

Nom de l'avion : North American P-51A-10 Mustang

Type d'avion : Chasseur-bombardier et d'escorte à long rayon d'action monomoteur monoplace

MOTORISATION

Allison V-1710-81

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 Browning MG53-2 de 12,7 mm avec 350 cpm

2 mitrailleuses Browning MG53-2 de 12,7 mm avec 280 coups

2 bombes de 115 kg, 145 kg ou 225 kg

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 545 km/h à 1525 m - 580 km/h à 3050 m - 610 km/h à 4570 m - 625 km/h à 6095 m

Temps montée= 1525 m en 2' 10" - 3050 m en 4' 25" - 6095 m en 9' 5"

Plafond pratique= 9555 m

Rayon action= 1805 km à 480 km/h à 3050 m avec 680 l fuel - 3780 km à 365 km/h à 1130 l - 3220 km à 430 km/h à 1130 l

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,30 m	9,80 m	4,15 m	21,65 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2915 kg	3900 kg	4810 kg

HISTOIRE

Peu après l'Anschluss, le Royaume-uni envoya une commission d'achat présidée par Sir Henry Self aux Etat-Unis. Seul le P-40 s'approchait des desideratas de la RAF. Curtiss ayant déjà une charge de travail énorme, Self demanda à North American de produire le P-40. North American proposa un avion à la fois plus performant et meilleur marché : le NA-73X, conçu par Edgar Schmued. La commission réclama un appareil propulsé par un Allison V-1710, armé de 4 mitrailleuses de 7,7 mm, pour un coût inférieur à 40000 dollars. 320 appareils furent

commandés le 24 avril 1940, dont le premier devait être livré en janvier 1941. North American acquit les données des tests en soufflerie du P-40 et surtout du XP-46, et le prototype sortit d'usine en septembre 1940, ce qui est court. Aujourd'hui encore, il existe un débat sur le fait que North American ait pu s'inspirer du XP-46, contrebalancé par l'argument que le NA-73 était déjà prêt dans ses grandes lignes. Quoiqu'il en soit, l'unique prototype vola pour la première fois le 26 octobre 1940. Son fuselage, de construction semi-monocoque et entièrement en aluminium, avait une grande capacité en carburant. Il disposait de 4 mitrailleuses M1919 de 7,62 mm, deux dans les ailes et deux tirant à travers l'hélice. Son aile disposait d'un profil à écoulement laminaire, conçu conjointement avec le NACA. Son radiateur utilisait le principe de l'effet Meredith, réutilisant l'air chaud pour un surcroît de puissance. Pour le reste, le NA-73 réutilisait ce qui se faisait de mieux à son époque, tout en restant simple à produire. La RAF fut donc la première force aérienne à mettre le NA-73 en service. Les 320 NA-73 furent suivis par 300 NA-83 armés de 4 canons HS-404 (dont deux furent rétrocédés à l'USAAC pour évaluation), et tous ces appareils furent appelés Mustang I par un membre anonyme de la commission d'achat. Ils entrèrent en service en 1941 au sein du 2e squadron de la RAF. Leurs performances au-delà de 4600 mètres d'altitude étaient mauvaises et ils furent cantonnés à la reconnaissance tactique et à l'attaque au sol. Leur première mission de guerre (reconnaissance) eut lieu le 27 juillet 1942 et leur première mission d'attaque au sol le 19 août, lors de l'opération Jubilee (le raid sur Dieppe). La RAF reçut également 93 P-51 (désignés Mustang IA), 50 P-51A (Mustang II), 308 P-51B et 636 P-51C (Mustang III), 281 P-51D (Mustang IV) et 595 P-51K (Mustang IVA). À partir de 1943, ils servirent essentiellement à détecter les sites de lancement de missiles V-1. Ils furent finalement retirés du service en 1947. L'arrivée des P-51 américains changea considérablement la donne sur le théâtre européen. Leurs performances, en tant qu'escorteurs à long rayon d'action, permit de prendre le pas sur la Luftwaffe, en plus de la supériorité numérique et d'un entraînement plus efficace. Ils permirent largement de détruire la Luftwaffe et de rendre les raids de jour moins dangereux. En revanche, son rôle dans le Pacifique fut réduit. L'Europe était prioritaire et le P-38 bimoteur plus sécurisant. Il fut engagé fin 1944, pour escorter les B-29 au-dessus du Japon à partir d'Iwo Jima. Lors de la Seconde Guerre mondiale, il fut utilisé par l'Afrique du Sud (Mustang III et IV de 1944 à 1953), l'Australie (84 P-51K, 100 CA-17 Mustang 20 et 120 CA-18 (P-51D construits sous licence) furent utilisés de novembre 1944 à 1960), le Canada (5 squadrons en service à partir de 1942, 150 P-51D après guerre : ils furent utilisés jusqu'en 1956), la Chine républicaine (P-51C et D début 1945), la France (F-6C et D de fin 1944 au début des années 1950), l'Union soviétique (10 Mustang I furent reçus, mais furent jugés inférieurs aux avions russes et relégués à l'entraînement). La Luftwaffe captura plusieurs P-51 (B, C et 3 P-51D), qui furent évalués au sein du Rosarius Staffel, surnommé "Cirque Rosarius". Le Japon captura un P-51C en 1945. La Suède interna 2 P-51B et 2 P-51D lors de la guerre. 161 P-51D (désignés J-26) furent reçus à partir de 1945. 12 furent modifiés en S-26 de reconnaissance et survolèrent l'URSS. Ils furent remplacés au début des années 1950. La Suisse interna aussi des P-51. Elle acheta 130 P-51 qui servirent jusqu'en 1958. Après la guerre, il fut vendu à la Bolivie (7 P-51D et 2 TF-51), à la Chine (des P-51 capturés), à la Corée du Sud (10 P-51D), au Costa Rica (4 P-51D de 1955 à 1964), à Cuba (3 P-51D acquis illégalement en novembre 1958, qui participèrent à la révolution et furent rapidement cloués au sol faute de pièces détachées), au Guatemala (30 P-51D de 1954 au début des années 1970), à Haïti (4 P-51D de 1950 à 1974), à l'Indonésie (P-51D utilisés lors de la guerre contre le Commonwealth, au début des années 1960, et retirés du service en 1974), à Israël (vendus illégalement en 1948, ils servirent pendant la crise de Suez à couper des fils avec leur hélice), à l'Italie (173 P-51D de 1947 à 1958), au Nicaragua (56 P-51D et 2 TF-51 de 1954 à 1964), à la Nouvelle-Zélande (30 P-51D furent reçus en août 1945, mais ne furent assemblés qu'en 1951 : ils restèrent en service jusqu'en 1957), aux Pays-Bas (40 P-51D en service au sein de la ML-KNIL), aux Philippines (103

P-51D, qui servirent contre les rebelles, notamment communistes, jusque dans les années 1980), à la République Dominicaine (au moins 50 P-51D de 1948 à 1984), au Salvador (au moins 7 P-51D : ils participèrent au dernier combat entre chasseurs à hélice, en 1969, où l'un d'eux fut abattu par un F4U-5), à la Somalie (8 P-51D), à l'Uruguay (25 P-51D de 1950 à 1960). Il fut également utilisé dans des patrouilles acrobatiques, comme les Black Eagle sud-coréens jusqu'en 1954, ou les Blue Diamonds philippins à partir de 1953. Il fut sans conteste le meilleur chasseur américain terrestre du conflit, et resta tout-à-fait comparable au Spitfire, au Bf-109 ou FW-190 dans leurs dernières versions. 16766 exemplaires furent construits. Il remporta 4950 victoires, ce qui en fait le second du F6F Hellcat. Il fut de nouveau engagé lors de la guerre de Corée. Remplacé dans le rôle de chasseur par le F-86, il servit aux missions d'attaque au sol. Il fut utilisé jusqu'en 1984 par certaines forces aériennes. L'USAF le retira du service en 1956. Il resta longtemps en service après la guerre, et fut employé par plus de 55 pays. Il faut dire que les pays qui avaient signé le Traité interaméricain d'assistance réciproque (Amérique latine, donc) purent recevoir des centaines d'exemplaires au prix faramineux d'un dollar pièce. Bon nombre de P-51 furent mis sur le marché civil après la guerre, souvent pour participer à des courses. Un grand nombre a survécu et est en état de vol.

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_51a_10.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/p_51a_10.htm)

