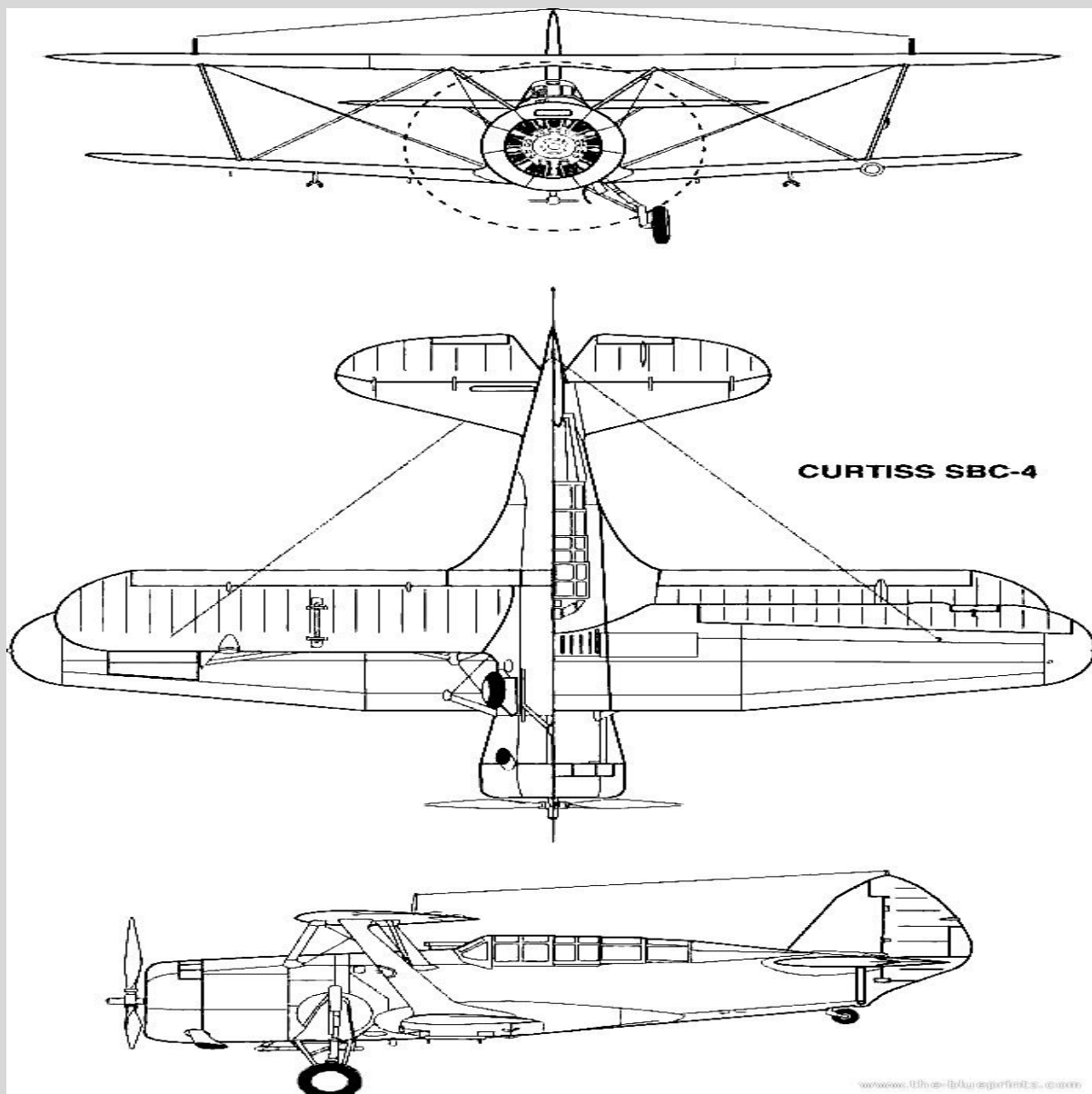


Nom de l'avion : Curtiss SBC-4 Helldiver

Type d'avion : Appareil patrouilleur-bombardier embarqué monomoteur biplace

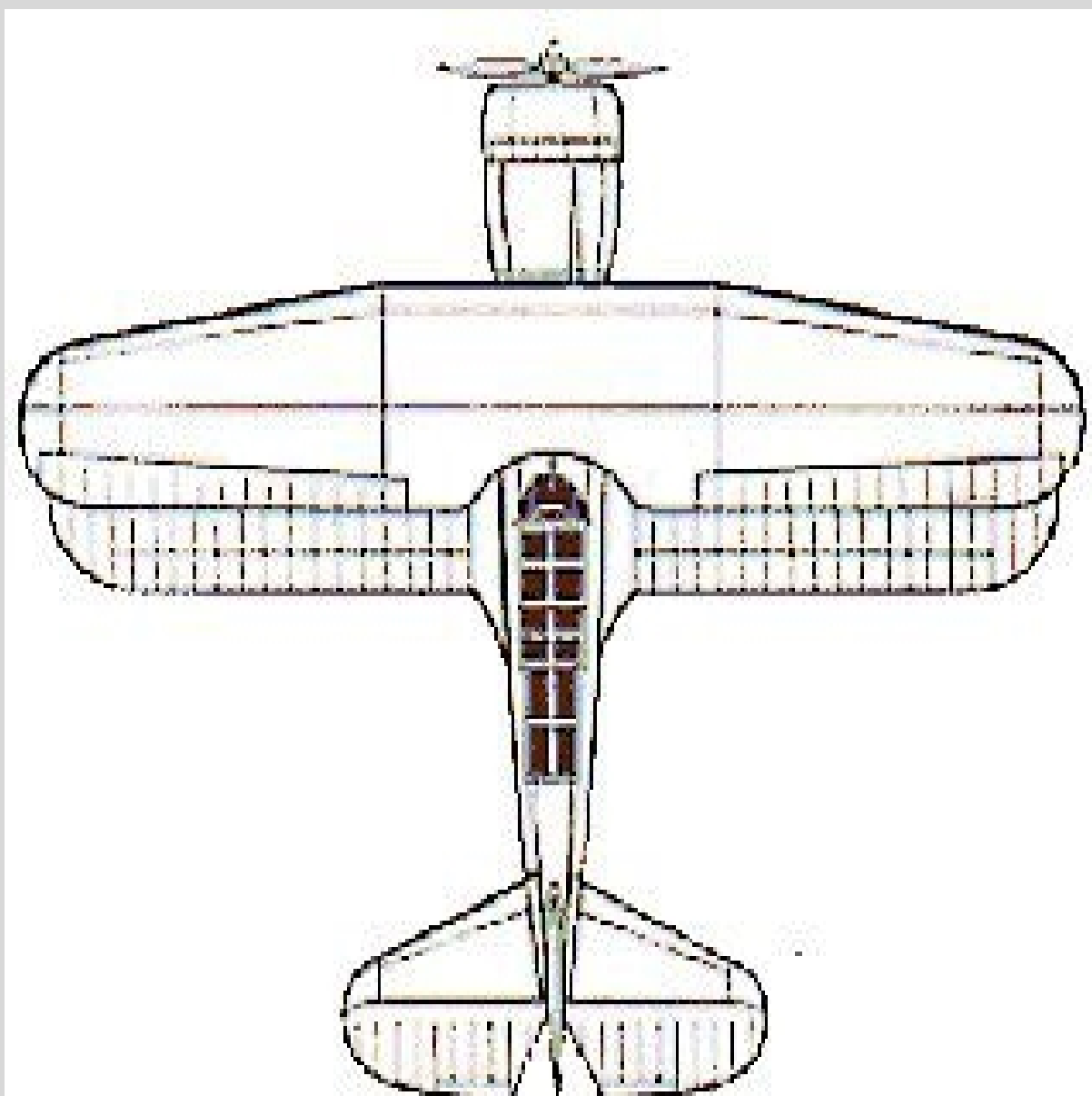


MOTORISATION

Wright Cyclone R-1820-34

Moteur de 12 cylindres en V inversé refroidi par liquide

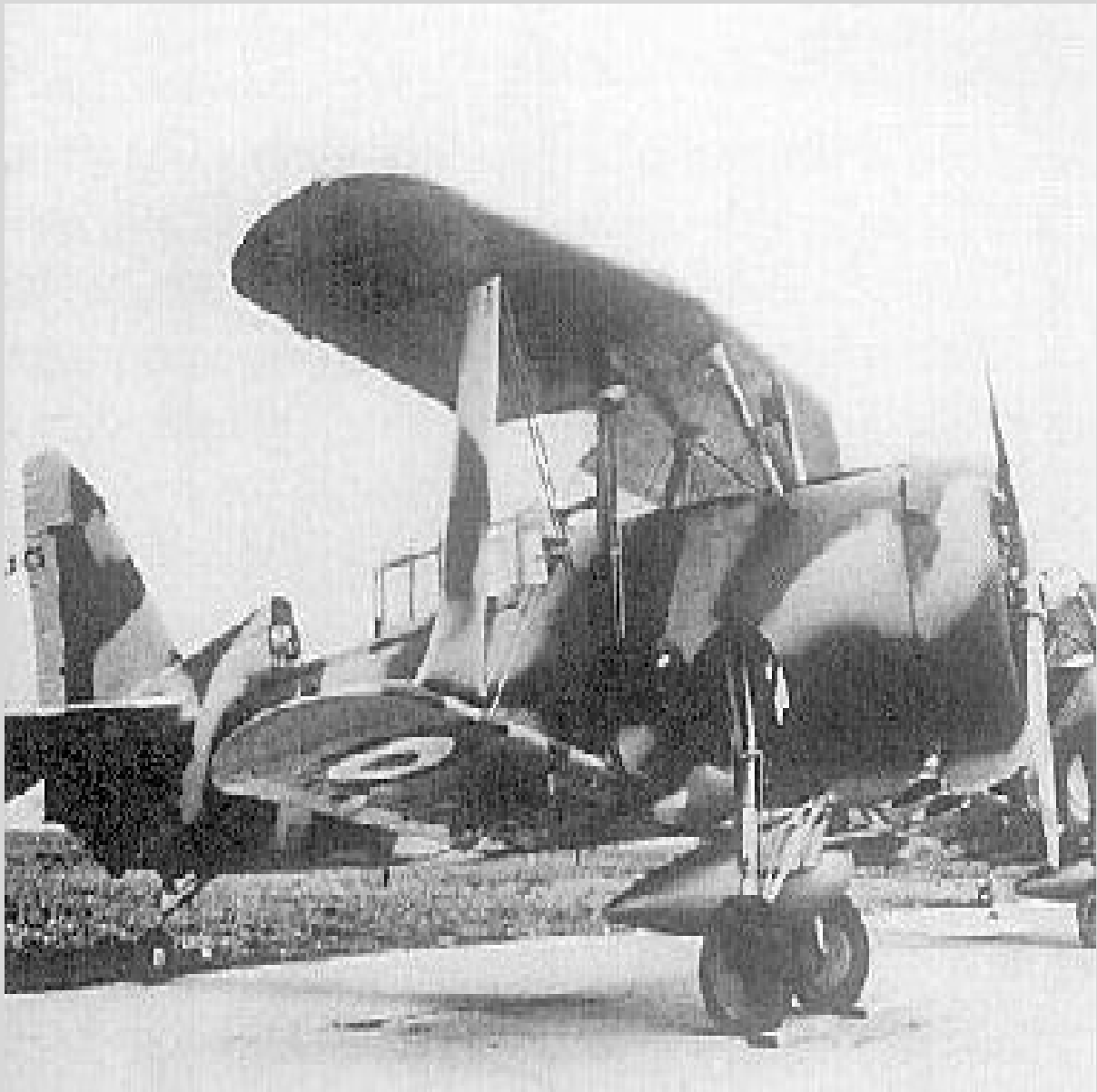
Puissance développée: 1050 ch au décollage, 1100 ch à 3700 m et 2950 ch



ARMEMENT

2 mitrailleuses Browning M1919 de 7,7 mm

445 kg de bombes



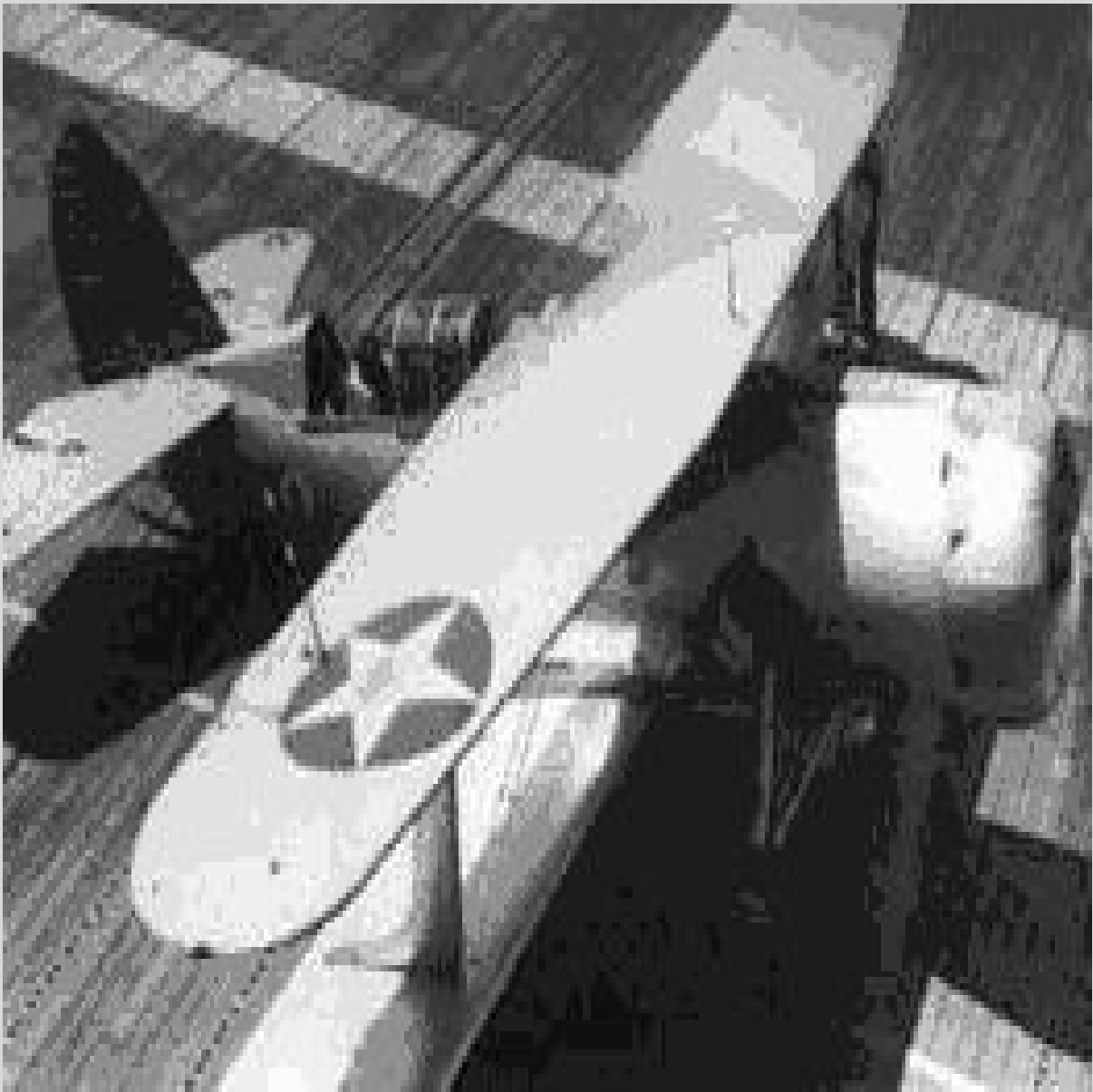
PERFORMANCES

Vitesse maximale= 375 km/h à 4635 m - 380 km/h à 4630 m

Vitesse croisière= 280 km/h

Plafond pratique= 7315 - 8320 m

Rayon action= 650 km avec 227 kg de bombes - 895 km



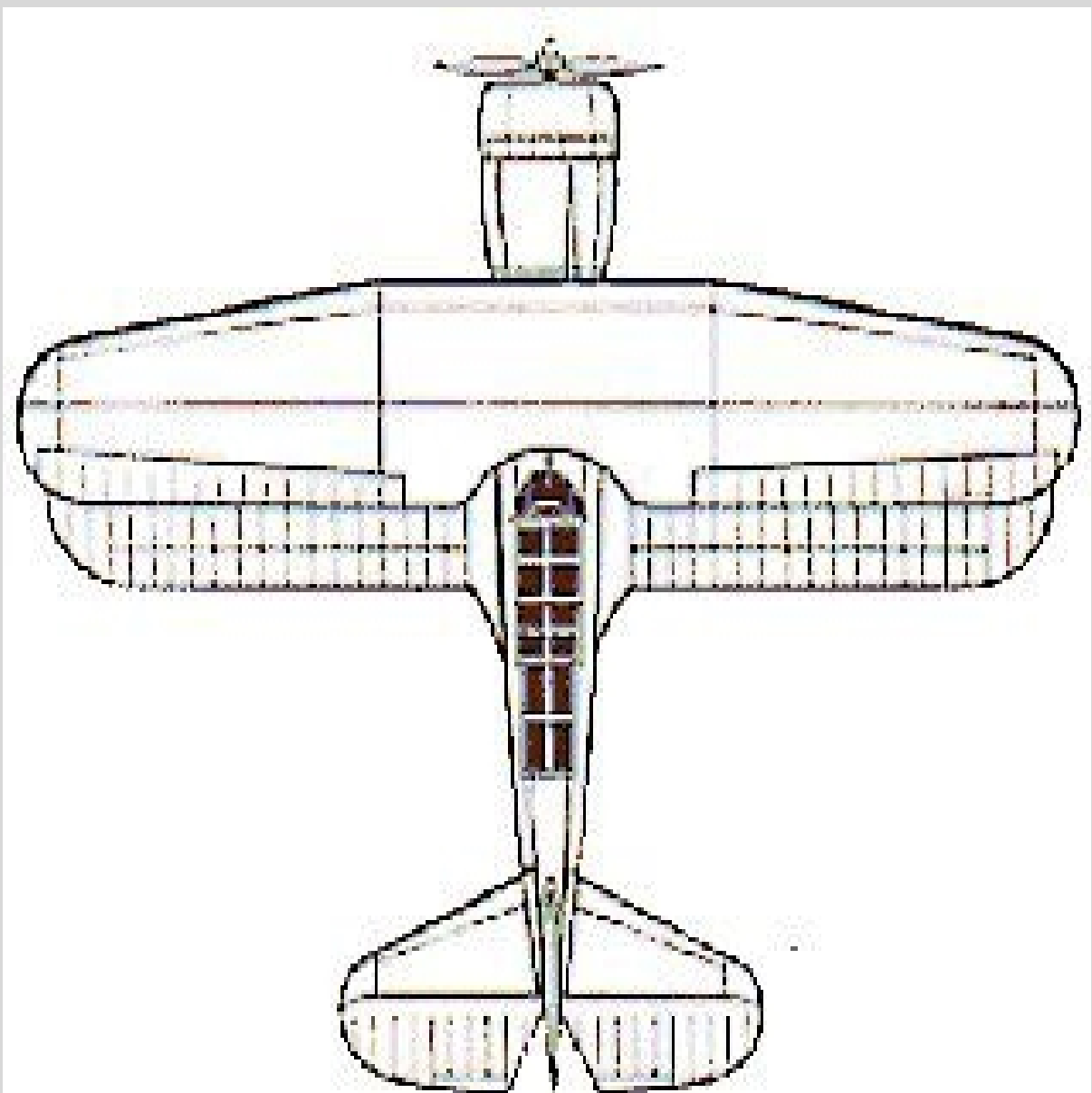
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
10,35 m	8,55 m	3,15 m	29,45 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
2065 kg	3210 kg	3465 kg



HISTOIRE

Souhaitant disposer d'un nouveau chasseur biplace, l'US Navy commanda à Curtiss, en 1932, un prototype portant la dénomination de XF12C-1. Le Curtiss Model 73, qui vola pour la première fois en 1933, était un monoplan biplace à aile parasol et à train escamotable équipé d'un moteur Wright R-1510-92 Whirlwind 14 de 625 ch (466 kW). Lorsque, à la fin de l'année, les responsables décidèrent d'utiliser cet appareil pour des patrouilles maritimes, sa désignation d'origine fut transformée en XS4C-1. L'US Navy ayant encore changé d'idée en janvier 1934, l'appareil devint un patrouilleur-bombardier et reçut un moteur Wright R-1820 Cyclone. Il subit alors des essais intensifs qui montrèrent, au cours d'un vol en piqué effectué en septembre 1934, un défaut dans la structure de l'aile. Le Curtiss SXBC-1, comme il avait été rebaptisé entre-temps, fut sévèrement endommagé. L'aile parasol ayant démontré ses limites pour le bombardement en piqué, un nouveau prototype fut commandé sous la dénomination de XSBC-2 (Model 77), qui présentait une configuration biplane et disposait d'un Wright R-1510-2 Whirlwind 14 de 700 ch (522 kW). Lorsque, en mars 1936, ce moteur fut remplacé par un Pratt & Whitney R-1535-82 Twin Wasp Junior de 700 ch (522 kW), l'avion devint Curtiss XSBC-3. Le modèle de série Curtiss SBC-3 Helldiver (Model 77A), dont l'US Navy acheta quatre-vingt-trois exemplaires le 29 août 1936, était presque identique, les premiers exemplaires étant pris en compte le 17 juillet 1937 par le Squadron VS-5 de l'US Navy. Un Curtiss SBC-3 Helldiver de la dernière tranche servit de prototype à une version améliorée, le Curtiss XSBC-4 (Model 77B), dotée d'un moteur Wright R-1820-22 plus puissant. Après la conclusion d'un premier marché, le 5 janvier 1938, le premier des cent soixante-quatorze Curtiss SBC-4 Helldiver de série destinés à l'US Navy fut livré en mars 1939. En 1940, en raison de la tournure dramatique des événements en Europe, l'US Navy céda cinquante de ses Curtiss SBC-4 Helldiver à la France; ceux-ci arrivèrent trop tard et furent stockés à la Martinique. Cinq furent récupérés par la RAF et expédiés à Little Rissington pour l'instruction au sol, en tant que Curtiss Cleveland. Les cinquante machines manquant à l'US Navy furent remplacées par un nombre équivalent prélevé sur les quatre-vingt-dix avions en cours de construction pour la France. Portant également la dénomination de Curtiss SBC-4 Helldiver, ces avions se caractérisaient par leurs réservoirs auto-obturants; Au moment où les Etats-Unis entrèrent en guerre, ils étaient toujours en service au sein des squadrons VB-8 et VS-8, A bord du Hornet et au sein du Squadron VMO-151 de l'USMC .

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/sbc_4.htm

