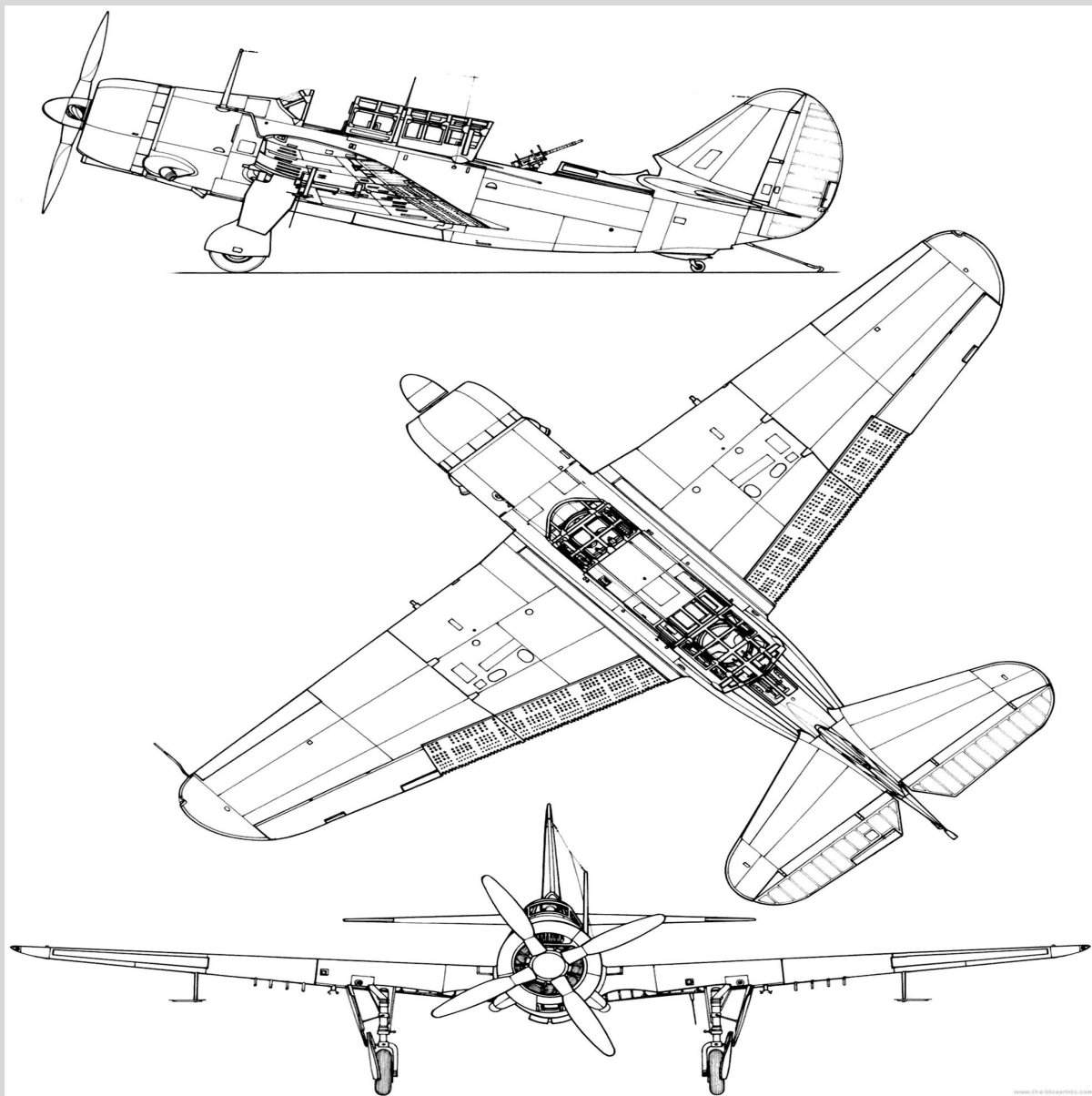


Nom de l'avion : Curtiss SB2C-4 Helldiver

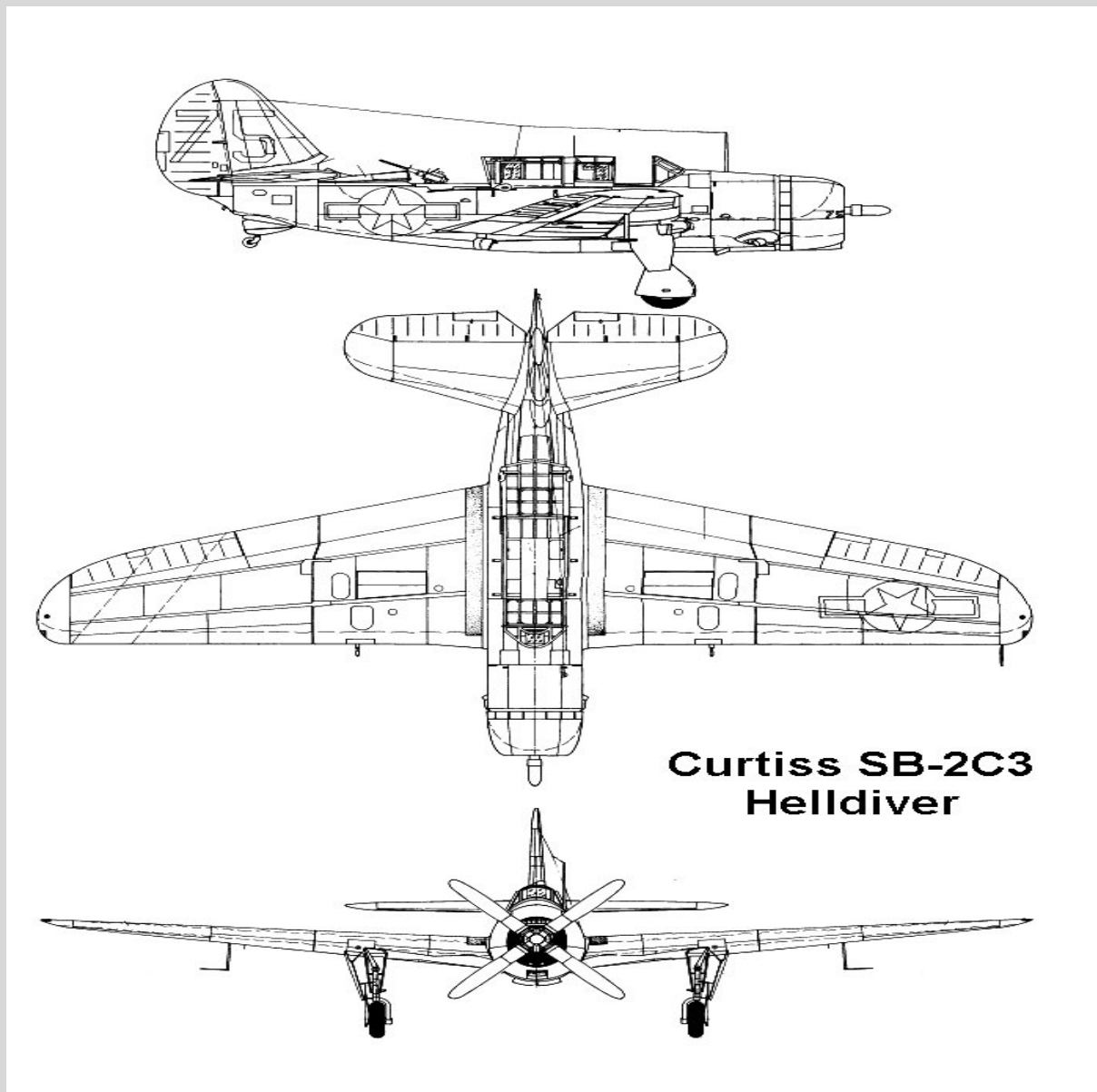
Type d'avion : Appareil embarqué de bombardement et de reconnaissance monomoteur biplace



MOTORISATION

Wright Cyclone R-2600-20

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 canons de 20 mm alaires
2 mitrailleuses de 7,6 mm en poste arrière
910 kg de bombes

PERFORMANCES

Vitesse maximale= 475 km/h à 5090 m
Vitesse croisière= 254 km/h
Plafond pratique= 8870 m

Rayon action= 1875 km

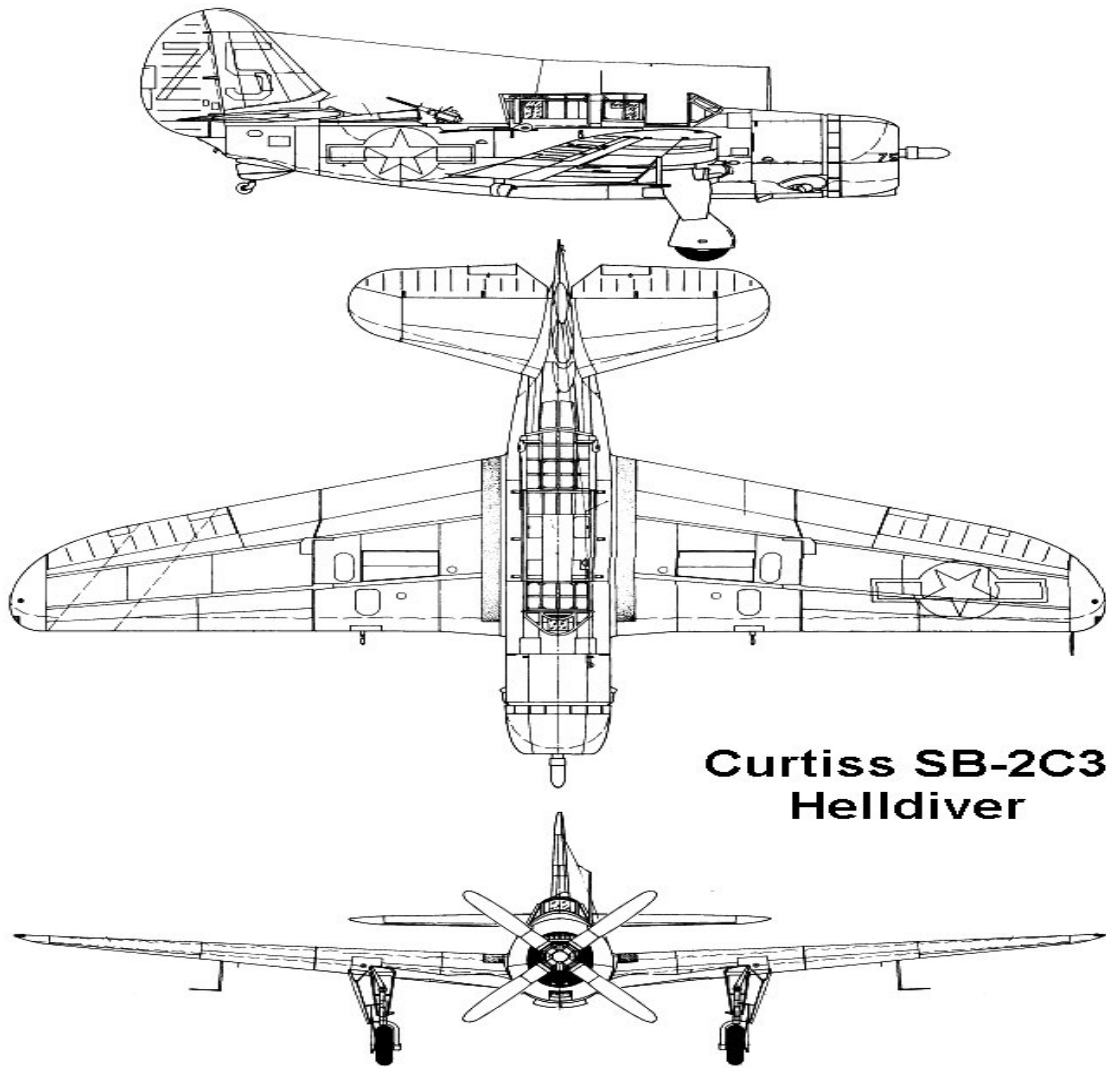
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
15,16 m	11,18 m	4,01 m	39,20 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
4785 kg	0 kg	7535 kg



**Curtiss SB-2C3
Helldiver**

HISTOIRE

Premier vol en décembre 1940, mis en service en décembre 1942. La flotte du pacifique de l'US Navy fit l'acquisition de presque tous les 7 200 qui furent produits. Le Helldiver connut une phase de développement difficile, notamment à cause d'un accident arrivé au prototype et les centaines de modifications réclamées pour adapter l'avion aux exigences de l'armée de terre, la marine et les marines. L'avion qui en résultat fut le meilleur bombardier en piqué de la guerre. Il prit une part importante dans la destruction de la flotte japonaise dans les dernières années de la guerre. Il ne parvint pas à remplacer complètement le Dauntless sur les porte-avions américains car la demande dépassa toujours la production. Il resta en service pendant plusieurs années après la guerre. Histoire L'une des meilleures armes de l'US Navy à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Curtiss SB2C Helldiver, fut créée en 1939 en remplacement du bombardier en piqué biplan Curtiss SBC, alors fabriqué en grande série pour la marine. Mais le SB2C eut un début de carrière si hasardeux et si peu encourageant que le lancement de la production de cet appareil fut longtemps douteux. Arrivée à la conclusion qu'il faudrait renoncer au biplan embarqué, la marine américaine commanda, en mai 1939, deux prototypes de bombardiers en piqué monoplane : le Brewster SB2A Buccaneer et le Curtiss SB2C Helldiver. La conception de ces deux avions était similaire, avec une voilure droite au bord d'attaque et pointue vers l'extrémité, raccordée à un fuselage massif, le tout donnant une impression d'extrême robustesse, qualité particulièrement recherchée pour un bombardier en piqué. Le Buccaneer ne fut pas très réussi, et les 771 exemplaires construits furent employés surtout à des tâches d'entraînement aux États-Unis. La lourde tâche qui consistait à succéder au Douglas Dauntless comme bombardier en piqué numéro un de l'US Navy revint donc au Helldiver dont le prototype, désigné XSB2C-1, fit son premier vol en décembre 1940. L'avion avait déjà été commandé en série le mois précédent, et l'accident du prototype quelques jours seulement après son premier vol ne fit pas revenir la marine sur sa décision. Néanmoins, le programme de fabrication visant à l'emploi opérationnel du Helldiver dut subir 881 modifications imposées à l'équipe responsable de sa création : et en particulier la révision des surfaces verticales, qui durent être notablement augmentées, l'agrandissement des réservoirs de carburants, l'armement, qui passa de deux mitrailleuses de 7,7 mm de capot pour le prototype à quatre mitrailleuses de 12,7 mm dans les ailes. Puis des groupes de la marine s'entraînèrent sur le nouvel appareil, et l'armement fut changé une fois de plus, deux canons de 20 mm venant remplacer les quatre mitrailleuses d'ailes. L'armement défensif à la disposition du mitrailleur arrière, deux armes de 7,7 mm, et la charge offensive, 450 kg de bombes en soute interne, restèrent inchangés. La production des SB2C-1, à quatre mitrailleuses d'ailes, s'éleva à 200 appareils et celle des SB2C-1C, à deux canons, à 778. Malgré la concentration enfin efficace des moyens de production, la première unité en service ne reçut ses avions qu'en décembre 1942. 11 ne fut produit qu'un seul XSB2C-2, version hydravion de SB2C-1, et le modèle suivant, produit en série, au début de 1944, fut le SB2C-3, équipé d'un moteur en étoile R-2600-20 de 1900 chevaux entraînant une hélice quadripale. Le SB2C-4 était propulsé par le même moteur, mais il différait du modèle précédent par la possibilité d'accrocher huit roquettes de 5 pouces (12,7 cm) ou 450 kg supplémentaires de bombes sous les ailes. Une variante du SB2C-4, le SB2C-4E, reçut en outre un radar de recherches. La production des SB2C-3, SB2C-4 et sa version 4E s'éleva, d'après les chiffres du constructeur, respectivement à 1 112 et 2 045 appareils. Le dernier modèle produit en grande série fut le SB2C-5; avec une capacité en carburant accrue, il fut construit à 970 exemplaires, le premier ayant été livré en février 1945. Il ne fut produit que deux exemplaires du XSB2C-6 qui aurait dû sortir en quantités massives : il avait un fuselage plus long et un moteur R-2600-28 plus puissant. La production du Helldiver fut également assurée par deux constructeurs canadiens : Fairchild livra 300 XSBF-1, SBF-1, SBF-3 et SBF-4E et

Canadian Car and Foundry produisit 894 SBW-1, SBW-3, SBW-4, SBW-4E et SBW-5 (le deuxième terme de la désignation indiquant le type d'origine correspondant à cette production). Environ 25 Helldiver construits par Canadian Car and Foundry furent cédés à la Fleet Air Arm qui ne les utilisa pas en opérations. Curtiss construisit aussi environ 900 Helldiver, sous la désignation A-25A, destinés à l'US Army Air Forces, mais ils furent rétrocédés pour la plupart à l'US Marine Corps. Le Helldiver assura dans le courant de 1944 une part sans cesse croissante des bombardements en piqué, jusqu'alors confiés au Douglas SBD Dauntless vieillissant, mais il ne put jamais se substituer à la totalité des anciens appareils en service car la production resta toujours inférieure aux demandes. Néanmoins, le Helldiver joua un rôle déterminant lors des opérations du Pacifique et se révéla une arme redoutable contre ce qui restait alors de la flotte de surface nippone et les diverses garnisons japonaises demeurant dans les îles. Après le largage très précis de ses bombes, le Helldiver pouvait encore causer de grandes destructions avec ses roquettes et ses deux canons. L'efficacité de cet avion fut telle qu'il demeura en service plusieurs années après la fin de la guerre.

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/sb2c_4.htm

