

# Le mystère du Brewster F3A-1 BuNo 11289

Phil Listemann



Lorsque l'on fait des recherches historiques, on est souvent confronté à deux sources qui sont parfois contradictoires : la source écrite, disponible sous différentes formes et la source iconographique. Et l'utilisation des deux simultanément peut poser au final plus de questions que cela n'apporte de réponses. Le cas présent est typique de ce que l'on peut parfois rencontrer quand on étudie des photos.

La photo en en-tête est peut être en apparence simple à interpréter : tout le monde aura reconnu l'avion légendaire de la Seconde Guerre mondiale, le *Corsair*.

Cependant, en prenant soin d'étudier cette photo de près, on peut lire sur la gouverne de direction qu'il s'agit d'un *F3A-1, BuNo 11289* ; cette image devient alors très intéressante, car les photos de *F3A-1* sont rares, même très rares...

Mais que sait-on vraiment du *F3A-1* en général, car une présentation détaillée est nécessaire. Le *F3A-1* est la version du *F4U-1 Corsair* produit par la *Brewster Aeronautical Corporation*, qui s'est fait connaître en construisant le premier monoplan de chasse pour l'*US Navy*, le *F2A Buffalo*, appareil largement exporté et qui sera diversement

apprécié au combat par ses nombreux utilisateurs. Le propos de cet article n'est pas de se pencher sur les déboires financiers et autres malversations qui ont entaché le parcours chaotique de cette entreprise entre 1939 et 1946 (au point qu'elle soit mise sous tutelle de l'*USN*), mais ce qui nous importe ici c'est qu'à l'automne 1941, Brewster est en train de livrer ses derniers *F2A Buffalo* pour l'*USN* et le carnet des commandes est alors quasiment vide. En cette fin 1941, les États-Unis cherchent à optimiser leur moyens de production, sachant qu'ils entreront en guerre dans les mois à venir et, pour sauvegarder ceux de chez Brewster en manque de commande, il est décidé début novembre 1941 de confier la production sous licence du *F4U-1* (qui semble très prometteur à cette époque), avec à la clé une première commande portant sur 260 exemplaires ; les avions reçoivent la dénomination de *F3A-1*. Quand cinq semaines plus tard, les USA entrent en guerre, les choses se précipitent, les commandes affluent et au printemps 1942, le nombre d'avions commandés est passé à 1088. Déjà, en décembre 1941, après Pearl Harbor, la compagnie Goodyear — qui à l'époque ne connaissait rien à la construction aéronautique — avait également été mandatée pour construire sa propre version du *F4U-1* sous la dénomination de *FG-1*.

Dans l'urgence des premiers mois de guerre en 1942, l'industrie américaine se restructure et les choses se mettent en place lentement, mais chez Brewster, les choses prennent encore plus de temps, du fait surtout de conflits sociaux à répétition et de la mauvaise ambiance régnant entre les dirigeants et les syndicats. Ainsi, alors que le premier *FG-1* fait son premier vol en février 1943, le premier *F3A-1* ne le fait qu'en avril ; malgré tout cela l'optimisme est de rigueur, entraînant la signature d'un dernier contrat portant sur l'achat de 420 exemplaires. En

tout donc, Brewster se doit de livrer 1508 *F3A-1* à l'*USN*. Alors que cela aurait dû être le début d'une production massive, la livraison des *F3A-1* se fait en fait au compte-gouttes, avec deux avions livrés en mai, autant en juin et en juillet et aucun en août ! On est donc loin de la production intensive attendue, alors que la guerre du Pacifique fait rage et la suprématie des Américains dans cette région pas encore acquise. Au cours de l'automne, la production monte cependant en puissance et au 31 décembre, 136 *F3A-1* ont été livrés, mais Goodyear a, quant à lui, livré 377 *FG-1*, confirmant une reconversion réussie. La production et les livraisons de *F3A* deviennent alors satisfaisantes, et en mai 1944, 119 *F3A-1* sont livrés : un record. Mais les retards se sont accumulés : comme les syndicats et la direction sont toujours en conflit larvé laissant planer d'autres grèves, l'*USN* décide d'annuler les contrats en cours le 1<sup>er</sup> juillet 1944. Seuls les seize avions en phase finale de montage sont livrés à l'*USN* et le dernier *F3A-1* (BuNo 11286, le 728<sup>e</sup> construit) est réceptionné le 14 juillet. En tout 735 *F3A-1* seront sortis des chaînes de montage (les vols de réception ne se faisaient dans l'ordre d'arrivée, et pas nécessairement dans l'ordre des numéros). L'*USN* pouvait alors se le permettre, car elle recevait suffisamment de *Corsair* livrés par Vought ou Goodyear, à la fois pour ses propres besoins, mais également pour les Britanniques et les Néo-Zélandais.

Donc, la fin de la production des *F3A-1* a été dictée pour des raisons industrielles, mais surtout à cause d'une gestion somme toute très mauvaise de la Brewster et non pour de prétendus problèmes de qualité des avions, propos que l'on retrouve un peu partout sans que personne du reste n'apporte la moindre preuve concrète à ces affirmations. La carrière du *F3A-1* est là pour en témoigner : si problème de qualité il y avait eu, l'*USN* n'aurait pas attendu le 735<sup>e</sup> exemplaire pour

arrêter la production, et les Britanniques, qui en ont reçu 430 exemplaires sous la dénomination de *Corsair III* livrés entre février et mai 1944, les auraient retournés sans manquer de se plaindre auprès des Américains. Or rien de cela ne s'est passé et tous les *F3A-1* pris en compte l'ont été avec la même rigueur qu'un *F4U* ou *FG*. Les *F3A-1* que l'*USN* a utilisés, soit un peu plus de 300, sont à diviser en deux lots. Les premiers 174 furent envoyés dans les *VF-OTU 4* et *VF-OTU 5* basés à Jacksonville en Floride, deux "usines" à former les pilotes de l'*USN/USMC* essentiellement en phase finale de leur formation et destinés à voler sur *Corsair* par la suite. Ces unités seront par la suite regroupées au sein du *MF-OTU* à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1944. Après avoir honoré la livraison des *Corsair III* aux Britanniques, la livraison reprit pour quelques semaines pour l'*USN* qui affecta ces derniers *F3A-1* essentiellement aux unités de *Marines* constituées dans le but de fournir un entraînement complémentaire ou de remise à niveau à des pilotes ayant déjà effectué un tour d'opération, ou devant être transformés sur *Corsair* avant d'être mutés dans une unité déjà présente sur un théâtre d'opération. Ces unités sont l'équivalent des *RTU (Replacement Training Unit)* de l'*AAF*. Ces unités de *Corsair* volent généralement sur une flotte bigarrée constituée de *F3A-1*, *FG-1* et *F4U-1*. À la fin de la guerre, plus de la moitié des 305 *F3A-1* ont été déjà radiés des listes de contrôle de l'*USN*, soit victimes d'accident (plus d'une centaine, dont une vingtaine mortels), soit pour usure ou pour d'autres raisons, comme des cellules vrillées suivant une ressource trop brutale impliquant un trop fort facteur de charge. Tout cela reste dans la moyenne si on compare avec les autres types d'avions utilisés pour l'entraînement aux États-Unis. Le fait d'avoir été exclusivement utilisé aux USA au sein d'unités d'entraînement n'est pas une

preuve de méfiance vis-à-vis du *F3A-1*, mais les Américains (*AAF* et *USN/USMC*) ont mis en place une pratique pendant la guerre, celle d'affecter des lots d'avions neufs à cet usage, les avions d'un même lot ayant cet avantage d'être identiques en tous points, ceci facilitant la maintenance. Le *F3A-1* étant un chasseur et l'*USN* ayant décidé de ne garder après la guerre que les chasseurs-bombardiers comme les *F4U-4D* et *FG-4D*, les *F3A-1* sont progressivement rayés des contrôles, les trois derniers *F3A-1* (BuNos 11240, 11283, 11289) disparaissent des registres le 31 mai 1947.

Tout au long de cette présentation il n'a pas été question de *F3A-1D*, la version chasseur-bombardier du *F3A-1*, équivalent au *F4U-1D* et *FG-1D*, et pour cause ! En effet, le *F4U-1D* est apparu en avril 1944, et se distinguait par un moteur à injection d'eau (le R-2800-8W), la suppression des réservoirs situés dans les bords d'attaque des ailes et de l'ajout de points d'emports sous l'intérieur des ailes pour transporter des bombes de 1000 livres ou de gros réservoirs supplémentaires, mais aussi dès la fin de l'été 1944 livrés avec des rails sous les ailes repliables capables de transporter des roquettes, une arme très efficace apparue en 1944. Vought initiait alors les changements et Brewster et Goodyear emboîtaient le pas quelques semaines plus tard mais pas toujours à l'identique ou dans son intégralité au début. Ainsi, les premiers *FG-1D* qui ont été livrés à la fin de juillet 1944, n'ont pas été dotés du moteur avec surpuissance et furent équipés du R-2800-8 classique. Brewster aurait dû livrer aussi sa version *F3A-1D* en août ou en septembre 1944, mais l'arrêt de la production au début juillet a mis fin à ce projet.

Les choses étaient donc claires jusqu'au moment où, en regardant le dessous des ailes du 11289 on distingue nettement les rails pour monter les fameuses roquettes... Serait-

ce alors un *F3A-1D* ? Pour tenter de trouver une réponse, il faut commencer par le commencement et consulter sa fiche d'affectation. Comme tous les *F3A* ont servi aux États-Unis, ces fiches sont plutôt complètes et les détails assez nombreux. C'est le 731<sup>e</sup> *F3A* construit (le plus haut numéro attribué à un *F3A* étant 11293) et a été pris en compte le 7 juillet 1944. Il est donc parmi les derniers *F3A* construits et aurait pu être un *F3A-1D*. Pourquoi pas ? C'est toujours possible, d'autant qu'à partir du 11208, Brewster a livré ses *F3A-1* avec le moteur R-2800-8W. L'avion a été affecté en août 1944 au *MAG-91 (Marine Air Group)* basé a Cherry Point en Caroline du nord où il a volé avec plusieurs des unités composant ce *MAG (VMF-911, VMF-912, VMF-913 et VMF-914)* ; c'est un *Marine Group* qui servait de *RTU (Replacement Training Unit)*. Le 11289 passe ensuite au *HQ du MAG-91* en mai 1945, où selon la photo il est devenu l'avion attitré du Lt-Col Joseph M. Renner, le *Group Commander*. En étudiant sa fiche, on ne voit nulle part que l'avion a été modifié en *F3A-1D*, pas de passage en atelier non plus, pas de changement de dénomination, ce qui aurait dû être le cas selon le règlement de l'*USN*. Même si on peut accepter l'idée d'une erreur administrative, le fait que la dérive de direction de l'avion indique toujours *F3A-1* et non *F3A-1D* conforte l'idée selon laquelle c'est bien un *F3A-1* et non *F3A-1D*. De plus l'inventaire du *MAG-91* au 30 juin 1945 fait état pour ce qui concerne ses *Corsair* de 13 *F3A-1*, 36 *FG-1*, 14 *F4U-1* et un seul *FG-1D*. Donc, manifestement, ce *MAG* n'était pas équipé de *Corsair* chasseur-bombardier. En fait, pour que l'on soit certain que ce soit bien un *F3A-1D*, il faudrait que l'on puisse voir les deux pylônes capables de porter chacun une bombe de 1000 livres, car le pylône ventral n'est pas un élément déterminant puisque monté sur les derniers lots de *F4U-1/FG-*

*1/F3A-1*. Mais que viennent faire alors ces rails sous les ailes sur un *F3A-1* ? À défaut de réponse claire, on ne peut qu'extrapoler ; la seule explication logique serait de dire que ce *F3A-1* est probablement un *F3A-1* hybride, en ce sens qu'il serait un *F3A-1* doté de ces dits pylônes pour tirer des roquettes et montés en unité, opération qui ne devait pas demander un gros travail aux mécanos pour les installer. En effet, si les pilotes étaient bien formés au largage des bombes lors de leur formation, ce n'était peut-être pas le cas en ce qui concerne le lancement de roquettes, surtout pour les pilotes ayant effectué un tour d'opération avant l'été 1944, et n'ayant subi qu'un petit briefing et effectué quelques tirs jugés plutôt utiles pour certains... Peut-être. Oui mais voilà : si l'on accepte cette théorie, était-ce seul Corsair du *MAG-91* ainsi modifié, que ce soient les *F3A-1*, *FG-1* ou *F4U-1* ? Probablement pas, et donc, dans la même logique et en étant plus général cette fois pour les autres *Corsair* produits par Goodyear ou Vought, cela voudrait dire aussi dire que la présence de pylônes sous les ailes ne certifie pas nécessairement que l'avion soit un *FG-1D* ou un *F4U-1D*... rien n'est simple quand on se donne la peine de creuser !

Le dossier n'est donc pas clos... ceci jusqu'à la découverte de nouveaux éléments.

**Phil Listemann est l'éditeur de**

