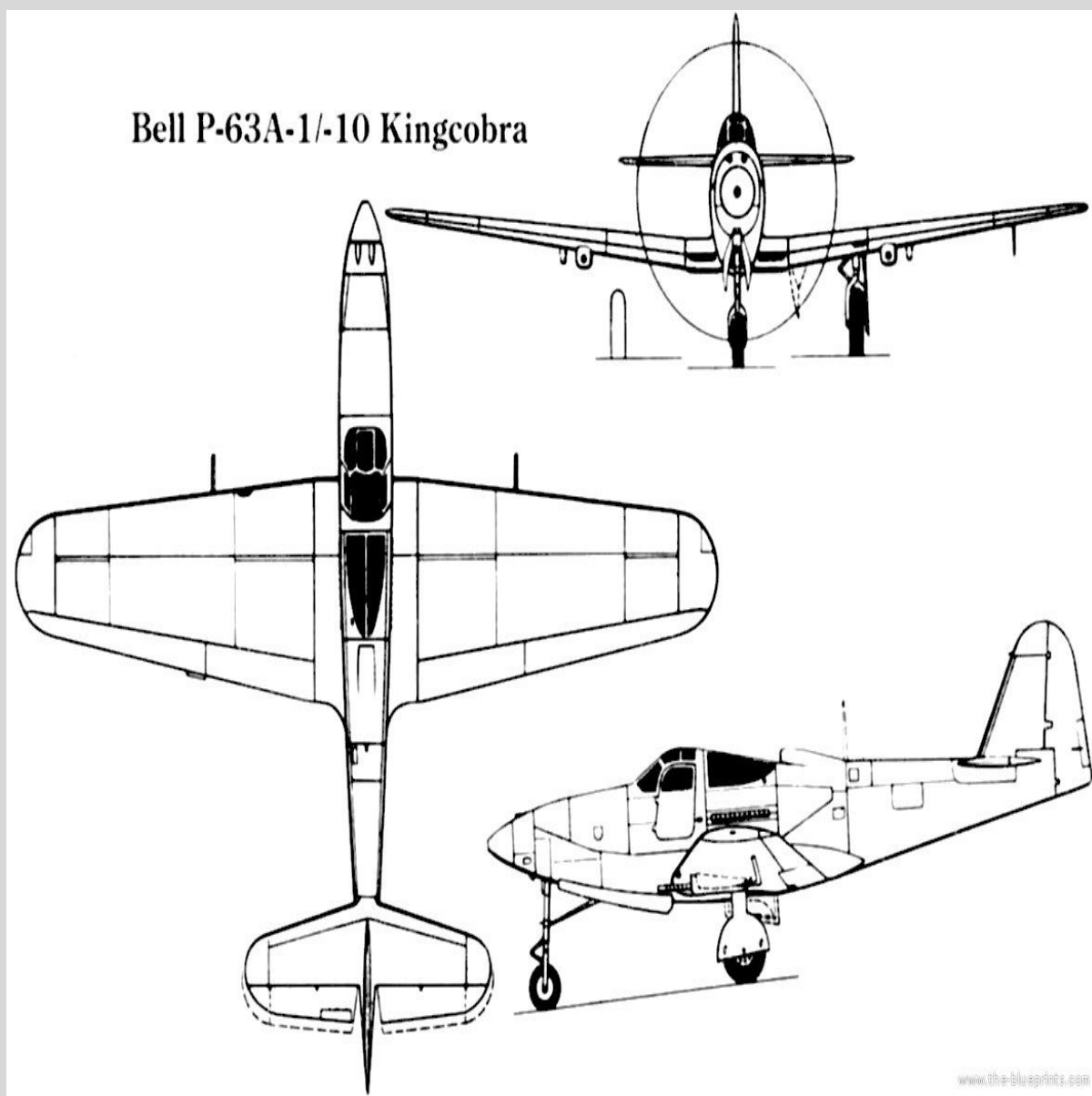


Nom de l'avion : Bell P-63A-10 Kingcobra

Type d'avion : Chasseur d'appui tactique monomoteur monoplace



MOTORISATION

Allison V-1710-93

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 canon M10 de 37 mm
2 mitrailleuses Browning M2 de 12,7 mm
225 kg de bombes



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 660 km/h à 7620 m
Plafond pratique= 13105
Rayon action= 4145 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,70 m	9,95 m	3,80 m	23,0 m ²

MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	3990 kg	0 kg

HISTOIRE

Le P-39 fut conçu comme intercepteur. Mais la décision de retirer les turbocompresseurs pour des raisons de coût et de complexité fit qu'il ne fut jamais performant à haute altitude. Le XP-39E tentait de résoudre le problème, mais fut décevant. Il intéressait cependant l'USAAF au point qu'elle en commanda une version agrandie le 27 juin 1941, désignée XP-63. Deux prototypes devaient être propulsés par le moteur V-1710-47. Un troisième fut ajouté, avec un moteur Packard V-1650 (Rolls-Royce Merlin construit sous licence aux États-Unis). Son aile fut redessinée et à écoulement laminaire. L'hélice devenait quadripale (bien que certains P-39Q reçurent eux aussi une hélice quadripale). Les panneaux d'accès à l'armement furent agrandis. Surtout, une quille ventrale fut ajoutée en-dessous de la dérive. Dès septembre 1942, l'USAAF ordonna la production en série du P-63A (Bell Model 33) qui reprenait l'armement du P-39Q : un canon M4 de 37 mm tirant à travers le moyeu de l'hélice, et 4 mitrailleuses de 12,7 mm. Le premier prototype effectua son vol inaugural le 7 décembre 1942, mais s'écrasa le 28 janvier 1943. Le deuxième prototype vola le 5 février 1943 et s'écrasa lui aussi. Le troisième prototype fut équipé d'un Allison V-1710-93, qui lui donnait une vitesse de 678 km/h. Désigné XP-63A, il vola le 26 avril 1943. Le P-63A entra en service en octobre 1943, mais l'USAAF le jugea inférieur au P-51. Ses alliés, en particulier l'URSS qui utilisait déjà le P-39, avaient un grand besoin de chasseurs. Il fut donc construit en série pour être vendu dans le cadre de la loi Prêt-Bail. L'URSS envoya un pilote expérimenté, Andrey G. Kochetkov, et un ingénieur, Fyodor P. Suprun chez Bell en février 1944 afin de tester et de participer au développement du P-63. Les tests de mise en vrille alors effectués permirent d'élaborer un avion selon les souhaits des Soviétiques. Des modifications furent également apportées sur l'armement, et le P-63 obtint un taux de roulis de 110°/s, supérieur au P-47 et P-51. Un P-63 fut également essayé avec des skis à ce moment-là, mais sans suite. Date de production: 1941

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_63a_10.htm

