

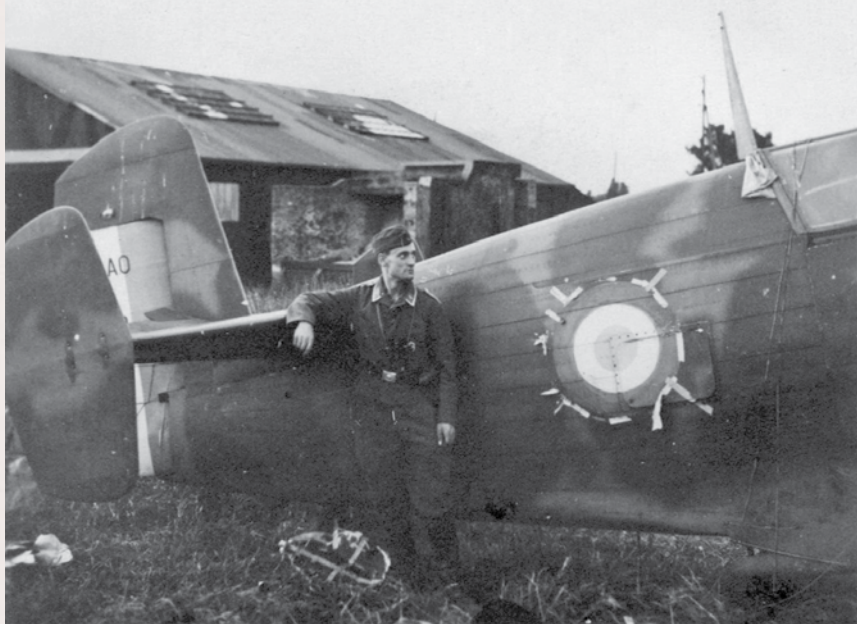


## L'AS CHRISTIAN LEBLANC

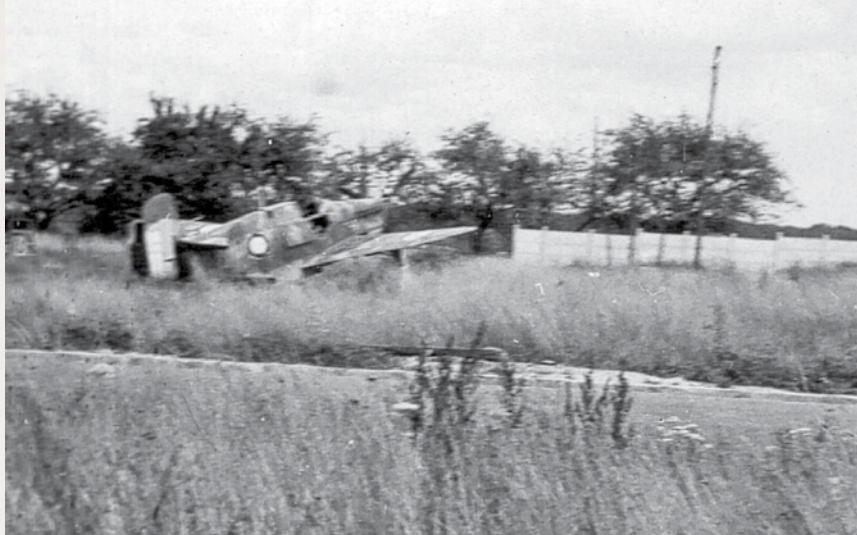
« Ce qui fait la force d'un magazine paraissant de façon régulière, ce sont les informations apportées par les lecteurs et dont les précisions sont signalées dans un numéro suivant. La biographie de Christian Leblanc n'a pas dérogé à la règle et nous pouvons remercier MM. Richard Lhomme, Alain Coste, Frédéric Bruyelle, Yannick de Solminihac, Franck Roumy et Lucien Morareau pour nous avoir apporté des informations dont nous n'avions pas connaissance lors de la rédaction.

Le court passage de Leblanc en stage de parachutisme – période dont je n'avais pas forcément noté l'importance – est en fait le premier stage parachutiste jamais effectué en France, du 1<sup>er</sup> octobre au 30 novembre 1935 ! Le 19 septembre 1935 la liste des personnels désignés pour suivre le stage est parue au Journal Officiel (Ministère de l'Air). Étaient désignés les lieutenants Papin Labazordiere (33<sup>e</sup> escadre aérienne), Williame (2<sup>e</sup> escadre aérienne), l'adjudant-chef Horvatte (11<sup>e</sup> compagnie de l'air), les adjudants Disdier (2<sup>e</sup> bataillon de l'air), Housseaux (4<sup>e</sup> escadre aérienne), les sergents-chefs Groperrin (2<sup>e</sup> bataillon de l'air), Leblanc (2<sup>e</sup> escadre aérienne), Nuhm (4<sup>e</sup> escadre aérienne), Wehner (21<sup>e</sup> escadre aérienne), les sergents Pichon (2<sup>e</sup> escadre aérienne), Schweitzer

1



2



(101<sup>e</sup> demi-brigade aérienne) et Weis (36<sup>e</sup> demi-brigade aérienne).

Sur la photo publiée en haut de la page 10 et faite à Avignon-Pujaut on peut identifier à gauche du Cne Geille, avec casque et lunette le lieutenant Papin Labazordiere, antépénultième à droite le Cne Williame et le médecin Husson tout à droite. Le civil en chapeau qui est à côté du Cne Geille est M. Konstantin Kaïtanov. Ce conseiller technique russe avait à son actif près de 400 sauts à ouverture commandée et à ouverture retardée, mais il ne fera effectuer aux stagiaires français que des sauts à ouverture commandée.

Page 26 en haut, « le marquis » semble avoir été identifié. Le petit-fils d'André de Solminihac, pilote au II/3 en 1940, possède la même photo datée de septembre 1940 ; sur le carnet de vol de son grand-père il est noté qu'André de Solminihac a effectué un vol Casablanca – Oujda à bord du D.520 n° 290 le 29 septembre 1940 puis le même jour retour Oujda – Oran et Oran – Alger. Autre confirmation, le sous-lieutenant de Solminihac était surnommé le « marquis ». C'est sans doute lui que Leblanc indique dans sa légende.

Page 22 en haut, Pierre Rebillat n'était que sergent lorsque la photo devant le D.520 n° 207 a été prise. Enfin, page 7, ce n'est pas un numéro d'Aéro-club de France – organisme qui n'a plus délivré de brevet à partir du début des années 20 – mais un numéro de brevet de l'aviation civile, ici n° 2752. »

Bertrand Hugot

## LE CAO-200

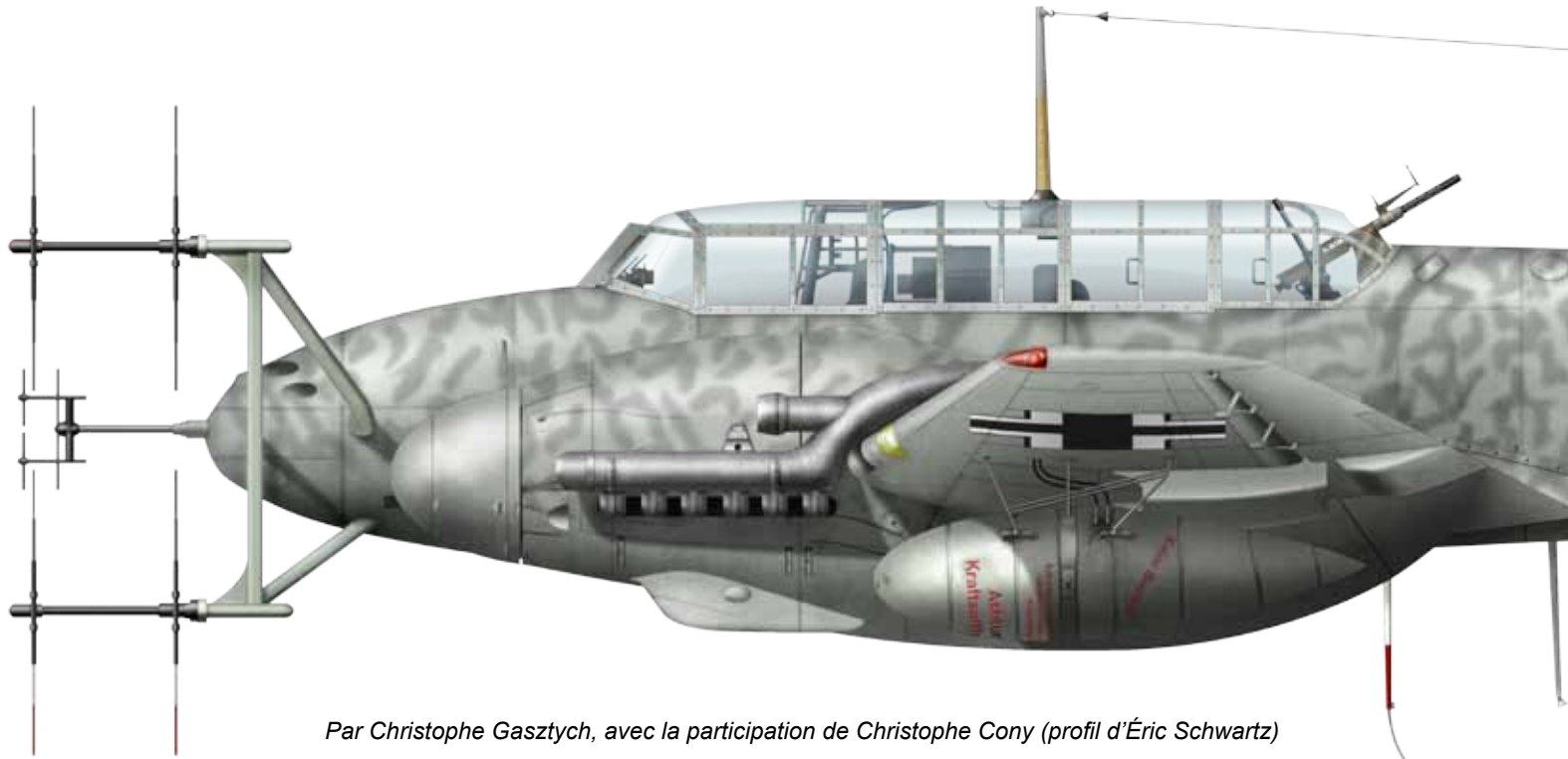
« Suite à la parution de l'article sur le CAO-200, nous avons reçu quelques documents supplémentaires. En particulier, une photo souvenir d'un soldat allemand (1) montre plus en détail l'arrière de l'appareil et révèle que ce qui avait été interprété comme une tentative de découpage de la cocarde n'était en fait que les restes de papier collant de masquage pour peindre cette cocarde. L'avion n'a donc jamais dû voler avec cette cocarde par-dessus son camouflage. Une autre vue lointaine (2) montre également l'avion à l'abandon dans les hautes herbes, verrière et trappe d'accès ouverte, confirmant une fois encore que les Allemands ne lui portèrent pas beaucoup d'intérêt. Enfin, pour compléter les projets dérivés, une photo de la maquette de soufflerie (3) montre à quoi aurait ressemblé le CAO-1000, confirmant son air de famille évident avec le CAO-200. Quant au CAO-500, des plans (4) montrent comment il était envisagé de le replier pour l'embarquer à bord de navires dont la catapulte ne pouvait lancer que des appareils à la masse limitée, d'où le choix de la structure légère et compacte du CAO-200 pour l'adapter à son utilisation navale. »

Philippe Ricco

## UN B-26 FRANÇAIS IDENTIFIÉ !

M. Pascal Delattre nous signale que le B-26G-15-MA s/n 44-67851 présenté dans notre dernier Courrier des Lecteurs fut livré le 24 novembre 1944 au GBM 2/63 « Sénégal » où il fut codé **41**. Recodé **20** le 15 janvier 1945, il était à la fin du mois en réparations à la suite de dommages causés par la *Flak*. Opérationnel jusqu'à la fin de la guerre, il fut repris par le GT 2/52 « Franche-Comté » à la dissolution du GBM 2/63 et fut détruit au décollage de Marignane le 31 octobre 1946 après une panne du moteur gauche.

# De Haguenau à Dübendorf :



Par Christophe Gasztych, avec la participation de Christophe Cony (profil d'Éric Schwartz)

**Dans la nuit du 27 au 28 avril 1944, à 2 heures 17 très exactement, le Messerschmitt Bf 110 G-4 codé C9+EN appartenant à l'escadrille de chasse de nuit 5./NJG 5 de la Luftwaffe se posait en Suisse, à Dübendorf, au sud de Zurich. Retour sur les circonstances qui entraînèrent cet atterrissage fortuit et sur ses conséquences, dont certaines auraient pu être dramatiques...**

## LA NACHTJAGD EN ALSACE

En cette fin avril 1944, le groupe II./NJG 5 vient de s'installer à Haguenau, à une vingtaine de kilomètres au nord de Strasbourg, en provenance de Parchim dans le Mecklembourg. Quel changement avec les conditions spartiates et le danger qui régnaient sur la route de Berlin régulièrement empruntée par les

bombardiers anglo-américains ! L'air est doux, la population, indifférente, vaque à ses occupations et surtout, la petite ville de garnison d'Haguenau offre de menus plaisirs qui feraient presque oublier la guerre. Le terrain où sont stationnés les Messerschmitt 110 de chasse de nuit n'est qu'à deux kilomètres du centre-ville et la promenade de l'après-midi a permis de repérer quelques petits restaurants, bars et l'un ou l'autre cabaret qui constituent autant de promesses de délasserment pour le personnel du *Gruppe*... L'Alsace et le département de la Moselle ont beau être rattachés au *Reich*, Haguenau au printemps justifie le dicton allemand : *Leben wie die Götter in Frankreich* ou « Vivre comme les dieux en France ».

En ce jeudi 27 avril, même le briefing des équipages de 21 heures recèle un brin de légèreté. Un peu comme si tout le monde avait abusé de champagne avant la réunion. Pour couronner le tout, il fait trop beau pour que les bombardiers de nuit de la Royal Air Force viennent s'aventurer au-dessus du continent : le ciel est dégagé avec juste quelques nuages épars vers 2000 mètres. Les Halifax et Lancaster seraient trop facilement repérables. Vers 22 heures, l'*Oberleutnant* Wilhelm Johnen et ses camarades décident qu'ils iront en ville après la fin de la posture d'alerte. Ils ont repéré un cabaret où la musique est douce et les vins locaux servis frais.

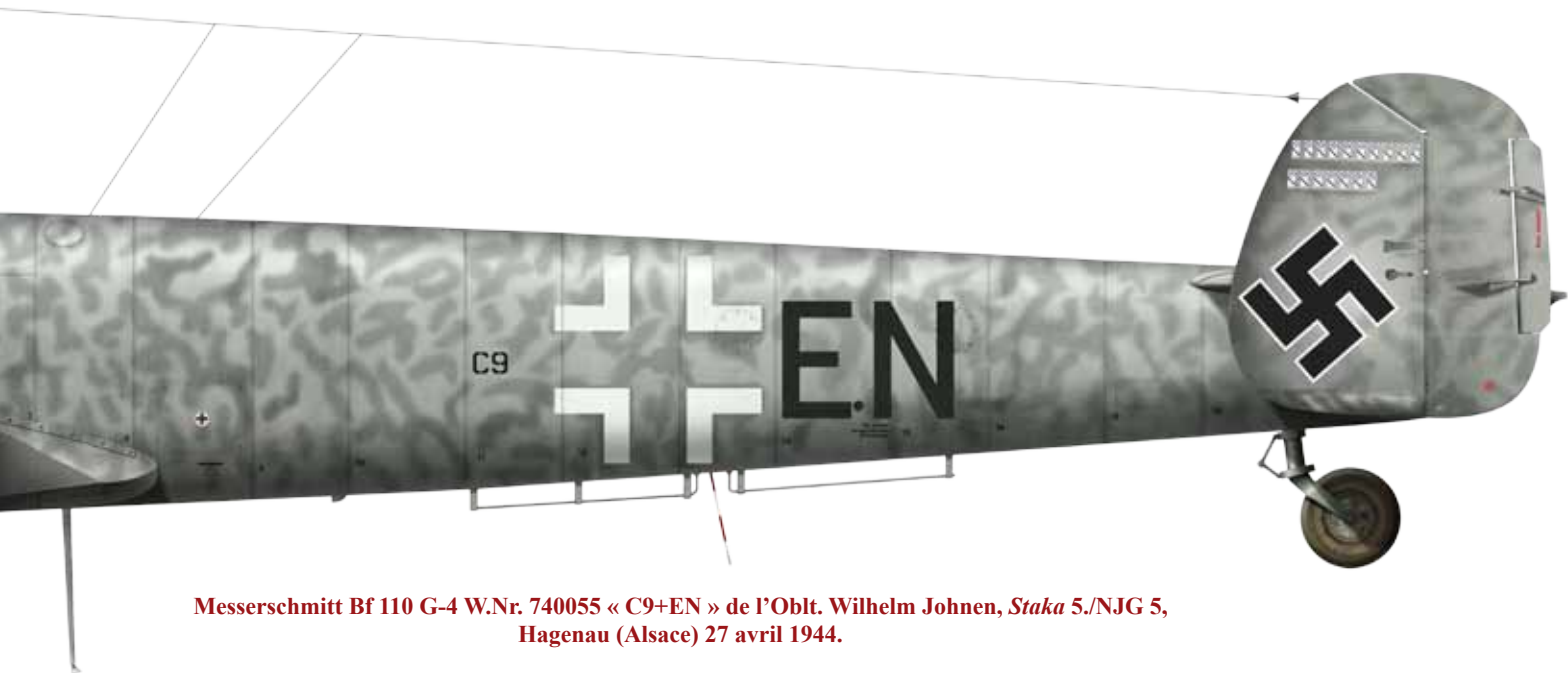
Cet optimisme ambiant va bientôt être contrarié par les plans de la RAF qui a programmé le bombardement de la ville de Friedrichshafen en cette nuit du 27 au 28 avril. La « Ville Zeppelin » est un centre industriel important sur la rive nord du Lac de Constance, juste en face de la Suisse. Elle abrite



Wilhelm Johnen de retour d'une mission fin 1944. (DR)



# un Messerschmitt bien encombrant



Messerschmitt Bf 110 G-4 W.Nr. 740055 « C9+EN » de l'Oblt. Wilhelm Johnen, *Staka 5./NJG 5*, Hagenau (Alsace) 27 avril 1944.

les usines Dornier, la société de construction de dirigeables Zeppelin (devenue un sous-traitant de nombre d'usines aéronautiques), les ateliers de fabrication de moteurs Maybach ainsi qu'une usine de pignons pour boîtes de vitesses et transmissions qui fournissent des pièces aux constructeurs de blindés de la Wehrmacht.

Alors que Johnen et ses camarades assistent au *briefing* du soir, 333 bombardiers des *Squadrons* No 7, 15, 35, 75, 101, 115, 156, 166, 193, 460 et 622 des *Bomber Groups* No 1, 3, 6 et 8 de la Royal Air Force se rassemblent au nord et à l'ouest de Londres et forment un *stream* qui met le cap à

l'Est. Du contingent de départ, un Mosquito et 321 Lancaster vont effectuer un bombardement en tapis en règle, lançant sur Friedrichshafen 1234 tonnes de projectiles répartis en 40 000 bombes explosives et mines aériennes ainsi que 40 000 bombes incendiaires qui détruiront la ville à 67%. Comme souvent, pour obliger la Luftwaffe à disperser ses moyens de défense aérienne, des raids de diversion sont menés sur Stuttgart et Pforzheim dans le nord du Bade-Wurtemberg, laissant croire qu'Augsburg et Munich seraient les cibles principales.

À Haguenau il est minuit et demi ; Johnen et ses camarades se préparent à aller faire un petit tour

Un Avro Lancaster Mk.I de la RAF, le R5729 « KM-A » du No 44 Sqn, au départ d'une mission de bombardement nocturne sur l'Allemagne début janvier 1944. (Air Historical Branch-RAF/MOD)



# LE GRUMMAN F6F HELLCAT DANS LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Par Michel Ledet (profils de Thierry Dekker)



En août 1945, un Hellcat du VF-83 embarqué sur l'*Essex*, nouvellement identifié par la lettre « F », escorte un TBM Avenger de la *Fleet Air Arm*. Les navires britanniques constituent le TG 38.5 qui participe aux dernières opérations contre le Japon. (toutes les photos : NARA, sauf autre mention)

## JUIN 1945

Au début du mois de juin, les avions embarqués américains se concentrent sur les terrains d'aviation de Kyushu qu'ils attaquent les 2, 3 et 8 juin. Désirant conserver leurs avions pour les missions kamikazes, les Japonais ne réagissent qu'assez mollement aux incursions des avions embarqués, la DCA étant l'arme la plus redoutée des aviateurs américains. Le

2 juin, parmi d'autres pertes, le VBF-9 perd un F6F-5 (EV2 Roy G. Kueller), tout comme le VBF-87 (LV Merle M. Hershey), le VF-87 (LV Frank V. Scott) et le VF-46 (EV1 M.E. Stewart) mais tous les pilotes sont sauvés par un hydravion PBM Mariner.

Le lendemain est plus agité, les Japonais envoyant cette fois les Kawanishi N1K2-J Shiden Kai du 343<sup>e</sup> *Kokutai*. Il est 06h00 quand trente-six Hellcat du

L'activité est incessante sur les porte-avions. Sur le pont du *Ticonderoga*, de petits tracteurs s'affairent à repositionner les appareils pour leur prochaine mission en juin 1945. À gauche, un F6F-5 du VBF-87, au centre deux TBM-3 du VT-87 et au fond à droite des SB2C-4E du VB-87.







Grumman F6F-5 Hellcat « 14 » du VF-34 embarqué sur l'USS *Monterey* le 17 juin 1945.

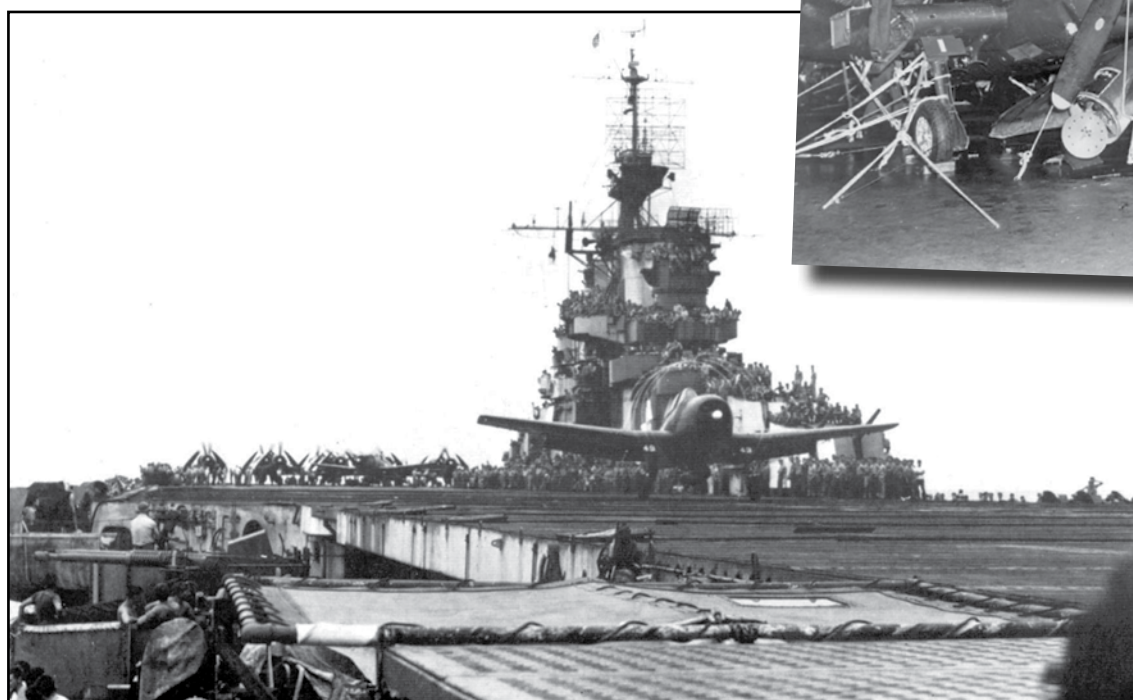
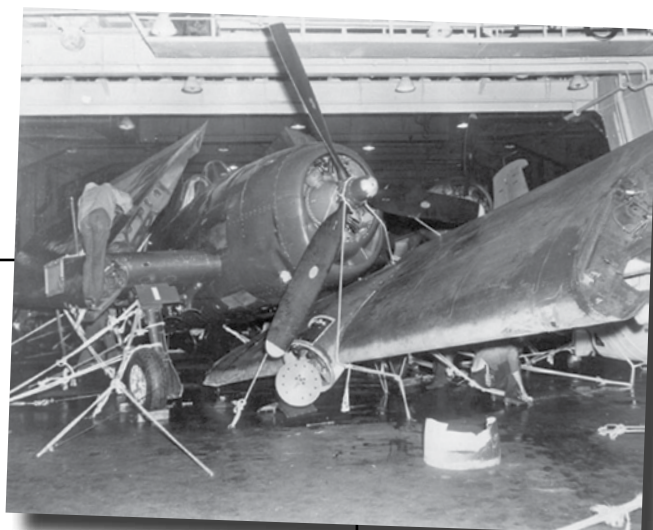
VF-9 (dont la patrouille « photo » du LV Howard R. Hudson) quittent le pont du *Yorktown* et douze autres celui de l'*Independence*, ainsi que vingt Corsair du VBF-85. Le temps est assez mauvais et il le reste tout au long du trajet jusqu'à Kyushu, accompagné d'averses parfois violentes. Fort heureusement pour les Américains, le ciel s'éclaircit en vue de la côte japonaise. Les Hellcat doivent attaquer la base aérienne de Kanoya, ce qu'ils font sans trop de problème. Les appareils du VF-9 ayant largué leurs bombes, la patrouille du LV Hudson se prépare à prendre les habituelles photos permettant d'observer les résultats du raid. Puis les quatre chasseurs se dirigent vers l'objectif suivant, en direction du Sud-Est. Peu avant, à 08h30, le 343<sup>e</sup> Ku a mis en l'air 28 de ses Shiden Kai, emmenés par le LV Naoshi Kanno. La patrouille de Hudson est alors prise pour cible par deux chasseurs nippons identifiés comme un « Zéro » et un « Ki-84 » par les pilotes américains. Les Japonais ayant manqué leurs cibles, l'EV1 William Brewer s'occupe du « Zéro » qui semble s'être écrasé et pour lequel il sera crédité d'une victoire. Le second appareil n'est en tous cas pas un Ki-84, mais bel et bien un « George » piloté par le SM Kiyoshi Miyamoto du 407<sup>e</sup> *Hikotai* (343<sup>e</sup> Ku) ; il est rapidement pris en chasse par le LV Hudson qui s'accroche à la queue du chasseur et l'abat. Le Shi-

den Kai s'écrase avec son pilote à une vingtaine de kilomètres au sud-est du terrain de Kanoya, Hudson remportant ainsi sa quatrième victoire. Le VF-46 a moins de chance puisqu'il perd trois F6F-5, dont deux avec leurs pilotes, l'EV2 R.T. Dyer et l'EV1 B.R. Apgar.

Le 4 juin, les Américains subissent un typhon qui endommage plusieurs navires dont les porte-avions *Hornet*, *Bennington*, *Belleau Wood* et *San Jacinto*. Le 6 juin, alors qu'ils effectuent peu avant 16h00 une mission de couverture aérienne sur Okinawa, « Stretch » Hudson et ses ailiers vont remporter plusieurs victoires. Hudson lui-même abat un Ki-61, tout comme son ailier l'EV1 William McLaurin et l'EV1 Henry Champion, de la seconde section.

Deux jours plus tard, les avions américains sont de retour au-dessus de Kyushu. Pour l'occasion, le CC Herbert Houck emmène un important dispositif comprenant vingt-quatre Hellcat du VF-9, vingt du VBF-9 et quarante-quatre

**Domages causés aux Hellcat sur le porte-avions léger USS *Independence* par le typhon du 4 juin 1945, dont au premier plan un F6F-5N.**



**Le bord d'attaque du pont d'envol de l'USS *Hornet* ayant été brisé par le typhon, ce F6F-5 du VBF-17 est lancé vers la poupe le 6 juin alors que le porte-avions navigue en marche arrière à la vitesse de 18,5 nœuds (34 km/h).**

# SO BRITISH

# 1940

Par Matthieu Comas (profils Yann le Gal)

**Entre septembre 1939 et juin 1940 une poignée d'appareils civils d'origine britannique vont servir sous les drapeaux. Tour d'horizon.**

Symbole de la pénétration du marché français par De Havilland, au milieu de deux Caudron Luciole et d'un Salmson Cricri, des avions emblématiques de l'aviation populaire, on aperçoit d'abord le DH.80A Puss Moth c/n 2144 F-APFZ de M. Farbos puis au fond le DH.87 Hornet Moth F-AQOT de M. Michaud. Ce dernier était initialement un DH.87A, mais il a été modifié en B comme le montrent ses ailes rectangulaires. Si nous n'avons pas trouvé trace de ce Puss Moth en 1940, le Hornet sera bel et bien réquisitionné à Clermont mais vraisemblablement non affecté.

(coll. Matthieu Comas)

À partir du début des années trente, l'aviation dite « de tourisme » connaît un développement extrêmement important qui s'explique par plusieurs facteurs, les plus importants étant la fiabilité des appareils, la multiplication des infrastructures et les aides de l'État. La clientèle se sépare alors entre particuliers et entreprises (l'aviation d'affaires dirions-nous aujourd'hui) qui représentent un marché important et majoritairement réservé aux entreprises nationales. La France n'échappe évidemment pas à cette évolution et les débouchés sont largement pourvus par nos fabricants nationaux, Caudron et Potez majoritairement. En dépit de cette situation les constructeurs de sa Gracieuse Majesté – de Havilland, Miles et Percival en particulier, forts d'appareils disposant de très nombreuses qualités, tentent de s'implanter en France et rencontrent un succès certain jusqu'en 1939.

À la déclaration de guerre en septembre 1939, plusieurs appareils britanniques (la liste exhaustive est

malheureusement impossible à établir) sont dûment réquisitionnés, regroupés et attribués à des unités précises selon leurs qualités. Quitte à nous répéter, il est nécessaire de préciser une nouvelle fois que, contrairement à une idée reçue et parfois « matraquée » même par les historiens les plus sérieux, l'Armée de l'Air n'agit pas en 1939 dans la plus totale désorganisation, bien au contraire. On ne retrouve donc pas n'importe quoi, n'importe où et sans la moindre raison. Ainsi on peut d'ores et déjà dire qu'aucun de ces appareils britanniques, à l'exception des DH.60 construits sous licence, n'a été affecté en écoles ; celles-ci ont un tableau de dotation précis qui a dans la très grande majorité des cas été respecté. Ces appareils de tourisme britanniques sont regroupés (pour de logiques raisons logistiques) et rejoignent principalement deux entités : la DALAC (Division des avions de liaison de l'administration centrale) et Air France. Il y a naturellement quelques cas d'affectations « solitaires » mais celles-ci sont rares et nous y reviendrons évidemment.





## DE HAVILLAND DH.60 GIPSY MOTH

Construit entre 1928 et 1934, le DH.60 est une immense réussite pour De Havilland. En France, Morane-Saulnier fait l'acquisition de la licence de production en 1927 et en sort quarante-huit exemplaires. On peut noter que l'appellation « MS 60 » n'a rien d'officielle même si on la retrouve dans quelques documents. Malgré leur âge mais forts de leurs qualités, une grosse vingtaine (les chiffres relevés varient) de Gipsy Moth sont mobilisés en septembre 1939 et affectés en écoles élémentaires de pilotage (EEP) en attendant mieux. Nous avons pu en relever la présence de ce type d'appareil dans les écoles suivantes :

EEP n° 24 de Dinan (cinq exemplaires)  
EEP n° 25 de Saint-Brieuc (deux exemplaires)  
EEP n° 26 de Quimper (trois exemplaires)  
EEP n° 27 de Vannes (trois exemplaires)  
EEP n° 41 de Montauban (trois exemplaires)  
EEP n° 35 du Blanc (un exemplaire)

La carrière des DH.60 est marquée par quelques accidents et, sans surprise, un taux de disponibilité assez faible. Les Gipsy Moth sont condamnés à terme par l'arrivée d'appareils plus récents et la défaite ne fait qu'accélérer leur disparition. Il est difficile de dire combien survivent à la campagne de France tant les états de matériel sont flous (l'EAA 301 en recense une dizaine sous différents noms), mais on en retrouve une petite poignée avec certitude : un à



**Le DH.60 n° 35 F-AJVN, produit sous licence par Morane-Saulnier et propriété de M. Marcel Clermont à Toulouse en 1939. Nous n'avons malheureusement pas trace de sa réquisition à l'entrée en guerre. (coll. Matthieu Comas)**

Auch, trois à Moissac, deux à Espalion et un en Corse... Ils disparaissent tous par la suite.

**Brochure promotionnelle distribuée en France afin de vanter les mérites du Gipsy Moth. Le pari sera réussi ! (coll. Laurent Gruz)**



**Rarissime photo d'un DH.60 mobilisé en 1940. Cet avion construit sous licence par Morane, dont on peut voir le logo sur le capot, appartient à l'EEP n° 41 de Montauban. Après sa mobilisation, il a reçu l'immatriculation militaire W-883 qui ne permet malheureusement pas de le rattacher à son identité d'origine. Bien qu'il soit avec certitude photographié ici à Agen à l'Armistice, il sera recensé le 20 juillet 1940 sur le terrain de Moissac...**

(coll. Rémy Longetti)





# SALMSON-MOINEAU SM.1



## L'ÉTRANGE TRIPLACE DES ESCADRILLES DE CORPS D'ARMÉE...

Un SM.1 de l'escadrille F 58 au démarrage en 1917. Comme d'habitude, le Canton-Unné 230 HP « crache » beaucoup lorsqu'il s'allume. Selon les témoins, le moteur émet aussi un bruit caractéristique dû au fait que toutes ses bielles sont reliées à un gros roulement porté par l'unique maneton du vilebrequin, contrairement aux autres moteurs en étoile qui disposent d'une bielle maîtresse reliée au vilebrequin et de bielles secondaires attachées au pied de la bielle principale. En conséquence, le CU A2C « siffle » comme une boîte de vitesse usée ! (coll. Zdeněk Čejka)

Troisième et dernière partie, par Christophe Cony (profils et plans d'Éric Schwartz)

### DESCRIPTION TECHNIQUE ET MISE EN ŒUVRE

Le SM.1 est un sesquiplan triplace d'escorte et d'observation entièrement construit en bois entoilé, excepté le train d'atterrissage métallique.

La voilure supérieure, droite, s'articule autour de deux longerons. Elle se compose de trois parties : les plans droit et gauche, à extrémités anguleuses,

et un plan central. Une cabane divergente composée de huit mâts relie le plan central au fuselage. D'une envergure de 17,00 m, l'aile supérieure possède une corde de 2,50 m et comporte deux grands ailerons. L'aile inférieure, d'une envergure correspondant aux deux tiers de l'aile supérieure, s'articule autour de deux longerons mais elle ne dispose pas d'ailerons. Elle est également composée de trois parties, le plan central supportant le réservoir d'essence métallique principal (d'une capacité de 200 litres) ainsi que le châssis en métal du train d'atterrissage ; des





# L'ORION...



**BRILLANT SOUS TOUS LES CIEUX  
DEPUIS PLUS DE 50 ANS!**

Pour célébrer le centenaire de l'aviation navale, un P-3C revêtu d'une livrée commémorative survole la base de Jacksonville en Floride le 4 avril 2011. (US Navy)

Par Jan Bedrich

**L'évènement marquant en ce printemps 2020, bien que peu médiatisé, est peut être celui de la démonstration russe à l'encontre d'un Boeing P-8A Poséidon au large des côtes syriennes. Le 15 avril 2020 un avion de patrouille de l'US Navy, opérant dans les eaux internationales en Méditerranée, aurait été gratifié de manœuvres d'intimidation par un Soukhoï Su-35 « Flanker E » russe. La démonstration de force se serait effectuée parfois à moins de huit mètres du P-8A, provoquant des turbulences, et ce durant plusieurs dizaines de minutes. Un incident similaire aurait eu lieu quatre jours plus tard. L'avion américain impliqué est, depuis 2013, le successeur désigné d'un avion de patrouille emblématique : le Lockheed P-3C Orion.**

Le premier P-3 était au départ le troisième Electra de production avec une fausse perche installée à l'arrière. Il avait conservé les hublots des passagers et il décolla pour la première fois le 19 août 1958, l'équipage de Lockheed effectuant 8 vols au total. (Lockheed Martin)

Le 10 octobre 2019, les P-3C du VP-40 « Fighting Marlins » ont regagné la *Naval Air Station* de Whidbey Island, dans l'état de Washington, marquant ainsi la fin du déploiement opérationnel extérieur des Orion. Ce dernier déploiement de six mois s'était déroulé dans deux régions, en partie à Bahrein sur la base de Sheik Isa, en soutien au secteur de surveillance (AOR : *Area of Responsibility*) de la 5<sup>e</sup> Flotte, et

également en extrême Orient à Okinawa, la base de Kadena, dans l'AOR de la 7<sup>e</sup> Flotte. Le VP-40 doit rapidement abandonner ses Lockheed Orion pour être rééquipé de Boeing P-8A Poséidon. Mais cela ne signifie nullement la fin de la carrière opérationnelle du P-3C qui reste en service au sein de deux unités de la Réserve de l'US Navy, en Floride, à Jacksonville au sein du VP-62 « Broadwords » et à Widbey Island avec le VP-69 « Totems ». D'autres missions moins voyantes, car du domaine du renseignement militaire, sont dévolues à des variantes particulières du P-3C.

## LES ORIGINES

La carrière du Lockheed P-3 a débuté avec la mise en service d'un avion de ligne. Ce processus est assez courant ; ce fut le cas par la suite pour le Hawker Siddeley Nimrod, dérivé du De Havilland DH-4 Comet et, bien plus tôt, pour le Focke Wulf FW 200 Condor. Au début fut donc l'Electra. Durant la première partie des années 50, fort de son succès dans le transport aérien avec son Constellation, Lockheed commença à travailler sur un nouvel appareil propulsé par deux turbopropulseurs. L'avion ne suscitant pas d'intérêt la firme, encouragée par American Airlines, modifia le projet en allongeant le fuselage et adoptant une motorisation avec quatre turbopropulseurs. L'avion







Les spécifications du Lockheed 185 prévoyaient un fuselage d'Electra raccourci de plus de deux mètres. L'opération vers le YP3V-1 est montrée avec humour. (Lockheed Martin)



baptisé Model 188 Electra connut un succès immédiat puisque le jour du premier vol, le 6 décembre 1957, 129 avions étaient déjà en commande...

L'Electra, qui entra en service en janvier 1959, fut le premier avion de ligne équipé de turbopropulseurs à être conçu aux États-Unis. Mais dès le départ l'exploitation fut plombée par des problèmes de niveau sonore dans la cabine et avant la fin de l'année, deux accidents fatals entraînèrent une limitation des vols ; même après d'importantes modifications, les ventes s'effondrèrent, la confiance dans l'avion ayant disparu. L'époque était également au développement des avions de ligne à réaction et finalement la production cessa en 1961 avec 170 appareils construits. Certains sont toutefois encore en service.

## LA NAISSANCE

Mais en 1957 l'US Navy avait émis des préconisations pour un avion de patrouille maritime et Lockheed avait commencé à travailler sur un modèle extrapolé du modèle 188 Electra. Le but était de remplacer les

deux appareils en service, vieillissant et équipés de moteurs à pistons, Lockheed P2V Neptune et Martin P5M Marlin. La demande visait à modifier un avion existant afin de réduire les coûts de conception et Lockheed fut choisi sur sa proposition d'adaptation du modèle 188 Electra alors en cours de développement. La troisième cellule de l'Electra, n/c 1003, fut modifiée pour devenir le prototype YP3V-1 qui vola le 19 août 1958. Le nom « Orion » fut adopté pour respecter la tradition de Lockheed de baptiser ses avions de personnages mythologiques ou corps célestes.

Si dans l'ensemble la configuration de base était similaire à celle du transport civil, l'avion était en fait très différent. La partie avant du fuselage était raccourcie de deux mètres, une soute à bombes était aménagée dans le fuselage, la voilure accueillait des points d'emport, le nez était plus pointu pour abriter un radôme et la partie arrière du fuselage était allongée pour recevoir un détecteur d'anomalie magnétique. Il pouvait atteindre la vitesse de 761 km/h grâce à quatre turbines Allison T56. L'équipage

L'équipage d'un Orion peut comprendre jusqu'à une douzaine de membres, dont le personnel de vol et surtout des opérateurs qualifiés sur les matériels de détection. (US Navy)



Un Lockheed P-3A Orion (BuNo 150501) du VP-49 « Woodpeckers » patrouillant au dessus de l'Atlantique le 22 janvier 1964. Le P-3A se distingue par l'absence de sortie d'APU en arrière du cockpit, partie inférieure. (US Navy)