

**Nom de l'avion : Boeing XF-8F-1 Bearcat**

Type d'avion : Chasseur-intercepteur bimoteur monoplace



# **MOTORISATION**

**Pratt & Whitney R-2800-22W**

**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 de 12,7 mm avec 300 coups  
910 kg de bombes ou 4 roquettes de 12,7 cm

## **PERFORMANCES**

Vitesse maximale= 630 km/h au niveau marin - 680 km/h à 5275 m  
Vitesse ascension= init: 24,40 m/s  
Plafond pratique= 10270 m  
Rayon action= 1535 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,80 m	8,55 m	4,20 m	22,65 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	3985 kg	0 kg

## HISTOIRE

Le Boeing XF8 Bearcat (modèle 400) est un avion monomoteur développé par Boeing au cours de la Seconde Guerre mondiale, afin de fournir à la Marine des États-Unis un appareil de combat à longue portée. Le Boeing XF8B Bearcat était destinée à l'attaque des îles japonaises depuis un porte-avions, tout en étant hors de portée de leurs bases au sol. Le Boeing XF8B Bearcat fut conçu pour différents rôles : intercepteur à long rayon d'action, bombardement en piqué et bombardier torpilleur. Malgré ses formidables capacités, le Boeing XF8B-1 Bearcat était destiné à ne jamais entrer en série. Il fut, à l'époque, le plus grand et le plus lourd monoplace, monomoteur de combat mis au point aux États-Unis. Boeing de façon optimiste appela le Boeing XF8B-1 Bearcat "le chasseur cinq-en-un" (chasseur, intercepteur, bombardier en piqué, bombardier torpilleur, bombardier moyen). Un contrat pour trois prototypes (N° 57984 à 57986), est signé le 4 Mai 1943. Le premier vol intervient en novembre 1944, alimenté par un moteur radial Pratt & Whitney XR-4360-10 à quatre rangées 28 cylindres, pour une puissance de 3000 chevaux et entraînant deux hélices tripales contra-rotatives, faisant de lui le plus gros monoplace de chasse de l'aviation américaine. L'armement proposé par Boeing se compose de six mitrailleuses 12,7 ou canons 20 mm montés dans les ailes, et une charge de 2900 kg de charge de bombes ou une torpille de 900 Kg. La configuration finale aboutie à un avion massif, mais au design épuré, avec une verrière en bulle, un châssis principal robuste, et surmonté par une variation de la dérive du Boeing B-29 Superforteresse. Les deux autres prototypes ont été achevés après la guerre, et le troisième fut évalué à la base d'Eglin par l'Air Force. Bien que l'essai du concept prometteur XF8B fût poursuivi en 1946 par l'USAAF et 1947 par l'US Navy, la fin de la guerre dans le Pacifique et le changement de stratégie de l'après-guerre exigeait que Boeing se concentre sur la construction de grands bombardiers basés à terre et les transports. L'avènement des avions de chasse à réaction, ont conduit à l'annulation de nombreux projets d'appareils à moteurs à piston et par conséquent, l'USAF n'eut plus d'intérêt dans la poursuite du projet, seul l'US Navy était disposé à offrir un petit contrat à Boeing pour ce programme. Les tests à Boeing Field furent marqués par un accident dans lequel un pilote d'essai rentra accidentellement son train d'atterrissage en approche finale, provoquant un atterrissage sur le ventre. L'enquête montrera que l'accident fut causé par un micro-interrupteur défectueux. Quand le programme d'essais fut clos, les prototypes ont été démolis, un par un, en s'attardant un peu sur le " 57986 " en 1950. Capacité interne fuel: 565 L

## 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/xf8f\\_1.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/xf8f_1.htm)

