



## HISTORIQUE DU SBD DAUNTLESS

Le Douglas SBD Dauntless est un appareil biplace de bombardement en piqué embarqué sur les porte avions.

Son origine remonte à 1934 quand la firme Northrop répondit à un appel d'offre de la Navy concernant le développement d'un appareil de bombardement en piqué pour ses porte avions.

Le constructeur proposa le BT 1 et en 1936 la Navy passa une première commande de 54 exemplaires de l'avion, mais il apparut très vite que les essais n'étaient pas concluants.

La firme Northrop fut rachetée par le constructeur Douglas en 1939 et l'appareil fut rebaptisé SBD Dauntless et suite à des changements majeurs, le premier appareil sorti en 1940.

Dès la deuxième version mise en service, le SBD 2 fut intégré au parc volant de la Navy sur les porte avions Entreprise et Lexington.



Sorti ensuite le SBD 3, amélioré au niveau du blindage et comportant enfin des réservoirs auto obturants. C'est cette version de l'avion qui combattrà à Midway et qui coulera les quatre porte avions Japonais, à savoir l'Agaki, le Soryu, le Kaga et l'Hiryu.

Il est à noter que cette version avait été commandé par l'état Français, mais l'armistice empêcha leur livraison. Cependant certains de ces appareils se retrouveront engagés par les forces Françaises à la fin de la guerre contre les poches de l'Atlantique.

La version la plus produite fut le SBD 5, construit à plus de 2400 exemplaires. Cette version était doté d'un moteur plus puissant développant 1200 ch et une augmentation de sa capacité en munitions.

Utilisé tout au long de la guerre du Pacifique, le SBD Dauntless poursuivra sa carrière jusqu'en 1949 pour l'entraînement des équipages.

Le Dauntless était très apprécié des aviateurs de la Navy et ils lui donnèrent comme surnom, en utilisant les initiales SBD, "Slow But Deadly" littéralement "Lent mais Mortel".

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU SBD 5

Equipage : 2

Moteur : Wright R-1820-66 Cyclone en étoile de 9 cylindres et 1200 ch.

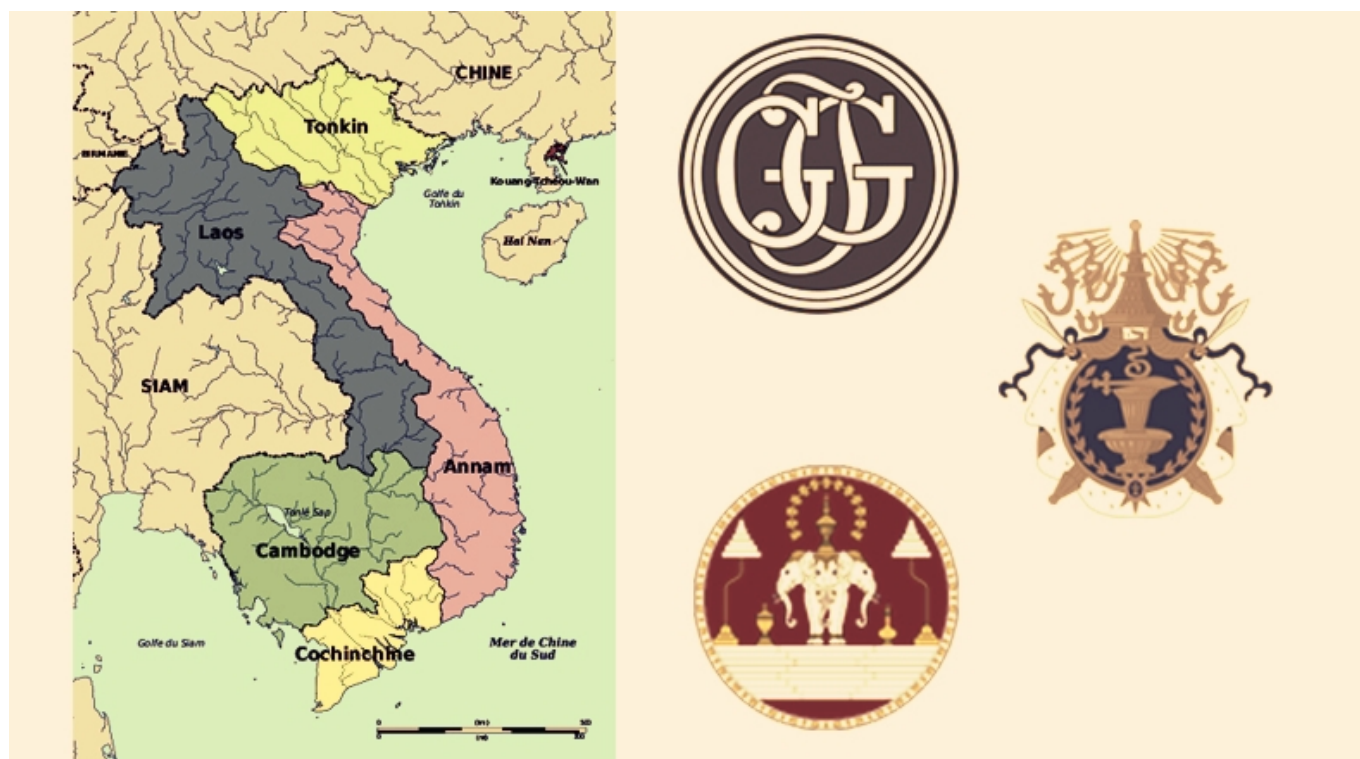
Vitesse maximale : 410 km/h

Plafond : 7800 m

Armement : 2 Browning de 12,7 mm de capot.

2 Browning de 7,62 mm en poste arrière.

1020 kg de bombes en charges externes.



Carte de l'Indochine Française

## RENAISSANCE DE L'AERONAVALE FRANCAISE

Après la fin de la seconde guerre mondiale, la France a besoin de vite retrouver une capacité militaire importante.

D'une part afin d'assurer son rôle auprès de ses alliés mais aussi afin de pouvoir opérer dans de nouvelles zones de conflits se déroulant dans son empire colonial.

La défaite japonaise dans le pacifique laisse l'Indochine Française dans le chaos. Les forces restantes Françaises ne sont pas assez nombreuses ni équipées militairement de manière à faire face à la menace du viet minh, celui-ci regroupant des groupes de diverses appartenances politiques, vise à lutter à l'indépendance et à l'unité du Vietnam. Effectivement le territoire est composé du Tonkin au nord, de l'Annam au centre qui sont sous le régime du protectorat Français, et de la Cochinchine au sud qui est elle une colonie.

Il faut pour l'armée Française rapidement pouvoir projeter des troupes sur place et surtout assurer leur soutien aérien. Après plusieurs études concernant la



construction de porte avions, de transformation de croiseurs du type "Jean Bart" en porte avions ou encore de modernisation du Béarn datant des années 30, il est décidé de se tourner vers l'Angleterre afin de leur louer des bâtiments dont ils n'ont plus l'utilité.

C'est ainsi que le "BITER" et le "COLOSSUS" sont remis à la France dans le cadre d'un prêt bail pour 5 ans. Au bout de la période de prêt, l'état Français se portera acquéreur des bâtiments de manière définitive. Ils sont renommés respectivement le "DIXMUDE" et "L'ARROMANCHE".

Au niveau de l'aviation embarquée, là aussi il faut faire appel aux matériels alliés et donc, dans un premier temps les deux porte avion seront dotés de chasseurs Seafire, chasseur embarqué dérivé du Spitfire et de SBD-5 Dauntless afin d'assurer les opérations de bombardement en piqué, ou à basse altitude ou encore la reconnaissance.

Le DIXMUDE embarque donc le 28 janvier 1947 la flottille 4F dotée de 9 SBD-5 Dauntless en direction de Saïgon. Quant à l'ARROMANCHE celui-ci embarquera la flottille 3F équipée de 10 SBD Dauntless et la flottille 12F équipée de 2 seafire, mais dans un premier temps l'ARROMANCHE sera envoyé sur les côtes de l'Afrique Occidentale Française et ne rejoindra l'Indochine qu'en 1948.

Les deux bâtiments effectueront des tours d'opération en alternance sur le conflit indochinois. Mais très vite il apparaîtra que le DIXMUDE n'est plus adapté à la mission. Effectivement à l'origine, le BITER avait été construit sur les bases d'un cargo d'avant guerre et ne possédait que d'un seul ascenseur sans capacité d'amélioration. Il était de plus d'une extrême lenteur. Il sera alors affecté à partir de septembre 1947 au transport d'avions. Ainsi il reviendra plusieurs fois en Indochine pour soit livrer des avions rejoignant des bases terrestres comme les SBD Dauntless, mais aussi des Bell P-63A Kingcobra. Il effectuera un autre tour d'opération afin de livrer les Hellcat et les Helldiver à l'ARROMANCHE toujours au large de l'Indochine.

Les derniers catapultages et appontages seront effectués sur le bâtiment le 28 novembre 1949 par deux Seafire.

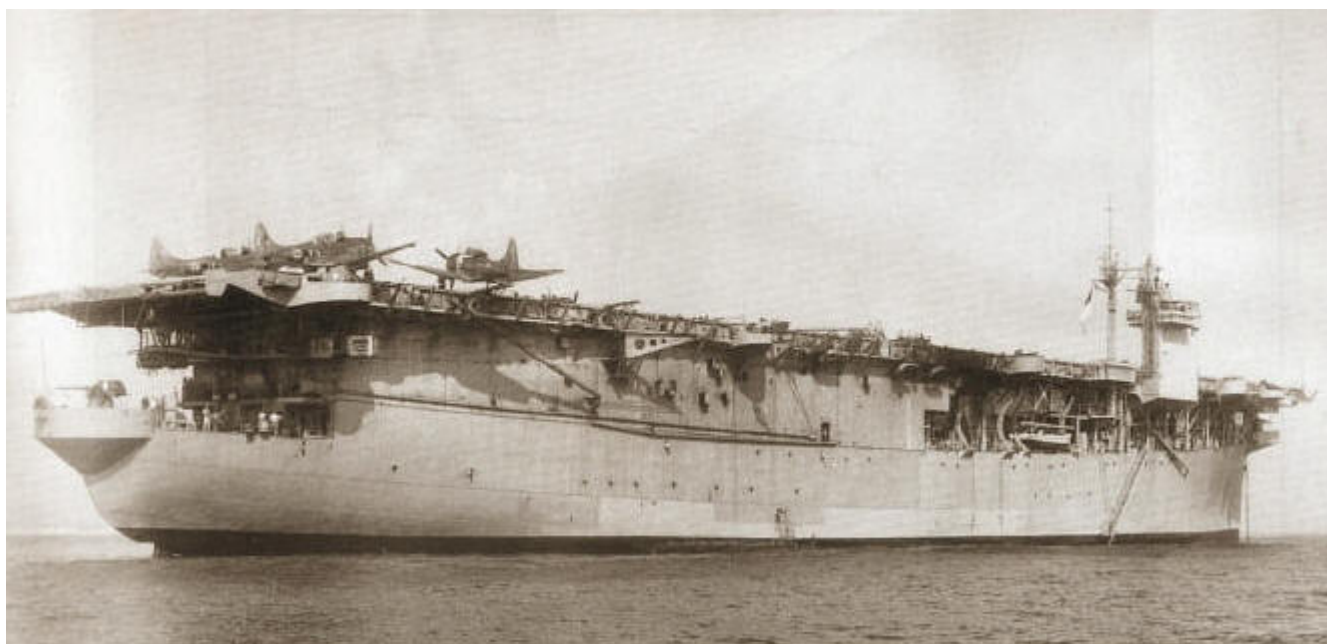
L'ARROMANCHE aura lui une carrière plus importante, puisqu'effectuant de nombreux tours d'opération sur l'Indochine jusqu'à la fin du conflit, ses appareils effectuant notamment des attaques afin d'aider les troupes Française de Diên Biên



Phu. Il sera par la suite modernisé avec la mise en place d'un pont oblique à 4° d'angle et participera à plusieurs opérations de guerre jusqu'au début des années 60 et l'arrivée du FOCH et du CLEMENCEAU.

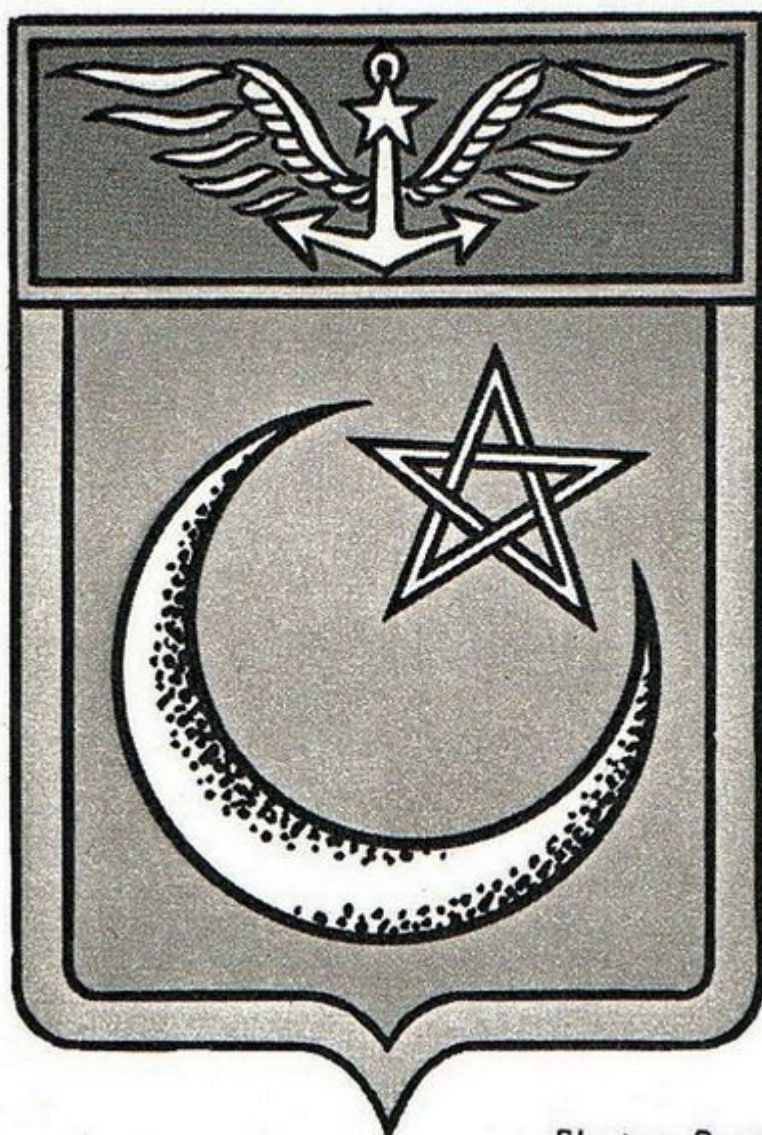


Le Porte Avion ARROMANCHE dans la baie d'Along



Le Porte Avions DIXMUDE avec les SBD Dauntless sur le pont d'envol





*Photos Presse Information*

Insigne de la 3F en Indochine



## ENGAGEMENT DES SBD DAUNTLESS FRANCAIS EN INDOCHINE

Le Porte Avions DIXMUDE atteint SAIGON le 3 mars 1947 avec à son bord la flottille 4F composée de 9 SBD Dauntless. Ces appareils attaquent à partir du 13 mars des objectifs situés sur la côte d'Annam, donc au centre du Vietnam actuel. Puis les appareils sont employés pour des missions d'appui aérien rapproché à partir du golfe du Tonkin. Ces attaques menées en soutien des troupes Françaises situées au nord de l'Indochine Française sont réalisées en utilisant la doctrine du bombardement en piqué et du mitraillage telle que l'emploi du stuka lors de la seconde guerre mondiale. Les opérations sont rendues très compliquées du fait de la végétation luxuriante, et de la faculté du viet minh à se dissimuler.

La 4F participe à l'attaque de la place forte Viet Minh de Tuyen Quang le 02 Avril 1947 lors du lancement de l'opération "Léa" visant à reprendre le terrain aux troupes du général GIAP. Cette opération militaire prendra son véritable essor à partir de septembre 1947. Cette opération devant initialement être menée par 50 000 hommes des trois armes, a vu ses effectifs ramenés à 32 000 hommes du fait des troubles se déroulant à Madagascar.





Pour la flottille 4F le premier engagement sera court, puisque le DIXMUDE, suite à un problème de catapulte est obligé de rentrer en France métropolitaine dès la fin avril 47.

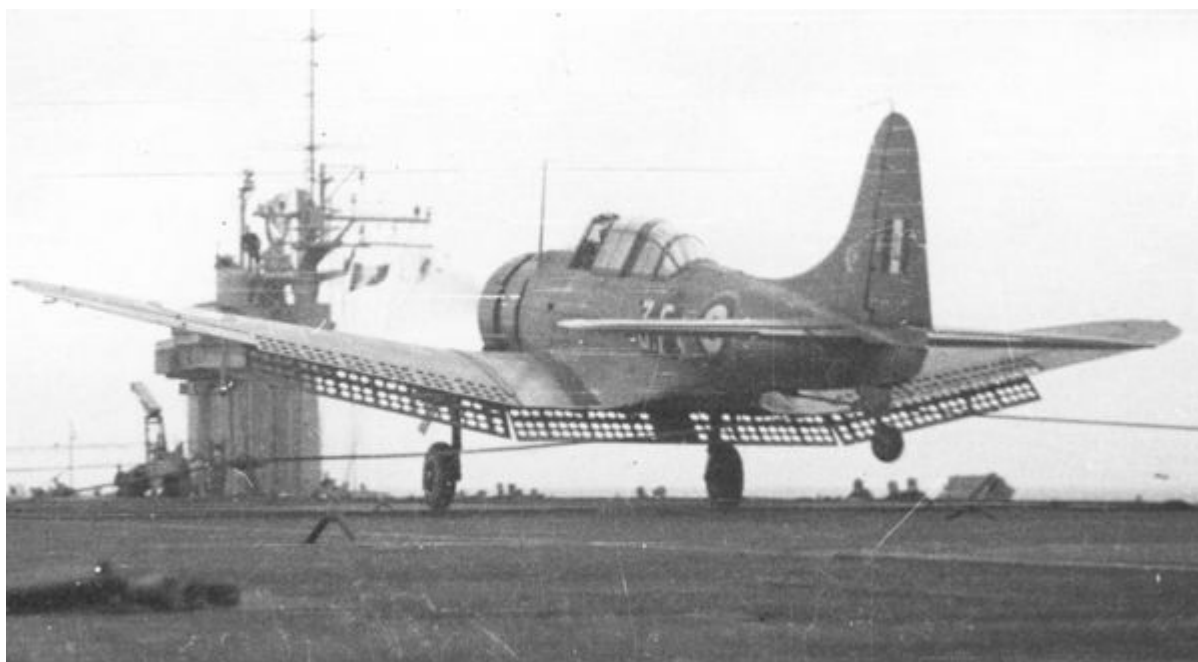
Le DIXMUDE est alors relégué au simple rôle de transport d'avion. Il se révèle effectivement trop lent et surtout il n'est doté que d'un seul ascenseur, cela ralentissant énormément le lancement d'opérations aériennes. Le bâtiment repart cependant en septembre 1947 avec à son bord ses SBD Dauntless, mais aussi 12 spitfire et plus amusant 12 Junker 52 "tante Ju". Les avions sont débarqués à Saïgon et vont opérer depuis la terre ferme.

Les Dauntless opèrent alors depuis Saïgon, mais aussi Hanoï et Haïphong, et participent pleinement à l'opération "Léa", ainsi qu'à l'opération "Catherine". Au cours de ces opérations, la flottille 4F participera à 200 missions de guerre et larguera 75 tonnes de bombes. La Flottille participera ensuite à des combats au dessus de la Cochinchine, soit au sud de la péninsule. Les Dauntless bombarderont la plaine des joncs ainsi que la péninsule de Camau.

Le DIXMUDE avec sa flottille 4 F regagne Toulon en mai 1948. La 4 F ne sera plus déployée avec ses SBD Dauntless mais avec des Helldiver.

La 3 F participera aux mêmes engagements à partir du porte avions ARROMANCHES à partir de l'automne 1948. Il est à noter que selon plusieurs sources la 3 F a également opéré à partir du DIXMUDE, cela étant possible puisque les portes avions servaient essentiellement à transporter des avions sur place et les flottilles 4 F et 3 F ne représentant qu'une vingtaine d'avions pouvaient très bien opérer d'un seul porte avions resté au large de l'Indochine, l'autre bâtiment effectuant un voyage en métropole afin de ramener de nouveaux appareils plus performant au fur et à mesure des livraisons américaines. Ainsi la 3 F sera également rééquipée de curtiss Helldiver début 1949.

Il est à noter qu'aucun appareil n'a été abattu pendant cette période. Il est vrai que l'aviation Viet Minh était inexistante et sa défense contre avion non développée à cette période du conflit. Cependant les Dauntless étaient déjà de vieux avions qui nécessitaient énormément de maintenance.



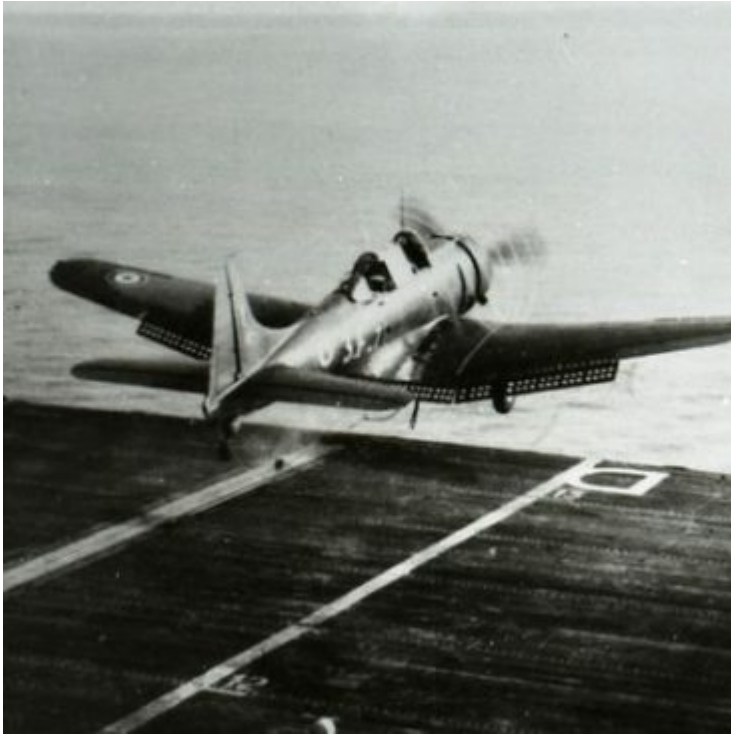




























## LA MAQUETTE

Pour illustrer la participation des SBD Dauntless en Indochine, mon choix s'est porté sur un kit Hasegawa au 1/72 avec deux décorations possibles. Une de la flottille 4F et une de la flottille 3F. Ce n'est pas un kit récent, il date de l'an 2000, donc 25 ans,



mais on peut faire confiance à Hasegawa pour la justesse de son kit et la qualité de montage à laquelle cette marque nous a habitué.

Pour quand même améliorer un peu ce kit j'ai fait l'acquisition de quelques ad-on. Un kit photodécoupe de détaillage Eduard pour le cockpit, car d'origine il est désespérément vide, à par des sièges, un tableau de bord avec décalcomanies et un manche à balai. Souhaitant également monter l'avion avec les freins de piqué ouvert j'ai opté pour un kit photodécoupe de chez Airwaves, qui en plus des fameux freins de piqué propose les antennes situées sous les ailes et les trappes du train principal. Enfin un kit Eduard pour le masquage de la verrière.

Alors c'est parti pour le montage.



Boîte Hasegawa du SBD Dauntless version aéronavale Française





## COCKPIT

La construction du kit commence naturellement par le cockpit de l'appareil.

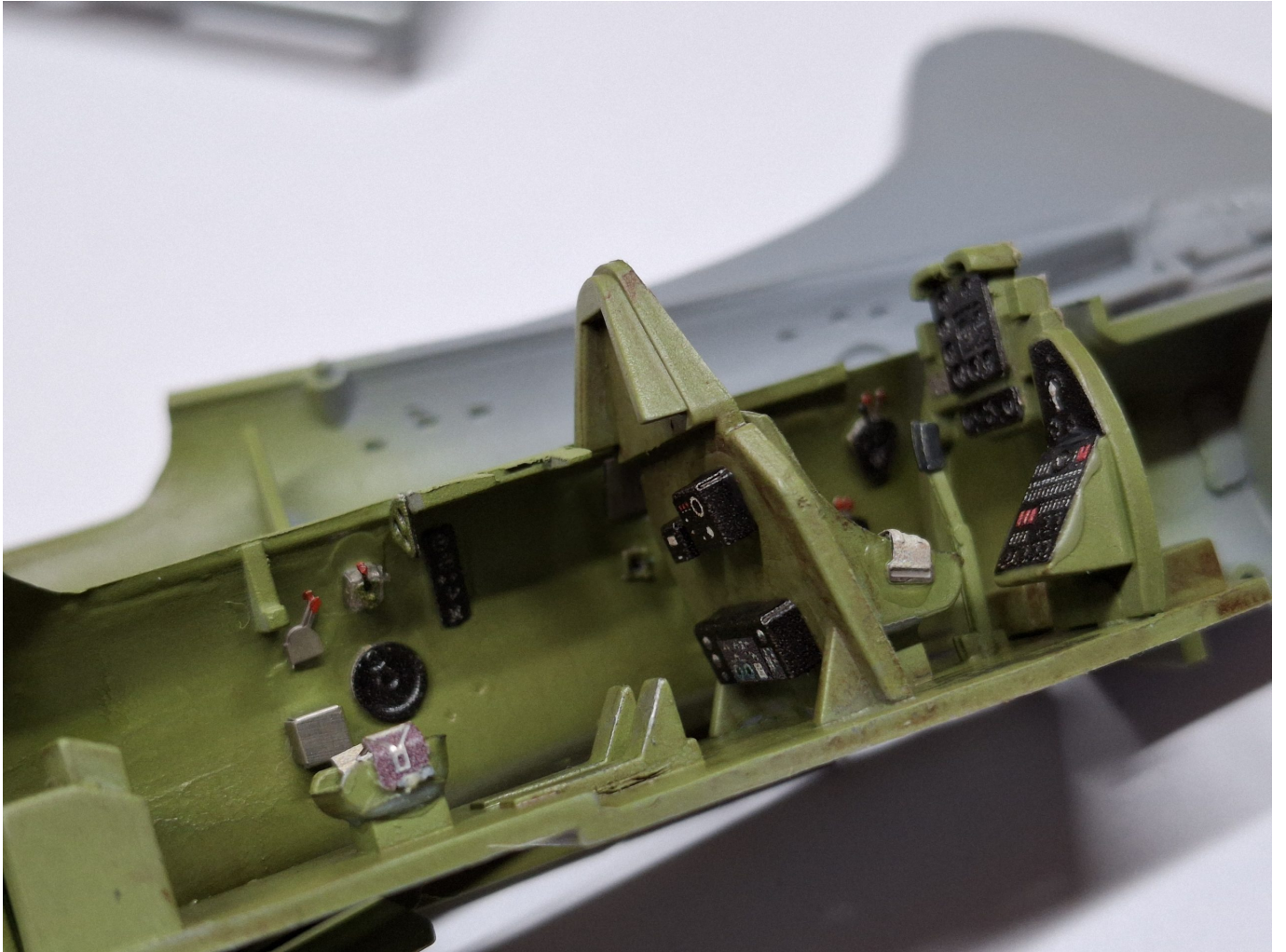
Le montage est assez simple. C'est l'avantage des kits HASEGAWA. Pas de mauvaises surprises et un assemblage précis et bien pensé. Cette marque me fait souvent penser à TAMIYA. Peut être la précision japonaise et un savoir faire qui leur est propre.

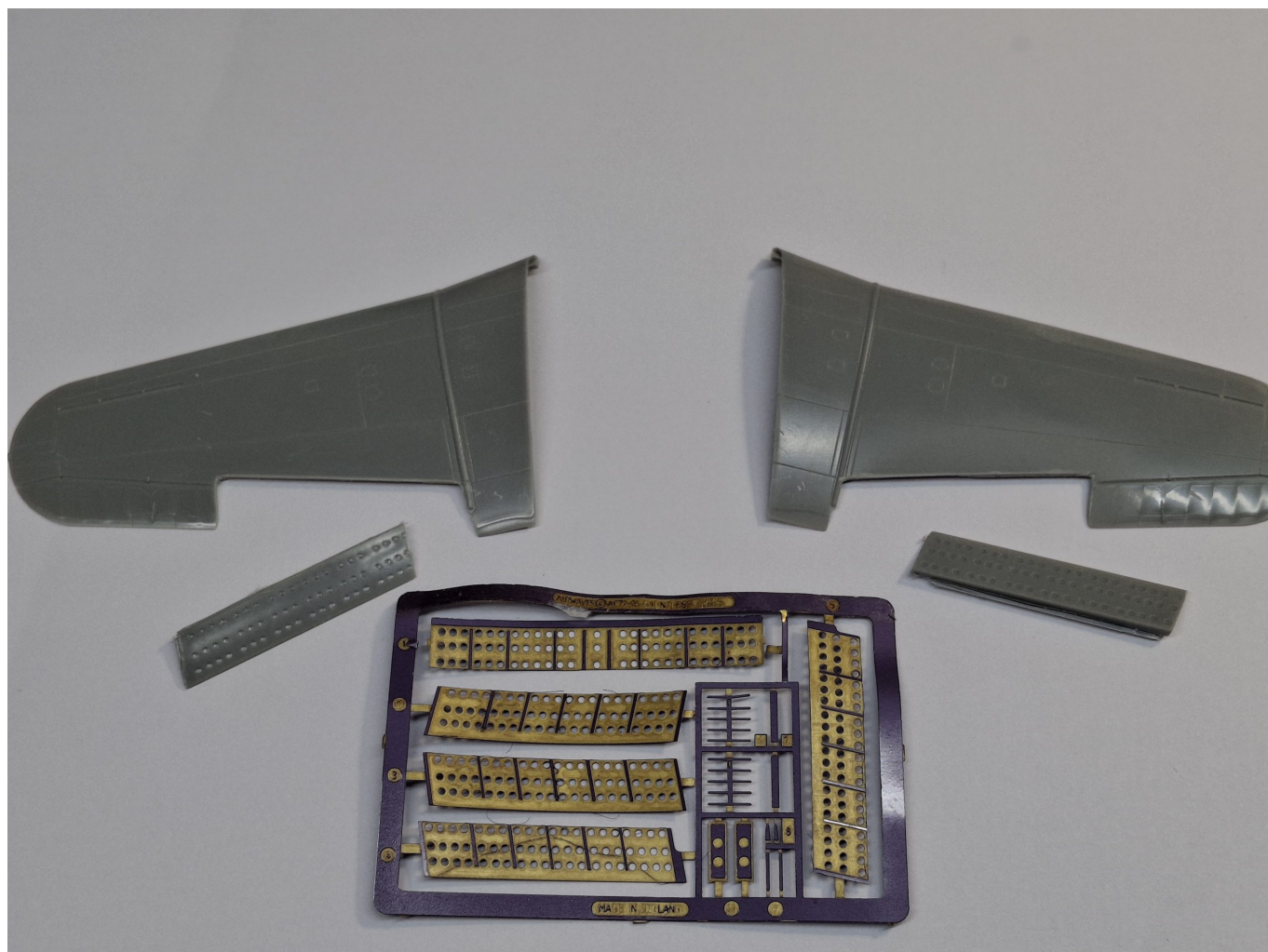
Donc après l'assemblage des pièces, c'est la mise en peinture avec le vert standard de l'US Navy pendant la seconde guerre mondiale. Je rajoute juste une pointe de jaune pour l'éclaircir un peu car nous sommes au 1/72. Puis viens la pose de la photo-découpe peinte de chez Eduard. Là aussi on retrouve tout le savoir faire de Eduard en photo-découpe, les pièces s'ajustent au millimètre sans mauvaises surprises. Enfin après le vernis semi brillant, vient le lavis couleur terre de sienne. Le cockpit terminé et inséré dans le kit, il est temps de passer à la suite.











## MODIFICATIONS APPORTEES AU KIT DE BASE

Comme cité supra, j'ai décidé de faire quelques modifications au kit de base afin d'en affiner la justesse.

Dans un premier temps on va se concentrer sur les freins de piqués. Effectivement ceux proposés en plastique sont beaucoup trop grossiers et de plus il est impossible de les percer car je me suis rendu compte que les trous ne correspondaient pas entre l'intrado et l'extrado. Donc c'est pourquoi j'ai fait l'acquisition du kit en photo-découpe cité dans la description générale du kit.

Rien d'insurmontable, il faut juste bien faire attention avec la découpe des freins de piqués solidaires des ailes se trouvant dans le kit.

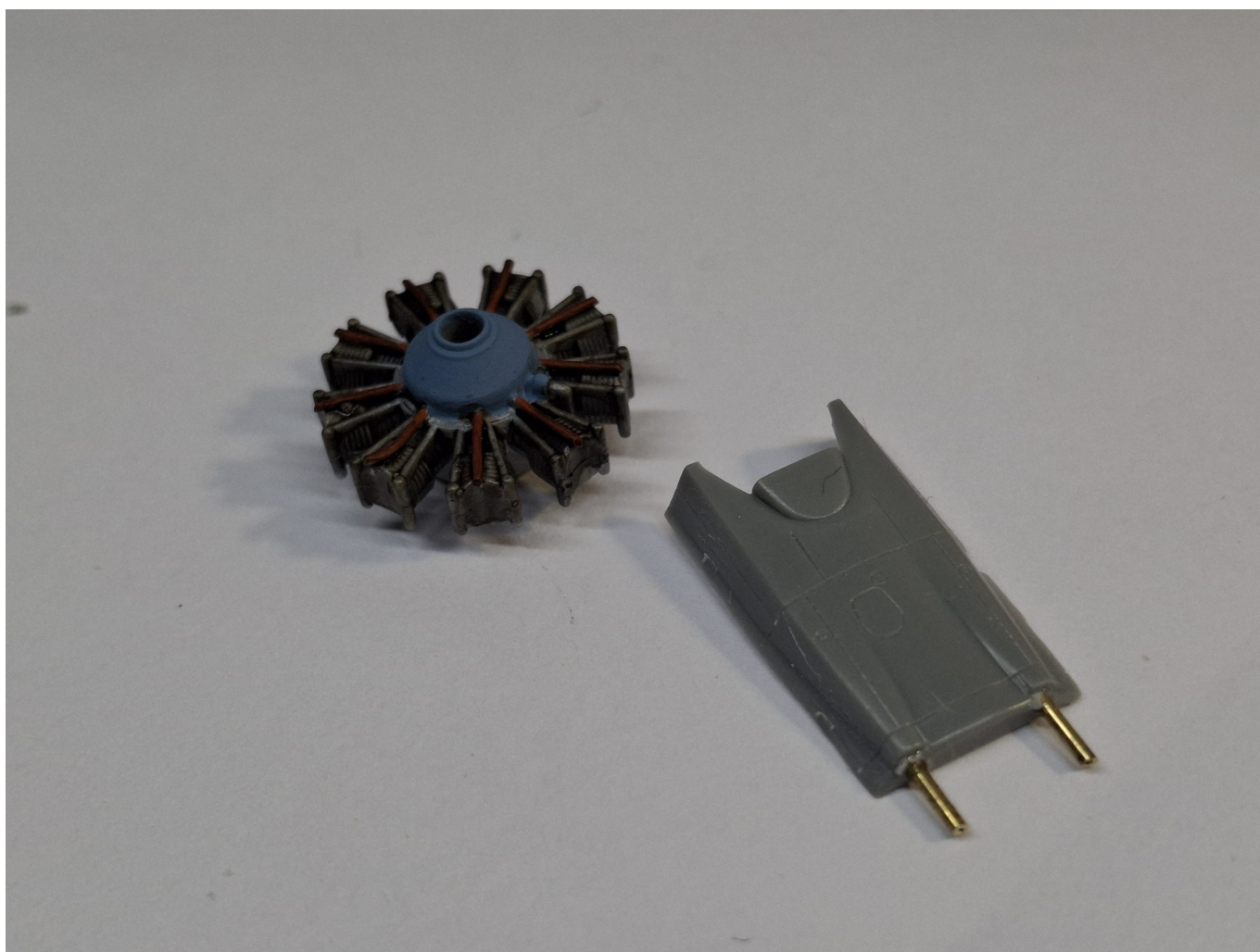


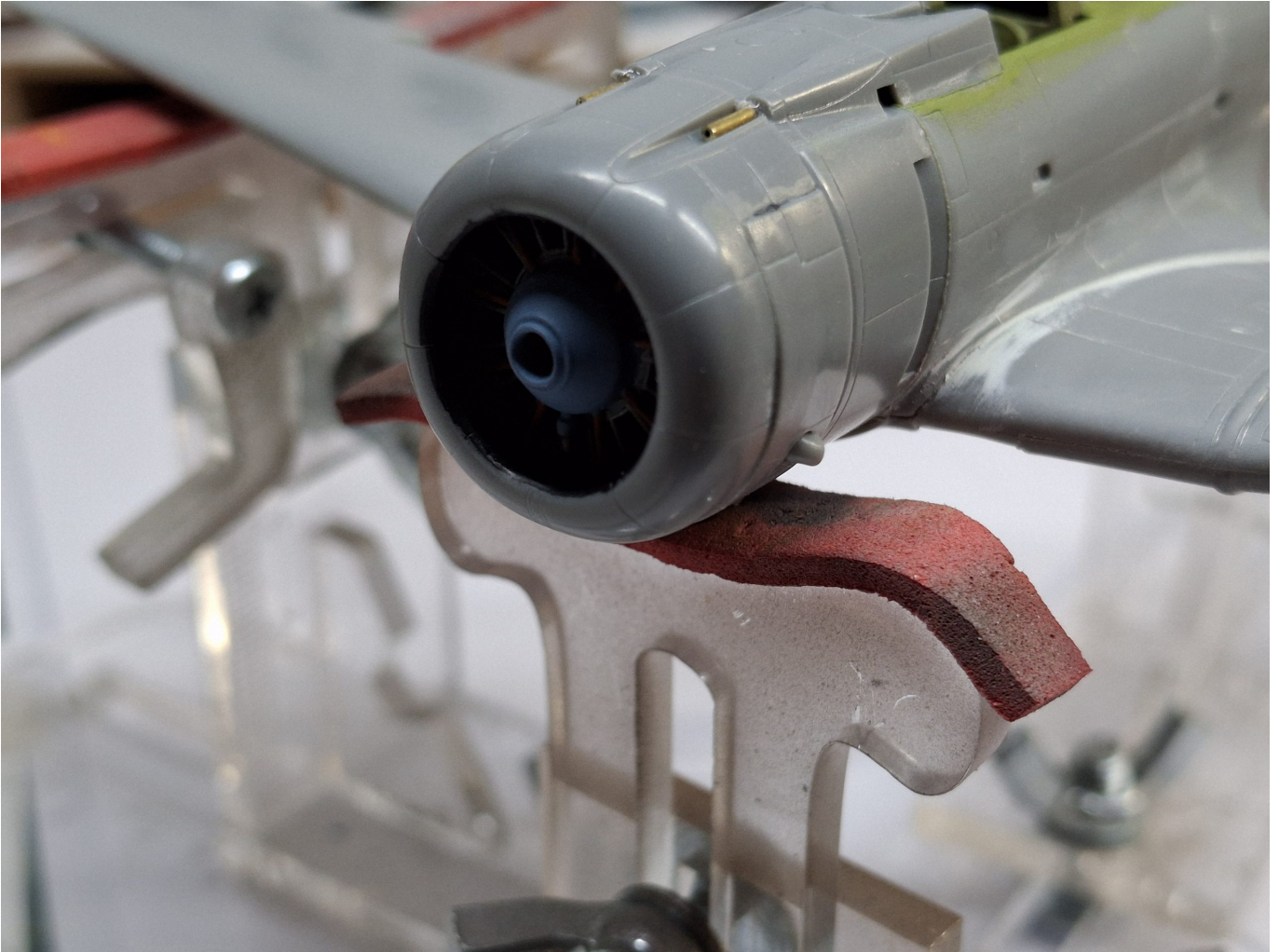


Puis pour le moment je ne fixe que le frein de piqué se trouvant sous le fuselage de l'avion. Les autres seront fixés à la toute fin du montage. Il ne faut pas perdre de vue que ce sont des pièces extrêmement fragiles et il serait difficile de manipuler l'avion lors de la phase de peinture avec ces pièces en photo-découpe déjà posées.

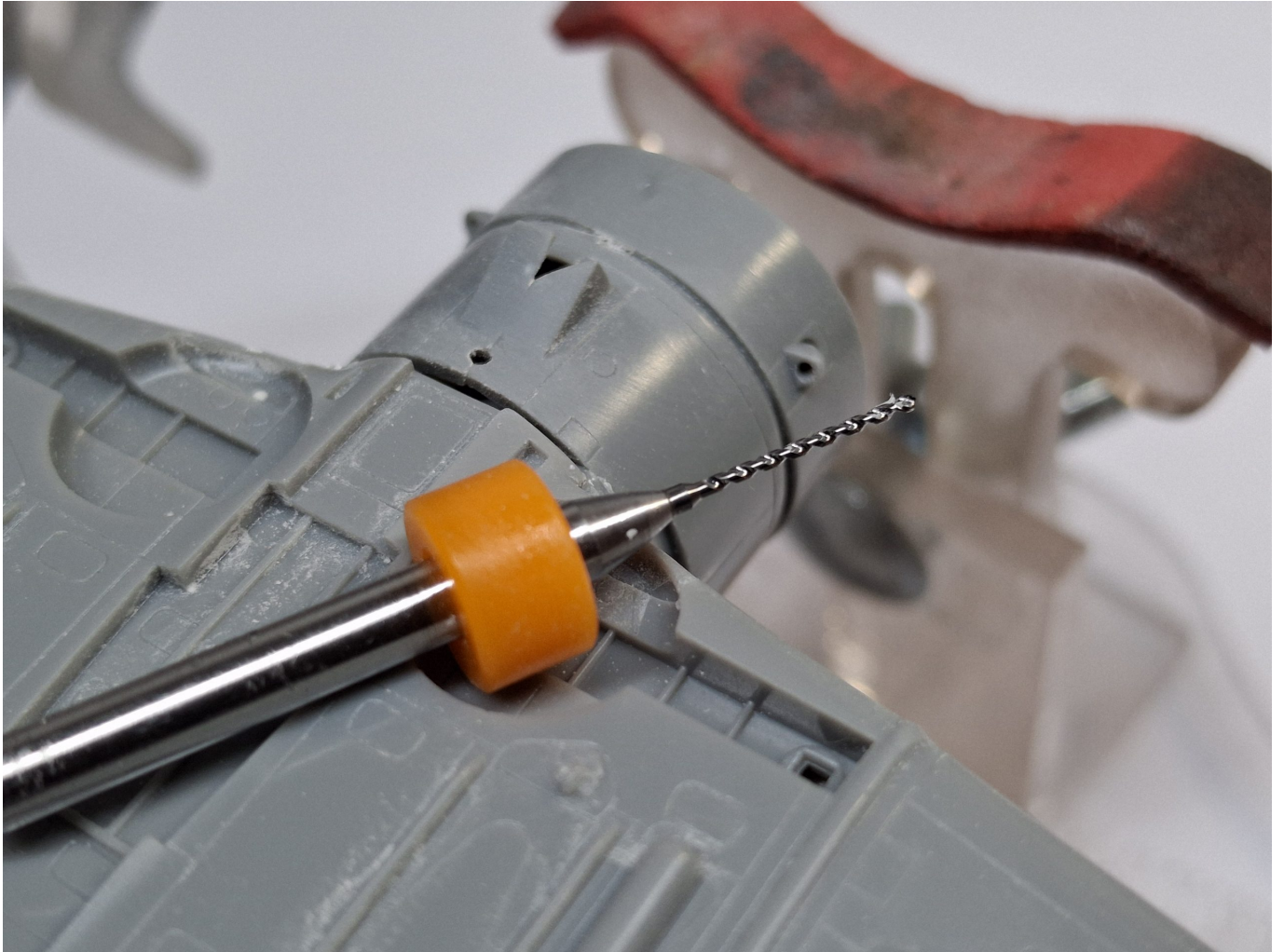
Autre changement, les deux petits bouts de plastique devant figurer les mitrailleuses de capot sont purement et simplement supprimées. A la place, après avoir percé légèrement le capot à l'aide d'un foret de 0.3 mm j'y ai inséré deux petits tubes de laiton qui feront beaucoup plus réaliste à mon sens.

Le moteur est monté sans grosse modification à part l'ajout de quelques câbles. Enfin toujours à l'aide d'un petit foret, les échappements sont percés, là aussi afin de rendre le modèle plus réaliste.











## APPRET ET MISE EN PEINTURE

Après un ponçage délicat sur les différents joints et un petit masticage au niveau des raccords Karmann, il est temps de passer l'apprêt. Pour ma part j'utilise essentiellement le AK Microfiller. En noir ou en gris. Ici se sera en gris pour deux raisons. La première est de ne pas trop assombrir totalement le modèle, la deuxième c'est justement de pouvoir réaliser un pré-ombrage plus précis au niveau des lignes de structure de l'appareil.

Concernant la peinture elle est réalisée avec des produits MRP, que je trouve très agréables à utiliser et permettant la dépose de couches fines laissant visible les détails de gravure.





Le dessous de l'avion est donc peint en blanc et le dessus en bleu gris océan. Il existait plusieurs schémas de camouflage concernant les Dauntless Français. Certains avaient un ajout de dark blue sur les ailes et le dessus du fuselage, comme sur le box art. Mais certains étaient entièrement gris bleu et enfin d'autres étaient même vert olive car ayant servi pour des combats au dessus de la France à la fin du conflit.









## **POSE DES DECALCOMANIES ET FINITIONS DU MODELE**





























## CONCLUSION

Le montage de ce modèle m'aura pris environ deux mois de travail.

Pas de grosse difficultés à part la mise en place des freins de piqué en photo



découpe, puisqu' après le découpage des ailes il n'y a aucun support pour les fixer correctement.

Merci de m'avoir lu et d'avoir laisser un commentaire, c'est toujours encourageant pour un non expert comme moi.

Merci à Didier LEFEBVRE d'avoir mis ce site en place permettant le partage.

Et merci à mon épouse pour sa patience.