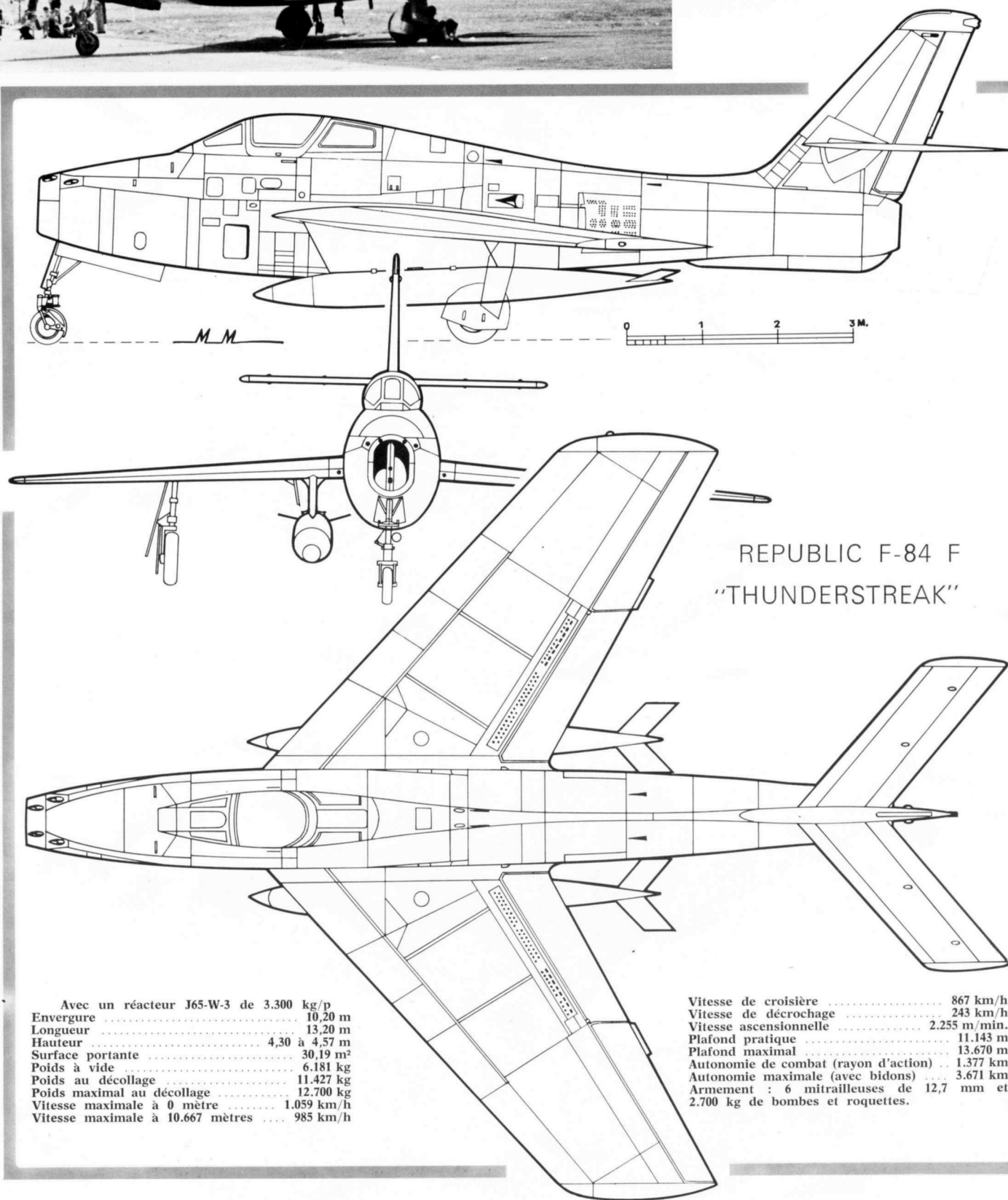




Sur les 2711 F184 F produits, 1301 furent livrés aux forces de l'OTAN ainsi que 386 des 715 RF-84 F. On peut dire que toutes les aviations européennes (sauf l'Angleterre) reçurent à un moment quelconque une dotation de ces appareils. A cause de leur maniabilité et de leur fiabilité, les « Thunderstreak » furent très souvent utilisés en patrouilles acrobatiques. Ci-contre, un avion de la célèbre formation américaine des « Thunderbirds ».



REPUBLIC F-84 F
"THUNDERSTREAK"

Avec un réacteur J65-W-3 de 3.300 kg/p

Envergure	10,20 m
Longueur	13,20 m
Hauteur	4,30 à 4,57 m
Surface portante	30,19 m ²
Poids à vide	6.181 kg
Poids au décollage	11.427 kg
Poids maximal au décollage	12.700 kg
Vitesse maximale à 0 mètre	1.059 km/h
Vitesse maximale à 10.667 mètres	985 km/h

Vitesse de croisière	867 km/h
Vitesse de décrochage	243 km/h
Vitesse ascensionnelle	2.255 m/min.
Plafond pratique	11.143 m
Plafond maximal	13.670 m
Autonomie de combat (rayon d'action)	1.377 km
Autonomie maximale (avec bidons)	3.671 km
Armement : 6 mitrailleuses de 12,7 mm et 2.700 kg de bombes et roquettes.	



cheval de bataille rustique et sûr, le successeur du fameux «Thunderbolt» quitte peu à peu les unités opérationnelles

par Michel Marrand

C'est à la fin de l'année 1949 que Republic décida de dériver un avion plus rapide de son fameux F-84 «Thunderjet» à ailes droites. Astucieusement, le constructeur offrait des hautes performances à bas prix puisqu'il prévoyait d'utiliser 60 % de pièces de «Thunderjet» — y compris un fuselage de F-84E — pour son nouvel avion à ailes en flèche. L'époque n'était pas favorable à la création de nouveaux types, néanmoins l'Air Force commanda le prototype, d'abord désigné YF-96A (serial 49-2430) qui vola pour la première fois le 3 juin 1950, piloté par Oscar P. Hass chef pilote de la firme, à Muroc Dry Lake.

Le déclenchement de la guerre de Corée devait donner son véritable départ à la carrière de l'appareil. Sur le terrain, F-80 et F-84 à ailes droites assurèrent les missions d'appui et de destruction au sol avec un relatif succès, mais il apparut qu'il fallait prévoir rapidement leur remplaçant. L'Air Force se tourna donc vers le nouveau poulain de Republic attribuant définitivement à l'avion le baptême F-84F, ce qui, par ailleurs, facilitait l'attribution de nouveaux budgets... L'appareil devait recevoir le nouveau réacteur Wright J65, version américaine du Sapphire anglais.

De modifications en améliorations introduites sur les trois prototypes en essais, le premier F-84F de série qui vola en novembre 1952 accusait de sérieuses différences avec le YF-96A. Le fuselage était redessiné avec une entrée d'air ovalisée, une canopée à ouverture verticale prolongée par une arête dorsale. Différentes expérimentations furent conduites avec les premiers appareils avant qu'ils entrent en service en 1954, la première unité équipée étant le 407th Strategic Fighter Wing. Le

F-84F «THUNDERSTREAK»

«Thunderstreak» fut produit à 2711 exemplaires dont 237 par General Motors travaillant en sous-traitant, les dernières séries fabriquées recevaient le plan fixe pilotable (All Flying Tail).

Presque parallèlement à l'expérimentation du chasseur bombardier, la version de reconnaissance photographique fut lancée. L'installation des caméras dans le nez allongé de l'avion entraîna le report des entrées d'air du réacteur dans les racines d'ailes qui furent généreusement prolongées vers l'avant. D'abord essayée avec succès sur un prototype F-84F la nouvelle configuration fut appliquée au YRF-84F (51-1828) qui vola en février 1952. La série de l'avion de reconnaissance (715 exemplaires) reçut par la suite les mêmes améliorations aérodynamiques qui avaient été introduites sur le chasseur-bombardier. Curieusement, l'avion photographe conservait un armement de 4 mitrailleuses de 12,7 mm dans la voilure, le F-84F disposant, lui, des 6 armes de 12,7 mm (nez et ailes) héritées des chasseurs bombardiers américains de la deuxième guerre

mondiale et surtout de 22 combinaisons d'armement (comprenant une bombe atomique tactique) ou de bidons extérieurs, en faisant un attaquant redoutable.

Autre innovation sur le RF, en plus des cloisons d'ailes améliorant les qualités de décrochage de la nouvelle voilure, l'avion subit un allongement de la dérive par adjonction d'un «chapeau» fixe plus important, amélioration qui fut froidement introduite sur les F-84F en cours de série. Les RF-84F furent mis en service en mars 1954 dans les unités américaines.

Véritable «bête» à emporter des charges meurtrières, robuste et endurant, néanmoins supersonique en piqué et capable d'assurer son auto-défense en combat tournoyant, le «Thunderstreak» a été l'avion type des années 55-65 dans le rôle pour lequel il avait été conçu. La mise en service du F-100 «Super Sabre» ne l'avait pas démodé dans sa fonction et c'est avec regret que ses pilotes l'abandonnent peu à peu pour des machines plus évoluées.

Au long de sa carrière, le «Thunderstreak» reçut diverses améliorations. Sur la vue en haut de la page, on situe les aérofreins du premier modèle plus petits et en position basse par rapport aux aéro-freins définitifs que l'on voit ci-dessous sur un appareil de l'Air Guard de Virginie.



L'ALBUM
du fanatique de

L'AVIATION

Ci-dessous, le dernier camouflage porté par certains F-84 F belges était un dérivé du schéma « Type Viet nam » américain. Noter la mini-cocarde d'aile et l'absence de cocarde de fuselage.



Un « Thunderstreak » de la 31^e Escadrille du 10^e Wing de Chasseurs-Bombardiers de Kleine-Brogel en 1965. Il porte sur le gouvernail de direction un assemblage des couleurs des trois escadrilles du 10^e Wing. Le rouge et blanc de la 23^e Esc. ; le bleu et blanc de la 27^e Esc. ; le jaune et noir de la 31^e Esc. Les saumons d'aile étaient aux mêmes couleurs. L'insigne sur le nez est un tigre jaune et noir sur fond bleu.



Un des F-84 F pilotés en 1955 par le Cne Marettte, le plus célèbre pilote d'acrobatie solo sur « Thunderstreak » de la F.A.è.B. L'avion appartenait au 2^e Wing de Florennes, dont on aperçoit sous les vitres arrières de la canopée la comète rouge de la 2^e Escadrille. L'empennage horizontal était entièrement blanc.

LA FORCE AERIENNE BELGE

DIT ADIEU A SES F-84 F

Voir notre article en page 25