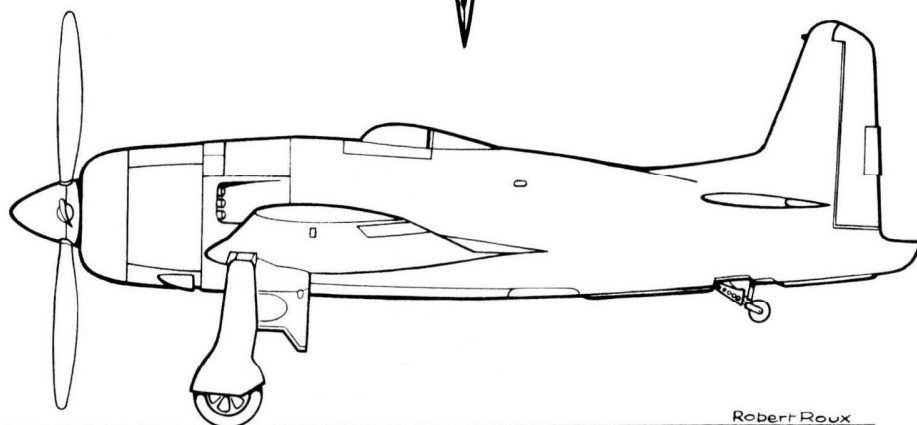


Moteur Pratt et Whitney R.2800 - 34W,
18 cyl. en double étoile, puissance portée
à 3.000/3.100 ch.
Envergure (normale 10,82 m) : ... 8,73 m
Poids au décollage : 3.515 kg
Capacité en essence : 681 l.
Capacité en huile : 318 l.

*(Nous n'avons cité ici que les chiffres qui,
sur cet avion, diffèrent d'un type normal.)*

"BEARCAT SPÉCIAL" 1969
DE DARRYL G. GREENAMYER



Robert Roux

LE DERNIER "RECORD DES RECORDS"

LORSQUE en effet fut décidé dans l'Etat-Major de Goering, de battre le record de vitesse absolu (c'était alors un record du monde avec propulsion par moteur à pistons évidemment) il était clair que l'Etat-Major de l'air allemand voulait marquer un grand coup de propagande en faveur des productions de l'industrie aéronautique d'outre-Rhin.

Deux constructeurs se mirent à l'ouvrage encouragés par le général major Ernst Udet (1). Heinkel qui avec un avion d'arme à peine modifié le He-100 V.8 et piloté par Hans Dieterle s'appropriait un moment le record de vitesse avec 746 km/h et Messerschmitt qui, par contre avait, parallèlement à son pro-



820

km/h

avec une hélice

Il aura fallu trente ans pour voir un record de vitesse tomber. La chose est assez rare pour que nous lui consacrons quelque attention. L'année dernière, en effet l'Américain Darryl Greenamyer sur un « Bearcat » spécial a battu le 16 août au-dessus de la base d'Edwards, le record de vitesse sur base de l'Allemand Fritz Wendel, établi avec un prototype Messers-

1 9 6 9
 chmitt Me-209 V1, le 26 avril 1939, alors que l'Allemagne du III^e Reich s'apprêtait à s'engager dans une guerre pour laquelle elle s'était préparée avec frénésie.
 1 9 3 9

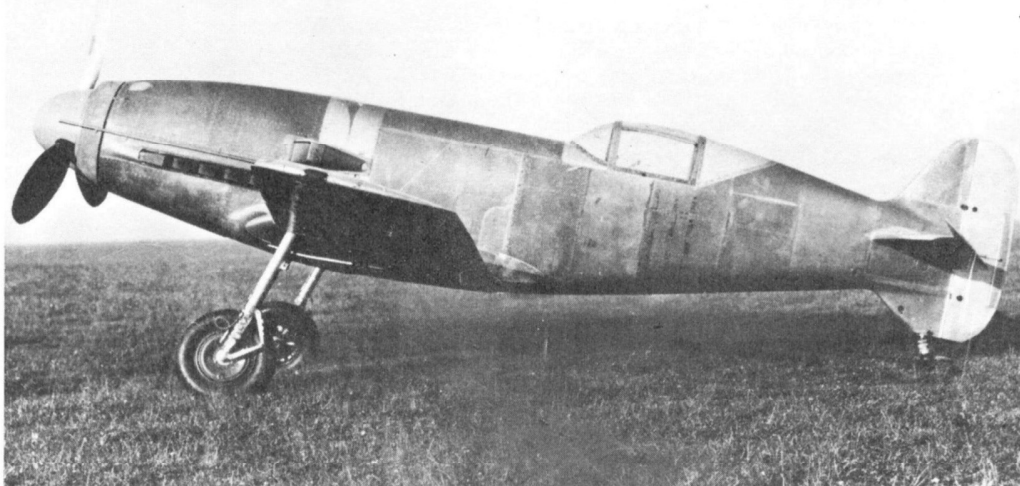
gramme de production du Me-109, des études avancées sur un Me-209, beaucoup plus évolué et dessiné autour du moteur Daimler-Benz DB-601.

Le prototype du Me-209 V.1 (n° de série usine : 1185 D-INJR) fut terminé en juin 1938 et effectua son premier vol le 1^{er} août 1938 aux mains du Dr Ing. Hermann Wurster qui 9 mois plus tôt avait établi un record de vitesse pour avion terrestre sur un Messerschmitt 109 V.13.

UN VRAI RECORD AVEC UN FAUX AVION...

Le Me-209 s'avéra un avion assez délicat de pilotage et de nombreux défauts furent très vite catalogués par Fritz Wendel à qui on avait confié l'évaluation des qualités de vol. Des problèmes de température et donc de refroidissement se posèrent aux ingénieurs et... par contre coup aux pilotes qui eurent à subir l'épreuve inconfortable d'une fournaise dans le poste de pilotage. On verra plus loin que ce problème de température fut également connu de Darryl Greenamyer.

Le Me-209 V.2 vola de son côté le 8 février 1939 piloté par le docteur ingé-



nier Wurster. Deux mois après le Flugkapitän Fritz Wendel le prenait en mains le 4 avril 1939 dans la ferme intention de s'entraîner en vue de battre le record du monde sur le 3^e prototype. A l'atterrissage avec Wendel aux commandes le

V.2 immatriculé D-IWAH fut en partie détruit et on apprenait 5 jours plus tard que Hans Dieterle s'appropriait le fameux record avec 746 km/h. Devant cette escalade de la vitesse le Me-209 V.3 que l'on préparait avec un nouveau moteur

(1) E. Udet, le 5 juin 1938, avait battu le record du monde sur un Heinkel He-100 V.2 sur 100 km avec 634,320 km/h.

Le professeur Willy Messerschmitt félicite le Flugkapitän Fritz Wendel après son vol record sur le Me-209 V1, alias 109 R...

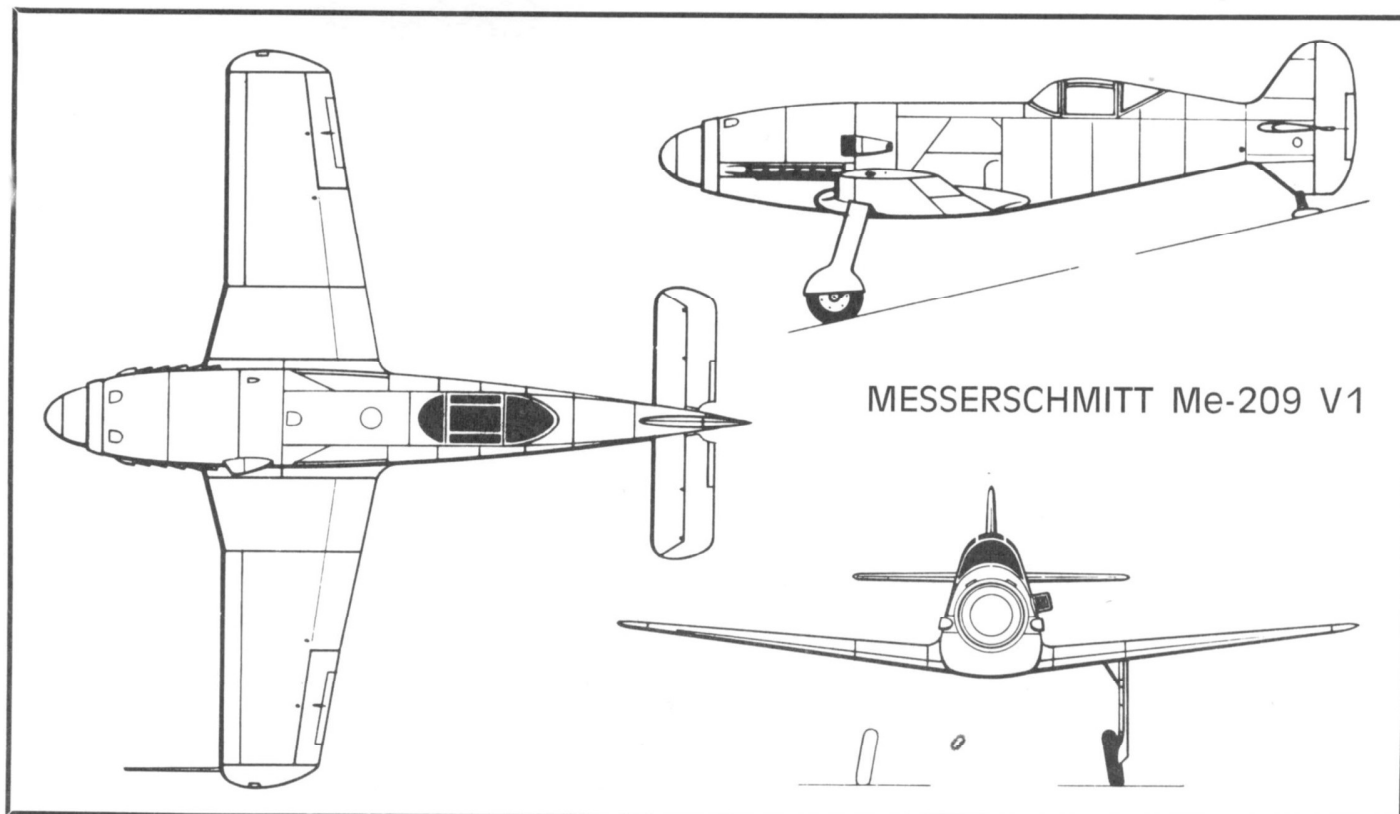
DB-601 ART spécialement gonflé, fut abandonné et les ingénieurs revinrent à la hâte au V1 sur lequel on monta également le déjà célèbre moteur DB-601 V.10 qui donnait 1.550 ch normalement et une surpuissance de 2.300 ch pendant une minute grâce à l'injection d'alcool. On attendit ainsi de bonnes conditions atmosphériques et le 26 avril 1939 le Flugkapitän Wendel volait sur base à 755,138 km/h arrétant à ce chiffre la progression du record du monde de vitesse sur base d'avant-guerre.

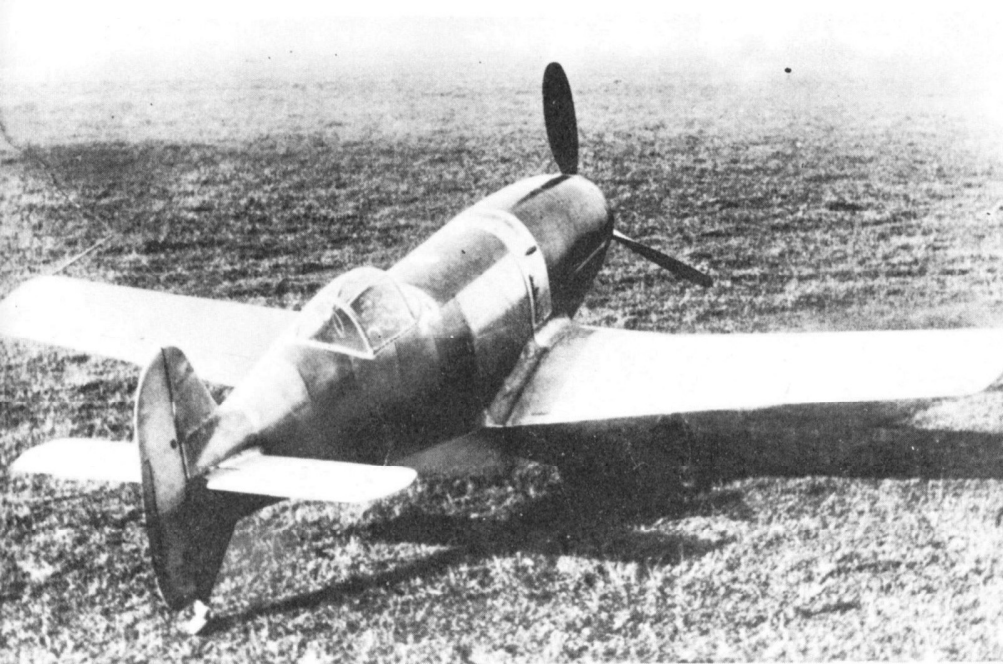
LE BLUFF DE GOERING

Nous avons consulté les tablettes de de la FAI, nous avons étudié le dossier envoyé à cette époque par le ministère de l'air allemand en vue de l'homologation. Il est précisé partout que l'avion utilisé était un Me-109.R. Se subterfuge est maintenant historique puisque en réalité ce fut un avion très spécial, le Me-209 V1 qui s'était adjugé le record et qui n'avait rien à voir avec le Me-109.R de série officiellement déclaré sur les tablettes FAI par le III^e Reich qui voulait ainsi prouver par un mensonge qu'un chasseur standard de sa Luftwaffe était capable d'une telle performance.

Le Me-209 n'avait plus rien à voir avec le Me-109 de série son dessin, sa structure, ses rapports de masse étaient nou-

(Suite page 4)





Il n'y avait vraiment aucune ressemblance entre ce Me-209 V1 et un 109 de record.

(Suite de la page 3)

veaux et il s'avéra à la suite des essais de ses différents prototypes qu'il était incapable de satisfaire aux exigences militaires de la Luftwaffe.

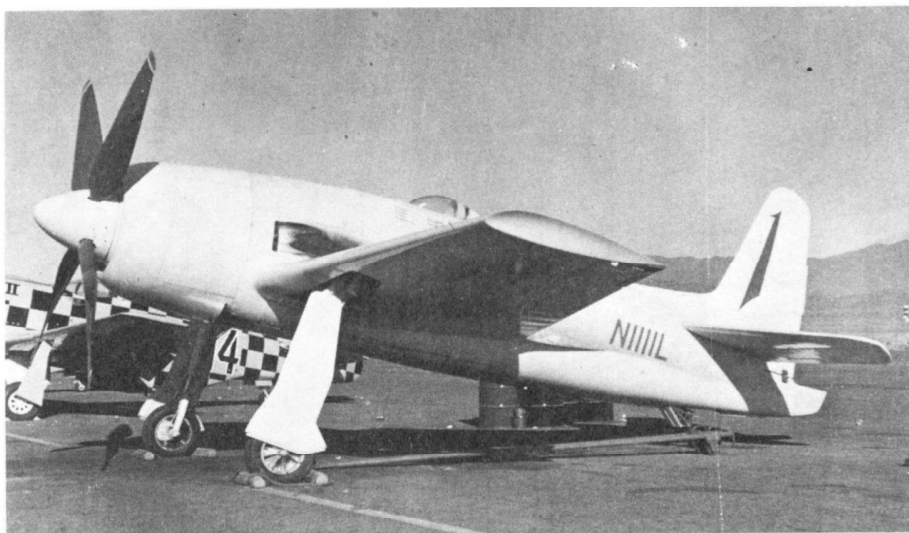
LE MONSTRE DE GREENAMYER

Les courses d'avions connaissent aux Etats-Unis un renouveau de succès depuis quelques années. Deux catégories bien distinctes d'appareils s'affrontent. D'une part les « Midget » petits racers monoplaces à moteur Continental O.200 de 100 ch et les monstres constitués par les chasseurs de la dernière guerre qui, démobilisés, sont transformés pour les besoins de la cause. Ces avions sont généralement l'œuvre de constructeurs artisans tant dans leur conception que dans leur transformation. Pourtant ces artisans sont des hommes qui connaissent leur affaire et sont généralement pilotes d'essais ou ingénieurs dans une grande société de construction aéronautique. Pour les « Midget », le moteur Continental O.200 est imposé et ne doit

pas subir de transformation mécanique par contre le gonflage est permis avec l'emploi de carburants hautement détonants et on voit couramment les puissances passer de 100 à 140 ch.

Darryl G. Greenamyre appartient à la catégorie des pilotes d'essais qui par sport possèdent des monstres de la 2^e catégorie, les transforment et les engagent dans les courses de vitesses nationales qui se disputent chaque année aux U.S.A. Ce pilote est attaché à la firme Lockheed et en tant que tel il a participé aux essais du SR-71 trisonique. Son « Bearcat » spécial qu'il utilise pendant ses week-end a fait parler de lui à différentes occasions et il l'échange volontiers contre les SR-71 pour gagner quelques courses qui l'ont fait connaître outre-Atlantique. En même temps il eut l'idée de transformer un F8F-2, de le modifier encore plus que son « Smirnoff » et de tenter à son bord de reconquérir un record vieux de 30 ans, celui de la vitesse absolue sur base pour avion terrestre à moteur à pistons. En 1966 première tentative, l'avion s'avéra très instable et la dérive fut agrandie. En août 1968 nouvelle tentative, le moteur Pratt et Whitney

(Suite page 6)



Ci-dessus, l'avion de Greenamyre. Ci-dessous, le Grumman F8F, ex chasseur embarqué de l'US Navy a été déclaré surplus en 1950, tel ce F8F-1D parké sur un terrain de Californie.



LE DERNIER "RECORD DES RECORDS"

(suite de la page 5)

super gonflé, rend l'âme après une base parcourue à 498 miles par heure soit 801,382 km/h.

En 1969 Greenamyer se remet en piste sur la base d'essais d'Edwards en Californie, le 16 août il accomplit 4 bases des 3 km réglementaires sous le contrôle officiel des représentants de la Fédération Internationale Aéronautique. Ses moyennes furent successivement 1^{re} base : 820,824 km/h, 2^e base : 738,216 km/h, 3^e base : 815,439 km/h, 4^e base : 731,319 km/h. Le matin du même jour une tentative s'était soldée par un échec à la suite d'une baisse de pression d'huile qui l'avait obligé à réduire les gaz de son moteur.

Quel est donc ce « Bearcat » très « spécial » qui a réussi à voler à plus de 800 km/h de moyenne. Son moteur d'abord, est un Pratt et Whitney R 2800

dont la puissance d'origine 2.800 ch a été portée à 3.000 ch et même 3.100 ch en pointe grâce à l'injection d'eau et d'alcool mais également à l'emploi d'un carburant spécial dont l'indice d'octane atteint 180-190.

LE MANCHE A BALAI BRULANT

La cellule du « Bearcat » de son côté, a reçu de nombreuses modifications renforçant la structure. Capot moteur redessiné, casserole d'hélice empruntée à un P-51 H « Mustang », hélice de « Skyraider » de grand diamètre (4,11 m), canopée goutte d'eau réduite à sa plus simple expression, aux dimensions de la tête du pilote. Empennage vertical agrandi, voilure réduite de 2,10 m sur l'envergure avec des ailerons de surface réduite également. Saumons d'aile redessinés pour améliorer l'écoulement marginal de la voilure, enfin de nombreuses modifications mécaniques fastidieuses à énumérer, si ce n'est un système de relevage du train, commandé simplement par des cartouches de nitrogène à remplacer après chaque vol, la sortie du train s'opé-

rant simplement par gravité. Au cours de ses décollages Greenamyer était obligé de laisser son avion légèrement cabré pour éviter à l'hélice de grand diamètre d'être détériorée par la proximité de la piste et de ses impuretés. Tout n'était pas parfait à bord, et le pilote fut plusieurs fois brûlé aux mains par son manche à balai, la température du cockpit atteignant parfois 200° F (près de 94° centigrades) dans le flux chaud du moteur super gonflé.

Ce record a donc été, à bien des points de vue, une performance remarquable pour l'avion et son pilote, ce dernier considérant que l'étude d'un avion spécial était hors de portée pour ses moyens financiers et décidant donc de réaliser sa performance sur un avion pourtant mal adapté à ces vitesses.

Telle est l'histoire de ce record qui aura tenu 30 ans et qui nous a permis de réunir en un même article, une Belle bête du temps passé et une Belle bête du temps présent.

Robert J. ROUX.

● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du fanatique ● la bibliothèque du

LA VICTOIRE DES COCARDES

L'aviation française avant et pendant la première guerre mondiale
par **Albert Etévé - Chez Robert Laffont**

C E volume, par son titre et sa présentation est extrêmement trompeur pour le non initié. Pour qui n'aura pas situé le nom de l'auteur à sa véritable place et qui croira en ouvrant le livre, trouver de pittoresques récits de combats échevelés, la déception sera grande. Il n'en a rien été quand à nous, puisque nous sommes heureux de saluer dans « La victoire des cocardes » un magistral et fort rare — en langue française — travail d'historien.

A ce propos nous pensons sincèrement qu'il faut déplorer l'absence dans notre pays d'une véritable littérature historico-technique telle qu'elle existe... partout ailleurs. Il semble que les éditeurs n'aient été à l'affût, jusqu'ici, que de ces rabachages d'anecdotes répétées d'années en années et de biographies de héros où l'on décrit les exploits de notre populaire Tatave cramponné aux commandes de son Spad. Au vrai, l'auteur ne dit pas de quel Spad il parle car il ignore qu'il y en ait eu d'autres et d'autres types. Il se peut d'ailleurs que ce fut d'un Nieuport dont il s'agisse, mais basta... personne n'y connaissant rien, cela importe peu !

Toute cette littérature directement issue du Miroir des Sports et du roman à quatre sous a complètement fait son temps. Il commence seulement maintenant à se dégager l'espoir d'obtenir en France des ouvrages de la classe de ceux que les Anglais sortent imperturbablement (et nous pensons à l'instimable série Putnam). Ceci doit être le tribut à payer à la légèreté d'esprit et à l'engouement pour des modes sans valeur qui caractérisent les bons vieux Gaulois que nous sommes restés.

Si nous avons fait émerger ces griefs connus, c'est que le volume de l'ingénieur général Etévé nous a opportunément rappelé ce qu'était un travail d'historien et de témoin sachant prendre le recul nécessaire sur ses expériences personnelles.

Non que ce livre soit agréable à lire, il faut même un certain acharnement pour en arriver au bout de ses 300 pages. Le véritable titre de l'ouvrage aurait pu être « Comment furent pensés

et commandés les avions militaires de 1910 à 1918 ». En effet c'est la difficile gestation d'une doctrine et d'une arme nouvelle vue à travers les services officiels de l'armée qui est le thème du livre. Des constructeurs, l'auteur ne nous parle que parce qu'ils étaient nécessaires et des utilisateurs, il n'évoque que leurs desiderata et quelques résultats exemplaires obtenus. Par contre toutes les fluctuations des services centraux de l'aéronautique militaire nous sont exposées dans la terminologie d'alors, ce qui rend le document encore plus précieux.

En annexe, on trouve 48 pages de photos abondamment légendées qui donnent des notions précises sur les avions de la période couverte. Avec étonnement on lira une charmante note mettant en garde le lecteur contre la tentation de juger de la taille des avions d'après la grandeur des photos présentées... Ce qui prouve encore une fois l'hésitation des auteurs sérieux et des éditeurs devant un public qu'ils ont du mal à imaginer non-inculcité sur les matières techniques.

En conclusion, ce livre est presque l'équivalent d'une publication anglaise sur le sujet (pour nous ce n'est pas un mince compliment). Il lui manque seulement le fameux index, jamais oublié outre-Manche, qui permettrait de se retrouver dans les myriades de noms qui débordent de ces pages passionnantes.

UN MATIN BIEN REMPLI

par **Gérard Ingold - Chez Ch. Lavauzelle et Cie**

V OICI un émouvant témoignage familial consacré à un jeune pilote alsacien issu d'une famille de militaires de carrière. A travers la correspondance de l'adolescent et les souvenirs de son frère, nous voyons frapper le garçon et éclore en lui cette passion de l'aviation qui est toujours un phénomène étonnant et presque à jamais irréversible. Cet attachement à une dimension nouvelle de la vie est, dans son fondement, semblable à l'appel du large ou à celui de la montagne. C'est tout simplement le dépassement de soi-même, avec les risques ! Associés à des vertus familiales et patriotiques ces sentiments sont de ceux qui sont apparemment passés de mode. Ils conservent à notre avis, leurs valeurs exemplaires même à notre époque de dépassement de soi par le L.S.D....