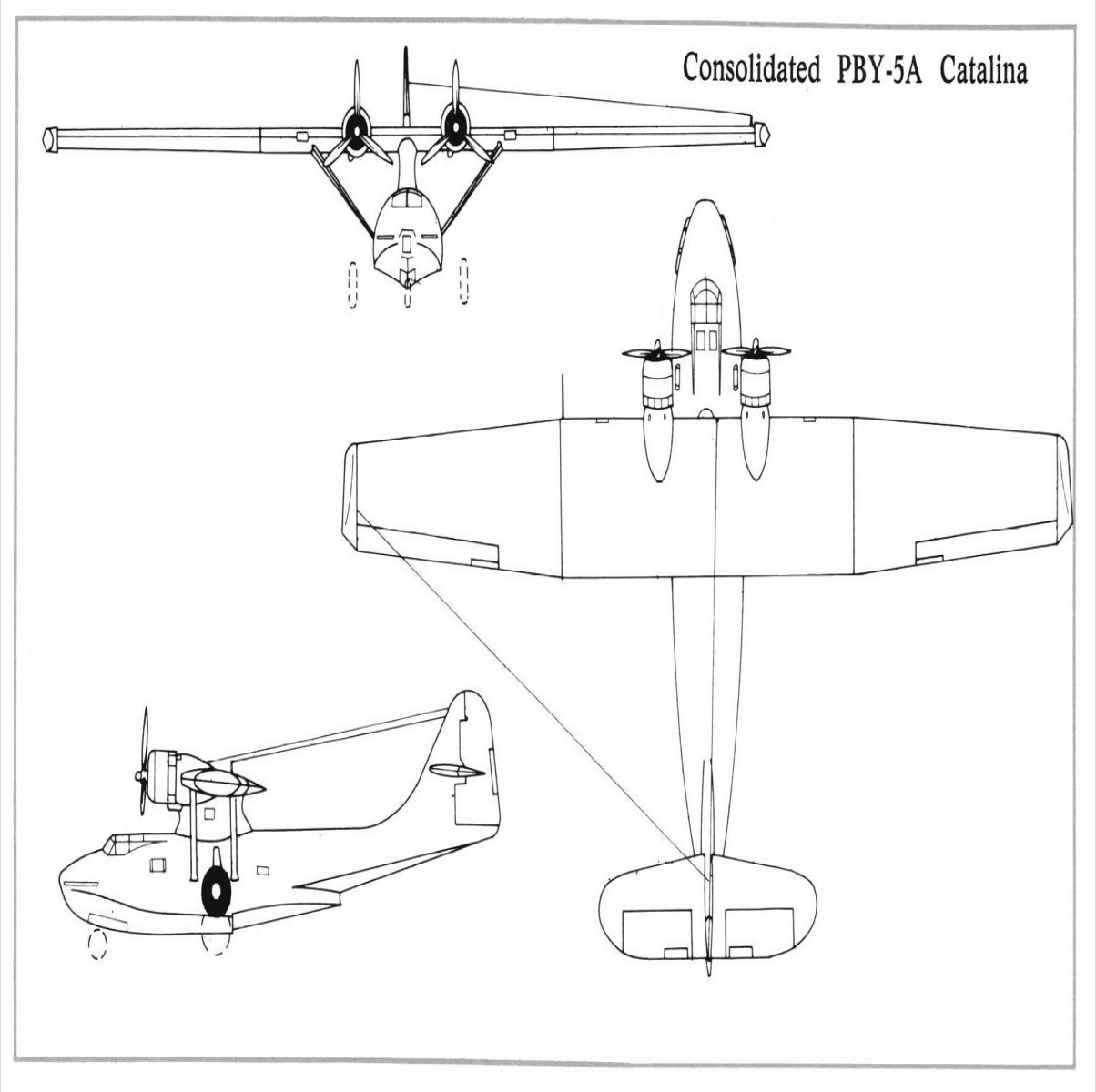
Nom de l'avion : Consolidated PBY-5A Catalina

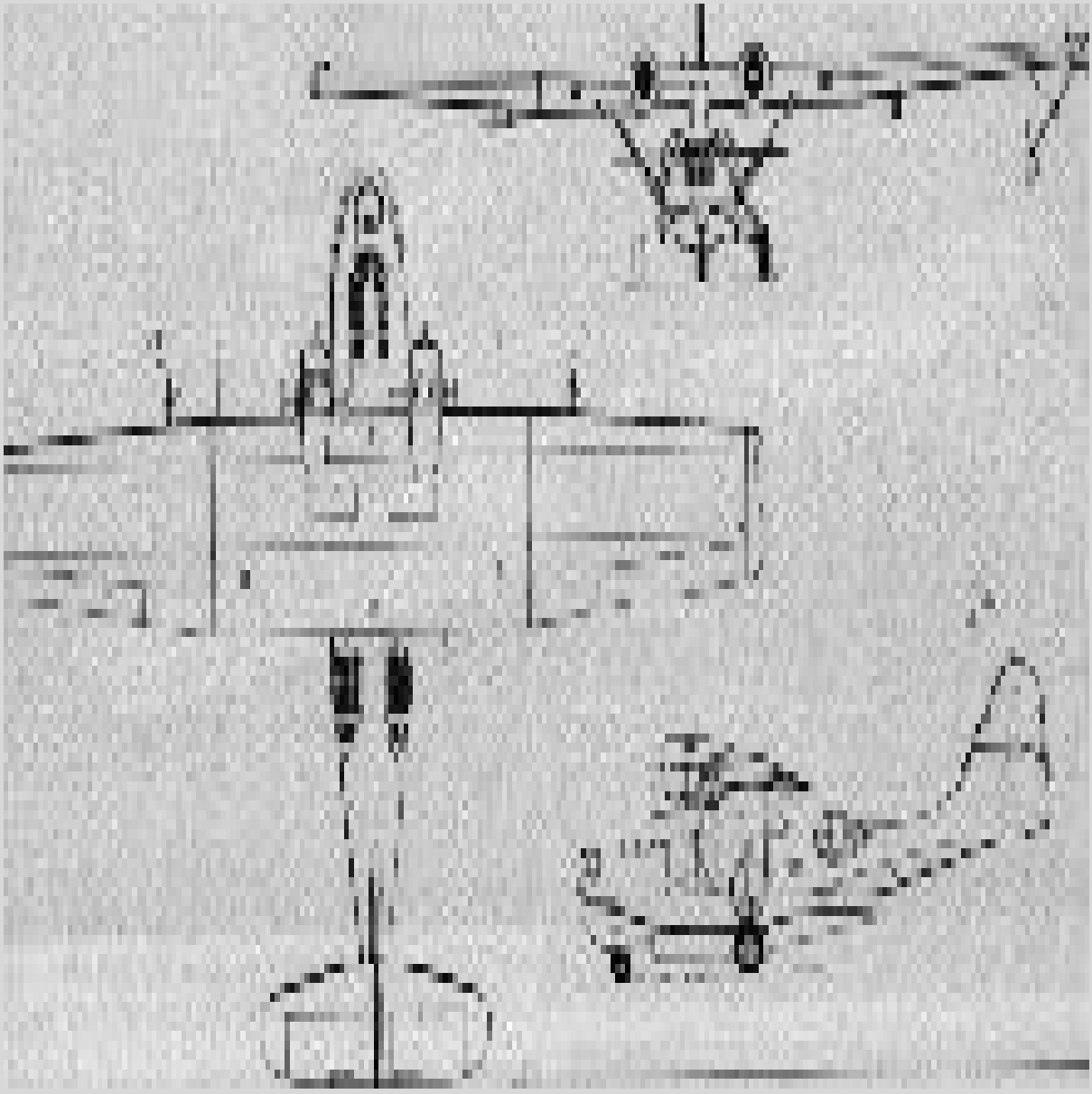
Type d'avion : Hydravion patrouilleur/bombardement de 7 hommes d'équipage



MOTORISATION

Pratt & Whitney R-1830-92 Twin Wasp

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 dans la tourelle de nez, 1 mitrailleuse de même calibre dans chacun des postes de tir latéraux
1 mitrailleuse de 7,6 mm dans le tunnel ventral
1814 kg de bombes, de mines ou de grenades sous-marines, ou 2 torpilles.



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 290 km/h à 2135 m
Temps montée= 3050 m en 19' 18"
Plafond pratique= 4480 m
Rayon action= 4095 km



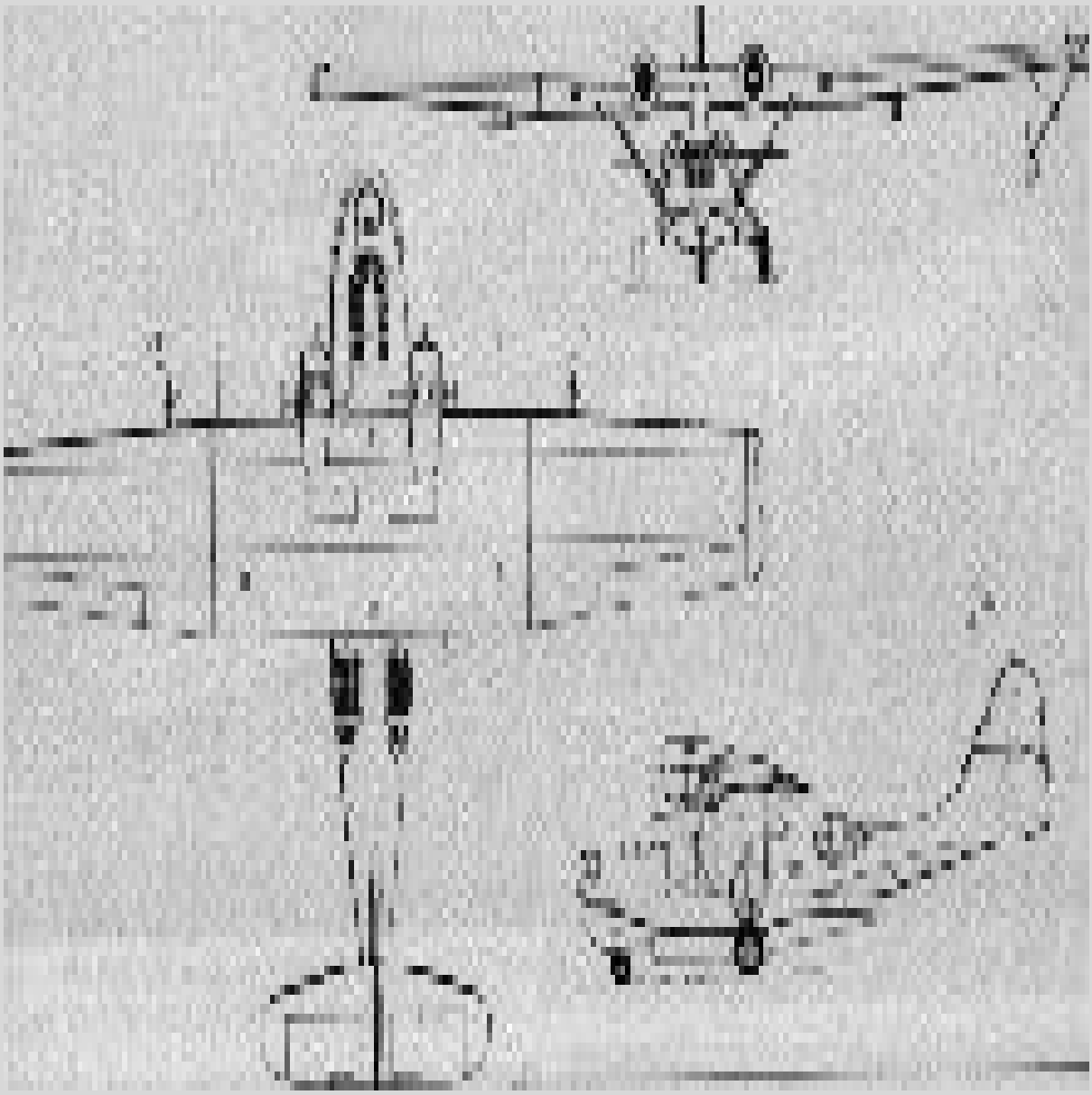
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
31,70 m	19,45 m	6,15 m	130,05 m2



MASSES

Vide	Charge	Maximale
9485 kg	0 kg	16065 kg



HISTOIRE

Le prototype XPY-1 vola pour la première fois le 21 mars 1935, sous la désignation XP3Y-1. Quelques mois plus tard, la marine américaine en commanda 60 exemplaires, et les livraisons de cet appareil, baptisé PBY-1, furent attribuées au squadron VP-11 de l'US Navy au mois d'octobre 1936. Devant sa popularité, Consolidated construisit ou accorda la licence de construction pour près de 4.000 exemplaires sur une période de dix ans débutant en 1935, ce qui fait du Catalina l'hydravion le plus construit dans l'histoire de l'aviation. Ce bimoteur à ailes hautes, robuste et simple fut utilisé par pratiquement toutes les nations alliées pendant la deuxième guerre mondiale, le PBY a volé plus d'heures, pendant des patrouilles de combat, que n'importe quel autre avion de guerre américain de cette période. C'est l'un d'eux qui repère le Bismarck lors de son unique sortie et c'est encore un PBY qui repérera la flotte japonaise approchant de Midway. Sur le théâtre du Pacifique, le PBY sauva nombres de marins et d'aviateurs ce qui le rendit très populaire. Il participa aussi à la guerre anti-sous-marine sur l'Atlantique. Des améliorations de motorisation ont eu comme conséquence de nouvelles variantes comme le PBY-5A équipé d'un train d'atterrissage tricycle, permettant de plus grande capacité d'utilisation. La version finale à la fin de la guerre étant le PBY-6A, désigne OA-10B dans la nomenclature de l'USAAF. Sa construction se poursuivit jusqu'en 1945. Il demeura en service jusqu'en 1950 au sein de l'USAF. Après-guerre, le Catalina est bien resté en service dans les armées jusque dans les années 70, tandis qu'en Amérique du Nord le dernier bombardier du feu utilisé dans le civil ont été retirés récemment.

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_5a.htm

