

Les avions qui ont avorté

POUR chaque idée géniale qui fait progresser l'aviation, il y en a eu des milliers d'autres qui furent presque géniales mais qui ne purent être réalisées, ou avortèrent après un début de réalisation. Pour chaque type nouveau d'avion qui a passé avec succès le stade expérimental et qui est fabriqué en série, il y en a eu des centaines d'autres qui ne sont pas allés plus loin que le prototype et des milliers qui sont restés en plans sur le papier.

Mais certains de ces avions qui ont avorté étaient fort intéressants en principe, surtout ceux qui ont été conçus suivant des idées tout à fait originales, en dehors des sentiers battus.

Certains de ces avions ont été conçus pour décoller et atterrir verticalement, d'autres pour décoller et atterrir avec un avion gigogne. Certains ont deux hélices sur le même moteur, d'autres ont des hélices à la queue. Certains étaient des bâtardeaux, utilisant deux types différents de moteur. D'autres étaient de véritables curiosités, sans fuselage ou sans ailes. Quelques-uns avaient la queue dans le nez ou montée au bout des ailes.

Certains tuèrent leurs pilotes d'essais.

Mais même dans l'échec, chaque modèle a donné quelque chose, ne serait-ce que pour montrer que la bonne voie était dans une autre direction.

L'histoire de l'aviation est remplie d'échecs instructifs, mais pour l'aspect, les plus grotesques furent ceux qu'on construisit pendant et après la deuxième guerre mondiale. On en présente dix ici. Aucun d'entre eux n'a pu dépasser le stade expérimental. On peut donc les compter parmi les avions qui ont avorté.

Le « bâton de Pogo volant », le Lockheed XFV-1 est l'un des deux modèles produits pour essayer de mettre au point un avion embarqué pouvant décoller et atterrir verticalement sur de petits navires tels que des destroyers. Équipé d'un turbo-propulseur avec deux hélices tournant en sens inverses, cet avion pouvait rester suspendu en l'air comme un oiseau-mouche. Toutefois, on n'a jamais publié ses caractéristiques de vol, et le modèle a été discrètement abandonné.

Le Douglas Mixmaster, le XB-42, était équipé de deux moteurs montés dans le fuselage et entraînant deux hélices coaxiales tournant en sens inverses et montées sur la queue. Il a atteint la vitesse remarquable de 670 km/h, ce qui en fait le bombardier à hélices le plus rapide de l'époque. Les réacteurs auxiliaires qu'on a montés par la suite sous les ailes ont porté cette vitesse à 780 km/h. Le Mixmaster avait un rayon d'action de 8 500 km et comptait surtout sur sa vitesse pour se défendre contre les intercepteurs ennemis.

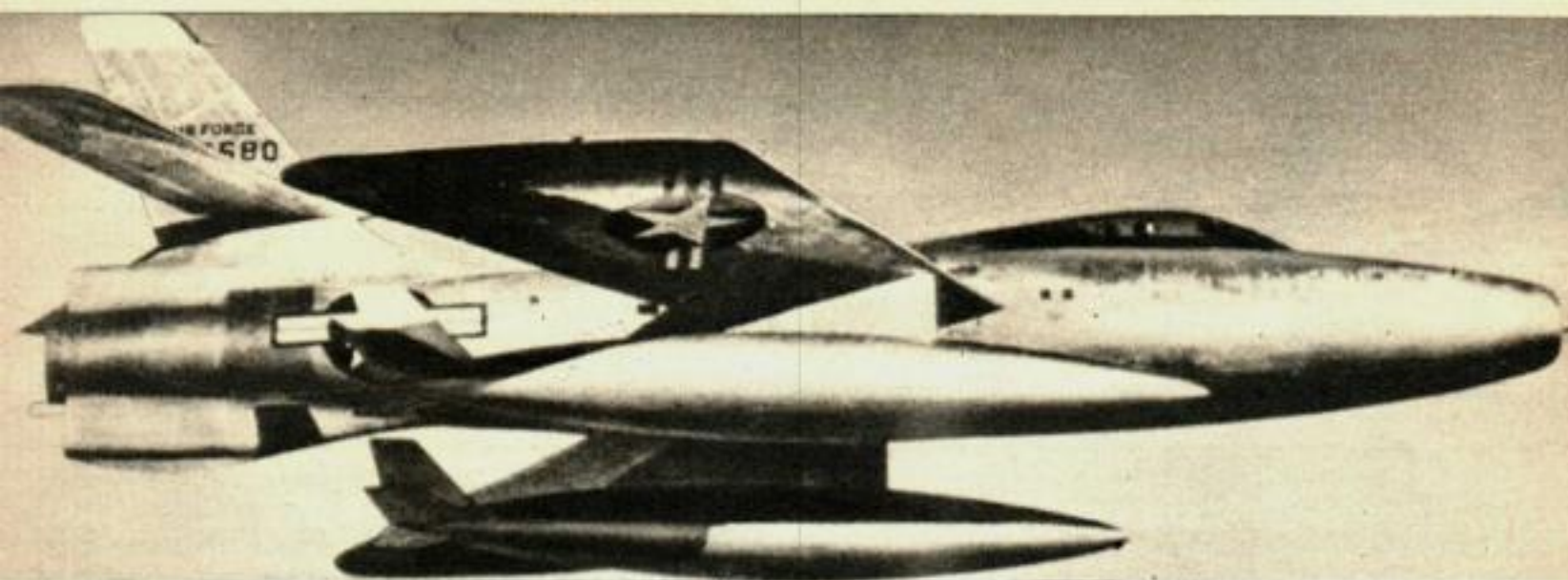




Le chasseur parasite, le McDonnell XF-85 Goblin (ci-dessus), était porté sous un B-36, comme une bombe, et largué en vol. Il était destiné à la défense du bombardier et devait revenir s'accrocher à ce dernier après avoir accompli sa mission. Des difficultés dans l'opération de retour à l'avion gigogne condamnèrent cet avion trapu sans train d'atterrissage qui pouvait voler à 1 100 km/h.

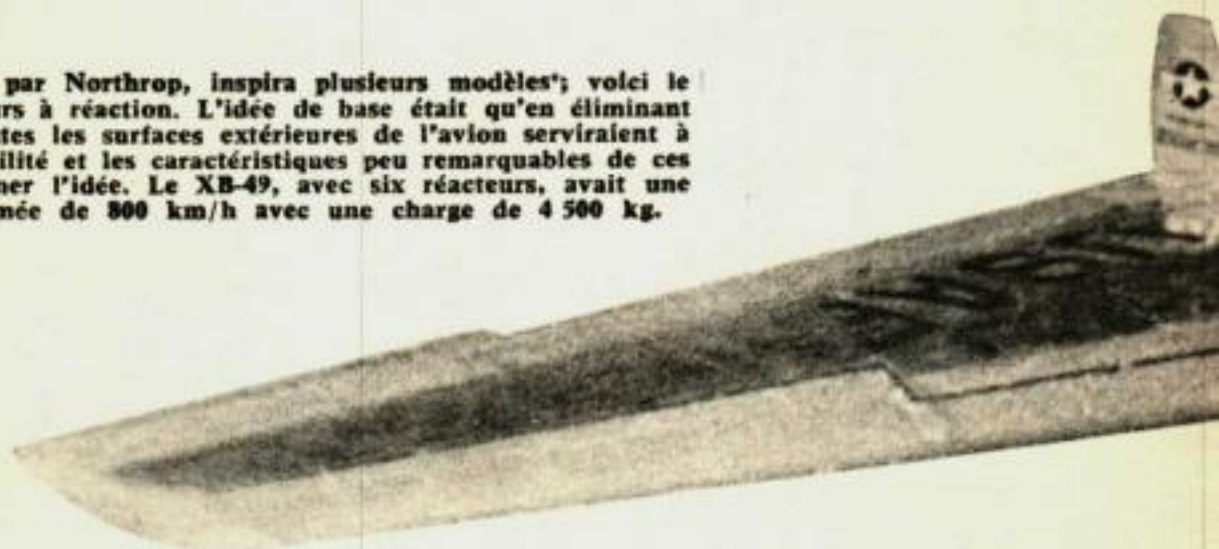
Le North American F-107, le dernier des chasseurs de l'U.S.A.F. de la génération des « cent » avant le F-111, portait une entrée d'air au-dessus du cockpit, des plans stabilisateurs verticaux et horizontaux complètement mobiles, et des nervures d'écoulement au lieu d'ailerons. Le F-107 a rejoint d'autres avions au musée de l'U.S.A.F., près de Dayton.





Le Republic XF-91 était équipé d'un réacteur et de moteurs-fusées, et a été sans doute le premier avion de combat supersonique. En plus d'un réacteur normal, il portait quatre fusées montées deux par deux au-dessus et en dessous de la tuyère du réacteur. Les ailes, d'un genre particulier, étaient plus larges aux bouts qu'au carénage du fuselage pour obtenir une plus grande stabilité au décollage. Les ailes pouvaient également changer leur angle d'attaque en plein vol.

L'« aile volante », lancée par Northrop, inspira plusieurs modèles; voici le XB-49, équipé de moteurs à réaction. L'idée de base était qu'en éliminant le fuselage, presque toutes les surfaces extérieures de l'avion serviraient à la sustentation. L'instabilité et les caractéristiques peu remarquables de ces modèles firent abandonner l'idée. Le XB-49, avec six réacteurs, avait une vitesse maximale estimée de 800 km/h avec une charge de 4 500 kg.

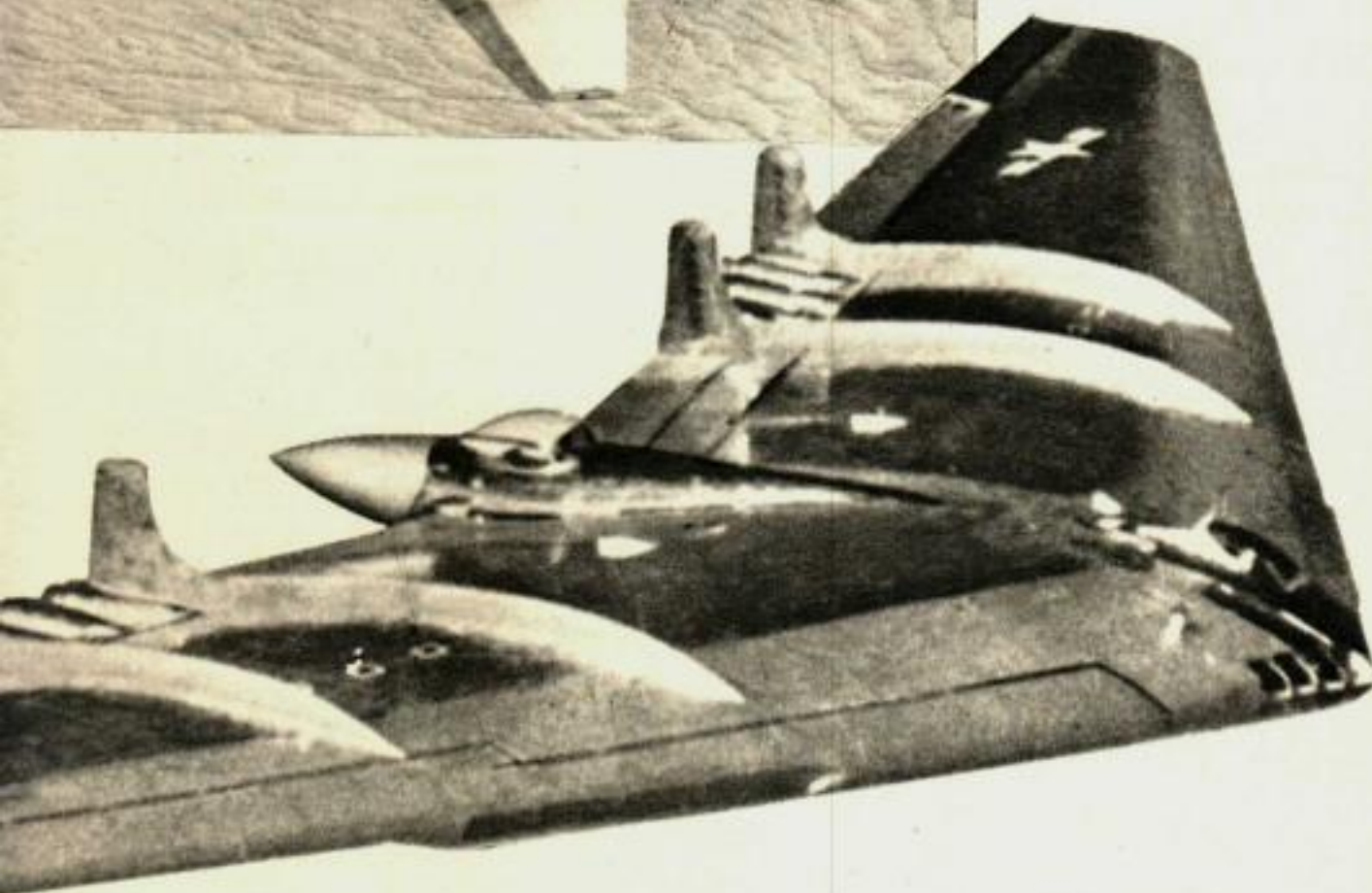


La « crêpe volante » (Chance Vought XF 5U) a été rendue responsable, à un moment donné, de nombreuses visions de soucoupes volantes. La première version d'essai en bois et en tissu a volé, mais le modèle circulaire qu'on voit, n'a jamais pris l'air. On peut dire que cet avion est tout fuselage ou tout aile, selon le point de vue. Il avait été conçu pour faire du vol stationnaire, comme un hélicoptère, en position cabrée, avec une vitesse maximale estimée de 760 km/h. Mais la marine U.S. y a renoncé; ce fut peut-être l'avion le plus bizarre qui ait jamais été construit.





◀ Un autre bâtarde, le Consolidated XP-81, avait été conçu pour surmonter le handicap des premiers avions à réaction, leur rayon d'action trop court. Il est équipé à l'avant d'un turbo-propulseur pour la croisière, et, l'arrière, d'un réacteur pur pour les grandes vitesses. Avec une vitesse maximale de 815 km/h, il a un rayon d'action respectable de 4 000 km. Il avorta à cause du mauvais fonctionnement du turbo-propulseur, le premier modèle américain de ce type.



Le « Béliet volant » (Northrop XP-79) avait une mission particulièrement dangereuse. Véritable aile volante équipée de deux moteurs à réaction, cet avion était de construction si solide (surtout de magnésium soudé) qu'il pouvait éperonner des bombardiers ennemis et leur couper la queue. Il s'écrasa au cours du premier vol et le pilote, qui est à moitié couché dans le poste de pilotage, fut tué.



Un avion bizarre, le Curtiss XP-55, portait un empennage de nez, des ailes très prononcées et des plans de direction au bout des ailes. L'hélice propulsive peut être larguée si le pilote doit sauter en parachute. On lui prévoyait une vitesse de 815 km/h, mais il ne put réaliser que 620 km/h. Mais il fut néanmoins le précurseur des ailes en flèche d'aujourd'hui.

