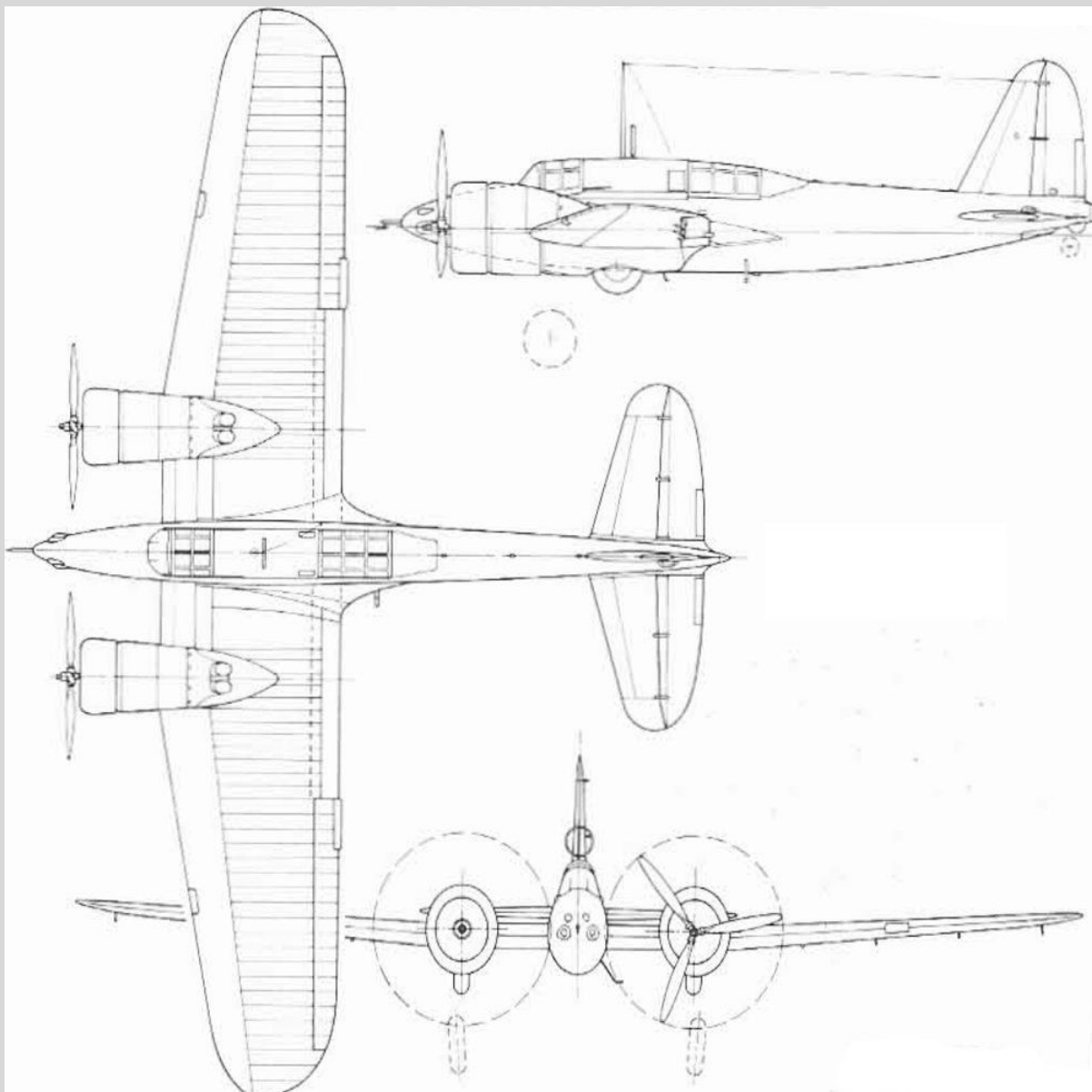


**Nom de l'avion : Curtiss A-18 Shrike**

Type d'avion : Chasseur d'attaque au sol bimoteur biplace



# **MOTORISATION**

**Wright Cyclone R-1820-47**

**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**

1 mitrailleuse Browning M1919 de 7,62 mm à tir arrière  
4 mitrailleuses Browning M1919 de 7,6 mm  
280 kg de bombes



## **PERFORMANCES**

Vitesse maximale= 400 km/h - 385 km/h à 3200 m  
Vitesse croisière= 350 km/h  
Plafond pratique= 6700 - 8370 m

Rayon action= 1050 km



## DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,50 m	18,15 m	3,50 m	48,80 m <sup>2</sup>

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
4270 kg	5700 kg	5975 kg

## HISTOIRE

Le développement de ce monoplan bimoteur d'appui tactique Curtiss Model 76 fut lancé à la même époque que celle du prototype Curtiss Hawk 75; sur les fonds propres de la firme. Portant l'immatriculation civile X15314, cet avion effectua son premier vol en septembre 1935, avec deux moteurs expérimentaux Wright XR-1510 en double étoile. Monoplan à aile médiane cantilever de construction entièrement métallique, à l'exception des gouvernes, entoilées, cette machine volante disposait d'un train d'atterrissage escamotable, les deux roues principales étant partiellement à l'air libre en position haute. Le plus grand soin possible avait été accordé à l'aérodynamique, et les deux membres de l'équipage étaient installés sous une verrière arrondie. La soute à bombes contenait environ 280 kg de charges offensives, quatre mitrailleuses de 7,62 mm étant montées dans le nez et une cinquième installée sur un affût mobile manoeuvré par l'observateur. Après son évaluation par l'US Army Air Corps à Wright Field, le Model 76 fut restitué à Curtiss et équipé de moteurs en étoile Wright R-1670-5 Cyclone de 775 ch (578 kW) entraînant des hélices 21 vitesse constante. Sous cette forme, il fut désigné Curtiss XA-14, l'US Army étant suffisamment impressionné pour commander treize exemplaires d'une version dérivée du Curtiss XA-14, sous la désignation nouvelle de Curtiss YA-18 Shrike. Réalisée à treize exemplaires, dont la livraison débuta avant octobre 1937, cette machine, baptisée Shrike II par le constructeur, se caractérisait surtout par des raffinements de détail et était propulsée par deux Wright R-1820-47 Cyclone de 850 ch (634 kW) et transportait sa charge offensive dans des soutes situées dans les ailes. Le Curtiss A-18 Shrike entra en service au sein du 8th Attack Squadron du 3rd Attack Group, où il fut utilisé pour la mise au point des attaques groupées à basse altitude contre des objectifs terrestres. Mais pour des raisons économiques, aucun Curtiss A-18 Shrike supplémentaire ne fut commandé, les exemplaires restants étant victimes, pour un certain nombre d'entre eux, d'accidents imputables à la faiblesse du train d'atterrissage. L'appareil fut retiré des premières lignes en 1940 et versé aux formations l'entraînement et de perfectionnement, le dernier Curtiss A-18 Shrike encore en état de vol étant rayé des registres en 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/a\\_18.htm](http://cyber.breton.pagesperso-orange.fr/usa/a_18.htm)

