

Nom de l'avion : Chance Vought F4U-1D Corsair

Type d'avion : Chasseur-bombardier embarqué monomoteur monoplace

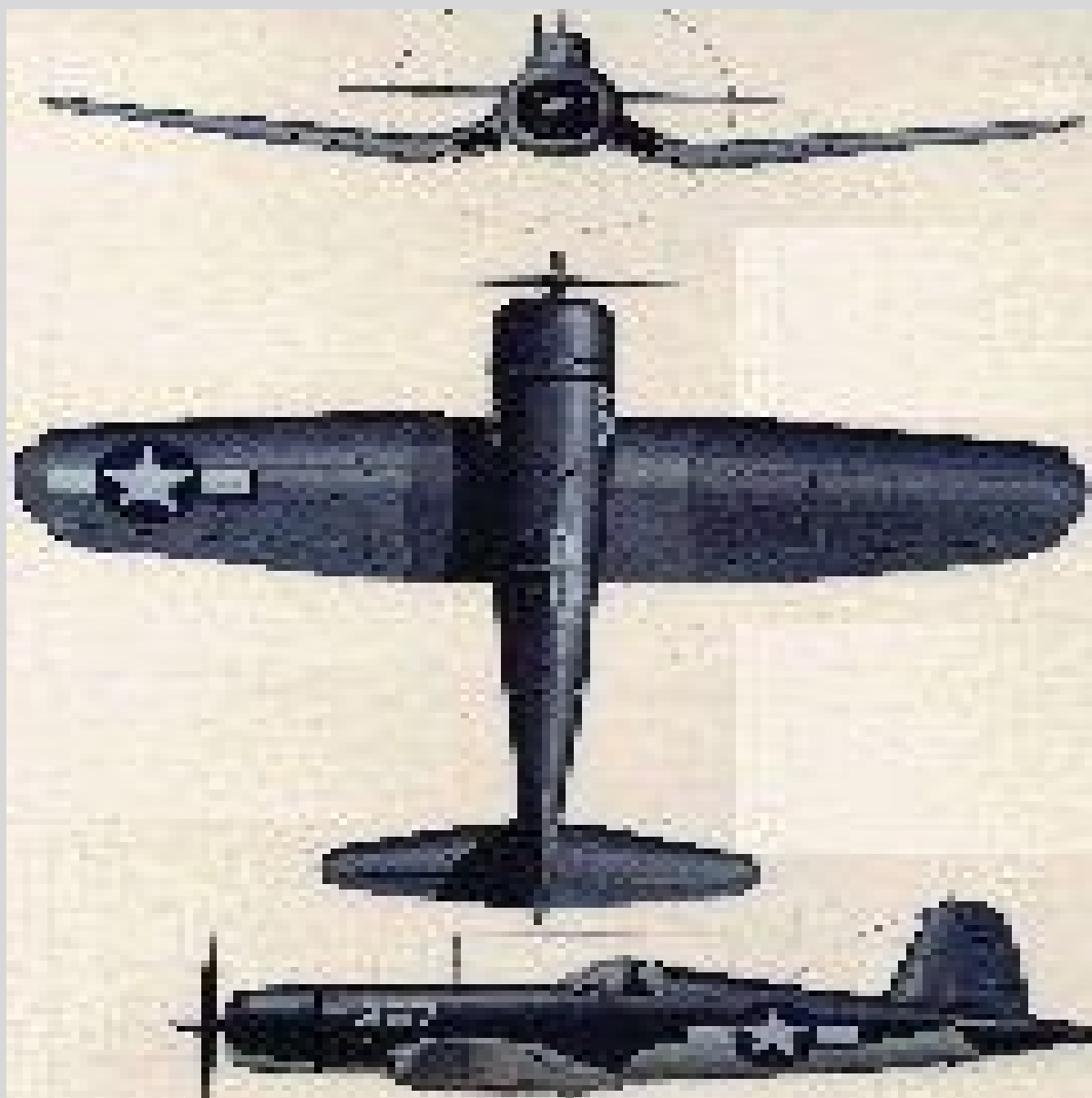


MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-8W

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

6 mitrailleuses de 12,7 mm Browning MG53-2 de 12,7 mm alaires avec 400 coups
900 kg de bombes (maxi) ou 8 roquettes de 12,7 cm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 685 km/h à 6100 m - 530 km/h au niveau marin - 683,5 km/h à 6100 m

Vitesse croisière= 295 km/h

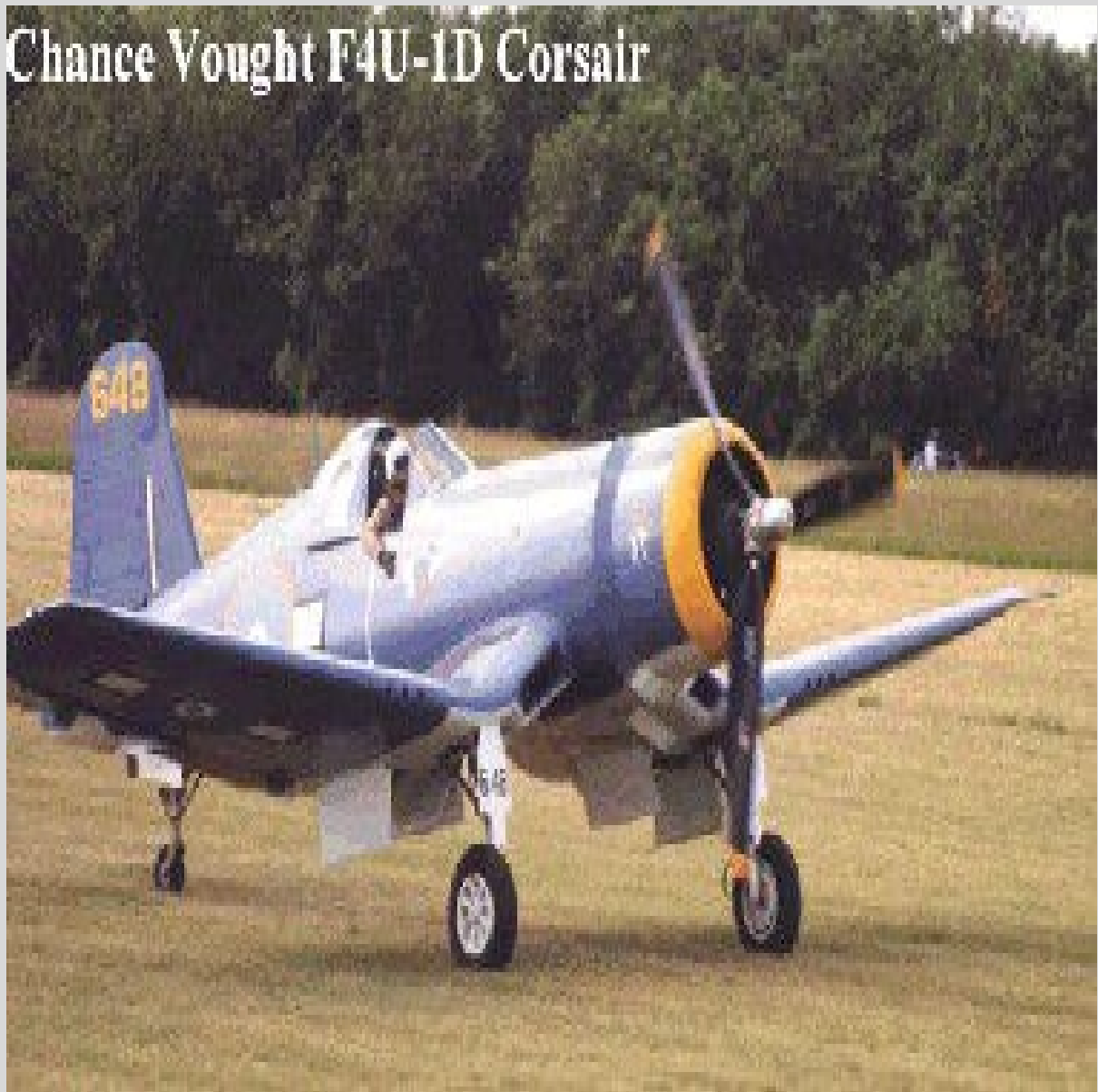
Vitesse ascension= 951 m/mn

Temps montée= 6100 m en 7'42"

Plafond pratique= 10335 m - abs: 11280 m

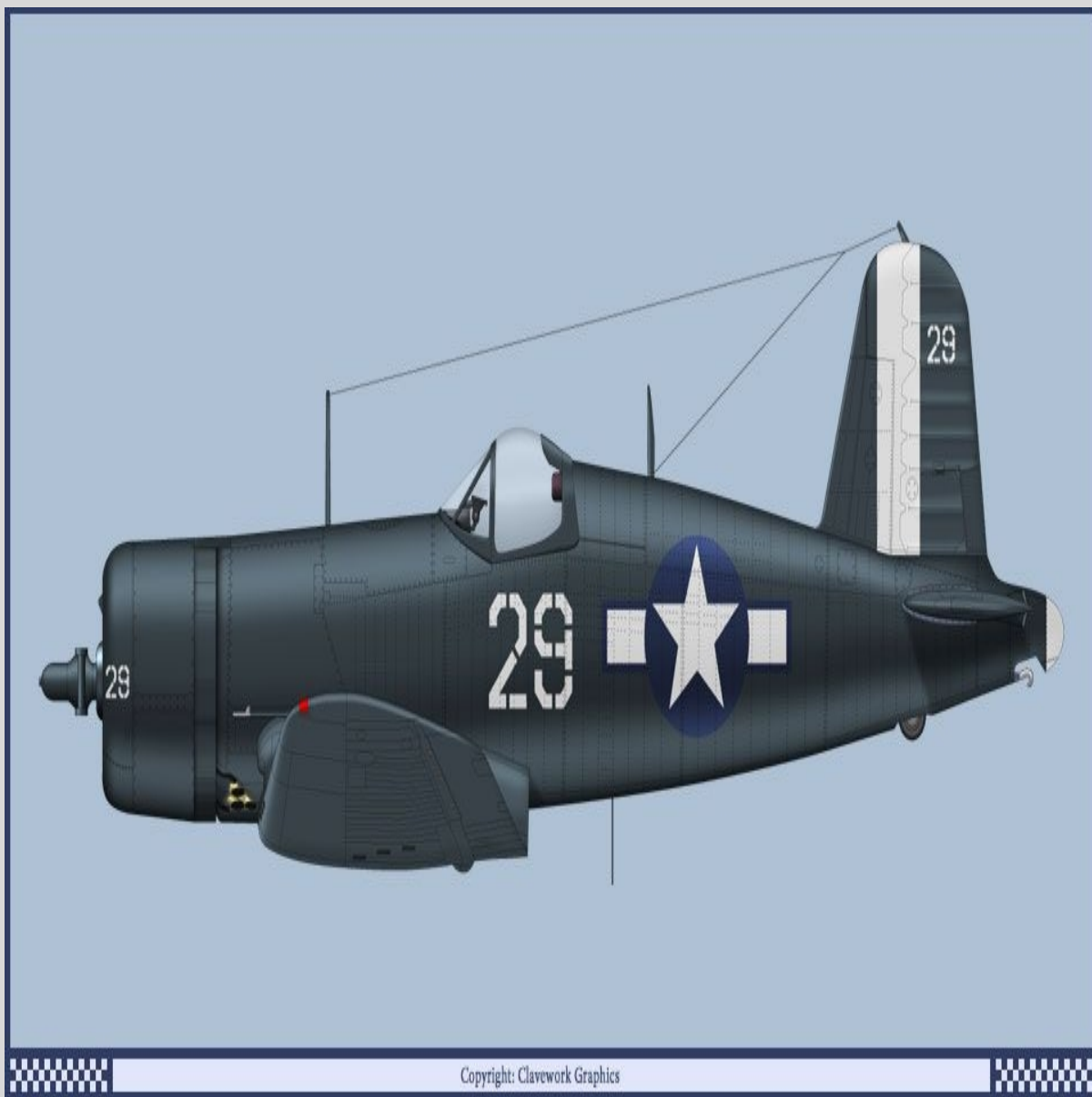
Rayon action= 1635 km sur res interne. - 2515 km sur res supp.

Chance Vought F4U-1D Corsair



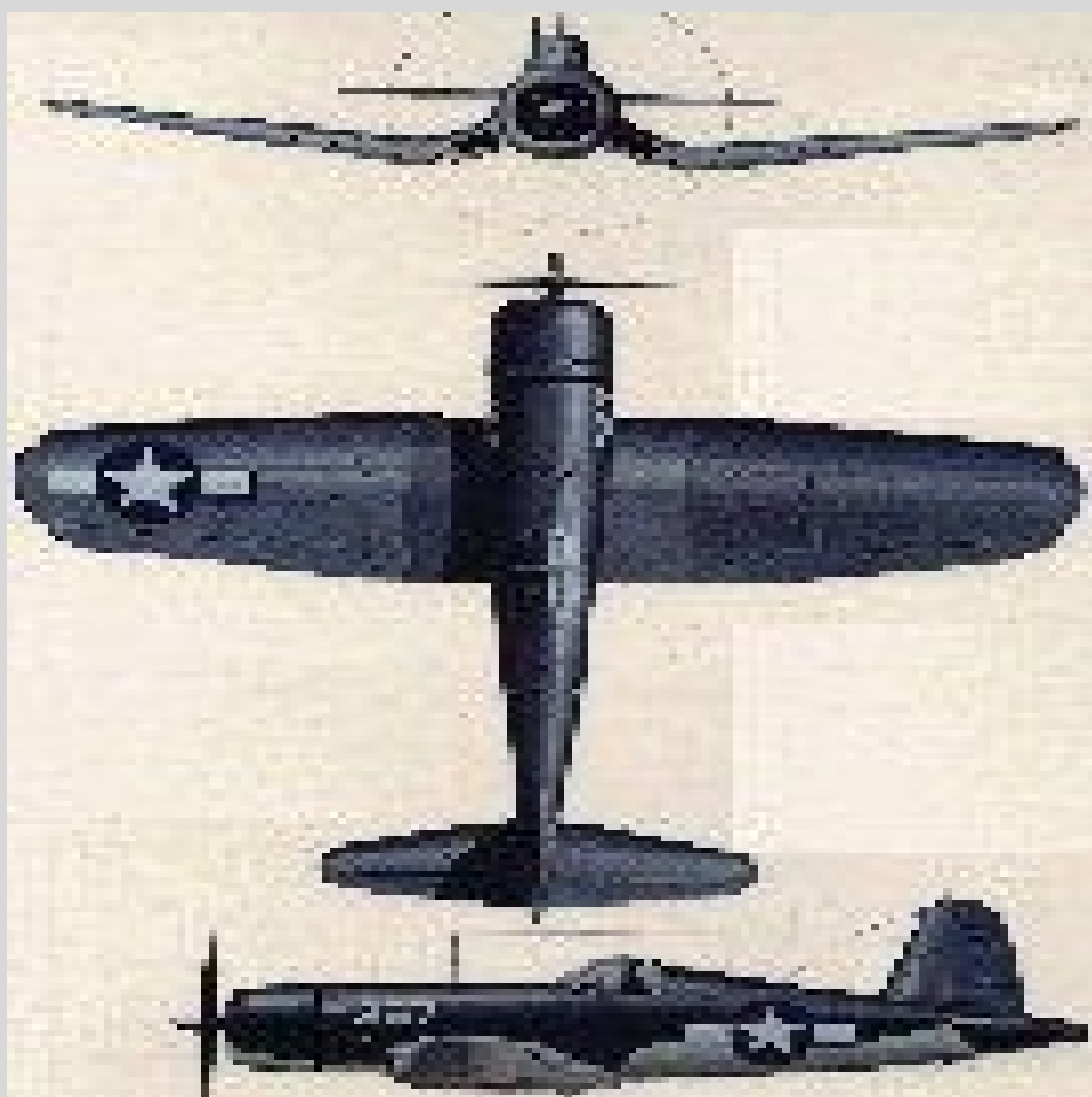
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,45 m	10,15 m	4,90 m	29,15 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3945 kg	5465 kg	5950 kg



HISTOIRE

Le Chance Vought F4U Corsair fut l'un des chasseurs les plus emblématiques de la guerre du Pacifique. La conception du Chance Vought F4U Corsair commença début 1938 suite à une spécification de l'US Navy destinée à remplacer le F4F Wildcat. Le prototype Chance Vought XF4U-1 Corsair vola pour la première fois en mai 1940 et fut mis en service en 1942 après avoir subi de très nombreuses modifications. Finalement une première commande de 584 exemplaires fut passée le 30 juin 1941 et le premier appareil de production sortit un an plus tard. Le Chance Vought F4U Corsair eut son baptême du feu le 13 février 1943 à Guadalcanal. Les ailes du Chance Vought F4U Corsair formaient un W aplati, il avait un fuselage profilé de forme circulaire et une grande hélice. Le cockpit était placé très en arrière et le manque de visibilité constituait un sérieux problème. Il était rapide, mais connaissait aussi quelques problèmes de manipulation. Cette "aile de mouette inversée" permettait de rapprocher le train d'atterrissage du sol sans l'allonger excessivement, et donc de le rendre plus résistant pour les appontages, et cela malgré une hélice de grand diamètre. Enfin, l'aile en W permettait un raccord au fuselage à 90°, ce qui augmente la visibilité depuis le cockpit. Dans ses premières versions, il avait tendance à rebondir d'un côté à l'autre de la piste lors de l'atterrissage, en raison de la raideur de son train. C'est pour cette raison qu'on le retira de l'US Navy et il fut le premier chasseur embarqué à se voir assigné à des bases terrestres. Il équipa toutes les unités de l'US Marines Corps dans la seconde moitié de 1943. Ce n'est qu'en 1944 qu'il fut de nouveau utilisé par la Navy, en exigeant une approche d'appontage bien particulière en virage. Le plus grand déploiement de Chance Vought F4U Corsair eût lieu à l'occasion de la bataille d'Okinawa entre le 7 et le 30 Avril 1944 où 305 appareils embarqués de la Navy et 192 appareils des Marines basés à terre exécutèrent plus de 600 missions d'appui et se crûrent de 124 victoires... C'est à cette occasion que le Corsair reçut son surnom le plus prestigieux: " Sweetheart of Okinawa ". Le Chance Vought F4U Corsair fut, avec 2.140 victoires aériennes, le second avion le plus victorieux dans le Pacifique. Cet avion ne servit que dans le Pacifique pendant la Seconde Guerre mondiale et la fameuse escadrille VMF-214 des " têtes brûlées " et du Colonel Gregory M. " Pappy " Boyington en était équipée. Le Chance Vought F4U Corsair était surnommé la " mort sifflante " par les Japonais à cause du sifflement provoqué par les entrées d'air des bords d'attaque. Cet avion fut le premier à réussir une interception d'un avion ennemi en étant guidé par un radar propre. Cet avion servit encore au début de la guerre de Corée, tout comme le Lockheed P-51 Mustang. En France, il servit en Indochine et en Algérie au sein de l'Aéronavale. Il a été construit à 12.574 exemplaires, toutes versions confondues, entre 1940 et 1952. Construit conjointement par Chance-Vought (env. 7.800 exemplaires des séries Chance Vought F4U-1 Corsair, Chance Vought F4U-4 Corsair, Chance Vought F4U-5 Corsair et AU-1), Goodyear (4.000 FG-1A et FG-1D) et Brewster (735 F3A), il est engagé en combat par la Fleet Air Arm britannique (2'000 exemplaires) et la Royal New-Zealand Air Force (425 appareils) durant la guerre. Après celle-ci, il sera acquis par la France et plus tard, par divers pays d'Amérique du Sud et Centrale tels que l'Argentine, Honduras ou Salvador qui acquièrent d'anciens modèles Chance Vought FG-1D Corsair, Chance Vought F4U-4 Corsair et Chance Vought F4U-5 Corsair .

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/f4u_1d.htm

