

Nom de l'avion : Curtiss P-36C Mohawk

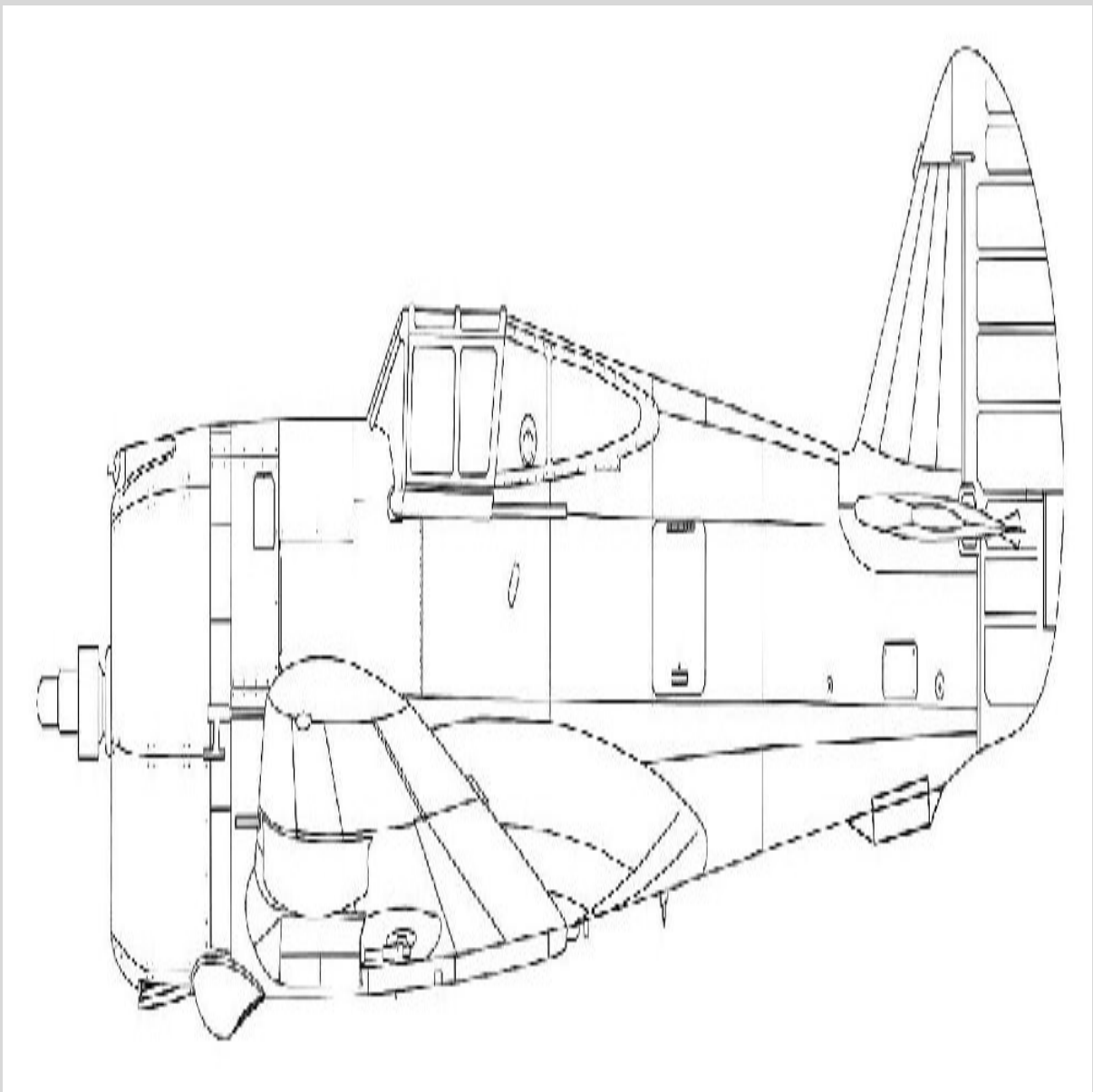
Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace

MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1830-17

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

1 mitrailleuse de 12,7 mm
3 mitrailleuses de 7,7 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 500 km/h à 3050 m

Vitesse croisière= 435 km/h

Temps montée= 4570 m en 4' 55"

Plafond pratique= 10270 m

Rayon action= 1320 km à 320 km/h



DIMENSIONS

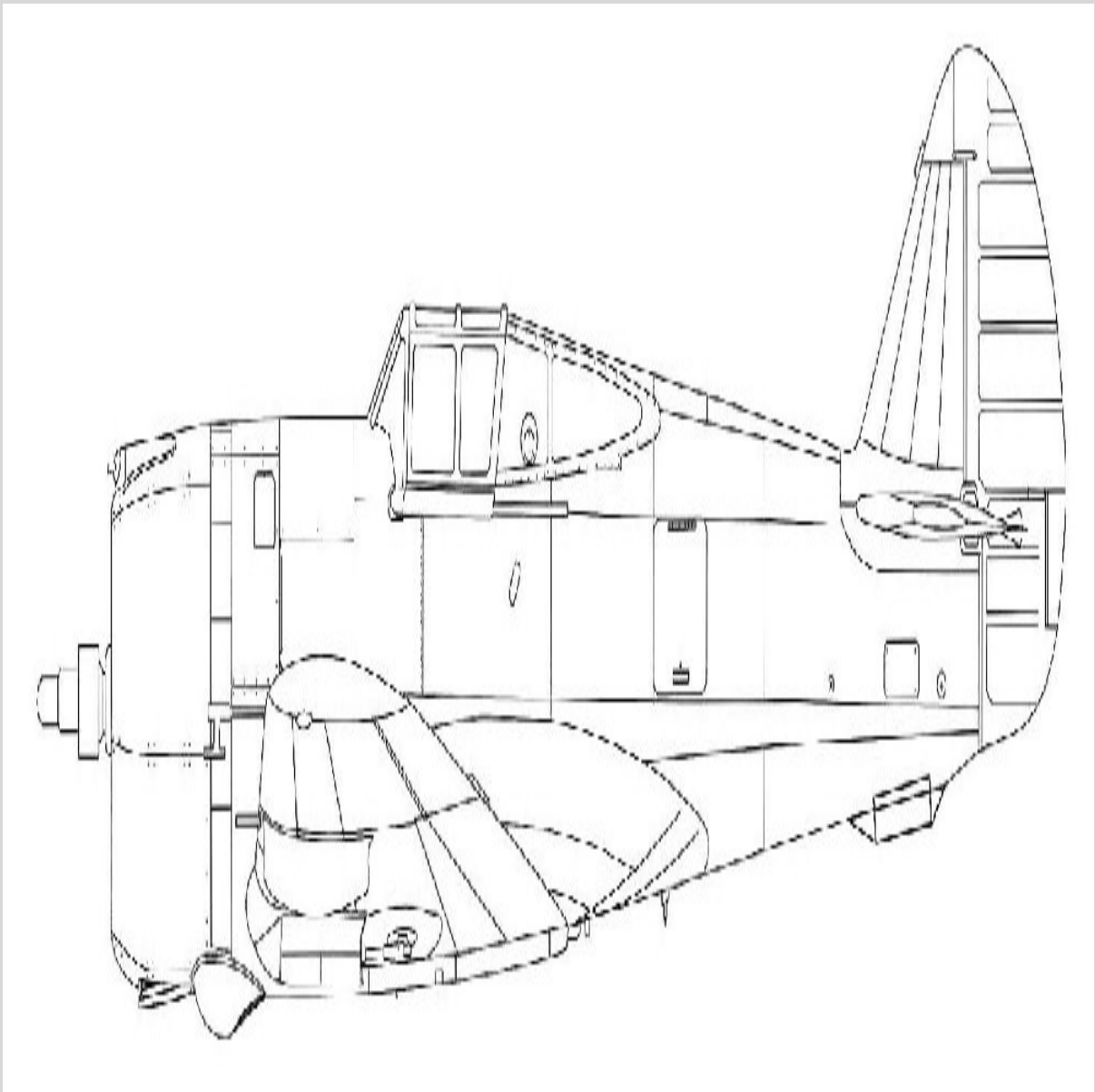
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
-----------	----------	---------	----------------

11,35 m	8,70 m	2,90 m	21,90 m ²
---------	--------	--------	----------------------



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2095 kg	2600 kg	2725 kg



HISTOIRE

En 1934, Curtiss décida de se lancer sans aide financière extérieure dans la construction d'un nouveau chasseur monoplane, auquel il attribua la désignation de Curtiss Model 75. En mai 1935, le prototype de ce dernier, équipé d'un moteur en étoile Wright XR-1670-5 de 900 ch (671 kW), fut prêté à l'US Army Air Corps qui envisageait de le soumettre à une série d'évaluations comparatives avec d'autres monoplaces de chasse modernes. Ces évaluations ne purent être effectuées car il n'existait alors aucun autre appareil équivalent; il fallut donc attendre avril 1936 pour qu'un tel concours ait lieu. A cette époque, le Model 75, qui avait reçu un nouveau Wright R-1820 en étoile de 850 ch (634 kW), fut rebaptisé Model 75A. Bien que la Seversky Aircraft Corporation ait remporté le concours de l'USAAC avec un avion peu différent, Curtiss bénéficia d'une compensation sous la forme d'un contrat concernant trois exemplaires de son nouveau modèle. Doté d'une version moins puissante du moteur en étoile Pratt & Whitney R-1830-13 Twin Wasp, développant une puissance nominale de 1050 ch (783 kW), ces avions servirent à des essais sous le dénomination de Curtiss YP-36 Mohawk (Model 75A). Par comparaison avec le prototype Model 75 dans sa forme originale, ils présentaient des modifications au niveau de l'habitacle afin d'améliorer le champ de vision vers l'avant et vers l'arrière, et avaient été équipés d'une roulette de queue escamotable. Les essais des Curtiss YP-36 Mohawk se révélèrent si satisfaisants que le 7 juillet 1937 fut signé un marché concernant deux cent dix exemplaires de la version Curtiss P-36A Mohawk (Model 75L), le plus gros contrat jamais passé par l'US Army en temps de paix pour un avion de chasse. Les livraisons débutèrent en avril 1938, mais à la fin de 1941, lorsque les Etats-Unis entrèrent en guerre, ces appareils étaient déjà considérés comme totalement dépassés. Les circonstances contraignirent les responsables à les garder en première ligne lors de l'ouverture des hostilités avec le Japon. Parmi les variantes figurent le Curtiss P-36B Mohawk, réalisé en un seul exemplaire avec un moteur Pratt & Whitney R-1830-25 de 1 000 ch (746 kW), et le Curtiss P-36C Mohawk, produit à trente et un exemplaires (il s'agissait des trente et un derniers exemplaires de la première série) et équipé d'un moteur Twin Wasp plus puissant et de deux mitrailleuses d'aile. Les dénominations de Curtiss XP-36D Mohawk, Curtiss XP-36E Mohawk et Curtiss XP-36F Mohawk s'appliquèrent à des variantes expérimentales différant par l'armement. Des exemplaires du modèle d'exportation Curtiss Hawk 75A-2 furent vendus à l'armée de l'Air française sous la dénomination de Curtiss Hawk 75A-1, Curtiss Hawk 75A-2, Curtiss Hawk 75A-3 et Curtiss Hawk 75A-4, différant par le moteur et l'armement, plusieurs appareils étant expédiés au Royaume-Uni après la chute de la France, ou ils furent rebaptisés respectivement Mohawk Mk I, II, III et IV. La dénomination de Curtiss Hawk H75A-5 s'appliqua à un modèle assemblé en Chine par la Central Aircraft Manufacturing Company. Après que quelques exemplaires eurent été construits, cette société fut transférée aux Indes où elle devint la Hindustan Aircraft Ltd., et ses Curtiss Hawk 75A-5 furent cédés à la RAF, qui les baptisa Mohawk Mk IV. La Norvège commanda une première tranche de vingt-quatre exemplaires du modèle Curtiss Hawk 75A-6, suivie par une seconde de trente-six appareils portant sur le modèle Curtiss Hawk 75A-8. Par suite de l'invasion de la Norvège par les Allemands, ces derniers ne purent être livrés, six étant versés aux forces norvégiennes libres au Canada, les trente autres étant réquisitionnés par l'USAAC qui leur attribua la désignation de P-36G. Les Pays-Bas achetèrent vingt exemplaires du modèle Curtiss Hawk 75A-7, qui furent expédiés vers les Indes néerlandaises, et la Perse (Iran) passa un marché de dix Curtiss Hawk 75A-9. Le Curtiss Hawk 75A servit au sein des forces aériennes de Finlande, des Indes, du Pérou, du Portugal, d'Afrique du Sud et également de l'aviation de Vichy en métropole comme en Afrique.

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_36c.htm

