



## Le Vought

par C-J. Ehrengardt

V-156-F est la dénomination officielle du modèle dérivé du SB2U-2 Vindicator construit par Vought pour l'Aéronautique navale française.

### SCOUT BOMBER

Conçu comme « Scout Bomber » (reconnaissance maritime et bombardement en piqué), le XSB2U-1 marque le passage du traditionnel biplan à train fixe au monoplane moderne à train rétractable. Proposé dans le cadre d'un programme du *Bureau of Aeronautics* de l'US Navy de 1934, il se trouve en concurrence avec... dix autres projets, dont six biplans.

L'appareil reste de conception classique faisant appel à un maximum de surfaces entoilées, à l'exception du capot-moteur et du bord d'attaque des ailes. La section centrale de l'aile est équipée de volets hydrauliques et les ailerons peuvent servir de freins aérodynamiques pour les apportages. L'appareil reçoit un Pratt & Whitney R-1535-78 de quatorze cylindres en étoile, refroidis par air, développant 700 ch et entraînant une hélice bipale Hamilton Standard à vitesse constante.

Le prototype vole le 4 janvier 1936 et entre aux essais six mois plus tard. Des systèmes alternatifs sont testés pour freiner l'avion pendant son piqué, mais aucun ne donnant satisfaction, il est décidé de réduire l'angle et de se servir du train d'atterrissage comme frein aérodynamique. Lors d'essais de décrochage à haute vitesse à basse altitude, le prototype part en vrille et s'écrase, entraînant le pilote et un observateur dans la mort. Ce grave défaut congénital ne pourra jamais être corrigé, mais les aviateurs apprendront à s'en méfier.

▲ Un V-156-F de l'AB1 aux essais d'apportage sur le porte-avions *Béarn*, en avril 1940. (Photo Mesny)

Cet accident ne refroidit pas les ardeurs de la Navy qui passe commande, en octobre 1936, de 44 SB2U-1. Cette version entre en service au sein de l'US Navy en décembre 1937. Elle est suivie par 48 exemplaires d'une nouvelle variante, le SB2U-2, qui ne diffère que par des changements d'équipements internes, dont le premier est pris en compte par la Marine américaine en décembre 1938.

Nous ne nous étendrons pas sur les versions ultérieures qui dépassent le cadre de cette étude.

### COMMANDES FRANÇAISES

Pressentant sans doute les tragiques événements qui vont secouer l'Europe deux ans plus tard, Vought décide de construire un SB2U-2 supplémentaire sur ses fonds propres et de l'envoyer outre-Atlantique pour tenter de décrocher des contrats à l'exportation. Peint dans des couleurs flamboyantes et baptisé V-156, cet avion de démonstration est exposé au Salon de l'aéronautique, qui se tient au Grand Palais de Paris, en octobre 1938 – un mois après la crise de Munich.

Bien que l'Aéronautique navale ne soit pas vraiment intéressée par le concept du bombardement en piqué (en dépit de l'insistance de l'armée de l'Air à lui refourguer ses Loire-Nieuport 411), la modernité du V-156 tape dans les yeux des responsables de la Marine. Ils interviennent auprès du ministère de l'Air, seul habilité à passer les contrats avec les constructeurs nationaux ou étrangers, et, le 22 février 1939, celui-ci signe un marché portant sur 20 exemplaires d'une version baptisée V-156-F.



◀ Le V-156-F n° 3 au CEPA de Saint-Raphaël, début 1940. (Collection Morureau-Lebourg)

▶ Des V-156-F de l'escadrille AB1 à Lanvéoc-Poulmic, à la fin de l'année 1939 (ECPA-D)







◀ Sur ce cliché du V-156-F n° 13, on distingue les multiples freins aérodynamiques montés sur les extrados, un système rejeté par l'US Navy, car engendrant des vibrations excessives. On note aussi que les numéros tactiques ne correspondaient pas au numéro de série. (ECPA-D)

Quelques modifications sont apportées à la demande des Français, en particulier la pose d'instruments métriques et d'une manette des gaz inversée. Les pilotes s'apercevront par la suite qu'elle fonctionne mal et, après quelques sueurs froides, elle sera modifiée « sur le terrain ». Les avions sont livrés sans armement ni radio, qui doivent être montés en France, et sans la fourche d'évitement d'hélice pour le râtelier ventral, équipement jugé « sensible » et interdit à l'export. En revanche, les V-156-F sont équipés des freins aérodynamiques sur les extrados, rejetés par l'US Navy.

En mai 1939, une nouvelle commande de 20 appareils est passée par le gouvernement français et, un mois plus tard, le premier avion de série sort d'usine.

En juillet, les premières caisses arrivent à l'EGAN (Entrepôt général de l'Aéronautique navale) d'Orly, où les appareils doivent être remontés et armés. Alkan a promis d'étudier un dispositif pour lancer la bombe ventrale hors du cercle de l'hélice, mais il ne sera en mesure d'en livrer que quelques exemplaires (qui ne seront probablement jamais montés), ce qui contraindra les V-156-F à partir en guerre avec seulement deux râteliers d'aile emportant chacun une bombe G2 de 75 kg ! Ils ne pourront donc jamais bombarder à plus de 60°, ni attaquer des objectifs trop coriaces (enfin... en théorie).

Signalons que la France commandera 50 exemplaires supplémentaires en date du 28 mars 1940. Ils ne seront pas livrés à temps et seront repris à leur compte par les Britanniques (avec quelques modifications) sous le nom de Chesapeake.

## UNE TRANSITION FACILE

La première unité destinée à recevoir le V-156-F est l'AB1. Commandée par le lieutenant de vaisseau Mesny, elle fait partie de la flottille du *Béarn* et, à ce titre, vient d'être débarquée comme ses consœurs dès la déclaration de guerre, le porte-avions ayant été jugé trop lent pour être intégré à une escadre de haute mer. L'AB1 reste néanmoins à Lanvéoc-Poulmic, où elle commence à se débarrasser de ses Levasseur PL-7 bien fatigués. La transition entre ce biplan d'un autre âge et l'avion américain, sous la supervision d'un pilote d'essais détaché par le constructeur, s'opère sans aucun problème.

Si la livraison des avions à l'AB1 s'effectue sur un rythme régulier (puisqu'elle dispose de sa dotation de 12 machines dès la mi-octobre), en revanche, la plupart d'entre eux n'ont ni radio ni lance-bombes. Mais tout viendra à point à ceux qui savent attendre. Après un court séjour à Cherbourg, l'AB1 s'installe à Boulogne-Alprech, le 15 décembre.

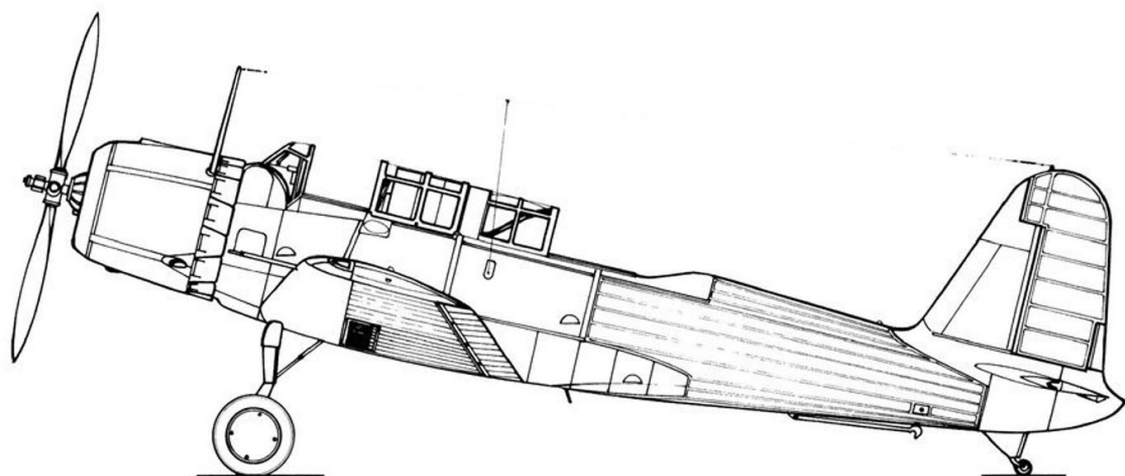
L'AB3 est formée le 1er décembre 1939 sur la base de Lanvéoc-Poulmic et confiée au lieutenant de vaisseau Pierret. Elle reçoit ses avions à partir de la mi-décembre et dispose de sa dotation complète fin février 1940. Le 22 mars 1940, elle s'envole pour Berck.

Pour une obscure raison, alors qu'il a décrété que le *Béarn* ne faisait plus partie de la flotte de guerre, l'état-major général de la Marine décide de qualifier le V-156-F aux appointages.

▼ Des appareils de l'AB1 à Boulogne, au début de l'année 1940. Ils portent chacun deux bombes G2, leur seul armement offensif, puisque le râtelier ventral muni du dispositif permettant à la bombe d'éviter l'arc de cercle de l'hélice ne sera pas monté pour cause de livraison trop tardive. (Collection L. Morareau)







## Fiche technique Vought V-156-F

**Type :**  
Bombardier en piqué embarqué biplace.

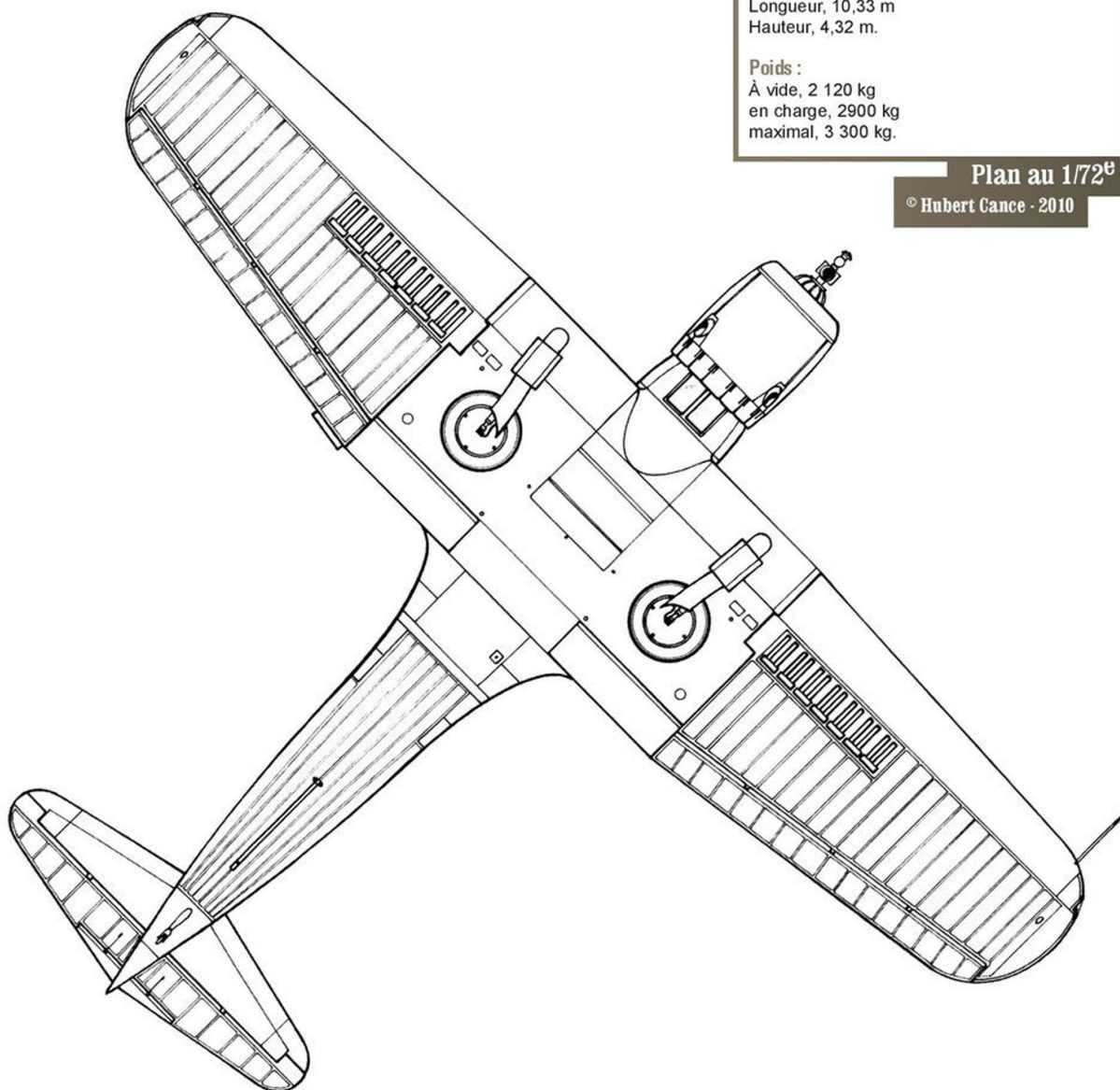
**Moteur :**  
Un Pratt & Whitney R-1535-96 en étoile de 825 ch.

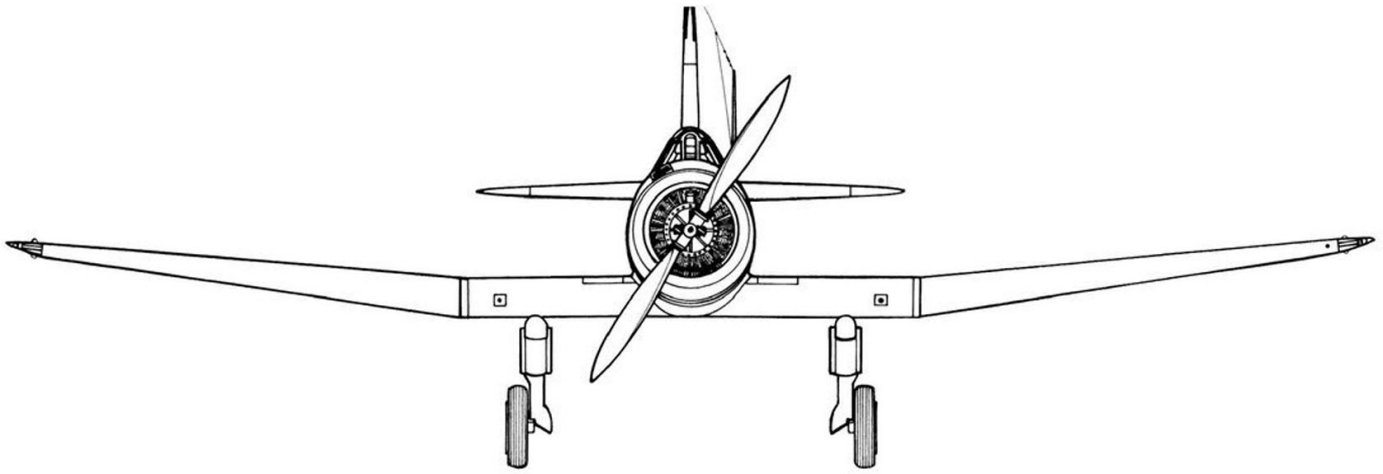
**Dimensions :**  
Envergure, 12,80 m  
Longueur, 10,33 m  
Hauteur, 4,32 m.

**Poids :**  
À vide, 2 120 kg  
en charge, 2900 kg  
maximal, 3 300 kg.

Plan au 1/72<sup>e</sup>

© Hubert Cance - 2010



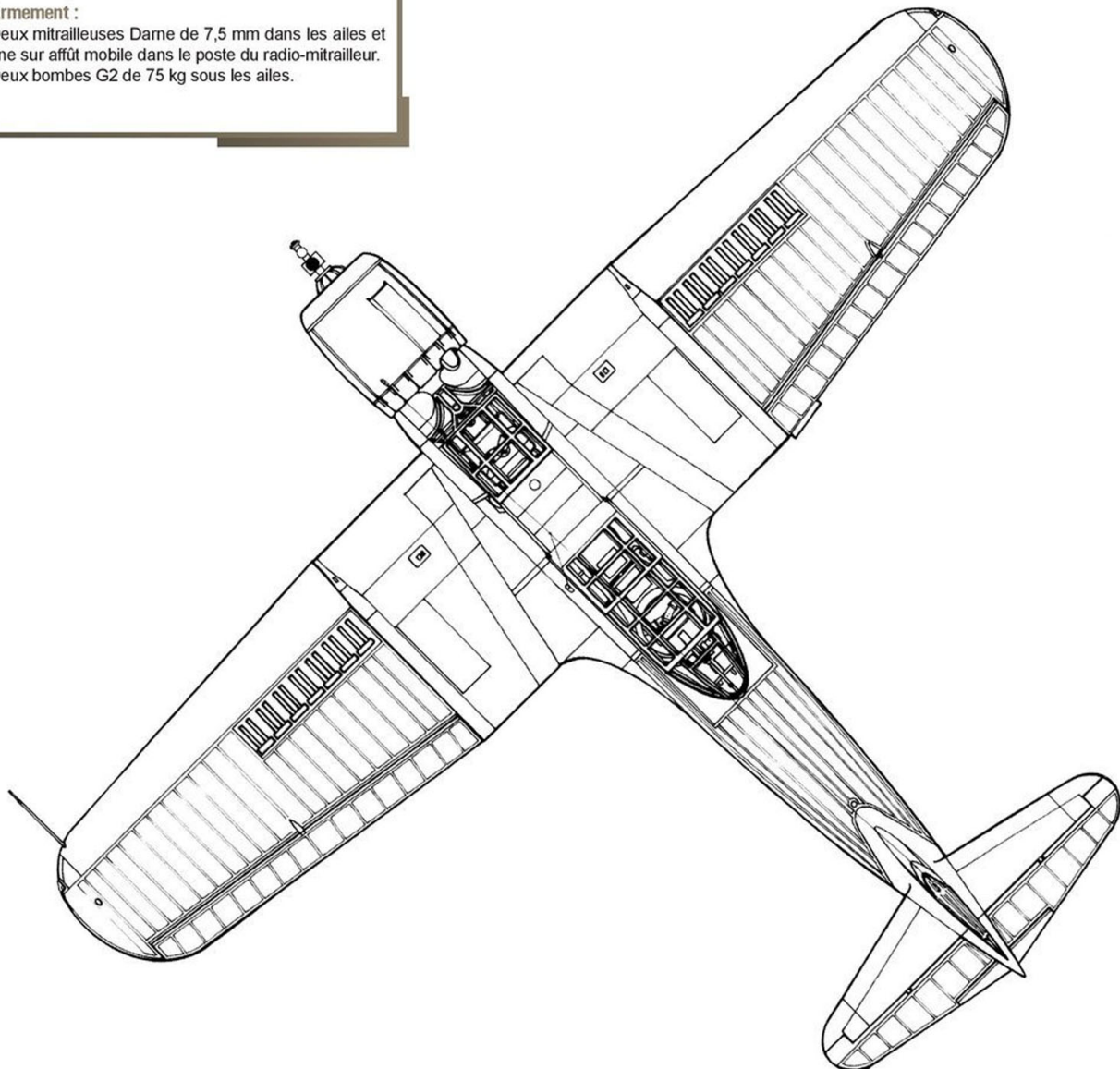


**Performances :**

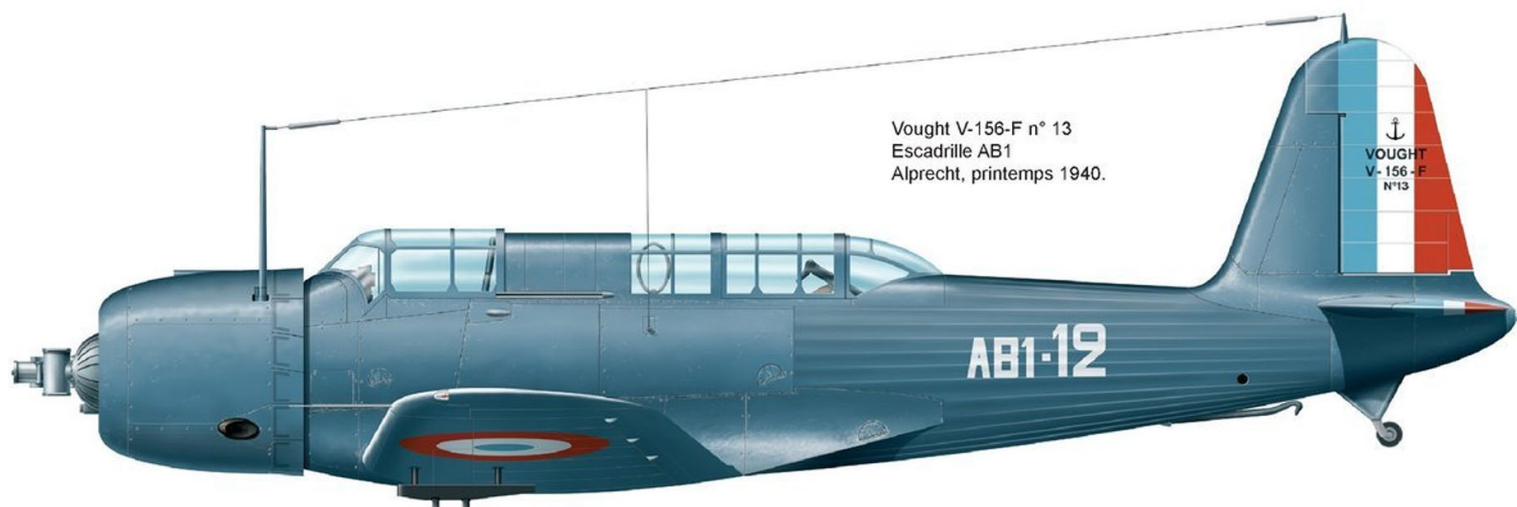
Vitesse maximale, 400 km/h à 3 500 m  
Distance franchissable, 1 000 km  
Vitesse ascensionnelle initiale, 410 m/min  
Plafond pratique, 8 400 m.

**Armement :**

Deux mitrailleuses Darné de 7,5 mm dans les ailes et  
une sur affût mobile dans le poste du radio-mitrailleur.  
Deux bombes G2 de 75 kg sous les ailes.







Vought V-156-F n° 13  
Escadrille AB1  
Alprecht, printemps 1940.



▲ L'épave du Vought V-156-F n° 5 (AB1-3) du second maître pilote Le Coanet et quartier-maître radio volant Hirtz (faits prisonniers), abattu à Villers-Saint-Christophe (Aisne), le 20 mai. (Courtoisie L. Morareau)



Cette démarche est d'autant plus insolite que le SB2U-2 est opérationnel sur les porte-avions américains depuis plus d'un an. Quoi qu'il en soit, l'AB1 se retrouve à Hyères pour une série d'appontages sur le *Béarn*, fin avril 1940. Les opérations se déroulent sans histoire, les pilotes étant habitués à ce type d'exercice.

## EN GUERRE

Le 10 mai 1940, le réveil est douloureux pour l'AB3, qui découvre qu'un raid matinal allemand a incendié le hangar d'Alprecht où se trouvaient entassés ses appareils. Aucun ne peut être sauvé. L'escadrille doit rejoindre d'urgence Lanvéoc-Poulmic pour être rééquipée à neuf. Elle ne participera pas à la Campagne de France contre les Allemands.

Ce qui ne sera pas le cas de l'AB1. Abandonnant ses essais futiles sur le *Béarn*, l'escadrille rejoint Alprecht, le lendemain de l'attaque allemande. Les 16 et 17 mai, elle effectue 23 sorties sur la Hollande, ne perdant qu'un appareil ayant capoté en tentant de se poser en panne d'essence.

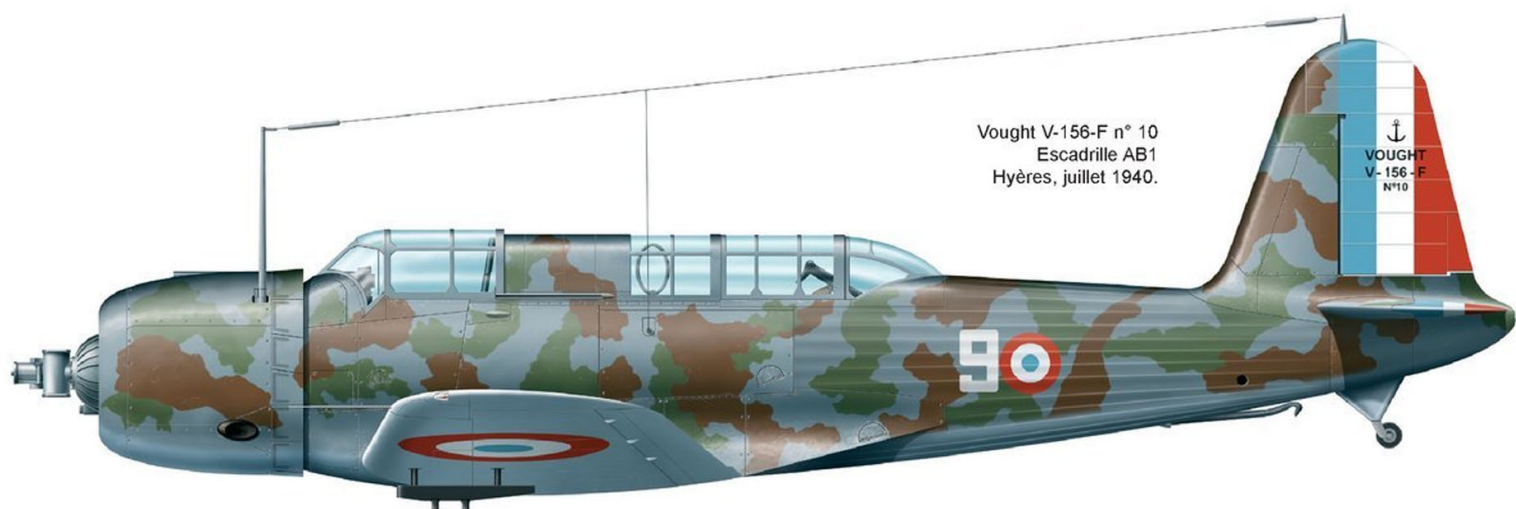
Le 20 mai, accompagnés par les trois derniers Loire-Nieuport en état des AB2 et AB4, onze V-156-F sont envoyés détruire le pont d'Origny-Sainte-Benoîte (avec deux bombes de 75 kg chacun !). Contrairement à ce qui était prévu, la chasse anglaise n'est pas au rendez-vous, mais les Messerschmitt, si. Cinq Vought sont abattus, faisant cinq tués et trois prisonniers.

Le lendemain, les survivants déménagent pour Mardyck, puis Cherbourg-Querqueville, le 22 mai. Le 1er juin, partant de Tangmere, en Angleterre, six appareils

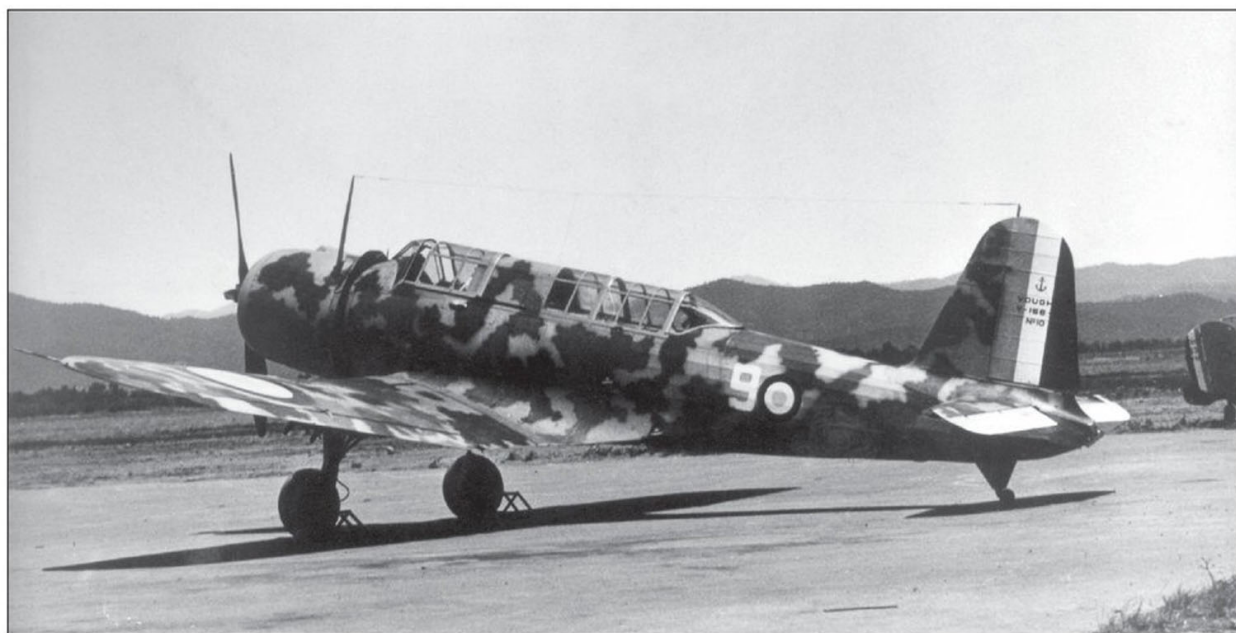


► Des douze V-156-F de l'AB3 endormis dans leur hangar à Alprecht au petit matin du 10 mai 1940, il ne reste plus que des carcasses calcinées. (ECPA-D)





Vought V-156-F n° 10  
Escadrille AB1  
Hyères, juillet 1940.



◀ Très vraisemblablement, le seul V-156-F camouflé fut le n° 10 de l'AB1, que l'on voit ici à Hyères, peu après l'armistice. (Collection L. Morareau)

bombardent des batteries à Furnes avant de regagner Querqueville. Le 9 juin, au cours d'une attaque de colonnes motorisées, un Vought est gravement endommagé par un Bf 109 et doit se poser sur le ventre. Le 10 juin, l'AB1 est repliée à Hourtin. Une partie s'en échappera pour rejoindre Saint-Laurent-de-la-Salanque la veille de l'armistice. Basée à Cherbourg-Querqueville depuis le 23 mai, l'AB3 est repliée sur Hyères puis Cuers, le 4 juin, pour faire face à la probable entrée en guerre de l'Italie. Le 13 juin, une formation en patrouille côtière est attaquée par des Fiat CR.42, qui abattent un V-156-F, tuant ses deux occupants. Le lendemain, le lieutenant de vaisseau Pierret repère un sous-marin italien en surface au large d'Albenga; il pique dessus et l'encadre de ses deux bombes... qui n'explosent pas. Ses sectionnaires n'ont pas le temps d'intervenir avant que le sous-marin n'ait plongé. Le 15 juin, l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu est pris pour cible par la chasse italienne qui y détruit six V-156-F. Dans la nuit du 18 au 19, trois appareils attaquent un pont de chemin de fer sur la côte ligure. C'est la dernière mission de guerre du V-156-F. Trois appareils parviennent à gagner Bône (Algérie) après une escale en Corse, le 25 juin.

## LA FIN

Début juillet, ce qui reste de l'AB1 est réuni à Hyères. Le 1er août, l'escadrille est rebaptisée 1AB, mais pour peu de temps, car le

15 du mois, elle est dissoute et ses avions envoyés au stockage. Le 27 juillet, les derniers survivants de l'AB3 sont rassemblés à Sidi-Ahmed, où les avions sont démontés et stockés. Escadrille sans avion, elle est rebaptisée 3AB, mais est dissoute à son tour, le 30 août.

Des quarante machines prises en compte, seules sept ont survécu à la tourmente. Les quatre stockées à Hyères seront envoyées au pilon quand les Allemands envahiront la zone libre. Quant à celles entreposées à Sidi-Ahmed, elles seront probablement détruites pendant la campagne de Tunisie. ■

L'auteur tient à remercier Lucien Morareau pour son aide précieuse.

▼ Un des survivants de l'AB3 à Sidi-Ahmed, en juillet 1940. (Collection Morareau-Loizeau)

