Nom de l'avion : Lockheed P-80A-1 Shooting star

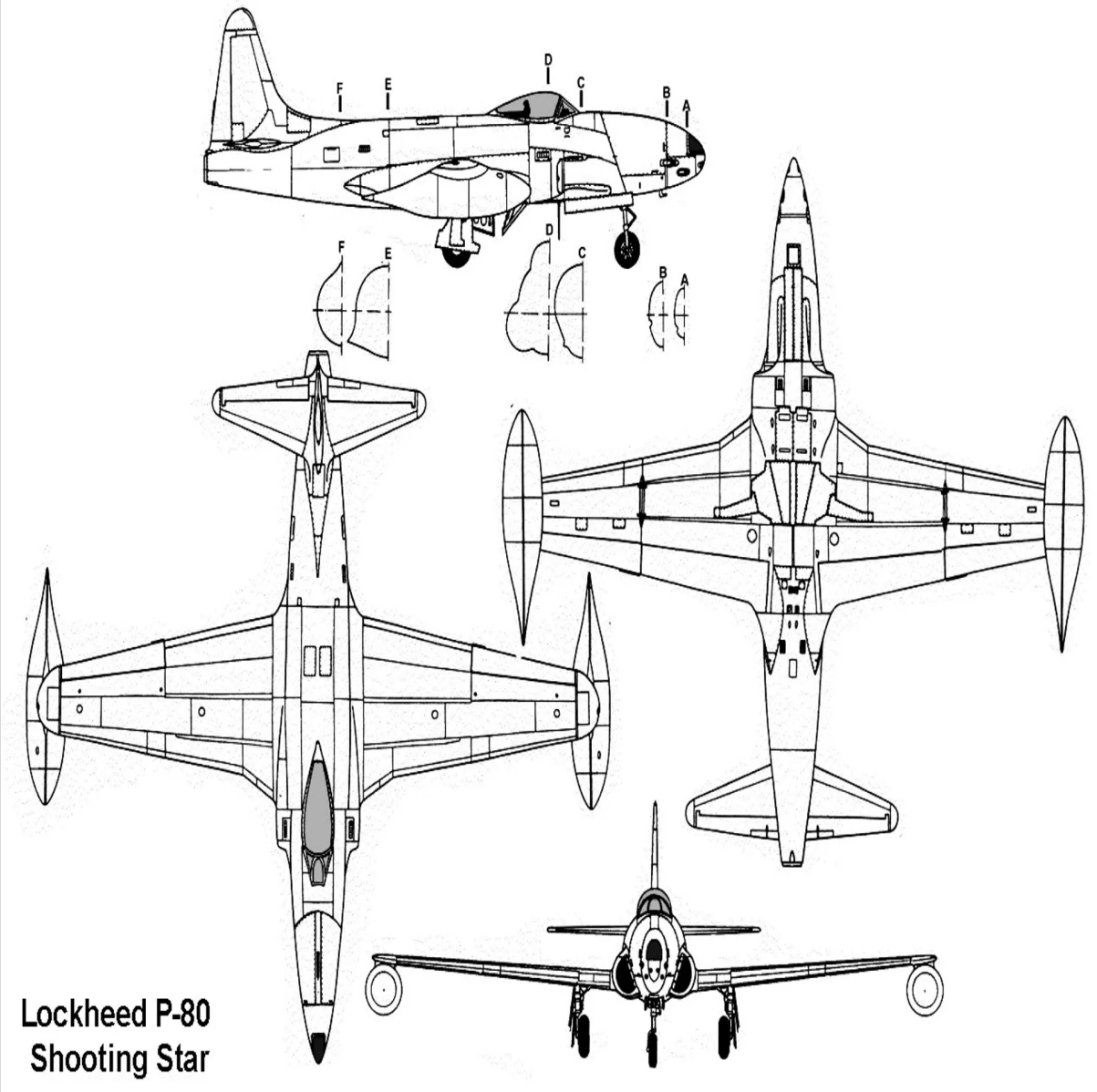
Type d'avion : Chasseur-bombardier à réaction intercepteur monoplace



MOTORISATION

General-Electric J-33-GE-9

Turboréacteur à simple flux type centrifugeuse
Puissance développée: Inconnu



ARMEMENT

6 mitrailleuses de 12,7 mm Colt-Browning M2 avec 300 coups
2 bombes de 225 kg ou 455 kg ou 10 roquettes de 127 mm



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 900 km/h au niveau marin- 880 km/h à 3050 m - 855 km/h à 6095 m - 790 km/h à 12190 m
Temps montée= 1525 m en 1' 10" - 3050 m en 2' 25" - 6095 m en 5' 30"
Plafond pratique= 13715 m
Rayon action= 1005 km à 670 km/h à 7620 m - 1225 km à 660 km/h à 10670 m - 1770 km avec 2 res larg de 620 l à 7620 m - 2125 km avec 2 res. larg. de 620 l à 10670 m

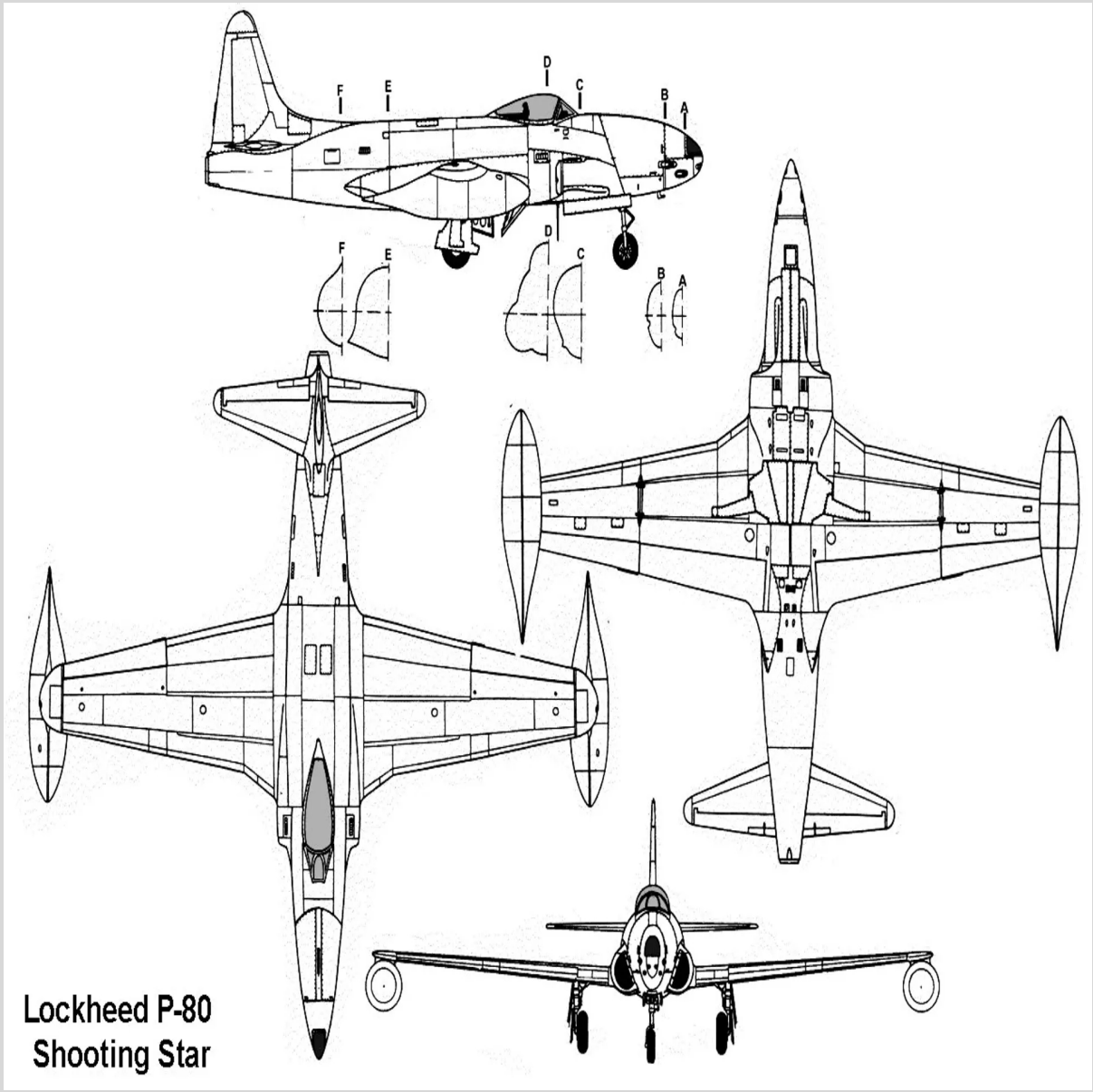


DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,85 m	10,50 m	3,45 m	22,10 m2

MASSES

Vide	Charge	Maximale
3590 kg	5305 kg	6350 kg


F
E
D
C
B
A
F
E
D
C
B
A
Lockheed P-80
Shooting Star

HISTOIRE

Le Lockheed P-80 Shooting Star est le second avion de chasse à réaction conçu par les États-Unis, le premier capable de dépasser 800 km/h en vol horizontal et le premier à avoir remporté une victoire en combat aérien. La société Lockheed avait commencé à étudier sur ses fonds propres un projet d'avion à réaction dès 1939, sous la désignation L-133. Faute d'intérêt de la part de l'USAAF, ce projet n'avait pas dépassé le stade de la planche à dessin. Fin 1942, le résultat des études préliminaires d'un P-59 Airacomet monoréacteur furent transmis à Lockheed, qui fut alors invité à proposer un avion conçu autour du réacteur anglais Halford H.1B. Un nouveau projet fut alors lancé, recevant la désignation interne L-140. Approuvé par l'USAAF en juin 1943, il fit l'objet d'un contrat officiel au mois d'octobre, imposant un délai de réalisation de 180 jours. Une équipe d'ingénieurs dédiée se mit au travail, dans un bâtiment séparé afin de maintenir le secret sur ce projet. Le développement de l'avion fut suffisamment rapide pour permettre de livrer un premier XP-80 en novembre 1943. Quelques problèmes furent cependant rencontrés sur le développement du réacteur : la société Allison tardait à mettre au point le J36 initialement prévu (un Halford H.1B construit sous licence) aussi Lockheed proposa un projet L-141, plus gros afin de permettre d'installer un General Electric I-40 (prototype du futur J33), et reçut l'autorisation d'en réaliser deux exemplaires. Finalement équipé d'un Halford H.1B fournit par la société anglaise De Havilland, le prototype XP-80 fit son premier vol le 8 janvier 1944. Ce premier vol ne dura que 5 minutes en particulier à cause d'un problème de rentrée du train d'atterrissage. Après la correction de quelques problèmes, le XP-80 atteignit finalement 807 km/h à 6 240 mètres d'altitude, devenant ainsi le premier avion américain à dépasser 800 km/h en vol horizontal. Après plusieurs campagnes d'essai, ce prototype fut finalement envoyé au musée en novembre 1946. Construit en parallèle, le premier XP-80A équipé d'un General Electric I-40 fit son vol inaugural le 10 juin 1944. Cette version était plus grande (60 cm de plus tant en longueur qu'en envergure) et pesait plus lourd, ce qui imposa de renforcer le train d'atterrissage. Un second XP-80A, biplace celui-ci, fit son premier vol en août 1944. Il reçut par la suite, à titre expérimental, deux réservoirs en bout d'aile, dont on s'aperçut finalement qu'ils n'augmentaient pas la traînée aérodynamique et qu'ils amélioraient l'efficacité des ailerons. Commandés en mars 1944, les premiers exemplaires de pré-série furent livrés à partir de septembre 1944. Le second YP-80A avait son armement remplacé par des caméras de reconnaissance. Mise en service Un P-80B Les débuts du Shooting Star furent difficiles : à la perte de 5 des 13 YP-80A en moins d'un an, il faut également ajouter un taux d'accident élevé sur les premiers F-80 de production. Ceci entraîna plusieurs interdictions temporaires de vol afin de permettre de corriger quelques problèmes au niveau du réacteur. Cependant, beaucoup d'accidents étaient dus à des erreurs de pilotage. La première version de série fut le P-80A, équipée d'aérofreins sous le ventre et recevant quelques autres modifications mineures. En raison de la fin de la Seconde Guerre mondiale, la commande initiale de 3 500 avions fut réduite à 917 exemplaires durant l'été 1945. Les premiers avions furent livrés avec un réacteur J33-A-9 d'une poussée de 1 748 kgp, qui fut rapidement remplacé par un J33-A-17 d'une puissance de 1 816 kgp. D'autres modifications furent apportés en cours de production. Une partie des P-80A produits furent convertis en avions de reconnaissance, recevant 3 caméras à la place des mitrailleuses, tandis qu'une centaine d'avions étaient construits dès le départ dans cette configuration. Enfin, après la Guerre de Corée, près de 140 F-80A et RF-80A reçurent certaines des améliorations de la version F-80C.

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_80a_1.htm 