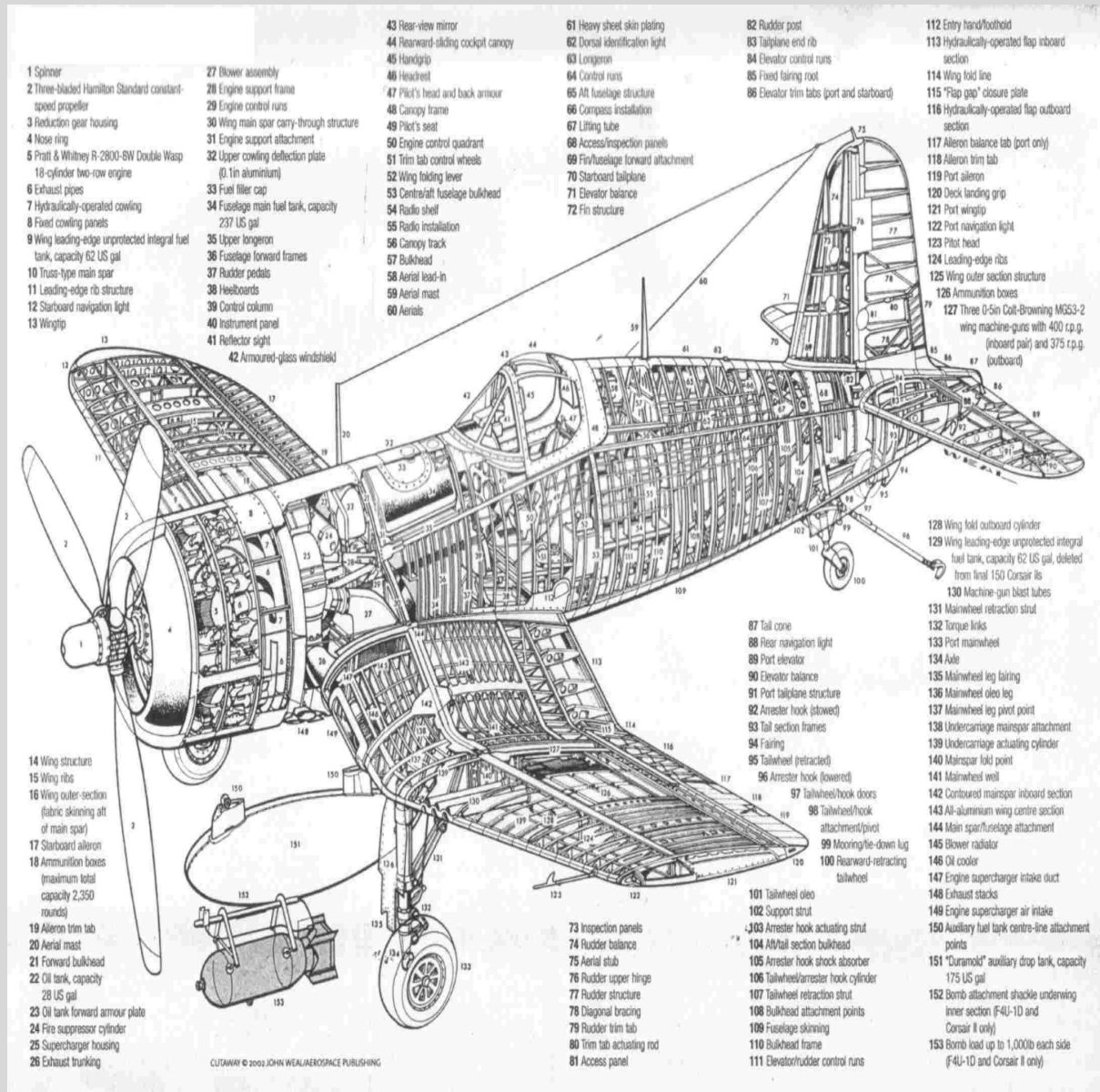


Nom de l'avion : Chance Vought F4U-1 Corsair

Type d'avion : Chasseur-bombardier embarqué monomoteur monoplace

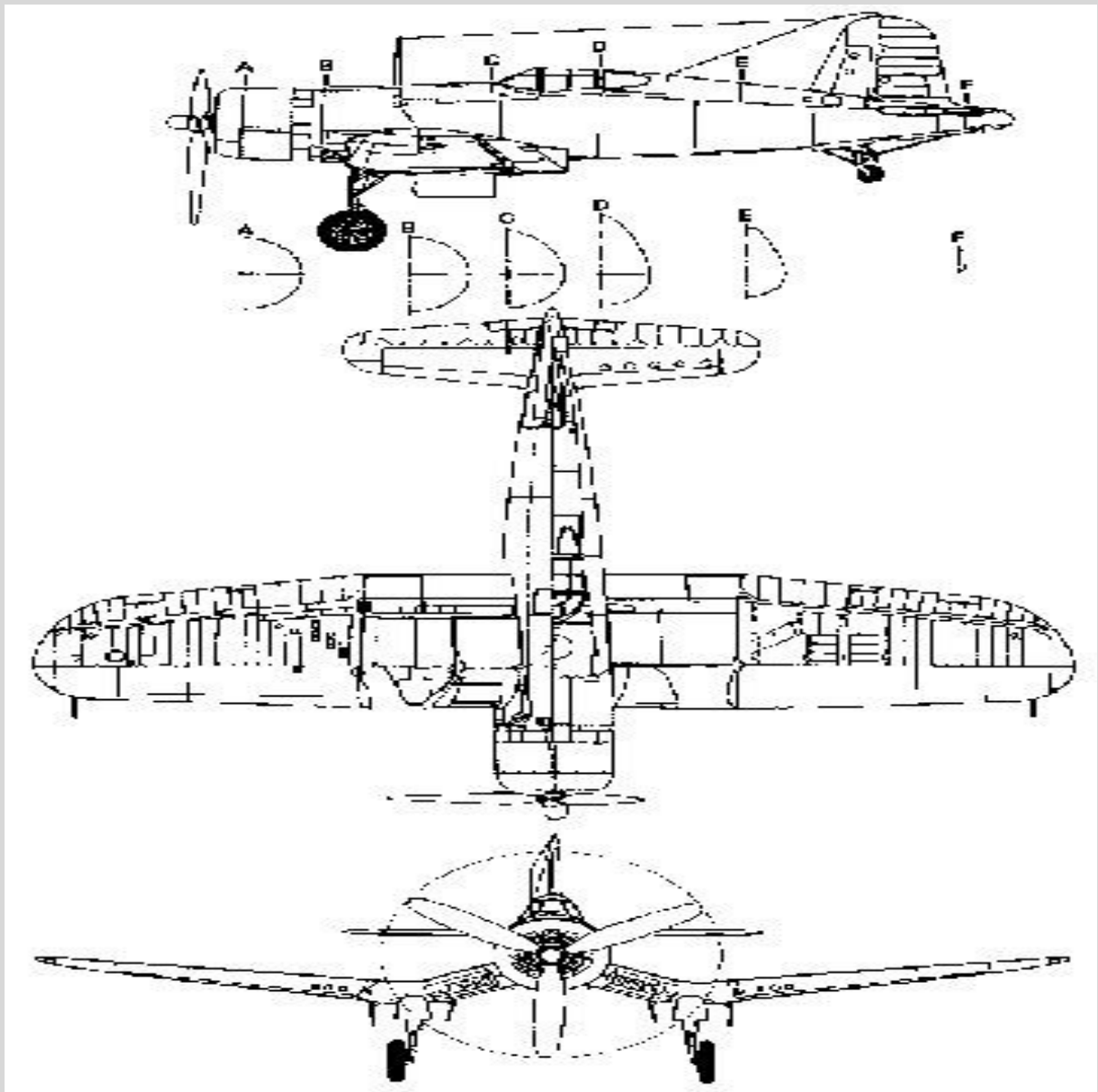


MOTORISATION

Pratt & Whitney R-2800-8

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

6 mitrailleuses de 12,7 mm

8 roquettes ou 4 bombes de 450 kg ou 570 l largables



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 675 km/h - 670 km/h à 6065 m

Vitesse ascension= 880 m/mn

Plafond pratique= 11300 m

Rayon action= 1600 km



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,5 m	11,05 m	4,50 m	29,15 m ²



F4U-1

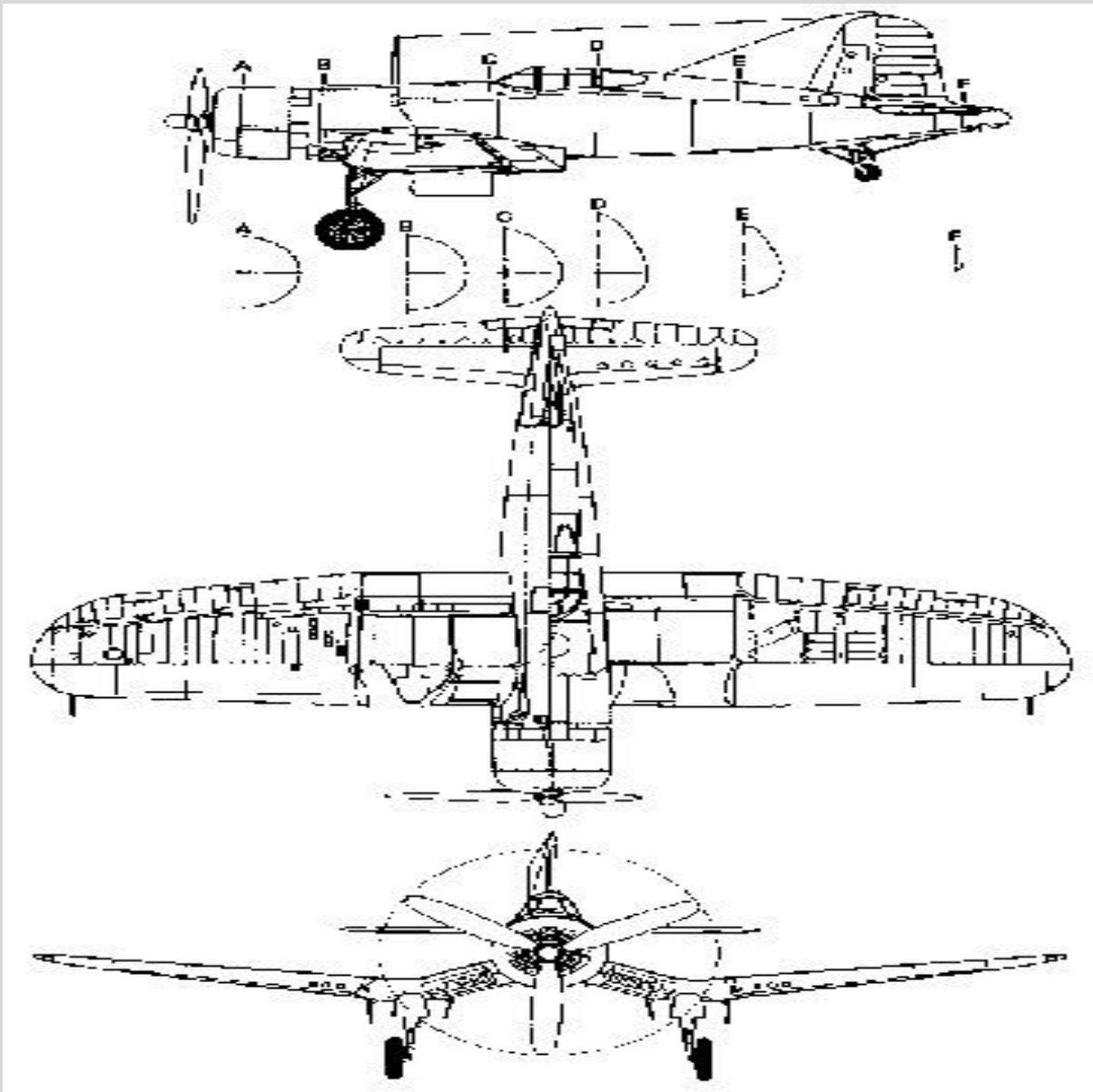
"MY BONNIE"

VME-134

Munda, August 1943

MASSES

Vide	Charge	Maximale
4025 kg	6350 kg	0 kg



HISTOIRE

Meilleur chasseur embarqué de la seconde guerre mondiale, la "mort sifflante" comme le surnommait les Japonais (à cause du sifflement provoqué par les entrées d'air des bords d'attaque) totalisa un nombre impressionnant de victoires avec un rapport de 1 1,3/1. Même si son concurrent direct, le Grumman F6F Hellcat, obtint plus de victoires que lui, le Corsair abattit tout de même 2140 avions japonais. Le projet du Chance Vought F4U Corsair commença début 1938 avec une note émise par les USA afin de trouver un successeur au Grumman F4F Wildcat. L'ingénieur chef de la Vought voulait réaliser le mariage entre la plus petite cellule accompagnée du moteur le plus puissant (à l'époque le nouveau Pratt & Withney XR-2800 de 2000CV). Ce mariage donna naissance à la forme si particulière des ailes en forme d'ailes de mouettes inversées, ailes permettant de maintenir à distance raisonnable le disque formé par l'hélice du sol et, une réduction de la longueur des jambes du train. Le premier prototype vola le 29 mai 1940 et dès le départ, la machine s'afficha comme exceptionnelle. Malgré tout, sa mise au point fut longue et douloureuse. L'armement fut d'abord amélioré nécessitant ainsi le déplacement des réservoirs, forçant à son tour à reculer le poste de pilotage avec, bien évidemment une visibilité réduite. Plus de 169 modifications furent apportées au projet. Finalement une première commande de 584 exemplaires fut passée le 30 juin 1941 et le premier appareil de production sortit un an plus tard. Le Chance Vought F4U Corsair eut son baptême du feu le 13 février 1943 à Guadalcanal et les premières unités opérèrent à partir de bases terrestres. Il fallut attendre avril 1944 pour les voir utilisés sur porte-avions. Le Chance Vought F4U Corsair se déclinait en de nombreuses versions. La première sous-série Chance Vought F4U-1 Corsair était dotée d'une verrière d'un type différent afin d'améliorer la visibilité particulièrement médiocre lors des appontages. Il est d'ailleurs bon d'ajouter que le Chance Vought F4U Corsair était un appareil particulièrement délicat à poser car outre ses problèmes de visibilité, ses amortisseurs étaient raides occasionnant de forts rebonds. De plus le Chance Vought F4U Corsair était plutôt instable en lacet et sujet à des décrochages inattendus. Sur le froid un moteur et un armement plus puissants furent adoptés. La version qui termina la guerre fut le Chance Vought F4U-4 Corsair muni d'un moteur de 2 450 CV. Le Chance Vought F4U Corsair fut en production jusqu'au 1er août 1947 et en tout 21571 exemplaires furent construits. Il eut une carrière à l'exportation enviable avec des détachements en Grande-Bretagne, Nouvelle-zélande, France et il servit dans certains pays d'Amérique latine jusque dans les années 70 soit plus de 30 ans après le début du projet. Premier vol: 29/05/1940 Livraison: Juillet 1942 Production: 9441 exemplaires

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/f4u_1.htm

