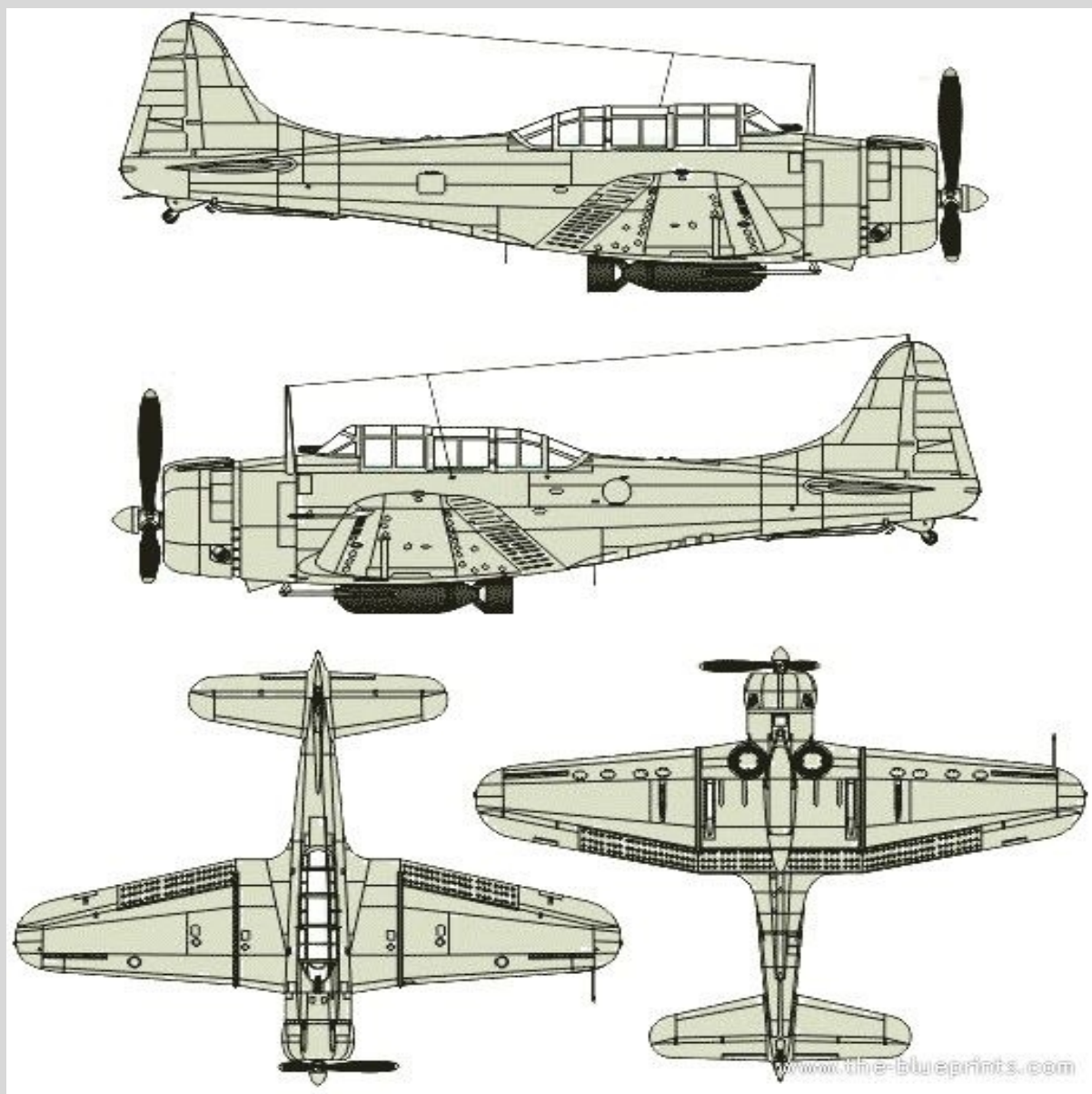


Nom de l'avion : Douglas SBD-2 Dauntless

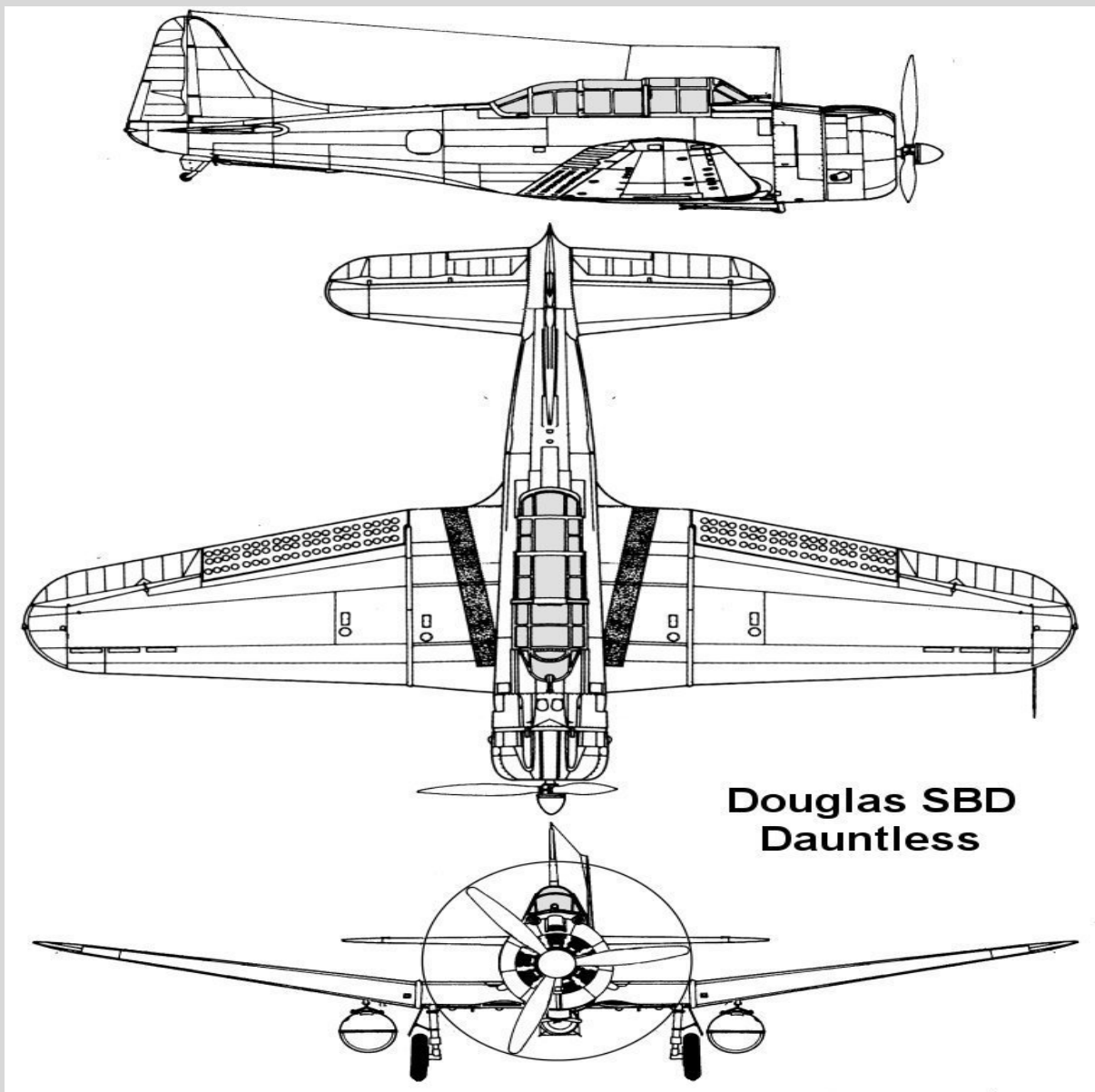
Type d'avion : Bombardier embarqué monomoteur biplace



MOTORISATION

Wright Cyclone R-1820-34

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 mitrailleuses Browning de 7,7 mm
800 kg de bombes

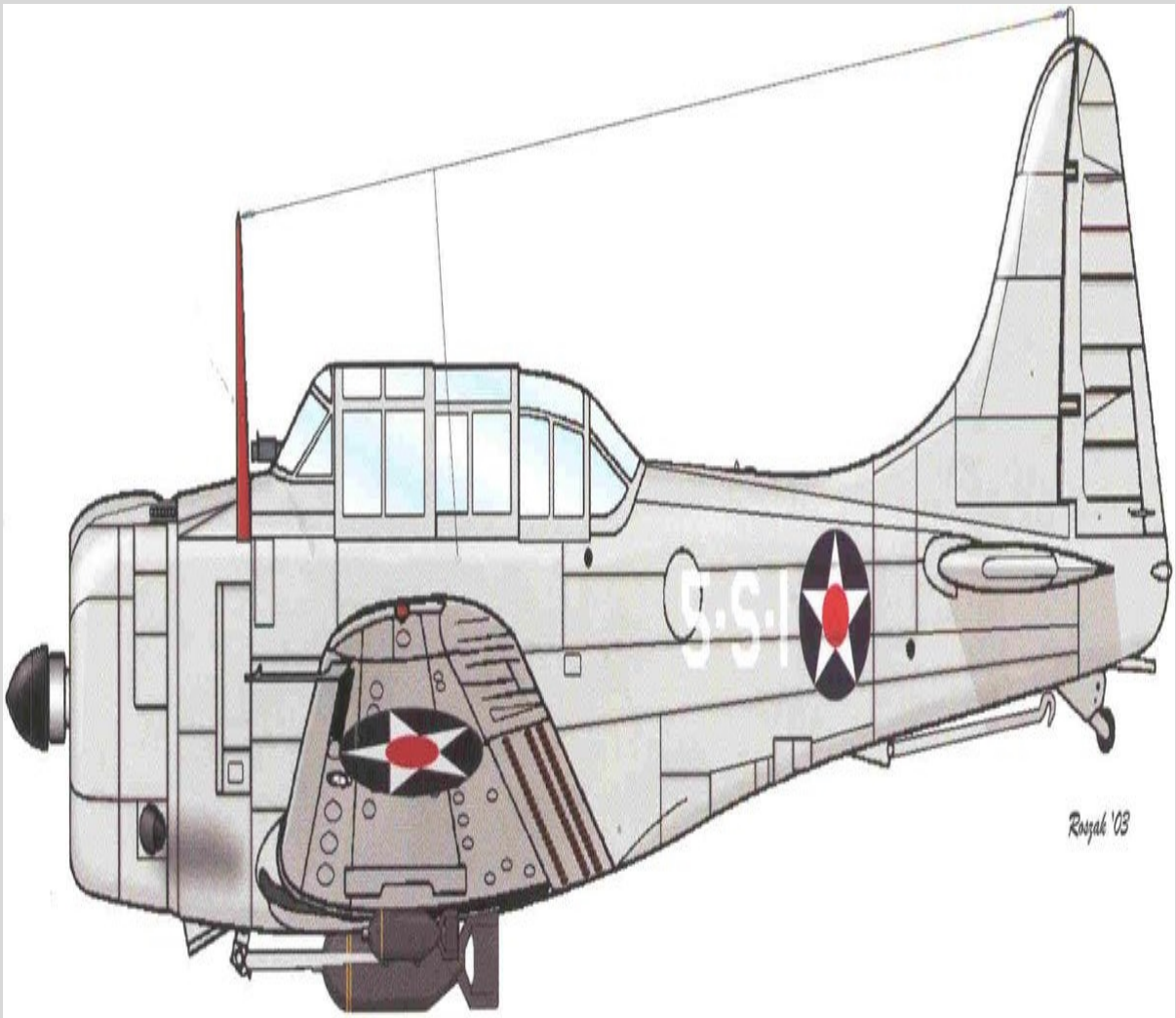
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 415 km/h
Vitesse ascension= 457 m/mn
Plafond pratique= 7925 m
Rayon action= 1975 km



DIMENSIONS

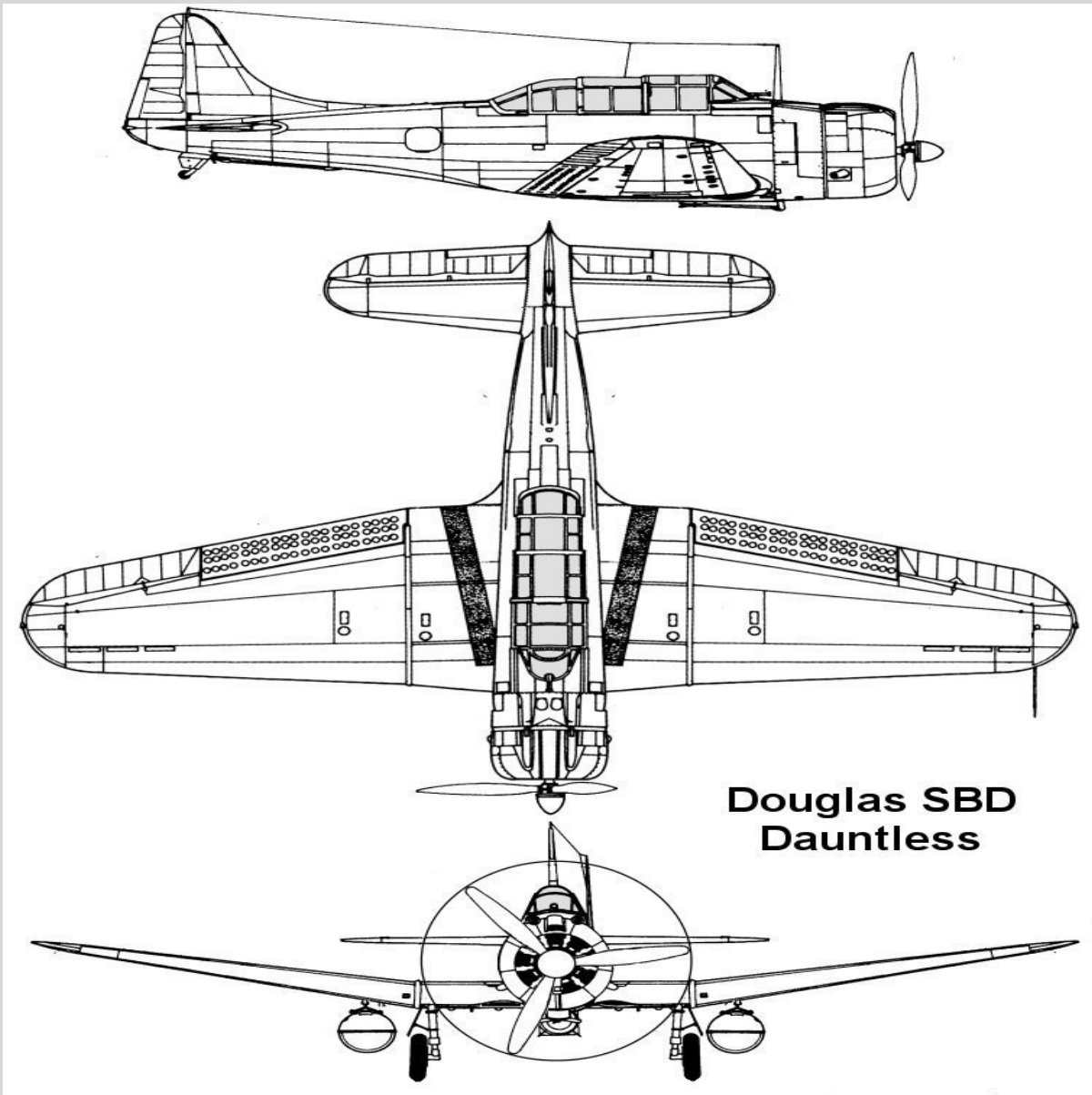
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,65 m	9,80 m	4,15 m	30,20 m ²



*SBD-2 Dauntless flown by the commanding officer of VS-5 in 1941
Overall Light Gray paint scheme with red antenna mast indicating the commander's aircraft*

MASSES

Vide	Charge	Maximale
2510 kg	4710 kg	0 kg



**Douglas SBD
Dauntless**

HISTOIRE

Le Douglas SBD Dauntless (SB pour Scout Bomber, en français Appareil de Reconnaissance et Bombardier en Piqué, D pour Douglas) était un biplace embarqué de bombardement en piqué solide et sûr, qui encaissait assez bien les projectiles adverses. Sous-motorisé, vulnérable, fatigant à piloter, le Douglas SBD Dauntless n'en fut pas moins apprécié par ses équipages qui le surnommèrent Slow But Deadly. Il finit par donner tort à ses détracteurs en coulant plus de navires que n'importe quel autre appareil engagé dans la guerre du Pacifique. Son histoire commence en 1934, quand la marine américaine cherche un bombardier à basse altitude et ayant une capacité d'attaque en piqué. Ayant récemment quitté la Douglas Corp, Jack Northrop proposa le BT-1. L'US Navy, après l'avoir vu en vol, passa une commande de 54 exemplaires en 1936. Mais après plusieurs tests sur les porte-avions USS Yorktown (CV-5) et USS Enterprise (CV-6), l'avion révéla quelques sérieux problèmes. Néanmoins Northrop continua à faire évoluer le BT-1 en remplaçant le moteur original par un Wright-Cyclone. Avec ce nouveau moteur le BT-1 prit la désignation BT-2. En 1939 l'entreprise de Jack Northrop fut absorbée par Douglas et le BT-2 devient le Douglas XSBD-1 Dauntless. Edward Heinemann ayant quitté Northrop continua d'améliorer le Douglas SBD Dauntless en rajoutant notamment des réservoirs supplémentaires (Douglas SBD-2 Dauntless). Cette version fut opérationnelle sur les porte-avions USS Lexington (CV-2) et USS Enterprise. La version Douglas SBD-3 Dauntless comprend une amélioration du blindage pour l'équipage et de nouveaux réservoirs auto-obturants. Une partie des 580 exemplaires du Douglas SBD-3 Dauntless fut commandée par l'Armée de l'Air française, commande annulée suite à l'invasion de la France par l'Allemagne durant la Deuxième Guerre mondiale. Néanmoins, après le début de la libération de la France, les Forces françaises libres utilisèrent une douzaine de Douglas SBD-3 Dauntless en mission d'appui au sol jusqu'à la fin de la guerre. Le Douglas SBD Dauntless est entré dans l'histoire comme le vainqueur de la bataille de Midway. C'est en effet lui qui, après un premier assaut catastrophique mené par les Douglas TBD Devastator, survint au pire moment pour l'escadre japonaise, les chasseurs en cours de ravitaillement encombrant les ponts. Trois des quatre porte-avions japonais furent coulés lors de cet assaut, le tournant de cette bataille qui constitua elle-même le tournant de la guerre sur le théâtre Pacifique .

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/sbd_2.htm

