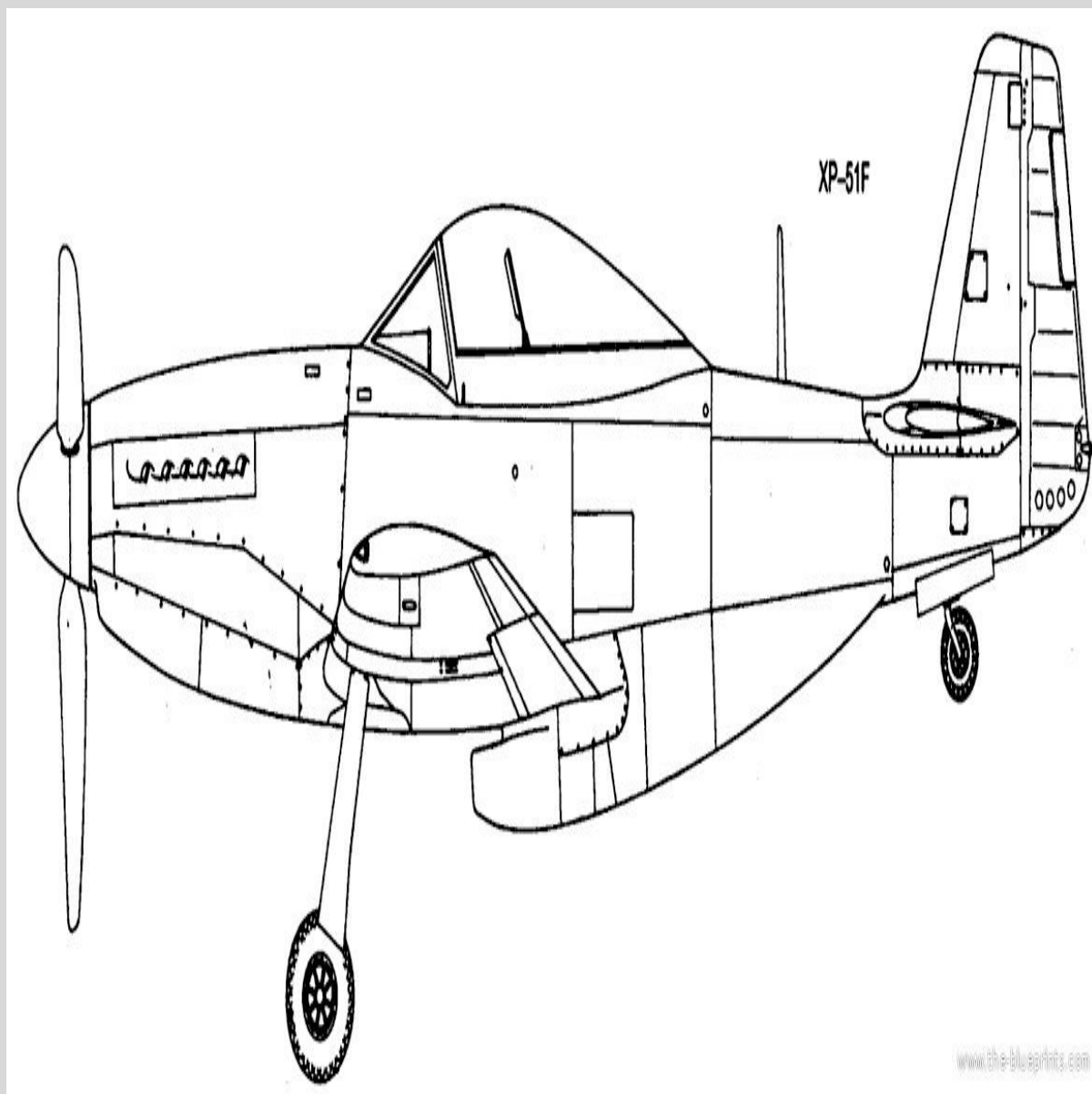


Nom de l'avion : North American XP-51F Mustang

Type d'avion : Chasseur-intercepteur monomoteur monoplace



MOTORISATION

Packard V-1650-7 Merlin

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

4 mitrailleuses Browning MG53-2 de 12,7 mm

PERFORMANCES



DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
-----------	----------	---------	----------------

11,25 m	9,85 m	3,70 m	21,90 m2
---------	--------	--------	----------

MASSES

Vide	Charge	Maximale
0 kg	0 kg	0 kg

HISTOIRE

Peu après l'Anschluss, le Royaume-uni envoya une commission d'achat présidée par Sir Henry Self aux Etat-Unis. Seul le Curtiss P-40 Kittyhawk s'approchait des desideratas de la RAF. Curtiss ayant déjà une charge de travail énorme, Self demanda à North American de produire le Curtiss P-40 Kittyhawk. North American proposa un avion à la fois plus performant et meilleur marché : le NA-73X, conçu par Edgar Schmued. La commission réclama un appareil propulsé par un Allison V-1710, armé de 4 mitrailleuses de 7,7 mm, pour un coût inférieur à 40000 dollars. 320 appareils furent commandés le 24 avril 1940, dont le premier devait être livré en janvier 1941. North American acquit les données des tests en soufflerie du Curtiss P-40 Kittyhawk et surtout du XP-46, et le prototype sortit d'usine en septembre 1940, ce qui est court. Aujourd'hui encore, il existe un débat sur le fait que North American ait pu s'inspirer du XP-46, contrebalancé par l'argument que le NA-73 était déjà prêt dans ses grandes lignes. Quoiqu'il en soit, l'unique prototype vola pour la première fois le 26 octobre 1940. Son fuselage, de construction semi-monocoque et entièrement en aluminium, avait une grande capacité en carburant. Il disposait de 4 mitrailleuses M1919 de 7,62 mm, deux dans les ailes et deux tirant à travers l'hélice. Son aile disposait d'un profil à écoulement laminaire, conçu conjointement avec le NACA. Son radiateur utilisait le principe de l'effet Meredith, réutilisant l'air chaud pour un surcroît de puissance. Pour le reste, le NA-73 réutilisait ce qui se faisait de mieux à son époque, tout en restant simple à produire. La RAF fut donc la première force aérienne à mettre le NA-73 en service. Les 320 NA-73 furent suivis par 300 NA-83 armés de 4 canons HS-404 (dont deux furent rétrocédés à l'USAAC pour évaluation), et tous ces appareils furent appelés Mustang Mk-I par un membre anonyme de la commission d'achat. Ils entrèrent en service en 1941 au sein du 2e squadron de la RAF. Leurs performances au-delà de 4600 mètres d'altitude étaient mauvaises et ils furent cantonnés à la reconnaissance tactique et à l'attaque au sol. Leur première mission de guerre (reconnaissance) eut lieu le 27 juillet 1942 et leur première mission d'attaque au sol le 19 août, lors de l'opération Jubilee (le raid sur Dieppe). La RAF reçut également 93 North American P-51 Mustang (désignés Mustang IA), 50 North American P-51A Mustang A (Mustang II), 308 North American P-51B Mustang et 636 North American P-51C Mustang (Mustang III), 281 North American P-51D Mustang (Mustang IV) et 595 P-51K (Mustang IVA). A partir de 1943, ils servirent essentiellement à détecter les sites de lancement de missiles V-1. Ils furent finalement retirés du service en 1947. L'arrivée des North American P-51 Mustang américains changea considérablement la donne sur le théâtre européen. Leurs performances, en tant qu'escorteurs à long rayon d'action, permit de prendre le pas sur la Luftwaffe, en plus de la supériorité numérique et d'un entraînement plus efficace. Ils permirent largement de détruire la Luftwaffe et de rendre les raids de jour moins dangereux. En revanche, son rôle dans le Pacifique fut réduit. L'Europe était prioritaire et le Lockheed P-38 Lightning

bimoteur plus sécurisant. Il fut engagé fin 1944, pour escorter les Boeing B-29 Superforteresse au-dessus du Japon à partir d'Iwo Jima. Lors de la Seconde Guerre Mondiale, il fut utilisé par l'Afrique du Sud (Mustang III et IV de 1944 à 1953), l'Australie (84 North American P-51K Mustang, 100 CA-17 Mustang 20 et 120 CA-18 (North American P-51D Mustang construits sous licence) furent utilisés de novembre 1944 à 1960), le Canada (5 squadrons en service à partir de 1942, 150 North American P-51D Mustang après guerre : ils furent utilisés jusqu'en 1956), la Chine républicaine (North American P-51C Mustang et North American P-51D Mustang début 1945), la France (F-6C et D de fin 1944 au début des années 1950), l'Union soviétique (10 Mustang I furent reçus, mais furent jugés inférieurs aux avions russes et relégués à l'entraînement). La Luftwaffe captura plusieurs North American P-51 Mustang (B, C et 3 P-51D), qui furent évalués au sein du Rosarius Staffel, surnommé "Cirque Rosarius". Le Japon captura un North American P-51C Mustang en 1945. La Suède interna 2 North American P-51B Mustang et 2 North American P-51D Mustang lors de la guerre. 161 North American P-51D Mustang (désignés J-26) furent reçus à partir de 1945. 12 furent modifiés en S-26 de reconnaissance et survolèrent l'URSS. Ils furent remplacés au début des années 1950. La Suisse interna aussi des North American P-51 Mustang. Elle acheta 130 North American P-51 Mustang qui servirent jusqu'en 1958. Après la guerre, il fut vendu à la Bolivie (7 North American P-51D Mustang et 2 North American TF-51 Mustang), à la Chine (des North American P-51 Mustang capturés), à la Corée du Sud (10 North American P-51D Mustang), au Costa Rica (4 North American P-51D Mustang de 1955 à 1964), à Cuba (3 North American P-51D Mustang acquis illégalement en novembre 1958, qui participèrent à la révolution et furent rapidement cloués au sol faute de pièces détachées), au Guatemala (30 North American P-51D Mustang de 1954 au début des années 1970), à Haïti (4 North American P-51D Mustang de 1950 à 1974), à l'Indonésie (North American P-51D Mustang utilisés lors de la guerre contre le Commonwealth, au début des années 1960, et retirés du service en 1974), à Israël (vendus illégalement en 1948, ils servirent pendant la crise de Suez à couper des fils avec leur hélice), à l'Italie (173 North American P-51D Mustang de 1947 à 1958), au Nicaragua (56 North American P-51D Mustang et 2 North American TF-51 Mustang de 1954 à 1964), à la Nouvelle-Zélande (30 North American P-51D Mustang furent reçus en août 1945, mais ne furent assemblés qu'en 1951: ils restèrent en service jusqu'en 1957), aux Pays-Bas (40 North American P-51D Mustang en service au sein de la ML-KNIL), aux Philippines (103 North American P-51D Mustang, qui servirent contre les rebelles, notamment communistes, jusque dans les années 1980), à la République Dominicaine (au moins 50 North American P-51D Mustang de 1948 à 1984), au Salvador (au moins 7 North American P-51D Mustang: ils participèrent au dernier combat entre chasseurs à hélice, en 1969, où l'un d'eux fut abattu par un F4U-5), à la Somalie (8 North American P-51D Mustang), à l'Uruguay (25 North American P-51D Mustang de 1950 à 1960). Il fut également utilisé dans des patrouilles acrobatiques, comme les Black Eagle sud-coréens jusqu'en 1954, ou les Blue Diamonds philippins à partir de 1953. Il fut sans conteste le meilleur chasseur américain terrestre du conflit, et resta tout-à-fait comparable au Supermarine Spitfire, au Messerschmitt Me 109 ou Focke-Wulf Fw-190 dans leurs dernières versions. 16766 exemplaires furent construits. Il remporta 4950 victoires, ce qui en fait le second du Grumman F6F Hellcat. Il fut de nouveau engagé lors de la guerre de Corée. Remplacé dans le rôle de chasseur par le F-86, il servit aux missions d'attaque au sol. Il fut utilisé jusqu'en 1984 par certaines forces aériennes. L'USAF le retira du service en 1956. Il resta longtemps en service après la guerre, et fut employé par plus de 55 pays. Il faut dire que les pays qui avaient signé le Traité interaméricain d'assistance réciproque (Amérique latine, donc) purent recevoir des centaines d'exemplaires au prix faramineux d'un dollar pièce. Bon nombre de North American P-51 Mustang furent mis sur le marché civil après la guerre, souvent pour participer à des courses. Un grand nombre a survécu et est en état de vol.

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/xp_51f.htm

