

PLAN AU 1/150°

**CURTISS
C-46A-15-CU
COMMANDO**

Avec deux moteurs Pratt and Whitney R.2800-51 de 2 000 ch entraînant des hélices Curtiss Electric à 4 pales à vitesse constante.

Envergure	32,944 m
Longueur	23,266 m
Hauteur	6,629 m
Surface alaire	126,348 m ²
Poids à vide	13 373 kg
Poids en charge	20 410 kg
Poids maximal	25 400 kg
Vitesse maximale	430 km/h à 4 500 m
Vitesse de croisière	365 km/h à 3 000 m
Vitesse économique	294 km/h
Vitesse ascensionnelle	396 m/min.
Plafond pratique	8 410 m
Autonomie	1 930 km
Equipage	4 hommes
Capacité d'emport	50 hommes de troupe ou 40 parachutistes ou 33 blessés ou 4 500 kg de fret.

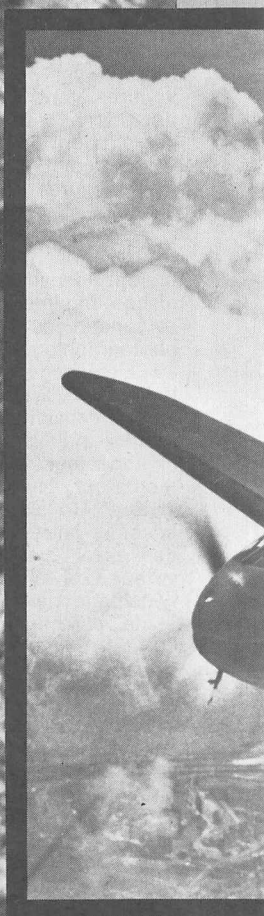
Les surfaces supérieures de cet avion étaient brun-vert olive (olive drab), les surfaces inférieures gris très clair et les inscriptions blanc.

0 1 2 3 4 5 M





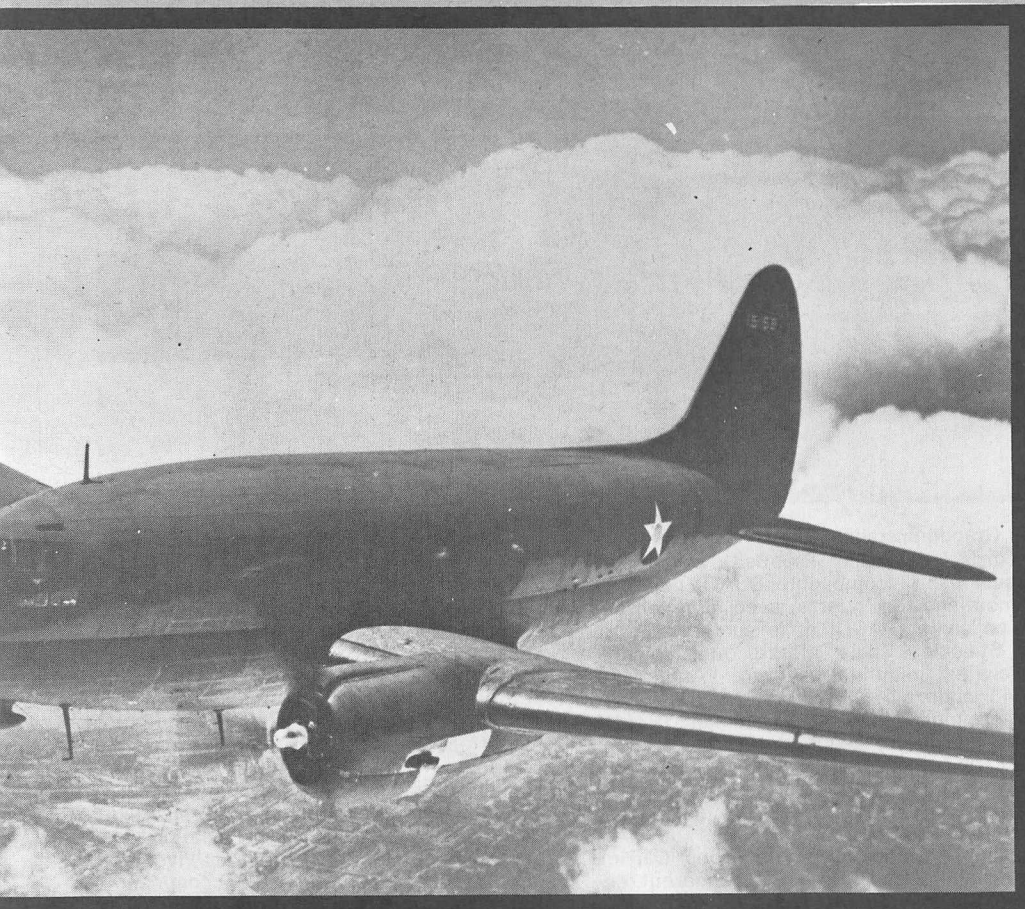
C
co
du
an
à
ka
M
le
l'



«
pa

LES AVIONS
DU
PACIFIQUE
1941
1945

*accurent
Douglas DC.3
riva trop tard, juste
temps pour revêtir la tenue
ki...
mais il fut la vedette du "Hump",
pont aérien au-dessus de
Himalaya.*



CURTISS C-46 "COMMANDO"

Bernard Millot

C'est en 1937 que la société Curtiss-Wright Corporation commença l'étude d'un bimoteur de transport civil capable de transporter 36 passagers dans des conditions de luxe et de confort jusque-là inconnues. Le grand succès rencontré par le Douglas DC.3 avait permis d'envisager un nouveau marché pour un appareil emmenant davantage de passagers, plus rapidement et à une altitude d'utilisation supérieure. La firme Curtiss avait l'expérience du bimoteur de transport et savait que les compagnies d'aviation demanderaient bientôt un appareil capable de performances supérieures à celles du Douglas DC.3. Plus lourd, plus puissant, plus rapide et volant plus haut avec 36 passagers, le projet Curtiss, dénommé CW-20, allait connaître un grand succès, mais finalement plus militaire que civil.

Le Curtiss-Wright CW-20 était donc un bimoteur à aile basse, doté de deux groupes Wright R.2600 Cyclone de 1 700 chevaux et dont une des particularités était d'avoir le pare-brise noyé dans le profil antérieur du fuselage. Celui-ci était d'ailleurs de forte section et supportait à l'arrière un plan stabilisateur de grande dimension et en dièdre, coiffé de deux dérives. La voilure comportait une section centrale rectangulaire sans dièdre et deux panneaux trapézoïdaux en dièdre. Les moteurs étaient projetés très en avant des ailes et le train d'atterrissage était classique avec les roues principales soutenues par des fourches doubles, comme sur le Douglas DC.3. La roulette de queue était escamotable avec un logement obturé par des portes.

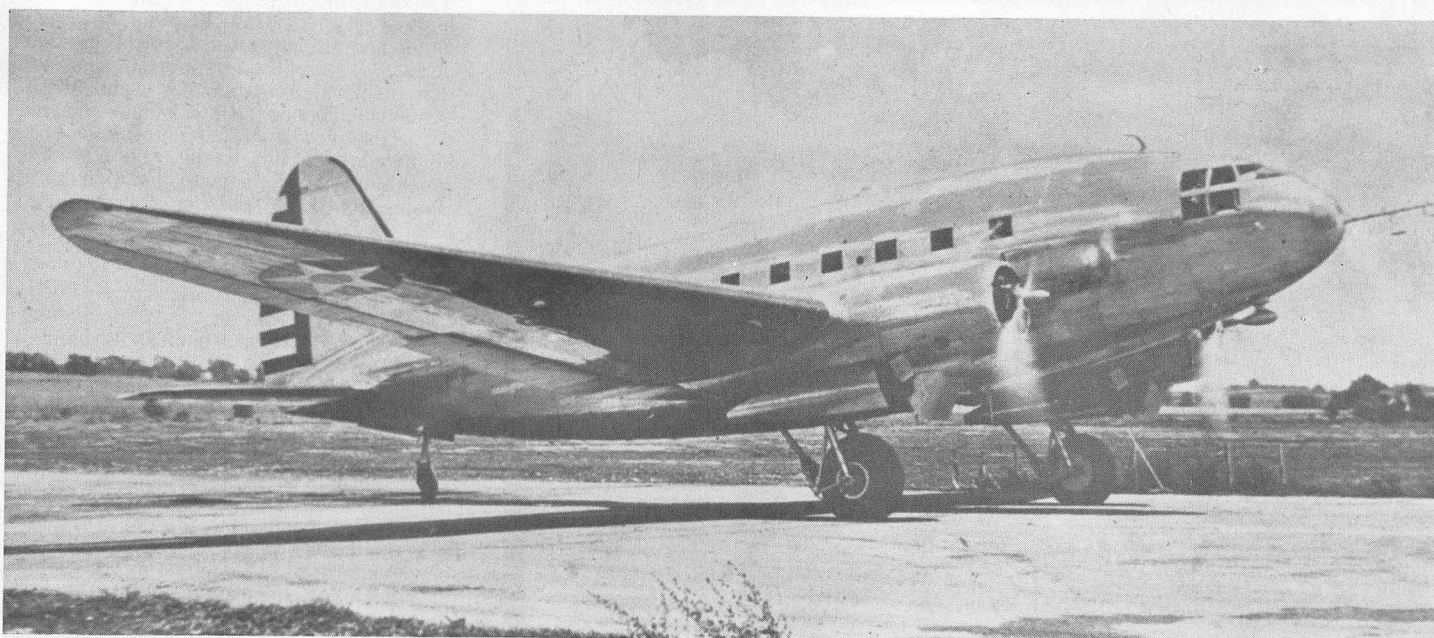
Le prototype fut construit dans l'usine Curtiss de St-Louis et, le 26 mars 1940, ce fut le célèbre pilote d'essais Edmund « Eddie » Allen qui lui fit faire son premier vol. L'armée de l'air des Etats-Unis s'intéressa à l'appareil et, moyennant quelques modifications, fit savoir qu'elle était disposée à commander une première série. Les modifications proposées correspondaient d'ailleurs assez étroitement aux conclusions du constructeur, à la suite des premiers essais. Un certain nombre de retouches se révélaient effectivement nécessaires afin de faciliter la fabrication en série, notamment, de modifier les empennages. Ainsi, le plan stabilisateur en dièdre posé sur le dos du fuselage fit place à un plan stabilisateur trapézoïdal sans dièdre implanté en position médiane et les deux dérives cédèrent la place à un seul plan vertical axial de grandes dimensions précédé d'une fine arête dorsale.

Cette nouvelle configuration ne satisfait pas l'armée qui demanda de nouvelles modifications encore plus profondes. Cette fois, on ne travailla plus sur le prototype, mais on conçut un nouveau modèle. Le fuselage devenait de section à double bulle selon un couple en forme de 8, tout en conservant son profil original, et les fenêtres latérales étaient

Page précédente,
contraints de voler
à très haute altitude pour franchir
les monts Shan, les équipages de
« Commando » coururent de grands
risques.

Ici un Curtiss C-46A-25-CU
« Commando » au cours d'une rotation
du « Hump » en 1943. A droite,
le premier C-46 de série tel qu'il
sortit d'usine en mai 1942.

Le prototype Curtiss CW-20, tel qu'il apparut pour la première fois avec son empennage à double dérive. Ses formes étaient d'une pureté remarquable pour un bimoteur de transport. Ci-dessous, il fut modifié à la demande de l'USAF et doté d'empennages de grandes dimensions, mais à simple dérive. Rebaptisé Curtiss C-55, il devait être cédé en novembre 1941 à la Grande-Bretagne.



supprimées à raison d'une sur deux. Le volume de la cellule se divisait en deux niveaux dont le plancher de séparation se situait au point d'intersection des deux corps à section circulaire. Le volume supérieur était disponible pour l'emport de sièges ou de charges de fret, tandis que le volume inférieur, moins long, constituait une vaste soute à marchandises.

De plus, les moteurs originaux étaient remplacés par des Pratt & Whitney R.2800-43 de 2 000 chevaux. Enfin, le train d'atterrissage principal comportait désormais des monojambes cantilever. C'est alors seulement que l'USAAF passa commande des 25 premiers exemplaires de série, sous l'appellation C-46 « Commando ».

La fabrication en série fut mise en place dans l'usine de Buffalo, mais, en octobre 1941, tandis que les premiers modèles prenaient forme, le prototype CW-20 modifié fut acquis également par l'USAAF à titre d'évaluation sous l'appellation C-55. L'expérimentation militaire ne donna pas les résultats escomptés et, finalement, l'appareil fut cédé, en novembre 1941, à

la Grande-Bretagne dans le cadre des accords Lend-Lease (Prêt-Bail). L'avion fut acquis par la compagnie BOAC, peint en camouflage de guerre avec l'immatriculation civile G-AGDI et le surnom « Spirit of St-Louis », puis affecté aux liaisons mi-civiles, mi-militaires entre l'Angleterre et l'Irlande.

Le premier des C-46 « Commando » (41-5159) sortit de l'usine de Buffalo en mai 1942 et fut livré à l'armée en juillet suivant. Les premiers vols militaires furent un succès et, la même année, l'avion était introduit dans les unités de l'Air Transport Command et du Troop Carrier Command. Les 25 C-46-CU donnèrent entière satisfaction et suscitèrent de nouvelles et plus importantes commandes. C'est ainsi que les grandes capacités d'emport du C-46 et le tonnage utile déterminèrent un nouveau modèle avec deux moteurs Pratt & Whitney R.2800-51 de 2 000 chevaux, un plancher renforcé, de plus grandes portes d'accès latérales et des sièges repliables pour 40 hommes de troupe. Ce modèle, dénommé C-46A, prit la suite sur les chaînes de montage et la firme Curtiss produisit 1 039 exem-

plaires dans son usine de Buffalo, 438 à l'usine de Louisville et 12 à l'usine de St-Louis. Quant à la firme Higgins de New-Orleans, elle ne produisit que deux exemplaires des 500 qui lui avaient été commandés.

En raison de leurs performances à haute altitude, la plus grande partie, pour ne pas dire la totalité, des C-46 et C-46A fut affectée au théâtre d'opérations du Pacifique, où ils rendirent très rapidement d'éminents services, comme nous le verrons un peu plus loin. Lorsque les premiers C-46A furent livrés à l'aviation des Etats-Unis, le Marine Corps fut vivement intéressé par l'appareil et en commanda 160 exemplaires identiques au C-46A avec l'appellation R5C-1 (Bu Aer n° 39 492 à 39 611 et n° 50 690 à 50 729).

Le Curtiss C-46 « Commando » allait naturellement subir quelques modifications au cours de sa carrière. Ainsi, en 1944, un exemplaire de série C-46A fut modifié en prototype XC-46B avec des moteurs Pratt & Whitney R.2800-34W de 2 100 ch et avec un pare-brise formant décrochement, comme sur le Douglas DC-3. Ce modèle ne fut pas poursuivi,



Lors de l'évaluation militaire, ce Curtiss C-46-CU « Commando » fit la démonstration de la double porte d'accès latérale, qui devait être l'argument de la version C-46A. On notera le camouflage très caractéristique, qui sera appliqué à pratiquement tous les appareils de ce type.





Affecté dès le mois de mai 1943 au service du « Hump », le Curtiss C-46 CU « Commando » rendit de grands services. On voit ici des dizaines de soldats chinois employés à la construction d'une nouvelle piste pour les appareils du pont aérien.

pas plus que le XC-46C, qui présentait quelques améliorations mineures. C'est alors que le modèle C-46D entra en production avec des moteurs Pratt & Whitney R.2800-51, des doubles portes d'accès et un nez affiné, que l'usine Curtiss de Buffalo produisit à 1 410 exemplaires. Nous signalons qu'un certain nombre de C-46A furent convertis en C-46D en cours de fabrication, tout en conservant les sériels attribués à la commande originale.

A l'usine de St. Louis, on mit en construction une série de 17 C-46E, qui se caractérisaient par l'emploi de moteurs Pratt & Whitney R.2800-75, d'une simple porte d'accès latérale et surtout d'un pare-brise « décroché », expérimenté sur le prototype XC-46B. Pendant ce temps, l'usine Curtiss de Buffalo produisait 234 C-46F avec le profil original et des moteurs Pratt & Whitney R.2800-75. Toutefois, 166 autres exemplaires commandés ne furent pas construits en raison de la cessation des hostilités. Le dernier appareil produit à Buffalo fut un C-46G avec des moteurs Pratt & Whitney R.2800-34W et une seule porte d'accès latérale. Un contrat de 500 exemplaires avait été en effet annulé.

Il y eut d'autres projets, comme le C-46H qui devait recevoir des moteurs plus puissants et une double roulette de queue, et le XC-46K qui devait être doté de deux moteurs Wright R.3550 Double Cyclone de 2 500 ch. Toutefois, ces moteurs furent finalement montés sur les trois prototypes XC-46L, qui étaient des avions de série prélevés sur la chaîne de montage. En 1945, l'unique C-46G fut converti de façon à recevoir le turbo-propulseur General Electric T-31-GE-3 à la place du moteur droit et reçut l'appellation XC-113-CS. Enfin, signalons qu'un petit nombre d'appareils C-46D furent utilisés en qualité d'avions d'entraînement sous l'indicatif TC-46D. Au total, le modèle Curtiss C-46 « Commando » fut produit à 3 180 exemplaires.

LE « HUMP »

On sait que dans le cadre de leur stratégie asiatique, les Etats-Unis

avaient toujours soutenu le régime chinois du maréchalissime Tchang Kai Chek et, depuis le milieu des années 30, ils avaient expédié des milliers de tonnes d'approvisionnements aux forces chinoises. Lorsqu'en juillet 1937, les Japonais relancèrent les hostilités en Chine, ils occupèrent assez rapidement presque tout le littoral depuis la Corée jusqu'à la frontière sino-indochinoise. La seule voie d'accès qui restait ouverte vers la Chine de Tchang Kai Chek était alors la route de Birmanie, depuis Rangoon ou depuis l'Inde. Cette artère vitale fut alors parcourue par de longues cohortes de camions apportant, après un long périple, les indispensables approvisionnements afin de soutenir l'armée chinoise dans sa lutte contre l'envahisseur japonais.

Cette situation ne pouvait durer bien longtemps et les Japonais envahirent la Birmanie à la fin de l'hiver 1941-1942. Ils progressèrent très rapidement et, au début du mois de mai 1942, ils occupèrent la presque totalité de la Birmanie, coupant notamment la fameuse route de Birmanie et isolant ainsi les forces de Tchang Kai Chek.

Les Américains, qui voulaient poursuivre à tout prix leur aide matérielle pour fixer en Chine d'importantes forces nippones et soutenir l'action des « Tigres volants » (A.V.G.) (1) du général Claire L. Chennault, entreprirent de lancer quelques avions de transport Douglas C-47 à l'assaut des montagnes pour assurer la liaison et l'acheminement sporadique des approvisionnements de première nécessité. C'est alors que les Américains imaginèrent d'étendre ce système, d'en accroître la fréquence et d'en faire un véritable pont aérien. L'entreprise confinait à la démesure car la route la plus directe reliant l'Inde (province de l'Assam) à la Chine du Sud-Ouest, où se concentraient les troupes de Tchang Kai Chek, passait inévitablement par les contreforts de

l'Himalaya, notamment par les monts Naga et surtout par les monts Shan dont le point culminant, le mont Tali, atteint 6 705 mètres.

Cela supposait une infrastructure et une flotte d'appareils considérables, un entraînement tout particulier des équipages et un risque permanent d'interception par l'aviation japonaise. En effet, il était à prévoir que l'ennemi tenterait tout pour interrompre ce trafic. De plus, ces avions de transport lourdement chargés auraient à voler à la limite de leurs possibilités de plafond dans des régions où les nuages enveloppent presque continuellement les sommets, rendant leur franchissement extrêmement dangereux.

Une organisation colossale, comme seuls les Américains en ont le secret, fut mise en place dans un temps relativement court. De nombreuses lignes maritimes aboutirent désormais aux ports de l'Inde, d'où le matériel et les approvisionnements étaient acheminés par route ou par le rail jusqu'à la province orientale de l'Assam. Là, deux aérodromes avaient été installés, celui de Chabua, près de Dibrugarh sur le fleuve Brahmapoutre et celui de Sookerating, près de Doom Dooma. La route du pont aérien prenait alors un cap Est-Sud-Est et aboutissait à Kunming, dans la province chinoise du Yunnan, après un survol difficile et dangereux des très hautes montagnes. D'ailleurs, la région chaotique séparant la Birmanie de la Chine, principalement entre les fleuves Mékong et Yang Tsé'Kiang, avait été depuis longtemps surnommée « The Hump » (La Bosse) et, tout naturellement, le trafic adopta ce terme.

(1) A.V.G. = American Volunteer Group. Groupe de pilotes volontaires américains se battant en Chine avec un statut et un recrutement à caractère civil (Société ARAMCO).

(Suite du n° 120.)

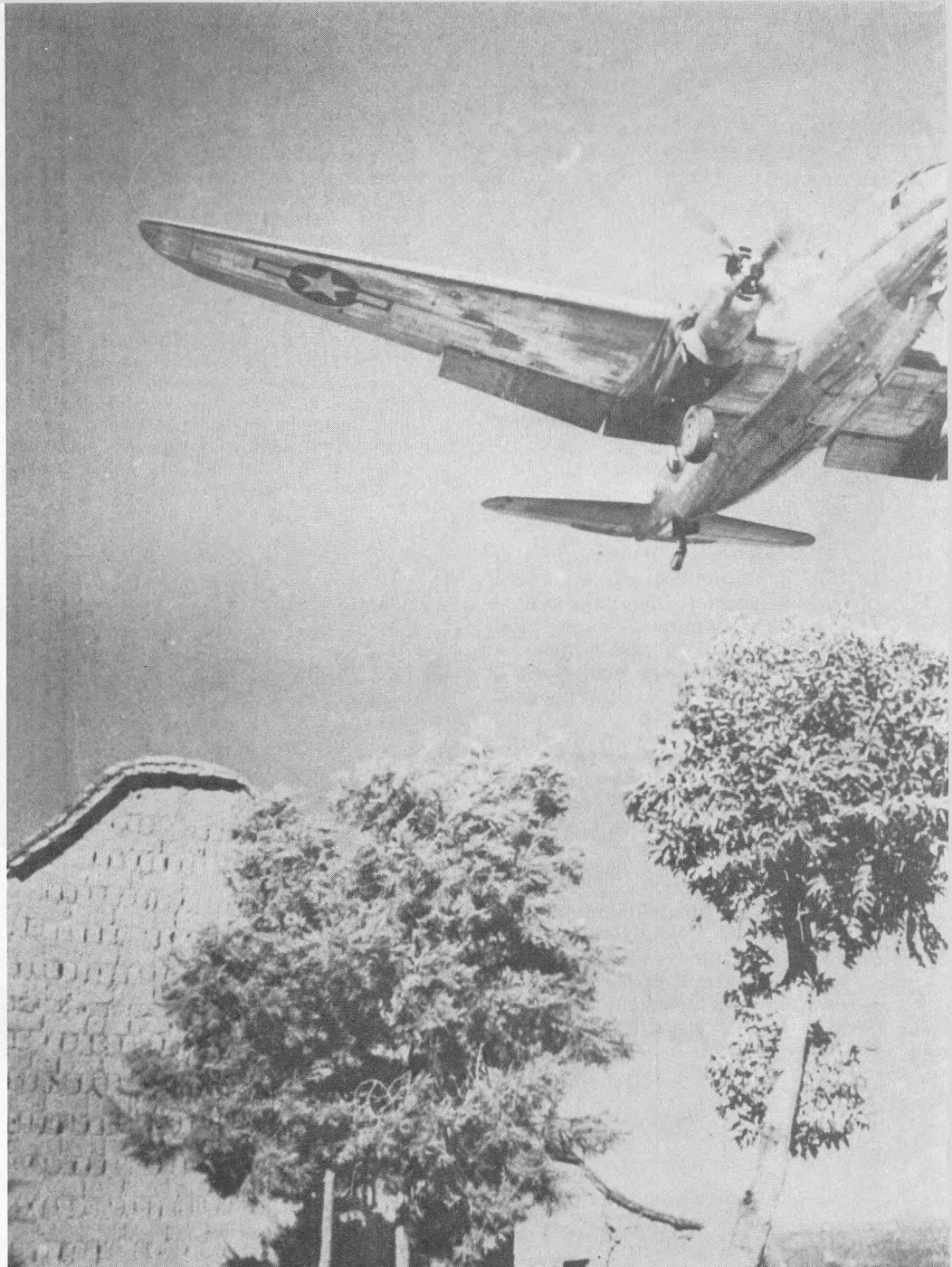
Bien entendu, au début, le nombre des voyages fut faible, se bornant essentiellement à apporter en Chine l'essence d'aviation et les pièces de rechange destinés aux « Tigres volants » de Chennault, puis, peu à peu, le trafic s'intensifia. En juillet 1942, le groupe A.V.G., jusqu'alors unité de mercenaires, se transforma en 14^e Air Force avec un renforcement substantiel, entraînant un rythme de ravitaillement aérien accru. A la fin de l'année 1942, le chiffre de 1 000 tonnes mensuelles acheminées à Kunming était atteint, mais cela représentait uniquement l'indispensable. En mai 1943, arrivèrent les premiers Curtiss C-46 « Commando », que l'USAAF avait commandé à cet effet. Le temps nécessaire à leur mise en service et à l'entraînement des équipages frais émoulus des écoles fut de courte durée, car, dès juillet 1943, le tonnage mensuel passait à 3 050 tonnes. En décembre 1943, grâce à la généralisation de l'emploi des C-46, qui représentaient alors les trois quarts de la flotte de transport du « Hump », le tonnage mensuel atteignit 12 200 tonnes.

Bien que répété inlassablement, le parcours aérien du « Hump » ne devint jamais une routine en raison des risques et des dangers encourus et les aviateurs américains déployèrent de très grandes qualités professionnelles, poussant le courage, le dévouement et la conscience jusqu'à assurer un horaire assez souvent respecté. Bien entendu, le tonnage transporté dépassait désormais les besoins de la 14^e Air Force et une grande partie des approvisionnements allaient aux forces chinoises de Tchang Kai Chek. Beaucoup d'aviateurs américains prirent des risques énormes pour assurer leur ingrate mission du « Hump » dans des conditions de vol souvent défavorables, voire à la limite du possible. Par n'importe quel temps, le pont aérien fut maintenu et nombre d'aviateurs, épuisés par les vols fréquents et l'angoisse, reconnurent que leur plus belle récompense était de voir à leur arrivée à Kunming ces Chinois civils et militaires dont le visage exprimait l'amitié et la gratitude. Quel réconfort pour ces aviateurs d'entendre le fameux « Ding How ! » (1), ce cri qui traduisait la reconnaissance de la Chine toute entière.

L'évolution de la situation militaire fit que les risques d'interception par la chasse japonaise diminuèrent à un tel point que le « Hump » ne comporta bientôt plus que les dangers inhérents au vol en haute montagne. Aussi, dès l'été de 1944, les Curtiss C-46 « Commando » furent utilisés sans aucun camouflage. Mais, il y avait du nouveau en Chine et l'état-major américain du théâtre d'opérations indo-birman avait pris la décision d'installer en Chine de très grands aérodromes destinés à recevoir les bombardiers lourds Boeing B-29 « Superfortress ». Ce déploiement de forces entraîna une recrudescence du Hump, seule voie d'accès à la Chine. A cette époque, le trafic du pont aérien ne s'arrêtait plus uniquement à Kunming, mais se prolongeait jusqu'à Kweilin et Liuchow à l'Est, et à Chengtu au Nord, c'est-à-dire jusqu'aux nouvelles bases de B-29 du 20^e Bomber Command.

Ces prolongements doublaient pratiquement la distance initiale du « Hump ». Aussi, dans le but d'augmenter le tonnage des fournitures et de faire face à ces rotations plus

(1) Ding How signifie littéralement « Très bon ! » en chinois, mais, en fait, sous-entend une affectueuse gratitude.



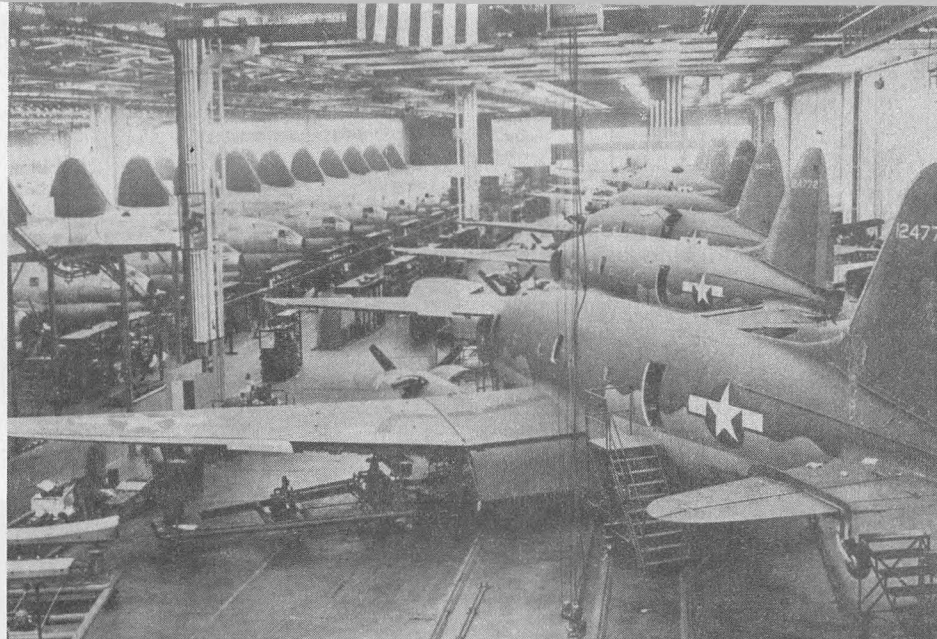
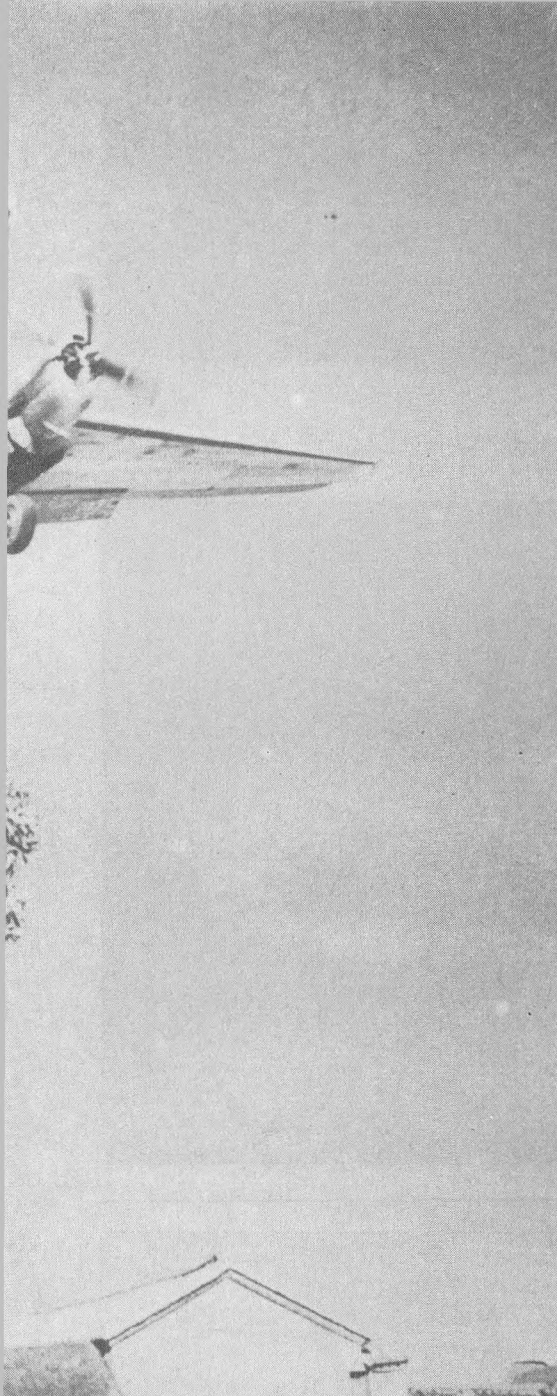
CURTISS C-46

longues, un certain nombre de Douglas C-54 (DC-4) « Skymaster » s'ajouta à la flotte des C-46 « Commando » et ces avions atteignirent, en novembre 1944, le chiffre de 35 600 tonnes mensuelles. Ce rythme colossal ne suffisait déjà plus car les Japonais avaient lancé une grande offensive en Chine centrale et méridionale, culbutant les forces chinoises et s'emparant d'un vaste territoire. Cette offensive, qui avait pour but d'étouffer la menace que faisait peser l'aviation américaine installée en Chine, connut un grand succès et permit aux troupes du Mikado d'avancer profondément vers l'Ouest et de s'emparer notamment de l'aérodrome de Kweilin.

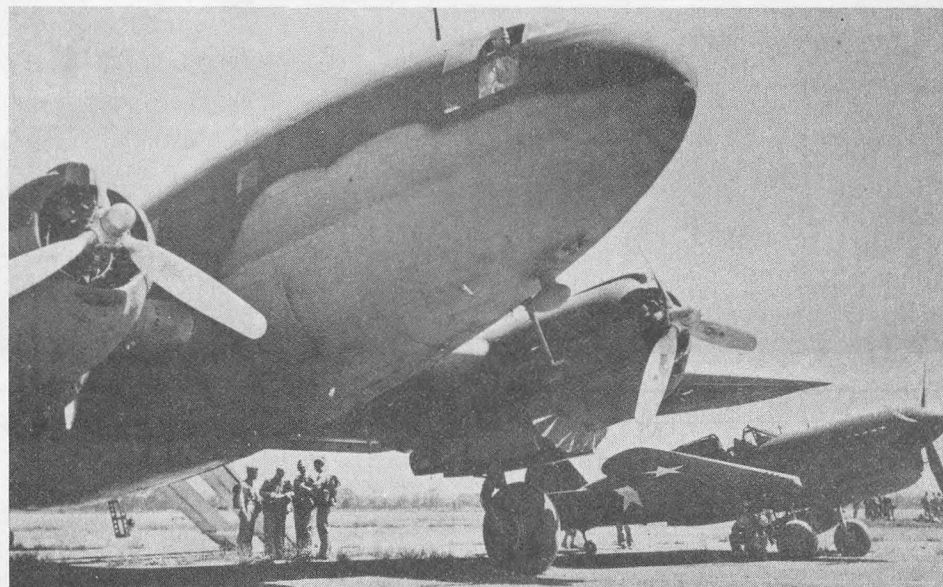
La réaction sino-américaine fut lente, mais efficace et l'offensive nipponne fut d'abord stoppée, puis repoussée. Le « Hump » fut de nouveau sollicité et le tonnage transporté augmenta encore jusqu'à la capitulation japonaise du 15 août 1945, pour régresser légèrement peu après.

Comme dans toutes les grandes opérations militaires, il y eut une infinité d'anecdotes, tantôt cocasses, tantôt dramatiques, relatives au C-46 et à son emploi dans le « Hump ». Ces anecdotes mettent d'ailleurs en relief à la fois les difficultés de l'entreprise et les qualités de l'avion. Par exemple, ce C-46 en mission, qui avait terminé sa prise d'altitude et se trouvait à 320 km de sa base de départ, quand l'un des moteurs tomba en panne. Le pilote comprit immédiatement qu'il ne lui serait pas possible de franchir les monts Shan. Aussi, décida-t-il de revenir à sa base et de tenter un atterrissage à pleine charge. L'avion perdit de l'altitude, descendit un peu trop vite, mais ce posa très correctement au grand soulagement des équipes au sol fort inquiètes de ce retour inopiné.

Ou cet autre C-46 qui, à 280 km de toute base convenable, fut contraint de se poser en raison d'une chute de puissance à l'un des moteurs. Incapable de rejoindre l'un

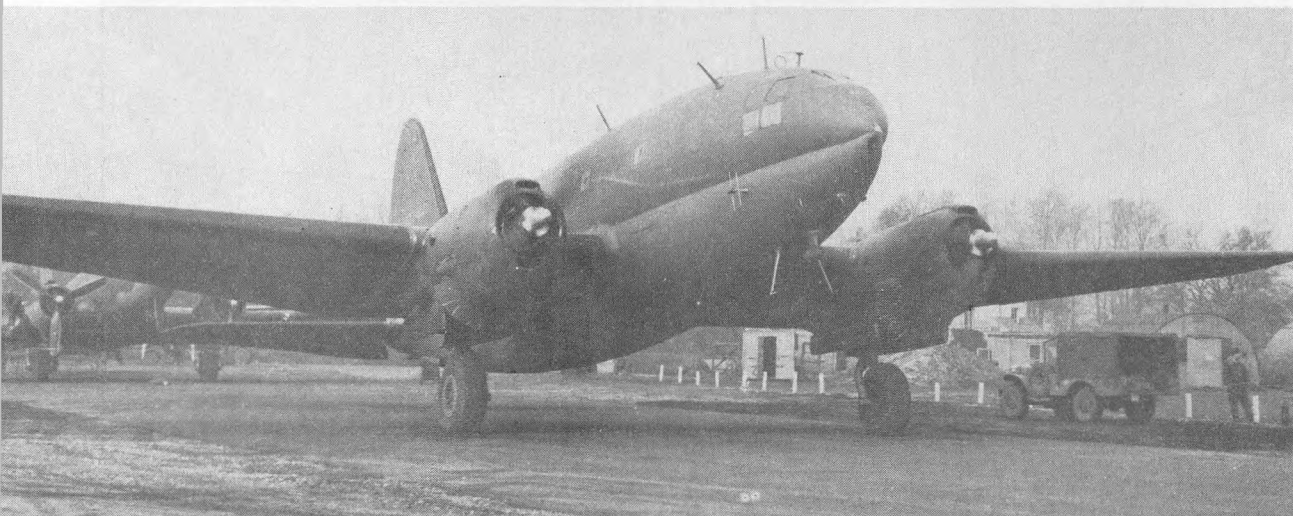


Le géant industriel américain à l'œuvre : la chaîne de montage des « Commando » à Buffalo. Ci-contre, ce C-46 du « Hump » trains et volets descendus survole les maisons chinoises bordant l'aérodrome de Kunming où il va se poser. Ci-dessous, un C-46-CU dont on remarque les hélices tri pales voisine avec un Curtiss P-40 de la 14^e Air Force à Kunming.



«COMMANDO»

par Bernard Millot

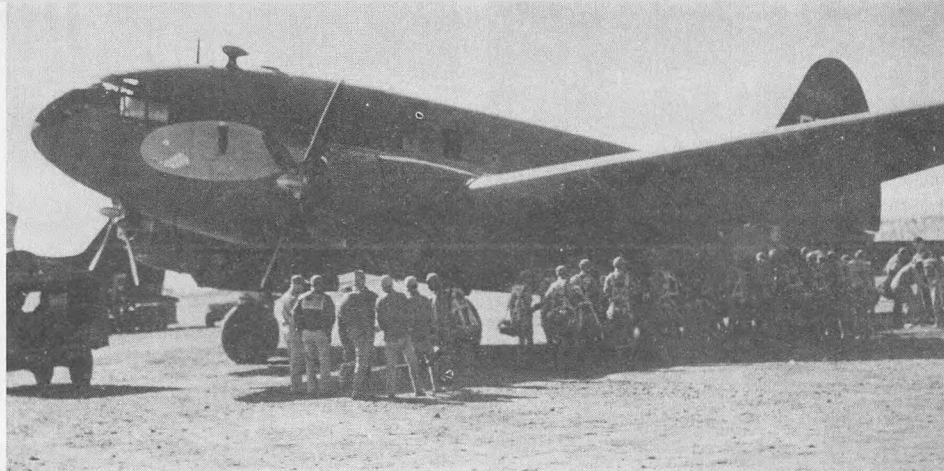


**LES AVIONS
DU
PACIFIQUE**

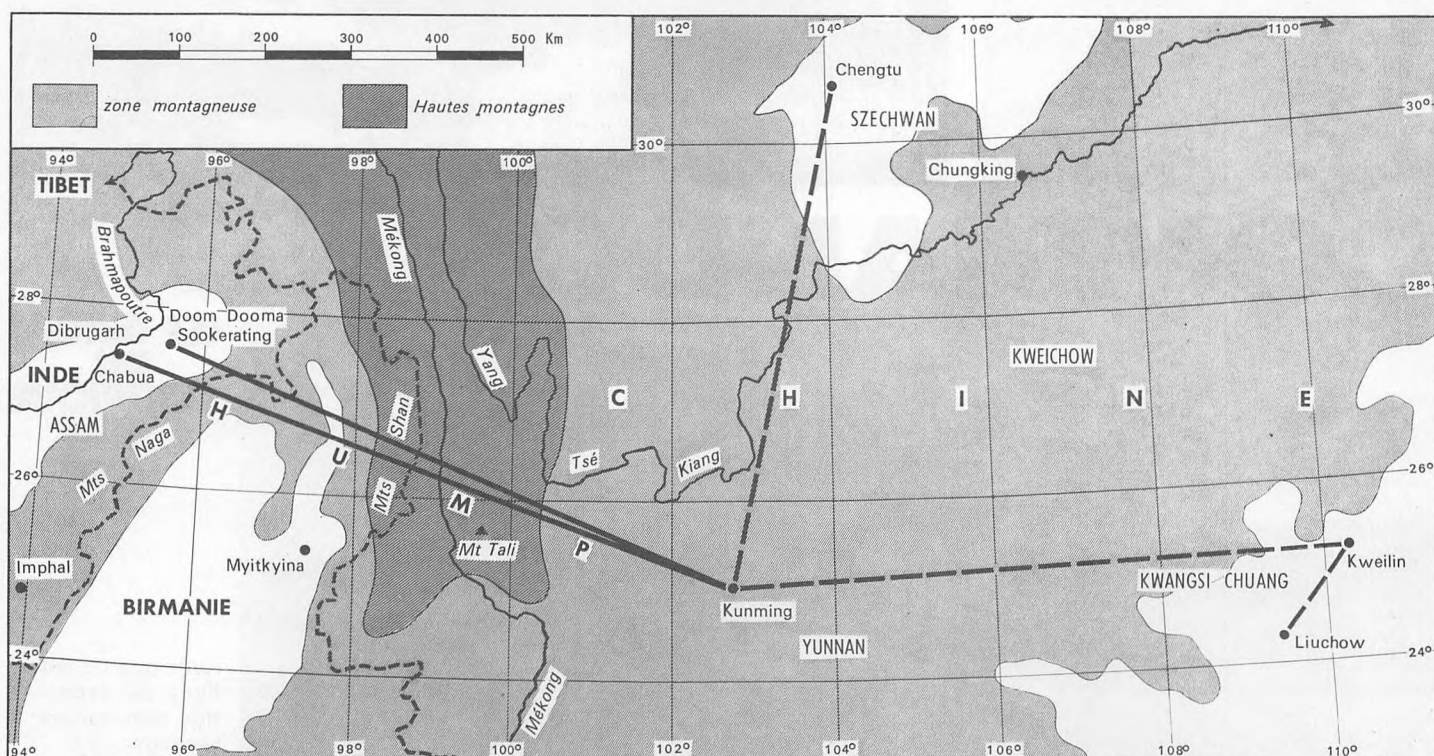
**1941
1945**

Avec une curieuse ligne de séparation des teintes rectiligne, ce « Commando » opérait en Europe en mars 1945.

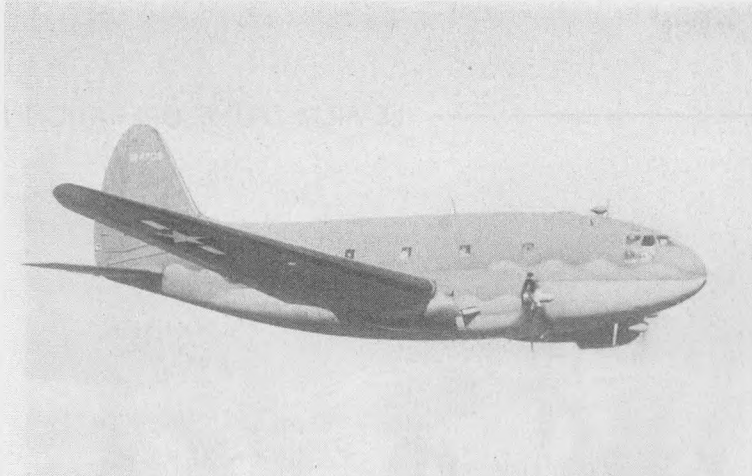
Arborant un cétacé à la silhouette parfaitement évocatrice de la forme de son fuselage, ce C-46A embarque des parachutistes chinois pour une mission tactique. Ci-dessous, employé également de nuit dans les liaisons Kunming-Chengtu et Kunming-Kweilin, le « Commando » assura un service sans défaillance malgré une infrastructure pratiquement inexistante,



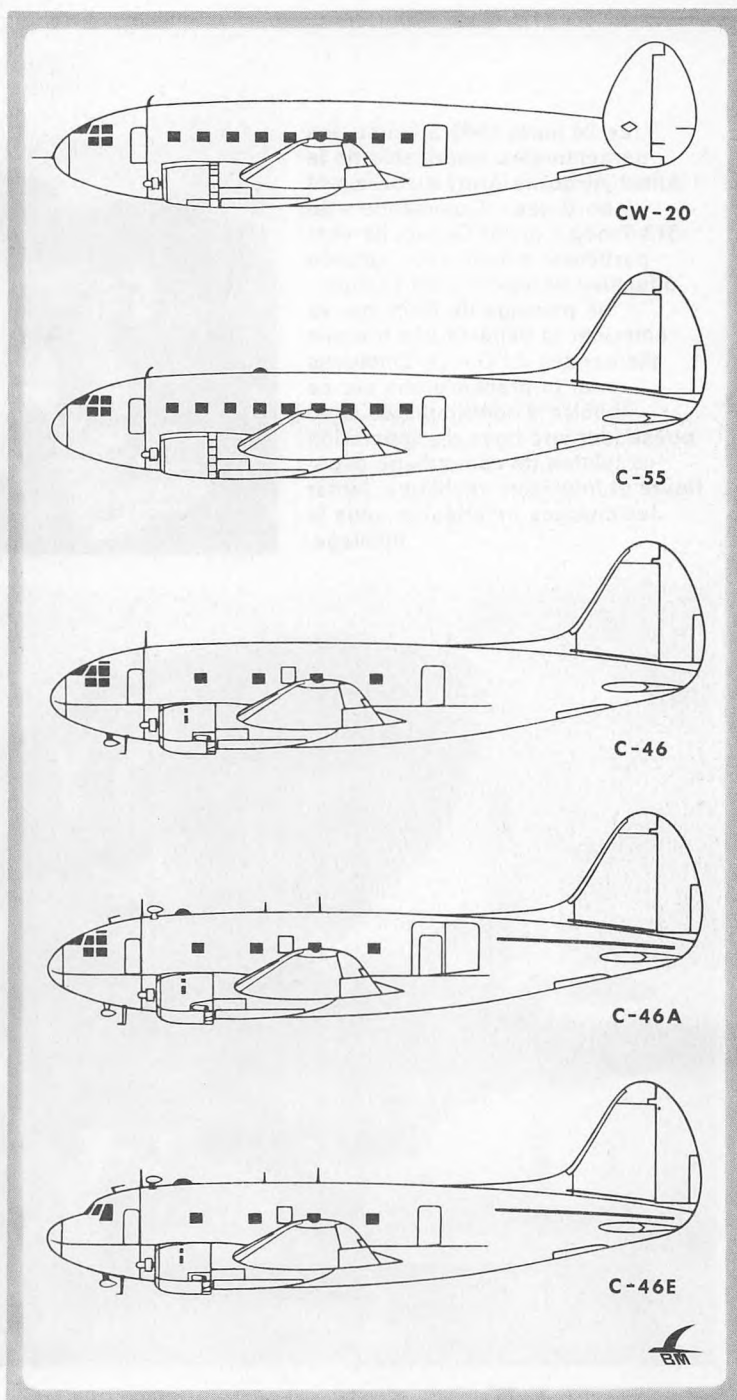
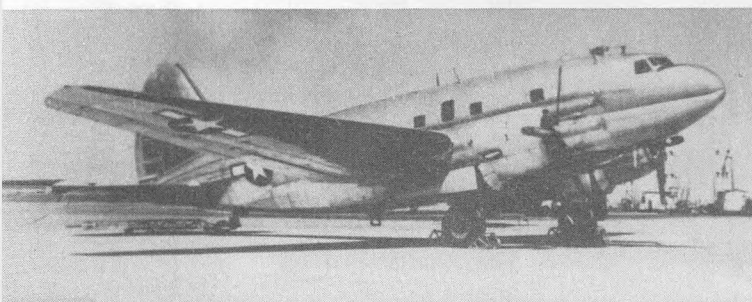
LE « HUMP »



L'itinéraire aérien des « Commando » entre l'Inde et la Chine est ici représenté par une ligne continue. Les destinations ultérieures du fret en Chine sont figurées en pointillés.



Ce « Commando » en cours de chargement montre le dégivreur de la dérive et la double articulation de la porte de fuselage. Au dessus, un C-46A-25-CU au camouflage caractéristique. Ci-dessous, le prototype Curtiss XC-46B, issu d'un C-46A de série, fut le premier « Commando » à être doté d'un pare-brise à décrochement.



des aérodromes connus de la région, le pilote résolut de chercher un terrain de secours pour chasseurs perdu dans la montagne. Découvrant des cercles en perdant de l'altitude, le pilote aperçut enfin cette petite bande taillée au bord d'un ravin et s'y posa sans aucun incident. Lorsque l'appareil s'immobilisa, le nez était à moins de 20 mètres d'un précipice.

Mais l'histoire la plus incroyable arriva un jour au lieutenant-colonel Lloyd Davidson, un pilote chevronné de l'aviation de transport militaire, qui, au cours d'une rotation Assam-Kunming, aperçut à 6 700 mètres près du mont Tali un petit point noir qui se rapprochait rapidement. Davidson pensa que ce ne pouvait être qu'un P-40 de la 14^e Air Force et il poursuivit son vol en conservant cependant le regard tourné vers l'avion aperçu. Celui-ci se rapprochait toujours et Davidson était presque certain alors d'avoir reconnu la silhouette d'un P-40. Pourtant, cela lui paraissait étrange

car il était très rare qu'un chasseur de la 14^e Air Force accomplisse une patrouille solitaire dans ces parages. Tout à coup, Davidson identifia dans l'intrus un Nakajima Ki.43 « Hayabusa » (Oscar) et comprit que le C-46 n'avait aucune chance d'échapper au monoplace de chasse japonais. Regardant brièvement autour de lui, Davidson n'eut pas le temps d'expliquer sa conduite à son équipage et, poussant les gaz à fond, il piqua carrément dans une grande vallée où il avait aperçu une grosse formation nuageuse à 3 350 mètres plus bas. Les moteurs rugirent et le C-46 s'enfonça brutalement sous un angle de piqué vertigineux, provoquant un sifflement strident et engendrant de terribles vibrations de toutes les membrures de l'appareil. La décision de Davidson fut si prompte et la vitesse du C-46 s'accéléra si prodigieusement que le chasseur ennemi, surpris par cette réaction inattendue, ne put rattraper le gros avion de transport et demeura, de ce fait,

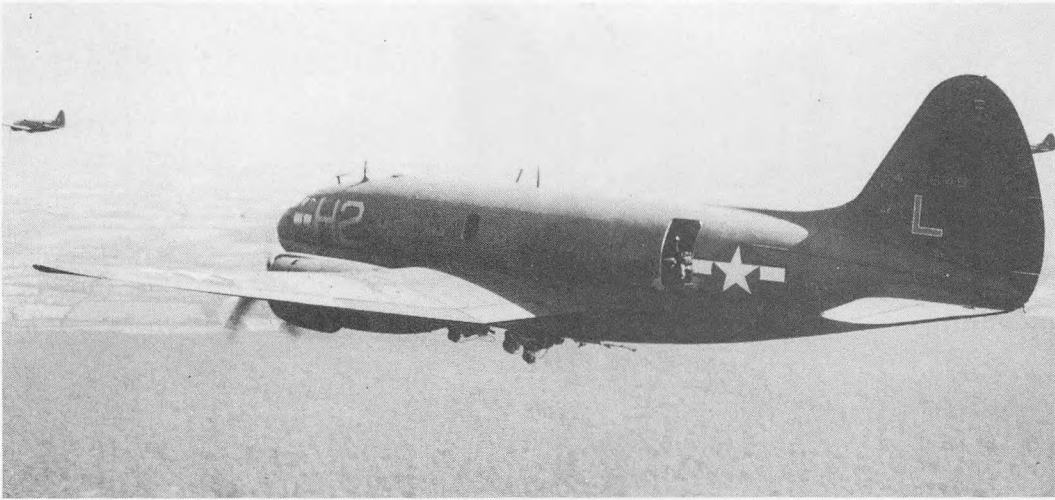
à bonne distance. Il est vraisemblable que le pilote nippon se préparait à une victoire facile et qu'il n'avait pas prévu ce genre de dérobade.

L'équipage du C-46 crut que l'avion allait se disloquer tant la vitesse était grande. L'aiguille de l'indicateur de vitesse se bloqua rapidement sur la butée et tous à bord s'attendaient à voir les ailes se rompre et se détacher du lourd fuselage, quand Davidson s'engouffra dans la masse nuageuse et redressa alors le C-46. Le compteur de vitesse indiqua à ce moment 458 km/h et revint peu à peu à une vitesse de croisière normale. Le C-46 vola longtemps dans le nuage, effectuant de grands cercles, tandis que l'équipage contrôlait l'état de l'appareil. Lorsque Davidson décida de sortir timidement de la masse cotonneuse, il n'y avait plus de chasseur ennemi en vue. Le pilote nippon avait dû se persuader que le gros avion de transport américain s'était fatalement écrasé

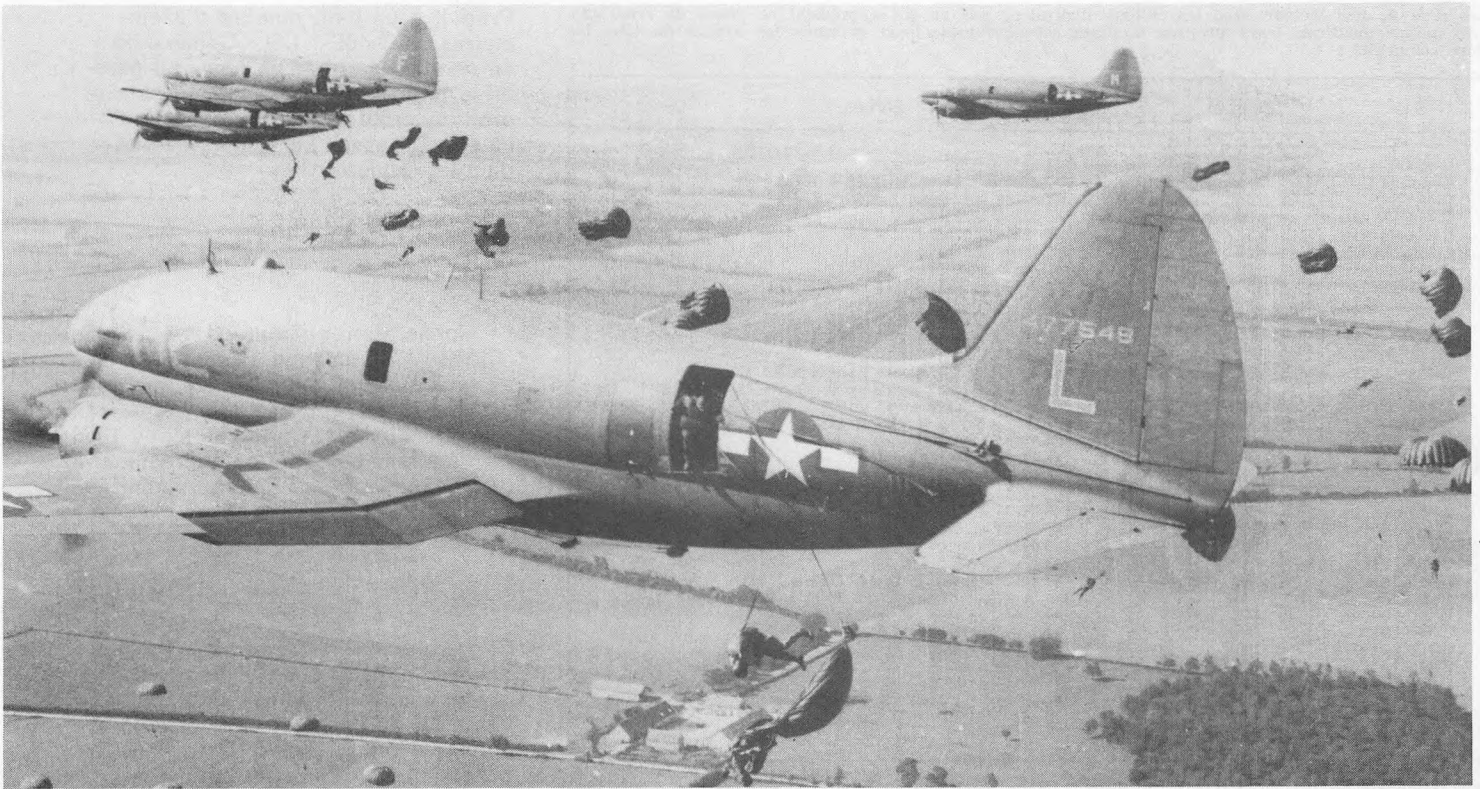
Le 24 mars 1945 à l'aube, les parachutistes américains de la 1^{re} Allied Airborne Army embarquent à bord des « Commando » du 313 Troop Carrier Group. Ils vont participer à la dernière grande offensive aéroportée en Europe : le passage du Rhin, qui va entraîner la débâcle des troupes allemandes à l'Ouest. Employés pour la première fois sur ce théâtre d'opération, les C-46 possèdent une ligne de séparation des teintes de camouflage supérieure et inférieure rectiligne. Noter les charges extérieures sous le fuselage.



AEROPORTEE SUR « COMMANDO »



Laissant derrière eux le Rhin, les « Commando » approchent du village de Bottrop et le parachutage commence. La chasse allemande qui tentera quelques minutes plus tard d'attaquer les concentrations de parachutistes sera littéralement balayée par les « Mustang » patrouillant à basse altitude.



au sol sous la masse nuageuse. Davidson reprit de l'altitude, poursuivit son vol et atteignit finalement sa destination.

Lorsqu'un peu plus tard, Davidson raconta son aventure à des ingénieurs de la firme Curtiss en visite d'inspection, ceux-ci calculèrent que compte tenu de la différence d'altitude, des conditions atmosphériques, de la charge transportée et de l'angle de piqué adopté, le C-46 avait foncé à la vitesse inimaginable de 650 km/h, vitesse pour laquelle l'avion n'était évidemment pas conçu. Les ingénieurs conclurent alors que le C-46 aurait dû logiquement se « rompre en vol ». Ce qui fit passer une sueur froide rétrospective dans le dos de Davidson et des membres de son équipage.

Le bilan du « Hump » est éloquent puisque sur la période la plus intense, c'est-à-dire du 1^{er} décembre 1942 au 15 novembre 1945, le pont aérien transporta près de 790 000 tonnes d'essence, d'armes, de véhicules, de munitions et d'approvisionnements de

toutes sortes, représentant environ 125 000 rotations d'appareils. Malheureusement, cette gigantesque et périlleuse opération ne se fit pas sans perte et le martyrologe du « Hump » ne compte pas moins de 910 aviateurs américains morts pour que fonctionne efficacement le pont aérien Inde-Chine. Une statistique publiée en 1946 établissait que deux avions de transport étaient perdus pour 1 000 heures de vol en mission.

Il est incontestable que sans le « Hump », non seulement les « Tigres volants » de Chennault n'auraient jamais pu accomplir l'excellent travail qu'on leur reconnaît, mais l'armée chinoise n'aurait pu contenir l'envahisseur japonais et encore moins le repousser comme elle le fit dans les derniers mois de la guerre. Le « Hump » demeure une des opérations les plus réussies de la guerre du Pacifique, mais également le pont aérien le plus important et le plus efficace de la deuxième guerre

mondiale, auquel le Curtiss C-46 « Commando » fut intimement lié en contribuant pour une large part à sa réussite.

UNE CARRIÈRE BIEN REMPLIE

Comme nous l'avons vu, le Curtiss C-46 « Commando » fut un avion de transport militaire utilisé presque exclusivement en Asie durant les hostilités de la guerre du Pacifique et son action s'identifia d'ailleurs avec l'histoire de cette guerre. Cependant, on en fit venir un certain nombre en Europe lorsque les forces alliées piétinèrent le long du Rhin après l'offensive allemande de l'hiver 1944-1945 dans les Ardennes. En février 1945, les troupes alliées ne parvenaient pas à franchir la barrière naturelle du Rhin, derrière laquelle les forces allemandes s'accrochaient désespérément. Aussi, une grande offensive fut-elle montée par l'état-major interallié et, en mars, une flotte colossale d'avions de transport Douglas C-47 et



Pour ceux de nos lecteurs que les chiffres n'effraient pas et qui apprécient ce genre de renseignements pour constituer leurs propres archives aéronautiques, nous donnons les sériels de tous les avions construits :

Type	Nombre	Sériels
C-46-CU	25	41-5159 à 5183
C-46A-1-CU	25	41-5184 à 5204 et 41-12280 à 12283
C-46A-5-CU	50	41-12284 à 12333
C-46A-10-CU	50	41-12334 à 12383
C-46A-15-CU	50	41-12384 à 12433
C-46A-20-CU	50	41-24640 à 24689
C-46A-25-CU	50	41-24690 à 24739
C-46A-30-CU	50	41-24740 à 24775 et 42-3564 à 3577
C-46A-35-CU	106	42-3578 à 3683 (y compris 10 C-46A-36-CU)
C-46A-40-CU	206	42-60942 à 61091 et 42-107318 à 107373 (y compris 101 C-46A-41-CU)
C-46A-41-CU	38	42-107280 à 107317
C-46A-45-CU	300	42-107374 à 107399, 42-96529 à 96707 et 42-96708 à 96802 (y compris 99 C-46D-1-CU)
C-46A-50-CU	193	42-96803 à 96828 et 42-101036 à 101202 (y compris 99 C-46D-5-CU)
C-46A-55-CU	2	44-77444 et 44-77446
C-46A-1-CK	18	43-46955 et 46972
C-46A-5-CK	60	43-46973 à 47032
C-46A-55-CK	170	43-47033 à 47202
C-46A-60-CK	190	43-47203 à 47304 et 43-47315 à 47402
C-46A-1-CS	2	43-46953 et 46954
C-46A-60-CS	10	43-47305 à 47314
C-46A-1-HI	2	43-43339 et 43340
C-46D-5-CU	182	42-101203 à 101235 et 44-77295 à 77443 (ex-contrats C-46A-50 et C-46A-60-CU)
C-46D-10-CU	448	44-77445 et 44-77447 à 77893
C-46D-15-CU	451	44-77894 à 78344
C-46D-20-CU	200	44-78345 à 78544
C-46E-1-CS	17	43-47403 à 47419
C-46F-1-CU	234	44-78545 à 78778
C-46G-1-CU	1	44-78945 (converti en XC-113-CS)
Total	3 180	

Nous rappelons les indicatifs d'usines utilisés : CU = Curtiss à Buffalo ; CK = Curtiss à Louisville ; CS = Curtiss à Saint-Louis ; HI = Higgins à New Orleans.

Produit à un petit nombre d'exemplaires, le C-46E-1-CS « Commando » se caractérisait par un nouveau pare-brise formant un décrochement sur le profil antérieur du fuselage. L'avion illustré ci-dessus survole l'Inde pendant le « Hump ».

Connaissant enfin un usage civil, ce Curtiss « Commando » acheté aux surplus fut un des premiers appareils cargo de la compagnie Pan American World Airways. On le voit ici en 1950 à Miami en cours de chargement à destination de l'Amérique centrale.

Ci-dessous, le « Commando » fut l'un des meilleurs avions-cargos civils de l'après-guerre et rendit de grands services sur les nouvelles lignes européennes, comme cet appareil des Luxembourg Airlines (Luxair) vu à Orly en avril 1958.





Ce gros plan d'un C-46E montre le nouveau cockpit expérimenté sur le prototype XC-46 B. Ci-dessous, l'un des derniers « Commando » survivants sur l'aéroport de Buenos-Aires.



Curtiss C-46 s'envola, emportant dans ses flancs des milliers de parachutistes et remorquant des planeurs chargés de troupes et de véhicules légers. Cette offensive eut raison de la résistance nazie et entraîna, quelques semaines plus tard, la chute du 3^e Reich. Là encore, le Curtiss C-46 « Commando » avait joué un rôle important. Lorsque les hostilités cessèrent dans le monde, un grand nombre d'avions se retrouvèrent désormais sans emploi, mais le Curtiss C-46 « Commando » ne connut guère d'inactivité car il servit intensément au rapatriement de nombreux militaires démobilisés et surtout à l'approvisionnement des forces d'occupation de l'Asie reconquise. De plus, un certain nombre de C-46A et C-46D fut cédé un peu plus tard au Japon dans le cadre du rééquipement de la JASDF (Japanese Air Self Defense Force), c'est-à-dire du corps d'aviation nippon autorisé par les termes

des accords américano-japonais. Le Curtiss C-46 « Commando » allait reprendre bientôt une activité tactique lorsqu'au cours de l'été de 1950, la guerre de Corée éclata. Il assura de très nombreux transports dans des conditions souvent très difficiles avant d'être relevé, en 1952, par les Fairchild C-119 « Flying Boxcar », plus modernes. D'assez nombreux C-46 demeurèrent en service après la fin des hostilités et certains servirent à diverses expérimentations, comme, par exemple, le remorquage rigide de planeurs. Dans cette configuration, le planeur était attaché solidement à l'avion-remorqueur, comme avaient déjà fait les Allemands pendant la guerre. Le modèle C-46E fut rayé des listes en 1953, mais les versions C-46A, C-46D et C-46F poursuivirent leur carrière et elles figurèrent dignement dans l'Air Force Reserve jusqu'en 1960, puis dans la plupart des corps d'aviation ANG des états de

l'Union, avant de prendre une retraite bien méritée.

Toutefois, après la fin des hostilités, de nombreux C-46 civils, achetés aux surplus de l'armée, sillonnèrent tous les ciels, retrouvant enfin la vraie vocation qui leur avait été ravie par la guerre. On se souvient en effet que le Curtiss CW-20 n'eut pas le temps de connaître une exploitation civile et qu'il entra directement en service, sous l'uniforme ! Dès 1946, une infinité de compagnies civiles employèrent les Curtiss ex-C-46 et il y eut même une version modernisée et plus puissante qui porta le nom de « Super 46 C ». Ce dernier surnom était un hommage évident aux services rendus pendant les hostilités. Ainsi, se termine l'histoire du Curtiss C-46 « Commando », qui fut une des plus remarquables bêtes de somme et en même temps une des moins vantées de l'aviation militaire américaine. ●