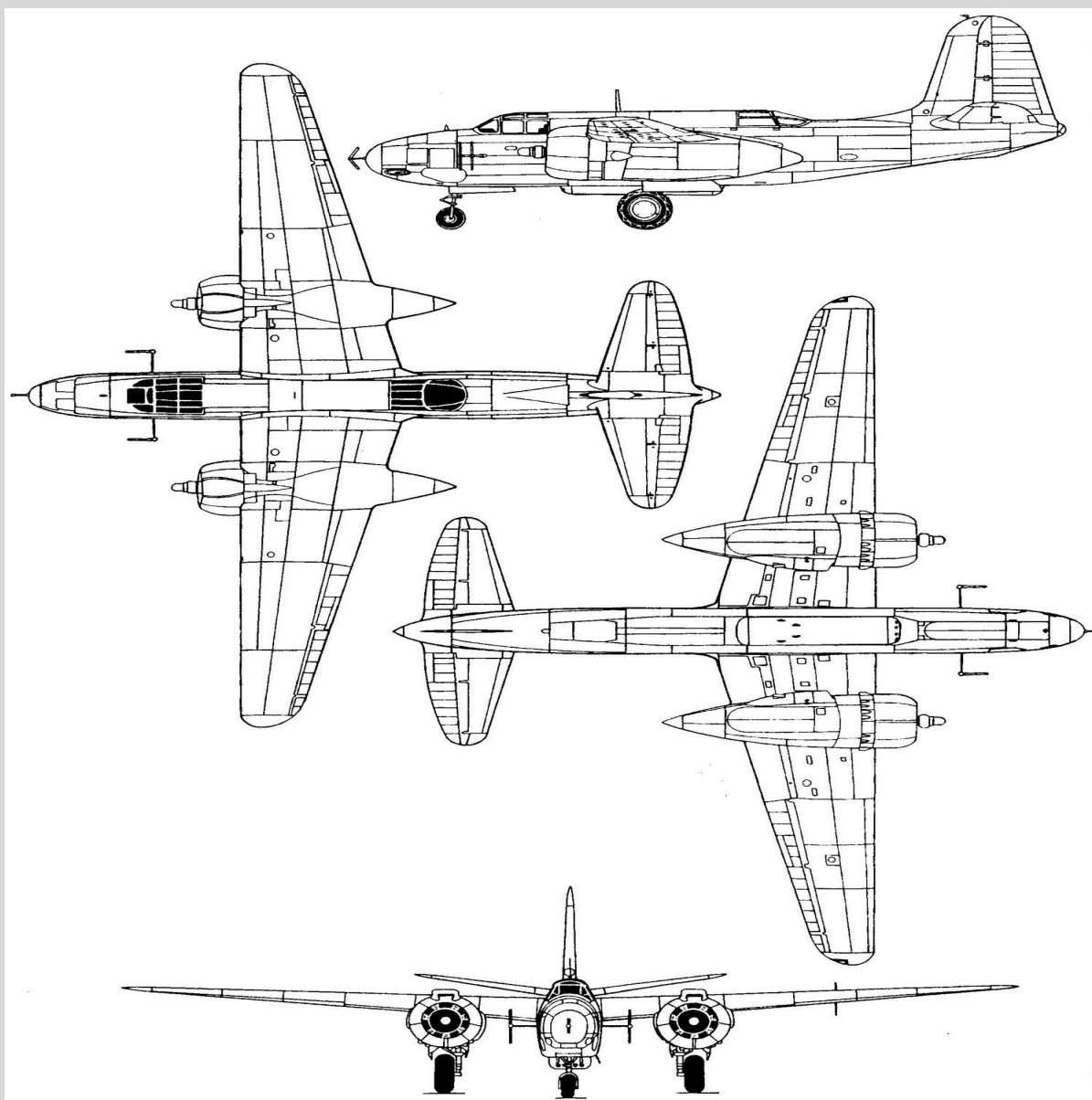


Nom de l'avion : Douglas P-70

Type d'avion : Chasseur nocturne bimoteur biplace

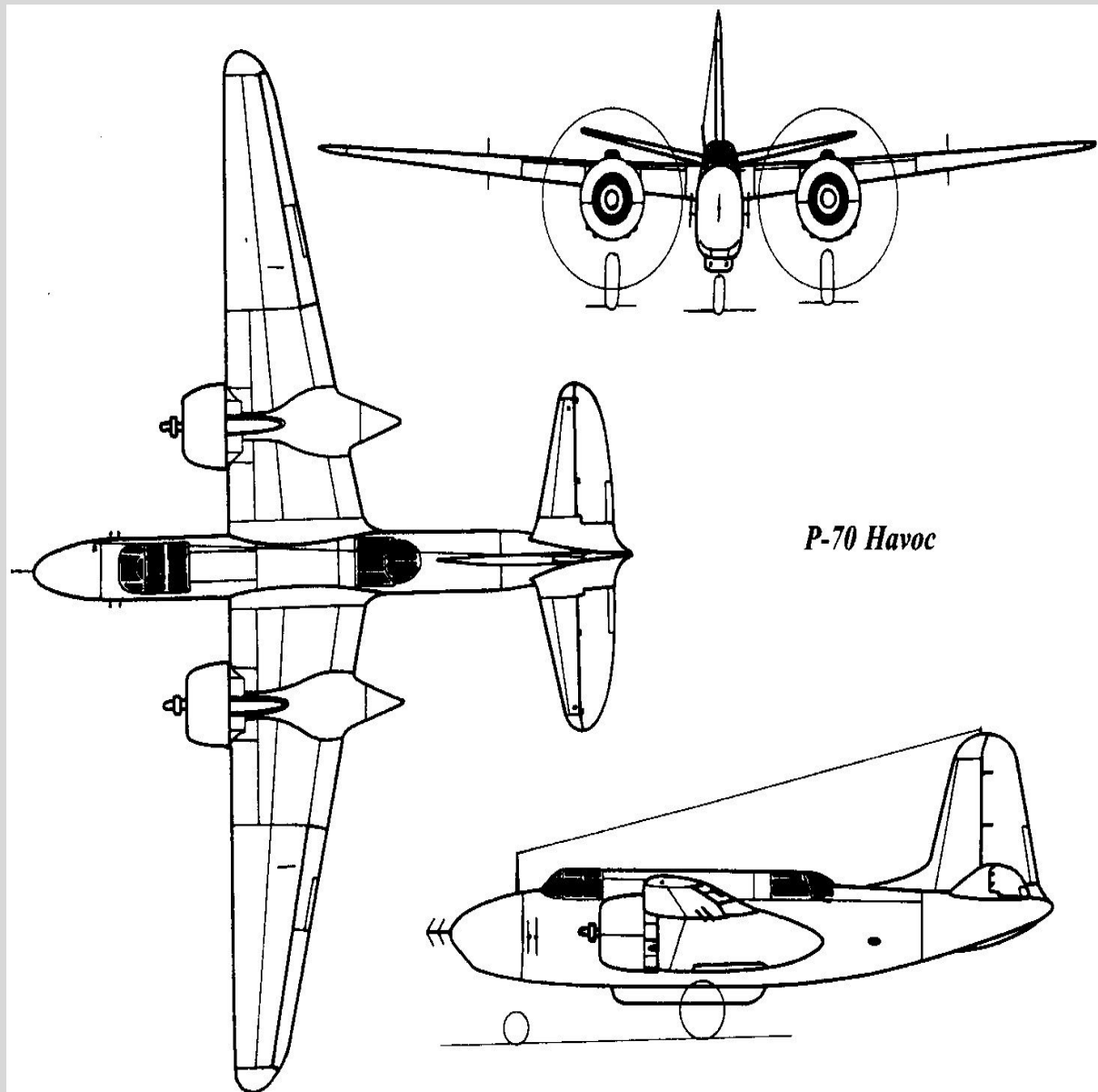


MOTORISATION

Wright Double Cyclone R-2600-11

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

6 mitrailleuses de 12,7 mm à l'avant

2 mitrailleuses de 12,7 mm (manuelles) dans l'habitacle arrière

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 530 km/h à 4265 m

Vitesse croisière= 435 km/h

Temps montée= 3660 m en 8'

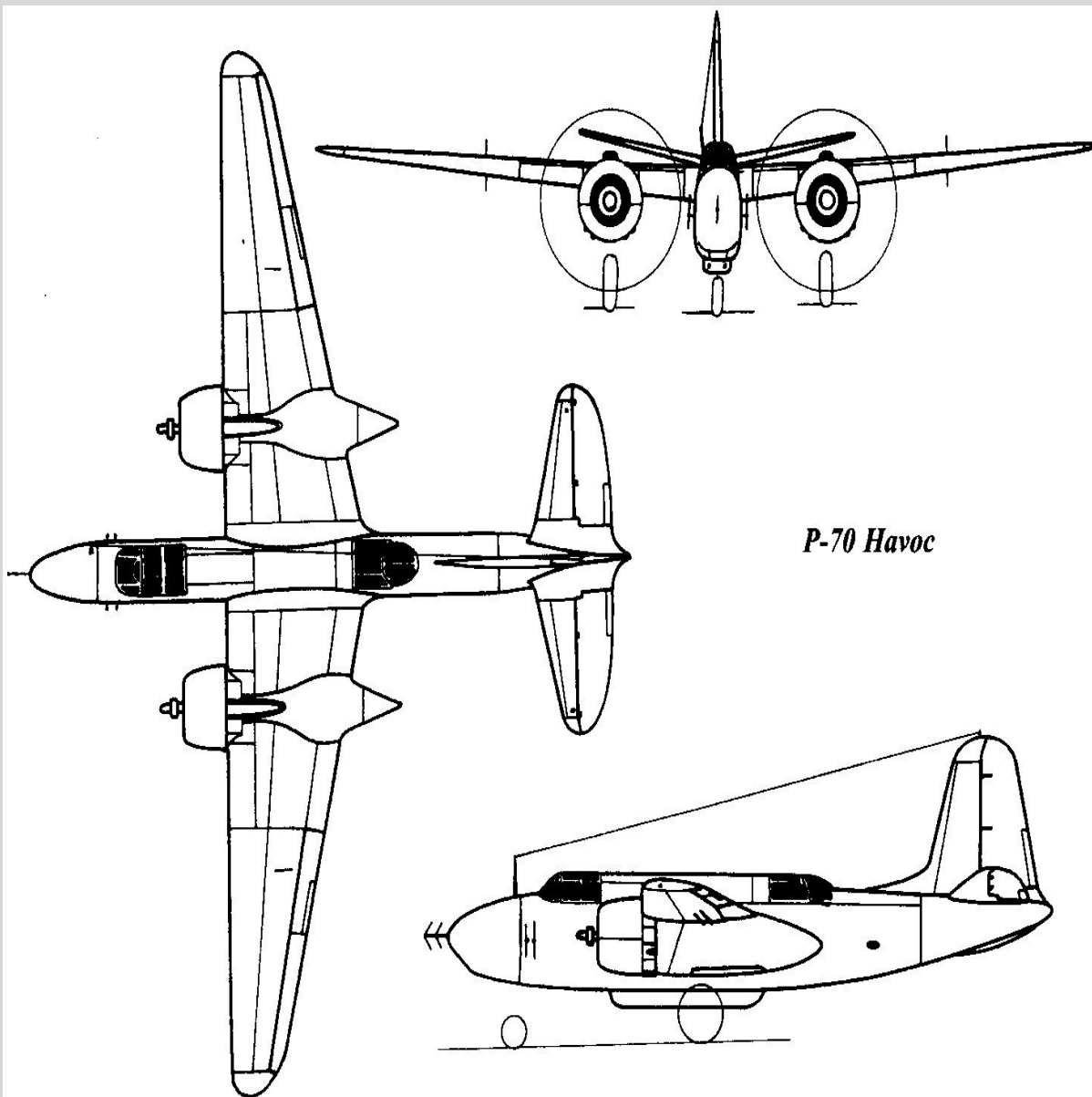
Plafond pratique= 8610 m
Rayon action= 1675 km

DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
18,70 m	14,50 m	5,35 m	11,80 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
7270 kg	0 kg	9645 kg



P-70 Havoc

HISTOIRE

L'USAAF n'avait mis en service aucun chasseur de nuit spécialisé au moment de Pearl Harbor. Ce furent en fait les Britanniques qui, les premiers, utilisèrent le Douglas A-20 Havoc comme chasseur de nuit après avoir modifié pour ce rôle une centaine de bombardiers légers de la série Boston Mk II pendant l'hiver de 1940-1941, en les dotant de huit mitrailleuses et d'un radar AI Mk IV à l'avant, de cache-flammes d'échappement et de blindages supplémentaires. Connu dans la Royal Air Force sous le nom de Douglas A-20 Havoc, ce chasseur de nuit équipa d'abord le Squadron 23 et fut également déployé dans le cadre de la tactique de lutte nocturne avec projecteur aéroporté Turbinlite, expérience qui se solda par un échec presque total et dura environ dix-huit mois en monopolisant les efforts de dix squadrons! Le projet Pandora constitua un autre essai infructueux de la RAF mettant en oeuvre des Douglas A-20 Havoc, dont une vingtaine d'exemplaires (désignés par la suite Douglas A-20 Havoc Mk III) furent transformés afin de remorquer la Long Aerial Mine (longue mine aérienne) sur le parcours des formations de bombardiers ennemis. Quand, en 1943, ils furent finalement confrontés à des attaques aériennes nocturnes menées de façon sporadique par les Japonais dans le Pacifique Ouest, les Américains décidèrent, pour parer au plus pressé, de convertir le Douglas A-20 Havoc en chasseur de nuit (en attendant la mise en service du Northrop P-61), et le premier exemplaire de cet appareil, cette fois destiné à l'USAAF, reçut deux Wright R-2600-11 en étoile de 1600 ch, un radar d'interception aéroporté dans la pointe avant et un armement composé de quatre canons de 20 mm installés dans un conteneur placé sous le fuselage. Environ 39 chasseurs de nuit Douglas P-70 A-1 suivirent en 1943, sur lesquels les canons ventraux étaient généralement remplacés par six mitrailleuses de 12,7 mm à l'avant et deux mitrailleuses manuelles dans l'habitacle arrière ; 65 appareils Douglas A-20G Havoc transformés devinrent des Douglas P-70 A-2, qui ne possédaient plus d'armes à l'arrière mais restaient semblables par ailleurs aux Douglas P-70 A-1. La plupart de ces chasseurs de nuit équipèrent les squadrons du 18th Fighter Group commandé par le Colonel Charles R. Greening et le Colonel Robert A. Zaiser; cette unité, qui opérait à partir de Guadalcanal, appuyait les forces américaines stationnées à Bougainville et effectuaient des patrouilles de nuit au-dessus des bases américaines des îles Salomon .

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_70.htm

