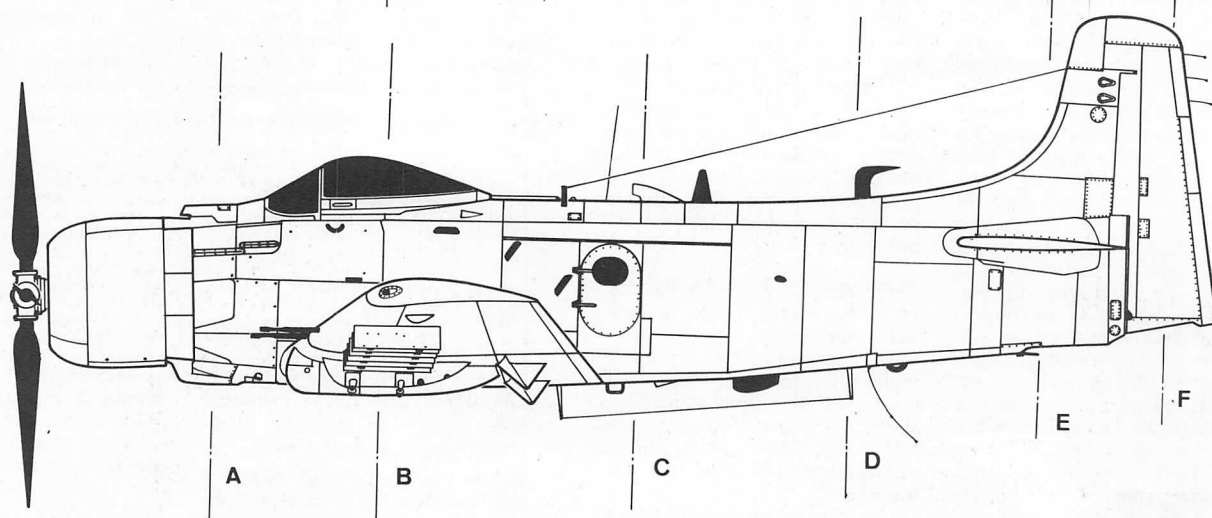


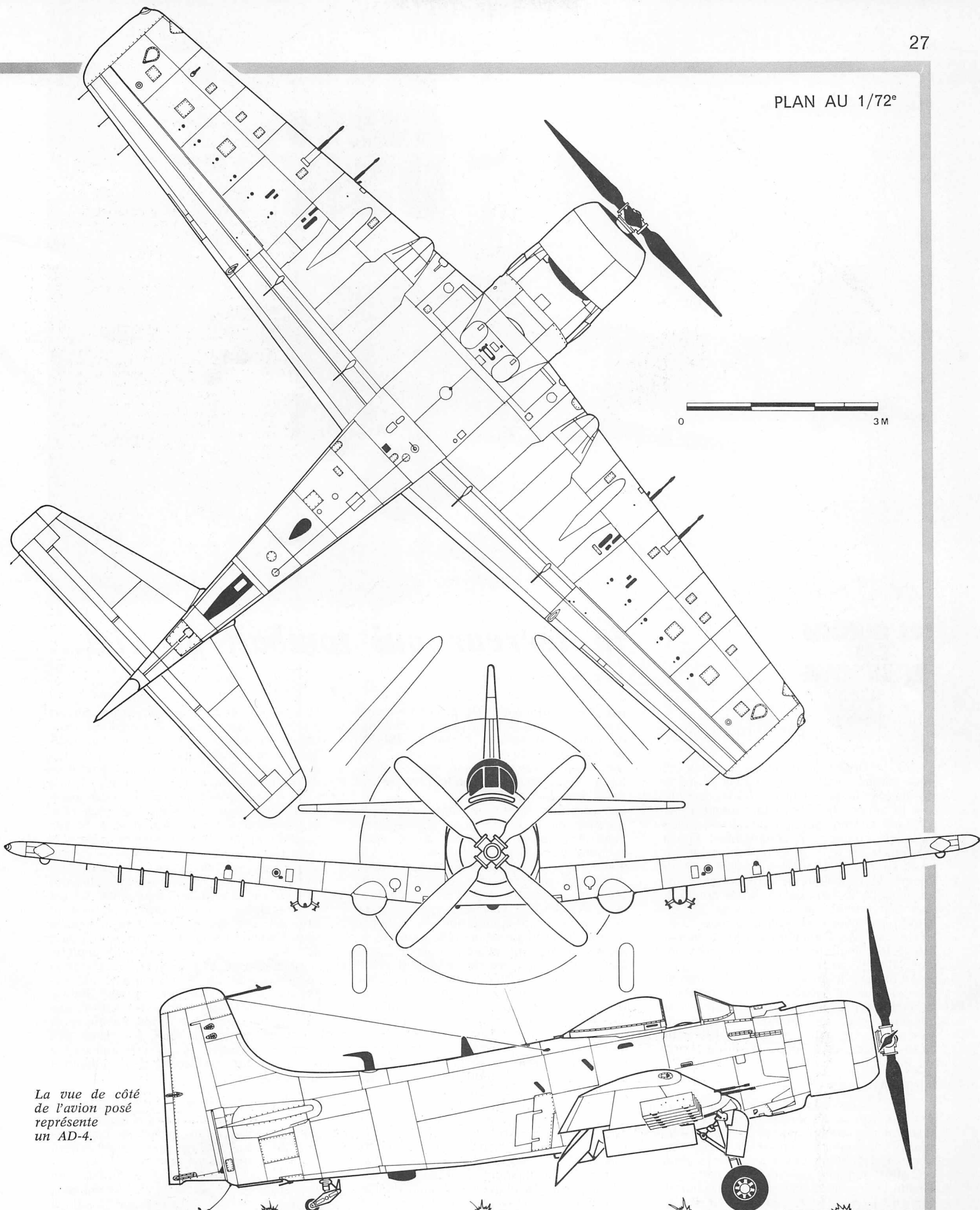
DOUGLAS AD-4N
« SKYRAIDER »

Avec un moteur Wright R-3350-26WA de 2.700 ch, entraînant une hélice Aeroproducts quadripale de 4,115 m de diamètre.

Envergure	15,25 m
Envergure avec ailes repliées	7,28 m
Longueur	11,85 m
Hauteur au sol	4,78 m
Hauteur avec ailes repliées	5,08 m
Surface alaire	37,15 m ²
Poids à vide	4.990 kg
Poids total	8.392 kg
Vitesse maximale à 3.000 m.	740 km/h
Vitesse de décrochage « tout sorti »	130 km/h
Plafond maximal	de l'ordre de 10.000 m
Armement : 4 canons de 20 mm à 200 obus par armes, douze postes d'armement sous les ailes peuvent être équipés de douze ou vingt quatre roquettes suivant le calibre, de douze bombes de 110 kg ou de six bombes de 227 kg. Sous le fuselage, possibilité d'export de deux bombes de 227 kg ou d'une de 453 kg, en outre, pour les missions lointaines ou de convoyage, l'appareil peut être équipé de trois réservoirs supplémentaires.	



PLAN AU 1/72°



La vue de côté
de l'avion posé
représente
un AD-4.

Gérard Jean Jacques

Durant l'année 1958, les P-47D « Thunderbolt » de la 20^e Escadre engagés depuis le début dans le conflit algérien commençant, par trop, à s'essouffler, le haut commandement français doit en envisager la relève. Les matériels alors en ligne au sein des autres unités de chasse (« Mistral », « Mystère » IVA, etc.) ne correspondant pas aux besoins particuliers de ce genre de missions (puissance de feu, autonomie, maniabilité), il est décidé l'achat aux Etats-Unis d'une centaine de Douglas « Skyraider », dont l'US Navy, le conflit coréen fini, commence à se défaire.

par Eric Moreau

LE «SKYRAIDER» DANS L'ARMÉE DE L'AIR



Le marché conclu, les livraisons des USA commencent par la voie maritime jusqu'à Bordeaux où la SFERMA assure le remontage. C'est ainsi qu'un total de 113 appareils sortira de l'usine bordelaise et sera pris en compte par l'Armée de l'Air entre février 60 et mars 62.

Les avions appartiennent à deux versions :

— AD-4, reconnaissable aux trois énormes freins de piqué, situés de part et d'autre et au-dessous de l'arrière du fuselage, ainsi qu'au long tube pitot en haut de la dérive.

— AD-4N, aménagé, à l'origine, pour emporter, en plus du pilote, deux radaristes et leur matériel dans des missions de lutte anti sous-marine, de bombardement de nuit, de contre-mesures, etc., l'appareil se reconnaît, extérieurement par les portes situées de chaque côté

de l'arrière du fuselage, ainsi que par la prise d'air dorsale située au-dessus de la cocarde de fuselage.

Mais les AD-4 et AD-4N « français » sont différents de leurs collègues américains par la suppression de la crosse d'appontage, le blocage des freins de piqué (suite à quelques incidents), la suppression des équipements radar, les deux places arrières ne servant, maintenant, qu'à d'éventuels transports de passagers (ex : mécaniciens lors de convoyage ou pour des missions sur terrains non préparés) et par l'adjonction d'équipements opérationnels divers propres à l'Armée de l'Air.

Les origines du « Skyraider » remontent à son lointain et illustre ancêtre le « Dauntless » qu'il devait remplacer dans son rôle de bombardier en piqué, embarqué. Ce sera un total de

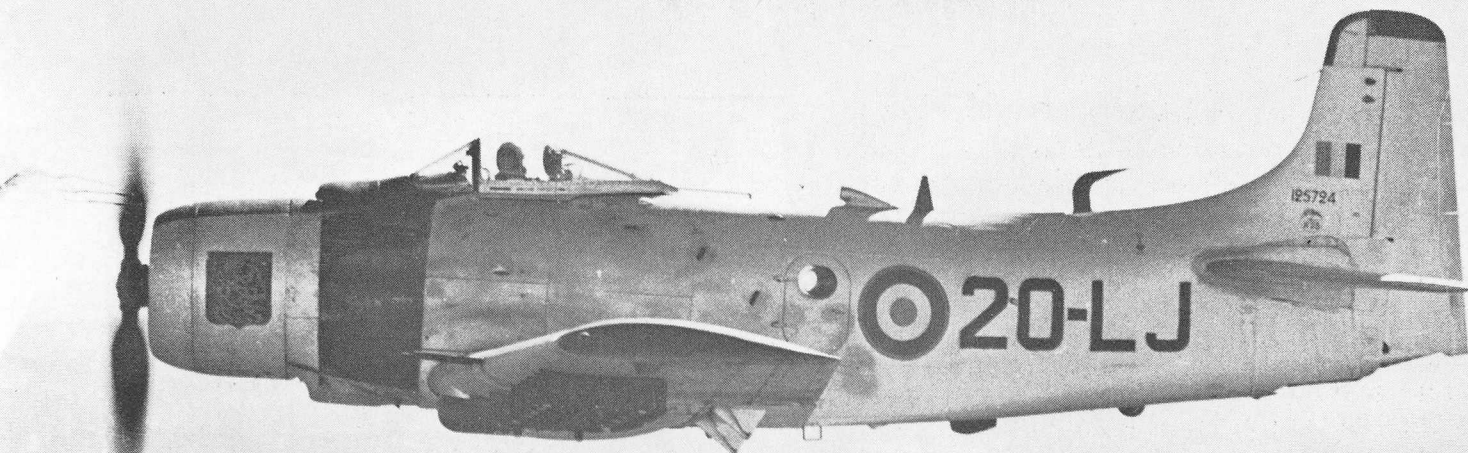
3180 « Skyraider » qui sera finalement livré et dans une vingtaine de versions, l'US Navy, la Royal Navy, la Suède, le Cambodge, le Sud Vietnam et bien d'autres pays par la suite utiliseront cet appareil, tant en version anti-sous-marine, bombardier en piqué, remorqueur de cible, appui-feu, etc. l'US Navy d'ailleurs, après l'avoir presque éliminé de ses rangs, redécouvra l'intérêt et les qualités de cet avion à l'occasion de la guerre du Vietnam, elle essaya même, sans succès, d'en racheter à la France, et pratiquement jusqu'à la fin du conflit asiatique, elle l'utilisera dans des opérations d'appui-feu.

L'AD-4 est un monomoteur, monoplane à ailes repliables, de construction entièrement métallique, il est conçu pour effectuer des missions de bombardement en piqué. Il est mu-

ni d'un train d'atterrissage classique escamotable, le train principal effectuant une rotation de 90° avant de venir se loger, à plat, dans les ailes, il est prévu pour l'utilisation sur des terrains sommairement aménagés.

LE « SKYRAIDER » EN SERVICE

Le premier « Sky » pris en compte par l'Armée de l'Air, le 6 février 60, est, en fait, le second exemplaire français (BuAE 126955 c/n 7755) le n° 1 (BuAE 127012 c/n 7812) ayant été laissé au CEV aux fins d'essais divers. La première unité choisie pour être équipée de « Skyraider » est le 2/20 Ouarsenis précédemment sur P-47 D. Dès le mois d'avril, les premiers pilotes sont lâchés et se font la main sur le nouvel appareil qui les surprend agréablement par sa



Page précédente, patrouille de deux AD-4N du 2/21, noter que les avions portent la bande distinctive sur la gouverne beaucoup plus grande que dans les autres escadrons. En haut, vu en patrouille, de la place passager d'un AD-4N du 1/20, le n° 23 (125724 - c.n 7617) 20-LJ. Ci-dessus, en mars 1965, les appareils du 2/21 déplient leurs ailes, au premier plan le n° 59 (126994) 21-ZG. Les noms du pilote et du chef-mécanicien sont inscrits sur le capot-moteur. Ci-contre, le AD-4N (126949 n° 64) 21-ZJ en vol au-dessus des nuages fin 1970.

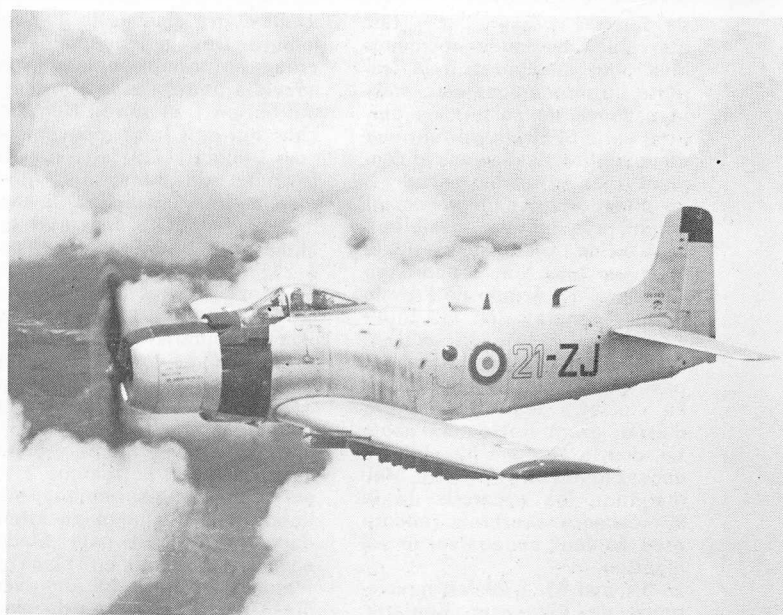
puissance, et déjà, dans le courant juillet, l'escadron aligne 20 appareils qui commencent peu à peu à intervenir en opérations.

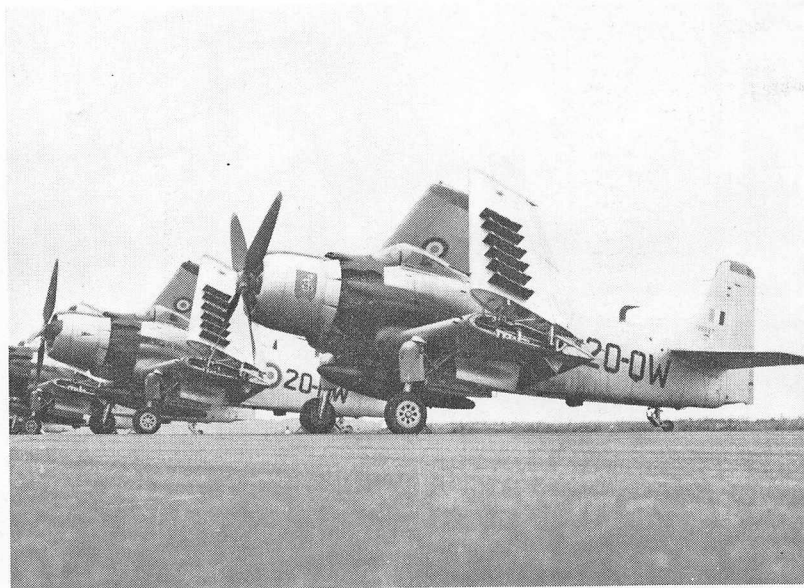
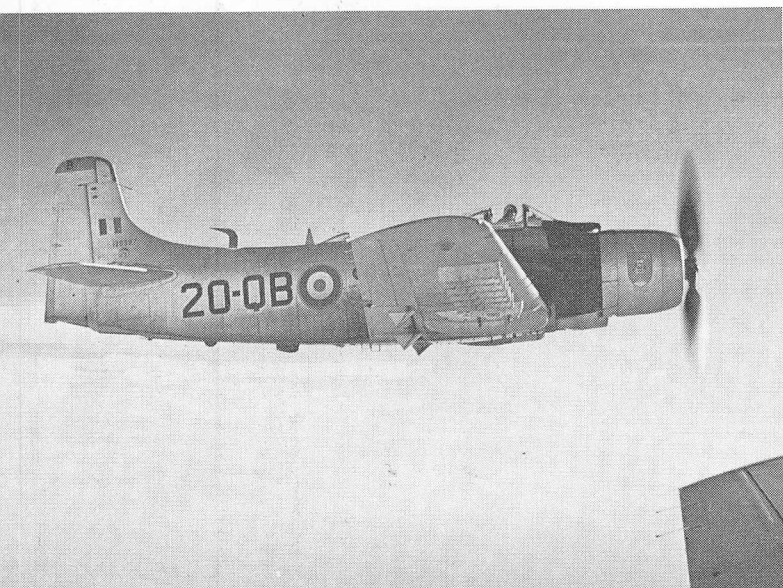
Le deuxième escadron à être équipé sera le 1/20 Aurès Németchas qui perd, pour la circonstance, les « Mistral » qu'il avait touché peu de temps auparavant. Début juillet, les premiers avions sont pris en compte et, à la mi-octobre le 1/20 est totalement équipé.

Les deux unités ayant leur plein potentiel aérien, il est décidé la création d'un troisième escadron, et le choix de

l'Etat-Major se porte sur le 1/6 Oranie stationné à Oran la Sénia sur « Mistral ». Aussi fin octobre le 1/6 est-il dissous et, dans le même temps est créé le 3/20 Oranie conservant malgré tout insignes et traditions des SPA 12 et 96. La 20^e escadre arrive alors à sa forme définitive : une escadre à trois escadrons de « Skyraider ».

L'année 61 se passe pour la 20^e escadre dans des missions de soutien logistique, d'appui-feu, le 1/20 opérant de Bône, le 2/20 de Boufarik et le 3/20 d'Oran la Sénia. La puissance





de feu du « Skyraider » fait merveille, quelques incidents dus, pour la plupart, à la fragilité du moteur ont lieu, mais la cadence de sortie des ateliers de la SFERMA permet une disponibilité des avions qu'environnent bien d'autres escadres. La constitution d'un important volant est même possible à l'E.A.A. de Châteaudun et le 30 mars 1962 voit prendre en compte par l'Armée de l'Air le dernier appareil (N° 113 BuAe 123884 c/n 7190). Mais les AD-4 n'interviendront pas longtemps en opérations. En effet, les pourparlers d'Evian ayant finalement abouti, dès le 19 mars 62, c'est le cessez-le-feu en Algérie. Malgré tout, les appareils de la 20^e escadre resteront encore près de deux années sur le sol algérien. Le 1^{er} mai 63, 1/20 fait mouvement de Bône sur Boufarik,

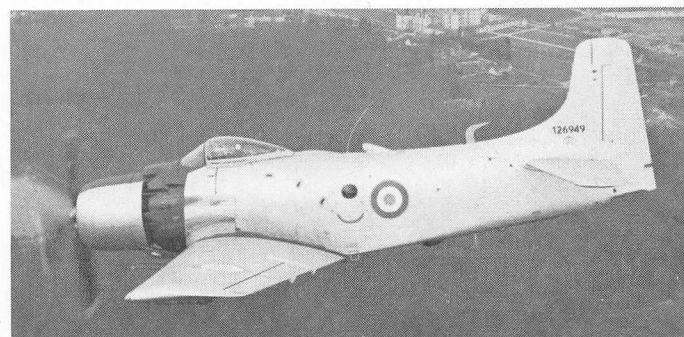
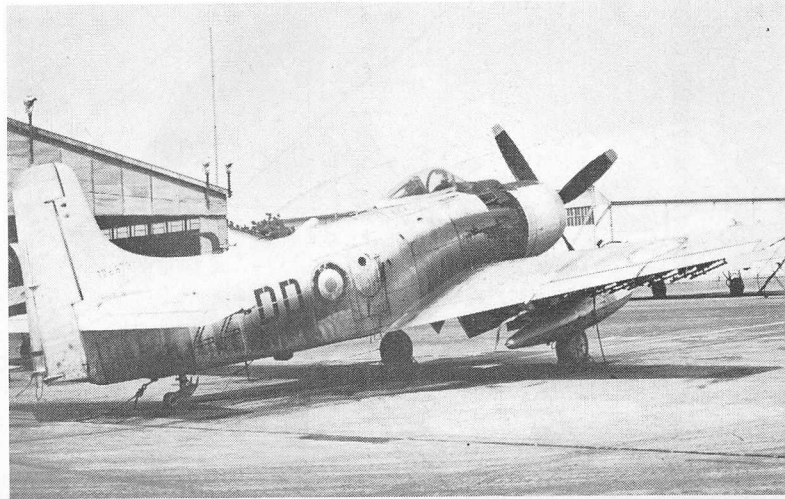
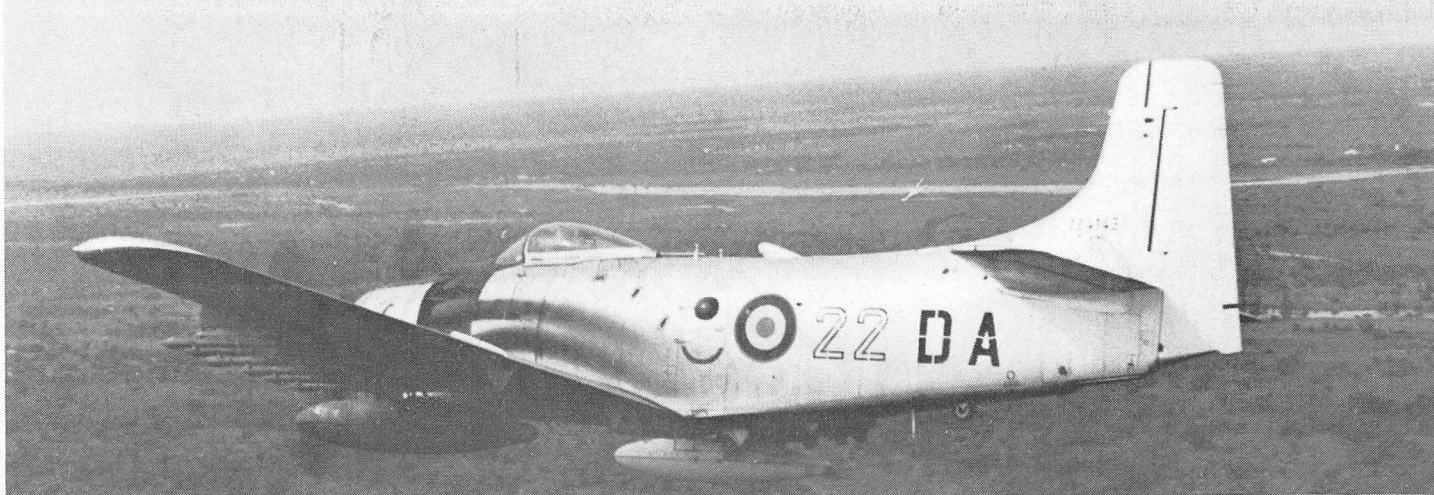
avant d'être dissous le 30 septembre. Dès le lendemain est créé, en remplacement une nouvelle unité, l'escadron d'appui aérien 1/21 Aurès Nément-chas qui doit faire mouvement sur Djibouti. En fait, depuis le mois de mars, six AD-4 étaient déjà détachés là-bas, le nouveau 1/21 conserve insigne et traditions de l'ex-1/20. Le 31 décembre, c'est au tour de l'escadron 2/20 d'être dissous à Boufarik. Le 3/20, quant à lui, change de dénomination et devient Groupe de Chasse 3/20 pour être finalement dissous le 23 mars 64 à La Sénia, mais, de ce même groupe, naît l'escadron de marche 2/21 qui sera provisoirement stationné à Châteaudun en attendant son départ pour Madagascar. La mise en place à Ivato sera faite le 30 juin avec dix AD-4 et l'escadron de mar-

En haut, une magnifique formation de quatre AD-4N du 3/20 au-dessus d'Oran avec les n° 70 (126966 c.n 7766) 20-FU, n° 86 (125741 c.n 7634) 20-FZ, n° 101 (123950 c.n 7256) 20-FL, n° 73 (126964 c.n 7764) 20-FV, à noter que le 20-FL est un AD-4, on aperçoit en effet, ses aérofreins. Par ailleurs, sur le 20-FZ la gouverne semble être entièrement de couleur rouge. Ci-dessus à gauche, le n° 3 (126927) 20-QB en Algérie. Le haut du gouvernail, extrémités d'ailes et pantalons de train sont peints en jaune.

che 2/21 devient escadron d'appui aérien 2/21 avec le capot moteur de ses avions orné de la tête de Gaulois. L'Armée de l'Air ne dispose donc plus que de deux unités équipées de « Skyraider », aussi le maintien en ligne d'une centaine d'appareils ne s'impose-t-il plus et, dès le 1^{er} septembre 64 n'en conserve-t-elle que 69. A cette époque, les Etats Unis voudront, d'ailleurs, en racheter un certain nombre à la France ; mais le général De Gaulle refusera et fera même don de dix appareils au Cambodge provoquant

par là même, une vive colère des Américains... L'EAA 1/21 à Djibouti poursuit pendant plusieurs années son rôle de présence française dans cette partie de l'Afrique et cela dans des conditions climatiques particulièrement pénibles, tant pour le personnel que pour le matériel. A la fin du mois d'août 68, suite à des troubles, et en vertu d'accords de défense entre le Tchad et la France, un détachement de quatre AD-4 est envoyé au Tchad, opérant de Fort Lamy.

(Suite page 25)



En haut, en patrouille à basse altitude le AD-4N n° 14 (124143) 22-DA, noter les roquettes sous les ailes ainsi que les réservoirs supplémentaires, les couleurs distinctives n'ont pas encore été peintes, le tiret entre 22 et DA non plus. Ci-dessus, à Djibouti l'AD-4N n° 6 (125718) 21-LH, noter le code peint sur une bande blanche, un des signes distinctifs des avions du 1/21 en plus du vert sur les diverses parties de l'avion. Ci-dessus, à droite, fin 74, sur le parking de Fort Lamy, le « Skyraider » n° 53 22-DD (126979). Noter la teinte générale de l'appareil, avec le fuselage noirci par les gaz d'échappement. Ci-contre à droite, l'AD-4N n° 64 (126949) le 18-2-75 aux environs du château de Chambord. Ce sera bientôt la retraite pour le dernier et le plus gros chasseur-bombardier à hélice de l'Armée de l'Air... Ci-contre à gauche et page 22, le même en couleurs. Ci-contre en bas, un AD-4N du 2/20 Ouarsenis.

Suite de la page 20

Mais on constate que, du fait de l'éloignement de la base de support, cette solution s'avère peu pratique, aussi est-il décidé la création d'une nouvelle unité implantée à Fort Lamy. C'est ainsi qu'à compter du 1^{er} mars 69 naît l'Escadrille Légère d'Appui Aérien 1/22 Ain. L'unité interviendra dans des opérations contre les rebelles, deviendra Escadron d'Appui Aérien 1/22 et rentrera en France en octobre 75. Le 1/21 sera lui-même dissous officiellement le 31 décembre 72 pour être remplacé le même jour par les F-100 « Super Sabre » du 4/II Jura. Le 2/21, quant à lui, continue ses activités jusqu'au mois d'août 73, date à laquelle les forces françaises devant quitter Madagascar, il est décidé également la dissolution de l'unité.

A l'heure actuelle, seul restent à l'entrepôt de Chateaudun une dizaine d'appareils conservés en état de vol, attendant leur vente à un éventuel pays d'Afrique, comme plusieurs dernièrement au Gabon et au Tchad, ou une prochaine réforme. Pour l'instant, aux cours de vols d'entretien, ils font encore goûter à leurs pilotes le plaisir de sillonner les cieux sur une machine surpuissante.

PEINTURE ET DECORATION

Le « Skyraider » est de couleur aluminium, l'hélice noire avec l'extrémité des pales en jaune, la partie du capot moteur située immédiatement après les pipes d'échappement est noire, ainsi que le dessus de capot et les supports d'armement. Les cocardes sont portées aux positions usuelles et les co-

des peints sur la partie du fuselage située après la cocarde. Selon les époques les chiffres sont ou non évidés, pour chaque escadron les sommets de gouvernail, bouts d'ailes et

Le BuAe est peint de chaque côté de la dérive au-dessus de la profondeur, avec, en plus petit le numéro alloué par la SFERMA. Ces appareils, comme tous les

Codes, insignes et couleurs par escadron :

- 1/20 : 20-L. - Vert - Insigne : Buste de tigre sur un fond vert.
- 2/20 : 20-Q. - Jaune - Insigne : Mousquetaire sur fond jaune.
- 3/20 : 20-F. - Rouge - Insigne côté gauche : fanion bleu et blanc de la SPA 12. Côté droit : Tête de Gaulois de la SPA 96.
- 1/21 : 21-L. - Vert - Insigne : Buste de tigre sur fond vert.
- 2-21 : 21-Z. - Rouge - Insigne : Tête de Gaulois.
- 1/22 : 22-D. - Bleu - Insigne : Ramel.
- Escadron de convoyage de Chateaudun, les avions portent aux positions usuelles les lettres de l'indicatif de convoyage, propres à chaque convoyage et à chaque pilote, ex. : ME / MN, etc. Par ailleurs, ils conservent assez souvent les insignes de leurs précédentes affectations, à une certaine époque, les cocardes de fuselage lors des convoyages étaient beaucoup plus grandes que la normale.

pantalons de train principal sont peints de couleur différente, par ailleurs la lettre individuelle de chaque appareil est reportée sur le pantalon de train et le haut du gouvernail.

avions à moteur à piston en étoile sont généralement très sales du fait des traînées de gaz d'échappement et d'huile.

Voir au verso le plan du « Skyraider »





«SKYRAIDER»

21

1



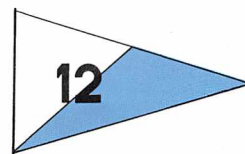
1. Insigne du 1/20 Aurès Nementcha, porté sur AD-4N n° 23 (125724) 20-LJ, en Algérie 1961.



2. Insigne du 3/20 Oranie (côté gauche) 2^e esc. porté sur AD-4N n° 86 (125741) 20-FZ, en Algérie 1961. - 3. Insigne du 3/20 Oranie (côté droit) 1^{re} escadrille.



2



4. Insigne du 2/20 Ouarsenis (deux côtés) porté sur AD-4 n° 98 (123833) 20-QC en Algérie 1960.



Ci-dessous, AD-4N n° 36 (126983) 21-LP, à Madagascar en avril 1966.



4



5



5. Insigne du 1/22 Ain (côté gauche) porté sur AD-4N n° 56 (126935) 22-DK à N'Djaména en 1973.

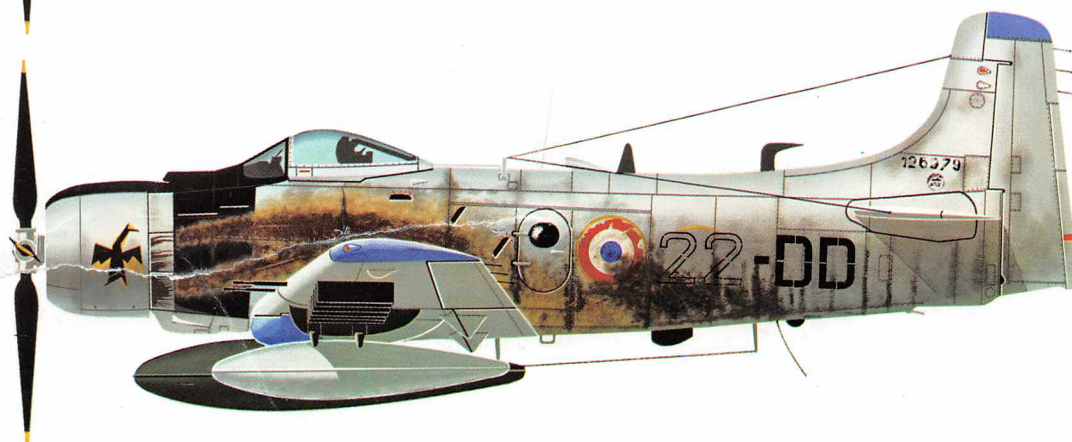


Dessins de Jean-Jacques Petit.

«SKYRAIDER»

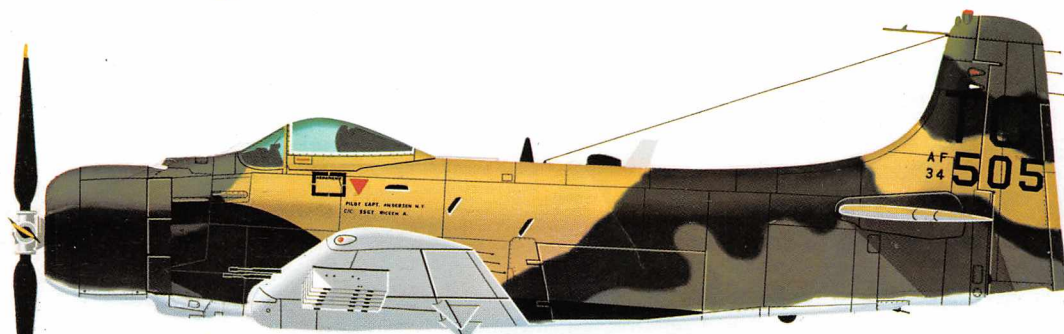


AD-4 n° 78 (123950) 20-FL du 3/20 Oranie armé de roquettes T 10. On notera l'absence de cocarde de fuselage.



AD-4N n° 53 (126379) 22-DD du 1/22 Ain, équipé de trois réservoirs largables pour missions de reconnaissance ou convoyage. L'état de l'appareil est représentatif des avions en opérations. N'Djaména 1974.

Le «Skyraider» sous d'autres couleurs...



A-1H serial 34505 du 1st squadron du 56th Special Operations Wing de l'USAF vu à Nakhon-Phanom en 1967. L'avion était dépourvu de marques de nationalité. L'insigne du 56th SOW, ci-contre, n'était porté que par les avions des commandants d'escadrons dont les fuselages étaient, de plus, rayé de quatre bandes vertes intercalées entre cinq bandes jaunes en diagonale.



A-1H serial 139609 du 83rd Tactical Fighter Group du 33rd TFW de l'aviation sud-vietnamienne vu à Tan-Son-Nhut en 1967. L'unité était sous les ordres directs du général Nguyen Cao Ky.



Dessins de Jean-Jacques Petit.