

Nom de l'avion : Curtiss Hawk 75A

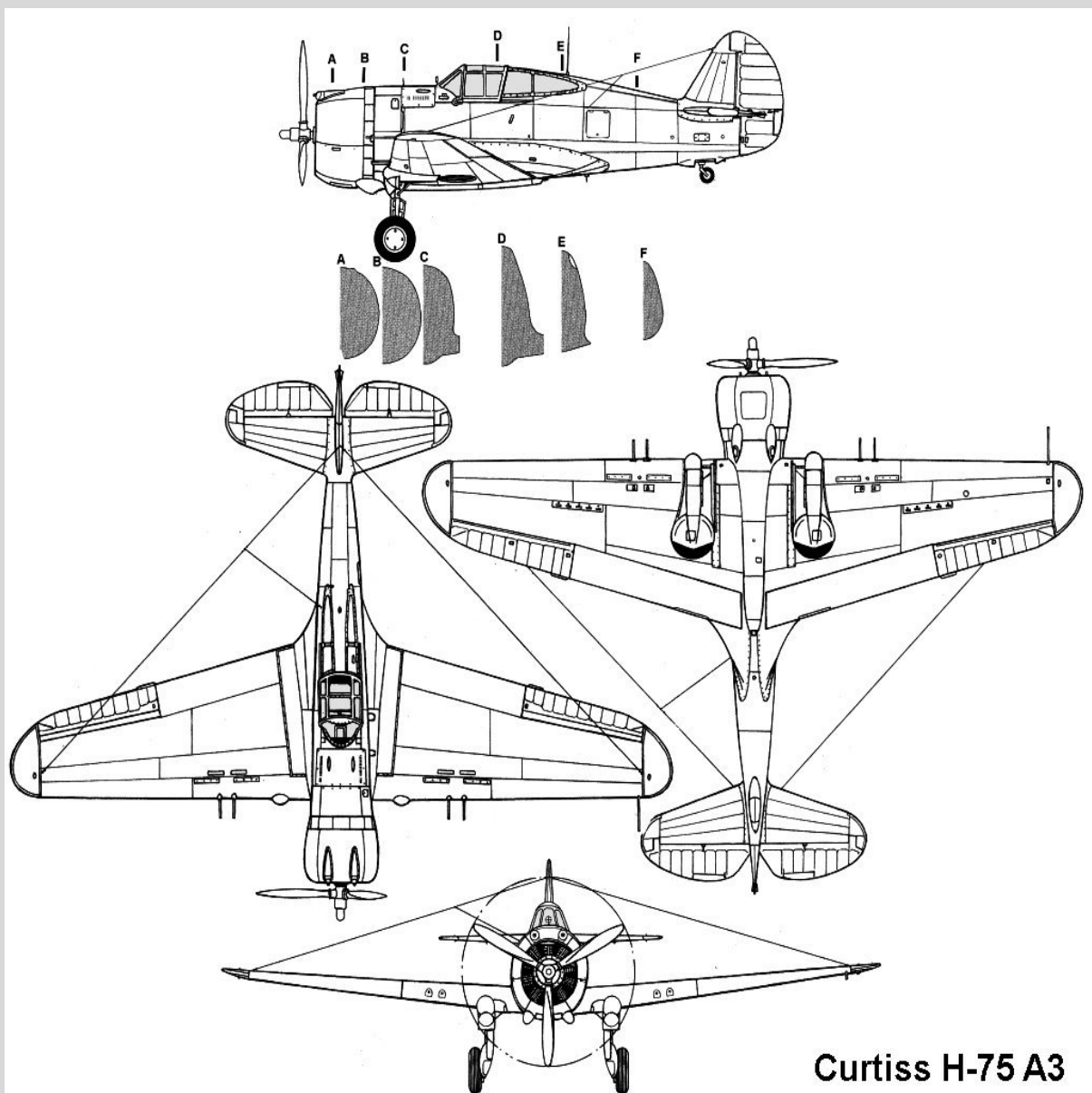
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1830-SC 36

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 mitrailleuses de 7,65 mm ou
6 mitrailleuses de 7,6 mm
100 kg de bombes



Curtiss H 75A 3 Free French No230 Marcel Milan Bangui 1941

© Avions 171 Sep 2009

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 490 km/h - 485 km/h à 5790 m

Plafond pratique= 10100 m

Rayon action= 1470 km

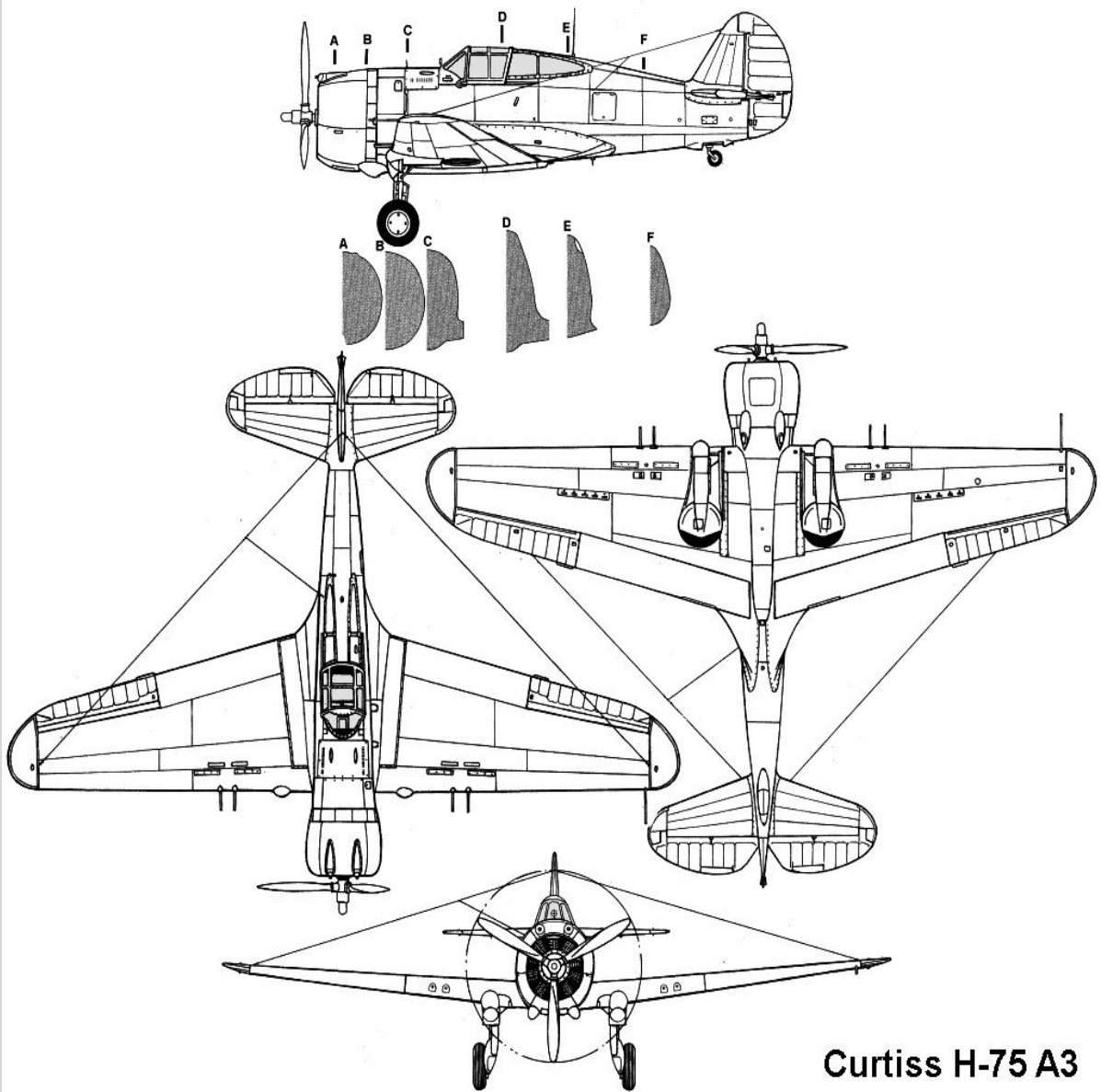


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,40 m	8,70 m	2,70 m	21,90 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	2680 kg



Curtiss H-75 A3

HISTOIRE

Sous les couleurs américaines, le P-36 n'est pas souvent engagé en combats aériens. Il en va tout autrement pour sa version d'exportation, le Curtiss Model 75A, qui va combattre courageusement dans notre Armée de l'Air face aux Messerschmitt Me 109E allemands. Il est crédité de la première victoire contre un Messerschmitt Me 109. Il devient même un avion redoutable aux mains de grands As, tel Marin La Meslée qui remporte vingt victoires à son bord. En mai 1940 le Hawk-75 est numériquement le troisième chasseur de l'Armée de l'Air après le Morane Saulnier MS-406 et les Bloch M-150/151/152. Le Model 75A est un avion civil, immatriculé NX22028, utilisé par la firme Curtiss comme démonstrateur. A la demande de l'Army Air Corps (AAC), il est équipé de divers moteurs suralimentés. Cependant, les difficultés rencontrées avec ces motorisations amènent l'AAC à abandonner ces variantes du Curtiss P-36 Mohawk. De retour aux usines Curtiss de Buffalo, il est rééquipé avec un Wright R-1820 et reprend ses fonctions de démonstrateur. C'est alors qu'il attire l'attention du gouvernement français. En février 1938, deux mois avant les premières livraisons du Curtiss P-36A Mohawk aux unités de l'AAC, une délégation française engage des négociations avec Curtiss en vue d'acquérir 300 chasseurs du type Hawk -75A. Cette version d'exportation peut être indifféremment équipée du Pratt & Whitney Twin Wasp ou du Wright Cyclone. Cependant, le prix unitaire réclamé par Curtiss, presque le double de celui d'un MS-406, est considéré comme exorbitant. Le programme de livraison débute dès mars 1939 et doit atteindre rapidement trente avions par mois. Toutefois, Curtiss éprouve déjà des difficultés à honorer ses engagements envers les unités de l'AAC. Cette dernière, inquiète de voir les livraisons françaises ralentir davantage les siennes, s'oppose alors au contrat entre le gouvernement français et Curtiss. Cependant, devant la rapidité du réarmement de l'Allemagne, la modernisation de l'Armée de l'Air devient prioritaire. Les négociations reprennent avec l'appui du Président Roosevelt, qui autorise le pilote d'essais français Michel Detroyat à se rendre à Wright Field pour tester le Y1P-36. Malgré le rapport très positif que fait le pilote sur cet appareil, le gouvernement français diffère sa décision. En effet, le futur chasseur de Marcel Bloch, le Marcel Bloch MB.150 ne doit coûter que la moitié du prix du chasseur Curtiss. Il va pourtant rapidement apparaître qu'une foule de modifications sera indispensable avant de lancer la production en série du Marcel Bloch MB.150. Pendant ce temps, en Bavière, Messerschmitt sort ses Messerschmitt Me 109E à un rythme impressionnant. Aussi, le 17 mai 1938, le gouvernement français passe une commande à Curtiss pour 100 Hawk H-75A-1 équipés du moteur Pratt & Whitney R-1830 SC-G Twin Wasp développant 900 cv à 3650 mètres. Les livraisons doivent s'échelonner de la fin 1938 jusqu'en avril 1939. Les premiers Hawk H.75A-1 arrivent par bateau en France le 14 décembre 1938. Quinze appareils arrivent entièrement montés, ceux qui suivent sont livrés en pièces détachées. L'assemblage final est assuré par la SNCAC (Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Centre). A partir de mars 1939, les quatrième et cinquième Escadres de Chasse abandonnent leurs Dewoitine 500/501 et entreprennent leur conversion sur le Curtiss, et au premier juillet, ces deux escadres ont reçu un total de 95 appareils. En plus de son Pratt & Whitney R-1830 SC-G et de son armement comprenant quatre mitrailleuses de 7.5 mm, (deux sur la partie supérieure du capot moteur et deux autres dans les ailes), le Hawk -75A-1 diffère du Curtiss P-36A Mohawk par ses instruments de bord qui adoptent le système métrique. La manette des gaz est "à la française", c'est-à-dire qu'il faut la tirer vers soi pour augmenter les gaz, l'inverse des manettes anglo-américaines. En mai 1938, le gouvernement français prévoit une option pour cent machines supplémentaires. Cette option est validée le 8 mars 1939 et les appareils produits reçoivent la désignation 75A-2. Ils sont équipés de quatre mitrailleuses d'aile de 7.5 mm et d'un moteur plus puissant, le P&W R-1830-SC2-G pouvant fournir 1050 cv au décollage. Les premiers Hawk-75A-2 sont livrés en

mai 1939 . Le 9 octobre 1939, un peu plus d'un mois après la déclaration de guerre avec l'Allemagne, le gouvernement français passe une nouvelle commande pour 135 Hawk 75A-3 . Cette nouvelle version diffère du A-2 par son moteur P&W R-1830-S1C3G développant 1200 cv au décollage . Une soixantaine de A-3 peuvent être livrés avant la défaite de juin 1940, le reste est prit en compte par la Grande-Bretagne . Les Français font une dernière commande avant l'armistice, pour 395 Curtiss Hawk-75A-4 . Ce modèle est motorisé par un Wright R-1820-G205A Cyclone de neuf cylindres en simple étoile développant 1200 cv au décollage . Extérieurement, cette nouvelle version se distingue par son capot moteur : il est plus court, de plus grand diamètre, il ne possède pas de volets de refroidissement ni de carénages de mitrailleuses . Seuls 284 75A-4 sont fabriqués, six sont livrés à la France avant la défaite, la plupart des autres sont livrés à la Grande-Bretagne . Dernier détail, la désignation française apparaissant sur le gouvernail, est " CURTISS - H75-C1 - N° . XX " où le " C " signifiait Chasseur, et le " 1 " monoplace, le " N° . XX " étant le numéro d'ordre dans la commande. Les Hawk français sont engagés dès le début de la Seconde Guerre Mondiale. Le 8 septembre 1939, le Groupe Chasse (GC) II/4, équipé du chasseur Curtiss remporte les premières victoires alliées de la guerre en détruisant deux Messerschmitt Me 109E. Le Hawk-75A équipe les GC I/4, II/4, I/5, II/5 et III/2. Ces unités se battent vaillamment et les Hawks remportent plus de victoires qu'ils ne subissent de pertes. Pourtant, ils sont généralement surclassés par le Messerschmitt Me 109E. En effet, si le Hawk est plus manœuvrable et peut encaisser davantage que le Messerschmitt Me 109E, il n'est pas aussi rapide, ni aussi bien armé que son adversaire. Cependant, beaucoup d'As français, comme le Lieutenant Marin La Meslée, remportent de nombreux succès à son bord. Seuls 291 Hawk-75A sont pris en compte avant l'armistice de juin 1940. Une trentaine d'appareils sont perdus en mer au cours de leur transit et vingt-trois ont été livrés aux Antilles. A la fin de 1943, ces appareils sont envoyés au Maroc où ils servent à la formation des pilotes. Les autres Hawk-75A-4, non livrés avant l'armistice, ont été pris en compte par la RAF au sein de laquelle ils sont baptisés Mohawk IV. Après la défaite des armées françaises, trente-six Hawk-75A de tous modèles sont capturés par les Allemands et livrés à la Finlande. En France, les Hawk des GC I/4 et I/5 continuent à voler sous les couleurs de Vichy, avec leur capot moteur et leur gouvernail décorés de bandes jaunes et rouges. Lors de l'opération Torch, le débarquement américain en Afrique du Nord de novembre 1942, les Hawk-75A de Vichy combattent les Grumman-F4F Wildcat de l'US Navy. Ces duels s'achèvent à l'avantage du chasseur Grumman, qui descend quinze Curtiss de Vichy pour la perte de sept des siens. C'est l'une des rares occasions au cours de la Deuxième Guerre Mondiale, où des chasseurs d'origine américaine luttent l'un contre l'autre. Très tôt, les Britanniques sont intéressés par le Hawk. Aussi, envoient-ils un de leur pilote en France pour tester le chasseur Curtiss. Les tests révèlent que le Hawk 75A était très manœuvrable, ses ailerons restent souples y compris à grande vitesse, contrairement à ceux des premiers Supermarine Spitfire qui se durcissent au-delà de 480 km/h. À la fin de 1939, les Britanniques font venir un Hawk 75A-2 français afin d'effectuer toute une série de tests comparatifs avec le Supermarine Spitfire Mk-I. Sur de nombreux plans, le Hawk se révèle égal ou supérieur, notamment sur le plan de la manœuvrabilité à des vitesses importantes, du fait de ses ailerons plus souples. Le Hawk est d'un entretien plus facile et sa construction plus simple, notamment au niveau des ailes. Cependant, le Spitfire possède un avantage indéniable : du fait de sa vitesse supérieure, il peut engager ou rompre le combat quand il le désire. Malgré cet intérêt, aucune commande n'est donc passée par les Britanniques. La RAF récupère tout de même environ 200 Hawk français qui n'ont pas pu être livrés avant la chute de la France, ainsi que quelque uns utilisés par des pilotes français pour rejoindre l'Angleterre et poursuivre la lutte contre l'occupant. Quelques Hawk sont également récupérés en Inde et en Perse (Iran). Au total, la RAF prend en compte 229 Curtiss Hawk. Quatre variantes de Mohawk servent dans la RAF : les

Mohawk I, II, III, et IV. A quelques exceptions près, ces variantes correspondent aux modèles A-1, A-2, A-3 et A-4 de l'Armée de l'Air. Avant d'entrer en service actif dans la RAF, les Mohawk sont ré-équipés avec du matériel britannique: les mitrailleuses françaises de 7,5 mm sont remplacées par des Browning de calibre 0.303 inch (7,62 mm) et la manette de gaz est changée au profit d'une manette britannique. Il apparaît assez rapidement que le Mohawk ne sera pas de taille à affronter le Messerschmitt Me 109. Aussi la RAF envoie-t-elle ses Mohawk sur des théâtres d'opérations secondaires. 72 appareils sont livrés à la South African Air Force (SAAF). D'autres Mohawk équipent les squadrons 5 & 155 de la RAF basés en Inde. Douze Mohawk sont vendus au Portugal .

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/h_75a.htm

