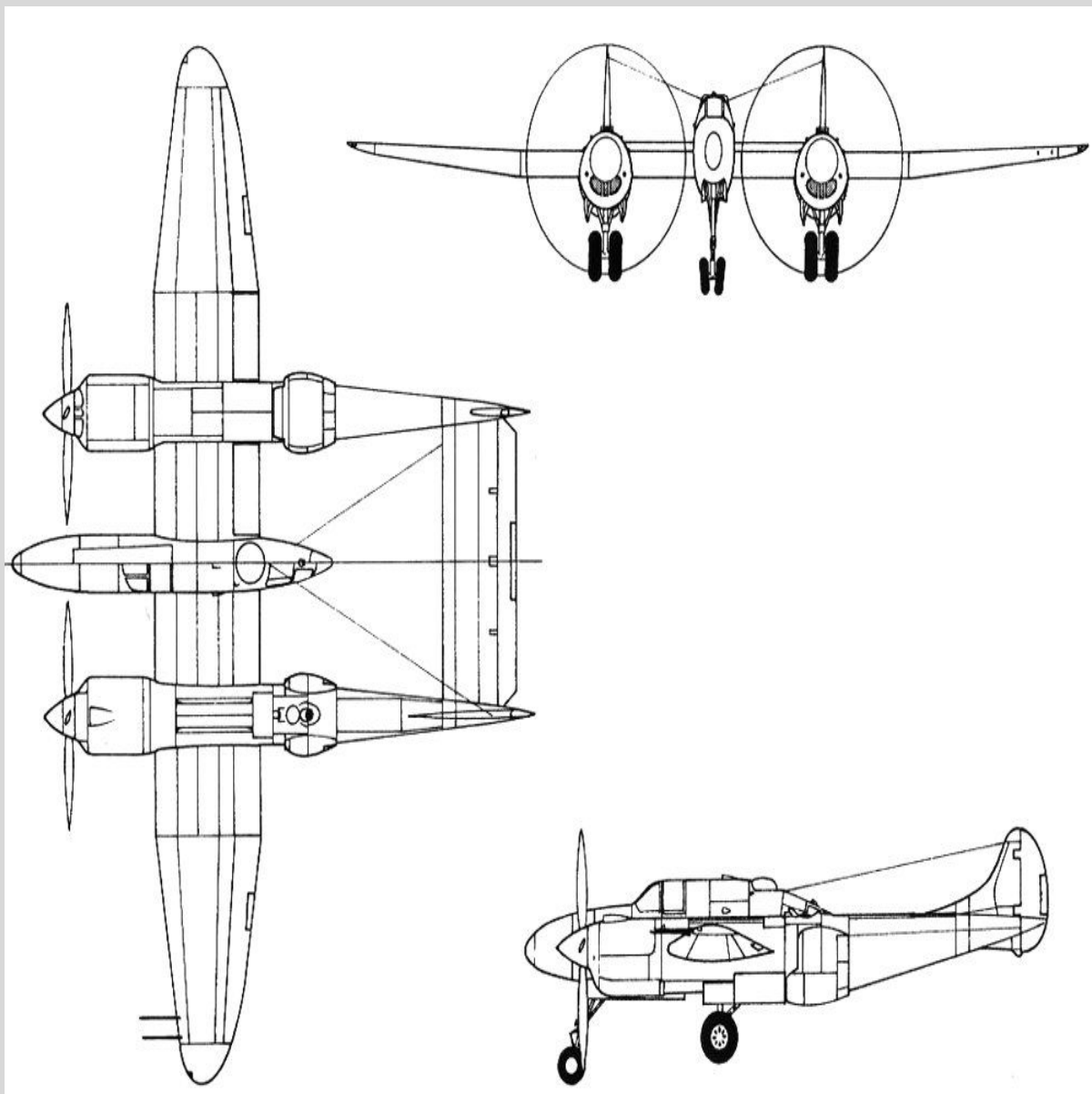


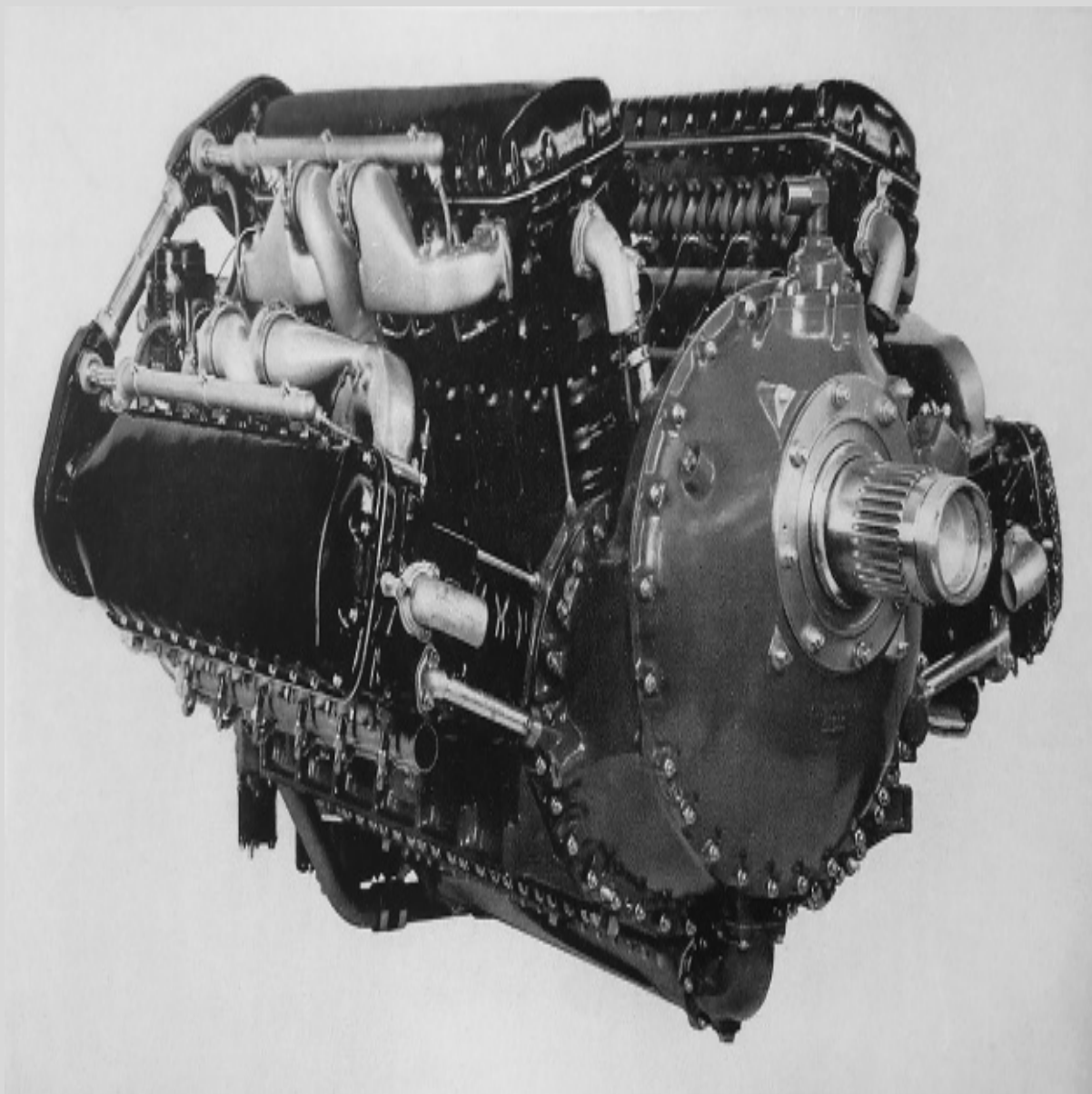
Nom de l'avion : Lockheed XP-58

Type d'avion : Chasseur-intercepteur bimoteur monoplace

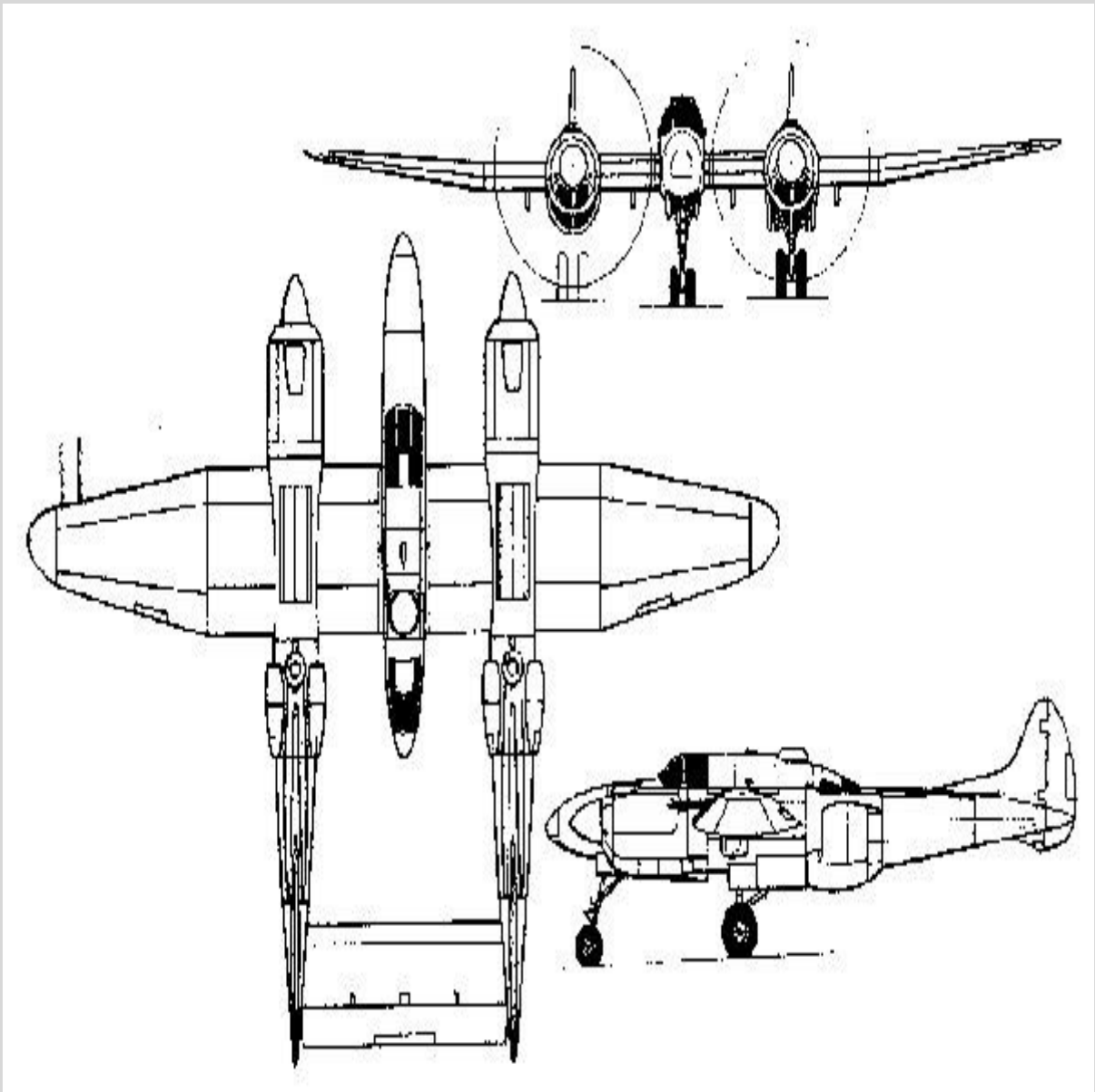


MOTORISATION

Allison V-3420-11/13



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 canons de 37 mm avec 250 coups ou 1 canon de 75 mm avec 20 coups

4 mitrailleuses de 12,7 mm en 2 tourelles mobiles télécommandées ou 2 mitrailleuses de 12,7 mm nasales avec 300 coups



PERFORMANCES

Vitesse maximale= 700 km/h à 7620 m

Vitesse croisière= 440 km/h à 7620 m

Vitesse ascension= 13,50 m/s

Plafond pratique= 11705 m



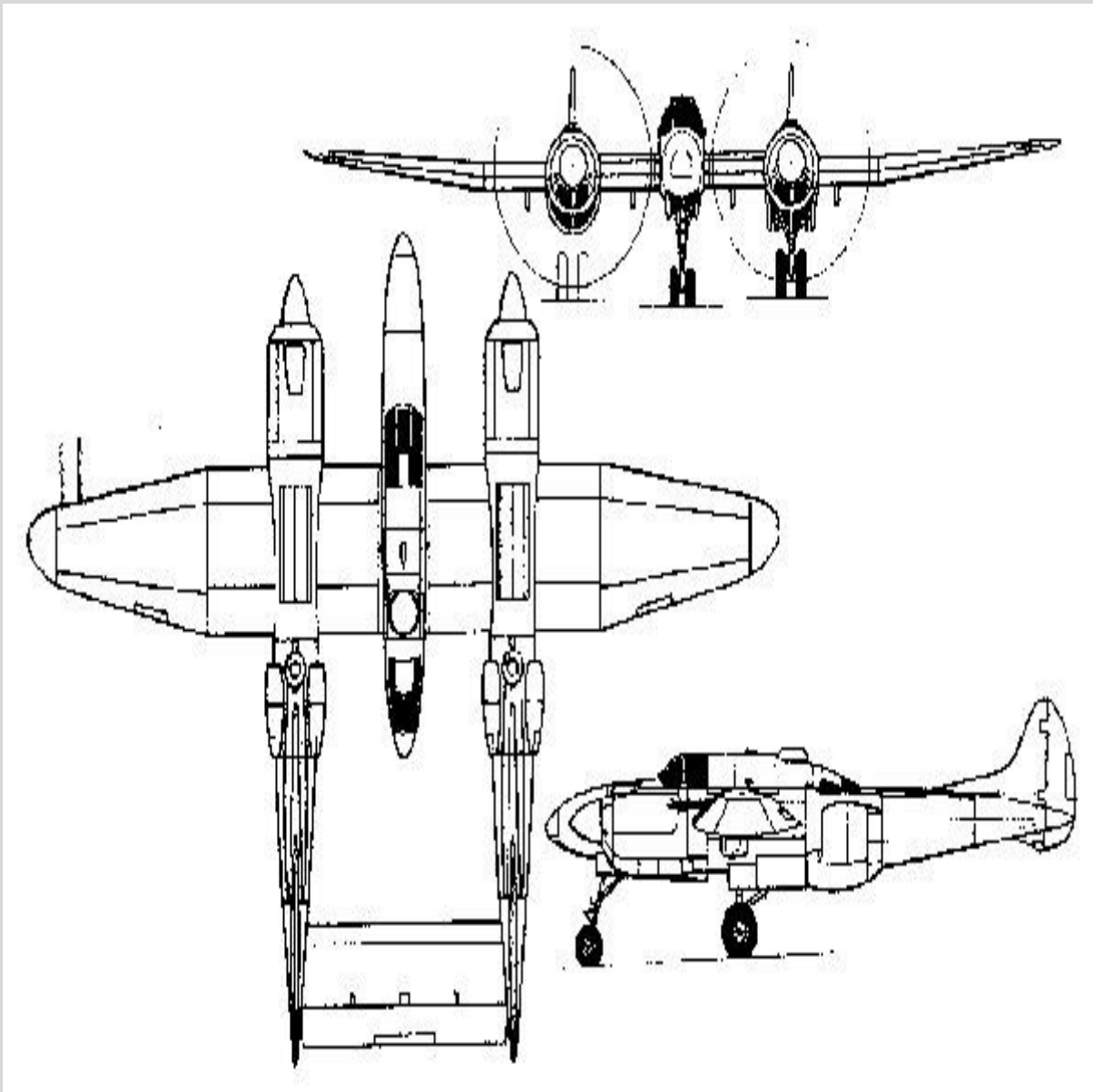
DIMENSIONS

Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
21,35 m	15,05 m	4,85 m	55,75 m ²



MASSES

Vide	Charge	Maximale
14345 kg	17775 kg	0 kg



HISTOIRE

Le 12 Avril 1940 la société Lockheed proposa sur ses fonds propres à l'USAAF une version d'escorte de formation de bombardier du Lockheed P-38 Lightning. Décliné en deux versions, une monoplace ou une biplace avec un canon de 20 mm et quatre mitrailleuses de 12,7 mm ainsi que des mitrailleuses de 12,7 mm orientable situés sur chaque dérive. L'appareil devait être équipé de deux moteurs Continental IV-1440. En Juillet 1940 Lockheed décide de motoriser l'appareil avec deux P&W XH-2600 et de ne développer que la version biplace, le programme prend alors la désignation de Lockheed XP-58. Trois mois plus tard, P&W stoppe le développement du XH-2600 obligea Lockheed a sélectionné un nouveau moteur, l'avionneur porte son choix sur le P&W R-2800 en version suralimenté, malheureusement les performances ne sont pas à la hauteur des besoins d'un chasseur d'escorte. Lockheed doit donc trouver un autre moteur, le choix est fait avec les Wright R-2160 Tornado de 2350 cv, avec cette motorisation Lockheed décide de revoir l'armement et de monter uniquement deux tourelles électriques de 12,7mm en affut double, une dorsale et une ventrale. En Août 1941 l'USAAF exige que l'appareil soit équipé d'une cabine pressurisé, ce qui ajoute du poids à l'appareil et altère ses performances, de plus en alors que l'accord est donné pour la construction d'un second prototype, Wright annonce qu'il ne pourra pas fournir de R-2160 supplémentaire avant le printemps 1943. Alors que l'appareil est en plein développement, l'USAAF exige qu'il soit converti en appareil d'assaut et équipé avec un canon de 75mm, ce programme sera annulé avec l'arrivée en évaluation du Beechcraft XA-38 Grizzly. Le Lockheed XP-58 redevenant un chasseur d'escorte lourd l'USAAF demande cependant le maintien de l'armement lourd de nez, à savoir le canon de 75 mm , mais le programme accuse désormais beaucoup de retard. Les problèmes avec les moteurs R-2160 ne s'arrangeant pas, Lockheed change à nouveau la motorisation et installe des Allison V-3420. Le 6 Juin 1944, le Lockheed XP-58 effectue enfin son premier vol. L'appareil rencontre de nombreux problèmes avec ses moteurs suralimentés et après vingt-cinq vols, durant lesquels il n'est toujours pas équipé de sa cabine pressurisée et de son armement, le programme est stoppé le 22 Octobre 1944 alors que les pannes moteur continuent de se succéder .

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_58.htm

