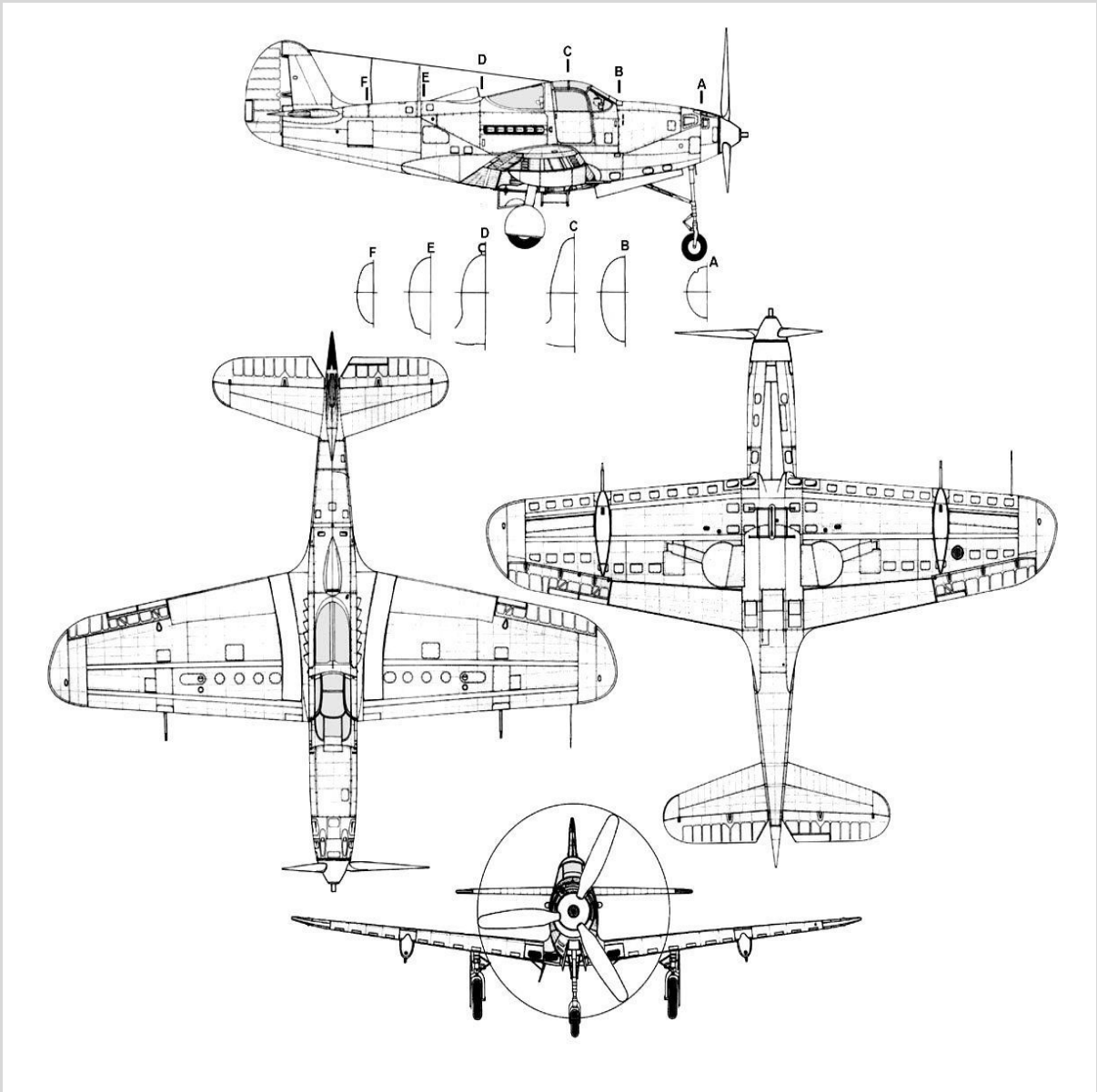


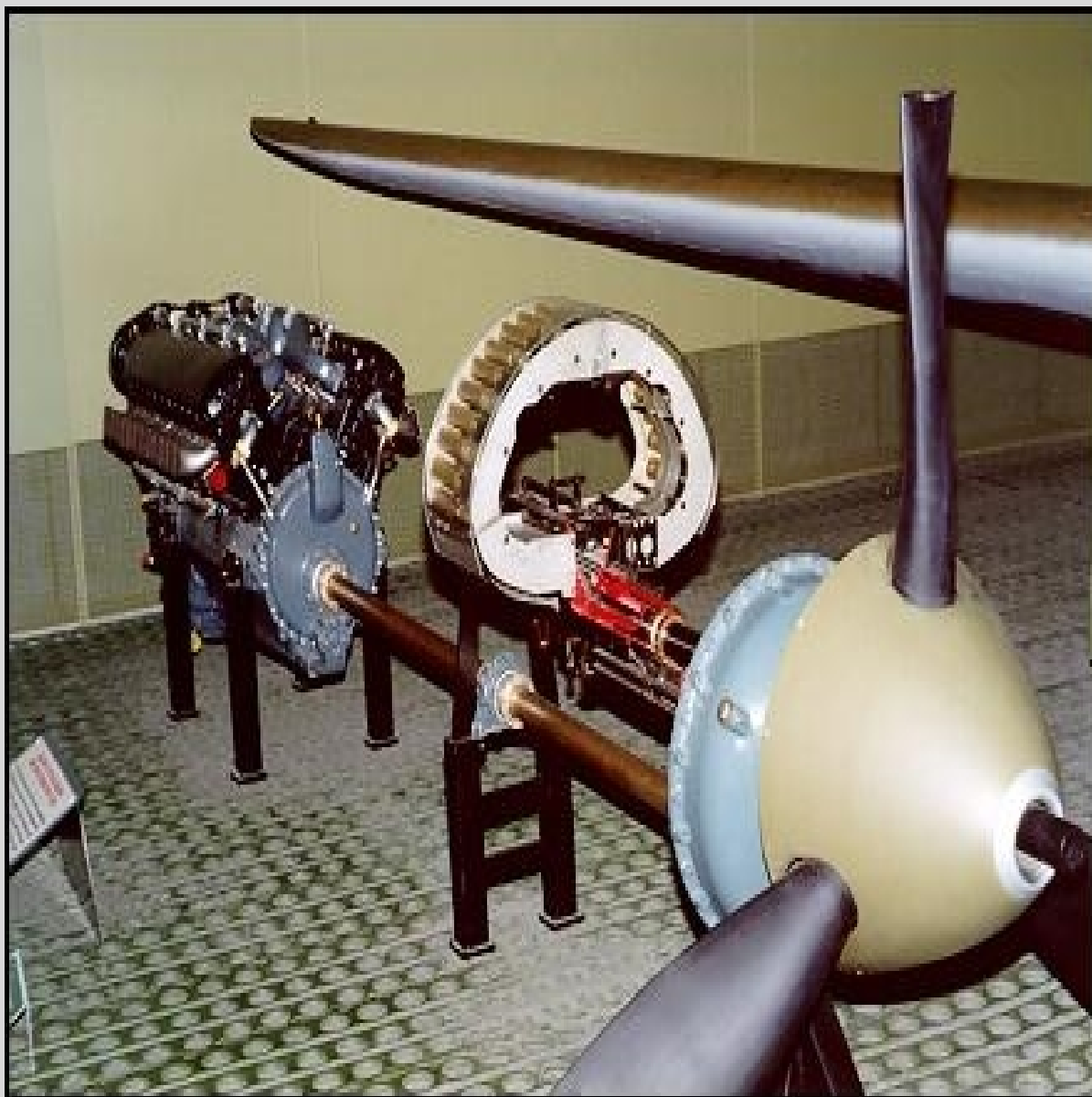
Nom de l'avion : Bell P-39Q Airacobra

Type d'avion : Chasseur monomoteur monoplace

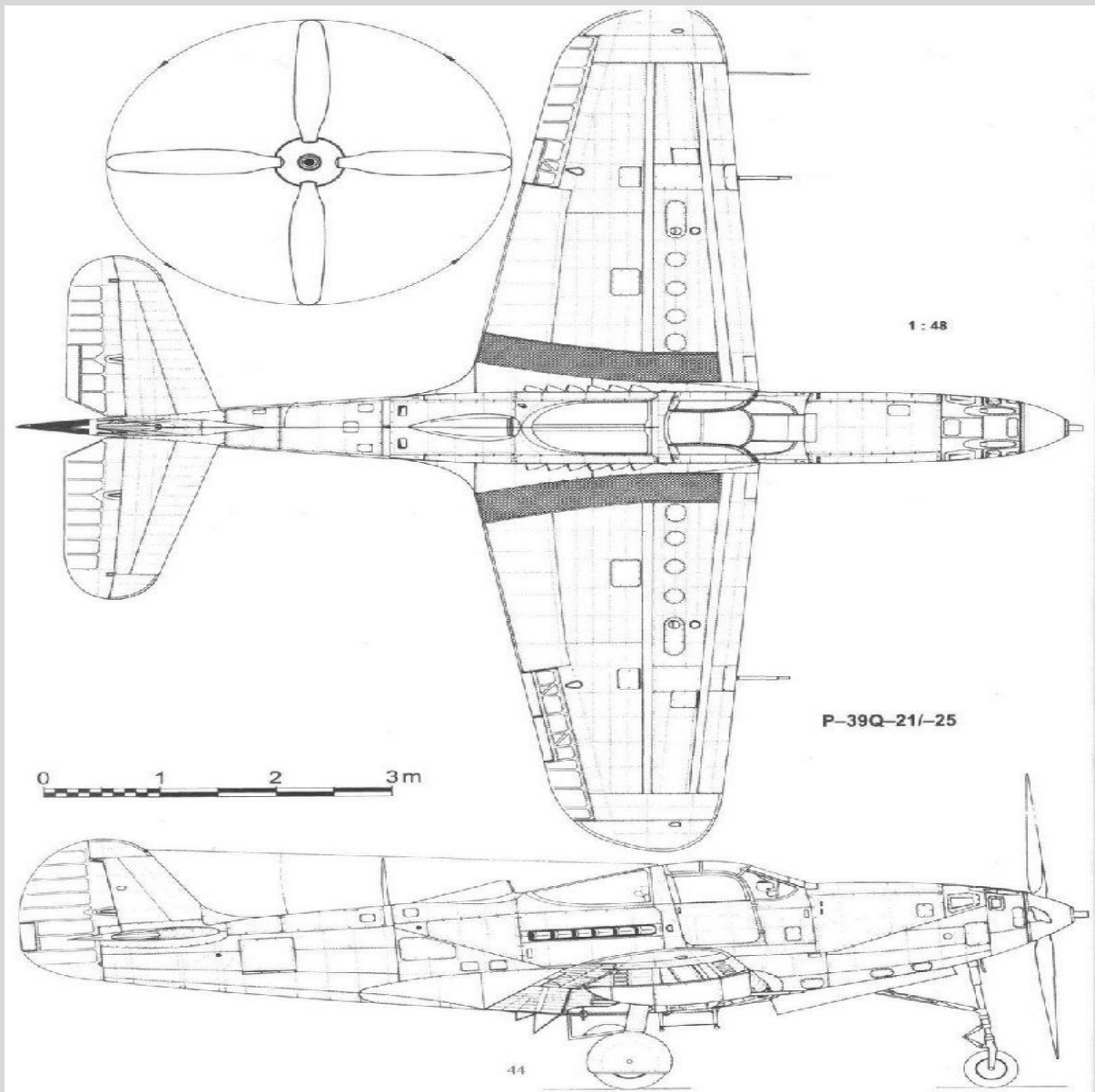


MOTORISATION

Allison V-1710-85



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 de 37 mm
- 2 mitrailleuses de 12,7 mm avec 225 cpa
- 2 bombes de 225 kg sous la voilure



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 620 km/h - 605 km/h

Vitesse croisière= 580 km/h - 405 km/h

Vitesse ascension= 4500 m en 5'

Plafond pratique= 10670 m

Rayon action= 1050 - 2000 km



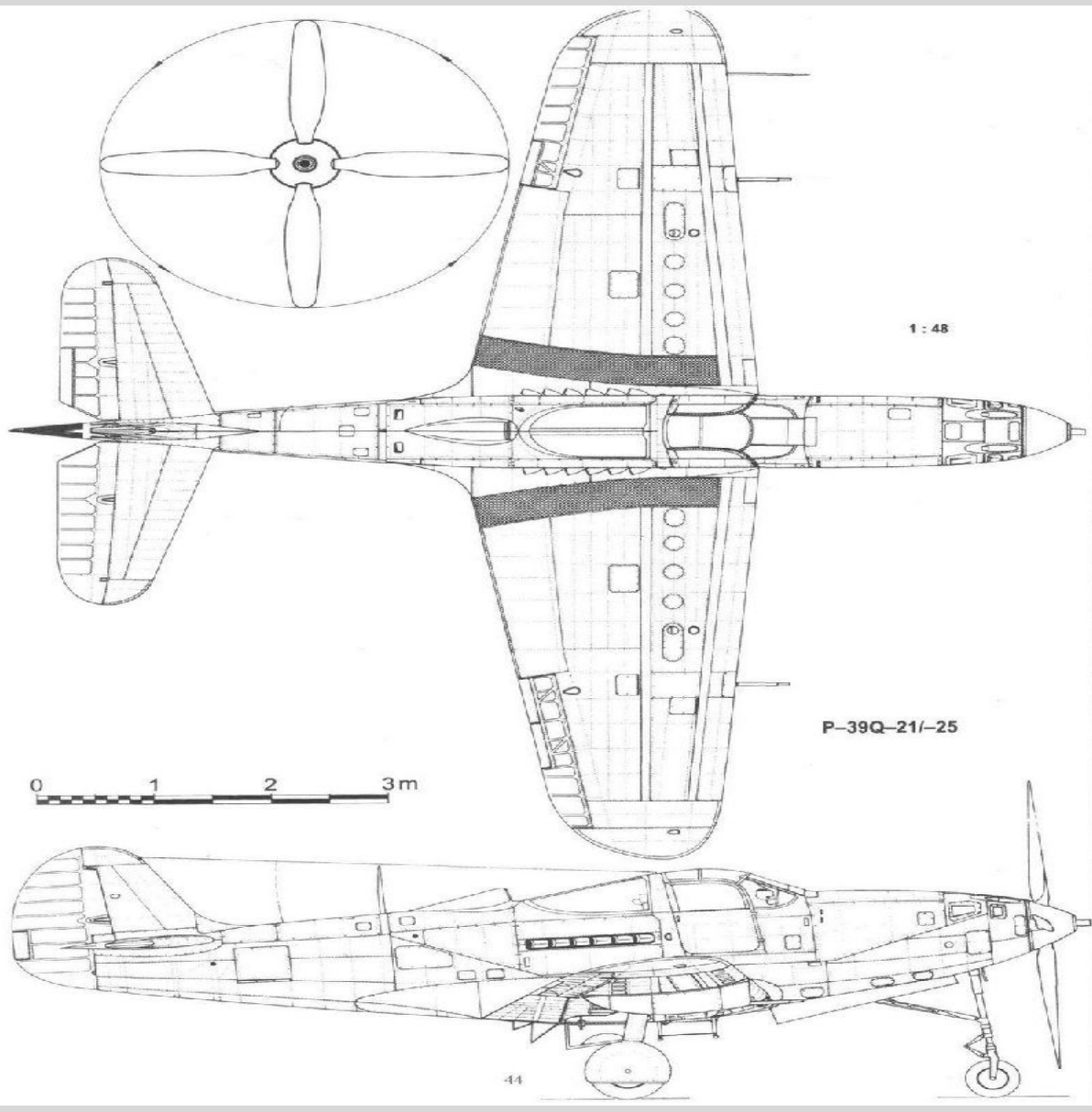
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,35 m	9,20 m	3,60 m	19,80 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2620 kg	3440 kg	3750 kg



1 : 48

P-39Q-21-25

0 1 2 3m

44

HISTOIRE

Le Bell P-39 Airacobra est un chasseur américain de la Seconde Guerre mondiale construit par Bell Aircraft Corporation. Cet avion de conception très moderne (train tricycle) et aux caractéristiques prometteuses sur le papier (verrière panoramique, armement de gros calibre dans l'axe peu courant aux États-Unis, moteur au milieu du fuselage très facilement accessible, entrée dans l'habitacle par une portière d'auto évitant les acrobaties habituelles, enfin bonnes performances générales) se révéla particulièrement décevant par son infériorité manifeste contre les chasseurs ennemis sur tous les fronts où il fut engagé (très vite en appui au sol plutôt qu'en chasseur) : Méditerranée, Pacifique, Russie. Il fut utilisé pendant la Seconde Guerre mondiale avec des résultats médiocres par les Américains dans le Pacifique, puis avec une excellente efficacité par les Français en Afrique du Nord et Italie (pour l'appui au sol et non la chasse) et surtout par les Soviétiques (qui reçurent la majorité de la production) qui appréciaient beaucoup sa puissance de feu en couverture à basse et moyenne altitude (5 000 m) où il savait se montrer particulièrement percutant en attaque au sol ou contre des bombardiers. Les Anglais en avaient commandé pour la RAF qui, en ayant équipé une escadrille, l'envoya contre la Luftwaffe. Les résultats furent tellement mauvais que l'escadrille en question fut immédiatement retirée du combat et rééquipée en Supermarine Spitfire. Les Américains firent une expérience analogue avec les mêmes résultats. Ils ne virent dès lors aucun inconvénient à livrer le gros de la production (car l'important plan industriel de fabrication établi pour le Bell P-39 tournait alors à plein régime) à des alliés moins regardants comme l'URSS, la France puis l'Italie de Badoglio. Doté d'une construction originale (l'entrée dans le cockpit se fait par une porte), son moteur est situé derrière le pilote. Cette configuration offrait de nombreux avantages : - l'espace libéré dans le nez permet un train d'atterrissage tricycle moderne offrant une excellente visibilité au pilote et améliorait la sécurité lors des manœuvres de décollage, atterrissage et roulage au sol (les autres avions de chasse, mis à part le Messerschmitt Me 262, avaient la vue avant totalement masquée, au point que certains devaient se laisser guider par un mécanicien couché sur l'aile lors du roulage au sol...). - l'espace libéré dans le nez permet d'embarquer un armement puissant (canon de 37 mm tirant du milieu de l'hélice) - la position arrière du moteur permet de placer le centre de gravité au milieu de l'appareil offrant ainsi une excellente maniabilité cependant limitée par la tendance à partir en vrille, L'appareil souffrait toutefois d'un manque de puissance à haute altitude car le turbo qui existait sur le prototype n'a pas été installé sur la 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/p_39q.htm

