

CE JOUR-LÀ... 6 avril 1938

Premier vol du Bell XP-39

L'“Airacobra” n'est plus un chasseur!

Les profondes modifications nécessaires et l'embonpoint qui en résulta firent oublier à l'avion ses ambitions de chasseur. *Par Alain Pelletier*

Il y a 80 ans presque jour pour jour, le mercredi 6 avril 1938 ne devait pas être un jour comme les autres pour quelques hommes qui, trois années auparavant, avaient créé une nouvelle entreprise aéronautique, la Bell Aeronautical Corporation. L'avenir de la jeune entreprise dépendait en grande partie de ce qui allait se passer ce jour-là. En effet, le nouvel avion qu'avait créé l'un d'eux, Robert J. Woods, s'apprêtait à prendre son envol. Il faut bien dire que l'entreprise fondée par Bell, Woods et un financier du nom de Ray Whitman ne roulait pas sur l'or et comptait ses dollars. Elle n'avait même pas de pilote attitré. Pour le vol qui allait avoir lieu, ainsi que pour ceux qui allaient suivre, il avait fallu en embaucher un en la personne de James Taylor, un pilote réserviste expérimenté de l'US Navy. Autant dire que ce 6 avril, Larry Bell n'en menait pas large, et ses compagnons de même...

Taylor, lui, était confiant. D'ailleurs ce n'était pas la première fois qu'il voyait l'avion de Bell. Il avait eu l'occasion de s'en approcher quelques semaines auparavant lors

d'un passage à Wright Field. L'ayant examiné, il s'était contenté de faire un commentaire sur la rigidité des ailerons, petit défaut qui, d'ailleurs, avait été immédiatement rectifié. À la fin du mois de février, il était revenu à Wright Field pour assister à des essais d'escamotage du train, puis il était revenu une fois encore afin d'effectuer les premiers roulages au sol. À ce stade, le premier vol aurait pu sembler imminent. C'était sans compter avec le motoriste Allison qui demanda que les réducteurs du ventilateur soient démontés afin de les soumettre à un essai d'endurance de 35 heures. Et ce ne fut qu'au début du mois d'avril que l'avion fut à nouveau prêt à voler. Le 6 avril, Taylor effectua à nouveau quelques roulages après que l'instrumentation d'essai eut été installée, puis, il décolla l'avion argenté pour un premier vol qui dura en tout et pour tout 20 minutes, au cours desquelles le pilote constata une élévation inhabituelle de la température d'huile.

Le jour suivant, Taylor effectua une présentation en vol devant le général “Hap” Arnold, commandant ►

**Le P-39 fut
le premier
chasseur
monoplace
monomoteur
de Bell Aircraft
Corp.**



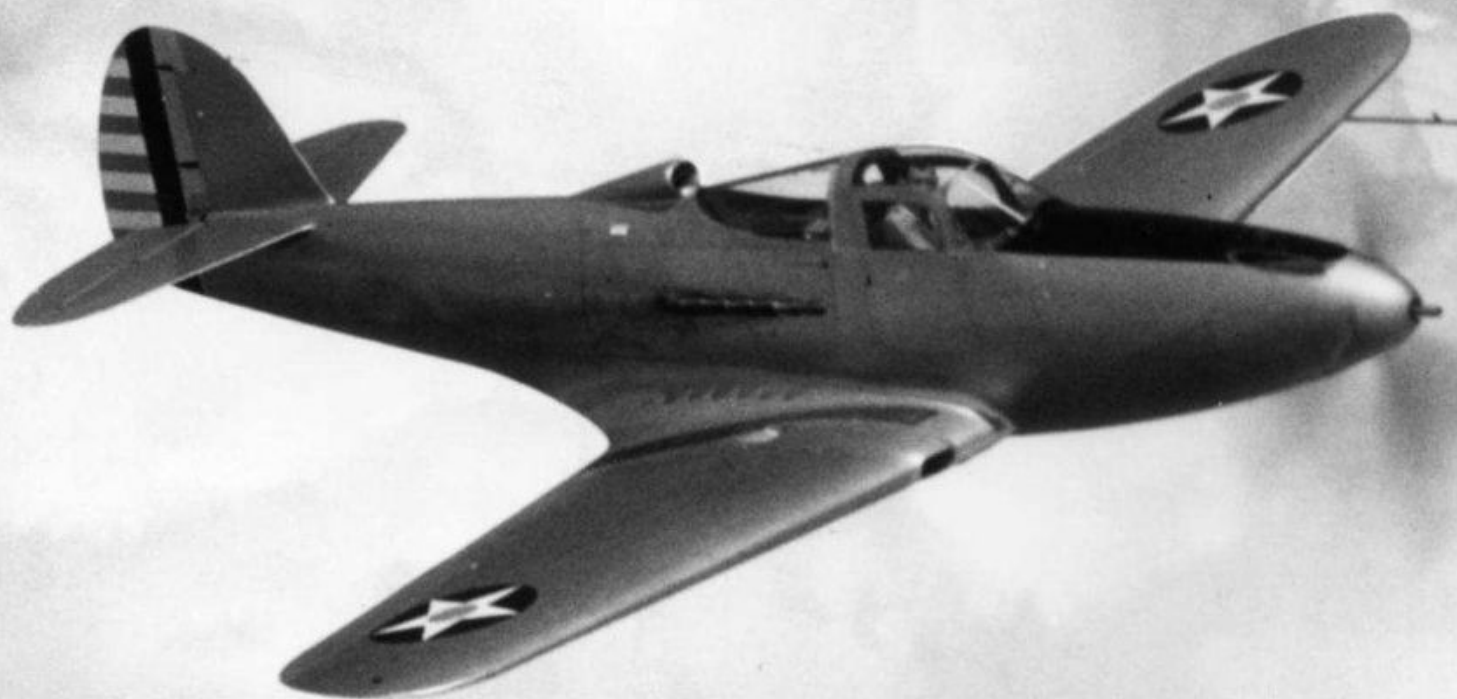
BELL

USAF





Du 13 juillet au 2 août 1939, le XP-39 fut installé dans la veine de la grande soufflerie du Langley Memorial Laboratory pour y subir une série d'essais avec différentes géométries d'entrée d'air pour le turbocompresseur.



BELL

de l'USAAC (United States Army Air Corps). À nouveau, l'indicateur de température d'huile fit des siennes et obligea Taylor à écourter le vol. Il fallut alors aux techniciens une bonne quinzaine de jours pour identifier et régler définitivement ce fâcheux problème, si bien que l'avion ne put revoler que le 14 avril, ajoutant quelque 47 minutes à son carnet de vol. Il était évident que le système d'huile était défectueux, et les différentes entrées d'air qui furent essayées ne firent rien à l'affaire. De plus longs travaux s'avéraient nécessaires. Il allait falloir notamment faire migrer le radiateur d'huile et l'échangeur du fuselage vers l'aile droite. En dépit de ces irritants problèmes, le XP-39 se comportait admirablement et laissait entrevoir un avenir prometteur. Au cours de cette première série d'essais, dépourvu d'armement, il parvint à monter à 6 100 m en 5 minutes et atteignit la vitesse de 628 km/h. Bien qu'intéressante, cette performance était inférieure à celle que Bell avait annoncée, à savoir 644 km/h.

À l'issue d'une soixantaine de vols, l'avion fut installé, du 13 juillet au 2 août 1939, dans la veine de la grande soufflerie du Langley Memorial Laboratory pour y subir une série d'essais avec différentes géométries d'entrée d'air pour le turbocompresseur... qui fut finalement supprimé.

Le prototype fut alors renvoyé à Buffalo pour bénéficier d'un certain

**James Taylor
pilota le XP-39
pour son
premier vol le
6 avril 1938.**

nombre de modifications telles que l'installation d'un moteur V1710-39 de 1 090 ch, l'implantation d'une entrée d'air pour le carburateur sur le dos du fuselage. L'envergure fut réduite à 10,37 m tandis que la longueur passait à 9,07 m, et une verrière sensiblement moins haute fut installée. À l'issue de ces remaniements, le beau chasseur de Woods prit de l'embonpoint et afficha désormais une masse à vide de quelque 2 289 kg. Les modifications furent si profondes qu'elles justifiaient un changement de désignation. Ce fut sous l'appellation XP-39B qu'il

vola à nouveau à partir du le 25 novembre 1939. Sa manœuvrabilité à basse altitude s'était sensiblement améliorée, mais cela s'était fait au détriment d'autres critères de performance. Désormais, le XP-39B ne volait plus qu'à 603 km/h à 4 500 m d'altitude et montait péniblement à 6 100 m en 7 minutes et 30 secondes. Son avenir était scellé. Quand bien même il brillerait dans les opérations à basse altitude, il ne serait plus un chasseur.

Le prototype allait poursuivre discrètement ses essais. Il allait être victime de deux accidents à l'atterrissage ; le second, à Wright Field le 6 août 1940, marqua la fin de la carrière du tout premier des 12 897 Airacobra qui furent construits par la suite. (1) ■

(1) Avec 12 897 exemplaires, l'"Airacobra" se place au 16^e rang des avions les plus construits, entre le C-47 (13 140 ex.) et le B-17 (12 731 ex.)

**Le P-39
"Airacobra"
nécessita de
nombreuses
modifications
avant d'être
versé aux unités
de première
ligne.**



BELL