



# LE CORSAIR CHANCE-VOUGHT F4U

Le design préliminaire du F4U — le quatrième des chasseurs de la société Vought — fut effectué en 1936 lorsqu'un nouveau moteur Pratt & Whitney de 18 cylindres, refroidi à l'air et créant presque 2 000 cv, fut choisi comme source de pouvoir. Afin de profiter de cette immense puissance on utilisa un très grand hélice à trois lames, ayant un diamètre de 13 pieds 4 pouces. Selon les usages conventionnels le train d'atterrissage aurait eu besoin d'un empattement de près de 6 pieds (1,8 mètres) de longueur, ce qui aurait nuit à l'arrimage. L'équipe de design choisit alors de créer la section centrale de l'aile au moyen d'un angle de dièdre négatif, ce qui donna une aile de mouette renversée. Le train d'atterrissage devait non seulement s'escamoter mais pivoter sur 90 degrés, de sorte que la roue reposerait à plat à l'intérieur de l'aile. (On peut voir un modèle de ce genre de train d'atterrissage au Musée national de l'Aviation.) L'empan de la section du centre étant à angle droit au côté du fuselage — l'option désirable en matière de résistance de l'aile et du fuselage — s'avéra un bon. On utilisa aussi la soudure à point plutôt que des rivets pour unir la "peau" de métal à la charpente. Enfin, en juin 1938, la US Navy ordonna la construction d'un prototype.

L'évaluation du premier vol, qui eut lieu le 29 mai 1940, fut exhaustive. Quoique le F4U réussit à passer ses vols d'essai sur porte-avions, sa vitesse d'atterrissage de 87 m/h était considérée excessive, son nez (trop) long restreignait le champ de vision avant, et l'avion avait tendance à rebondir et à dévier à l'atterrissage. Ce ne fut que le 30 juin 1941 que la production fut mise en marche. L'envergure et la longueur furent quelque peu augmentées, et le cockpit reculé à l'arrière de l'aile. Au début, l'armement consistait en deux mitrailleuses de calibre 0,50 pouce et installées dans le nez; mais à la suite de l'expérience des combats en Europe, leur nombre fut augmenté à quatre, puis à six, et elles furent installées dans les ailes. Sur le 689<sup>e</sup> avion de la série on installa une bulle en guise de verrière et on remonta le siège de sept pouces afin d'améliorer le champ de vision du pilote.



Des marins et des Wrens (membres du service féminin) de la Royal Navy effectuant les services d'entretien d'un Corsair II.



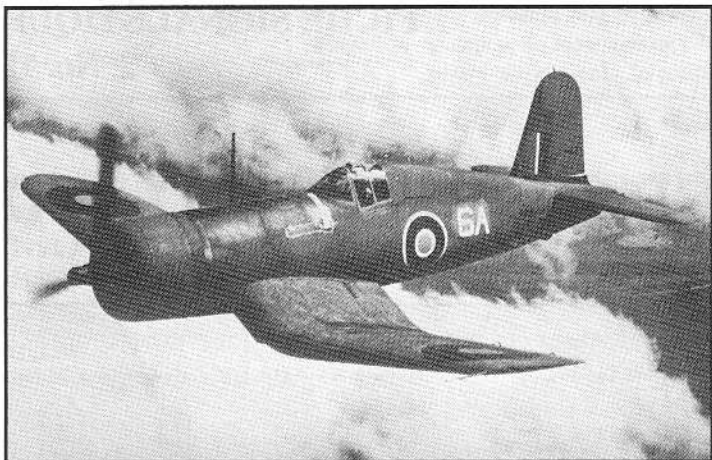
Cet avion FG-1D est la propriété du Canadian Warplane Heritage et est opéré par lui.

Au début, le F4U opérait à partir de bases terrestres des US Marines et de petits porte-avions escorteurs de la Royal Navy. Ce n'est qu'en avril 1944 que la US Navy donna son approbation pour l'emploi des F4U à partir de porte-avions.

Le F4U — l'avion-goéland — fut employé avec beaucoup de succès par les Américains, en tant que chasseur d'escorte et chasseur-bombardier, au sein de douze escadrons des Marines et un de la Navy. L'as par excellence du Corsair fut le major Gregory Boyington, un récipiendaire de la Médaille d'Honneur, avec 28 victoires à son actif.

L'Aéronavale britannique (Royal Navy Fleet Air Arm) reçut des Corsairs en vertu du pacte Lend-Lease; le premier lot était constitué du type Mk I (le F4U-4) et le second du type Mk II (F4U-5). Le 1830<sup>e</sup> Escadron, le premier à être composé d'avions Corsairs, fut formé à Quonset, le 1<sup>er</sup> juin 1943. Sept autres escadrons furent formés au cours de 1943, soit à Quonset, soit à Brunswick. Ils s'entraînèrent aux États-Unis avant d'être acheminés vers le Royaume-Uni à bord de porte-avions escorteurs. Dix-neuf escadrons de l'Aéronavale britannique furent équipés d'avions Corsair, le dernier étant le 1853<sup>e</sup>, en avril 1945.

La première opération effectuée par des Corsairs de l'Aéronavale britannique dans les eaux européennes fut l'attaque, couronnée de succès, contre le cuirassé allemand Tirpitz, le 3 avril 1944, à laquelle prirent part des avions du 1834<sup>e</sup> Escadron rattaché au HMS Victorious. Les porte-avions britanniques au large de la côte norvégienne participèrent aussi à des opérations aériennes le 17 juillet, et les 22, 24 et 25 août 1944. Alors que les Corsairs du 1841<sup>e</sup> Escadron (HMS Formidable) prirent part à la première, en août, ils furent appuyés par les avions du 1842<sup>e</sup> aussi rattachés au Formidable. C'était le Corsair II



*Un Corsair I de la Royal Navy*

qu'on employait au sein de ces escadrons, celui dont le champ de vision avait été amélioré, dont les ailes avaient été rognées de 16 pouces (40, 65 cm) afin de les garer dans les hangars inférieurs des porte-avions britanniques, et dont le train d'atterrissage consistait en des oléo-empattements à longue compression. Le Corsair II pouvait aussi transporter des bombes de 2 000 livres ou 471 gallons imp. de carburant dans des réservoirs à grand rayon d'action.

Les Etats-Unis fournirent pas moins de 2 012 Corsairs à la Royal Navy et à la Royal New Zealand Air Force.

Les opérations les plus importantes auxquelles participèrent les Corsairs britanniques furent celles contre les Japonais, au sein des flottes des Indes orientales et du Pacifique, en 1944-45. Sabang, Surabaya, les Iles d'Andaman, Palembang et les Iles Sakishima furent les cibles de ces raids.

Entre le 17 juillet et le 10 août 1945 des Corsairs IV des 1834<sup>e</sup> et 1836<sup>e</sup> Escadrons (Victorious) et des 1841<sup>e</sup> et 1842<sup>e</sup> Escadrons (Formidable) participèrent à une série de raids contre des terrains d'aviation et la navigation dans la région de Tokyo. Lors d'un de ces raids, le 9 août, le lieutenant (N) R.H. Gray de la Réserve volontaire de la Marine royale du Canada se mérita la seconde Croix de Victoria décernée à un pilote de l'Aéronavale britannique.

Peu après la fin de la guerre les escadrons de Corsairs furent réformés. A peine quatre d'entre eux étaient de service fin 1945, et le dernier fut dispersé le 13 août 1946.

La production du Corsair pour la US Navy et le corps des US Marines continua jusqu'au 24 décembre 1952; à cette date on en avait construit au total 12 971. Les modèles récents servirent considérablement en Corée, et les derniers modèles furent exportés en France et employés contre le Viêt-Cong, en Indo-Chine.

#### BIBLIOGRAPHIE

1. Lloyd S. Jones, US Naval Fighters, Aero Publishers, Fallbrook, Californie, 1977;
2. Barrett Tillman, Corsair: The F4U in WW2 and Korea, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland, 1979;
3. O. Thetford, British Naval Aircraft since 1912, Putman, Londres, 1991.

#### DONNÉES TECHNIQUES:

celles qui suivent s'appliquent au Corsair IV.

#### Description:

Chasseur et chasseur-bombardier monoplace, basé à terre ou sur porte-avions. La construction est de tout-métal à "peau étirée";

#### Manufacture:

Goodyear Aircraft Corporation, Akron, Ohio

#### Moteur:

Pratt & Whitney Double Wasp R-2800-8 produisant 2 250 cv au niveau de la mer.

#### Dimensions:

Envergure - 39 pieds, 8 pouces

Longueur - 33 pieds, 4 pouces

Hauteur - 15 pieds, 1 pouce

Surface ailée - 305 pieds carrés

#### Poids:

vide - 9 100 livres

chargé - 12 100 livres (maximum)

#### Performance:

Vitesse maximale - 414 m/h à 19 500 pieds

Vitesse de croisière - 261 m/h à 20 000 pieds

Montée - 10,1 minutes à 20 000 pieds

#### Autonomie:

500 milles avec 2 000 livres de bombes ou

1 562 milles sans bombes et avec carburant maximal

Plafond - 34 000 pieds

#### Armement:

quatre mitrailleuses de calibre 0,50 pouce et possibilité de porter deux bombes de 1 000 livres chacune sous la section centrale.

La société Canadian Warplane Heritage, de Mount Hope en Ontario, est propriétaire d'un Corsair FG-1D en état de service et ayant appartenu à la US Navy.

