



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - Seite 1*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia

## Curtiss P-60



**AIC = 1.111.1814.20.10**

Die **Curtiss P-60** war ein einsitziges Eindecker-Tiefdecker-Jagdflugzeug aus den 1940er Jahren, das von der Firma Curtiss-Wright als Nachfolger ihres P-40 entwickelt wurde. Es durchlief eine lange Reihe von Prototypen-Versionen, die sich schließlich zu einem Design entwickelten, das wenig Ähnlichkeit mit dem P-40 aufwies. Keine dieser Versionen erreichte die Produktion.

### Design und Entwicklung

Der ursprüngliche Entwurf in den Vorschlägen für die United States Army Air Corps war für ein Flugzeug auf der Grundlage der P-40 Design, aber mit einem Low-Drag- Laminar-Flow- Flügel, ein Continental XIV-1430 -3 invertierten V- Motor und acht Flügel montiert 12,7 mm MG. Dieser Vorschlag wurde angenommen und ein Vertrag über zwei Prototypen wurde am 1. Oktober 1940 mit dem Flugzeug **XP-53** ausgestellt .

Innerhalb von zwei Monaten änderte das Army Air Corps den Vertrag dahingehend, dass anstelle des XIV-1430 der zweite Prototyp mit einem Rolls-Royce Merlin-Triebwerk ausgerüstet werden müsse. Dieses Flugzeug wurde **XP-60** umbenannt. Das Flugzeugzellen-Design für den XP-60 wurde für den anderen Motor modifiziert, und das Hauptfahrwerk wurde von der rückwärts einziehbaren P-40-Konstruktion zu einer neuen nach innen einziehbaren Version geändert, die einen breiteren Radstand und eine glatte Flügeloberfläche zuließ. Dieses Flugzeug flog erstmals am 18. September 1941 mit einem in Großbritannien gebauten Merlin-28-Triebwerk. Der XP-53-Prototyp wurde dann in eine statische Testflugzeugzelle für den XP-60 umgewandelt.

Angesichts der Lieferverzögerungen von Mengen der Packard-gebauten Merlin-Motoren aufgrund seiner Verwendung in anderen Jägern wurde die Verwendung eines Turbo-aufgeladenen Allison V-1710-75-Motors an seiner Stelle in Betracht gezogen. Folglich wurde am 31. Oktober 1941 ein Vertrag über 1900 **P-60A**- Kampfflugzeuge mit dem Allison-Triebwerk erteilt .

### Betriebshistorie

In der Zwischenzeit verlief die Flugerprobung des XP-60-Prototypen nicht reibungslos. Zusätzlich zu den Problemen mit den Fahrwerken wurde die erwartete Höchstgeschwindigkeit aufgrund von Mängeln bei der laminaren Oberflächenströmung der Flügel, einem relativ hohen Kühlerwiderstand (verglichen mit dem damals fliegenden P-51 Mustang) und die spezifizierte Motorleistung nicht erreicht wurde. Folglich wurden die Arbeiten an der P-60A am 20. Dezember 1941 eingestellt, als die USAAC der Firma Curtiss vorschlug, sich auf die Lizenzproduktion von Republic P-47 Thunderbolts zu konzentrieren.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - Seite 2*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia



XP-60A

Am 2. Januar 1942 wurde der Auftrag geändert, um einen **XP-60A** mit dem Allison V-1710-75 Motor und einem General Electric B-14 Turbolader, einem **XP-60B** mit dem Allison V-1710-75 Motor und einem Wright SU-504-1 Turbo-Kompressor, und ein **XP-60C** mit dem massiven Chrysler XIV-2220 sechzehn Zylinder invertierten V-Motor zu erstellen .



XP-60D

Zu dieser Zeit wurde die Verfügbarkeit des Chrysler-Motors in Frage gestellt, und nachdem Curtiss anmerkte, dass mehrere hundert Pfund Blei im Heck der bestehenden Flugzeugzelle benötigt würden, entschied man sich, einen Pratt & Whitney R-2800-Motor im XP-60C zu installieren. In der Zwischenzeit installierte Curtiss einen Merlin 61-Motor in der ursprünglichen XP-60, und nach der Vergrößerung der vertikalen Schwanzfläche wurde dieses Flugzeug **XP-60D umbenannt** .

Die XP-60A flog erstmals am 1. November 1942. Während das offizielle Interesse an der P-60 im Sommer 1942 abnahm, führte das Interesse an der verbesserten Leistung durch die Installation des R-2800 Motors zu einem Vertrag für 500 R-2800 angetriebene **P-60A-1-Kampfflugzeuge** mit gegenläufigen Propellern. Mit der Sorge, dass die gegenläufigen Propeller nicht rechtzeitig verfügbar sein würden, wurde der XP-60B modifiziert, um den R-2800-10 Motor einen Vierblattpropeller auszustatten. Diese Modifikation wurde **XP-60E umbenannt** .



YP-60E

Am 27. Januar 1943 flog der XP-60C zum ersten Mal, angetrieben von einem R-2800-53 Motor mit gegenläufigen Propellern. Die Flugeigenschaften des Flugzeugs waren im Allgemeinen zufriedenstellend. Der Erstflug des XP-60E mit dem Vierblattpropeller verzögerte sich bis zum 26. Mai 1943, nachdem festgestellt wurde,

dass die Triebwerksanlage aufgrund ihres geringeren Gewichts im Vergleich zum XP-60C um 10 Zoll nach vorne verlagert werden musste.

Im April 1943 beschlossen die US Army Air Forces, eine Bewertung der verschiedenen Kampfflugzeuge in Entwicklung und Nutzung durchzuführen, um die am wenigsten wünschenswerten Modelle zu beseitigen. Curtiss wurde gebeten, die XP-60E anzumelden. Da der XP-60E nicht verfügbar war, bereitete das Unternehmen in aller Eile das XP-60C für die Auswertung bei Patterson Field vor. Aufgrund verschiedener Probleme schnitt der XP-60C schlecht ab und reduzierte den Produktionslauf von 500 Flugzeugen auf zwei Flugzeuge.

Im Januar 1944 wurde die XP-60E für offizielle Prozesse nach Eglin Field geflogen, wo die Piloten der Army Air Force feststellten, dass sie nicht im Vergleich zu anderen Flugzeugkonstruktionen vorteilhaft war. Als Curtiss den Wunsch äußerte, weitere Arbeiten an der P-60-Serie aufzugeben, bestanden die Armee-Luftstreitkräfte auf der Fertigstellung eines der beiden in der Produktion



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - Seite 3*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

befindlichen Flugzeuge. Das Flugzeug, wenn es ursprünglich bestellt wurde, wurde **YP-60A-1** genannt und wurde **YP-60E** umbenannt. Dieses Flugzeug flog am 13. Juli 1944 und wurde anschließend an Wright Field geliefert. Der YP-60E unterschied sich hauptsächlich von dem XP-60E, indem er von einem 2.100 PS (1.566 kW) starken R-2800-18 Motor angetrieben wurde, sowie von der Montage eines Allround-Sichtblasendaches.

Mit der Aufhebung der Entwicklungsaufträge im Juni 1943 endete das Programm unrühmlich, als der letzte Prototyp am 22. Dezember 1944 verschrottet wurde. Um die P-60 zu ersetzen, baute Curtiss stattdessen 354 Republic P-47G für die USAAF. Die XP-60E überlebte, um als ein Eintrag für die National Air Races von 1947 verkauft zu werden, stürzte jedoch während eines Qualifikationsflugs ab, bevor der Wettbewerb abgehalten wurde.

## Varianten

### XP-53

Curtiss Modell 88; Ableitung von XP-46 zu Request for Data R40-C Spezifikationen. Laminar Flow Flügel und Continental XIV-1430-3 Motor. Vertrag für 1. Oktober 1940; zugunsten von XP-60 im November 1941 abgesagt. Ein statisches Testflugzeug gebaut.

### XP-60

Curtiss Modell 90; Rolls-Royce Merlin Motor, Bewaffnung 8 .50-cal Maschinengewehre . Ein gebauter, erster Flug am 18. September 1941; modifiziert zu XP-60D.

### XP-60A

Curtiss Modell 95A; Allison V-1710 -75 Motor mit B-14 Turbolader; Bewaffnung: sechs .50-cal MG. Einer gebaut.

### P-60A

Geplante Produktionsversion von XP-60; 1900 bestellt, alle abgesagt.

### YP-60A-1

Vorproduktionsversion von P-60A-1 mit Einfachprop, Sechszwanzig bestellt; zwei gebaut; ein umgebaut als YP-60E.

### P-60A-1

Geplante Produktionsversion von XP-60C mit Pratt & Whitney R-2800 -18 Motor und Contraprop ; Bewaffnung: vier .50-cal MG. 500 bestellt; vor Bau storniert.

### XP-60B

Curtiss Modell 95B; V-1710-75 Motor mit SU-504-2 Turbosupercharger; Bewaffnung: sechs .50-cal MG. Eine gebaut, modifiziert nach XP-60E.

### XP-60C

Curtiss Modell 95C; geplant für Chrysler XIV-2220 Motor, gebaut mit R-2800-53 und Contraprop; Bewaffnung: sechs .50-cal MG. Einer gebaut. Neu aufgebaut als XP-60E; Original XP-60E als XP-60C umgebaut. EF 27.1.1943

### XP-60D

XP-60 neu aufgebaut. Curtiss Modell 90B; Packard V-1650 -3 Motor; stürzte am 6. Mai 1943 ab.

### XP-60E

XP-60B neu aufgebaut. Curtiss Modell 95D; R-2800-10 Motor; abgestürzt Januar 1944. XP-60C rekonfiguriert zu XP-60E-Status.

### YP-60E

Modifiziertes YP-60A-1 mit Blasendach. Erstflug 15. Juli 1944; gest. 22. Dezember 1944.

### XP-60F

Geplante Modifikation von YP-60A-1 mit anderem Modell von R-2800; vor Umbau storniert.



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt*

*Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzen*

*Stand Winter 2017 - Seite 4*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017

Source of Details “Bredow-web.de”, “Das Flugzeug-Archiv”, FliegerWeb, Wikipedia

## Technische Daten (XP-60C)

	<b>XP-60A</b>	<b>XP-60C</b>	<b>XP-60E</b>
Maschine	1	1	1
Besatzung:	1	1	1
Erstflug:	18.9.1941 (XP-60)	27.1.1943	15.7.1944
Länge:	10,26 m	10,33 m	10,33 m
Spannweite :	12,60 m	12,60 m	12,60 m
Höhe:	3,27 m	3,27 m	3,27m
Flügelfläche:	25,54 m <sup>2</sup>	25,54 m <sup>2</sup>	25,54 m <sup>2</sup>
Leergewicht :	3358 kg	3901 kg	3758 kg
Startgewicht:	4608 kg	5368 kg	5225 kg
Triebwerk :	Allison V-1710-75	P&W R-2800	P & W R-2800
Leistung:	1425 PS	2000 PS	2000 PS
Höchstgeschwindigkeit :	676 km/h	666 km/h	652 km/h
Gipfelhöhe :	9906 m	10668 m	10607 m
Steigleistung	4570 m in 6,5 min	9140 m in 6 min	4570 m in 4,8 min
Flächenbelastung :	180 kg/m <sup>2</sup>	210 kg/m <sup>2</sup>	204 kg/m <sup>2</sup>
Leistungsgewicht	0,31 kg/PS	0,37 kg/PS	0,38 kg/PS
Bewaffnung:	6 x 12,7 mm MG	4 x 12,7 mm MG	4 x 12,7 mm MG



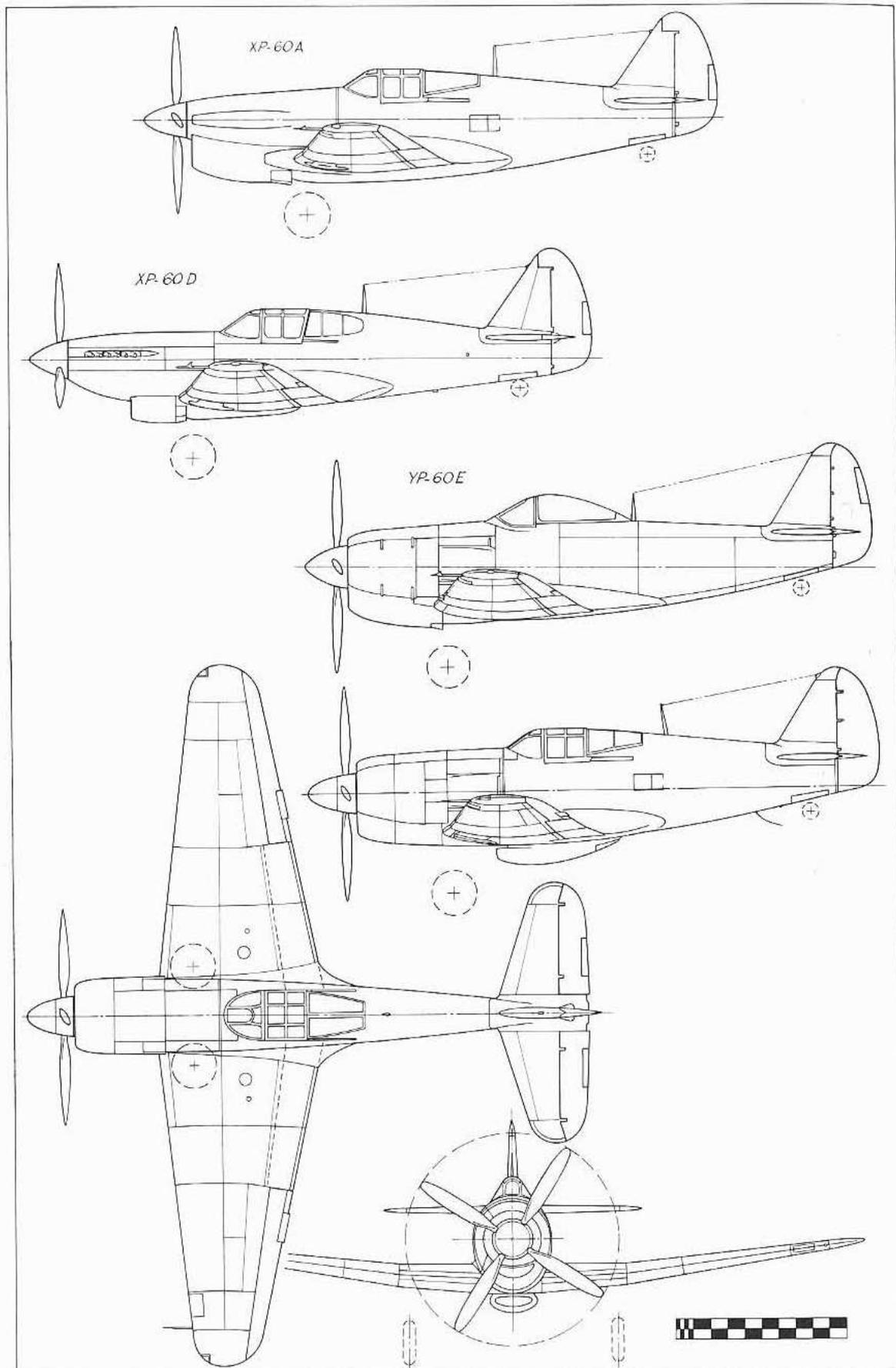
**XP-60C**



*Was Sie schon immer mal wissen wollten – oder die letzten Geheimnisse der Luftfahrt  
Eine lose Folge von Dokumentationen vom Luftfahrtmuseum Hannover-Laatzten*

*Stand Winter 2017 - Seite 5*

Diese Dokumentationen werden Interessenten auf Wunsch zur Verfügung gestellt und erscheinen  
in einer losen Folge von Zeiträumen. Compiled and edited by Johannes Wehrmann 2017  
Source of Details "Bredow-web.de", "Das Flugzeug-Archiv", FliegerWeb, Wikipedia



XP-60E.