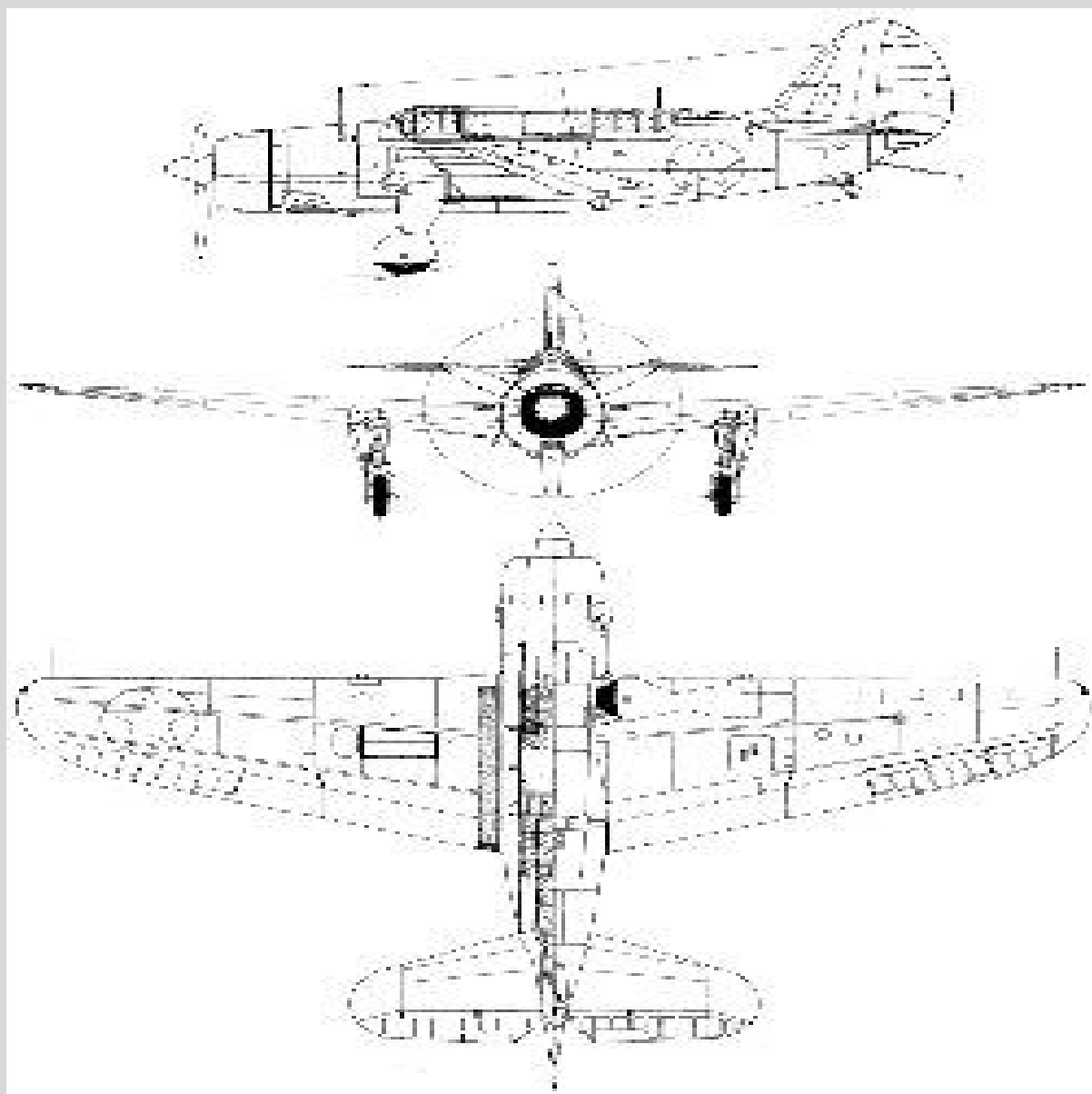


Nom de l'avion : Curtiss SB2C-1 Helldiver

Type d'avion : Appareil de reconnaissance et de bombardement en piqué monomoteur biplace



MOTORISATION

Wright Double Cyclone R-2600-8



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

4 mitrailleuses fixes Browning de 12,7 mm alaires ou 2 mitrailleuses orientables Browning de 7,7 mm en cockpit et 2 canons de 20 mm
2 mitrailleuses Browning de 7,7 mm en cockpit arrière
450 kg de bombes (maxi)



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 450 km/h à 3800 m - 475 km/h

Plafond pratique= 7010 - 7500 m - maxi: 7620 m

Rayon action= 1120 - 1780 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,15 m	11,20 m	4,0 m	39,20 m ²

Curtiss SB2C-1 Helldiver, US Navy, VB-17, NAS Norfolk VA, ca. 1943



www.wings.de.ms 22.2.2007 MF

MASSES

Vide	Charge	Maximale
4700 kg	6840 kg	7530 kg



HISTOIRE

Le premier Curtiss SB2C Helldiver produit par Curtiss pour l'US Navy fut le biplan FBC/OZC du début des années trente. Le second fut le SBC qui, apparu à la fin de la même décennie, fut le dernier biplan de combat construit aux Etats-Unis. Le dernier et le plus célèbre des Curtiss SB2C Helldiver, réalisé au début des années quarante, fut le dernier avion de combat que Curtiss mit au point pour l'US Marine Corps et l'US Navy mais aussi le plus prolifique de tous les bombardiers en piqué de l'US Navy. En 1938, la marine américaine envisagea l'acquisition d'un nouvel appareil de reconnaissance et de bombardement destiné à succéder au Curtiss SBC Helldiver encore en construction. Parmi les projets avancés, ceux de Brewster et de Curtiss bénéficièrent de commandes de prototypes ; le premier, désigné XSBZA-1, fut réalisé en série en tant que Curtiss SB2A Buccaneer. Le prototype Curtiss Model 84, baptisé XSBZC-1 (1758), prit l'air pour la première fois le 18 décembre 1940, mais fut détruit en vol au début de janvier 1941. Heureusement pour Curtiss, l'US Navy, qui avait autorisé le 29 novembre 1940 le démarrage de la production de série, croyait en l'appareil. Il fallut cependant attendre dix-huit mois avant que le premier Curtiss SB2C-1 Helldiver de série ne prenne l'air, en juin 1942. Ce long intervalle résultait surtout de la commande, en avril 1941, de neuf cents Curtiss A-25A Shrike par l'US Army Air Corps. Sensiblement identique au Curtiss SB2C-1 Helldiver, le Model S84 connut certains retards de fabrication en raison des difficultés rencontrées par le constructeur dans la mise au point d'équipements pouvant satisfaire à la fois l'US Navy et l'US Army. En fin de compte, un nombre réduit de Curtiss A-25A fut utilisé par l'US Army, la plupart étant cédés à l'US Marine Corps en tant que Curtiss SB2C-1A Helldiver. Les premiers Curtiss SB2C-1 Helldiver de série entrèrent en service en décembre 1942 au sein du Squadron VS-9 de l'US Navy, mais les retards enregistrés dans la définition d'une configuration opérationnelle optimale repoussèrent à la fin de l'année 1943 la mise en oeuvre de l'avion en première ligne. Le Curtiss SB2C Helldiver se présentait comme un monoplan à aile basse cantilever de construction presque entièrement métallique, dont les éléments externes de voilure se repliaient vers le haut pour faciliter l'entreposage sur porte-avions. Les volets de bord de fuite à fente perforés pouvaient être utilisés comme freins de piqué, tandis que des becs de bord d'attaque, à fente également, qui occupaient sensiblement la même envergure que les ailerons, s'ouvraient automatiquement au moment de l'abaissement du train d'atterrissage. Ce dernier, qui présentait une large voie, comprenait une roulette arrière orientable semi-escamotable. Crosse d'appontage et crochets, le catapultage étaient montés en série, mais furent supprimés sur les A-25A produits pour le compte de l'US Army, en même temps que le système de repliage de l'aile. Le prototype et les Curtiss SB2C-1 Helldiver disposaient d'un moteur Wright R-2600-8 Cyclone de quatorze cylindres en double étoile développant 1700 ch (1 268 kW). L'armement comprenait quatre mitrailleuses d'aile de 12,7 mm, deux autres de 7,62 mm dans un poste arrière et une soute à bombes dans le fuselage d'une capacité de 454 kg. La production qui dépassa les sept mille appareils connut une grande diversification, l'appareil étant réalisé en de nombreuses versions. Vingt-six exemplaires seulement devaient voler sous des couleurs non américaines pendant la guerre, l'avion s'étant révélé d'une telle importance dans le Pacifique que l'US Navy en absorba la quasi-totalité de la production. Certains restèrent en service dans la marine américaine au cours de l'immédiat après-guerre, d'autres furent cédés à divers pays, dont la France qui les utilisa notamment en Indochine. De nombreux Curtiss SB2C-1 Helldiver furent dotés de 2 canons de 20 mm à la place des 4 mitrailleuses d'ailerons d'origine, la lettre C désignant cette modification d'armement ; l'appellation constructeur en était Model 84A Date de production: 1943

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/sb2c_1.htm

