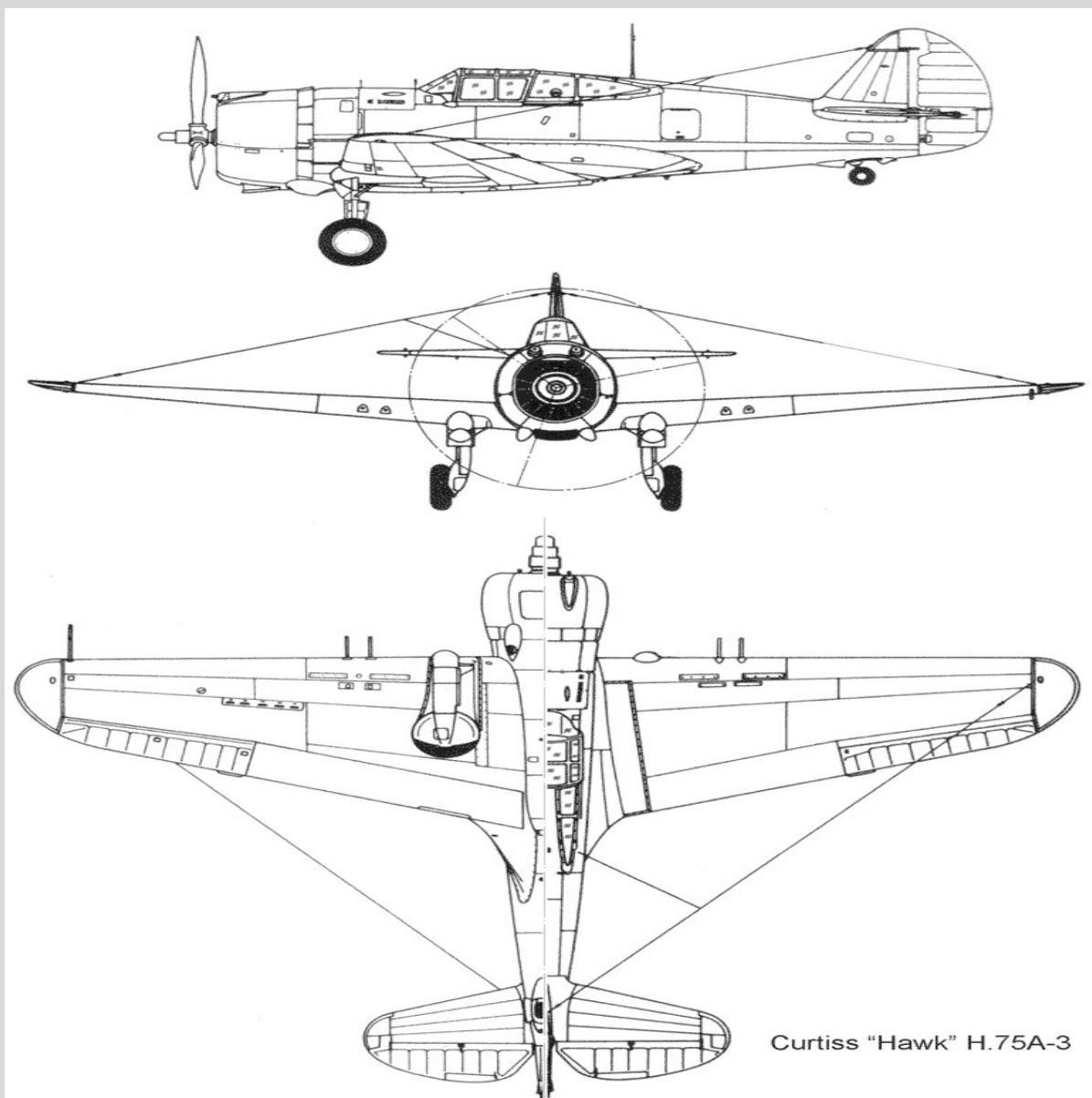


Nom de l'avion : Curtiss Hawk 75A-3

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

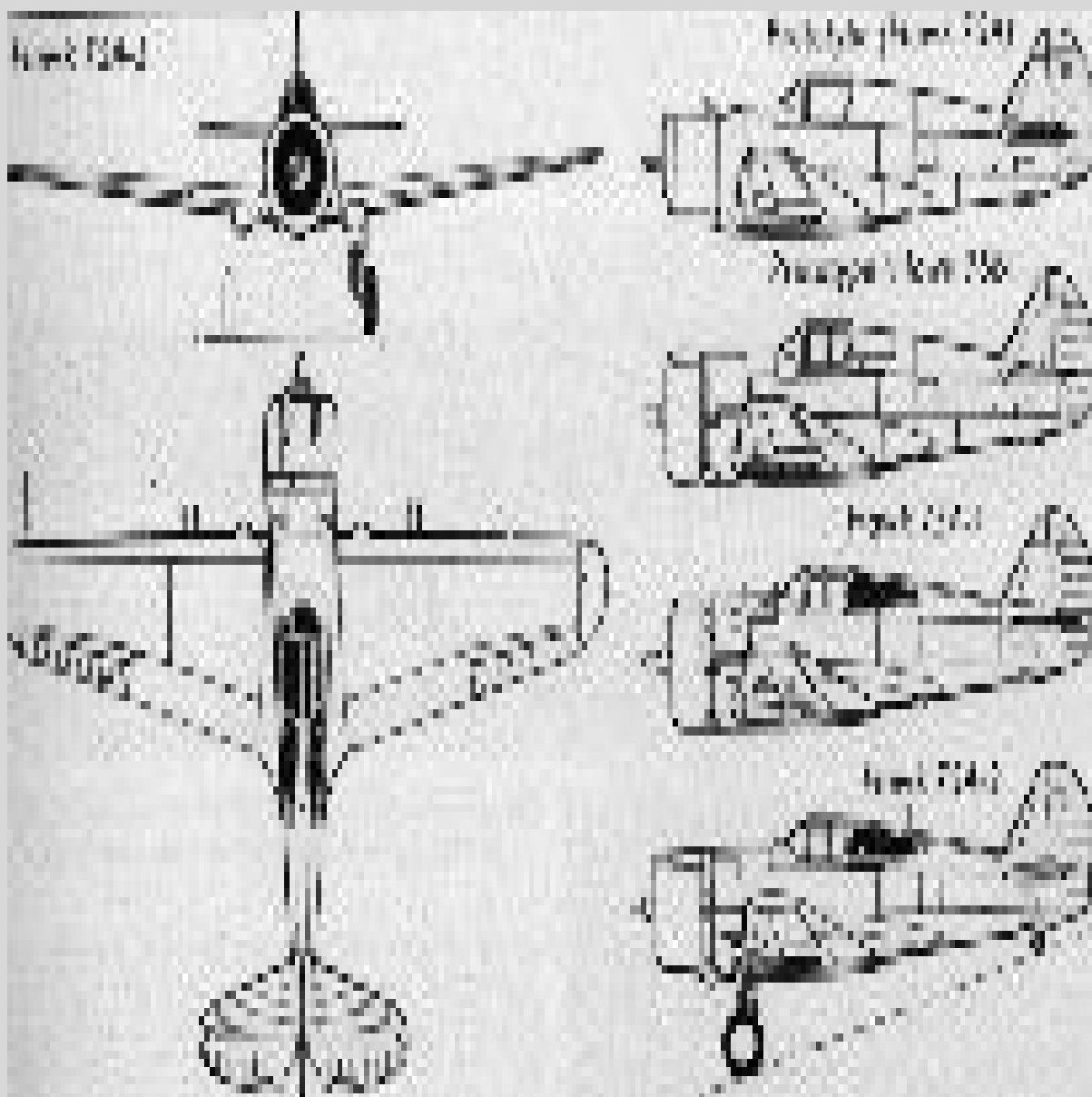


MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1830-SCG

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 7,5 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 500 km/h à 3000 m

Vitesse ascension= 15,5 m/s

Plafond pratique= 10000 m

Rayon action= 1320 km



DIMENSIONS

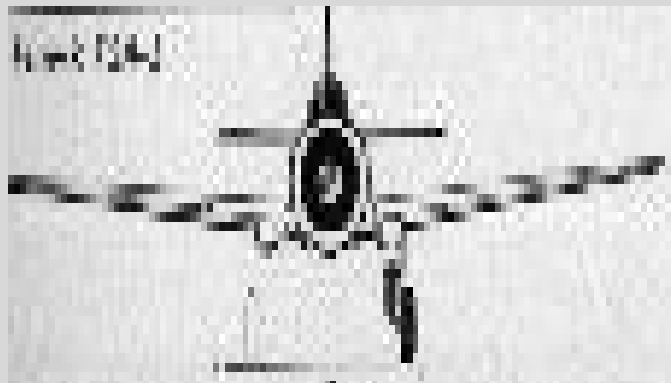
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,40 m	8,70 m	0 m	21,90 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2095 kg	0 kg	2725 kg

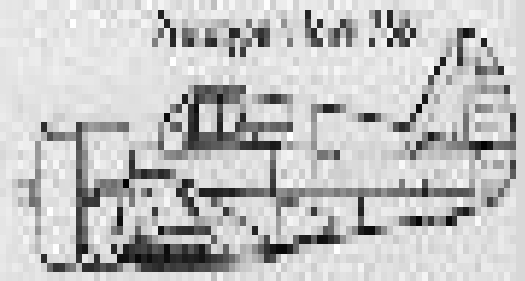
Model 734A



Model 734B



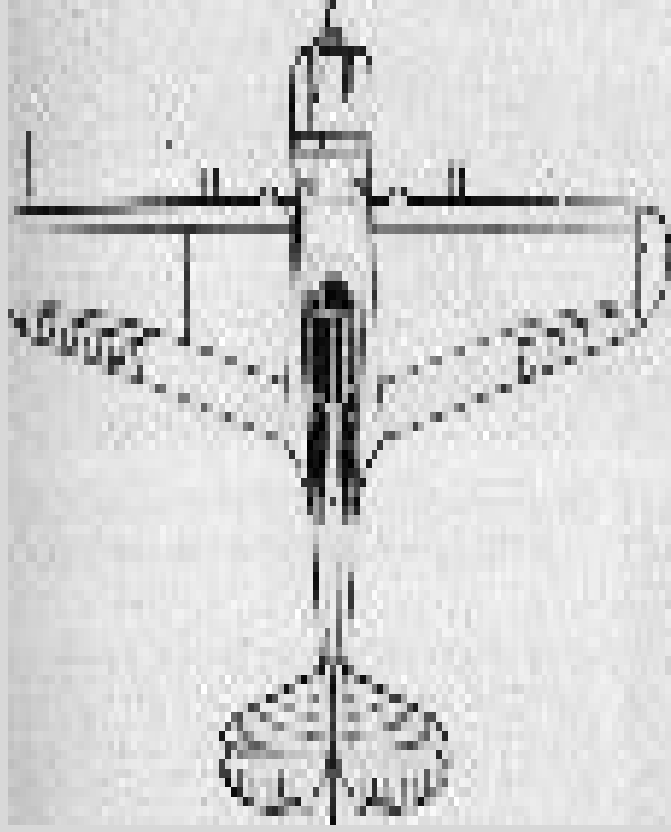
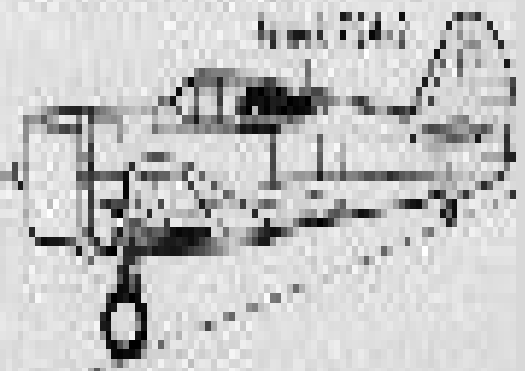
Model 734C



Model 734D



Model 734E



HISTOIRE

Le Curtiss model 75 fut conçu sur fonds privés par Donovan Berlin en 1934, comme avion de chasse monomoteur monoplace. Il fut un des premiers avions de chasse moderne, de construction métallique (avec des gouvernes entoilées), à train rentrant et cockpit fermé. Il disposait d'un moteur en étoile Wright XR-1670-5 de 900 hp, mais pas de blindage et de réservoirs auto-obturants : ce manque était assez courant à l'époque. Son armement consistait en une mitrailleuse de 7,62 mm et d'une autre de 12,7 mm. Son train d'atterrissage principal s'orientait de 90° avant de se rétracter. Il effectua son vol inaugural le 6 mai 1935. Il atteignit la vitesse de 452 km/h pendant les essais. Dès le 27 mai, il fut envoyé à Wright Field afin d'être comparé au Seversky P-35. Curtiss profita du retard provoqué par le crash du P-35 pour remplacer le moteur, peu fiable, par un Wright XR-1820-39 Cyclone de 950 hp. Le prototype fut alors désigné Model 75B. Il fut déclaré vainqueur du concours et reçut une commande de 77 exemplaires. Le 16 juin 1936, 3 prototypes Y1P-36 (Model 75E, moteur Pratt & Whitney R-1830-13 Twin Wasp) furent commandés. Faisant la preuve de leurs performances, ils permirent la commande de 210 P-36A en 1937. Le P-36 s'avérait maniable grâce à sa faible charge alaire et rapide en montée grâce à son ratio poids/puissance. Il entra en service au sein du 20th Pursuit Group en avril 1938. Il souffrit de défauts de jeunesse, en particulier de l'échappement du moteur, du train d'atterrissage et d'une cellule faible à certains endroits. Lorsque ces problèmes furent résolus, l'appareil fut considéré obsolète, et relégués à l'entraînement ou à des détachements outremer. Il fut livré à Pearl Harbor en février 1941 et son unique engagement au sein de l'USAAC fut le 7 décembre. 5 des 39 P-36A présents purent décoller et deux A6M2 Zéro furent abattus pour la perte d'un P-36. La France fut apparemment un des premiers clients export du P-36. Avant même la production du P-36A, l'armée de l'air était en pourparlers pour l'achat de 300 exemplaires. Mais le coût élevé (double de celui d'un MS.406), la lenteur des livraisons, l'opposition de l'USAAC (confrontée alors au même problème) faillirent enterrer le projet et il fallut l'intervention directe de Roosevelt pour permettre à Michel Détrouyot de tester un Y1P-36. Son enthousiasme et la menace allemande firent le reste. La France reçut 416 H75 en 4 lots distincts, à partir de décembre 1938 et entrèrent en service en mars 1939. 4 groupes de chasse en étaient équipés lors de la déclaration de guerre. Le 8 septembre 1939, ils remportèrent la première victoire alliée sur 2 Bf 109E, revendiquée par le II/4. Ils remportèrent 233 victoires confirmées et 84 probables, pour la perte de 29 d'entre eux en combat aérien, une centaine toutes causes confondues. Soit un tiers des victoires remportées par l'Armée de l'air, alors qu'il ne représentait que 13 % des chasseurs monomoteurs monoplaces. 7 des 11 as français de la bataille de France étaient sur H75. 231 appareils restaient en service en juillet 1940. Après l'armistice, ils se réfugièrent en Afrique du Nord pour éviter d'être capturés. Lors de l'opération Torch, ils se frotteront aux F4F Wildcat, en abattront 7 pour la perte de 15 d'entre eux. Ils seront remplacés par les P-39 et P-40. Une centaine de survivants servirent à des missions d'entraînement ou de liaison, et les ultimes appareils volants servirent à Cazaux jusqu'en 1949. D'autres H75 français se réfugièrent en Grande-Bretagne. Celle-ci avait évalué un H75A2 avec un Spitfire Mk I, et le premier s'était avéré plus manœuvrant en combat tournant et disposait d'une meilleure visibilité. En revanche, le Spitfire pouvait rompre le combat quand il l'entendait. La RAF n'acheta pas de P-36, mais désigna les H75 français "Mohawk". Ils entrèrent en service dans la RAF (deux squadrons, le 5 et le 155, l'utilisèrent pour l'escorte de bombardiers et l'attaque au sol) et dans la Royal India Air Force. HAL fut chargée de construire 48 Mohawk IV, dont le premier vola le 31 juillet 1942. Seuls 5 furent construits. L'Inde reçut également 74 Mohawk IV (ex-français), 10 Hawk ex-iraniens, ainsi que des H75A-5 construits sous licence en Chine. La RAF et l'Inde retirèrent les Hawk du service en 1944. 12 Mohawk furent cédés au Portugal, qui les utilisa pour défendre les

Açores. L'Afrique du Sud reçut 72 Mohawk IV à la mi-1941, qui servirent en Afrique du Nord-Est, puis à la défense territoriale de l'Afrique du Sud. 44 Hawk au moins furent capturés par la Luftwaffe, puis transférés à la force aérienne finlandaise du 23 juin 1941 (le lendemain de Barbarossa) à 1944. La majorité (36 exemplaires) était française, mais d'autres venaient de Norvège. Quoiqu'il en soit, ils obtinrent 190 victoires pour la perte de 15 d'entre eux. Bien que les Finnois installèrent un armement plus conséquent et donc plus efficace (jusqu'à deux, voire quatre mitrailleuses de 7,7 mm par aile), les performances n'en souffrirent pas. Ils furent utilisés jusqu'en 1948. Une version simplifiée à train d'atterrissage fixe fut créée à la demande de certains clients, afin de simplifier les opérations de maintenance au sol : L'Argentine par exemple reçut 30 Hawk 75O. La FMA devait en construire 200 sous licence, mais seuls 20 furent achevés. Ceux-ci utilisaient le même moteur Wright Cyclone R-1820-G5 que les B-10 et Northrop 8 alors en service. Ils furent utilisés jusqu'en novembre 1954. La Thaïlande reçut des Hawk 75N (à train fixe eux aussi), qui furent utilisés lors de la guerre contre la France en 1941. Ils servirent aussi contre les Japonais lorsqu'ils envahirent la Thaïlande, au lendemain de Pearl Harbor. D'autre part, la Chine nationaliste reçut un Hawk 75H (lui aussi à train fixe), destiné soi-disant à l'usage personnel de Claire Lee Chennault. Elle reçut également 2 Hawk 75Q, des Hawk 75M et enfin la production sous licence du Hawk 75A-5, transférée plus tard en Inde sous la dénomination Mohawk IV. La Norvège commanda 24 H75A-6 (moteur Twin Wasp). Aucun d'entre eux n'était prêt lors de l'invasion par les Allemands et ils finirent en Finlande. 36 Hawk A-8 (moteur Cyclone) avaient été commandés et reçus par le gouvernement norvégien en exil, au Canada pour l'entraînement. 30 d'entre eux furent revendus à l'USAAC sous la désignation P-36G. 28 d'entre eux furent revendus au Pérou en 1943 dans le cadre de la loi Prêt-Bail. La Hollande avait commandé 24 Hawk 75A-7 pour sa force aérienne en Asie en octobre 1939. Ils étaient armés de deux mitrailleuses 0.303 dans les ailes, d'une autre dans le capot moteur et d'une mitrailleuse 0.50 au même endroit. Cette dernière fut parfois remplacée par 6 bombes de 50 livres. Livrés en 1940, ils servirent à contre-attaquer les Japonais à Malacca, Sumatra et Java, avec succès contre les bombardiers. 1115 P-36 furent construits, dont 900 pour l'export. Il servit de base aux prototypes YP-37 et XP-42, ainsi qu'au P-40. 4 exemplaires ont survécu, dont un P-36 exposé aux États-Unis, un H75N exposé en Thaïlande, un H75A-6 en Nouvelle-Zélande. Un exemplaire, appartenant à The Fighter Collection de Duxford, est présenté en vol aux couleurs françaises. Le P-36 fut un des premiers avions de chasse moderne, contemporain des Bf 109 et Hurricane. Il passe pour avoir été rapidement obsolète, mais il put malgré tout tirer son épingle du jeu. Il reste surtout célèbre pour avoir été l'avion de chasse le plus efficace de la bataille de France.

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_75a3.htm

