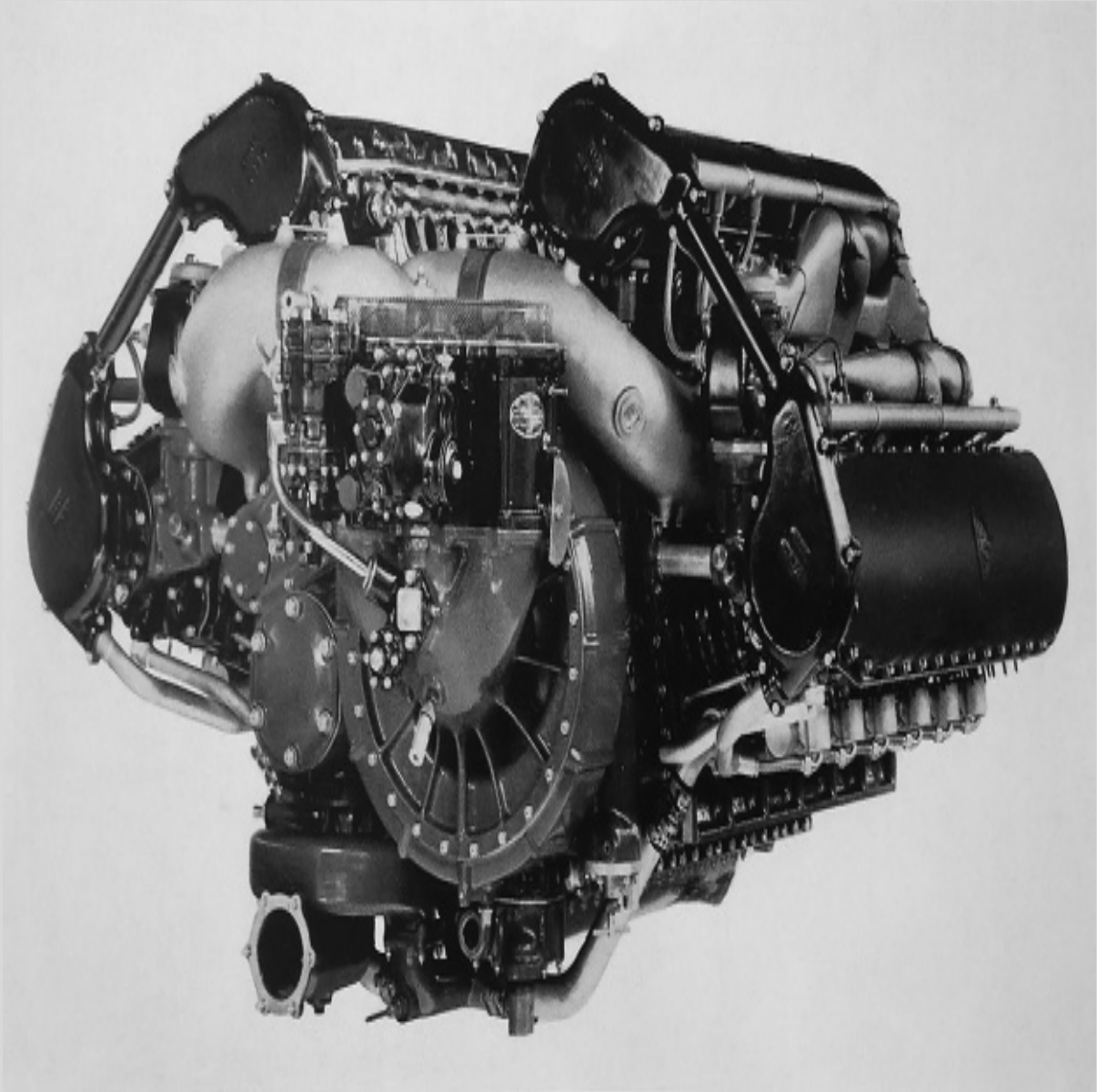


Nom de l'avion : General Motor XP-75

Type d'avion : Chasseur d'escorte à long rayon d'action monomoteur monoplace

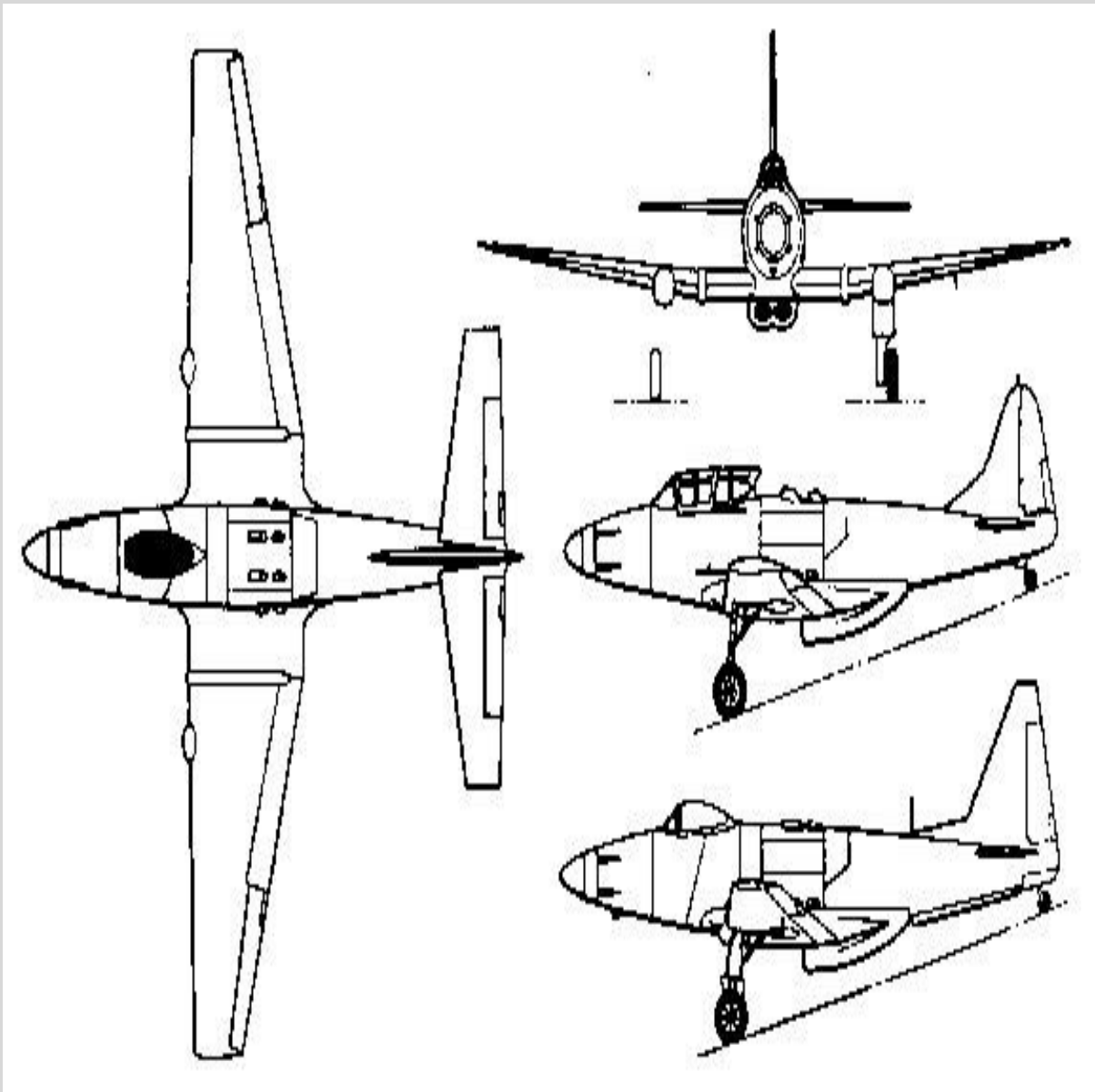
MOTORISATION

Allison V-3420-23



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

6 mitrailleuses de 12,7 mm avec 235 coups alaires
4 mitrailleuses de 12,7 mm avec 300 coups en tourelle
2 bombes de 225 kg



XP-75. SERIAL NO. 44-322166 AAF. MUSEUM.

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 695 km/h à 6095 m

Vitesse croisière= 505 km/h

Vitesse ascension= 21,35 m/s à 3050 m - 19,80 m/s à 6095 m

Plafond pratique= norm: 11095 m - abs: 12040 m

Rayon action= 3300 km - 5635 km à 6095 m à 505 km/h avec fuel ext.

Fisher XP-75-GM "Eagle"
USAF Museum Photo Archives



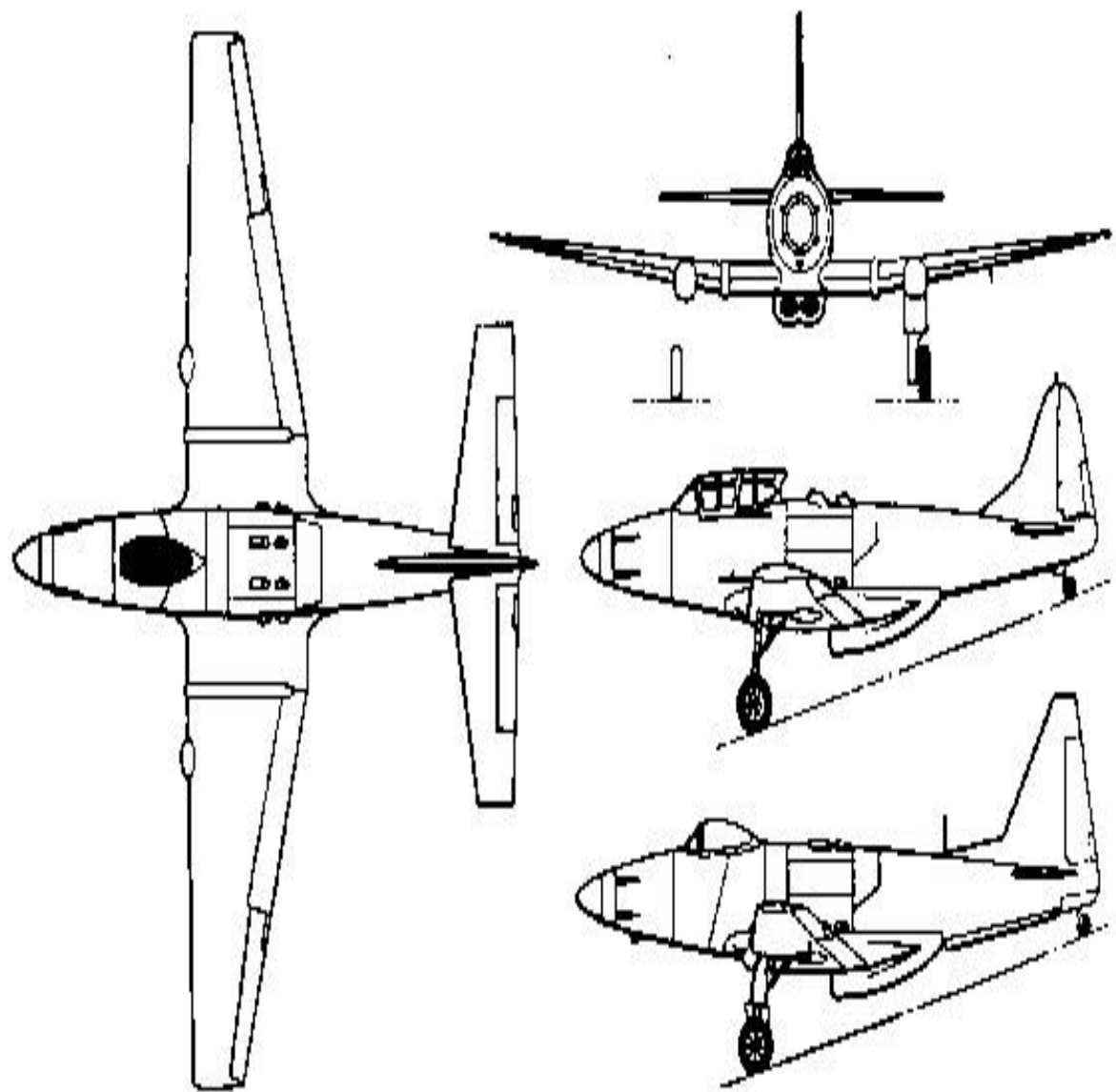
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,05 m	12,30 m	4,70 m	32,25 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
5210 kg	6260 kg	8260 kg



HISTOIRE

Le General Motor P-75 Eagle est un avion de combat pour lesquels la Fisher Body Division de General Motor Corporation, en Septembre 1942 a présenté une proposition pour répondre à une spécification de l'USAF pour un chasseur possédant un très fort taux de montée. La proposition a été un appareil qui utilise les plus puissants moteur a refroidissement liquide alors disponible, le Allison V-3420 qui consisté a allier 2 moteurs 12 cylindres Allison V-1710 accouplés dans un carter. Seuls huit General Motor XP-75s et six P-75As ont été construits avant que le programme ait été annulé. En Octobre 1942, le contrat pour deux prototypes, désignés General Motor XP-75, a été signé avec la Division de Fisher Body GM. La conception a été d'utiliser l'extérieur des panneaux d'ailes du North American P-51 Mustang, la queue du Douglas A24 (SBD), et le châssis du Chance Vought F4U Corsair et comme dans le Bell P-39 Airacobra avec le moteur situé au milieu. À la mi-1943, la nécessité d'escorte à longue distance des bombardiers est devenue très urgente, de sorte qu'une décision a été prise pour la modification de six General Motor XP75 en avions à long rayon d'action. À ce moment, une commande de 2500 appareils a également été prise, mais avec la stipulation que si le premier General Motor P-75A n'est pas satisfaisant l'ordonnance pourrait être annulée. A ce moment, l'USAF a décidé de limiter le nombre de types d'avions de combat dans la production et de ne pas laissé entrer en production à grande échelle de nouveaux types qui pourraient ne pas être disponible avant la fin de la guerre. Comme le Republic P-47N Thunderbolt et le North American P-51D Mustang ont démontrés d'excellentes capacités a longue portée, la production du General Motor P-75A Eagle a été dénoncé le 6 Octobre 1944. Il a été décidé d'utiliser la production de cinq avions pour le travail expérimental et le développement du moteur V-3420. À la suite de ces événements, le General Motor P-75A n'a pas terminé les essais officiels de performance due à la résiliation du contrat de production .

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_75.htm

