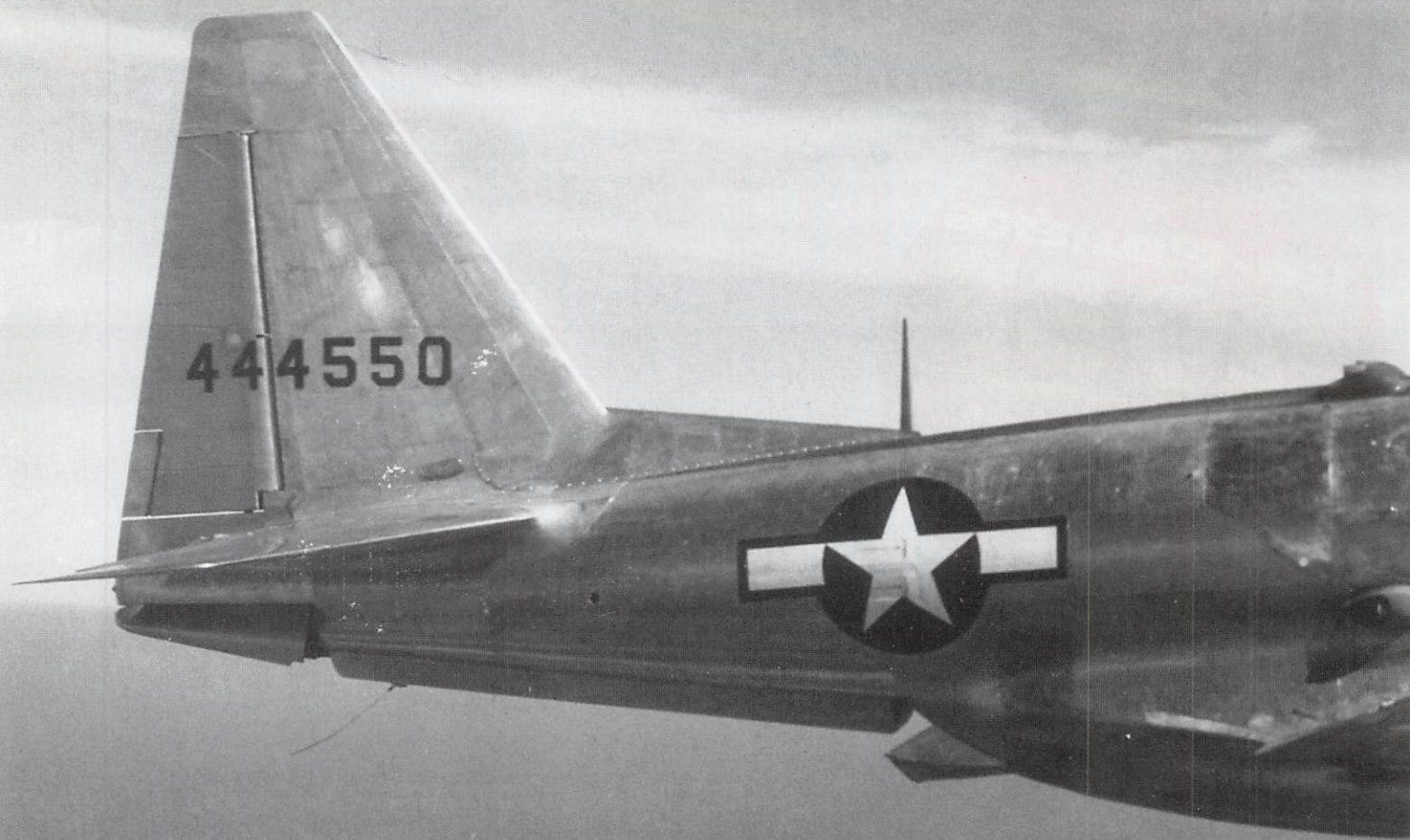


# Le Fisher XP-75



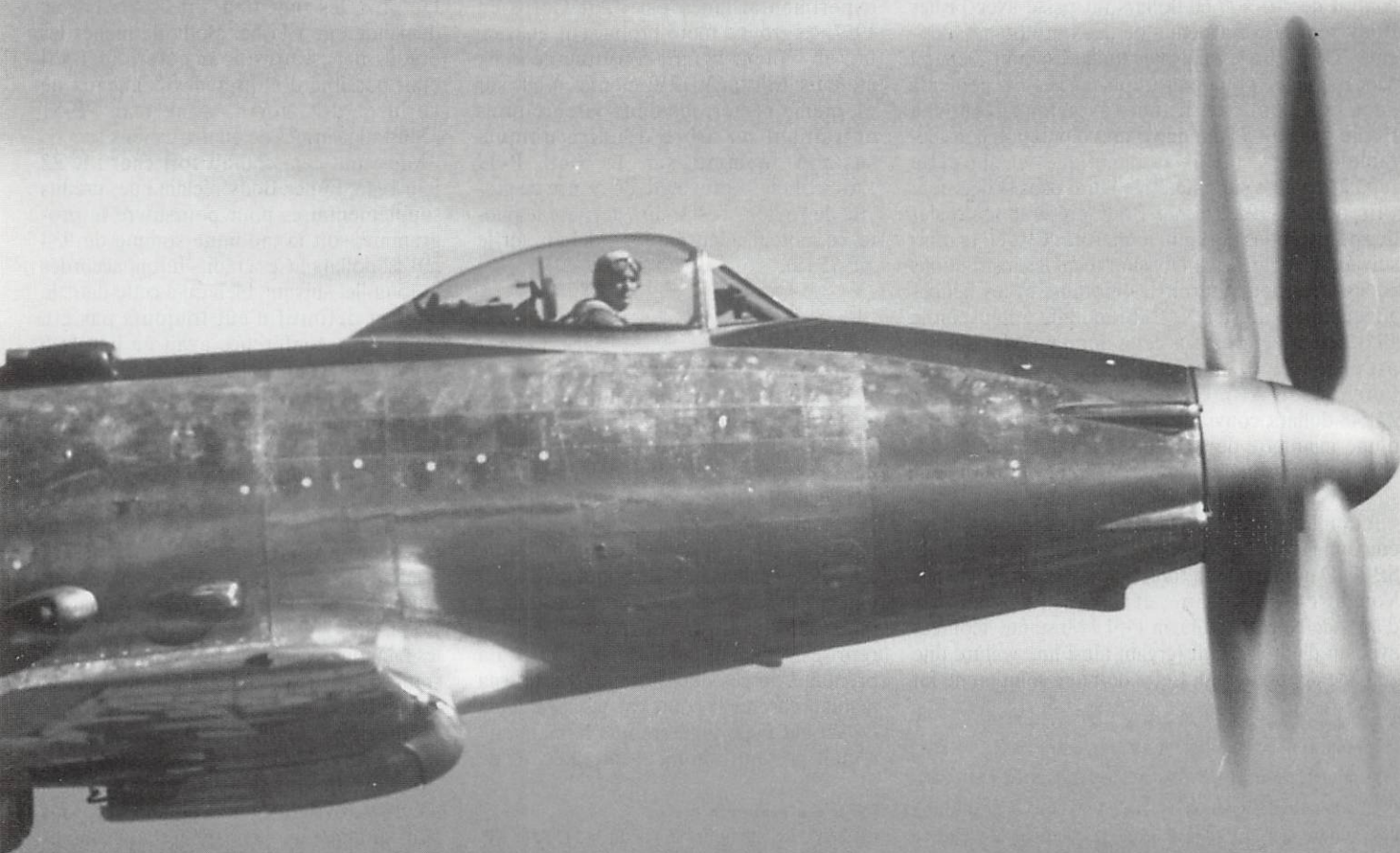
## L'idée avait semb

*En période de guerre, les belligérants font souvent feu de tout bois, surtout lorsqu'ils se trouvent dans une situation critique. En ce domaine, les programmes allemands de la dernière chance sont bien connus. Moins connus sont certains programmes américains, comme le chasseur Fisher Body P-75 «Eagle».*

*Ce programme dévora près de 10 millions de dollars en l'espace de quelques mois. Tout cela pour donner naissance à ... un fer à repasser !*

**D**ès les premiers mois de la Deuxième Guerre mondiale, le centre technique de Wright Field, dans l'Ohio, devint le berceau des matériels destinés à l'US Army Air Force. C'est là qu'au cours de multiples réunions, se faisaient et se défaisaient les programmes aéronautiques. C'est là que les constructeurs présentaient leurs projets. C'est là, surtout, que se prenaient les grandes décisions engageant l'industrie aéronautique du pays. Le jeudi 10 septembre 1942 (1), au cours de l'une de ces réunions, les responsables d'une entreprise peu connue — pour ne pas dire inconnue — présentèrent un projet (2) qui

# «EAGLE»



## lé géniale

Le second «Eagle» de série ou P-75A-1-GC. La tête du pilote donne une assez bonne idée de la taille de l'appareil. Toujours dans l'espoir d'améliorer une stabilité problématique, une quille a été ajoutée sous l'arrière du fuselage. Collection P.M. Bowers

ne manquait pas d'être séduisant... du moins sur le papier. Cette entreprise était Fisher Body, une filiale de General Motors, implantée à Cleveland, et qui jusqu'à lors s'était chargée de produire des sous-ensembles

(1) La veille, 9 septembre, le Général Arnold avait soumis au chef d'état-major de l'USAAF son plan AWPD-42 précisant le nombre d'avions nécessaires pour obtenir la supériorité aérienne. Ce plan prévoyait, entre autres, l'expansion de la 8<sup>th</sup> Air Force en Grande-Bretagne et contenait une première ébauche de l'offensive de bombardement combinée (CBO ou Combined Bomber Offensive).

(2) Cet article a pour source principale le rapport final consacré à l'acquisition, l'inspection, les essais et la réception des avions General Motors / Fisher Body Division XP-75, daté du 26 juin 1946 (AAF Technical Report n°5505).

pour les B-25 «Mitchell» assemblés dans son usine de Kansas City par North American. Mais, si cette entreprise n'était pas connue, l'ingénieur qui présidait à sa destinée n'était pas un débutant. Il s'appela Donovan Reese Berlin. On lui devait la conception d'avions aussi célèbres que le Northrop A 17, le Curtiss P-36 et le Curtiss P-40 (3).

Dans le Pacifique, à cette époque, l'aviation américaine était loin d'avoir acquis la maîtrise de l'air et l'un des principaux problèmes auxquels elle se trouvait confrontée était d'intercepter à temps ses assaillants. C'est pourquoi, dès février 1942, l'USAAF avait rédigé le cahier des charges (4) d'un chasseur capable de monter à plus de 5 500 pieds par minute, de voler à plus de 700 km/h à 6 000 m, et de franchir au moins

4 000 km d'une seule traite. L'avant-projet présenté par Fisher Body ne pouvait qu'intéresser les militaires pris par le temps et ardents partisans de la standardisation. En fait, il s'agissait de concevoir dans un délai très court un chasseur ayant une vitesse de montée exceptionnelle. Pour ce faire, il était prévu d'utiliser un certain nombre de sous-ensembles en provenance d'avions d'ores et déjà en production (ailes, empennage, train d'atterrissage, etc.) ainsi que le moteur refroidi par liquide le plus puissant possible.

Le lendemain même, cet avant-projet fut présenté au général Oliver P. Echols, Chef d'état-major adjoint pour le Matériel, la Maintenance et les

(3) Fana de l'Aviation n°317 & 318. Berlin avait quitté Curtiss en avril 1942.

(4) Chez les Américains, le cahier des charges initial porte le nom de Request For Proposal, ou RFP.

► Livraisons (Matériel, Maintenance, & Distribution, ou MM&D). Compte tenu de l'accueil favorable que reçut le-dit projet, le 24 septembre, Fisher adressa officiellement à l'USAAF un rapport qui tenait compte d'un certain nombre de remarques (5), et envoya le 7 octobre un premier chiffrage du projet. Trois jours plus tard, sans plus attendre, un pré-contrat de 407 877,60 dollars fut passé avec Fisher Body pour la construction de deux prototypes, désignés XP-75 (6). C'était plus qu'en espérait General Motors, mais, pour bien replacer ces événements dans leur contexte, il faut savoir que Donovan Berlin jouissait à l'époque d'une réputation considérable dans les milieux aéronautiques et que cette réputation pesa sûrement très lourd dans la décision.

En octobre 1942, Fisher Body présente le dossier de spécifications définitif, numéroté X-92 et, le mois suivant, l'Engineering Division reçut les instructions nécessaires pour fournir les moteurs et les hélices adéquats. Le dossier X-92 fut modifié à nouveau le 19 décembre et c'est sur cette dernière base que fut préparée la demande d'achat (Authority of Purchase ou AP). Celle-ci, d'un montant de 428 271,48 dollars, couvrait l'acquisition de deux avions, d'une maquette de soufflerie et du dossier de calculs. La livraison du premier avion devait intervenir sous six mois à compter de la signature.

Tel qu'il avait été conçu, le projet comprenait un empennage de Douglas A-24 (version terrestre du SBD «Dauntless»), un train d'atterrissage de Chance Vought F4U «Corsair», et des sections externes d'ailes de North American P-51 «Mustang» montées avec un dièdre négatif (créant ainsi une voilure dite «en aile de mouette»). Cette dernière solution ne fut

.....  
(5) Rapport n° A-89, révisé le 18 septembre 1942.

(6) Projet de Contrat n° W535-AC-33962 du 10 octobre 1942.

(7) Dans cette désignation, la lettre V indique la disposition des cylindres, ici en V, et le nombre 3420 indique la cylindrée exprimée en pouces-cubes, soit 56044 cm<sup>3</sup> ou 56 litres.

pas adoptée et ce fut une aile droite composée d'éléments de Curtiss P-40 qui fut en fin de compte retenue.

Pour le moteur, les ingénieurs n'avaient guère de choix : le plus puissant moteur refroidi par liquide du moment était l'Allison V-3420 (7). Issu d'un programme expérimental lancé par l'Air Corps en 1937, ce groupe moto propulseur était en fait un moteur bâtard constitué de deux moteurs Allison V-1710 montés à 60° sur un même carter, les deux vilebrequins entraînant un arbre d'hélice unique. Installé, comme sur le Bell P-39 «Airacobra», à proximité du centre de gravité de l'avion, c'est-à-dire derrière le pilote, ce moteur allait faire ses débuts sur le XP-75 (8).

### Changement de cap

Au cours de l'hiver 1942 et du printemps 1943, les travaux de conception du nouvel avion allèrent bon train. En novembre et décembre 1942, une maquette fut installée dans la soufflerie d'1,50 m de diamètre de Wright Field ; les résultats obtenus furent excellents à l'exception de la vitesse maximale qui se révéla sensiblement inférieure à la vitesse calculée. Une maquette d'aménagement grandeur nature fut également construite. Elle fut inspectée à deux reprises, le 8 mars et le 31 mai 1943. La première de ces deux inspections tourna malheureusement court car les ingénieurs de Wright Field jugèrent que la maquette n'était pas suffisamment détaillée, et de

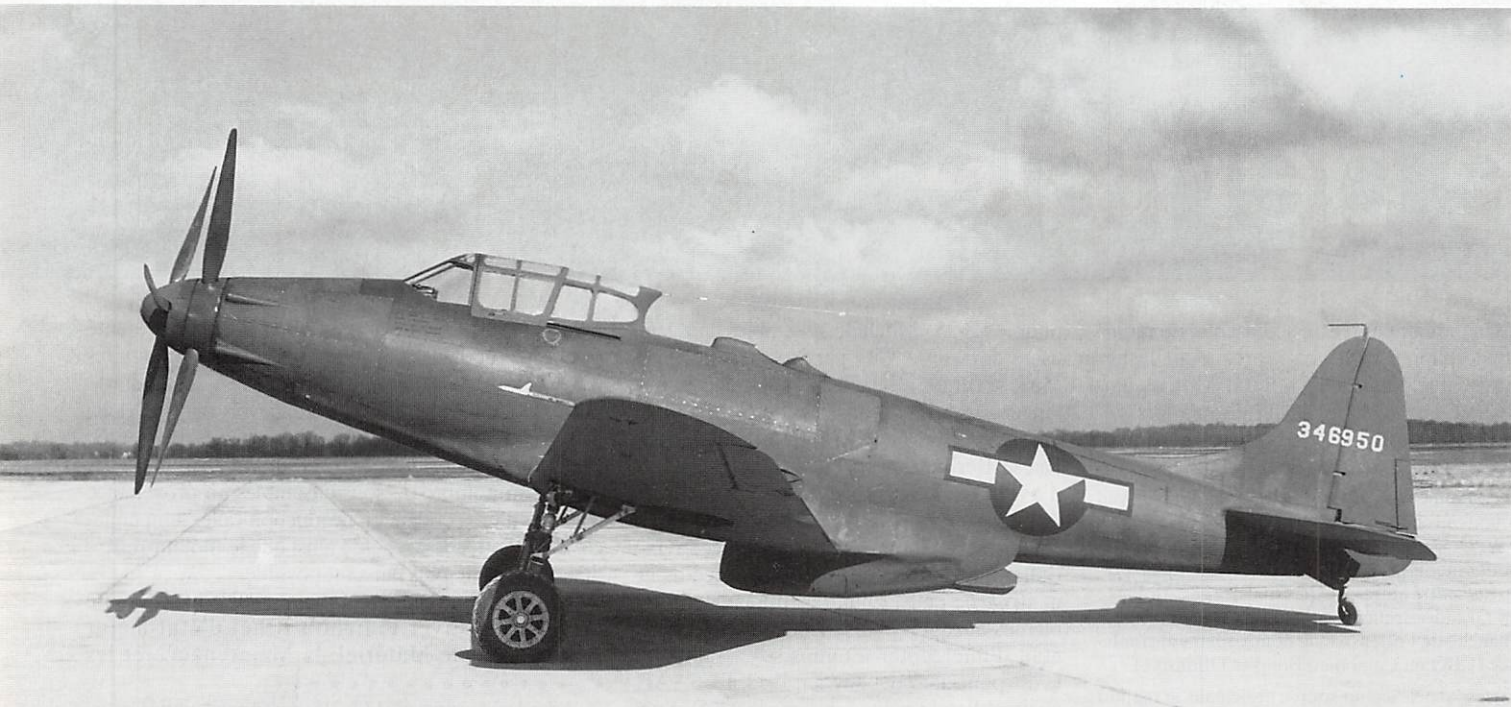
.....  
(8) Peu d'avions furent dotés du V-3420 : le XP-58, le XP-75, le XB-19 et le XB-39.

loin. L'installation du moteur, des accessoires et de l'équipement radio était à peine ébauchée. Ceci qui provoqua une seconde inspection le 13 mai. Quoiqu'aucune modification majeure ne fût demandée, un grand nombre de corrections de détails devaient être apportées. De plus, les ingénieurs de l'Air Force, demandèrent à Fisher Body de mener les études nécessaires pour déterminer s'il était possible d'utiliser des panneaux de voilure de North American P-51 «Mustang» armés de quatre canons.

Mais tout cela coûtait fort cher ; le 22 juin 1943, Fisher Body réclama des crédits supplémentaires pour poursuivre le programme, soit la modique somme de 934 501,52 dollars ! Ces crédits furent accordés le 15 juillet suivant, bien qu'à cette date, le contrat définitif n'eût toujours pas été signé. Une conférence avait eu lieu le 6 juillet 1943 dans le bureau du Général Echols qui avait fondamentalement modifié la tournure du programme.

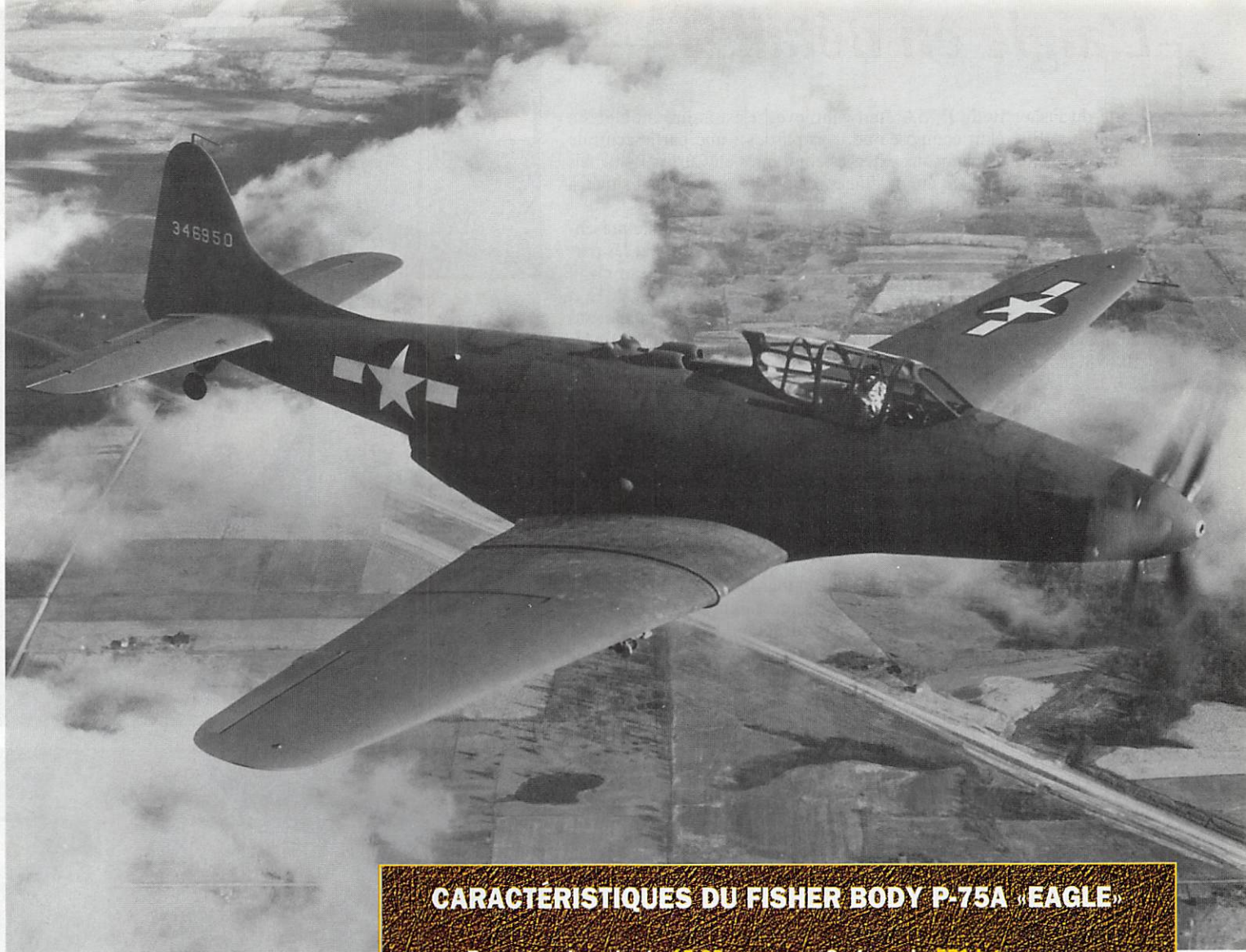
En effet, Wright Field avait décidé de changer son fusil d'épaule. L'Air Force réclamait de toute urgence un chasseur d'escorte à long rayon d'action. Il faut bien dire que depuis plusieurs semaines, les bombardiers de la 8<sup>th</sup> Air Force se faisaient plutôt malmener au dessus de l'Allemagne. Le mardi 17 août 1943 s'était gravé dans les mémoires comme l'un des jours les plus sombres vécus par l'USAAF. 36 des 230 bombardiers envoyés sur Schweinfurt, et 24 des 146 bombardiers envoyés sur Regensburg n'étaient pas rentrés...

Face à cette situation alarmante, les ingénieurs de Wright Field s'étaient accordés pour dire que, moyennant certaines modifications, le XP-75 pouvait fort bien faire



**Le premier des deux XP-75-GM. L'empennage du Douglas A-24 est reconnaissable. La position centrale du moteur permettait de placer l'habitacle très en avant (à la manière des futurs chasseurs à réaction) et une partie de l'armement dans le nez.**

Collection P.M. Bowers.



Le même «Eagle» N°1 montre ses ailes de Curtiss P-40 et la très curieuse forme de la verrière destinée à dégager le champ de vision du pilote.

Collection P.M. Bowers.

l'affaire. Les besoins couvraient désormais six avions expérimentaux supplémentaires transformés en chasseurs d'escorte à long rayon d'action et pas moins de 2 500 avions de série baptisés P-75A «Eagle». Cette demande fut confirmée par lettre dès le 10 juillet et aboutit, le 1er octobre 1943, à la signature du contrat définitif d'un montant de 2 911 434,70 dollars, couvrant la fourniture par Fisher Body à l'Air Force de huit prototypes (deux XP-75 et six XP-75A), d'une cellule d'essais statiques, d'une maquette d'aménagement, de pièces détachées et du dossier de calcul. Toutefois, une clause stipulait que si le premier avion de série ne satisfaisait pas au cahier des charges, l'ensemble du contrat pourrait être remis en cause. L'échéancier était le suivant : premier prototype prêt à voler le 30 septembre 1943, premier des six avions expérimentaux supplémentaires livré en décembre, et dernier le 2 février 1944. Le 5 novembre, les huit prototypes concernés reçurent leur matricule : n°43-46950 et 46951, 44-32161 à 32166 ; les 2500 P-75A-

Suite du texte page 18

### CARACTÉRISTIQUES DU FISHER BODY P-75A «EAGLE»

Envergure hors tout : **16,03 m**  
 Longueur hors tout : **12,32 m**  
 Hauteur hors tout : **4,72 m**  
 Surface totale : **32,24 m<sup>2</sup>**  
 Masse à vide : **5207 kg**  
 Équipage : **90 kg**

Carburant : **571 kg**  
 Huile : **72 kg**  
 Armement : **287 kg**  
 Équipements divers : **27 kg**  
 Masse en charge : **6254 kg**  
 Charge alaire : **194 kg/m<sup>2</sup>**

#### Vitesses en palier à 6 100 m, à la masse de 6 254 kg

696 km/h à 2 300 ch et 3 000 t/min.  
 655 km/h à 2 600 ch et 3 000 t/min.  
 598 km/h à 2 100 ch et 2 600 t/min.  
 505 km/h à 1 575 ch et 2 280 t/min.

#### Distance franchissable avec 3140 l de carburant, sans bombes :

à 655 km/h (833 l/h) : 1 980 km  
 à 598 km/h (378 l/h) : 4 180 km  
 à 505 km/h (208 l/h) : 5 630 km

#### Distance franchissable avec 2025 li et sans bombes :

à 598 km/h (378 l/h) : 2 330 km  
 à 505 km/h (208 l/h) : 3 300 km

#### Performances en montée à la masse de 6 254 kg

Vitesse de montée (km/h)	257	297	257	289	241	281	257
Puissance (ch)	1300	2560	1190	2480	980	2180	1400
Régime (t/min.)	2000	3000	2000	3000	2000	3000	3000
A l'altitude de (m)	0	0	3050	3050	6100	6100	9150
Taux de montée (pieds/min.)	1 940	4 270	1 760	3 970	1 090	3 250	1 520

Plafond pratique : **11 100 m**

Plafond absolu : **12 040 m**

#### Distances de décollage et d'atterrissage, avec franchissement d'un obstacle de 15 m (au niveau de la mer, sans vent) :

- Décollage en 503 m, à la masse de 6 254 kg, avec un roulage de 380 m.  
 - Atterrissage en 655 m, à 141 km/h, à 5 890 kg, avec roulage de 395 m.

# L'aigle en détails

L'aile du Fisher Body P-75A était cantilever, c'est-à-dire montée en porte-à-faux. Elle était composée de trois parties : une partie centrale rectangulaire et deux panneaux externes empruntés au Curtiss P-40 mais dont les extrémités avaient été modifiées. La partie centrale était située à la base du fuselage et servait de support au moteur.

D'une envergure de 15,03 m et d'une surface de 32,24 m<sup>2</sup>, l'aile présentait un allongement de 7. Elle était calée en incidence à 1°30' et les parties externes accusaient un dièdre de 6°. Le profil utilisé était un profil biconvexe dissymétrique NACA de la série 2200 (NACA 2215 à l'emplanture, et NACA 2209 à l'extrémité de l'aile (16). Les ailerons avaient une surface totale de 1,95 m<sup>2</sup> (plus grands que ceux du P-40) ; les deux volets, d'une surface totale de 4,41 m<sup>2</sup>, pouvaient s'abaisser de 42°30'.

Le fuselage était de construction semi-monocoque (composé de cadres maintenus entre eux par des raidisseurs, le tout étant recouvert de tôles qui participaient à la résistance de l'ensemble), en alliage d'aluminium Alclad 24ST recouvert d'une couche d'aluminium le protégeant contre la corrosion. Il était boulonné sur l'aile.

L'habitacle était placé très haut et très en avant pour un avion de cette époque, muni d'une verrière à visibilité totale (dite « en goutte d'eau ») et d'un pare-brise blindé.

Tout l'empennage était emprunté au bombardier en piqué Douglas A-24, mais un certain nombre de modifications furent introduites au fil du programme. De ce fait, si sur le premier prototype, sa forme était bien reconnaissable, ce ne fut plus le cas sur les derniers avions.

Le train d'atterrissage, celui du chasseur embarqué Chance Vought F4U « Corsair », se rétractait à plat dans l'aile grâce à un système hydraulique. Son empattement était de 7,90 m et sa voie de 6,08 m. Il utilisait des roues 81 x 22 cm, et des freins hydrauliques Goodyear.

Le moteur était installé au centre du fuselage, derrière l'habitacle (comme sur les chasseurs Bell P-39 et P-63). Il entraînait deux hélices tri-pales Aero Products de 3,83 m de diamètre, contra-rotatives et à commande hydraulique. Il s'agissait d'un Allison V-3420-23 à 24 cylindres disposés en double V. Son taux de compression était de 6,65. Avec un turbocompresseur à deux étages, ses performances étaient les suivantes :

Régime	Altitude (en m)	Puissance (ch + tr/min.)	Pression d'admission (pouces de mercure)	Durée (minutes)
<b>Décollage</b>	<b>0</b>	<b>2600 / 3000</b>	<b>50.5</b>	<b>5</b>
<b>Normal</b>	<b>0</b>	<b>2100 / 2600</b>	<b>41.5</b>	<b>Continu</b>
<b>Normal</b>	<b>5180</b>	<b>2100 / 2600</b>	<b>41.0</b>	<b>Continu</b>
<b>Urgence</b>	<b>0</b>	<b>2885 / 3000</b>	<b>57.5</b>	<b>5</b>
<b>Combat</b>	<b>6100</b>	<b>2300 / 3000</b>	<b>48.5</b>	<b>15</b>

Le fuselage abritait deux réservoirs (1 215 l) et la section centrale de la voilure quatre (810 l). Pouvaient s'y ajouter, le cas échéant, des réservoirs auxiliaires largables de 284 ou 416 l.

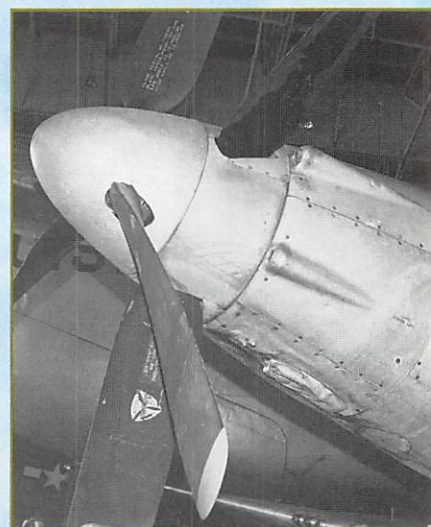
L'armement de bord était composé de six mitrailleuses Colt-Browning de 12,7 mm dans les ailes, alimentées à 235 coups chacune, et de quatre armes de même calibre dans le nez, synchronisées, alimentées par 300 coups chacune. De plus, deux points d'accrochage sous la partie centrale de la voilure permettaient d'emporter deux bombes de 227 kg, deux réservoirs de carburant ou deux nacelles fumigènes M-10. Le collimateur était un N-9 (celui du P-51D) ; une cinématrice N-6 était noyée dans le bord d'attaque de l'aile droite.

L'équipement de radionavigation comprenait un radiocompas MN-26C (ou MN-26Y pour les convois), un conservateur de cap BC-1206-A, une radio SCR-522-A ou SCR-274-N, et un IFF (transpondeur) SCR-695-A.

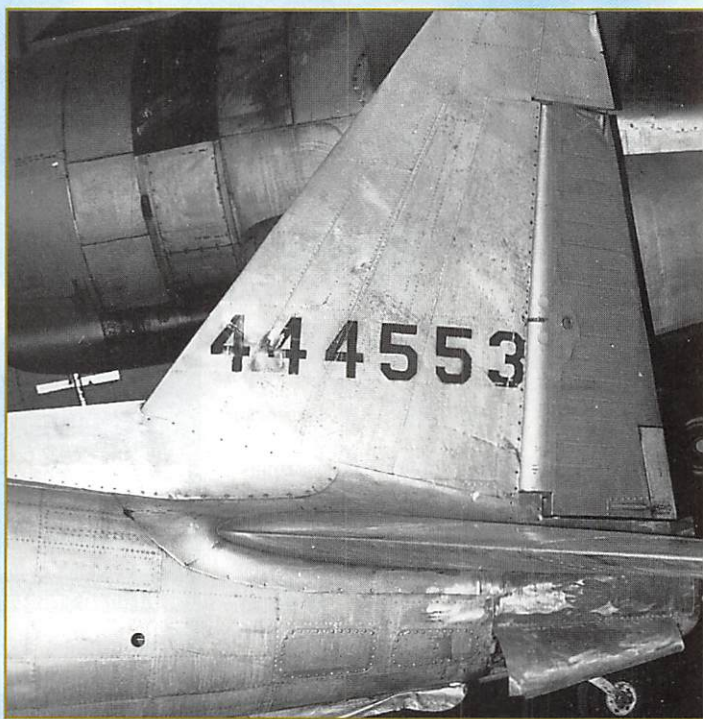
(1) Les Curtiss P-36 et P-40 utilisaient strictement les mêmes profils.



Sur le moteur Allison V-3420, il y a deux collecteurs d'échappement par banc de six cylindres. (Gary Brownstein /AAHS)



Sur le seul Fisher Body P-75A «Eagle» survivant, les orifices des quatre mitrailleuses Colt-Browning synchronisées tiraient au travers du disque des deux hélices contra-rotatives Aero Products. (G. Brownstein/AAHS)

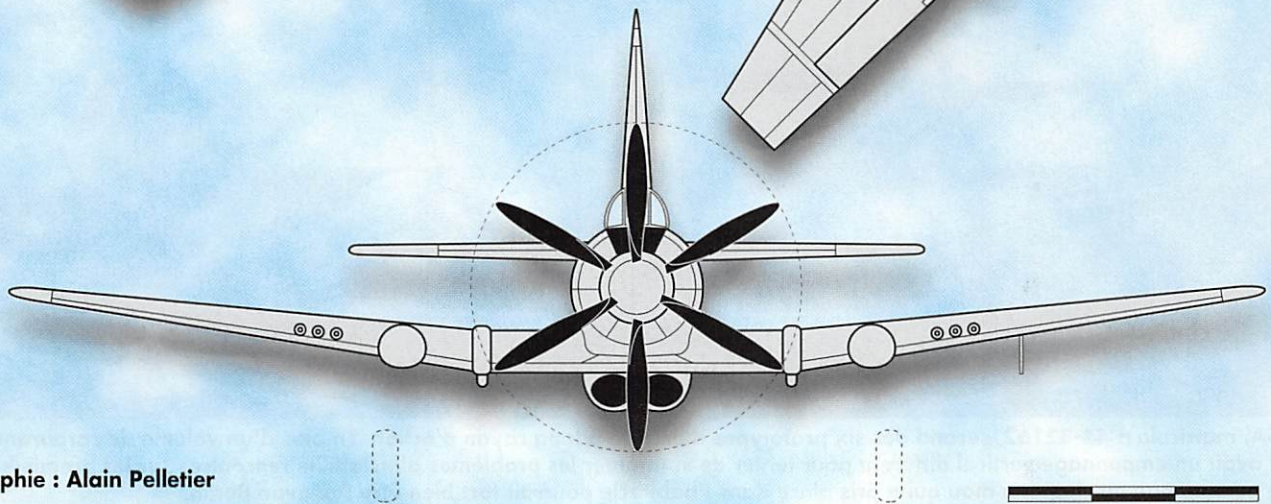
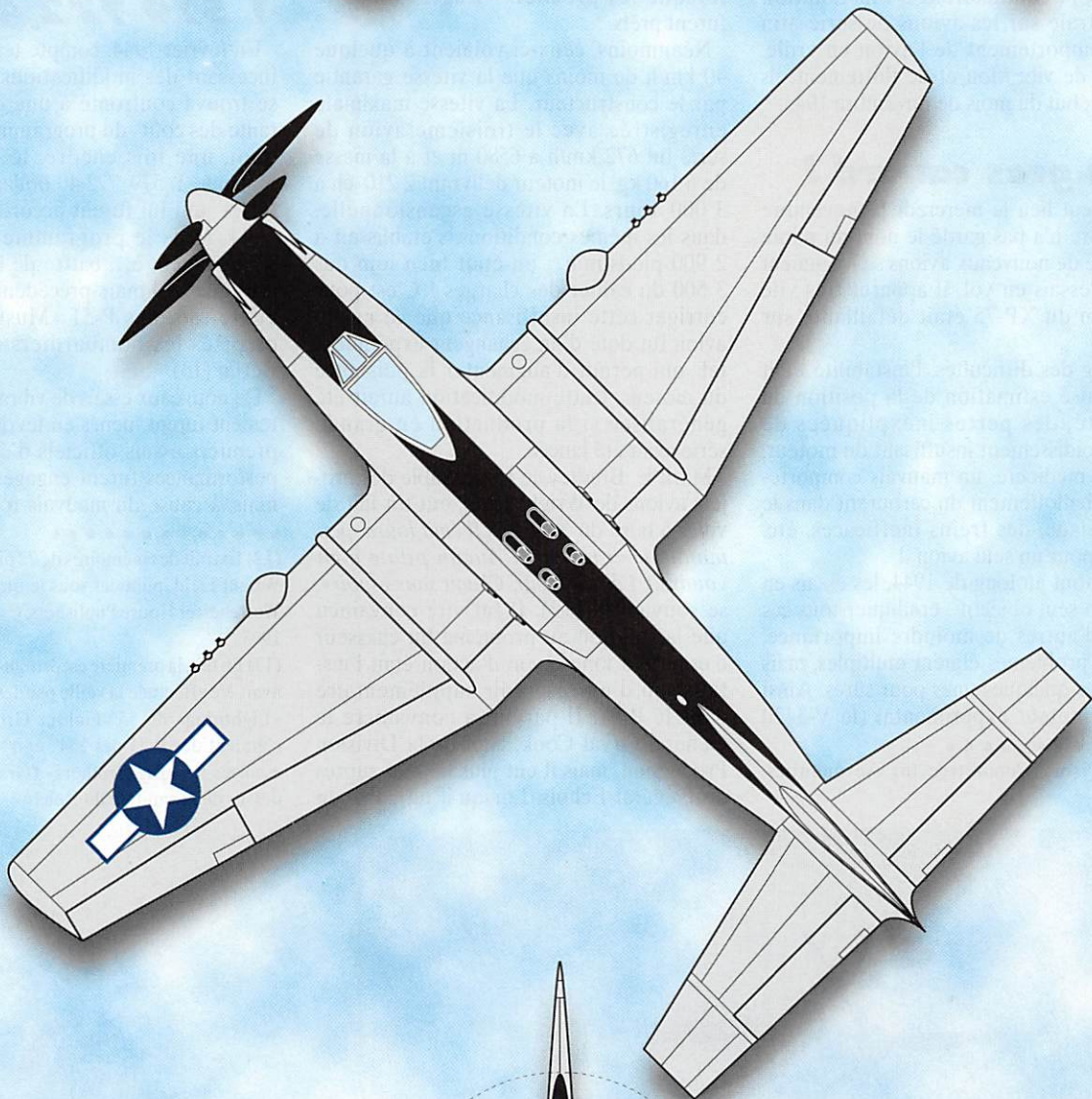
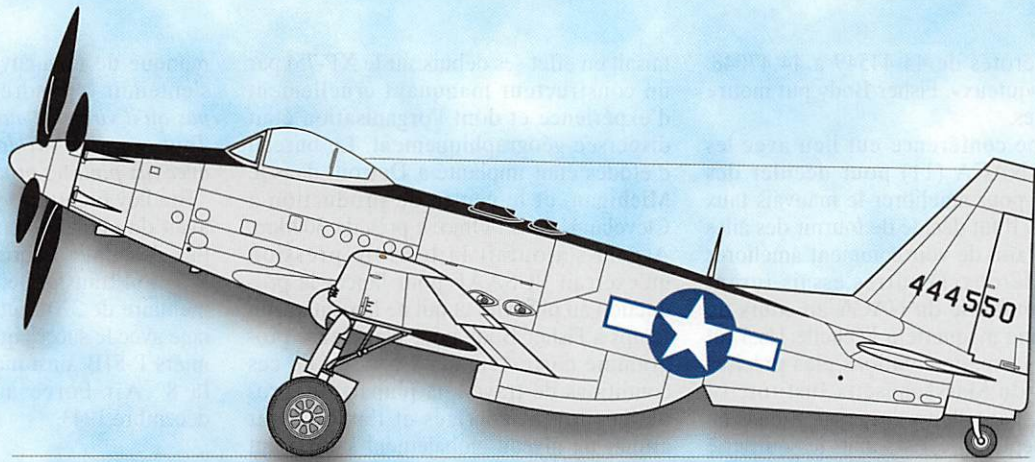


La dérive dans sa configuration finale. On a du mal à reconnaître celle du Douglas A-24 qui a servi de base. (Gary Brownstein/AAHS)



Gros plan sur l'atterrisseur gauche. Le train d'atterrissage est celui du Chance Vought F4U «Corsair» avec quelques modifications pour supporter la plus grande masse de l'avion. Pour s'éclipser, il pivote sur lui-même et se range à plat dans l'aile. (Gary Brownstein/AAHS)

*Le second Fisher Body P-75A-1-GC*



Infographie : Alain Pelletier

1-GC furent numérotés de 44-44549 à 44-47048. Fort de ce contrat «juteux», Fisher Body put mettre les bouchées doubles.

En juin 1943, une conférence eut lieu avec les représentants du NACA (11) pour décider des mesures à prendre pour améliorer le mauvais taux de roulis de l'avion. Il fut décidé de fournir des ailes de P-40 au NACA afin de voir comment améliorer l'efficacité des ailerons. D'autres essais furent conduits dans la soufflerie du NACA au cours du mois de juillet et une maquette à l'échelle 1/6,5 fut construite pour des expérimentations plus précises dans la soufflerie du Massachusetts Institute of Technology (MIT). Par ailleurs, les essais menés au cours du mois de septembre 1943 dans la soufflerie verticale du NACA conduisirent à l'installation d'une quille ventrale sur les avions de série afin d'améliorer le comportement de l'avion en vrille. Quant aux essais de vibration et de flottement, ils furent menés au début du mois de novembre 1943.

### Le vilain gros canard !

Le premier vol eut lieu le mercredi 17 novembre 1943, mais l'histoire n'a pas gardé le nom du pilote d'essais. Alors que de nouveaux avions se joignaient au programme d'essais en vol, il apparut très vite que la conception du XP-75 était défailante sur bien des points.

Au premier rang des difficultés, l'instabilité était due à une mauvaise estimation de la position du centre de gravité, des pertes inexplicables de puissance, un refroidissement insuffisant du moteur, un taux de roulis médiocre, un mauvais comportement en vrille, le ballonnement du carburant dans le réservoir de fuselage, des freins inefficaces, etc. C'était beaucoup pour un seul avion !

C'est pourquoi, tout au long de 1944, les essais en vol n'eurent qu'un seul objectif : éradiquer tous ces défauts, et bien d'autres de moindre importance. Les causes de ces problèmes étaient multiples, mais on peut en évoquer quelques unes pour sûres. Ainsi l'utilisation d'un moteur expérimental (le V-3420

(11) National Advisory Committee for Aeronautics, aujourd'hui NASA.

faisait en effet ses débuts sur le XP-75) par un constructeur manquant cruellement d'expérience et dont l'organisation était dispersée géographiquement. Le bureau d'études était implanté à Detroit, dans le Michigan, et le centre de production à Cleveland, dans l'Ohio, à près de 300 km. À cela s'ajoutait la terrible pression qu'exerçait l'USAAF pour lancer la production au plus vite et qui ne laissait aucun temps à Fisher Body pour planifier le programme correctement. En dépit de ces conditions de travail, la plupart des problèmes furent corrigés et l'avion avait atteint un niveau globalement satisfaisant lorsque les premiers «Eagle» de série furent prêts.

Néanmoins, ceux-ci volaient à quelque 40 km/h de moins que la vitesse garantie par le constructeur. La vitesse maximale enregistrée avec le troisième avion de série fut 672 km/h à 6580 m et à la masse de 6 160 kg, le moteur délivrant 2 210 ch à 3 000 tours. La vitesse ascensionnelle, dans les mêmes conditions, s'établissait à 2 900 pieds/min ; on était bien loin des 3 500 du cahier des charges ! C'est pour corriger cette insuffisance que ce même avion fut doté d'un échangeur expérimental qui permit d'augmenter la puissance du moteur. Cette modification aurait été généralisée si la production en grande série avait été lancée.

Mark E. Bradley, le responsable des projets avions de Wright Field, eut tôt fait de voler à bord du XP-75 : *«Il était lourd, peu maniable et instable. Aucun pilote n'en voudrait, j'en étais sûr. C'était sans espoir»*, se souvient-il (12). Il fut vite convaincu que la solution au problème du chasseur d'escorte à long rayon d'action était l'installation d'un réservoir supplémentaire dans le P-51. Il parvint à convaincre le Général Orval Cook, chef de la Division Production, mais il eut plus de mal auprès du Général Echols. Lorsqu'il lui parla du

manque de manœuvrabilité de l'avion, il s'entendit répondre : *«nous ne voulons pas qu'il virevolte autour des bombardiers. Tout ce qu'on lui demande, est de rester avec eux pour les protéger !»*

Bradley fut atterré par cette réponse. Il y avait de quoi. Néanmoins, à force d'arguties, il obtint l'accord d'Echols pour qu'un P-51 soit transformé. Un réservoir supplémentaire de 320 l fut installé dans le fuselage avec le succès que l'on sait, et les premiers P-51B ainsi modifiés furent livrés à la 8<sup>th</sup> Air Force à partir du mois de décembre 1943.

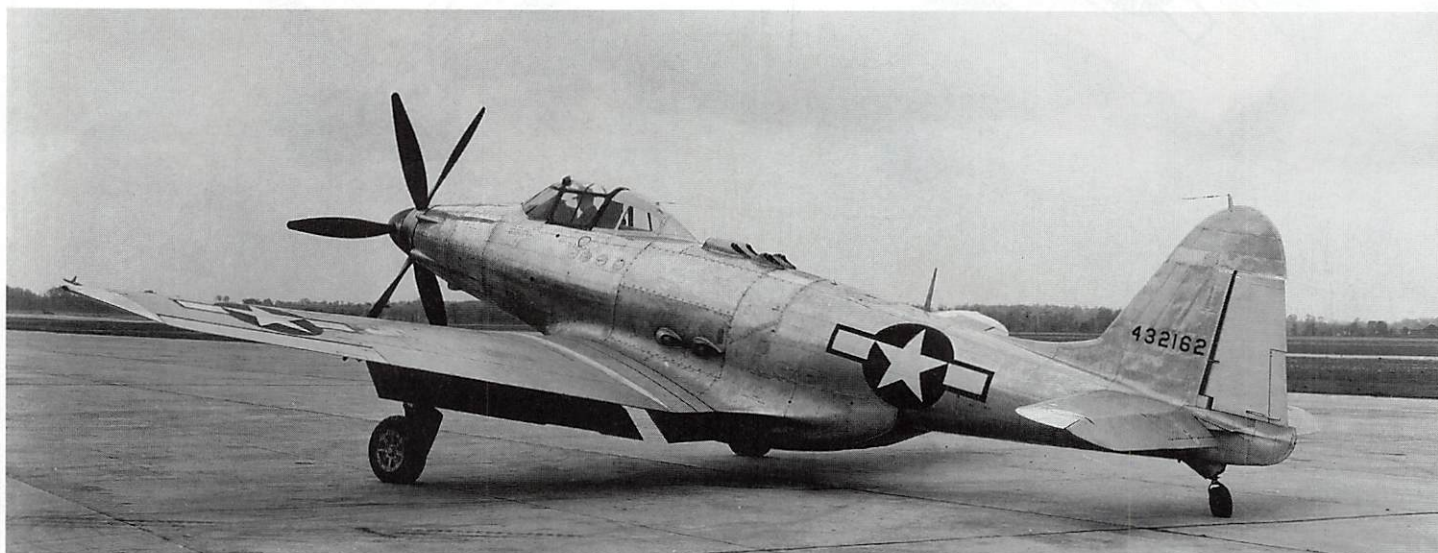
### 1 579 772,40 \$

En février 1944, compte tenu du nombre incessant des modifications, Fisher Body se trouva confronté à une dérive inquiétante des coûts du programme. C'est pourquoi, une fois encore, le constructeur réclama 1 579 772,40 dollars supplémentaires qui lui furent accordés le 28 mars 1944. Mais le programme commençait sérieusement à... battre de l'aile, d'autant plus que le 4 mars précédent, pour la première fois, des P-51 «Mustang» avaient escortés les bombardiers au-dessus de Berlin (13).

De nouveaux essais de vibration et de flottement furent menés en février 1944. Et les premiers essais officiels d'évaluation des performances furent engagés en juin 1944 mais, à cause du mauvais fonctionnement

(12) Extrait des mémoires de 72 pilotes d'essais de Wright Field, publiées sous le titre «Test Flying», Westchester House Publishers, Omaha, Nebraska, 1993.

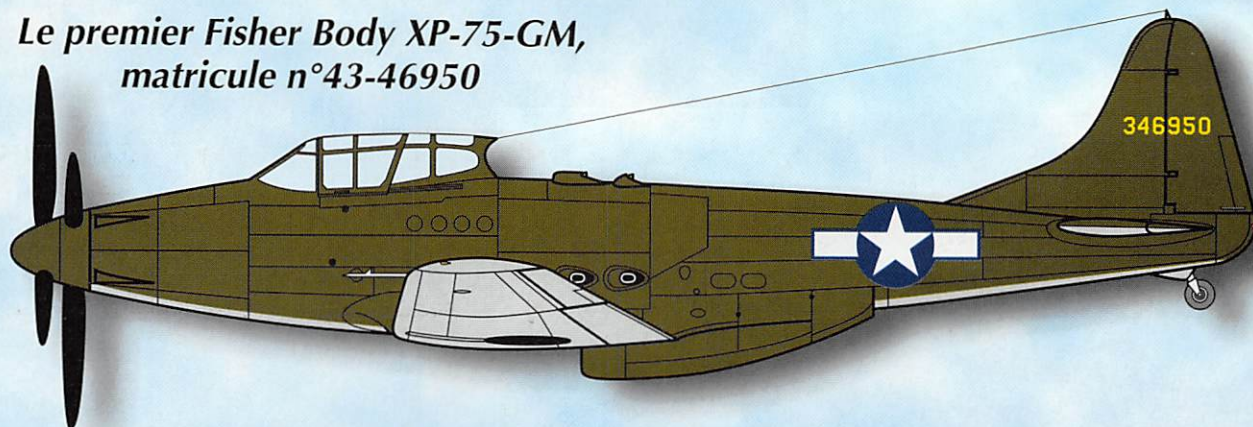
(13) En fait, la première escorte au-dessus de Berlin avait été effectuée la veille par des Lockheed P-38 «Lightning» du 55<sup>th</sup> Fighter Group. Le 4 mars, c'étaient des P-51 des 354<sup>th</sup> et 4<sup>th</sup> FG qui avaient escortés les «Big Brothers» (Grands Frères) au-dessus de la capitale du Reich.



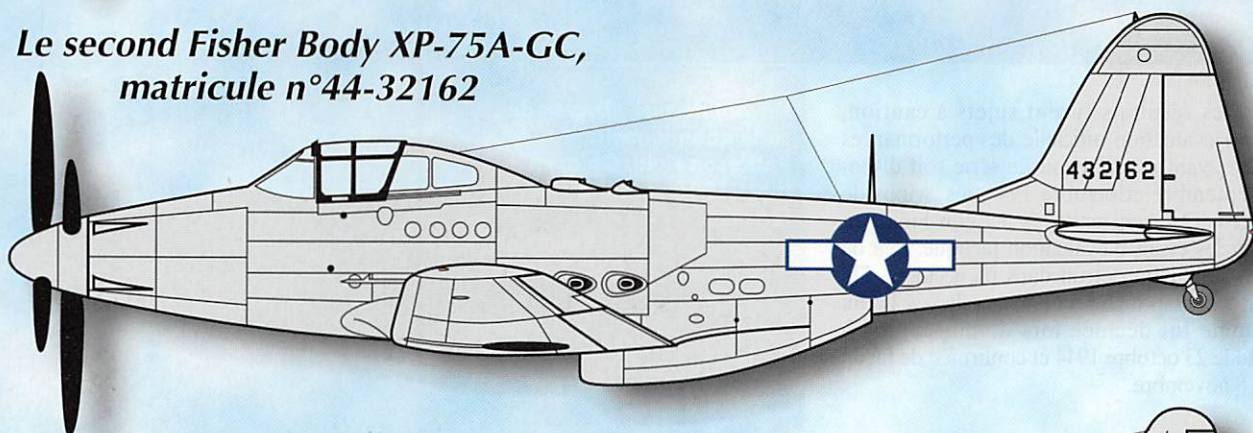
Le XP-75A, matricule n°44-32162, second des six prototypes d'escorte à long rayon d'action. En plus d'un volume de carburant augmenté, il avait un empennage vertical différent pour tenter de surmonter les problèmes d'instabilité rencontrés sur les premiers prototypes. Le personnage au chapeau mou qui a pris place dans l'habitacle pourrait fort bien être Donovan Berlin.

Collection P.M. Bowers

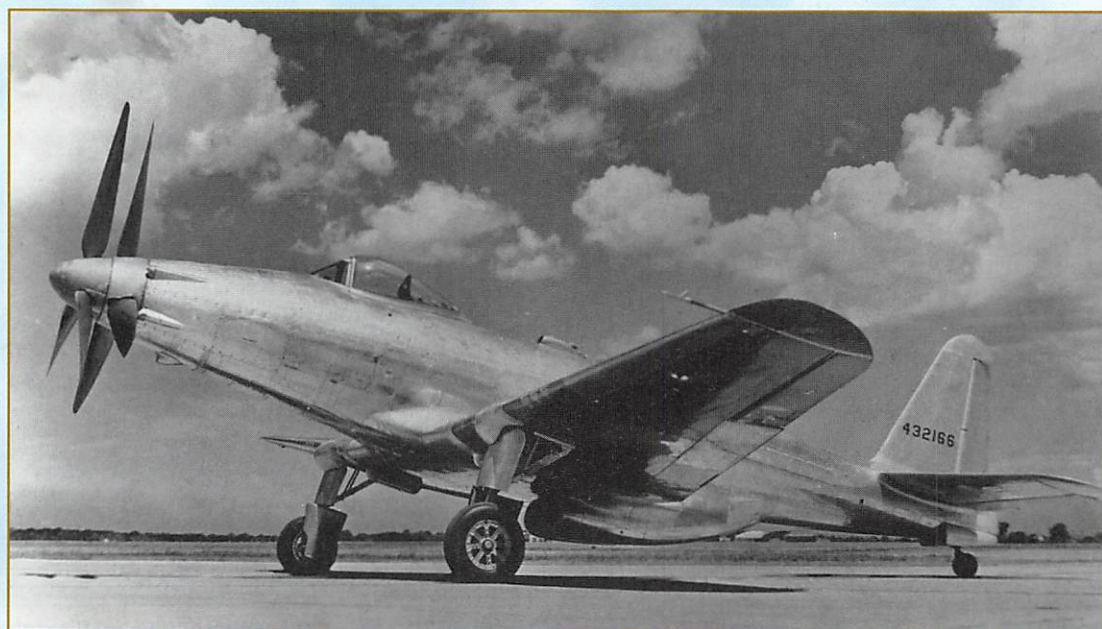
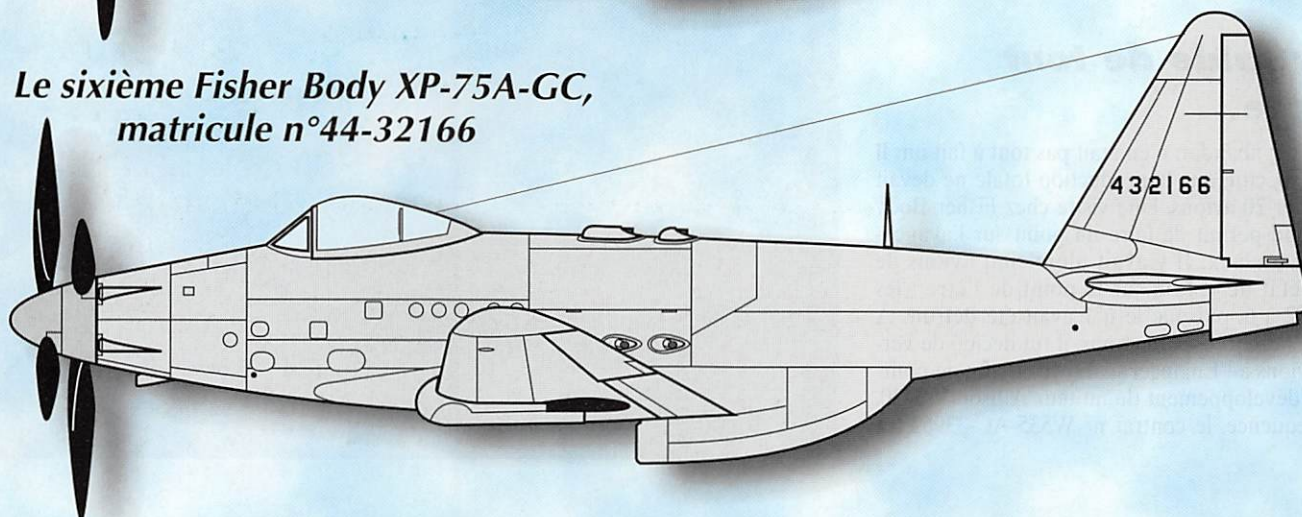
*Le premier Fisher Body XP-75-GM,  
matricule n°43-46950*



*Le second Fisher Body XP-75A-GC,  
matricule n°44-32162*



*Le sixième Fisher Body XP-75A-GC,  
matricule n°44-32166*



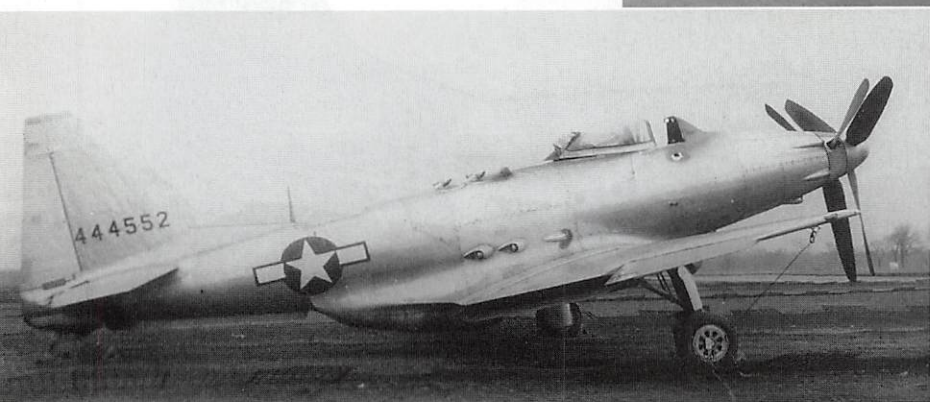
**Le dernier prototype avec une dérive intermédiaire. A ce stade, l'avion ne ressemblait plus guère au premier prototype.**

**(Collection Roger F. Besecker AAHS)**

**Infographie : Alain Pelletier**



## «Eagle»



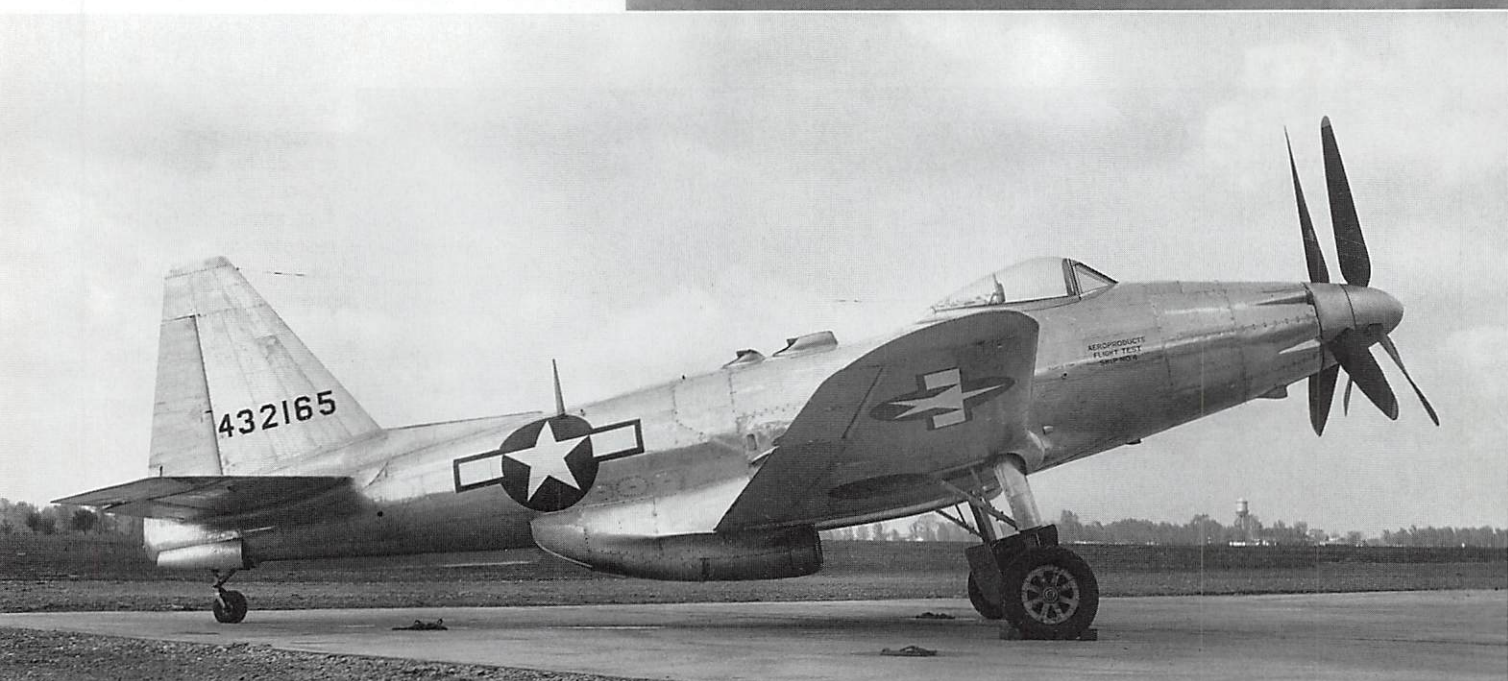
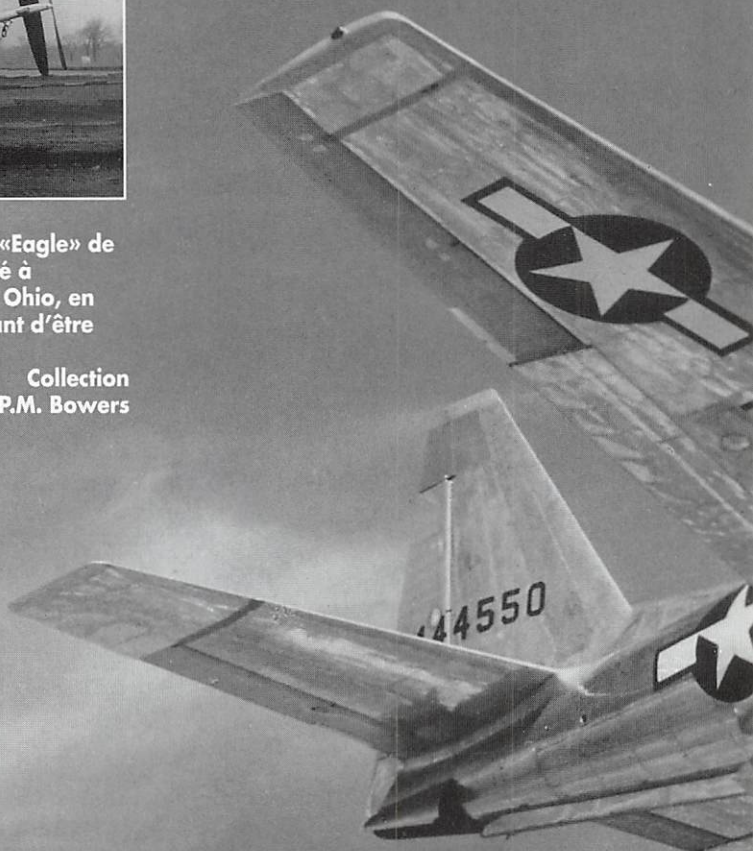
du moteur, les résultats furent sujets à caution. Aucune autre évaluation officielle des performances ne fut tentée avant qu'un avion de série soit disponible. En septembre et octobre 1944, les avions de série n° 1 et n° 2 furent envoyés à Eglin Field, en Floride, pour les essais d'évaluation tactique. Peu de temps après, le n°1 fut détruit dans un accident. De toute façon, ces essais ne furent jamais achevés. La fin du programme fut décidée lors d'une réunion à Wright Field le 23 octobre 1944 et confirmée de façon officielle le 8 novembre.

### **Pour solde de tout compte...**

En fait, cet abandon n'en était pas tout à fait un. Il avait été spécifié que la production totale ne devait pas excéder 20 avions. Une visite chez Fisher Body à Cleveland permit de faire un point sur l'avancement des travaux. Il y avait alors cinq avions de série en état de vol ou sur le point de l'être : les avions n°2 à 6, puisque le n°1 avait été détruit. À l'issue de nombreuses réunions, il fut décidé de verser ces avions à l'Engineering Division afin de poursuivre le développement du moteur Allison V-3420. En conséquence, le contrat n° W535-AC-33962 fut

L'avant dernier «Eagle» de série abandonné à Patterson Field, Ohio, en mars 1946, avant d'être ferrailé.

Collection  
P.M. Bowers



Le cinquième XP-75A. L'empennage a encore été modifié, sensiblement agrandi. Les progrès réalisés dans la technique du Plexiglas ont permis d'installer une verrière à visibilité totale, dite «goutte d'eau».

Collection P.M. Bowers



**Sous cet angle, le Fisher Body P-75A est impressionnant. Les six mitrailleuses d'ailes et les points d'emport sont bien visibles. Aux dires de Mark E. Bradley, responsable des projets aéronautiques à Wright Field, ce chasseur aurait été incapable de se défendre au-dessus de l'Allemagne. (USAAF)**

dénoncé et un nouveau contrat (n° W33-038-AC-6620) fut négocié avec Fisher Body afin d'achever la mise au point ou la construction des avions n° 2, 3, 4 et 5, et de stocker le n° 6 afin qu'il serve de source de pièces de rechange.

En tout état de cause, le travail sur les avions devait être impérativement interrompu le 31 janvier 1945.

Cette décision se traduit par l'affectation des crédits nécessaires, soit 4,7 millions de dollars (14). L'avion n° 2 (n°44-44550) fut convoyé à Moffett Field, en Californie, où les essais de stabilité et ceux des hélices furent poursuivis dans la grande soufflerie. À l'issue de ceux-ci, l'avion fut tout simplement ferrailé. L'installation de l'échangeur thermique expérimental

sur le n° 3 (44-44551) fut réalisée et l'avion fut remis à Allison le 28 juin 1945, en accord avec le contrat n° W33-038-AC-11440 ; ce contrat de 95 600 dollars couvrait 100 heures d'essais en vol. Il prit fin avec la victoire sur le Japon, mais l'avion fut conservé par Allison à titre gracieux. Les avions n° 4 et 5 (n°44-44552 et -44553), eux, furent convoyés à Patterson Field, Ohio, et stockés au cas où ils devraient servir pour pousser plus avant la mise au point du V-3420. Au nombre des modifications qui devaient être encore apportées aux avions citons la modification du train d'atterrissage afin d'améliorer les conditions de roulage, le déplacement des radiateurs, l'installation d'un système de ventilation du cockpit, le change-

ment des pales d'hélices, etc.

Au total, le programme du Fisher Body P-75 «Eagle» avait coûté la bagatelle de 9 373 629,37 dollars, l'équivalent de 180 P-51 «Mustang» de série (15). Un véritable gâchis pour un avion qui, aux dires de beaucoup, n'aurait jamais dû exister.

Dans les mois qui suivirent l'arrêt du programme, la plupart des avions construits furent purement et simplement ferrailés. Un seul de ceux qui furent expédiés à Patterson Field aujourd'hui Wright Patterson AFB), le dernier de série, fut cédé au musée de l'US Air Force, au même endroit. **A.P.**

.....  
 (14) Exactement 4 733 312,28 dollars autorisés le 27 février 1945.

(15) En 1944, un North American P-51 de série coûtait 51 572 dollars, voir notre hors-série «Naissance d'un géant», page 73.