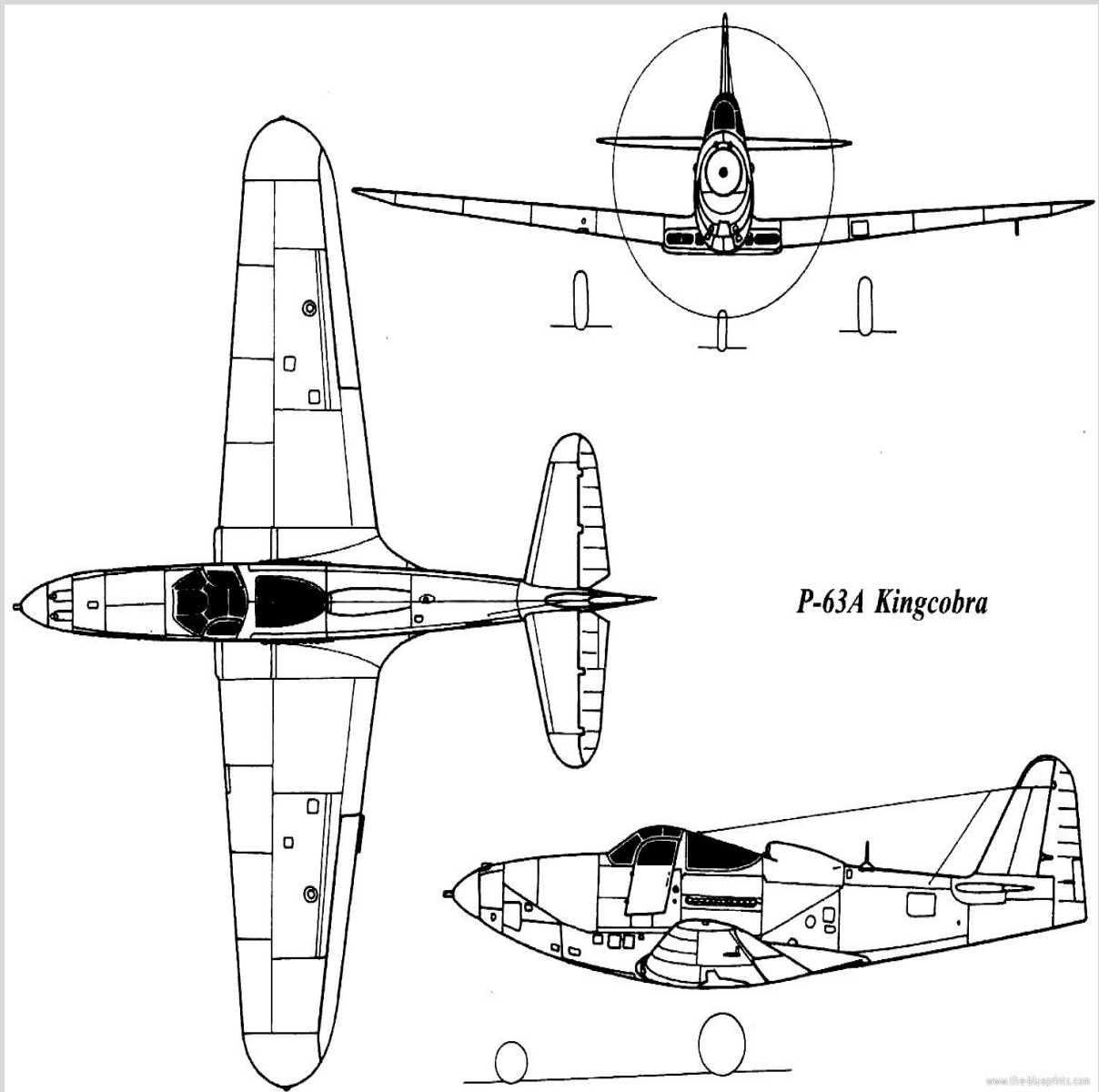


Nom de l'avion : Bell P-63A Kingcobra

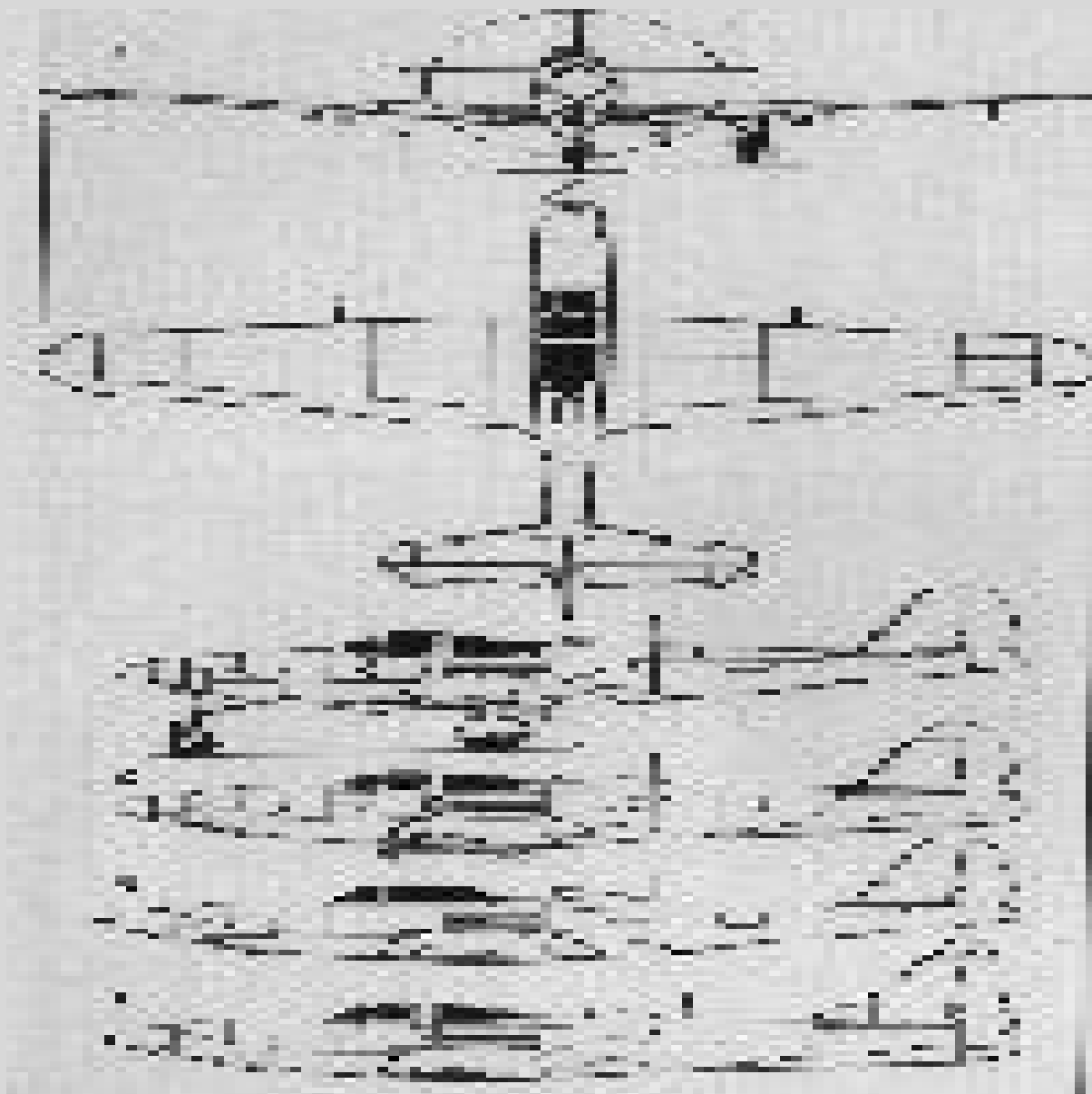
Type d'avion : Chasseur d'appui tactique monomoteur monoplace



MOTORISATION

Allison V-1710-93

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 canon M4 de 37 mm](#)

4 mitrailleuses

3 bombes de 235 kg



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 660 km/h à 7620 m

Vitesse croisière= 610 km/h

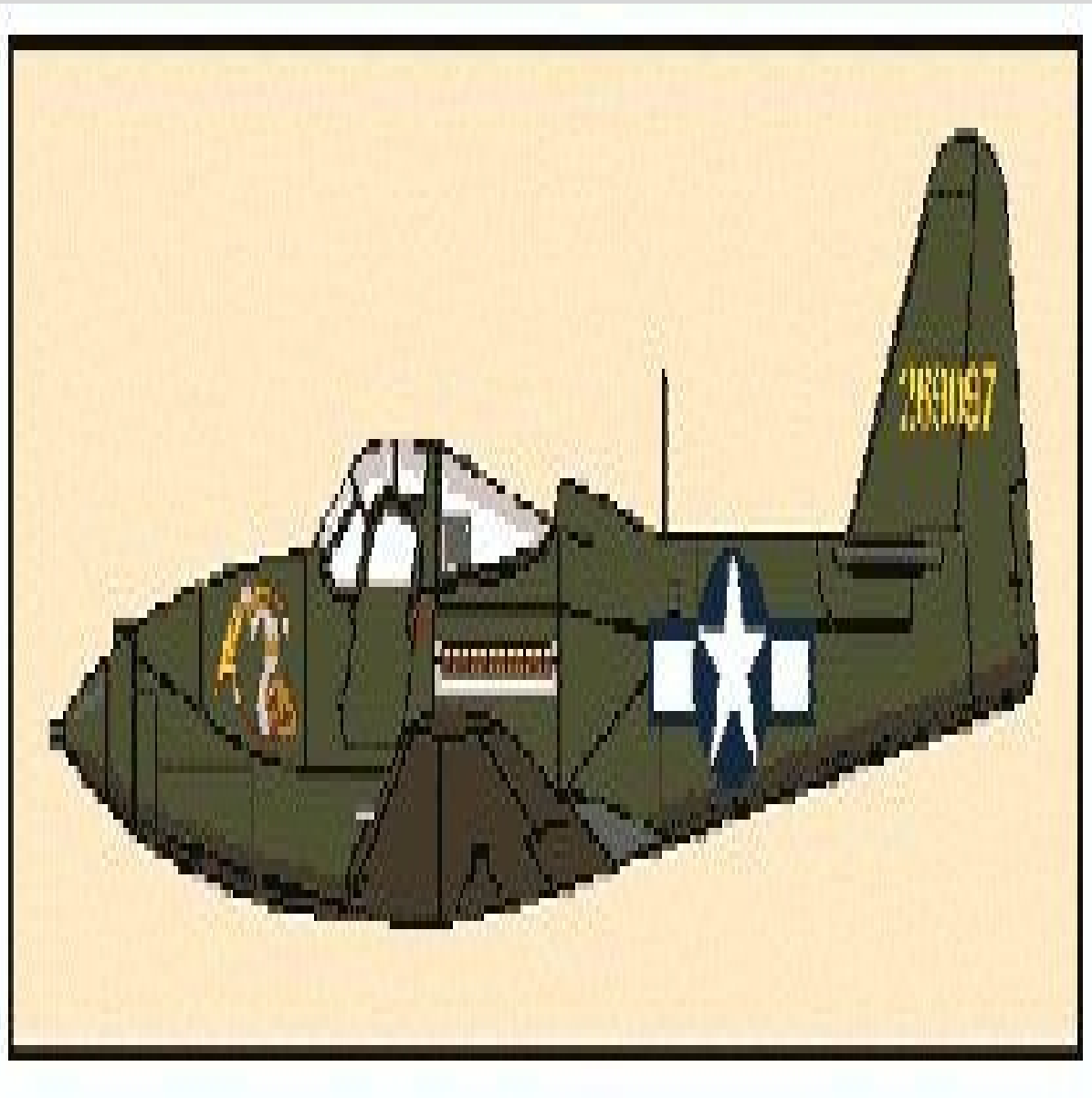
Plafond pratique= 13110 m

Rayon action= 724 km avec charge offensive maxi - distance maxi en convoyage : 3540 km



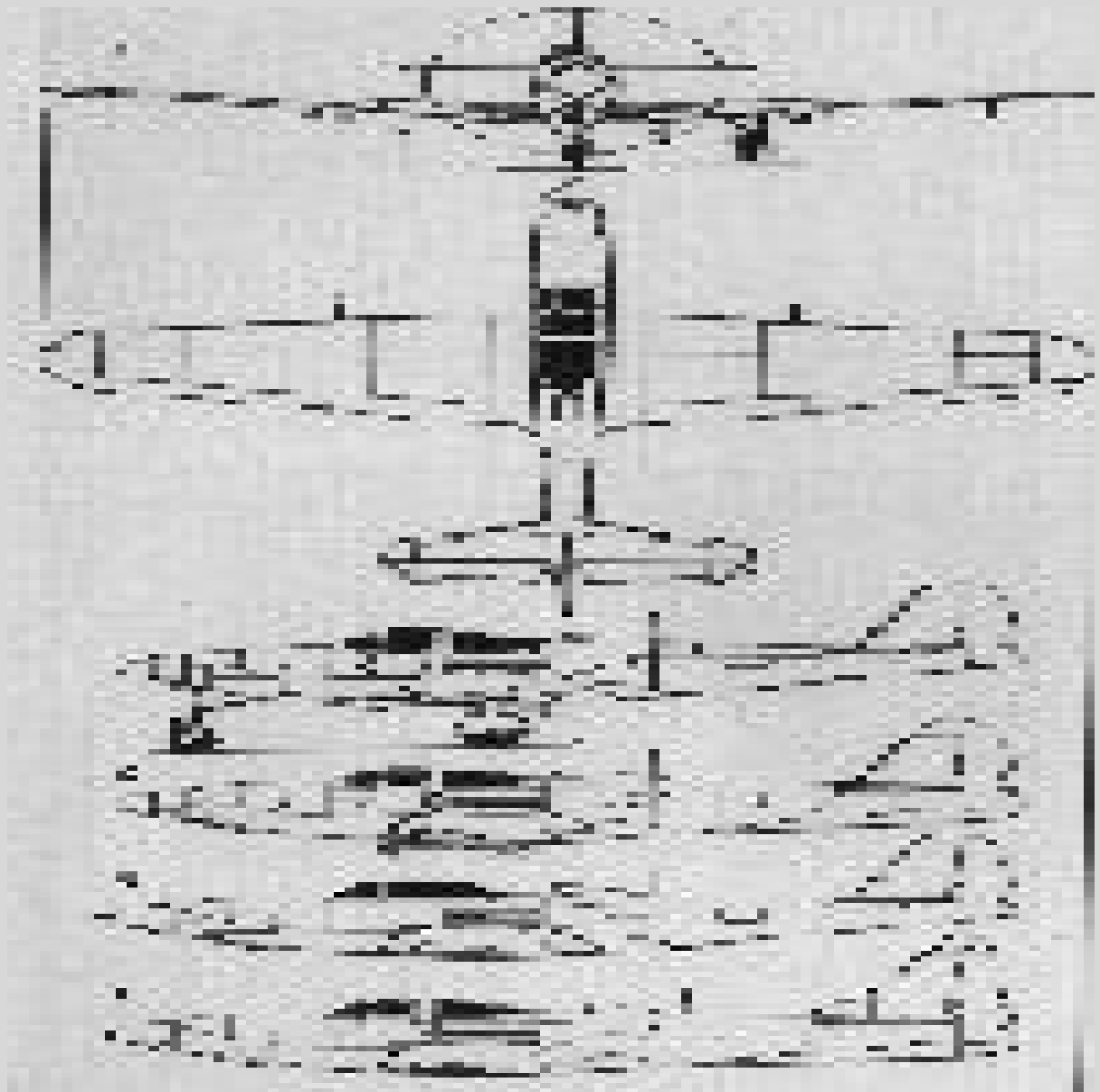
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
11,70 m	9,95 m	3,85 m	23,0 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2890 kg	0 kg	4765 kg



HISTOIRE

Le Bell P-63 Kingcobra n'était autre que le successeur direct du Bell P-39 Airacobra. Bien qu'il lui ressemblait grandement, il s'agissait d'une évolution avec un nouveau dessin complet. Le Bell P-63 fit son vol inaugural en avril 1943. Il reprend tout de même le concept, c'est à dire : moteur situé derrière le pilote avec l'arbre d'hélice passant entre les jambes du pilote, un canon de 37 mm logé dans nez et dont la bouche sortait du cône de l'hélice, et un train d'atterrissage tricycle. Le moteur plus puissant et les ailes à profil semi-laminaire permettait d'améliorer les performances d'un avion pourtant de plus grande dimension, plus lourd. Le turbo-compresseur améliorait son comportement à haute altitude, un mal chronique de l'Airacobra. C'était tout de même un chasseur fin, rapide, solide et à la puissance de feu dévastatrice. Bien que sans défaut, il n'avait pas des performances exceptionnelles et lors des tests en 1943, il ne répondait à aucun besoin de l'US Army à sa sortie. La plupart de la production fut exportée vers l'URSS (via l'Alaska et la Sibérie), déjà familiarisée avec les Airacobra. En effet, Sur les 3300 exemplaires construits, 2400 furent attribués à la Russie, laquelle avait toujours grandement besoin de chasseurs étrangers. Le Bell P-63 " Kingcobra " ne connut finalement le succès qu'aux mains des pilotes russes, lesquels surent l'utiliser au maximum de ses capacités, notamment comme avion d'attaque au sol. Près de 200 exemplaires du Bell P-63A furent livrés aux Forces Françaises Libres et deux appareils furent évalués par la Royal Air Force, laquelle renonça à acheter le successeur du Bell P-39 qui lui avait causé tant de soucis quelques mois auparavant. La version Bell P-63C, mis à part le moteur plus puissant et une envergure légèrement diminuée, était le jumeau de la dernière variante du Bell P-63A. C'était la seconde et dernière version du Kingcobra à être produite en grande série. Plus d'une centaine furent fournis à l'Armée de l'Air française, trop tard pour participer aux combats. Ils virent le feu en Indochine entre 1949 et 1951, au sein de l'escadrille Normandie-Niemen redevenue opérationnelle. Ils furent troqués rapidement pour des F8F Bearcat après avoir subi de lourdes pertes. De ce fait, aucun Bell P-63 à cocardes étoilées ne connu le feu des combats de la Seconde Guerre mondiale. L'US Army utilisa plus de 400, des Bell P-63A et des Bell P-63C reconvertis comme avions-cibles "pilotés", désigné Bell RP-63 Pinball, destiné à l'entraînement des mitrailleurs de bombardiers entre autres. Tout l'équipement de combat était retiré de l'avion et remplacé par du blindage. Les balles tirées étaient en graphite, pour éclater à l'impact. L'appareil emportait un compteur d'impacts, d'où son surnom de " Pinball " .

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/p_63a.htm

