

Nom de l'avion : Republic P-47D-15 Thunderbolt

Type d'avion : Chasseur bombardier monomoteur monoplace

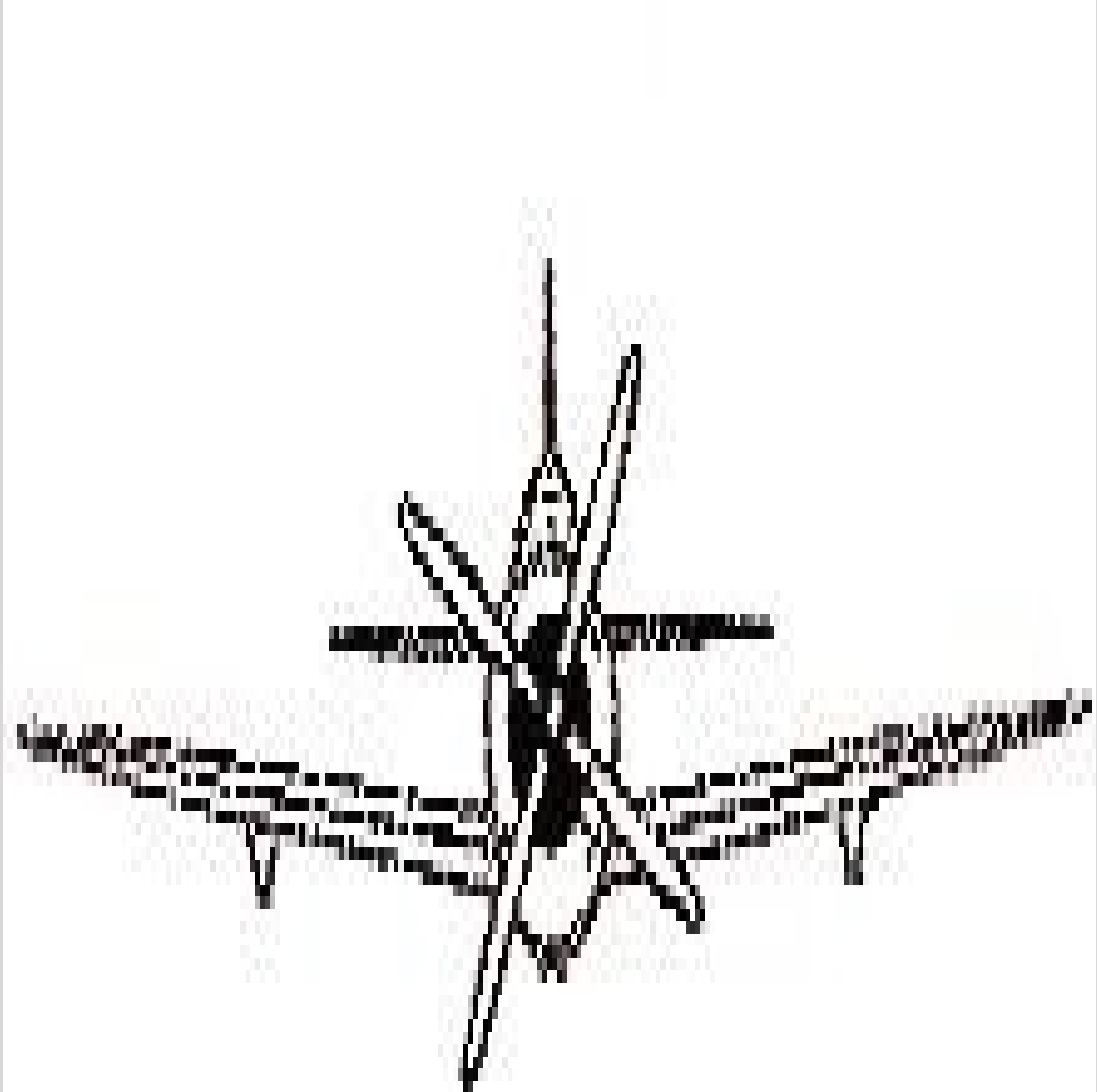


MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-59

Moteur de 18 cylindres sur deux rangées double étoile sur 2 lignes radiales à valve sur hampe avec clapet en manchon refroidi par air avec compresseur

Puissance développée: 2000 ch au décollage - 2300 ch à 9450 m avec un turbo-compresseur



ARMEMENT

8 mitrailleuses Browning M2 de 12,7 mm avec 3400 cpm

3 bombes de 250 kg ou 2 bombes de 500 kg et 10 roquettes de 127 mm

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 690 km/h

Plafond pratique= 12500 m

Rayon action= 3000 km

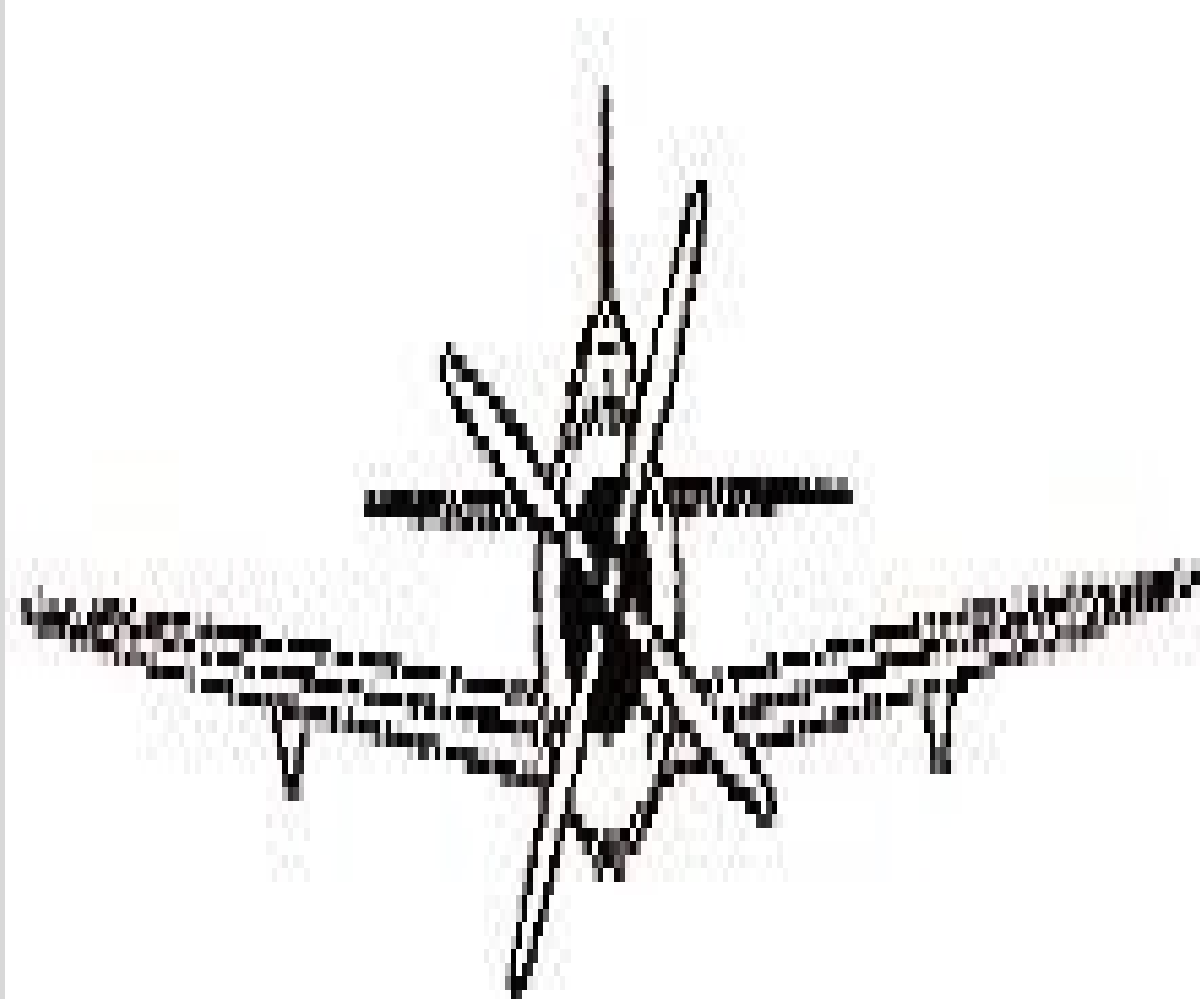
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,45 m	11,05 m	4,45 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
4510 kg	0 kg	6570 kg



HISTOIRE

La plus réussie des réalisations de la firme américaine reste sans conteste le Republic P-47 Thunderbolt, un appareil qui conçu par Alexander Kartveli, joua un rôle capital au cours de la Seconde Guerre mondiale. La production de cette machine ne prit fin que lorsque le débarquement de Normandie fut parachevé, 15 677 exemplaires étant sortis des chaînes d'assemblage. A l'instar d'autres avions de combat célèbres, le P-47 fut désigné par ceux qui le mirent en oeuvre surtout par ses sobriquets " Jug " (diminutif de juggernaut, " mastodonte ") et " T-bolt " (par allusion à sa dénomination officielle) S'inscrivant dans la lignée du P-35 mis au point par Alexander Seversky - auquel s'étaient ajoutés le P43 Lancer ainsi que le projet d'un appareil à hautes performances désigné P-44 -, le P-47 apparut comme la meilleure réponse au dilemme que, en 1940, se posaient les responsables de l'USAAC : ils n'avaient pas encore déterminé si un chasseur léger était préférable à un chasseur lourd pour les combats de la Seconde Guerre mondiale. Les projets Republic AP-4 et AP-10, concernant des chasseurs légers désignés respectivement XP-47 et XP-47A, avaient été abandonnés lorsque les premiers rapports concernant les combats en Europe avaient été connus. Un nouveau cahier des charges ayant été élaboré Kartveli proposa un projet de chasseur lourd motorisé avec un Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp à turbocompresseur qui lui valut de la part des services officiels un contrat pour la mise au point du prototype XP-47B. Monoplan à aile basse cantilever de construction métallique classique, à l'exception des gouvernes entoilées, le nouvel appareil, qui disposait d'un train d'atterrissage classique escamotable, accueillait un pilote dans un habitacle fermé par une verrière articulée. Dès son premier vol, le 6 mai 1941, le XP-47B donna un aperçu de ses possibilités bien qu'il ait présenté un certain nombre de problèmes qui ne devaient être résolus que par la suite. Les commandes de l'US Army ne tardèrent pas à venir, un premier lot de 71 machines sortant des chaînes d'assemblage au mois de mars 1942 pour équiper les squadrons du 56th Fighter Group de l'USAAC quelque trois mois plus tard. Les premiers affrontements avec des chasseurs allemands mirent en évidence quelques déficiences du P-47, notamment sa faible maniabilité à basse et à moyenne altitude, et son rayon d'action insuffisant pour les missions de escorte. Lorsque ces carences disparurent, avec les versions suivantes l'avion put révéler toutes ses capacités. Robuste, extrêmement fiable et capable d'encaisser le feu ennemi, l'appareil afficha un taux de pertes d'à peine 0,7 % par mission. En revanche, par machine, le P-47 fut crédité de la destruction d'une moyenne de 46 avions ennemis. Les exemplaires opérationnels effectuèrent pendant la Seconde Guerre mondiale un total de 546 000 sorties, additionnant 1 934 000 h de vol ils détruisirent sur le théâtre européen 3 752 avions ennemis en vol et 3 315 au sol. En dehors des exemplaires qui servirent au sein de l'USAAC, le P-47 fut mis en oeuvre pendant le conflit par le Brésil, par l'armée de l'Air française, par le Mexique par la RAF et par l'URSS. A la fin de la guerre, pendant quelques années, des exemplaires des versions P-47D et P-47N restèrent en service dans l'USAF, puis furent cédés à l'Air National Guard, qui leur attribua les nouvelles désignations respectives de F-47D et de F47N avant leur réforme en 1955. Quoi qu'il en soit, le P-47 servit encore pendant de nombreuses années au sein des forces aériennes de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Chine nationaliste, de la Colombie, de l'Equateur, de la France du Guatemala, du Honduras, de l'Iran, de l'Italie, du Mexique, du Pérou, de la République dominicaine de la Turquie et de la Yougoslavie

Sitographie

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/usa/usa.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = https://cyberaerobreton.fr/usa/p_47d_15.htm

