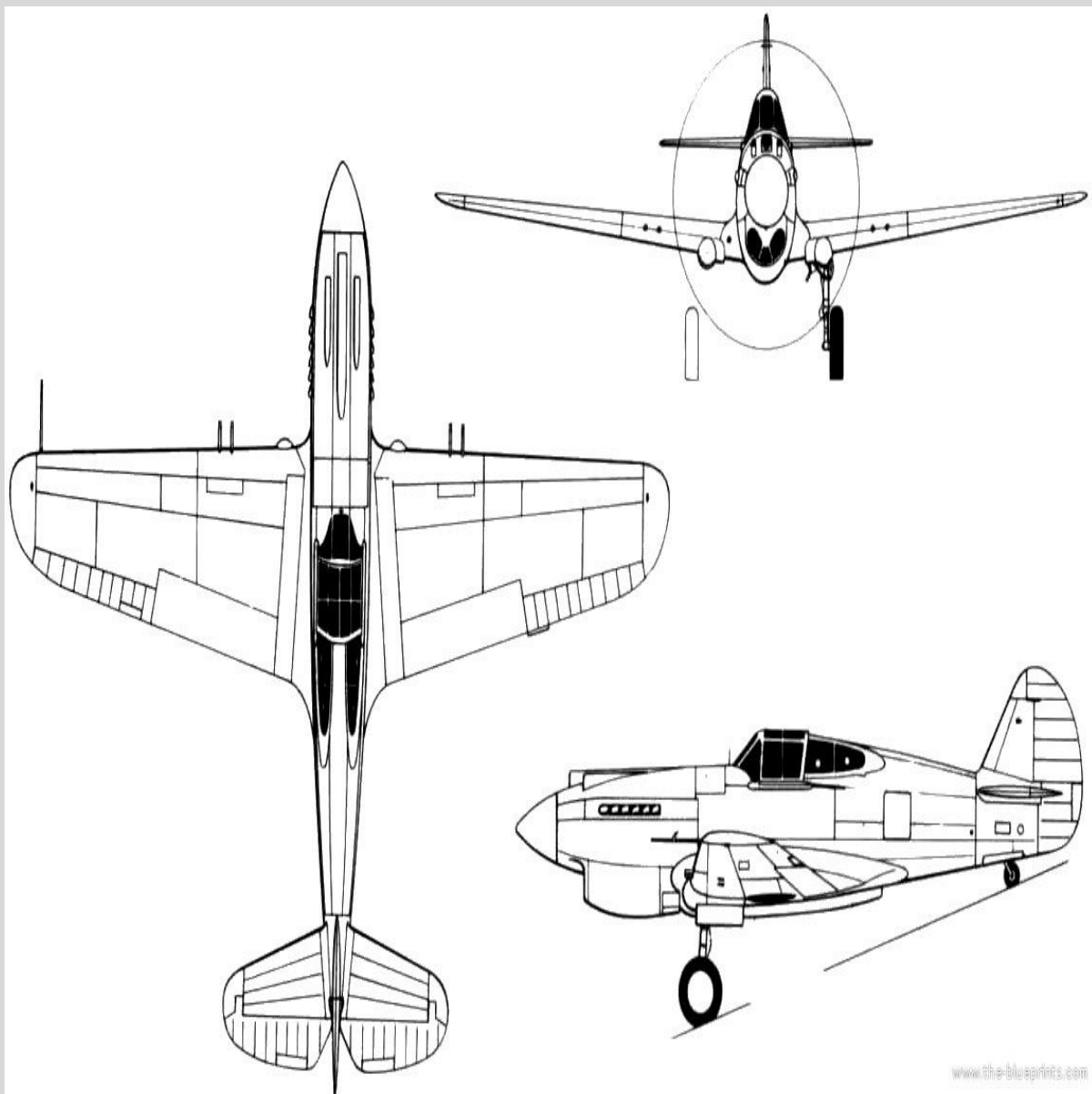


Nom de l'avion : Curtiss P-40C Tigre volant

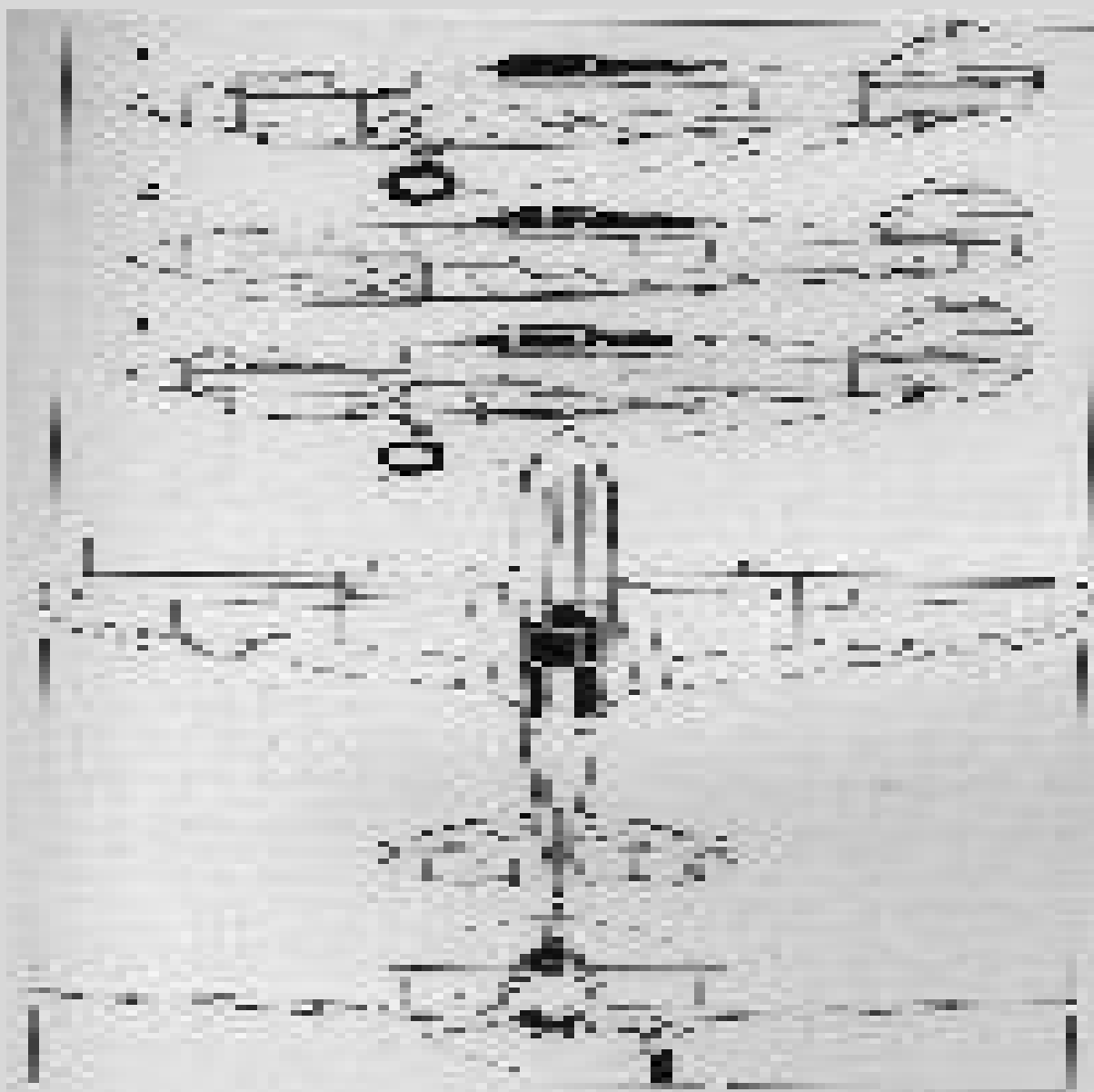
Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace



MOTORISATION

Allison V-1710-39

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
4 mitrailleuses de 7,6 mm
315 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 555 km/h - 590 km/h à 3695 m

Vitesse ascension= 805 m/mn

Plafond pratique= 8840 - 9100 m

Rayon action= 1175 - 1365 km



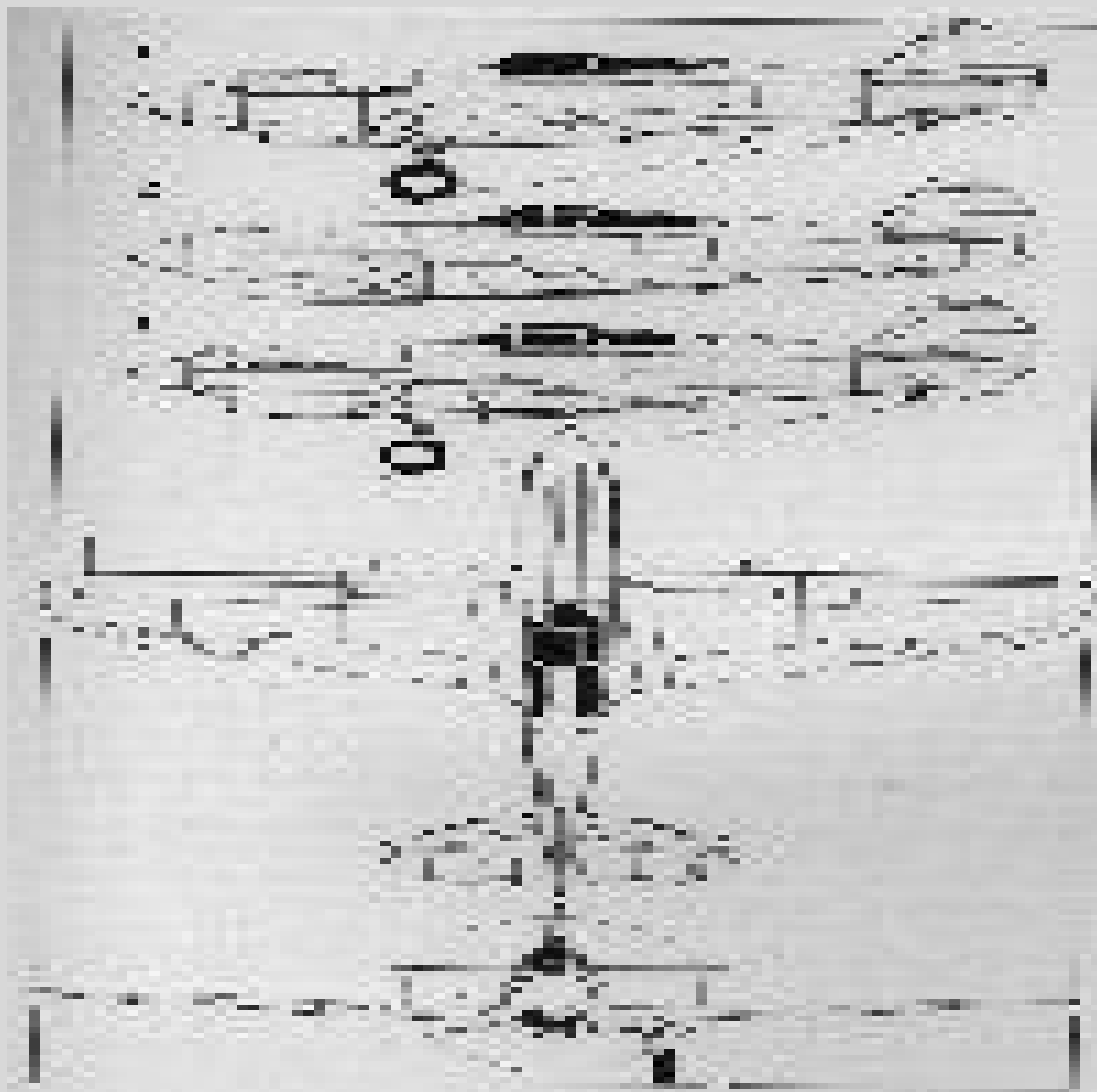
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,35 m	9,70 m	3,75 m	0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2635 kg	3395 kg	4175 kg



HISTOIRE

Dernier appareil de la fameuse lignée des Curtiss Hawk, le Curtiss P-40 Warhawk ne figura jamais parmi les grands avions de chasse de la Seconde Guerre mondiale. L'histoire de ce monomoteur, qui reçut la désignation constructeur de Model 81, débuta en 1937 lorsque les ingénieurs de la firme américaine procédèrent à la modification du prototype Model 75 en le dotant d'un moteur en ligne Allison V-1710-11 de 1 150 ch (858 kW). Dans cette configuration, le Model 751, premier chasseur américain capable de voler à plus de 483 km/h, fut testé par l'USAAC en tant que XP-37. Malgré des problèmes de propulseur et de compresseur, les possibilités de l'appareil se révélèrent si intéressantes que l'Air Corps commanda treize YP-37 en vue de les soumettre à des essais opérationnels avec un moteur amélioré V-1710-21 et un fuselage légèrement allongé. En dépit de l'adoption du nouveau compresseur B-2, les XP-37 continuaient à présenter des problèmes de groupe motopropulseur. Un peu plus tard, le dixième Curtiss P-36A Mohawk fut remotorisé avec un Allison V-1710-19 de 1 160 ch (865 kW) à la place de son moteur en étoile Pratt & Whitney R-1830-13 de 1050 ch (785 kW) d'origine. Cette machine, qui se différenciait assez peu du Curtiss P-36A Mohawk en ce qui concernait les autres éléments, effectua son premier vol le 14 octobre 1938. Désignée Curtiss XP-40 Warhawk, elle fut soumise au mois de mai 1939 à des essais comparatifs avec d'autres prototypes de chasseurs et fut retenue pour la production de série, car elle répondait le mieux aux besoins de l'US Army Air Corps. Au total, cinq cent vingt-quatre Curtiss P-40 de série (Model 81) furent commandés le 27 avril 1939, ce qui représentait le plus important marché passé en une seule fois pour un intercepteur par l'US Army. Tout juste un an plus tard, en mai 1940, les Curtiss P-40 de tête de série commençaient à sortir d'usine, les trois premiers étant réservés aux essais opérationnels. Se distinguant du Curtiss XP-40 Warhawk initial par un moteur compressé Allison V-1710-33 moins puissant, ces avions mettaient en oeuvre deux mitrailleuses de 7,62 mm dans les ailes plus deux autres de 12,7 mm de capot. Au mois de septembre 1940, l'USAAC avait pris livraison de deux cents machines. Entre-temps, en avril 1940, la priorité avait été accordée à la fabrication de 185 Curtiss Hawk 81-A1 sensiblement identiques, achetés par la France. Aucun d'entre eux n'ayant cependant quitté la chaîne de montage au moment de l'armistice de juin 1940, ces appareils furent cédés à la Grande-Bretagne, pays où ils reçurent la dénomination de Tomahawk Mk I. Les expéditions vers l'Europe et l'Afrique débutèrent à la fin de 1940, mais le Tomahawk, n'étant pas adapté à ces théâtres d'opérations, fut le plus souvent relégué à des missions d'entraînement. La version suivante destinée à la RAF (Curtiss Hawk 81-A2) fut baptisée Tomahawk Mk IIA. Identique au Curtiss P-40B (Model 81-B) de l'USAAC, elle disposait de réservoirs auto-obturant, d'un blindage et de deux mitrailleuses d'aile de 7,7 mm. Malheureusement, l'augmentation de poids qui résulta de ces modifications réduisit d'autant les performances, également entamées par la mise en oeuvre d'un nouveau type de réservoir auto-obturant et le montage de deux armes de voilure supplémentaires sur le Curtiss P-40C. Neuf cent trente exemplaires de ce dernier furent construits pour le compte de la RAF (Hawk 81-A3), qui leur attribua la désignation de Tomahawk Mk IIB. Une centaine de Hawk 81-A3 réalisés pour la RAF furent cédés à la Chine, quatre-vingt-dix étant versés à l'American Volunteer Group (AVG), qui opérait depuis Kunming et Mingaladon. L'Union soviétique reçut quant à elle quarante-neuf machines, provenant directement des Etats-Unis, et cent quarante-six de Grande-Bretagne. En 1941, un certain nombre de P-40 américains furent modifiés en avions de reconnaissance sous la désignation de RP-40, mais Curtiss avait déjà entrepris la transformation du Model 81 pour tenter d'en améliorer les performances et la fiabilité. Ces changements concernaient l'adoption d'un Allison V-1710-39 de 1150 ch (858 kW), dont la puissance était maintenue jusqu'à 3 565 m, le renforcement du blindage, le montage de quatre mitrailleuses d'ailes de 12,7 mm et l'installation d'un point d'attache sous le fuselage capable

de recevoir une bombe de 227 kg ou un réservoir largable de 197 l . Commandé par la RAF en tant que Kittyhawk Mk I, l'appareil prit l'air le 22 mai 1941 sous les désignations de Curtiss Hawk 87-A2 et USSAC Curtiss P-40D . L'USAAF ne reçut que vingt-deux chasseurs armés de mitrailleuses d'ailes, les appareils suivants, appelés Curtiss P-40E (Model 87-B2), recevant six armes . Au total mille cinq cents Curtiss P-40E-1(Hawk 87-A3 et A4) furent achetés par l'USAAF avant d'être expédiés en Grande-Bretagne au titre du Prêt-Bail, cette version étant dénommée Kittyhawk Mk IA dans la RAF . Un grand nombre d'autres appareils de ce type furent cédés aux forces aériennes du Commonwealth de même qu'à l'AVG du Brigadier General Claire Chennault en Chine . Premier vol: 1938 Livraison: Janvier 1940 Date de production: 1942

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_40c.htm

