



En définissant les besoins futurs des forces aériennes, experts militaires et ingénieurs n'imaginaient pas que des vétérans de la dernière guerre retrouveraient une nouvelle jeunesse.

LS ont pourtant dû se rendre à l'évidence, l'avion à réaction, trop rapide, manquant de manœuvrabilité, ne convenait pas à certaines formes de combat. La lutte anti-guérilla exige en effet une maniabilité et une précision auxquelles ne peuvent prétendre les modernes chasseurs qui volent à deux fois la vitesse du son. Pour repérer et combattre efficacement un adversaire très mobile qui utilise à merveille un terrain tourmenté et touffu qu'il connaît à fond, il faut des avions offrant de grands écarts de vitesse, capables de virer court et d'évoluer pendant un temps relativement long à basse altitude, en appui direct des troupes au sol. Or le turboréacteur n'est économique qu'à grande vitesse et à haute altitude. Le chasseur-bombardier à réaction moderne est donc dans une certaine mesure inefficace dans les conditions d'utilisation particulières rencontrées par exemple au Viêt-nam.

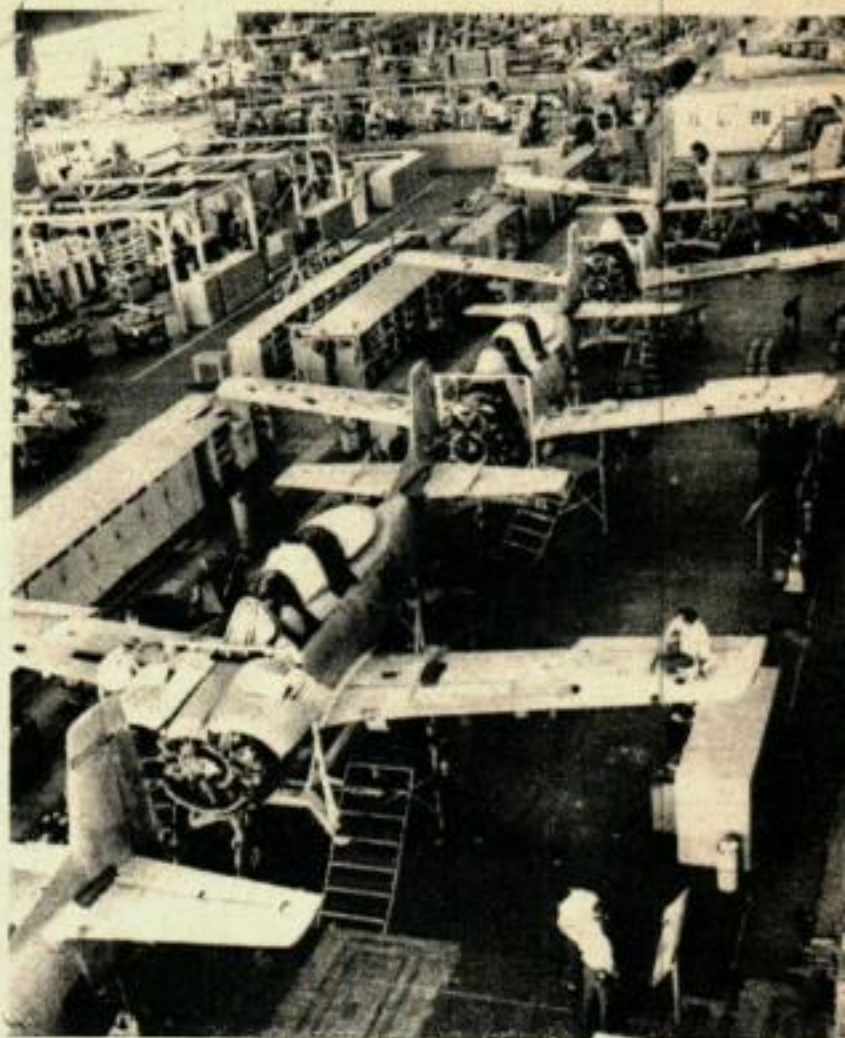
Les vétérans

Aussi les responsables de la conception des matériels aériens militaires ayant « pensé » la guerre en termes de grandes puissances dont l'affrontement interviendrait éventuellement sur des théâtres d'opérations européens, ont-ils dû revenir en arrière de quelque 25 ans pour combler les trous existant dans l'arsenal disponible.

Pour ceux qui connaissent bien les Etats-Unis et ses régions désertiques, il est facile d'imaginer les interminables rangées d'avions de toutes sortes, désarmés depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale et stockés là dans l'attente d'une destruction qui semblait inéluctable.

C'est pourtant dans ces stocks que les états-majors ont déjà puisé et que certains constructeurs puisent également pour proposer des appareils à hélices rajeunis et modernisés.

Mais il ne suffit pas d'une couche de peinture fraîche pour reconditionner un avion qui n'a pas volé depuis quelque vingt ans. Des



Des appareils d'entraînement T-28 en cours de transformation chez North American Rockwell.

repreennent du service

bombardiers bimoteurs Douglas A-26 « Invader », dont un petit nombre étaient encore utilisés dans l'armée de l'Air française ces dernières années, reçoivent des moteurs de 2 500 CV à hélices réversibles à la place des moteurs de 2 000 CV qui les équipaient à l'origine. Les gouvernes ont été agrandies, des réservoirs supplémentaires ont été ajoutés en bout d'ailes. Les ailes sont d'ailleurs entièrement nouvelles et ont permis l'installation de 8 mitrailleuses de 12,7 mm, et de 4 pylônes pouvant recevoir différentes charges militaires.

Le North American P-51 « Mustang », célèbre chasseur de la Deuxième Guerre mondiale, retrouve lui aussi une nouvelle jeunesse. Sa puissance a été considérablement augmentée par l'installation d'un turbo-propulseur Rolls-Royce 529 « Dart » (prévu sur les modèles de série). Reconditionné par Cavalier Aircraft Corp. à Sarasota-Brandenton Airport, en Floride, il a été baptisé « Mustang III ».

Le « Dart » 529, qui développe 2 185 ch.e., mais pourrait être poussé jusqu'à 3 200 ch.e., permet au « Mustang III » de tenir l'air pendant 3 h 55, à une altitude de 1 500 m, à la vitesse de 240 km/h et de retourner à sa base à 6 000 m d'altitude avec une réserve normale de 10 %, ce qui implique l'emport pour un poids au décollage de 6 500 kg, de 1 880 kg de combustible et 900 kg d'armement. L'enveloppe de vitesse de l'appareil va de 120 km/h, vitesse de décrochage, à 750 km/h. Selon les missions, l'avion peut emporter plus de 1 800 kg de charges militaires alimentant d'une part les 6 mitrailleuses de 12,7 mm et fixées d'autre part sous les pylônes accrochés aux ailes. Cavalier produit également une version classique du « Mustang », le Mk.II, équipé d'un moteur Rolls-Royce 620 de 1 750 CV.

De même, l'appareil d'entraînement North American T-28, qui fut utilisé par l'armée de l'Air dans les opérations de



Le « Mustang III » équipé d'un turbopropulseur Rolls-Royce « Dart ». Le capot s'ouvre en pétales permettant un accès facile aux organes-moteur.



De vieux bombardiers A-26 alignés sur un terrain désaffecté attendent d'être renvoyés en usine... Enfin modernisés, ils sont devenus B 26-B, à nouveau bons pour le service et prêts au combat.

maintien de l'ordre en Algérie, repasse actuellement sur les chaînes de transformation. Il y reçoit en particulier un moteur de 1 425 CV en lieu et place du 800 CV d'origine. D'autres modifications concernent le blindage du poste de pilotage, le montage de réservoirs auto-obturants, le renforcement du train d'atterrissage, et l'aménagement de l'intrados des ailes qui reçoivent des pylônes pour charges militaires ou des mitrailleuses en pods amovibles.

Tous ces travaux sont généralement entrepris par de petites sociétés qui, depuis quelques années, se sont spécialisées dans la reconversion d'avions anciens sur commandes, soit d'amateurs de sensations, soit de pays à faibles budgets militaires tels que les pays d'Amérique du Sud. Ce sont surtout les courses d'avions aux Etats-Unis qui ont amené le développement de ces sociétés spécialisées. Aujourd'hui, ce sont les états-majors qui s'intéressent à leurs possibilités de reconvertir des avions d'armes retirés du service. Ainsi Hamilton Engineering Co., à Tucson (Arizona), reconditionne des bimoteurs A-26 ; On Mark Engineering Co., à Van Nuys de même ; Cavalier, déjà nommé, et Aero Sport à San Bernardino (Californie), des P-51 « Mustang ». Les T-28 par contre repassent chez leur constructeur d'origine North American Rockwell à Columbus (Ohio) qui a redémarré une véritable chaîne.

Cette activité aéronautique « d'un autre âge » semble appelée à se développer considérablement. Le « Mustang III » de Cavalier a été présenté il y a quelques semaines à l'armée de l'Air américaine et bien qu'aucune décision ne soit encore intervenue, il est fort probable que l'appareil sera produit en grande série. Certains parlent de 2 000 avions ! Ce qui a fait dire aux pilotes d'avions supersoniques que l'aviation militaire de demain était faite avec les avions d'hier.

