

Nom de l'avion : Seversky P-35

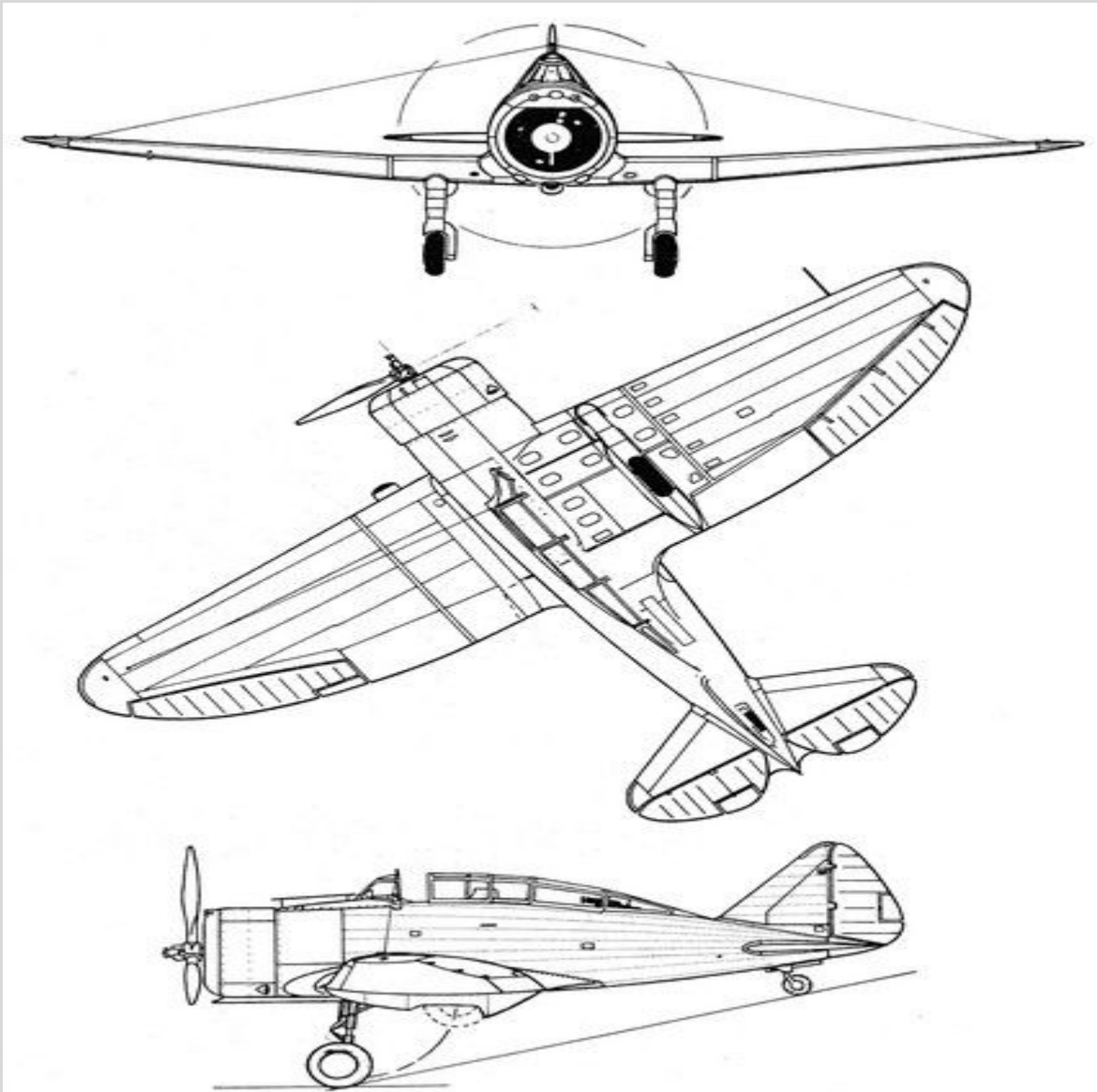
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace



MOTORISATION

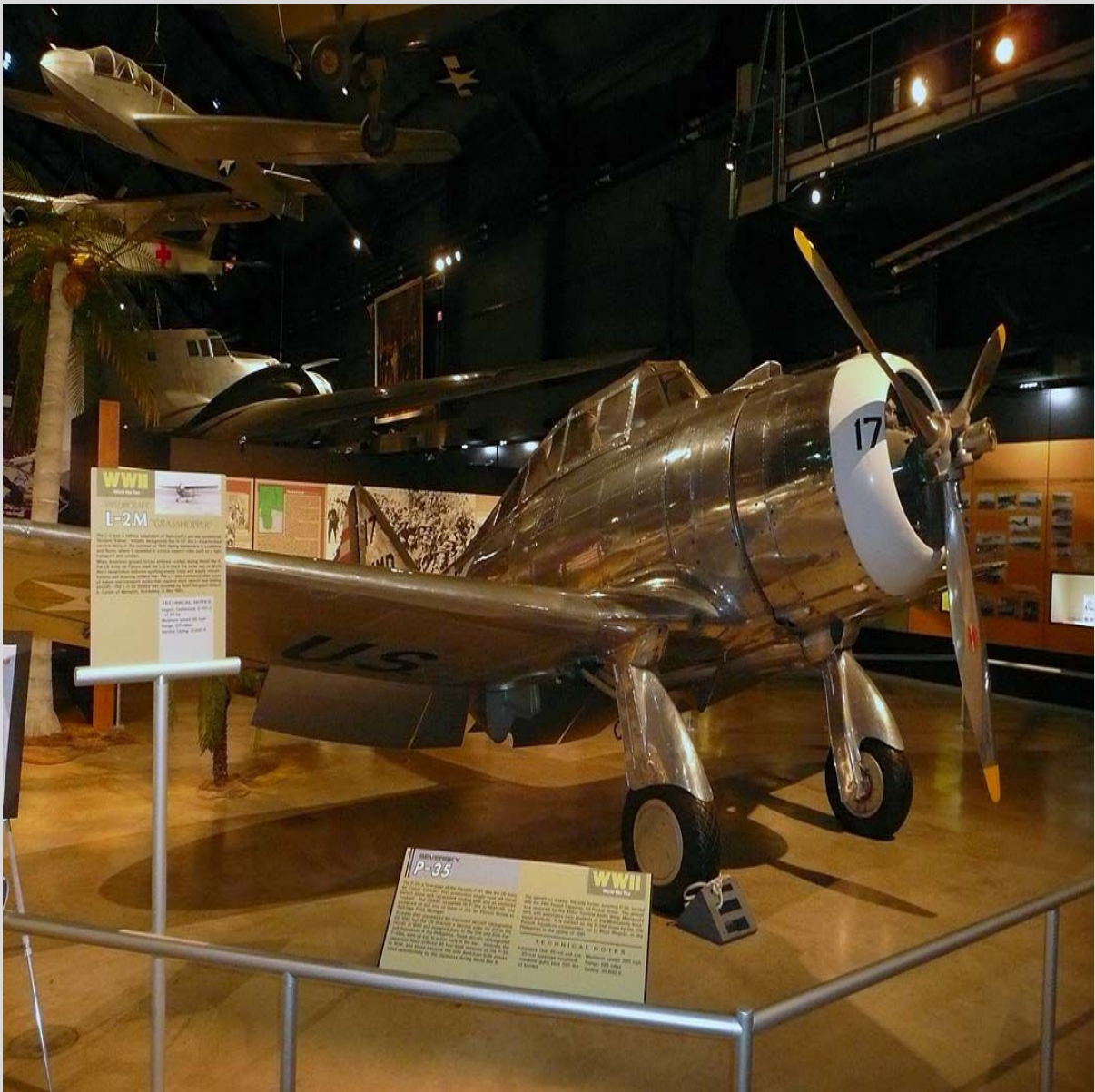
Pratt & Whitney R-1830-45

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

2 mitrailleuses de 12,7 mm
2 mitrailleuses de 7,6 mm
160 kg de bombes en extérieur



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 500 km/h à 4360 m

Plafond pratique= 9600 m

Rayon action= 1530 km



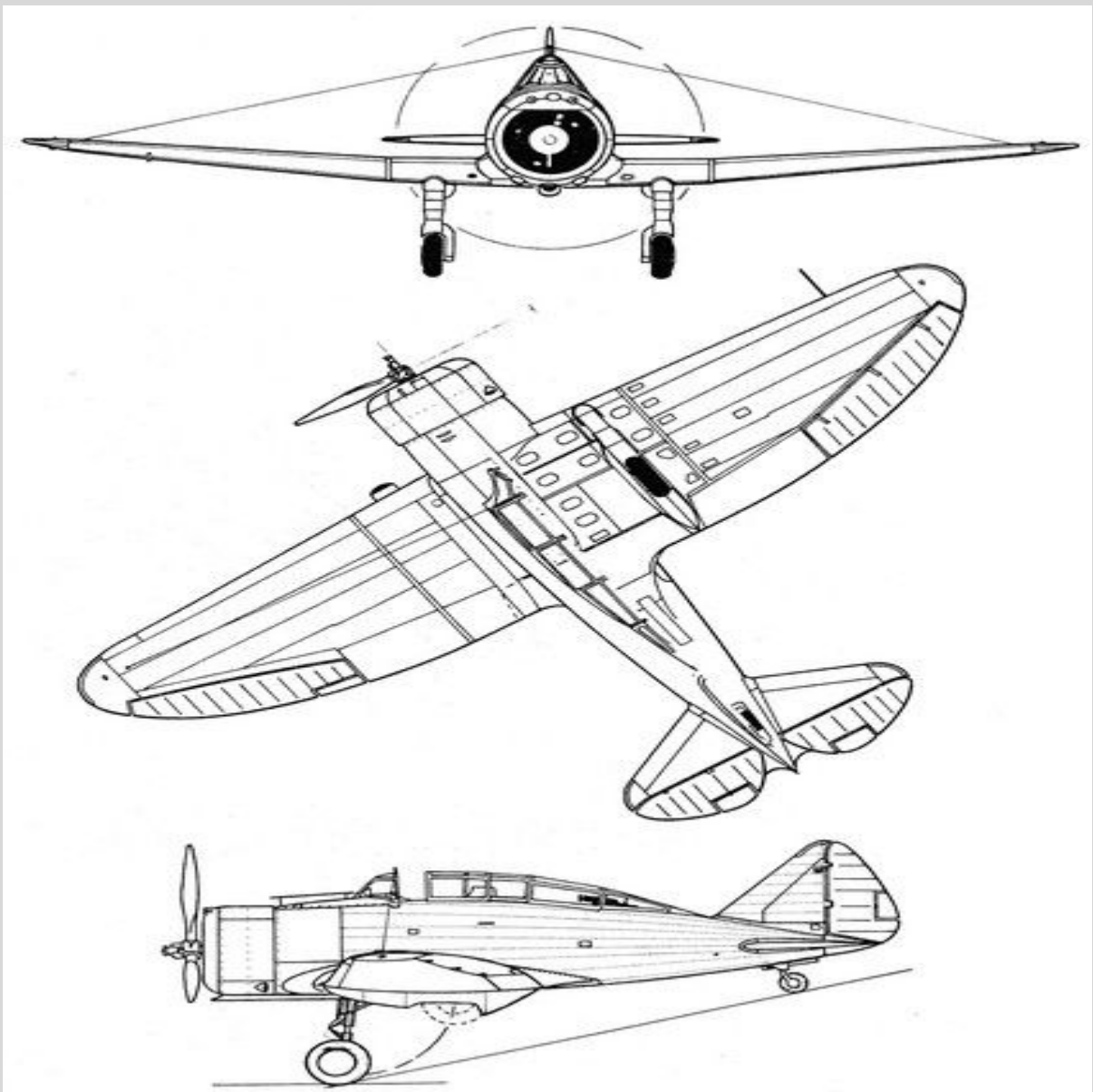
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,95 m	8,20 m	2,95 m	20,45 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2075 kg	0 kg	3050 kg



HISTOIRE

En 1934, l'avionneur Seversky lança, sur fonds privés, l'étude d'un chasseur biplace monoplane de haute performance. Le prototype désigné SEV-2XP se présentait comme un chasseur biplace doté d'un train d'atterrissage fixe. Un second prototype, redésigné SEV-1XP et pourvu d'un train semi escamotable, effectua un vol initial muni d'un moteur Wright R-1820-G5 DE 850 ch. Révélant des failles de propulsion, l'avion n'arrivant jamais à atteindre plus de 85% de sa puissance théorique. Puis sous le nom SEV-7 il vola avec un Pratt & Whitney R-1830-9 de 950 ch, cette fois, ainsi qu'avec un empennage vertical modifié. L'avion changea une troisième fois de désignation, devenant l'AP-1. Celui vola pour la première fois en mai 1937, et fut commandé par l'US Army Air Corps sous la désignation de Seversky P-35 à 77 exemplaires. En 1938 Seversky fut racheté par le constructeur Republic qui préleva le dernier avion de la série pour servir de prototype au futur chasseur-bombardier P-43 Lancer. Seversky eut alors l'idée de proposer son avion à l'exportation sous le type EP-1. L'URSS en acheta deux en 1938 (baptisé "2PA-L"). La Suède fut également intéressée et elle en commanda 170 exemplaires (rebaptisés "J-9 au sein de la Flygvapen). L'avionneur désigna les nouvelles machines sous le nom d'EP-106 en greffant dessus un moteur de 1050ch. Seuls 60 purent être livrés avant l'embargo décrété par le gouvernement américain. Les avions ainsi bloqués finirent par être acquis par l'aviation américaine et mis en service comme des Seversky P-35A. Les modèles biplaces d'entraînement seront rebaptisés AT-12 Guardsman. Quelques-uns furent cédés à l'Équateur, mais une quarantaine prirent la route des Philippines, basés à Nichols Field en 1941. Ils furent les seuls avions de ce type à voir le feu pendant la guerre. Le 10 décembre 1941, trois jours après Pearl Harbor l'armée impériale du Japon frappa les installations militaires américaines aux Philippines en lançant une attaque éclair via sa 11^{ème} flotte. Seul cinq Seversky P-35A réussirent à prendre leur envol et abattirent un Aichi D3A Val. Ce fut là le baptême du feu du Seversky P-35A. À l'issue du raid aérien seul huit des 48 chasseurs Seversky avaient échappé aux mitrailleuses et bombes du pays du Soleil Levant. Les avions furent rapatriés vers Hawaï, laissant la place aux Curtiss P-40 Kittyhawk. Les Seversky P-35 terminèrent la guerre comme avion d'entraînement avancé et comme remorqueur de cibles volantes. Ils furent définitivement réformés en février 1944. Un dernier utilisateur de Seversky P-35 doit être mentionné, en la personne des Japonais eux-mêmes: ils achetèrent 22 exemplaires avant la guerre et les rebaptisèrent A8V1 (désigné " Dick " par les alliés). Ils les utilisèrent en Chine mais les trouvèrent si médiocres qu'ils les retirèrent de première ligne bien avant le début de la guerre dans le Pacifique. Les soixante J-9 furent eux affectés à la surveillance de la frontière commune avec la Norvège, après que cette dernière soit tombée sous le joug des Nazis. Les accrochages avec les chasseurs de la Luftwaffe furent fréquents et pas moins de sept J-9 furent perdus dans ce type d'incidents. Le plus dramatique de ces accrochages eut lieu dans la nuit du 29 au 30 septembre 1943 où deux J-9 furent descendus par une patrouille de chasseurs de nuit Messerschmitt Me 110. Malgré le fort taux d'attrition des chasseurs Seversky, la Suède conserva ces avions jusqu'en 1949, les affectant à partir de la fin de la guerre à des missions secondaires. Quand aux douze Seversky P-35A survivants ils furent vendus, ou quasiment donnés, en janvier 1942 à l'Équateur. La Fuerza Aérea Ecuatoriana utilisa ces avions contre les Bristol Bulldog péruviens. Deux Seversky P-35A furent descendus par les petits biplans d'origines britanniques lors de cette guerre frontalière qui vit la perte d'une partie du territoire équatorien. Quito conserva ses Seversky P-35A jusqu'en 1951.

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/p_35.htm

