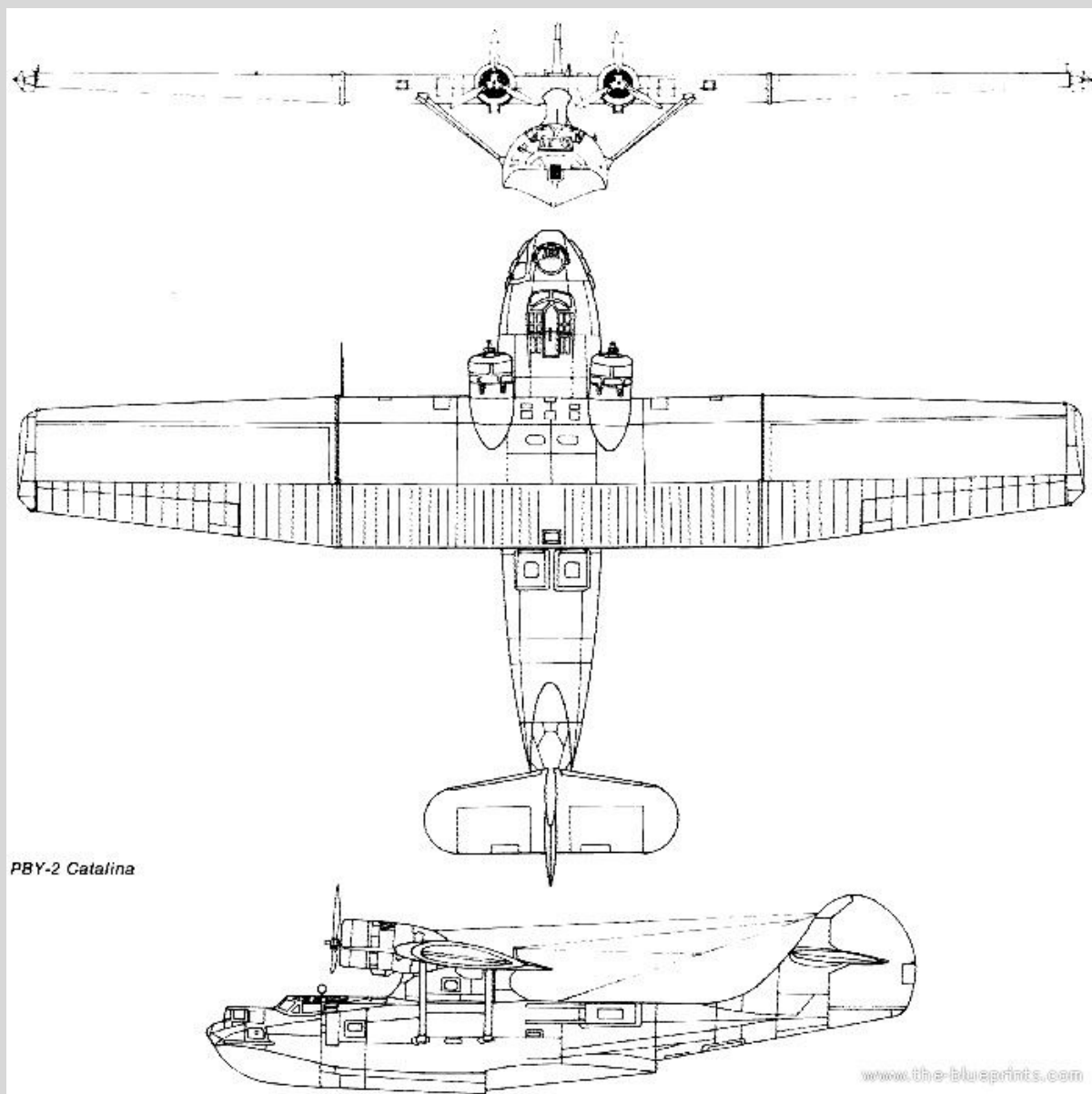


Nom de l'avion : Consolidated PBY-2 Catalina

Type d'avion : Hydravion patrouilleur/bombardement de 7 hommes d'équipage



MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1830-64

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 de 12,7 mm
455 kg de bombes ou 1 torpille



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 285 km/h à 2440 m
Plafond pratique= 6430 m
Rayon action= 3430 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
31,70 m	19,85 m	5,65 m	0 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	6605 kg	0 kg

HISTOIRE

Dès les années 1930, les États-Unis prévoyaient un conflit dans le Pacifique contre le Japon, ce qui nécessiteraient des avions à long rayon d'action. Un des appareils alors envisagé devait pouvoir localiser, attaquer les cargos ennemis dans le but de détruire la logistique adverse, clé des conflits futurs. L'idée d'en faire un hydravion, qui aurait pour terrain d'opérations l'Océan Pacifique tout entier, s'imposa d'elle-même. L'US Navy demanda aux constructeurs Consolidated, Martin et Douglas de concevoir un tel appareil dès octobre 1933, pouvant

remplacer les P2Y et P3M. De tels appareils devaient être multimissions. Consolidated proposa le Model 28 ou P3Y, une évolution de ses modèles précédents XPY-1 et P2Y conçue par Isaac Macklin Laddon. Douglas proposa le XP3D-1, mais ce dernier ne fut pas retenu parce que le P3Y semblait moins cher. Le Consolidated 28 disposait d'une aile parasol, de flotteurs en bout d'ailes rétractables, d'une dérive simple cruciforme et cantilever, et, dans l'ensemble, d'une aérodynamique plus soignée, lui donnant une vitesse plus grande que ses prédécesseurs. Le prototype XP3Y-1, doté de moteurs Pratt & Whitney R-1830-54 de 825 hp, vola le 28 mars 1935. Il pouvait emporter 2000 livres de charge offensive et était défendu par 4 mitrailleuses M2. Se montrant suffisamment performant, l'US Navy demanda de faire de ce pur patrouilleur maritime un avion de lutte anti-navires. En octobre 1935, Consolidated le remotorisa avec des R-1830-64 de 900 hp. C'est alors qu'il reçut la désignation PBY (Patrol Bomber Y, Y pour Consolidated). L'appareil reçut également une dérive redessinée. Le prototype du XPBY-1 vola sous cette forme le 19 mai 1936. La deuxième commande en série fut passée le 25 juillet. Le PBY entra en service en octobre 1936, au sein de la VP-11 de l'US Navy. A la mi-1938, 14 squadrons étaient opérationnels. Le Royaume-Uni s'intéressa au PBY dès juillet 1939, et le surnomma Catalina. La RAF (ou plus exactement le Coastal Command) reçut 109 Catalina I (proche du PBY-5, motorisés par 2 R-1830-S1C3-G de 1200 hp et recevant de l'armement britannique), 225 Catalina IB (PBY-5B), 6 Catalina II, 50 Catalina IIA (Catalina II construits par Vickers-Canada) et d'autres. Le Canada opéra, entre autres, 14 Catalina IA. La France commanda 30 exemplaires début 1940, mais ils ne purent être reçus avant la bataille de France. Les Pays-Bas commandèrent 48 exemplaires pour leur force aérienne des Indes néerlandaises. Bon nombre de ces pays cherchaient désespérément un patrouilleur maritime. Le Catalina fut d'abord employé dans le Pacifique, parce qu'avec le B-17 il était un des rares appareils à disposer du rayon d'action nécessaire. Il fut déployé jusque dans l'Océan indien. Il servit tout d'abord à la lutte anti sous-marine. 40 U-boats furent détruits sans pertes, malgré la présence de Flak sur certains sous-marins. Le 31 juillet 1943, un Catalina brésilien détruisit un U-Boot. Il accomplit des exploits en tant que patrouilleur maritime, comme repérer le Bismarck le 26 mai 1941 ou la flotte japonaise juste avant la bataille de Midway. Il servit également lors d'opérations de nuit, et participa à la destruction de convois japonais en 1943 et 1944, dans ses versions équipées d'un MAD et en larguant des mines. Enfin, et surtout, il resta dans les mémoires comme un appareil de recherche et de sauvetage. 56 marins de l'USS Indianapolis lui doivent la vie. Il conservera cette mission bien après la guerre. Dès 1943, il eut également un rôle de transport commercial avec Qantas : il emportait des passagers, du fret, et même des valises diplomatiques. Le Catalina fut également utilisé par l'Afrique du Sud, la marine argentine, Le Brésil, le Chili, la Chine nationaliste, la Colombie, la marine cubaine, le Danemark, l'Equateur, la marine française, l'Indonésie, l'Islande, Israël, la marine japonaise, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, la Norvège, le Paraguay, le Pérou, les Philippines, la république dominicaine, la Suède (3 Tp-47, utilisés à partir de 1947. Ils furent équipés d'un radar PS-19/A et un fut abattu par les Soviétiques en juin 1952), et peut-être l'Uruguay. Plus de 4000 exemplaires (4051 estimés) furent construits entre 1936 et 1945, ce qui en fait l'hydravion le plus construit au monde. L'US Navy le retira du service le 3 janvier 1957. L'OA-10 fut utilisé par le SAC en 1946 et 1947. Il souffrit cependant d'une certaine vulnérabilité due à sa lenteur et son manque de protection (blindage, réservoirs auto-obturants). Un Catalina (dans sa version PBY-6A) fut utilisé par Jacques-Yves Cousteau dans ses opérations de plongée. Son fils Philippe fut tué dans l'accident de celui-ci. Plus de 80 Catalina ont survécu aujourd'hui, dont plus de 20 sont toujours en état de vol. Certains servirent même à la lutte contre les incendies.

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/pby_2.htm

