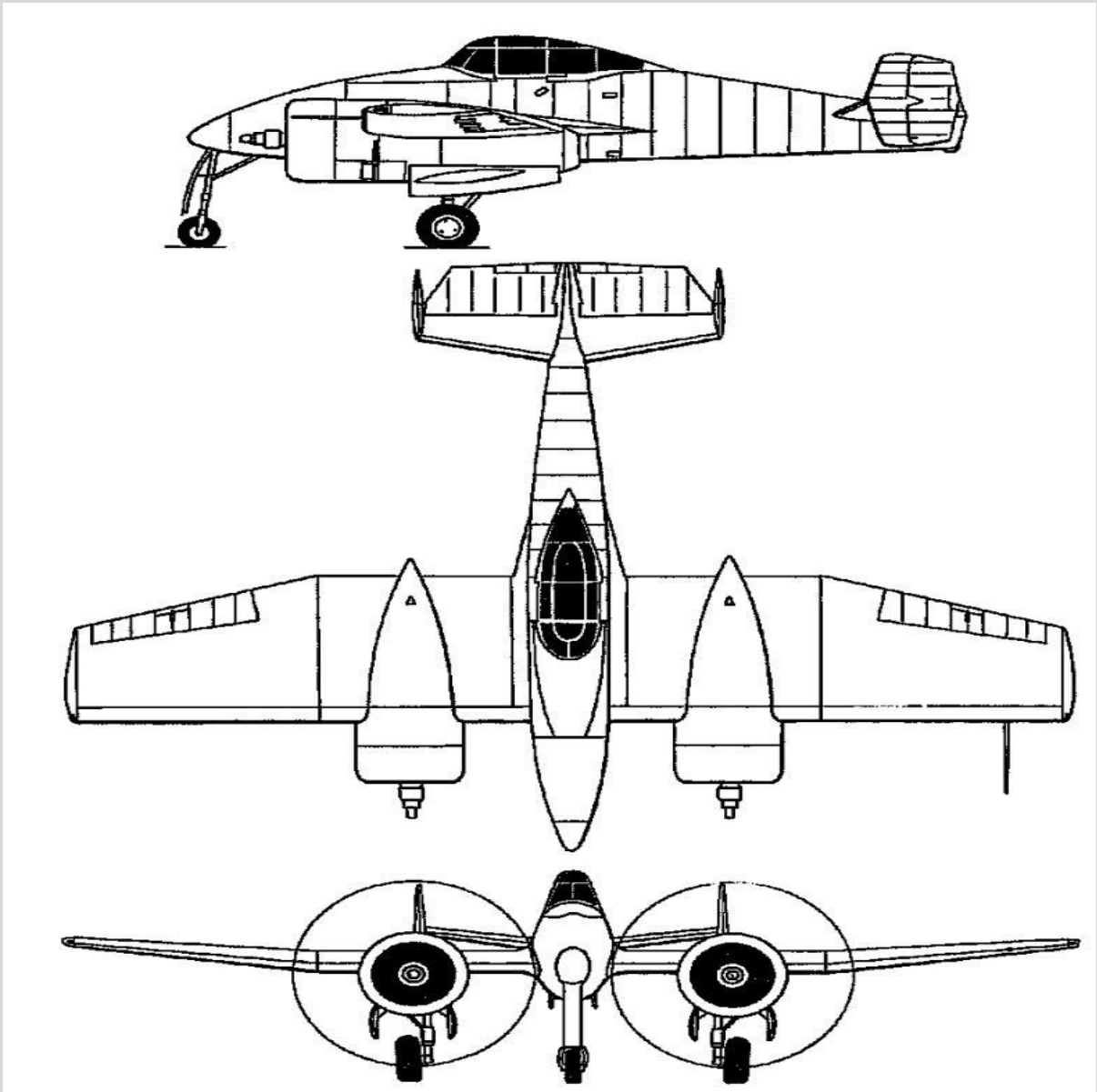


Nom de l'avion : Grumman XP-50

Type d'avion : Chasseur-bombardier et intercepteur monomoteur monoplace

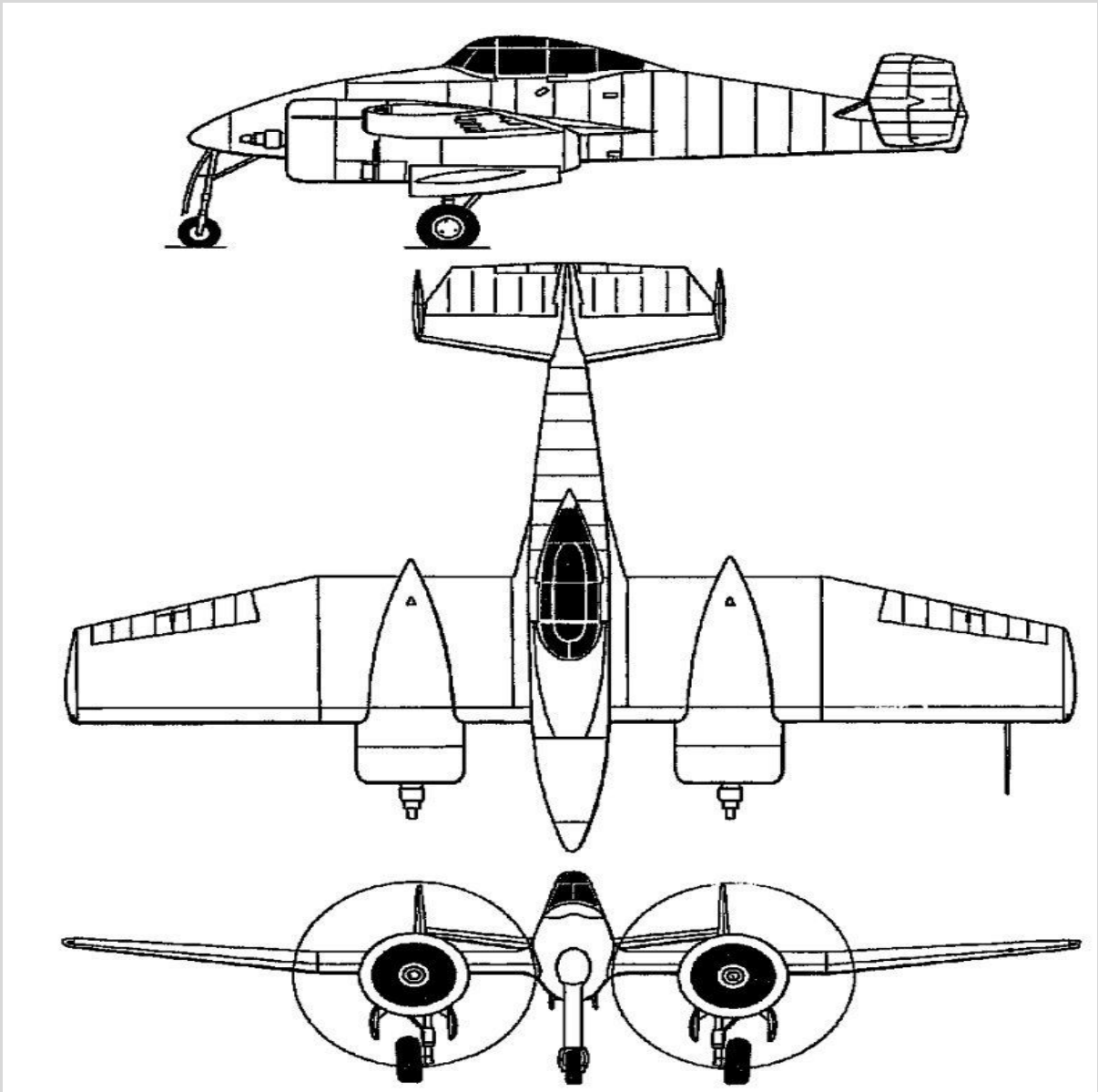


MOTORISATION

Wright Cyclone R-1820-67/69

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 canons de 20 mm avec 60 coups

2 mitrailleuses de 12,7 mm avec 500 coups

2 bombes de 45 kg



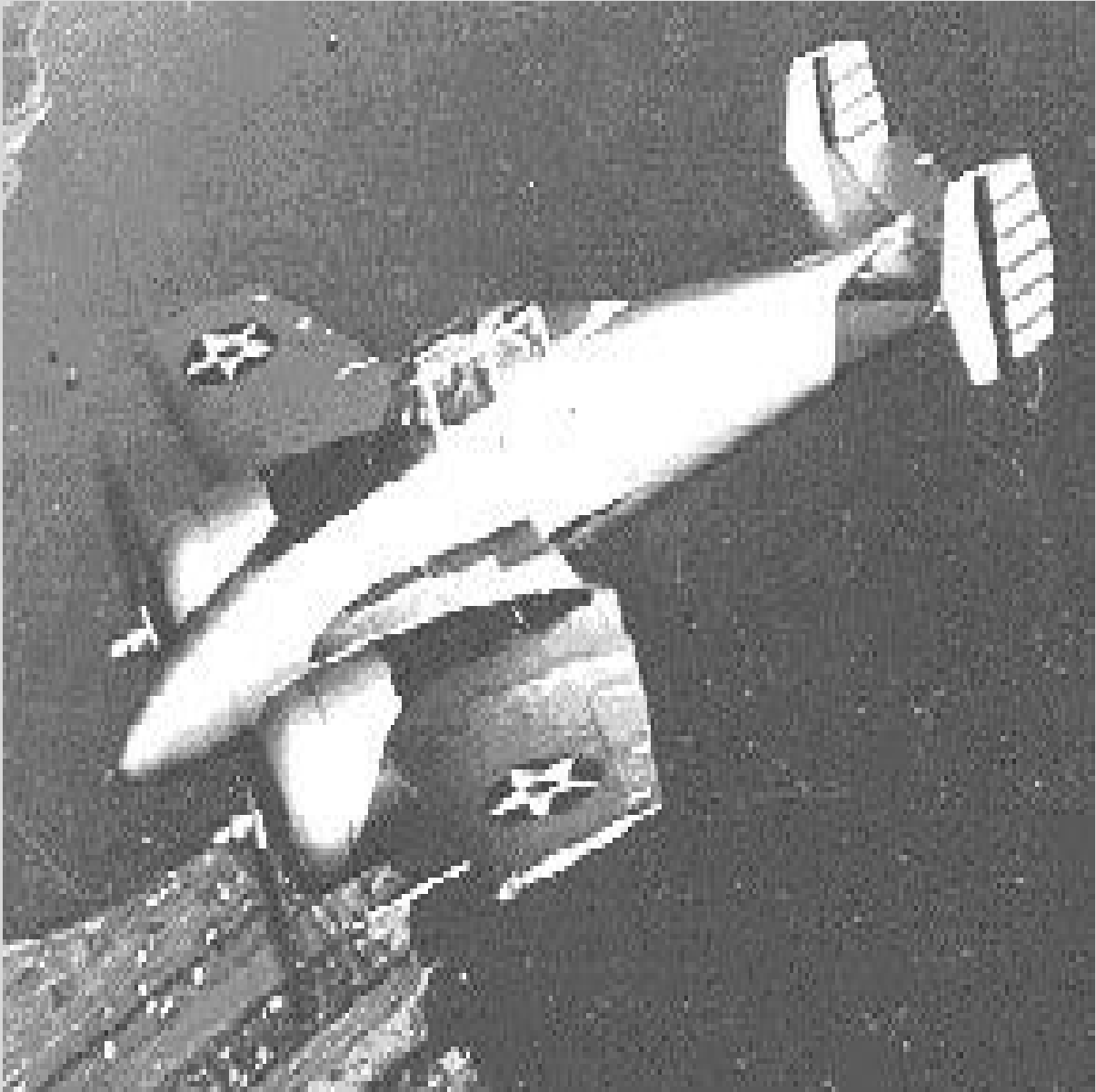
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 680 km/h à 7620 m

Temps montée= 6095 m en 5'

Plafond pratique= 12190 m

Rayon action= 940 km à 510 km/h à 3050 m avec 820 l - 2010 km avec 1705 l



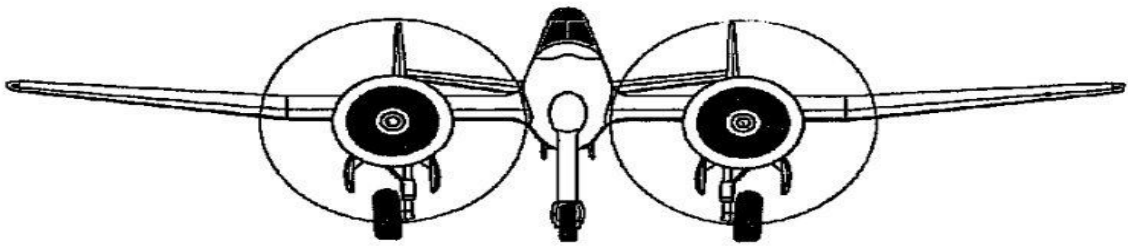
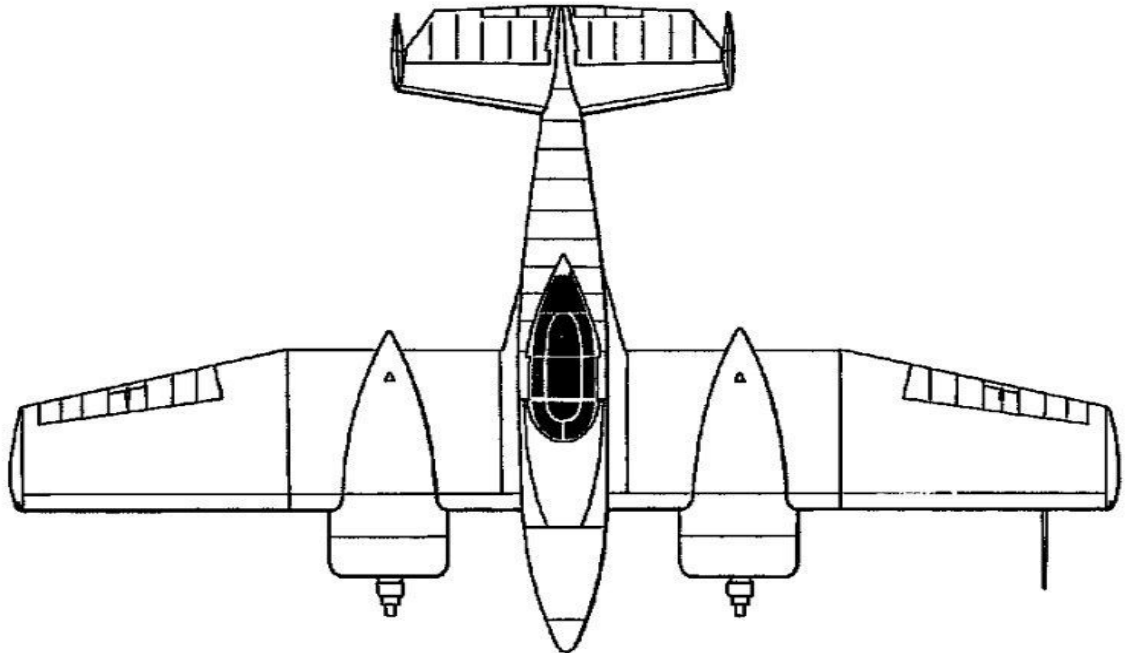
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,80 m	9,70 m	3,65 m	28,25 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
3770 kg	4790 kg	5925 kg



HISTOIRE

C'est en 1938 que Grumman se lança sur fonds propres dans l'étude du prototype désigné G-34 dans la nomenclature du constructeur. Pour Grumman qui construisait alors la majorité des chasseurs embarqués sur les porte-avions américains, il s'agissait d'asseoir sa position dominante sur le marché. En outre les ingénieurs décidèrent que le G-34 devait être bimoteur. Il s'agissait alors d'une grande première pour la marine américaine. Devant l'avancé technologique des plans présentés par l'avionneur l'état-major de la Navy décida de commander un prototype sous la désignation de Grumman XF5F. L'appareil reçut le nom de baptême de Skyrocket. Celui-ci se présentait sous la forme d'un monoplane à aile médiane à train d'atterrissage tricycle semi-escamotable. Son train principal prenait place sous les ailes tandis que la roulette de queue restait fixe sous l'empennage. Celui-ci justement était très particulier avec sa configuration en double dérive. L'autre particularité de l'avion concernait son plan d'aile qui dépassait du nez très court de l'appareil. L'armement du chasseur se composait de deux canons Madsen d'un calibre inhabituel de 23 mm. Sa structure faisait appel à une alliance de bois entoilé et de métal, mettant l'accent sur ce dernier. La propulsion était assurée par deux moteurs en étoile Wright R-1820-42 d'une puissance unitaire 1200 chevaux entraînant une hélice tripale en métal. Plutôt en avance sur son temps en matière de conception et de motorisation, le Grumman XF5F réalisa son vol inaugural le 1er avril 1940, et impressionna quelque peu son pilote d'essais et les ingénieurs qui avaient travaillé à sa conception. Avec une masse supplémentaire de 30% par rapport au Grumman F4F Wildcat, alors principal chasseur en service dans l'US Navy, le Grumman XP-50 Skyrocket disposait exactement du double de puissance. Cela faisait de ce chasseur un appareil particulièrement endurant en matière de rayon d'action et de vitesse pure. Toutefois il avait quelques défauts, dont le principal était une difficulté particulière à voler à basse altitude et une instabilité croissante par mauvais temps. Deux facteurs très négatifs pour un aéronef destiné à servir en mer. Plusieurs modifications furent apportées au prototype mais le programme fut néanmoins abandonné par l'aéronavale américaine en mars 1942, quelques semaines seulement après l'entrée en guerre des États-Unis. Toutefois cela ne signifia pas pour autant la fin des essais en vol du Grumman XP-50 Skyrocket. Cet avion servit de base pour la conception et la mise au point du G-51, le futur Grumman F7F-2N Tigercat. C'est notamment sur le Grumman XF5F que Grumman testa l'armement du futur chasseur. Mais le Grumman F7F-2N Tigercat devait beaucoup aussi à la version terrestre du Skyrocket, le Grumman XP-50 Skyrocket lui aussi malheureusement sans suite. C'est en décembre 1940 que l'état-major de l'US Army Air Corps passa commande à Grumman d'une version modifiée de son Grumman XF5F destiné à l'escorte et à la supériorité aérienne. Le cahier des charges de la force aérienne américaine stipulait que l'avion devait disposer d'un train d'atterrissage tricycle totalement escamotable. Pour cela un second Grumman XP-50 Skyrocket fut construit mais avec un nez rallongé dans lequel prenait place la roulette avant du train. L'armement aussi fut revu, puisque à cette époque l'aviation américaine préférait les mitrailleuses aux canons. La motorisation fut elle aussi revue, puisqu'en lieu et place des R-1820-42 le Grumman XP-50 Skyrocket disposait de R-1820-69. Ce prototype réalisa quant à lui son premier vol le 14 mai 1941. Tout comme pour le Grumman XF5F le Grumman XP-50 Skyrocket ne connut aucun succès, et ce fut finalement l'US Army Air Force qui mit fin à ce programme quelques jours seulement après l'US Navy. Et tout comme pour la version navale, la version terrestre fut massivement utilisée pour des essais en vol d'armement et de systèmes dans le cadre du développement du Grumman F7F-2N Tigercat. Si le Grumman XP-50 Skyrocket a été un échec commercial quasi-total, il fut toutefois le premier bimoteur spécialement conçu pour servir sur les porte-avions américains et il défricha ce domaine particulier puisqu'il permit à Grumman de lancer outre le Grumman F7F-2N Tigercat mais aussi

par la suite le Tracker et ses versions de transport et de veille radar . Aujourd'hui il ne reste plus qu'un exemplaire du duo Grumman XF5F / Grumman XP-50 Skyrocket visible, à savoir la version navale qui est actuellement propriété de l'US Naval Air Museum installé sur la base aéronavale de Pensacola en Floride .

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/xp_50.htm

