

AU-1 et F4U-7 Corsair "For French only"

Les Corsair de la Royale

par Frédéric MARSALY et Jacques BOCOgnANO

1 : De l'Indochine à Bizerte

Au sortir de la Seconde Guerre Mondiale, l'Aéronautique navale, éreintée et exsangue, est reconstituée rapidement en s'appuyant sur le plan MDAP (programme d'assistance militaire mutuelle). La Marine Nationale reçoit à ce titre quatre porte-avions, les Dixmude et Arromanches (ex Biter et Colossus de la Royal Navy), les La Fayette et Bois Belleau (ex Langley et Belleau Wood de l'US Navy).



Préparatifs et accrochage sur la catapulte pour le 15F-8, un F4U-7.

Coll. F. Marsaly, DR.

Le matériel volant est renouvelé sur le même principe et bientôt les cocardes à hameçon ornent les fuselages de Supermarine Seafire et Douglas Dauntless. Plus tard, Grumman Hellcat et Curtiss Helldiver viennent s'ajouter à cette dotation. Malheureusement, ces machines sont pour la plupart à bout de souffle et il faut rapidement envisager l'acquisition d'avions neufs afin d'assurer à l'aviation embarquée une efficacité opérationnelle cohérente.

Pour couvrir les besoins en chasseurs monomoteurs, trois solutions sont envisageables : le Hawker Sea Fury, le Grumman Bearcat et le Vought Corsair dans sa version AU-1. Seul ce dernier est encore en production.

Caractérisé par un armement de quatre canons de 20 mm, dix points d'emport sous les ailes et trois sous le fuselage, l'AU-1 est optimisé pour l'attaque à basse altitude, son moteur Pratt & Whitney R-2800-83W ou -83WA très puissant (2 300 CV) étant pourvu d'un compresseur à simple étage limitant le plafond opérationnel à environ 6000 mètres. Désirant un appareil apte à assurer la défense aérienne de ses porte-avions, la Marine demande que soit greffé au fuselage de cet avion un moteur P & W R-2800-18W de 2 100 CV, muni d'un compresseur double étage afin d'assurer une puissance constante en toute circonstance.

Le F4U-7 naît donc de la fusion d'une cellule d'AU-1 et d'un moteur de F4U-4, la version de chasse standard produite de 1945 à 1947.

Il convient de signaler que, si les cellules des avions sont neuves, les Pratt & Whitney sont des pièces d'occasion remises en condition, ce qui n'est pas sans risque. Les F4U-7 vont souvent connaître, surtout au début de leur carrière, des difficultés avec la commande de pas d'hélice, entraînant des sur-régimes moteur pouvant mener à l'accident tragique.

Les derniers Corsair

94 exemplaires sont commandés début 1952. Le prototype (XF4U-7) vole dès le 2 juillet de la même année alors que le premier exemplaire de série (n°133652) sort de chaîne le 4 août et effectue son premier vol le 7, piloté par le lieutenant de vaisseau Duval. Le dernier exemplaire sort de l'usine de Dallas le 30 janvier 1953 et s'adjuge le titre symbolique de 12582^{ème} et dernier Corsair construit. Une dizaine d'AU-1 recevront cependant un numéro de série supérieur, mais ces cellules étaient sorties d'usine bien avant, et le n°133832 demeure donc un "Last of the Many" (que l'on peut traduire par "le dernier de l'une longue série").

Dotation

La première flottille à être dotée du Dash 7 est la 14F, créée pour la circonstance le 15 janvier 1953 sous le commandement du LV Pierre Ménetrier et basée à Karouba (Tunisie) Deux mois plus tard, la 12F, commandée par le LV Roger Vercken, échange ses Hellcat, avec lesquels elle revient d'une longue et éprouvante campagne de guerre en Indochine, contre le nouvel avion de Vought. Une troisième flottille, la 15F, est créée le 15 octobre 1953 et placée sous le commandement du LV Gras. L'histoire de la quatrième unité de Corsair, la 17 F, commencera sous l'autorité du LV Gaston Massuet le 1er avril 1958 en tant que flottille d'entraînement pré-opérationnel (FE-PO).

Deux autres unités utiliseront le Corsair dans un cadre moins belliqueux. L'escadrille de servitude 10S emploiera quelques Corsair à la fin des années cinquante en compagnie d'Avenger et autres Helldiver. Deux d'entre eux seront d'ailleurs détruits le 2 décembre 1959 lors de la tristement célèbre rupture du barrage de Malpasset. La 57S (escadrille école) fera, elle aussi, voler une dizaine de Corsair de 1959 à 1962, année de sa dissolution.

Malpasset

Deux autres unités utiliseront le Corsair dans un cadre moins belliqueux. L'escadrille de servitude 10S emploiera quelques Corsair à la fin des années cinquante en compagnie d'Avenger et autres Helldiver. Deux autres d'entre eux seront d'ailleurs détruits le 2 décembre 1959 lors de la tristement célèbre rupture du barrage de Malpasset. La 57S (école) fera, elle aussi, voler une dizaine de Corsair de 1959 à 1962, année de sa dissolution.



Le personnel s'active autour de ces F4U-7 de la 15F.
Coll. F. Marsaly, DR.

Corsair en Indochine

Début 1954, la bataille qui s'engage à Diên Biên Phủ oblige l'état-major de la Marine à envoyer la 14F en renfort. L'urgence de la situation fait que seul le personnel de la flottille est envoyé en Indochine où il doit prendre en compte, sur place, 25 modèles AU-1 prêtés par les États-Unis pour la circonstance. Partis le 15 avril de Tunis en avion civil réquisitionné et en avion-cargo du MATS (transport aérien militaire américain), les marins arrivent à Tourane le 17, juste à temps pour accueillir les Corsair livrés le jour même par le porte-avions USS Saipan. Les 25 AU-1, des vétérans de la guerre de Corée, sont immédiatement déclarés indisponibles et livrés aux bons soins du "Royal Cambouis" (NDLR : surnom donné aux mécanos).



Des F4U-7 alignés comme à la parade.
Coll. F. Marsaly, DR.

Les premières missions de guerre sont engagées quelques jours après, une fois les appareils révisés. Les Corsair frappés de l'insigne bientôt légendaire du "Corsaire Borgne", dû à la plume du LV Jean Montpellier, officier en second, appuient de leurs armes la garnison assaillie. L'avion se rend rapidement extrêmement populaire par sa vitesse, son armement, ses qualités de plate-forme de tir et sa robustesse.

Diên Biên Phủ tombe malgré tout le 7 mai au matin, entraînant les survivants dans une captivité ignoble. La diplomatie française, en pleine négociation des Accords de Paris, en subit aussi le contrecoup. Les opérations militaires ne cessent pas pour autant, les AU-1 continuent leurs missions d'attaque des infrastructures Viêt-minh et d'appui rapproché des soldats français.

En octobre, les F4U-7, arrivés d'Afrique du Nord à bord du Dixmude, les remplaceront. Les AU-1 seront alors transportés à Manille par l'Arromanches et rendus aux USA qui les stockent aussitôt.

Retour en Afrique

L'Algérie et ses opérations de maintien de l'ordre attendent maintenant les Corsair bleus de la Royale. Depuis la "Toussaint Rouge" qui marque le véritable commencement de la Guerre, les troubles ne font qu'empirer. L'Aéronautique navale est, elle aussi, mise à contribution pour des missions d'appui feu. Les quatre flottilles de F4U-7 sont déployées à tour de rôle à Tergma, sur la BA 211 de l'Armée de l'Air, mais aussi, par des détachements à partir de cette base, sur un grand nombre d'aérodromes à travers l'Algérie, le Maroc et la Tunisie en fonction des zones d'opérations.

Bilan Indochine

Sur une période de deux mois de missions de guerre, le bilan s'établit ainsi : 1335 heures de vol pour 959 sorties, plus de 700 tonnes de bombes et 700 bidons spéciaux (napalm) largués, 300 roquettes et 70 000 obus de 20 mm tirés (chiffres officiels pour les mois de mai et juin 1954). Six avions sont perdus et deux pilotes sont tués.

Les missions sont nombreuses et, là encore, les qualités du Corsair font merveille. Le tribut à payer est pourtant lourd. Pas moins de trente avions sont crashés en Afrique du Nord de 1954 à 1962, par accident ou par le fait de l'ennemi causant ainsi la mort de quatorze pilotes bien qu'aucune des pertes humaines ne soit attribuée directement et officiellement aux fellaghas.



Pour reconstituer son parc avions, en 1957 et 1958 l'Aéronautique navale se fait à nouveau prêter un total d'une soixantaine d'AU-1. Parmi les avions livrés dans ces lots figurent plusieurs vétérans de Ðiên Biên Phũ... La 12F est équipée uniquement avec cette version de 1958 à 1963 et la 17F de 1959 à 1962, tandis que les autres flottilles comptent dans leurs rangs les deux types de Corsair. Pour les pilotes, les différences entre les deux avions sont si minimes que rien ne justifie la moindre transformation. Il arrive donc fréquemment que les patrouilles soient mixtes. Mécaniquement, seuls les spécialistes des moteurs peuvent apprécier les différences et gèrent de toute façon la maintenance des deux parcs.

À plusieurs reprises, suite à de dramatiques accidents, les avions Vought seront interdits de vol en Algérie. En particulier en 1954, où après le crash du maître Faure à bord du 12F3 (n°133689), les avions seront cloués au sol obligeant la 12F à revoler temporairement sur F6F-5 Hellcat.

Suez

En dépit de leur rôle essentiel en Indochine et en Afrique du Nord, les Corsair de la Royale sont entrés dans la légende autrement, en arborant les bandes jaunes et noires des opérations sur Suez.

Alors que la France est engagée dans une guerre qui ne dit pas son nom, elle doit faire face, comme l'Angleterre, à un acte de haute valeur symbolique. En juillet 1956, Nasser, le président égyptien, décide de nationaliser la compagnie du canal de Suez afin que son peuple puisse bénéficier de la manne financière des péages perçus sur les navires empruntant ce passage. L'intérêt économique et stratégique n'échappe évidemment à personne, pas plus aux européens qu'aux deux super puissances, USA et URSS, et aux pays en voie de développement.

Accident à l'appontage du SM Karmann. Ce dernier en sortira indemne.

Photo Vielle via J. Delmas.

Bilan Algérie

Il est encore difficile de nos jours d'établir avec précision le bilan des actions menées par les avions qui nous intéressent ici, mais l'importance des pertes est suffisamment éloquente pour montrer à quel point les avions de la Marine furent mis à contribution. Les Corsair partagèrent leurs vols en quatre missions principales : appui feu, bombardement, protection des héliportages, reconnaissance à vue. Les deux premières catégories représentent les deux tiers des heures de vol de guerre en Algérie. Un document récemment paru (Marine française dans la guerre d'Algérie, Bernard Estival, Éditions Marines) donne environ 15 000 heures de vol en mission de guerre pour les F4U-7 et AU-1 de 1958 à mars 1962.

Les Français et les Anglais ne l'entendent pas de cette oreille et préparent rapidement, avec l'appui d'Israël, une opération militaire afin de reconquérir par la force la zone du canal. L'opération "Mousquetaire", bientôt modifiée en "Mousquetaire Révisé", commence dès septembre par la mise en alerte des unités concernées mais quelques tergiversations reportent l'exécution de l'opération.



Les deux porte-avions français, le La Fayette et l'Arromanches, sont dépêchés sur place en tant que Task Unit 345.4.2 sous les ordres du contre-amiral Caron. Les avions sont répartis de la manière suivante : 14 F4U-7 de la 14F du LV Jean-Pierre Cremer ainsi que les TBM Avenger de la 9F sont embarqués sur l'Arromanches, le La Fayette recevant les 18 F4U-7 de la 15F du LV Jacques Degermann et un détachement de 4 Corsair de la 14F.

Convoyage de F4U-7 en Méditerranée avant l'opération sur Suez. Notez les différences de marquage d'un appareil à l'autre.

Collection J. Delmas

Le 29 octobre, Israël attaque le Sinaï. La Fleet Air Arm (aéronavale britannique), la Royal Air Force (armée de l'air britannique) ainsi que les Republic F-84F de l'Armée de l'Air entrent en action. Rapidement, la force aérienne égyptienne est réduite à néant ou neutralisée. La supériorité aérienne acquise, les Corsair peuvent faire leur apparition.

Une des premières missions des Dash 7 est l'attaque de l'aérodrome du Caire-Almaza. Pour cela, 20 Corsair sont envoyés le 3 novembre, 8 de l'Arromanches et 12 du La Fayette, tous équipés de deux bombes de 1 000 livres et d'un bidon largable. L'attaque est brève mais intense, les pistes sont détruites. Malheureusement, dans l'opération, le Corsair 14F10 (n°133711) du lieutenant de vaisseau Antoine Lancrenon disparaît. Nul ne sait s'il fut abattu ou s'il toucha le sol par accident. Les Égyptiens gardent encore le secret de sa mort. Officier de grande qualité, second de la flottille 14F, il eut le triste privilège d'être l'unique mort des armes aériennes françaises engagées au cours de ce conflit.



"De la part des petits marins parfumés." Petit message à l'attention du Rais. Ces inscriptions se généraliseront au Vietnam et, plus récemment, dans le Golfe Persique.

Collection J. Delmas

L'Arromanches, dont la vitesse de pointe est trop faible, 23 nœuds maxi, ne permet pas le catapultage des Corsair à pleine charge par vent météo nul ce qui oblige l'annulation de deux missions au cours des opérations.

Deux jours après l'attaque du Caire, une patrouille assure la protection d'un pilote anglais éjecté de son Seahawk et menacé par des troupes du Raïs très pressantes, comme les Skyraider américains le feront plus tard au Vietnam. Outre la disparition du 14F10 de Lancrenon, on note l'accident à l'appontage du LV Claude Nève entraînant la destruction de son avion (le 15F11 n°133728) et un bain forcé de courte durée ainsi que celui du second maître Karmann, indemne après avoir toutefois détruit son hélice et son train d'atterrissage.

Au bout de quelques jours où les Écouteille et Finaud (indicatifs radio des 14F et 15F) accumulent 131 missions de guerre dont 70 pour les seules journées des 5 et 6 novembre, les combats sont brutalement stoppés sous la pression diplomatique combinée de l'URSS et des États-Unis. Le canal devient égyptien, douze ans avant que l'accord signé entre le Khédive et Ferdinand de Lesseps n'arrive à échéance. Après le retrait des forces d'intervention franco-anglaises, la 14F rejoint Bizerte et la 15F Hyères avant la reprise des tours d'opérations en Algérie.

Bilan Suez

Deux avions détruits, un endommagé, un pilote disparu, 25 tonnes de bombes, plus de 500 roquettes et plus de 16 000 obus de 20 mm utilisés forment un bilan dont peuvent s'enorgueillir les deux flottilles d'attaque embarquées. On peut noter aussi que l'opération "Mousquetaire" constitue la seule intervention où le Corsair fut engagé dans son élément, c'est à dire au départ de porte-avions.

Bizerte 1961

Les Corsair se rendent une nouvelle fois indispensables en juillet 1961 à Bizerte lorsque les troupes françaises défendent leur base contre les soldats tunisiens. Là encore, les redoutables chasseurs-bombardiers de la 17F du LV Jacques Campredon et de la 12F du LV Francis Jacobi accumulent plus d'une centaine de missions d'attaque, ne subissant aucune perte. Trois avions sont cependant touchés par la DCA tunisienne.



En février 1961, la base de Telergma accueille les Corsair AU-1 de la 17F.
Photo A. Schlauder.

2. Départ en retraite

Fin de carrière

Bientôt il apparaît que le F4U-7 Corsair, s'il reste un avion d'attaque formidable, n'est plus adapté aux nouvelles contraintes des opérations aéronavales.

La mise en service des deux nouveaux porte-avions Clemenceau (1961) et Foch (1963) est le signal du retrait du Corsair des unités de première ligne. En effet, ces deux navires sont équipés de catapultes à vapeur, beaucoup plus puissantes que les modestes versions hydrauliques des Arromanches et La Fayette, et permettent ainsi la mise en œuvre de chasseurs embarqués à réaction, Aquilon puis Étendard bientôt épaulés par le petit frère du Corsair, le Vought F-8E (FN) Crusader. La 14F reste la dernière flottille armée de Corsair jusqu'au 1er octobre 1964 et sera transformée sur "Crouze" le 1er mars 1965.

Le dernier vol du Corsair dans l'Aéronautique navale française intervient le 28 septembre 1964 lors de la cérémonie officielle de retrait de l'avion à Cuers. Les spectateurs présents ont pu voir en apothéose voler dans le ciel de Provence un dispositif de seize Corsair aux mains des derniers pilotes opérationnels.

La plupart des F4U-7 et des AU-1 trouvent un sort funeste à Cuers où ils sont irrémédiablement ferrailés à partir de 1964, quelques AU-1 restants étant rendus à leur propriétaire légal qui leur fait subir le même sort.

Les rescapés

Cinq F4U-7 échappent au massacre : le n°133693 qui, repeint aux couleurs d'un AU-1 de la VMF-312, s'écrase en Californie le 15 mai 1987 ; le n° 133704 qui est exposé aux couleurs américaines à l'USS Alabama Memorial, à Mobile (Alabama) ; le n° 133710 qui est exposé en stèle à Quantico, au musée de l'US Marines Corps, toujours aux couleurs d'un AU-1 américain ; le n°133714 est récupéré et remis en état de vol, il est utilisé dans la série "Les Têtes Brûlées" et est immatriculé au Canada G-GWFU par le Camrose Booster LTD. Le n°133722 connaît une toute autre destinée puisqu'il est un temps utilisé pour des essais à la DCAN (Direction Centrale de l'Aéronautique Navale) de Toulon avant d'être vendu à un Américain au prix de la ferraille, soit mille dollars ! Suivant les directives des membres de l'Aéronautique navale l'ayant aidé à acquérir cet avion, le propriétaire le restaure aux couleurs du 15F22 tel qu'il apparaissait, avec les bandes jaunes et noires, pendant les opérations de Suez. Arrivé aux États-Unis en 1974, le Corsair est ensuite revendu à Lyndsay Walton en Angleterre qui le présente quelques rares fois sur notre territoire pendant les années 80. Nous ne savons pas ce qu'il est advenu de cet appareil.

La France ne s'aperçoit que trop tard de la disparition de son patrimoine et quelques initiatives sont lancées en pure perte pour rendre à la Marine un Corsair. Seul Jean Salis, premier propriétaire d'un Corsair en France, un F4U-5NL de chasse de nuit récupéré en Argentine, fait voler son F-AZEG avec un petit insigne de la 14F sous le cockpit, en clin d'œil...

Puis, en 1995, grâce à une initiative privée partie du Castellet, un F4U-5 argentin arrive dans la plus grande discrétion pour être restauré au standard F4U-7.



Configuration d'armement standard pendant la campagne de Suez. Cet appareil de la 15F transporte deux bombes de 1000 livres et un réservoir largable.

Photo Vielle via J. Delmas.



Le 15F22 restauré aux USA puis revendu à L. Walton. Le seul survivant de l'Aéronautique Navale aux couleurs françaises.
Photo J. Delmas.

Ce F4U-5/7 Corsair, immatriculé F-AZYS, fait son premier vol fin 1999. Il est présenté en vol à la Ferté-Alais en mai 2000. Son pilote attitré, "Ramon" Josa, figure légendaire de l'Aéronautique Navale, ancien Officier d'apportage retrouve là son premier avion d'arme.

Conclusion

Environ 270 pilotes volèrent sur Corsair dans la Marine. Cet avion qui fut le premier avion neuf conçu pour la Marine après guerre illustre le renouveau de cette arme. Tout auréolé de sa légende acquise dans le Pacifique à partir de 1943, le Corsair pouvait encore se montrer une arme redoutable vingt ans plus tard, ce qui constitue l'apanage des seuls grands avions. Pour les pilotes, il se montra un coursier puissant et viril, pour la Marine, il se révéla parfaitement adapté aux combats qu'elle eut à affronter et pour nous, fans de toujours de cette splendide machine qu'est le F4U-7, il reste le plus beau des Corsair, car il fut conçu "For French Only !".



Vought F4U-7 Flottille 15F
Porte-avions Arromanches
Suez, 5 novembre 1956

Infographie : Pierre-André Tilley, avec l'aimable autorisation de © Aéro-Editions, 2002

Bibliographie sommaire :

Roger Vercken :

- Histoire succincte de l'Aéronautique navale 2^e édition, ARDHAN, 1998
- Au-delà du Pont d'Envol, Alerion, 1995

René Bail

- L'Aventure Corsair, chez l'auteur, 1990 (épuisé)
- Il était une fois la 14 F in Air Fan n° 72 à 74 et 76, 1984-1985

Jean Moulin :

- Porte-avions Dixmude et Arromanches, Marines Editions, 1998
- Porte-avions La Fayette et Bois-Belleau, Marines Editions, 2000

Paul Gaujac :

- Suez 1956, Lavauzelle, 1986 (épuisé)

Claude Morin :

- 1956, L'Aéronautique navale à Suez in le Fanatique de l'Aviation n°251 à 253, 1990

Patrick Charles Renaud :

- Aviateurs en Guerre, Grancher, 2000

3. Annexe

Décorations portées par les Corsair F4U-7 et AU-1 français.	
Du 23 décembre 1952 au 31 décembre 1961	
Ensemble de l'appareil	Gloss sea blue
Pales d'hélice	Noires à bout jaune
Moyeu d'hélice	Couleur de la flottille (*)
Jupes de train	Numéro d'ordre dans la flottille (couleur blanche)
Fuselage	Cocarde à hameçon
	N° de la flottille et N° d'ordre dans la flottille (couleur blanche)
	Type et BuAerNo (couleur blanche)
	N° d'ordre dans la flottille (couleur blanche) pointe arrière du fuselage.
Pied de dérive	Écusson de flottille
Gouvernail de direction	Tricolore + ancre de marine
Ailes	Cocards à hameçon (dessus / dessous)
Du 1^{er} Janvier 1962 au 1^{er} octobre 1964	
Ensemble de l'appareil	Gloss sea blue
Pales d'hélice	Noires à bout jaune
Moyeu d'hélice	Couleur de la flottille
Jupes de train	3 derniers chiffres du BuAerNo (couleur blanche)
Fuselage	Cocarde à hameçon
	3 derniers chiffres du BuAerNo (couleur blanche)
	Type et BuAer N° (couleur blanche)
	3 derniers chiffres du BuAerNo (couleur blanche) pointe arrière du fuselage.
Pied de dérive	Écusson de flottille
Gouvernail de direction	Tricolore + ancre de marine
Aile gauche extradors	Cocarde à hameçon
Aile droite extradors	3 derniers chiffres du BuAerNo (couleur blanche)
Aile gauche intrados	3 derniers chiffres du BuAerNo (couleur blanche)
Aile gauche intrados	Cocarde à hameçon
Couleurs des flottilles	
12F	Bleu ciel
14F	Blanc
15F	Noir
17F	Rouge

Il semble que dans les premières années d'utilisation (1953 - 1955), les flottilles n'aient pas eu de couleur particulière.

©Aérostories,2002

Remerciements

Nous tenons à remercier l'amiral Guirec Doniol pour son aide amicale et incontournable, ainsi que l'ARDHAN.
 Nos remerciements vont aussi à ceux qui ont bien voulu nous prêter leurs documents ou nous apporter leurs conseils,
 Messieurs Jean Delmas, Patrick-Charles Renaud, Alain Schlauder, Jacques Ilias, Roger Bily, Robert Feuillo.

Les auteurs