

Nom de l'avion : Northrop P-61A-1 Black Widow

Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur triplace

MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-10

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

4 canons de 20 mm

4 mitrailleuses de 12,7 mm



PERFORMANCES

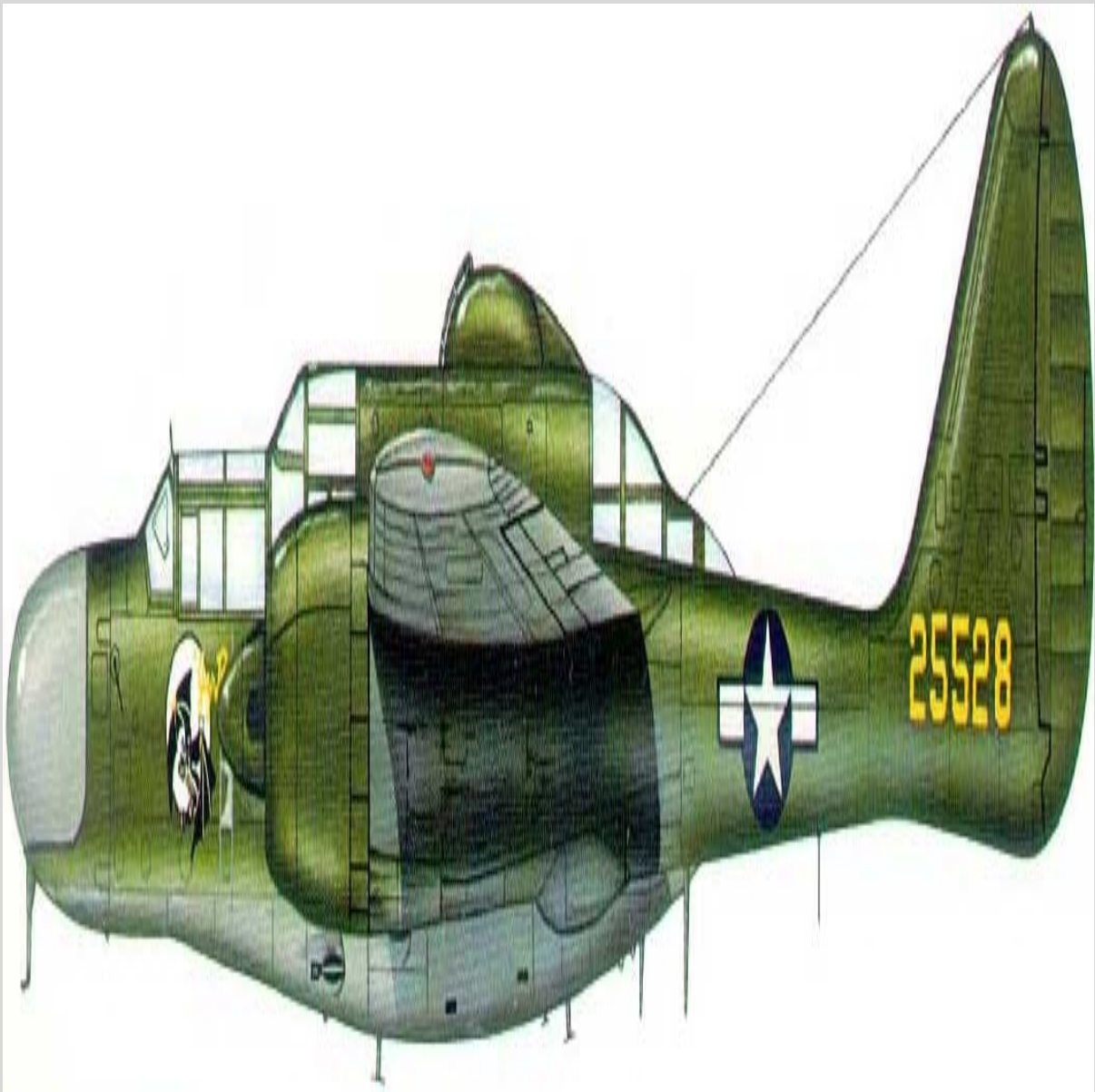
Vitesse maximale= 595 km/h à 6095 m

Plafond pratique= 10060 m



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
13,80 m	13,85 m	0 m	0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg

HISTOIRE

En août 1940, le Général Emmons fut informé des progrès du radar, de son rôle dans la bataille d'Angleterre, et en particulier de l'existence d'un radar embarqué, l'A.I. (Airborne Intercept). En septembre 1940, la délégation britannique Tizard cherche à le produire aux États-Unis. Dans le même temps, les britanniques cherchent un appareil capable de patrouiller de nuit au-dessus de Londres afin d'intercepter les bombardiers, pendant 8 heures s'il le faut. Cet appareil doit emporter le radar A.I. ainsi que des tourelles de mitrailleuses. Jack Northrop décida de relever

le défi, mais se rendit rapidement compte qu'il fallait au moins un bimoteur pour enlever le radar, très lourd. Le 5 novembre, Northrop montra son concept à l'USAAC. Mis en compétition avec une variante du A-26A, il fut sélectionné. Northrop conçut donc le premier appareil spécialement destiné à devenir un chasseur de nuit. Il avait au départ une longue cellule placée entre deux nacelles moteurs prolongées par des queues. Ce fuselage contenait 3 hommes d'équipage, le radar et deux tourelles quadruples, situées dans le nez et l'arrière du fuselage. Les mitrailleuses étaient des M2. Quand aux moteurs, il s'agissait de Pratt & Whitney R-2800-10 Double Wasp à 18 cylindres en étoile, délivrant 2000 hp chacun. Son train d'atterrissage était tricycle et rétractable. Les flaps courraient sur toute l'envergure et étaient nommées d'après leur inventeur, Edward Zap. Avec ses 10 tonnes à pleine charge et ses 14 mètres de long, l'avion était aussi gros que ce qu'attendait Northrop. Enfin, son radar SCR-720A avait une portée de 5 miles. Le 10 janvier 1941, un contrat fut signé pour la production de 2 prototypes et de 2 modèles à l'échelle pour tests en soufflerie. La maquette du XP-61 fut examinée le 2 avril 1941, et l'USAAC recommanda plusieurs changements. Par exemple, les 4 canons de 20 mm qui remplaçaient les tourelles furent placés sous le ventre de l'appareil. Il effectua son vol inaugural le 26 mai 1942. 2 prototypes XP-61 et 13 YP-61 de présérie furent construits. Il entra en service au sein du 348th Night Fighter Squadron, basé en Floride. Il servit dans un premier temps à l'entraînement à la chasse de nuit. Il fut pour la première fois déployé au combat en février 1944, en Angleterre. Il fut un temps considéré comme inférieur au Mosquito par l'Etat-Major, mais des compétitions entre équipages prouvèrent que non. La première victoire, sur un V-1, intervint le 16 juillet. Le P-61 abattit un certain nombre d'avions allemands, mais pas les plus avancés tels que le Me-262 ou le Me-163, trop rapides. En revanche, il ne souffrit d'aucune perte au combat. A partir de décembre 1944, la Luftwaffe devenant inexistante, il servira à des missions d'attaque au sol. Il remplaça également le Beaufighter en Méditerranée, mais trop tard pour obtenir des victoires. Il sera également déployé dans le secteur Chine-Birmanie-Inde, une fois de plus trop tard. Il fut déployé dans le Pacifique en juin 1944, où il remplaça les P-70. Dans l'ensemble, il surclassait les appareils japonais et allemands, mais en rencontra peu dans le premier cas et fut surpassé par les tous derniers modèles en 1945 dans le deuxième cas. Il fut employé après la guerre et désigné F-61 en 1948. Il servit également de banc d'essais pour les premiers sièges éjectables américains. Il fut également employé pour mieux connaître le phénomène des orages, entre 1946 et 1949. Des P-61 furent également utilisés par l'US Navy pour les tests du missile PTV-N-2U Gorgon IV. Les F-61 eurent une fin de carrière difficile : construits en temps de guerre, donc non pour durer, le développement de leur remplaçant fut long. Le F-89 fut finalement choisi, mais il fallut développer le F-82 comme solution intérimaire en attendant sa mise en service. Il fut finalement retiré du service en mai 1950, un mois avant la guerre de Corée. 742 exemplaires furent construits. 4 ont survécus, 3 sont exposés (dont, curieusement, un en Chine) et un est en cours de restauration. Aucun n'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_61a_1.htm

