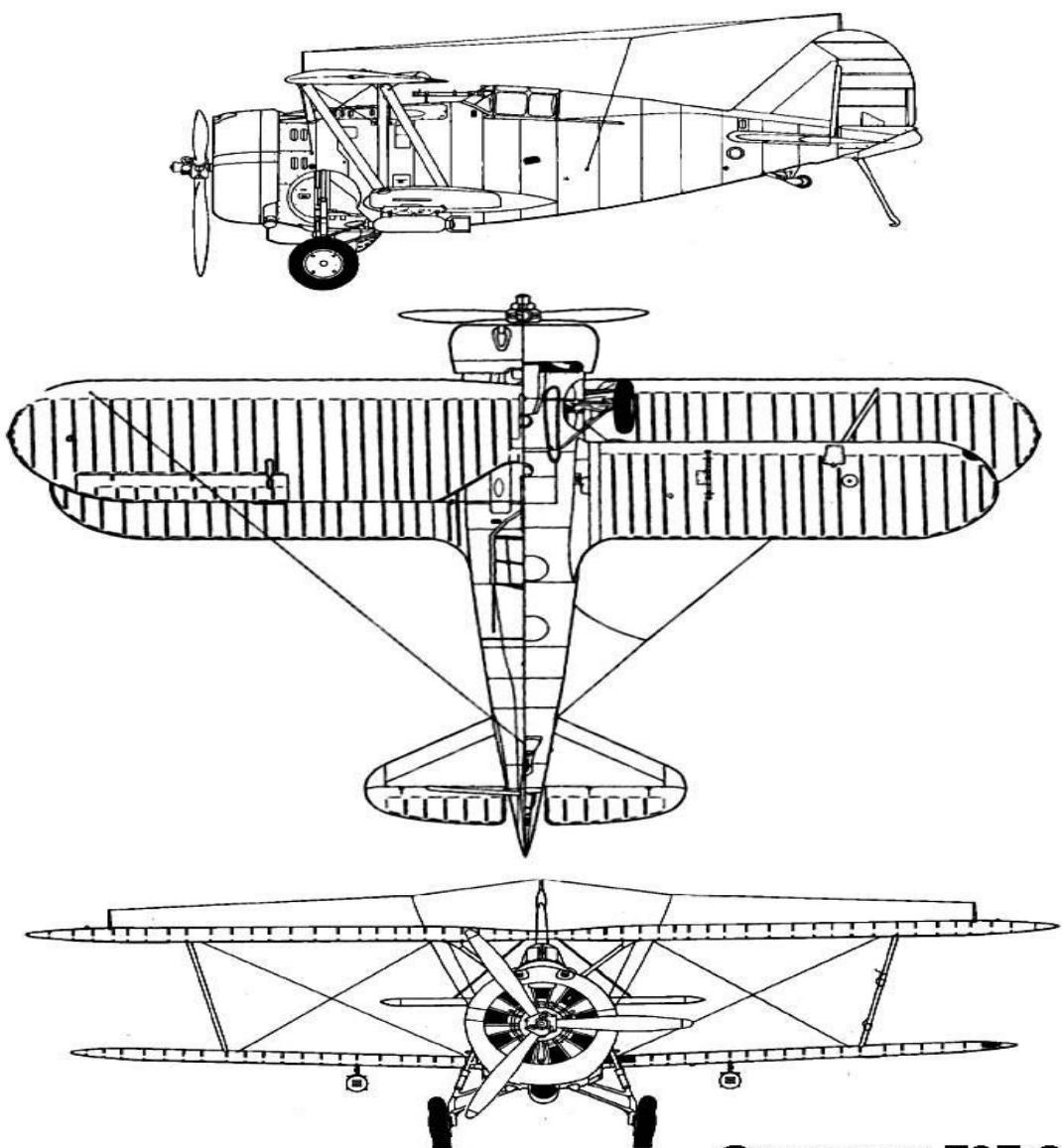
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
9,75 m	7,05 m	2,85 m	24,15 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
1490 kg	0 kg	2175 kg



Grumman F3F-2

HISTOIRE

Le Grumman F3F était le dernier avion de chasse biplan livré à la marine américaine, il a servi entre les deux guerres. Conçu comme une amélioration du F2F, il est entré en service en 1936. Il a hérité de la configuration du train d'atterrissement d'abord utilisé sur le Grumman FF et ultérieurement monté sur le Grumman F4F Wildcat. Il a été retiré des escadrons de première ligne fin 1941, avant la Seconde Guerre mondiale, et a été remplacé par le Brewster F2A Buffalo monoplan. Quand son successeur, le F4F Wildcat, est entré en service, à son tour il a rapidement remplacé le F2A Buffalo en tant que principal chasseur de la Marine au début de la Seconde Guerre mondiale, et a continué à être produit tout au long du conflit. L'expérience de la Navy avec le F2F a révélé des problèmes de stabilité et de mise en vrille¹, amenant le 15 octobre 1934 un contrat pour une version XF3F-1 améliorée, avant le début des livraisons du F2F. Le contrat ajoutait aussi la capacité d'attaque au sol en plus du rôle de chasseur². Propulsé par le même moteur Pratt & Whitney R-1535-72 Twin Wasp Junior, le F3F avait un fuselage allongé et une surface alaire augmentée. Une réduction du diamètre des roues du train a permis une meilleure rationalisation du fuselage en éliminant la bosse proéminente à l'arrière du carénage du F2F. Le prototype BuNo. 9727, effectua son premier vol le 20 mars 1935 avec aux commandes le pilote d'essai de la compagnie, Jimmy Collins, qui effectua trois vols ce jour-là. Deux jours plus tard, six vols de sortie de piqué eurent lieu. Le 10e jour, le retrait de l'appareil à 8 000 pieds (2 438 m) a enregistré 14 g sur les équipements de test. L'avion s'est disloqué en plein vol, s'écrasant sur un cimetière et tuant Collins². Un deuxième prototype renforcé a été construit, mais il s'est écrasé le 9 mai de la même année à la suite de l'évacuation du pilote lors d'un échec de récupération de vrille. Le deuxième prototype a été reconstruit en trois semaines, volant le 20 juin 1935. Une commande de 54 chasseurs F3F-1 a été émise le 24 août de cette année, à la suite des conclusions du programme d'essais en vol. Grumman, voulant profiter de la nouvelle puissance de 950 ch (708 kW) du Wright R-1820-22 Cyclone suralimenté, a commencé à travailler sur le F3F-2 hors contrat. La commande pour 81 avions n'a pas été émise avant le 25 juillet 1936, deux jours avant le premier vol¹. Le diamètre plus grand du moteur a changé l'apparence du capot, ce qui accentue l'aspect de tonneau de l'appareil, mais la vitesse de pointe est portée à 410 km/h à 12 000 pieds (3 658 m)². Les F3F-2 de production ont été livrés entre 1937 et 1938. Lorsque les livraisons furent terminées, les sept escadrilles de chasse de la Navy et du Corps des Marines étaient équipés du chasseur monoplace Grumman.

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>



Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/usa/usa.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/usa/f3f_2.htm