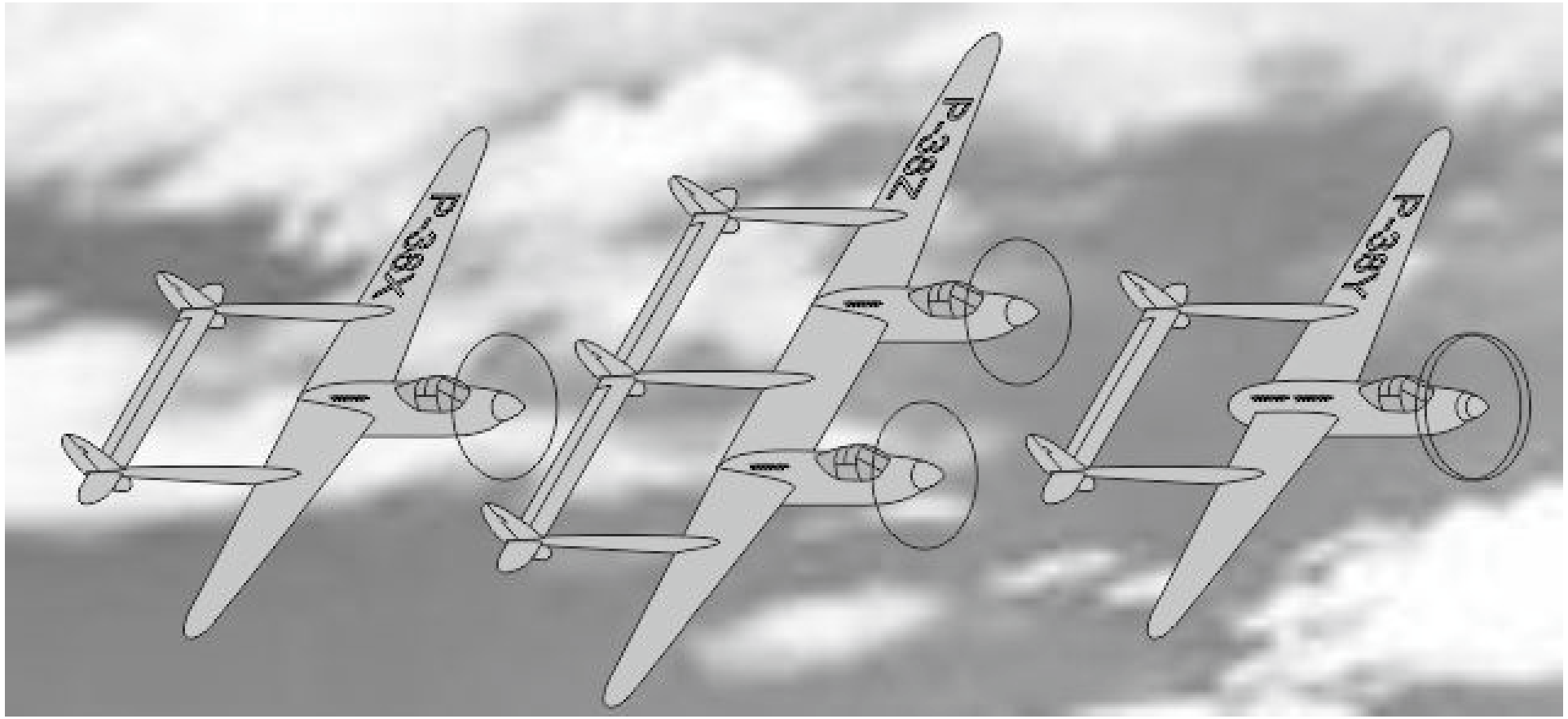
La formule Kobra, presque « toute secrète »

(Méconnus moteurs centraux pour hélices de nez, 1941-45)

par Abol Tévé, irresponsable sous suivi psychiatrique



Eléments rassemblés par Tophe Meunier (Tof Miller), what-ifer fan de bipoutres et asymétriques, en Mai 2022

Table des matières

Introduction 3
Le célèbre AiraCobra 4
Le moins célèbre KingCobra 5
Le méconnu AéroKobra 6
Le prototype Mustang FTB 7
Prototype adverse Piaggio 119 8
Dit abandonné : le Piaggio 118 9
Le révolutionnaire P-75 10
Le mystère XP-74 11
Version chasse du He-119 12
Yokosuka aussi 13
Chez nous, le VB-13 14
Pareillement, le Ki-64 15
L'héritier SpiteFear 16
Le salvateur Me-1009 17
Dans la grande famille P-38 18
Le peu pacifique Zero Kai-Kai 19
Le précédent Arado 20
Le suivant Byédounkovitsh 21
Conclusion 22
ENGLISH SUMMARY 22

Introduction

Il est célèbre qu'après 1945, les avions dits « à réaction » ont dominé les cieux, mais jusqu'à la guerre mondiale de 1941-45 (ou guerre européenne 1939-45), c'était le royaume des avions « à hélice » (1903-1945, disons, certes pas depuis Jésus-Christ). Toutefois, les milliers de livres qui leur ont été consacrés sont une propagande contredisant souvent les témoignages, même sobres. Nous voulons ici ouvrir les tiroirs de l'inconnu, comme on dit, mélange d'absurdités abandonnées, de ratés immontables, de géniaux modèles à cacher à l'ennemi, etc.

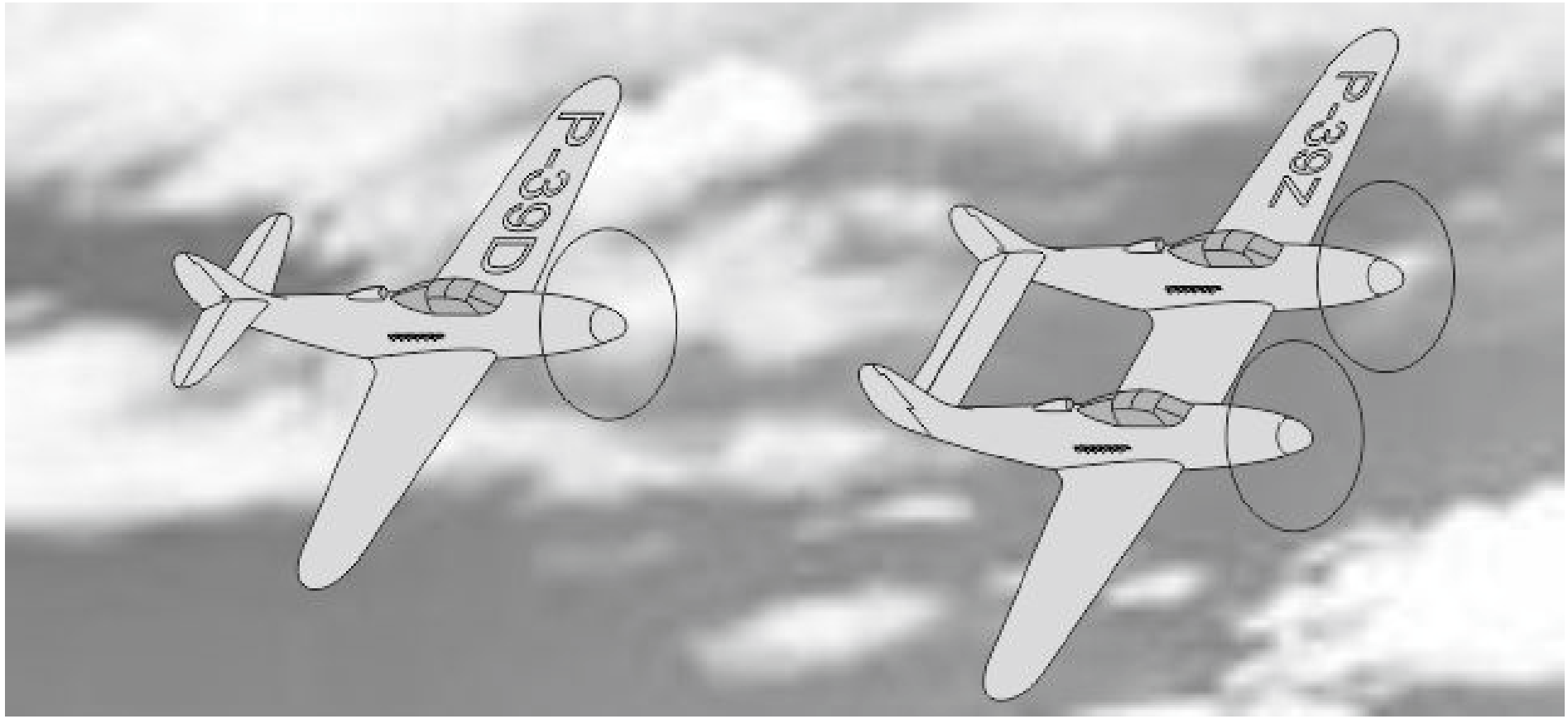
Nous allons nous centrer sur la période 1941-45, qui constitue le top de l'aviation à hélice, ensuite plus ou moins périmée. Toutefois, dans ces années de guerre, si l'aviation a militairement joué un rôle immense, c'est via d'énormes avions largueurs de trucs très peu sympathiques, sur des civils généralement, ce qui en fait des « criminels de guerre » (voire « criminels contre l'humanité ») au sens moderne, et nous refusons de les mettre ici en vedette. Nous allons nous centrer sur les petits monoplaces (parfois biplaces pour relais en longue mission) dits « chasseurs », ou « combattants » (fighters) selon les anglo-saxons (pas chasseurs qui serait pour eux « hunters »). Rapides et maniables. Ils comportaient les intercepteurs de défense pure (pour les civils), et les escorteurs de défense accompagnante (pour les collègues). Pas offensifs tout à fait. D'accord moralement, ouf.

Quelques-uns avaient une hélice centrale ou arrière (bipoutres à la XP-54, canards à la XP-55, sans queue à la XP-56, ailes volantes à la N-1M, hélice intégrée à la Bv P.192, hélice de queue à la Gö-9), mais si le pilote saute en parachute de son avion abimé avant qu'il s'écrase au sol, il serait coupé en rondelles, non, ça n'allait pas. Donc l'hélice de nez était la norme. Et c'est là que se situe **la grande supercherie** : selon les Historiens, ont dominé les avions à « moteur de nez », entre l'hélice et le cockpit (à mauvaise vue). Pour prétendues raisons de simplicité mécanique et maintenance facile, bla-bla. En vrai, les ingénieurs savaient bien (mais étaient tenus au secret Défense) : la meilleure place du lourd moteur est au centre de gravité (pour maniabilité optimale), en arrière du cockpit (lui à l'avant pour bonne visibilité). Avec arbre de transmission tournant entre les jambes du pilote, oui.

Note : nous avons ici décidé d'appeler cette famille Cobra (serpent à lunettes), mais c'est spécifique des années 1940. Dans les années 1960, Bell a repris le nom Cobra pour son hélicoptère biplace d'attaque au Vietnam, avec les versions HueyCobra, SeaCobra, Super Cobra, King Cobra, Fire Cobra, Whiskey Cobra, Zulu Cobra (dit Wikipédia), tous sans hélice de nez.

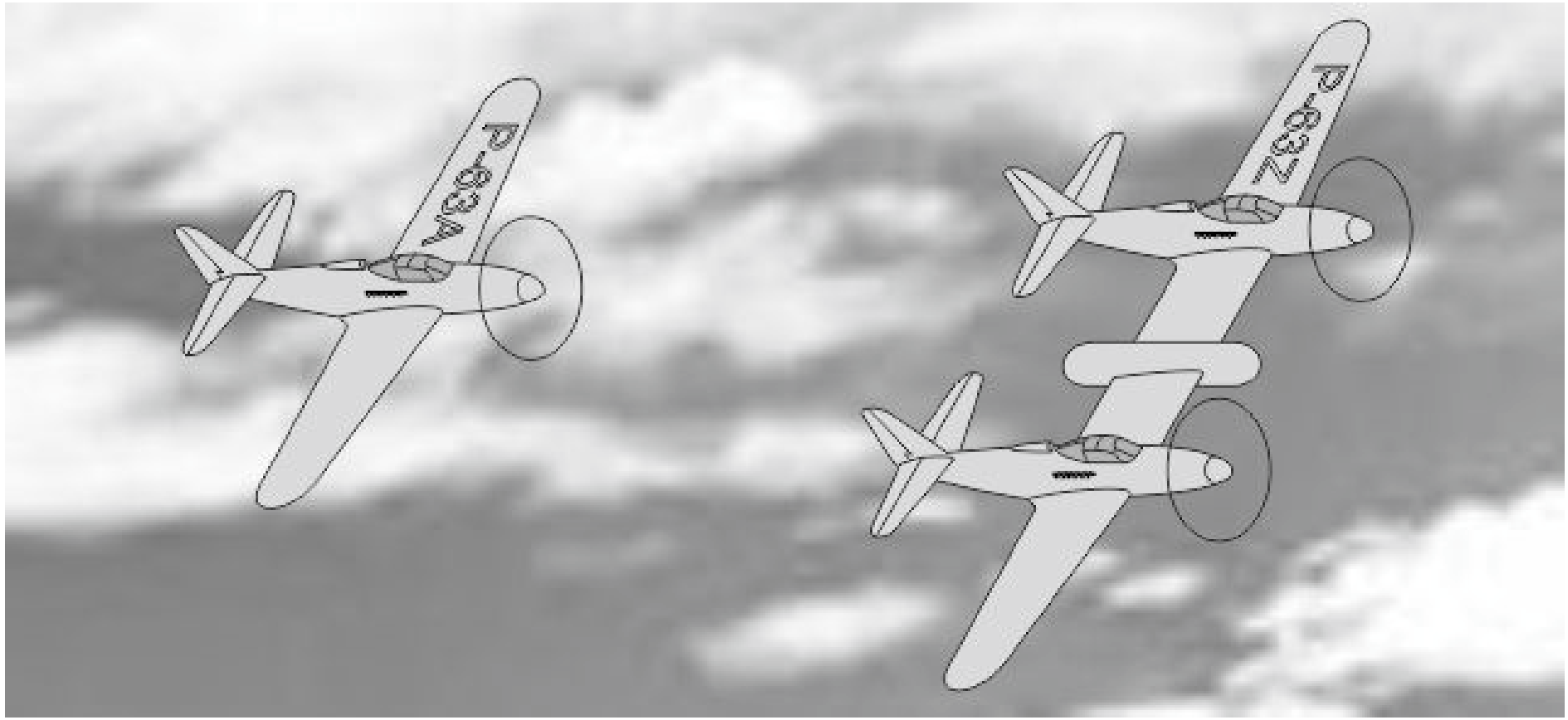
Le célèbre AiraCobra

Officiellement, le Bell P-39 Airacobra était un chasseur un peu raté développé aux Etats-Unis, envoyé en URSS pour prétendre aider les Soviétiques, théoriquement alliés mais méfiance (avant même la guerre froide). Au lieu d'envoyer les « excellents » Mustang et Thunderbolt à moteurs de nez (P-51 et P-47), on a envoyé le contesté P-39, pas périmé mais presque, et inefficace avec son moteur central. Telle est la légende, tout au moins. La version double P-39Z Twin-Airacobra n'a pas existé, elle, parait-il ! (avec témoignages russes tous imputés à la vodka).



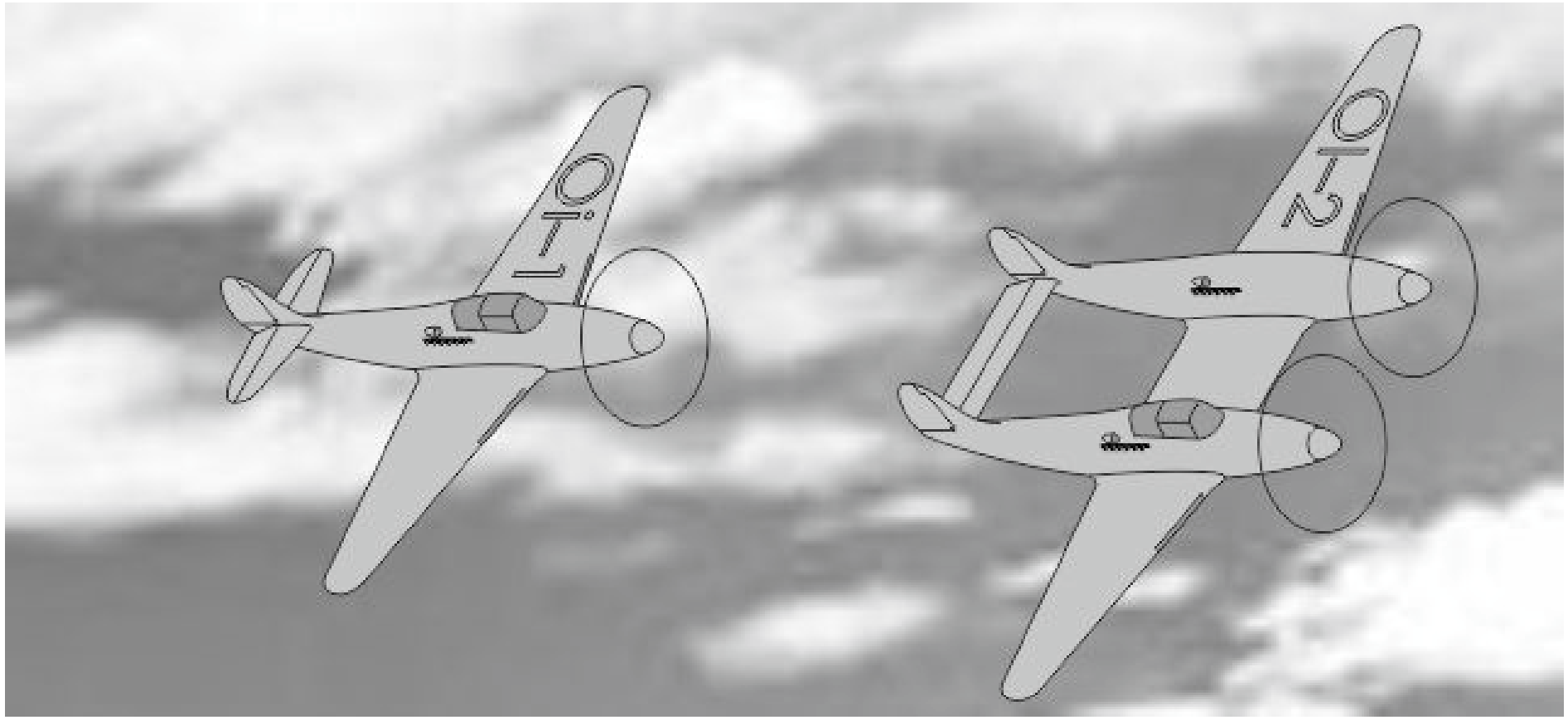
Le moins célèbre KingCobra

Toujours selon les racontars officiels, les Soviétiques ont réclamé une modernisation de l'Airacobra, et ce fut le Bell P-63 Kingcobra, presqu'identique quoiqu'un peu plus puissant. Et toujours « raté », bien « inférieur » officiellement aux P-51 et P-47 antérieurs, mais les Soviétiques étaient tellement « stupides » qu'ils préféraient ainsi sans moteur de nez... nous raconte-t-on, du moins (en fait, des agents doubles offraient le meilleur à l'Est !). Et le remarquable P-63Z jumelé (zwilling en langage aéronautique, germanophone) n'aurait pas existé, pas du tout !



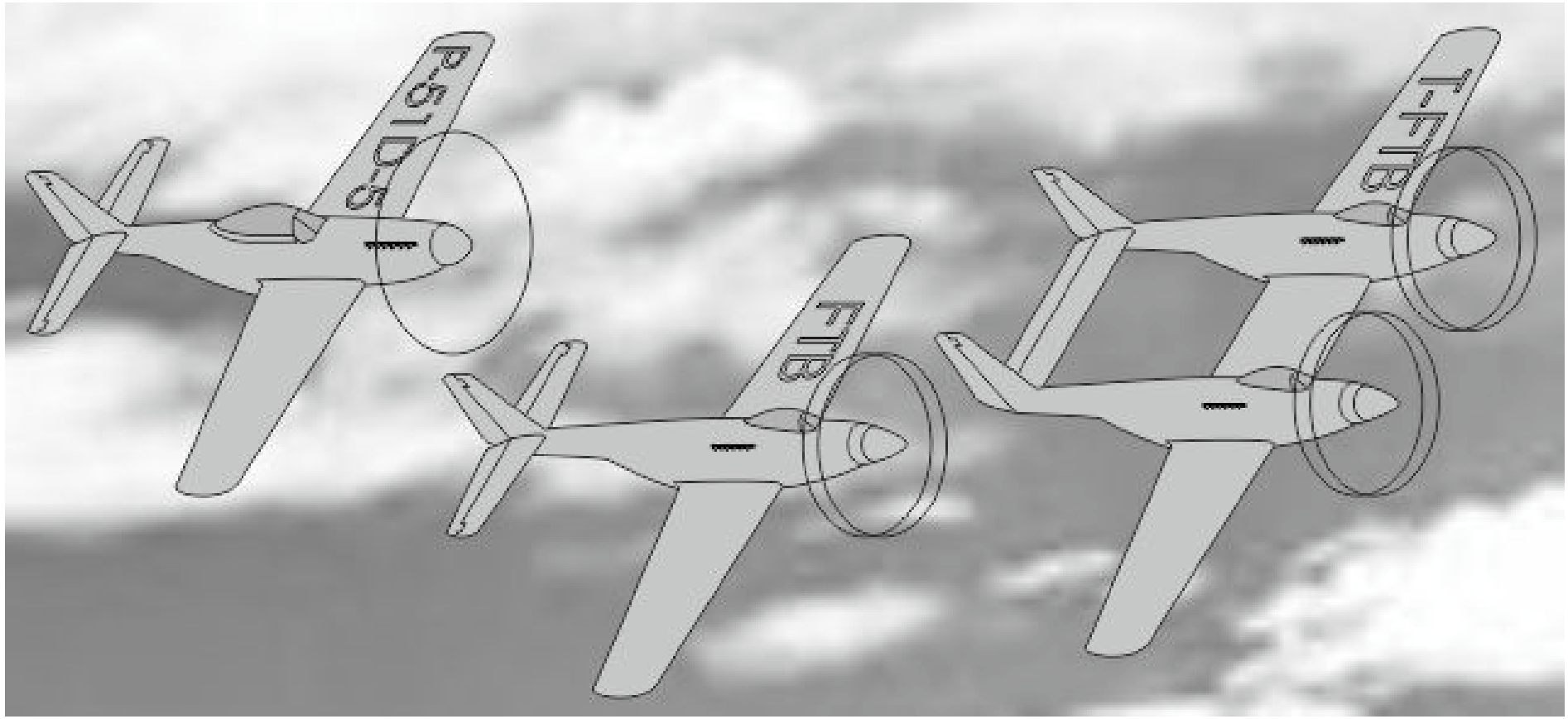
Le méconnu AéroKobra

Bien sûr, les Soviétiques concepteurs d'avions ont aussi tâché de faire une copie locale des P-39Z et P-63Z, non : officiellement des P-39 et P-63 simples. Et, par pur hasard incompréhensible, il en est résulté le Byelyayev (ou Belayef) OI-2 Tvin-Aérokobra bifuselage monoplace, sans dessin OI-1 justifiant ce numéro 2 – mais il était expliqué par la ~~propagande~~ raison que les Soviétiques étaient communistes donc trop arriérés mentalement pour commencer une liste à 1. Crédible ? Avalé par le public en tout cas ! Sans rire ! (en mission commandée, de ~~dés~~information).



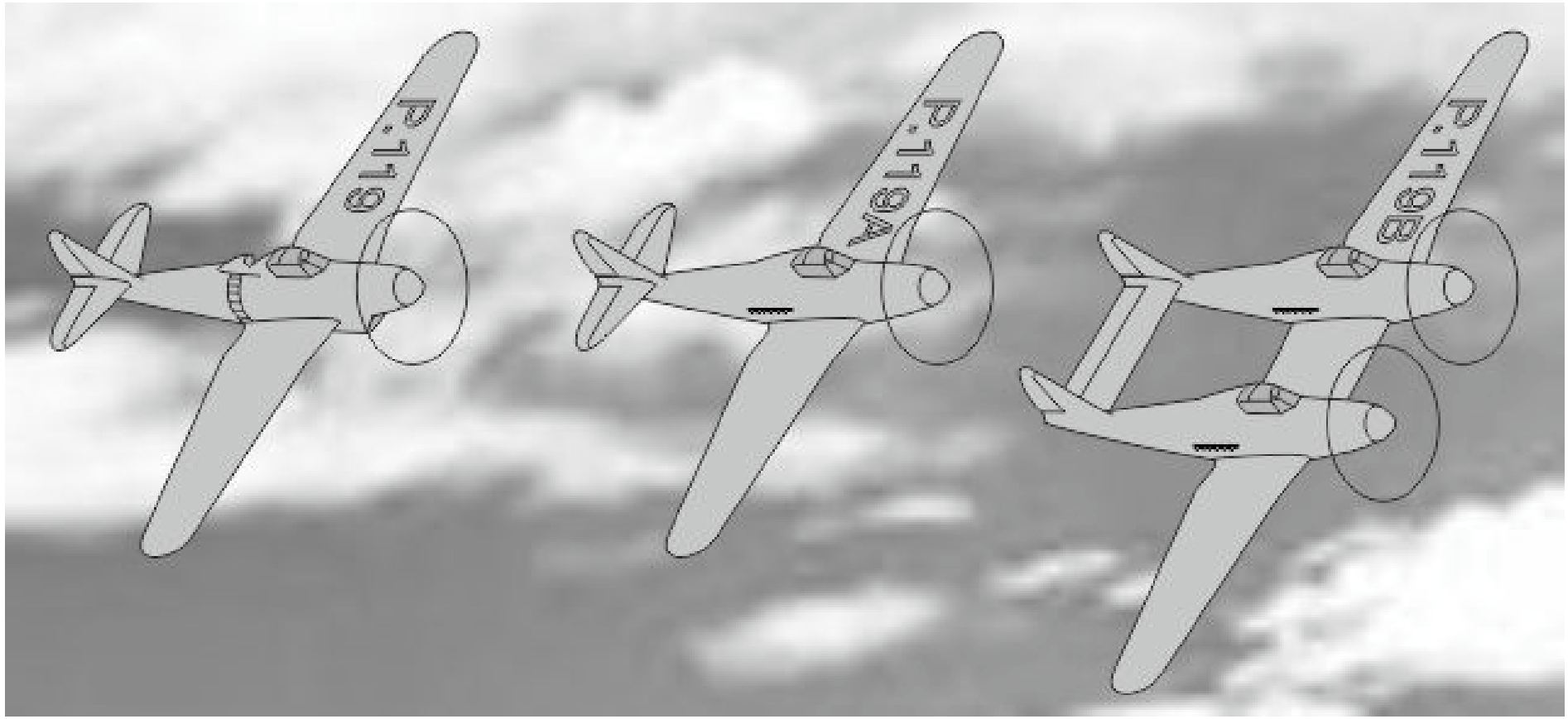
Le prototype Mustang FTB

Au fait, puisque le P-51 Mustang était le meilleur chasseur du monde, pourquoi ne pas en avoir essayé une version à moteur central ? Officiellement, la réponse a été que les industriels étasuniens n'avaient pas le temps de s'égarer ainsi, alors ce sont les motoristes britanniques de chez Rolls-Royce (aucun rapport avec le très grand luxe, prétendument !) qui ont développé le fabuleux Mustang FTB, surnommé par les plaisantins Flying Test Bed (Banc d'Essai Volant), finalement incorrect ! (sic !). Et bien sûr, aucun Twin-Mustang ainsi en vrai (T-FTB) ! « Logique » !



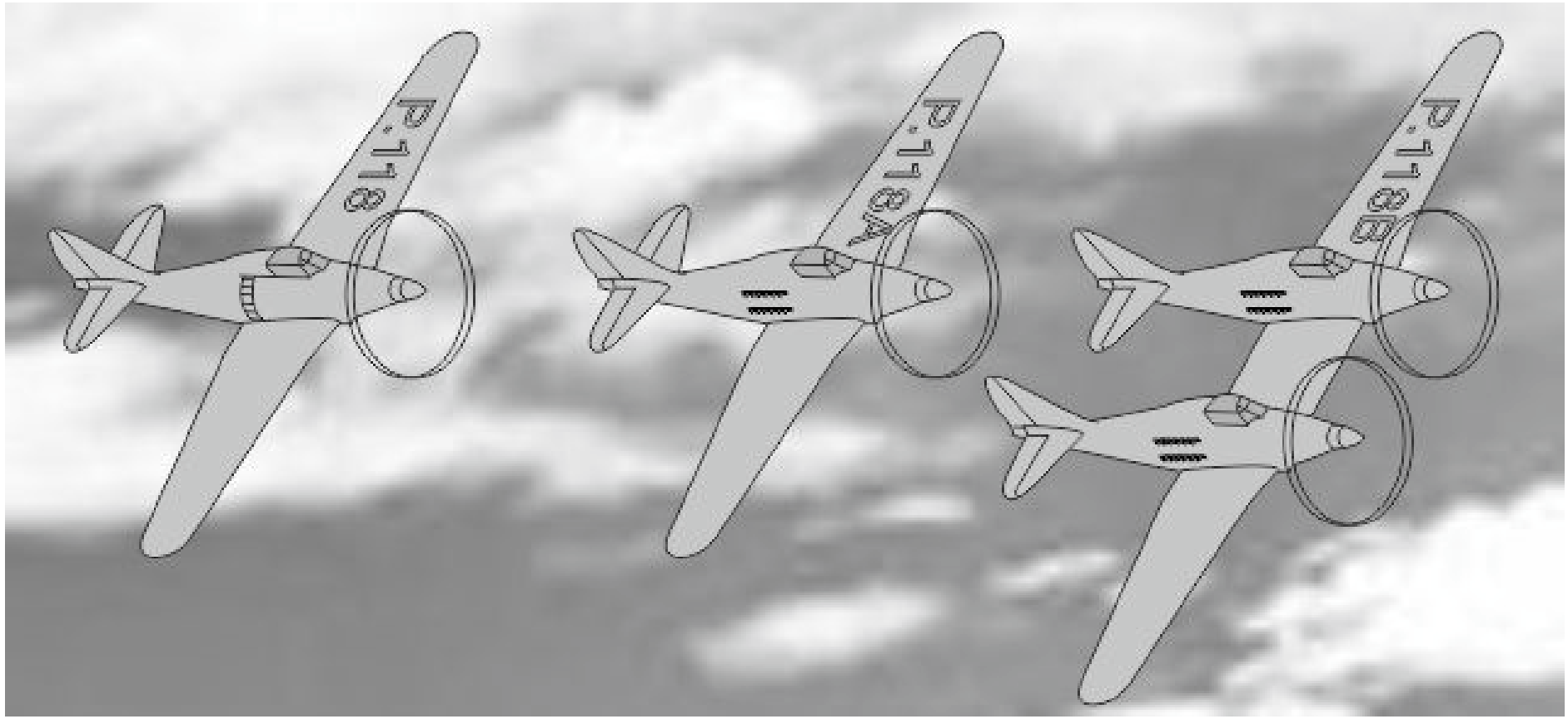
Prototype adverse Piaggio 119

Dans le camp adverse des Alliés, les Historiens expliquent que les ingénieurs se sont aussi fourvoyés (!) à essayer la formule « moteur central ». Oh, pas principalement les Allemands sérieux mais les fantaisistes Italiens, faisant un peu n'importe quoi avec charme latin ! Il en est résulté le Piaggio P.119, avec moteur en étoile refroidi par air, difficilement (sans position frontale de nez), et bien sûr aucune version à moteur en ligne 119A, ni bifuselage 119B (« bifusoliera »), tous les témoins étant dits affabulateurs, ou trop jeunes ne comprenant pas ce qu'est le Réel.



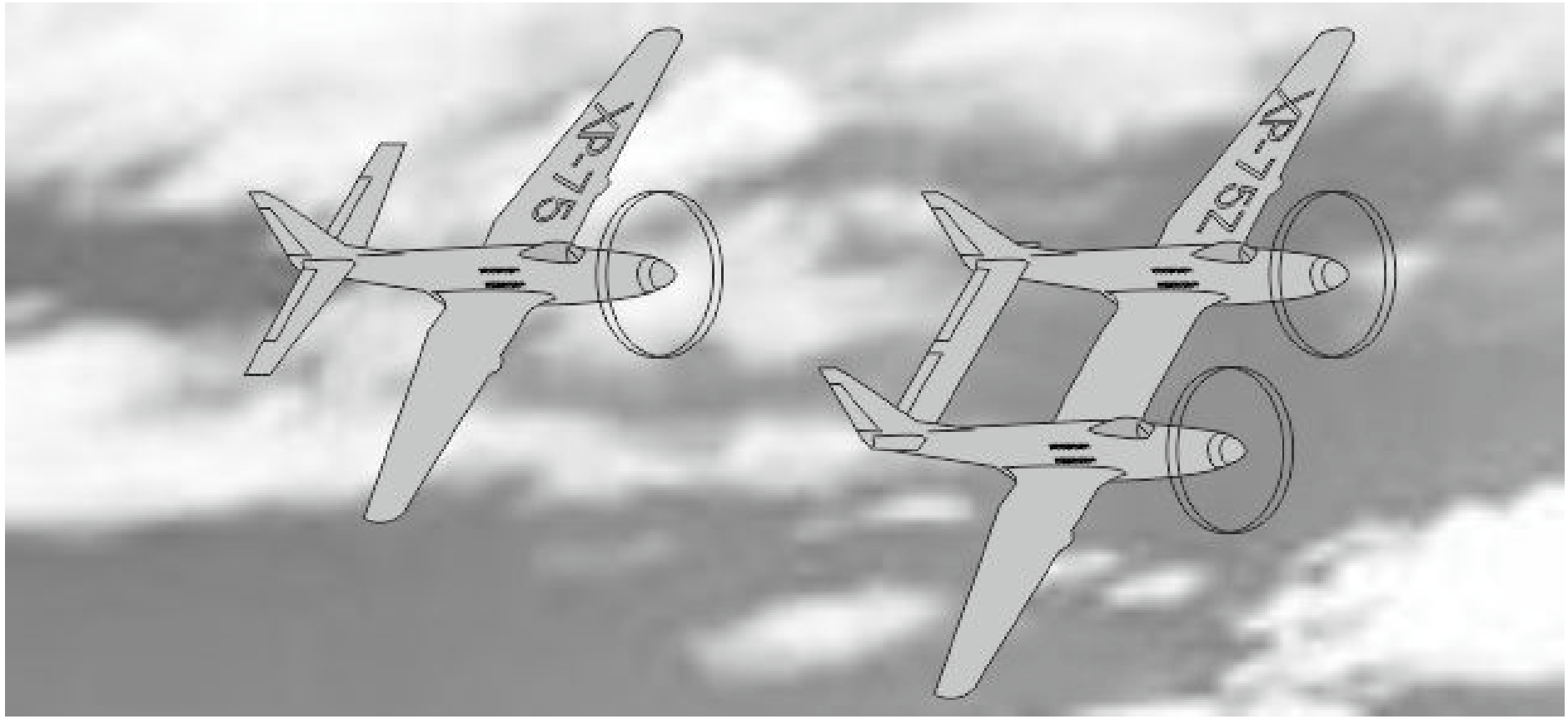
Dit abandonné : le Piaggio 118

Daté d'un peu avant la conception du Piaggio 119, un modèle P.118 est officiellement mentionné comme « projet abandonné » (ceux qui l'ont vu ont rêvé, est-il diagnostiqué). Il employait un moteur double, apparemment en étoiles côte à côte, pour entrainer deux hélices, et c'était « beaucoup trop compliqué » (les Historiens prennent nos ancêtres pour des ânes). Les versions dérivées A et B n'annonçaient pas de résolution des problèmes mécaniques. Les témoins visuels, certifiant par écrit devant huissier, ont comme abusé du Martini.



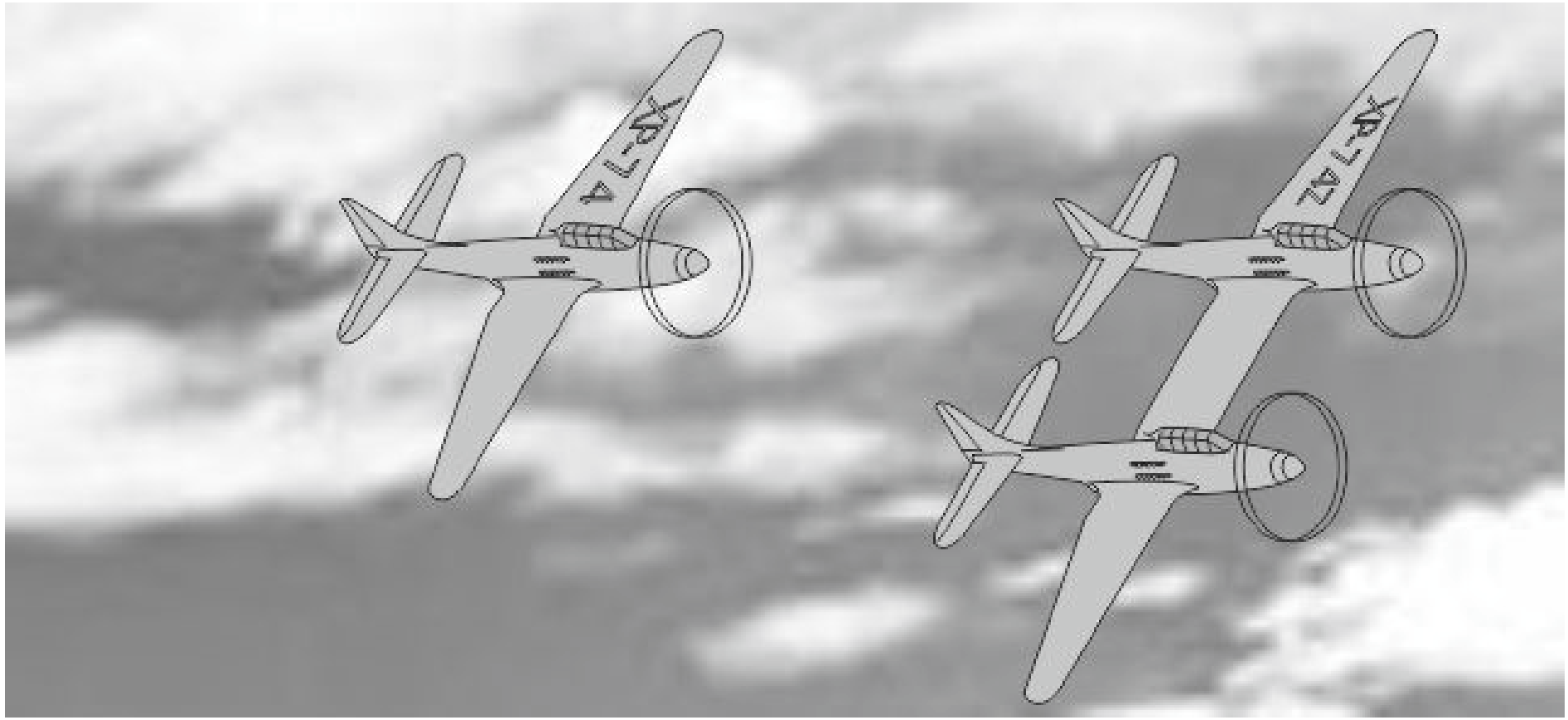
Le révolutionnaire P-75

Le Fisher P-75 Eagle, monomoteur hyperpuissant, employait un gros « et unique » moteur V-3420, moteur double couplant deux moteurs simples V-1710, actionnant des hélices contrarotatives au bout du nez. Ces moteurs étaient centraux, pas dans le nez, c'est très bien, mais pourquoi est-ce donc révélé au grand public ? Parce que le couplage des moteurs s'est avéré catastrophique en pratique, rendant le prototype XP-75 inexploitable (et la série P-75A a été vite stoppée). La version double XP-75Z a eu les mêmes problèmes, exactement, elle est ici révélée.



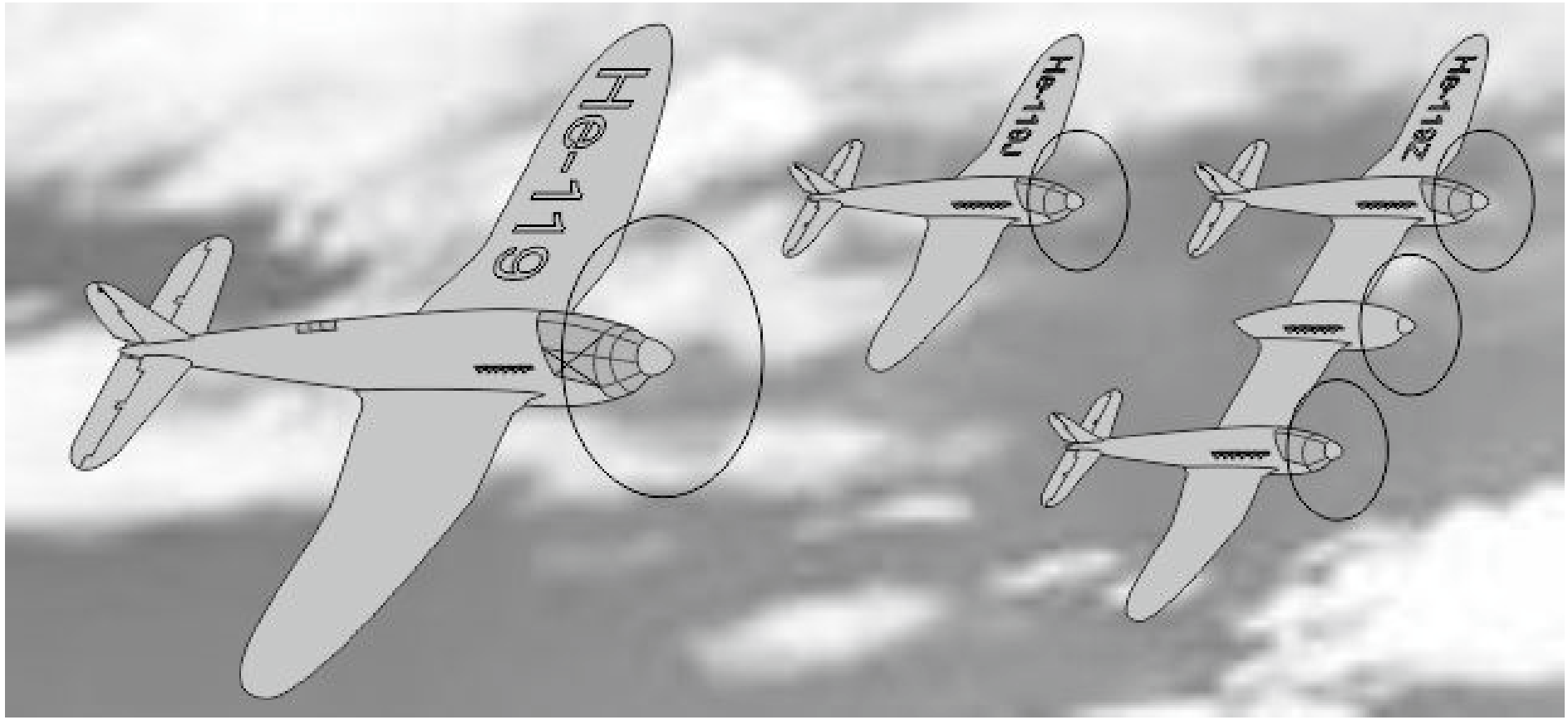
Le mystère XP-74

Entre les programmes étasuniens terrestres XP-72 et XP-75, il y a un trou que les Historiens expliquent mal. Le XP-73 serait un bipoutre Hughes D-2 ressemblant un peu au P-38 standard, et il est dit que le code 74 a été sauté pour que le prometteur Fisher/General Motors Eagle (prévu en grande série P-74A) soit numéroté 75 comme le célèbre « canon de 75 » cher aux militaires ; mais deux avions très différents d'aspect ont été qualifiés de XP-75, et il serait plus logique d'appeler le premier XP-74 et le second, final, XP-75, d'où P-75A. C'est cousin, mais différent.



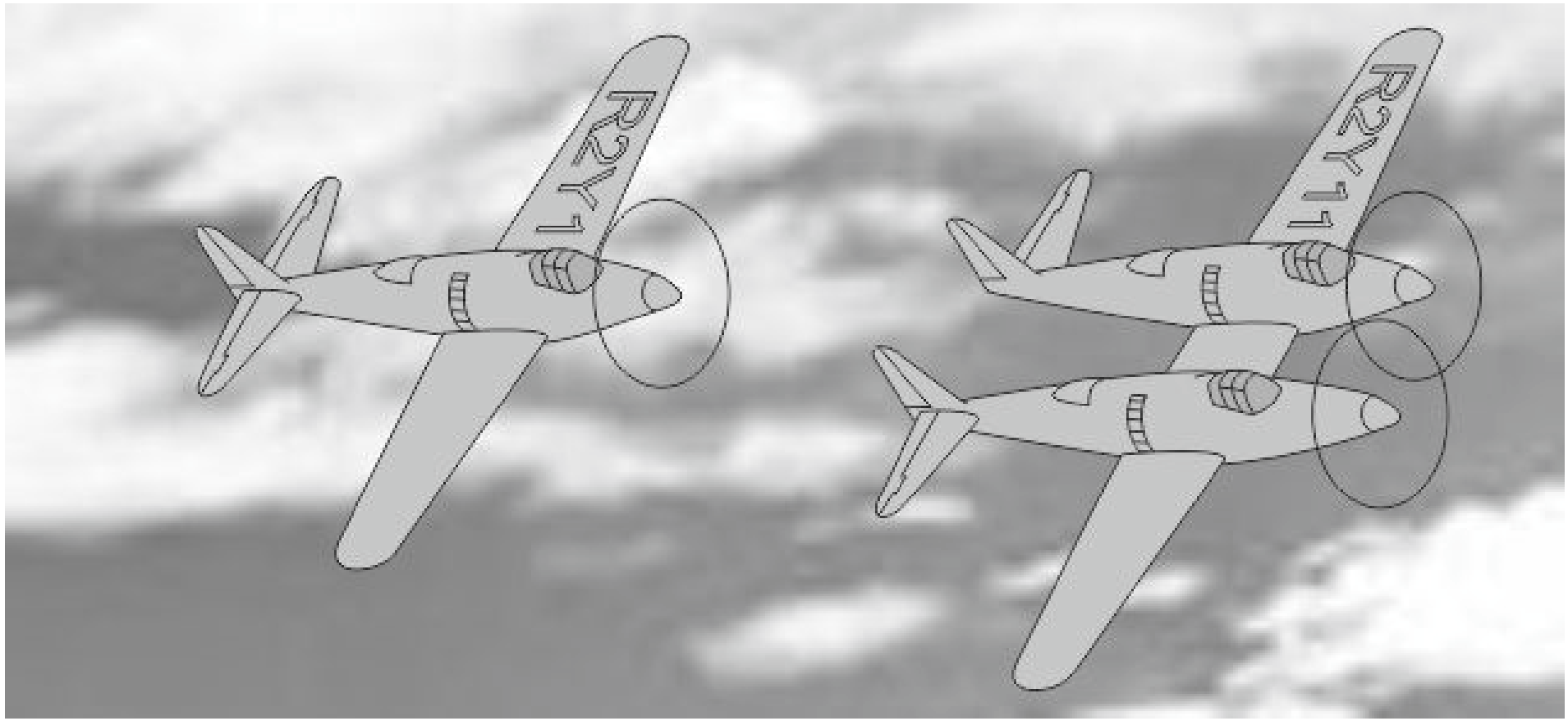
Version chasse du He-119

Testé à partir de 1937, le surnommé He-111U, en fait He-119 (sans lien avec le Piaggio 119) parait hors de notre fenêtre temporelle ici. De plus, officiellement, c'était un avion de reconnaissance, mais… en 1941 a été développée en secret la petite version de chasse 119J Jäger, monoplace au lieu de triplace, monomoteur vrai (non plu' le DB-606 = DB-601 x2). La version double de ce monoplace, 119Z (multimoteur mais à distance sans surchauffe ensemble), sorte de mini He-111Z, a fait parler d'elle par ses succès – à l'époque, oubliée, avec retour du secret.



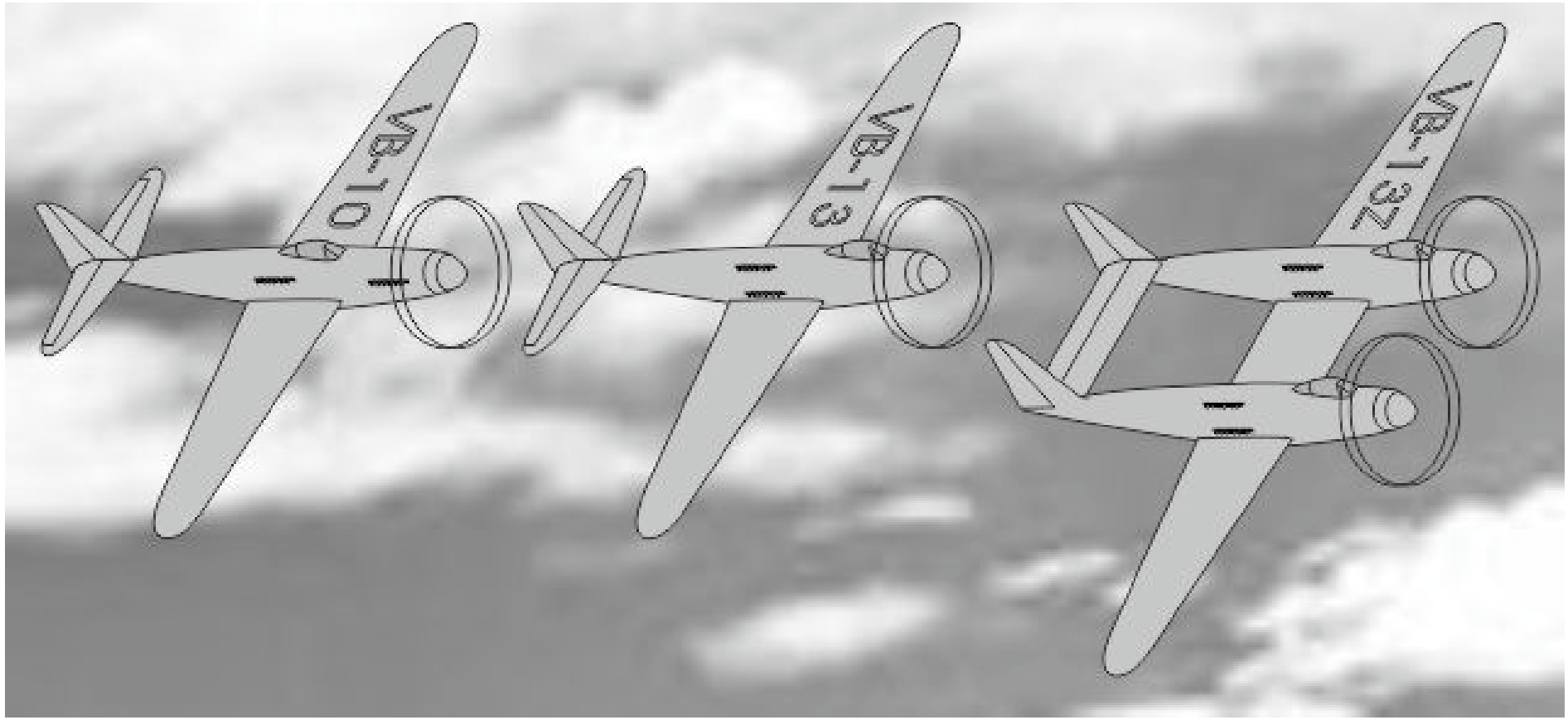
Yokosuka aussi

Le cas Yokosuka R2Y Keiun de 1945 est un peu particulier car presque trop tardif. Le R2Y1 expérimentait la formule géniale du moteur central actionnant hélice de nez, et c'était encore mieux en version bifuselage R2Y11 (avec fuselages proches, un nez étant un peu allongé pour éviter les hélices engrenantes). Mais le programme a avorté, pour installer à la place une motorisation par 2 réacteurs (R2Y2). C'était l'avenir, mais il se développerait ailleurs à la fin des années 1940, et n'ont pas été finalisés ces modèles.



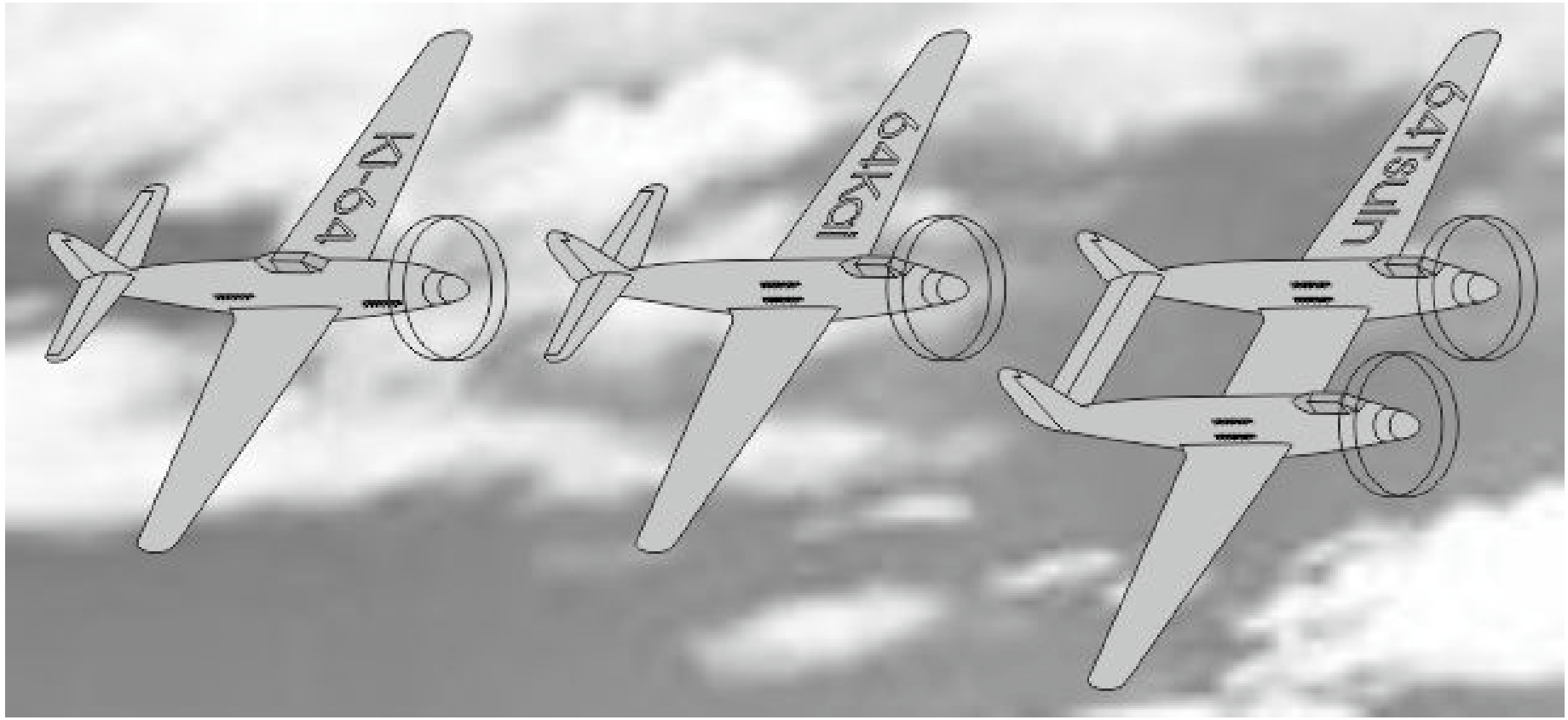
Chez nous, le VB-13

Certes, pour des observateurs français, il semblait peu « crédible » qu'aucun avion à moteur central n'ait été essayé ici, alors a été imaginée la légende de l'Arsenal VB-10 sans suite, bimoteur axial avec un moteur de nez et un moteur central. Pour mieux cacher le VB-13 ayant seulement un moteur central, quoique double 24 cylindres HS-24z au lieu de simple 12 cylindres HS-12z, l'avion étant bien plus agile du fait de cette répartition des masses. De même pour la version bifuselage VB-13Z (officiellement : illusion nébuleuse pardonnable au pays du vin chronique).



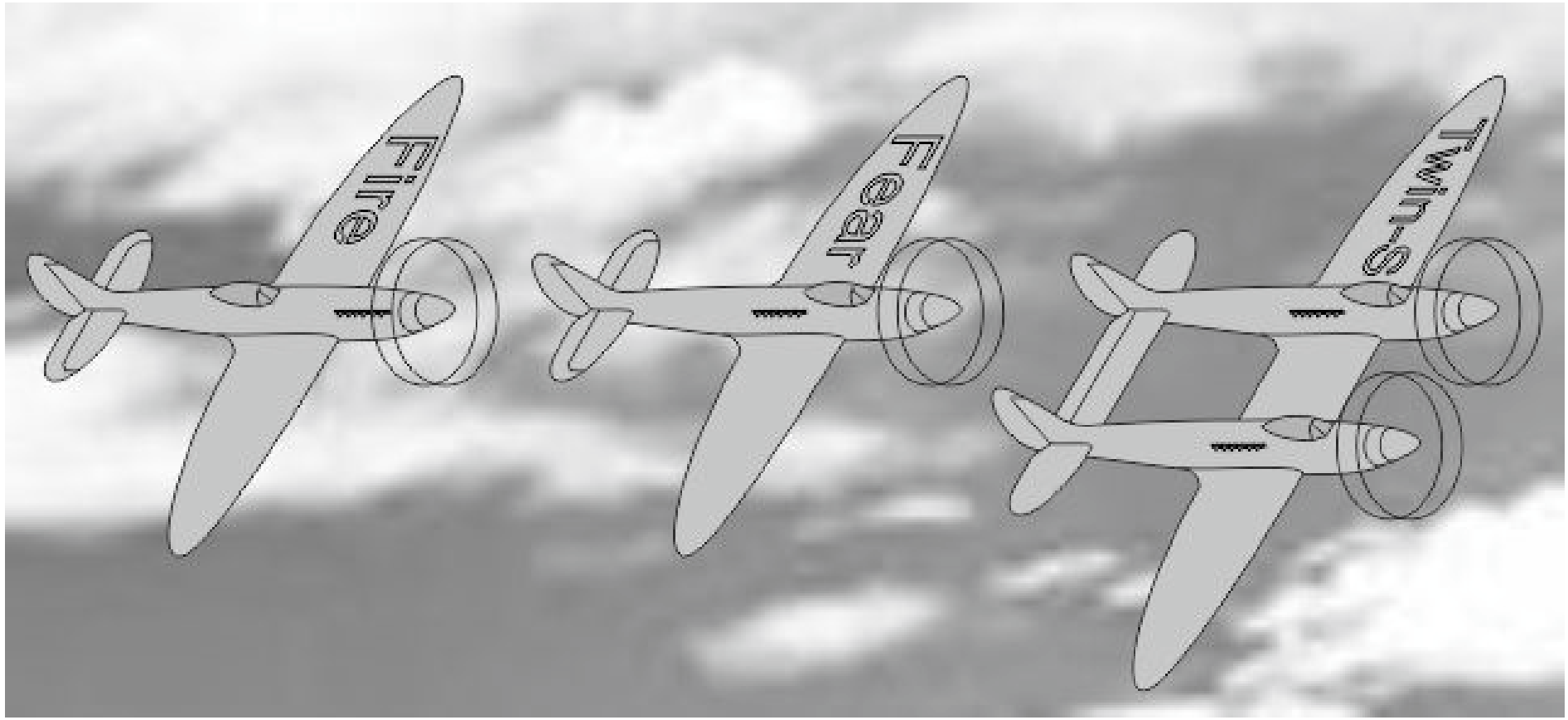
Pareillement, le Ki-64

Une mascarade similaire au VB-10 a eu lieu très loin en Extrême-Orient : Kawasaki Ki-64 était son nom (« Rob » selon les catalogues alliés en face, Kobura localement ce qui signifie Cobra). Officiellement, il y avait un moteur dans le nez (mauvais, dit bon) en plus du moteur central (bon, dit mauvais). Cela servait de couverture au véritable espoir : la version modifiée (secrète) avec moteur double au centre et cockpit avancé. Avec variante double pour longues veilles d'interception. Des générations de lecteurs crédules ont cru qu'il n'y avait que le 64, hi-hi-hi !



L’héritier SpiteFear

Bon, est-ce qu’on arrête là les bla-blas nous prenant pour des naïfs ? Certes, la bataille d’Angleterre en 1940 a été gagnée par le Supermarine SpitFire (cracheur de feu) à moteur de nez, mais il est dit avoir été développé ensuite en variantes similaires tout aussi victorieuses : Spitfires tardifs, avant le SpiteFul (malveillant) inachevé. Non, en vrai, le dérivé majeur avait un moteur central, c’était le SpiteFear (malgré la peur) et sa version double (Twin). Les témoignages en attestent même sans whisky faisant voir double. Les photos ont été jugées « truquées » (fake).

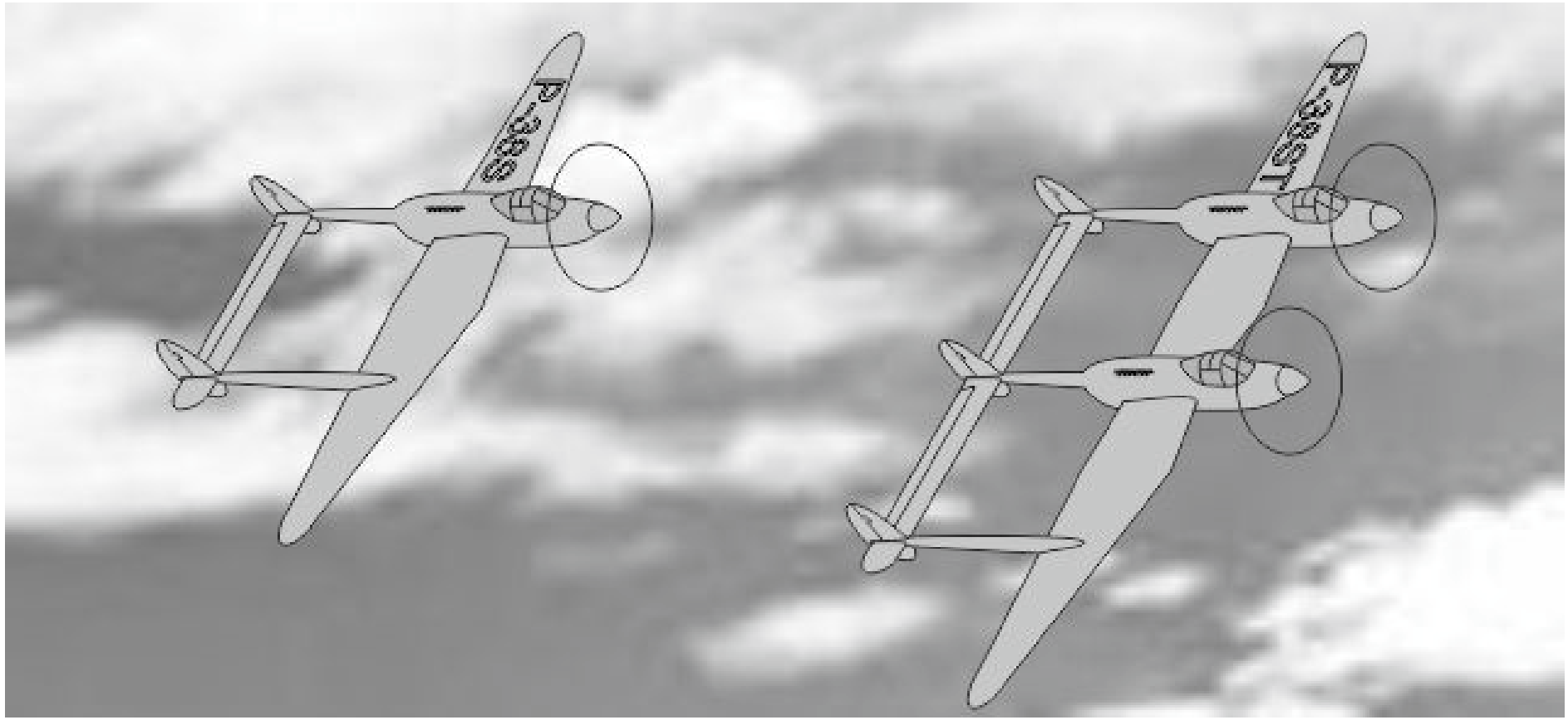


Le salvateur Me-1009

De même, l'Histoire aéro-militaire n'explique pas du tout comment et pourquoi l'Allemagne a pu tant résister au rouleau compresseur allié. Le Messerschmitt Bf-109 de 1936-40 était périmé, inférieur même au Spitfire, et… la version à moteur central, Me 1009 n'aurait pas existé ! Quant à la version double, Me-2009 (monomoteur à second nez : radar), elle est « expliquée » par l'alcool local schnaps de ce camp du Mal, le contester étant passible de prison pour haine antisémite. D'où les bombes incendiaires du « Bien » massacrant les bébés de ces gens...bravo ?

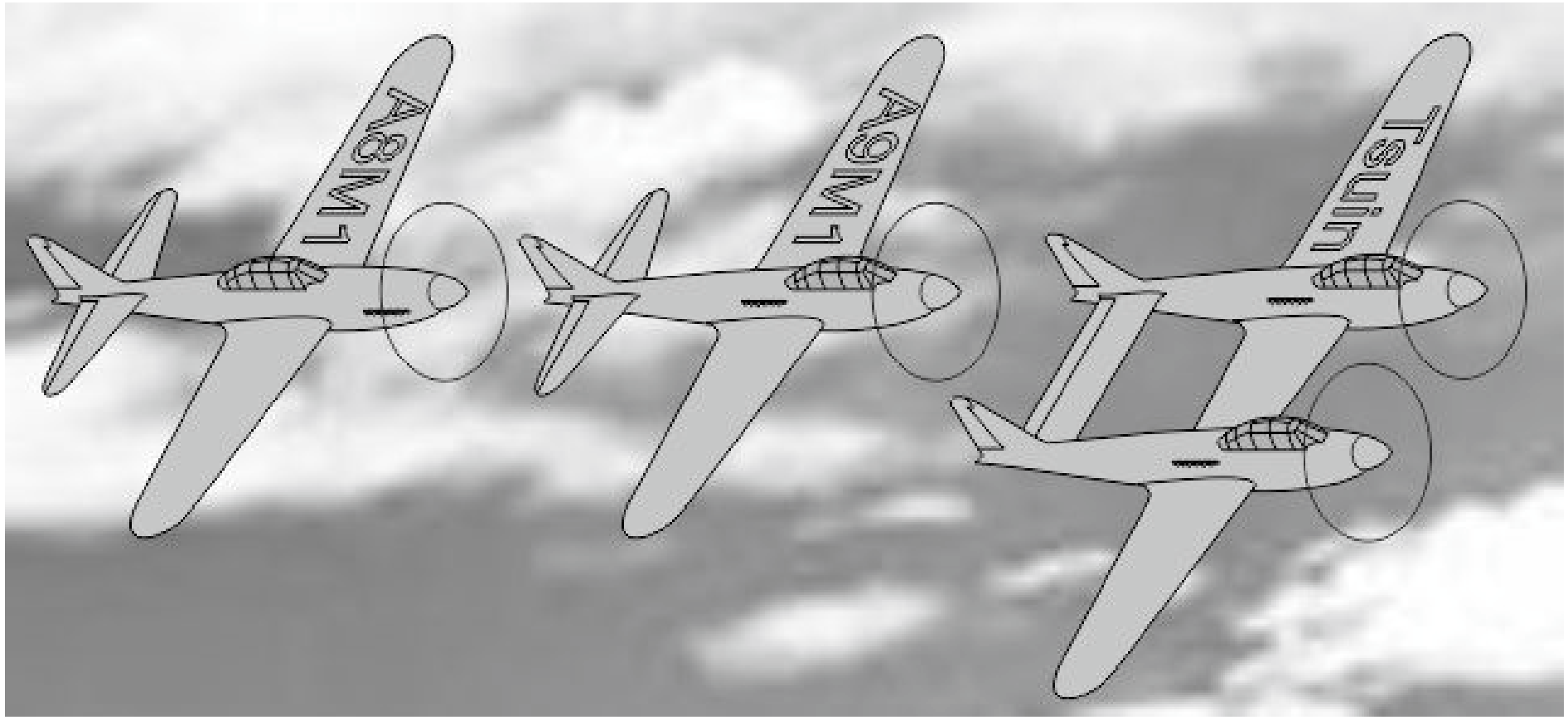
Dans la grande famille P-38

Sur la couverture, nous avons présenté 3 versions à moteur central du très célèbre P-38 Lightning à moteurs latéraux (+ hélices latérales) loin du cockpit. Nous n'allons pas les reproduire ici, et ce n'était pas spolier le sujet, car elles n'ont pas existé en vrai, étant toutes 3 abandonnées au stade de la planche à dessin. Cependant la version asymétrique P-38S et sa version double P-38ST Twin-Lightning ont rencontré un succès retentissant, à l'époque. « Meilleurs chasseurs de cette guerre jets compris », classifiés top-secret mais c'est de nos jours en train de ressortir.



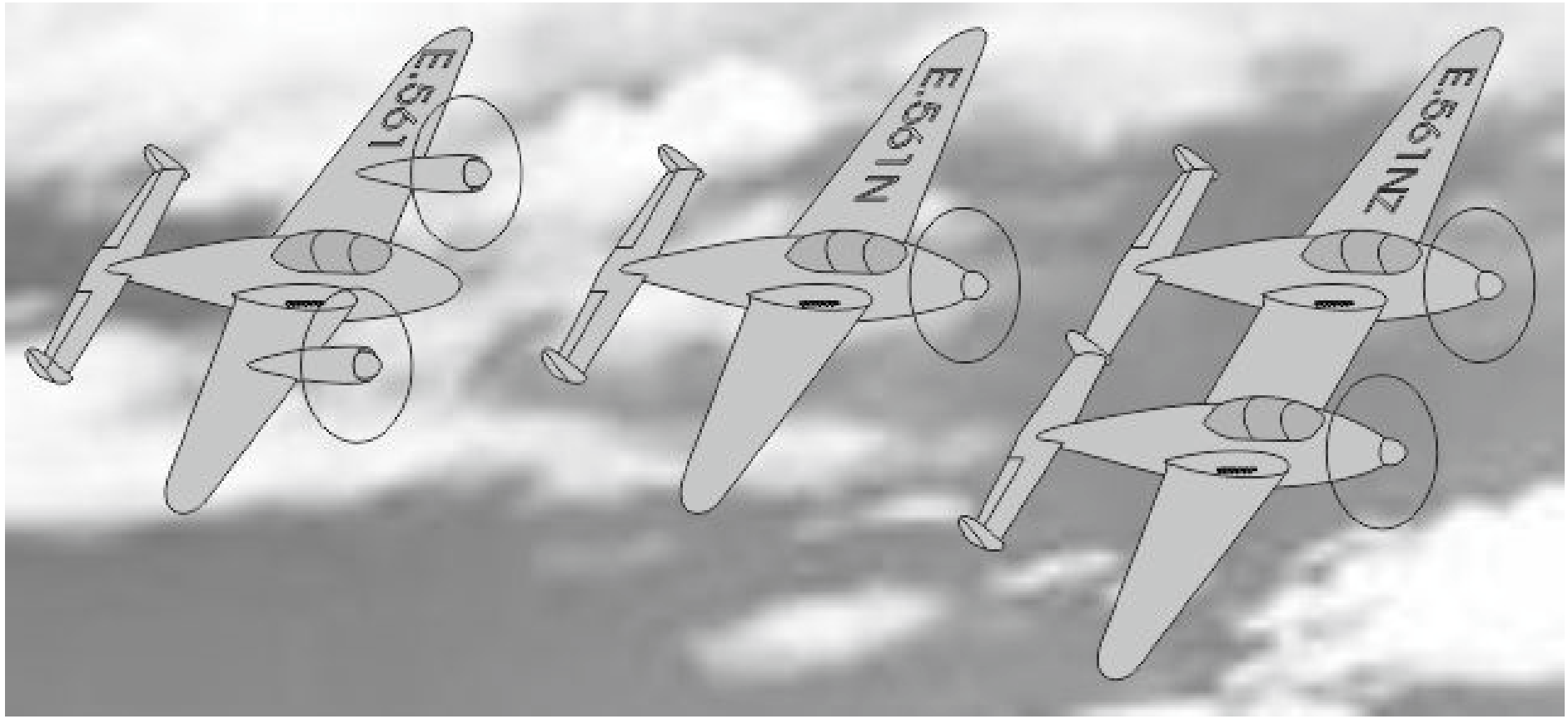
Le peu pacifique Zero Kai-Kai

Dans la guerre du Pacifique (contradiction de termes, hum), le Mitsubishi A6M Zero est célèbre, sa version modifiée Kai à moteur en ligne (A8M) est inconnue, et sa version à moteur central Kai-Kai (A9M) est dite inexistante. On se demande, dans ces conditions, comment les performants avions étasuniens (F6F Hellcat, F4U Corsair, de la Marine US Navy) n'ont pas nettoyé le ciel de tout ennemi. Mystère, puisque ce Zero Kai-Kai n'a pas été testé ni mis en service, et encore moins sa version double Tsuin-Zero (apparitions attribuées à l'alcool de riz, le saké).



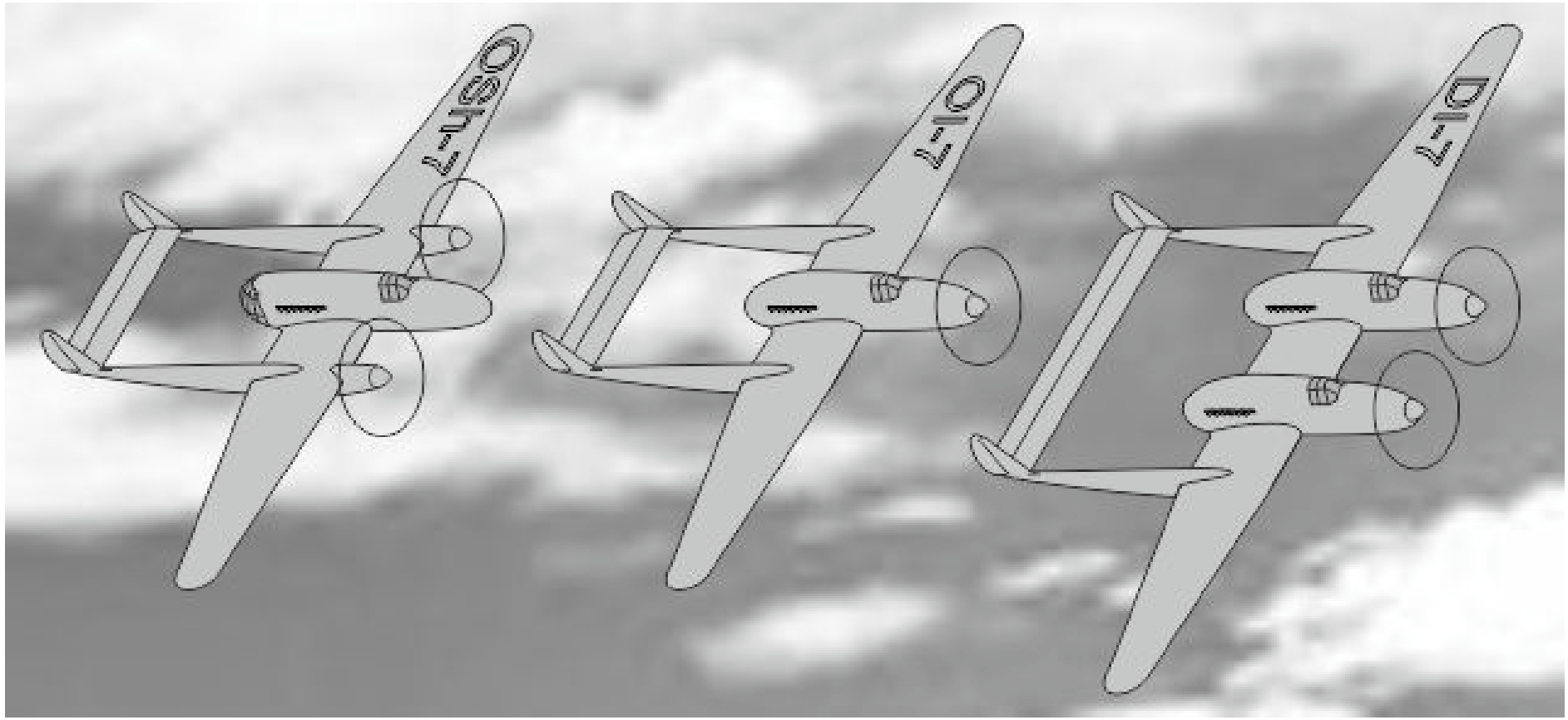
Le précédent Arado

Ce qui a été publié, en matière de moteur central, librement, c'est le vieux projet Arado E.561 vers 1937-38, avec non pas 1 moteur dans le fuselage central (système optimal qui a triomphé en 1941-45) mais deux moteurs à la racine des ailes, entrainant deux hélices latérales par arbres et engrenages, ou hélices de nez sur la version 561N. C'était tellement compliqué que la fiabilité aurait été proche de nulle, donc cela pouvait être divulgué sans risque ! Même la version double, 561NZ quadrimoteur, n'a pas attiré grand intérêt.



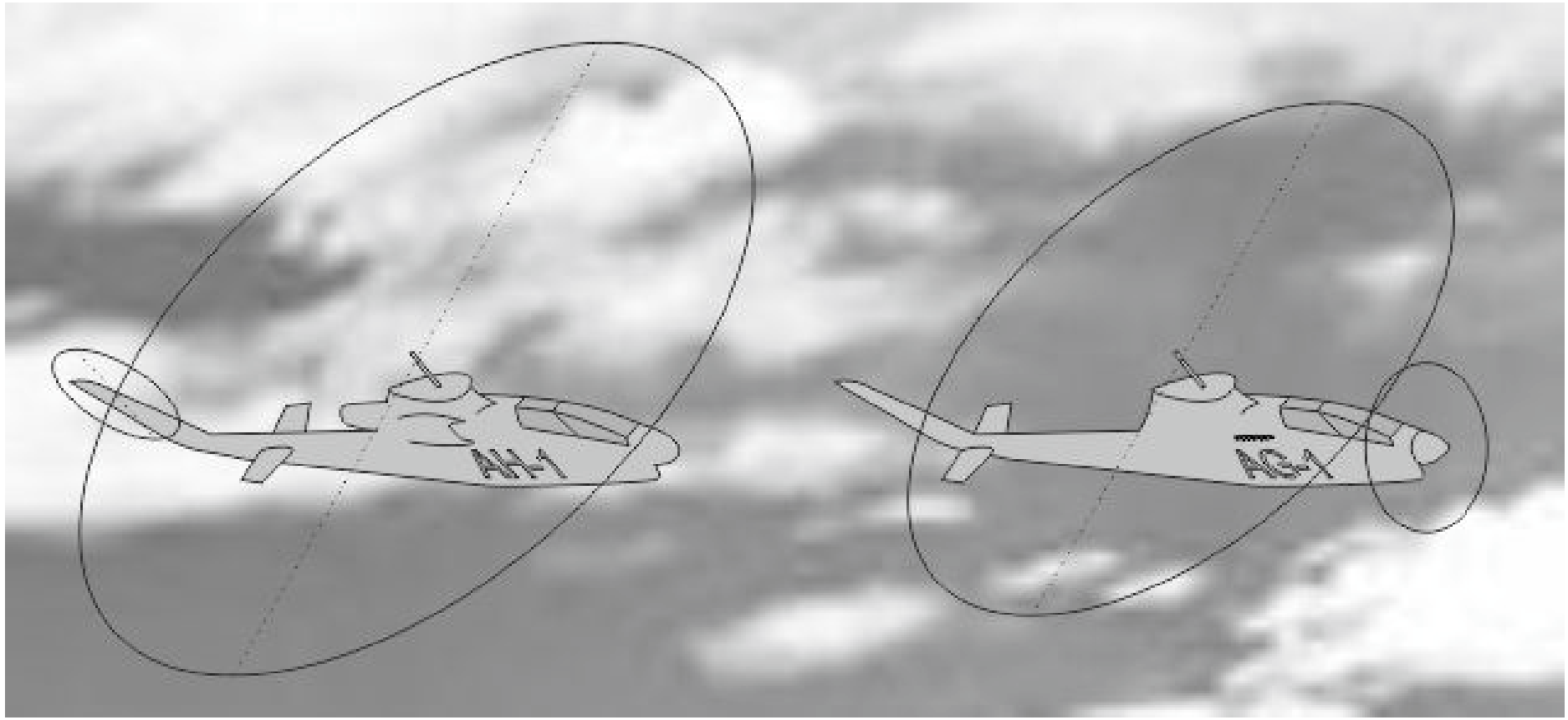
Le suivant Byédounkovitsh

Le Byédounkovitsh (ou Bedunkovich en transcription anglaise) OSh-7 a été aussi popularisé hors de la fenêtre temporelle critique 1941-45, puisqu'il date de 1946-48, et OSh sont les initiales de Monomoteur d'Attaque au sol, pas chasseur. Mais la version OI-7 était un chasseur monoplace (à hélice de nez), d'où le DI-7 doublé. Sur l'OSh-7, le moteur derrière le pilote actionnait des engrenages vers deux hélices latérales à l'avant des poutres. Avec des résultats très mauvais, sans construire les dérivés. Alors… c'était montrable. Derrière le rideau de fer.



Conclusion

Voilà ! Vous avez découvert la « vraie » ou « délirante » aviation de chasse de 1941-45. Les gens « sérieux » hausseront les épaules avec mépris, en se tournant éventuellement un doigt sur la tempe, tandis que les « éclairés » ou « lucides » y verront la Vérité enfin révélée, mais avec le risque d'aller en prison pour connaissance interdite (ou hôpital psychiatrique). Sauf en rêveuse version « what-if » (« et si jamais » en Français). Ci-dessous, l'hélicoptère moderne AH-1 Cobra est ainsi modifié/trafiqué en AutoGyre avec moteur à pistons et hélice de nez « what-ifés »…



ENGLISH SUMMARY

The Kobra layout family, almost “all secret”
(Underrated central engines for nose propeller, 1941-45)
by Byelove Hellolonelinеss, irresponsible one with psychiatric care

The principle of this book is that the author is laughing at Historians hiding The Truth, and reveals incredible aircraft that were witnessed (according to him) but denied as alcoholic illusions or childish dreams or fake photographs. He speaks carefully to avoid jail, as denying official History is punished by prison in France, in the name of Liberty. But what-if fantasies are dreamily imagined as true, and pacific without weapons, in a better World (than Reality, alas)... Bombers were criminals of war, or even criminals against humanity, according to modern standards, so this new book is only devoted to fighters (‘hunters’ in French).
A part is historical but the Spitfire, Messerschmitt 109, P-38 Lightning, Mitsubishi Zero pages are genuine delirium, for fun, smile, while Historians certify (until now…) that no central engine ever came into these famous families. But… officials lie, sometimes, in France the Chernobyl radioactive cloud nicely stopped at the border and the ship of Greenpeace (Rainbow Warrior) exploded by itself… until evidence revealed what was hidden. A recent and serious French book was entitled “to govern is to lie”, ahem…
But here this is just a bunch of jokes, not serious protest, the pacifist author simply tries to cure his love for (pictures of) military killer airplanes. Inventing a whole family for the OI-2 produced this collection with arguments to justify it somehow. The author is not an aeronautical engineer (even if he dreamed to become so when he was a child, before killing himself and his future), he was a laboratory technician in biochemistry and microbiology, now disabled for psychiatric problems (according to doctors, not himself). “All the others are mad, not me” is a typical symptom.
At the end of the booklet, the Arado and Bedunkovich items are a little outside the timeframe but show what was before and after, explaining there was some continuity.
The last drawing, of the Cobra helicopter, is not at all a fighter of the early 1940s but an attack helicopter of the 1960s, while it illustrates another use of the Cobra name, and, in a what-if spirit it is turned into an autogiro with piston engine.

Table of content: Page

Introduction ……. 3
The famous AiraCobra ……. 4
The less famous KingCobra ……..... 5
The unknown AeroKobra ……. 6
Mustang FTB prototype ……..... 7
Opposing prototype Piaggio 119 …….. 8
Maybe abandoned: the Piaggio 118 …. 9
The revolutionary P-75 ……. 10
The XP-74 mystery ……. 11
Fighter version of the He-119 ……. 12
Yokosuka also ……. 13
In the author's country, the VB-13 …… 14
Similarly, the Ki-64 ……. 15
The SpiteFear heir ……. 16
The savior Me-1009 ……. 17
In the big P-38 family ……. 18
The unpacific Zero Kai-Kai …….. 19
The previous Arado ……. 20
Later Byedunkovich ……. 21
Conclusion ……. 22
ENGLISH SUMMARY…….. 23