



INTRODUCTION

Ayant reçu sa certification d'entraînement avancé de la Navy à l'âge de 19 ans sur ce type d'appareil, quand on lui demandait quel était son avion préféré, le célèbre Neil Armstrong, premier homme à avoir posé le pied sur la lune, répondait immédiatement et assurément : Le « Bearcat ».

Plutôt méconnu, le Grumman F8F Bearcat est pourtant considéré comme l'un des meilleurs (si ce n'est le meilleur) chasseurs à moteur à piston jamais construits. Ses performances étaient telles qu'il surclassait les premiers avions à réaction.



Il utilisait le même moteur que le F6F-5 mais dans une cellule beaucoup plus légère, ce qui se traduisait par une vitesse de pointe plus élevée et surtout un taux de montée incroyable, bien meilleur que tous les chasseurs embarqués précédents des États-Unis, comme le F4F et le F6F, ou même le F-4U Corsair.

Un exemplaire de série non modifié a battu le record de vitesse ascensionnelle en 1946, en montant à l'altitude de 3 048 mètres en 94 secondes en partant de l'altitude de 35 mètres. Le Bearcat a détenu ce record pendant 10 ans avant de se faire battre par un chasseur à réaction, qui n'aurait pas pu de toute façon le concurrencer sur la distance de décollage.

S'il n'est jamais allé au combat côté américain, le F8F devient l'avion standard de l'Armée de l'air française durant la seconde partie de la guerre d'Indochine.





L'histoire de cet appareil et de son épopee en Indochine est l'occasion pour moi de monter la boîte de chez Hobby Boss au 1/48 laquelle propose la livrée d'un appareil ayant servi sur ce théâtre d'opération, en l'occurrence le "F" q'on peut apercevoir en second plan sur la photographie précédente.

J'ai par ailleurs investi dans la planche FE301 de chez Eduard.



HISTOIRE

Conception et développement

L'objectif de créer un avion dont le principal rôle est l'interception tout en étant capable d'opérer à partir de plus petits porte-avions (à l'inverse du très efficace mais imposant Grumman F6F Hellcat) va donner naissance au Grumman F8F Bearcat, affectueusement appelé Bear (Ours).

Les concepteurs, qui se basent sur l'évaluation d'un Focke-Wulf Fw 190 capturé en Angleterre en 1943, s'attachent à dessiner le chasseur le plus compact et léger possible tout en utilisant le moteur Pratt & Whitney R-2800, équipant déjà le Hellcat. Comparé à ce dernier, le Bearcat est ainsi 20 % plus léger, « grimpe » 30 % plus vite et est plus rapide de 80 km/h.

Son énorme hélice quadri-pales nécessite un train d'atterrissage surélevé qui lui donne une allure facilement identifiable et pour la première fois sur un chasseur de l'aéronavale, une verrière en forme de "goutte d'eau" offre au pilote une vision à



360°, comme les chasseurs de l'Armée de l'Air Republic P-47 Thunderbolt ou North American P-51 Mustang à partir des versions "D".



Si la firme Grumman ne copie pas le Fw 190 mais s'inspire de sa « philosophie » de conception, le Bearcat émanant du « Design 58 » doit surclasser des chasseurs japonais extrêmement manœuvrables tels que le A6M-5 « Zero », et protéger la flotte contre des attaques kamikazes.

Malheureusement, en raison de son futur usage intensif sur porte-avions (augmentation du poids à cause du mécanisme d'appontage, de repliage des ailes, du train renforcé, etc.) le prototype se révèle plus lourd que prévu.



Les équipes de conception lancent donc une cure d'amaigrissement, notamment en l'équipant d'extrémités d'ailes détachables ; si l'accélération dépasse 7,5 g, celles-ci cassent net tout en permettant à l'appareil de continuer de voler et d'apponter.

Peu fiable, le système est abandonné, les ailes sont simplement renforcées et l'avion limité pour ne pas dépasser 7,5 g.

Le chef du projet Grumman F8F est le légendaire pilote d'essai Corky Meyer, qui dirigea également les projets F6F Hellcat, F7F Tigercat, F9F Panther, F11F Tiger et XF10F Jaguar.





Service opérationnel

Les premiers prototypes volent le 21 août 1944. Dès les essais initiaux, la machine atteint des pointes maximales de l'ordre de 680 kilomètres à l'heure, avec une vitesse ascensionnelle de plus de 1 460 mètres à la minute.

Ces performances impressionnent la Marine américaine, qui commande 2 023 exemplaires de la première série de production appelée F8F-1 en octobre 1944.

Les premiers sont livrés en février 1945 et la première escadrille est opérationnelle le 21 mai, mais les F8F ne connaissent pas le feu de la Seconde Guerre mondiale.



Après la guerre, le Bearcat devient le principal chasseur de la Navy, équipant 24 *fighter squadrons*. Il est souvent mentionné comme l'un des meilleurs (si ce n'est le meilleur) chasseurs à moteur à piston jamais construits.



Sa capacité aux acrobaties aériennes est confirmée par le choix de la Navy d'équiper ses Blue Angels avec des Bearcats en 1946, qu'ils ont utilisés jusqu'en 1950, date à laquelle l'équipe fut temporairement dissoute à cause de la Guerre de Corée.





Le Grumman F9F Panther et le McDonnell F2H Banshee ont alors largement remplacé le Bearcat au sein de l'US Navy, leurs performances et d'autres avantages éclipsant définitivement les chasseurs à moteurs à pistons.

Guerre d'Indochine

Le Bearcat connaît son baptême du feu durant la guerre d'Indochine.



Par un curieux hasard, dans le seul conflit majeur auquel il participe, il ne se bat pas sous les cocardes de son pays d'origine, mais sous celles de la France ; et alors qu'il a été conçu comme intercepteur, il ne livre aucun combat aérien, mais est employé exclusivement comme chasseur-bombardier et avion de reconnaissance, rôle pourtant considéré comme secondaire lors de son développement.

Les Bearcat sont cédés par les États-Unis à la France dans le cadre de leur aide militaire, afin de remplacer les chasseurs américains Grumman F6F Hellcat reçus en 1950.



Les 44 premiers Bearcat arrivent à Saïgon le 07/02/1951 à bord du porte-avions "Windham Bay".

La deuxième livraison (46 ex.) a lieu le 25/03/1951 par le porte-avions "Sitkoh Bay".



Le tout rejoint le Parc 482 de Bien Hoa pour déstockage.

D'autres livraisons à l'Armée de l'Air sont effectuées en 1952 et 1953 portant le total à 209 exemplaires, il s'agissait de F8F1/F8F1B.

Les appareils étaient soit équipés de mitrailleuses soit de canons, ce qui explique les deux appellations, la version « B » correspondant à la version canon. Ces armes étaient facilement reconnaissables car si les mitrailleuses étaient entièrement noyées dans les ailes, les canons dépassaient du bord d'attaque.



Le principal reproche fait aux Bearcat était leur relative faible autonomie, pour cela les appareils destinés à la France furent modifiés pour que les pylônes d'armement puissent aussi recevoir des réservoirs supplémentaires largables, les versions livrées avaient une désignation US F8-F1D et F8-F1BD.

Le F8F devient l'avion standard de l'Armée de l'air durant la seconde et dernière partie de la guerre, avec 160 machines livrées (sur 197 accordées). Un total de 209 appareils sont perçus et 103 sont perdus au combat et accidentellement.





Cependant aucun avion ne sert dans la Marine nationale, qui demeure fidèle au Grumman F6F Hellcat jusqu'à la fin de la guerre : aux avions qu'elle avait reçus en 1950, elle ajoute en 1951 ceux cédés par l'armée de l'air.



En appui-feu, les mitrailleuses des F8F-1 et les canons des F8F-1B sont largement utilisés avec un réglage de convergence des armes à 600 m voire moins.

En bombardement, des bombes de 50 à 250 kg ainsi que des bidons de napalm peuvent être emportés, plusieurs accidents au sol ayant lieu lors du remplissage des réservoirs de ce dernier produit hautement inflammable.



En mission de reconnaissance, ils sont équipés d'appareils photographiques K-17 et K-22 montés dans un bidon de carburant ventral transformé.

L'armée de l'Air française n'utilise pas le Bearcat après la guerre d'Indochine.

Les derniers groupes de chasse français sont dissous au printemps 1956 et les appareils survivants sont cédés aux forces aériennes du Sud-Viêt Nam, nouvelle nation résultant de la dissolution de l'Indochine française, ainsi qu'à la Force aérienne royale thaïlandaise.



Aucun n'a rejoint la France.



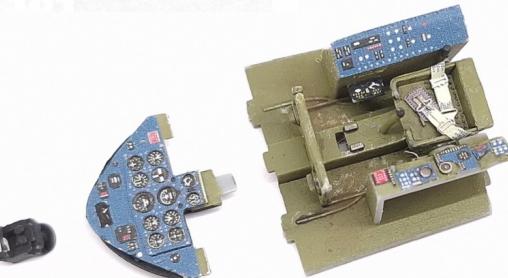
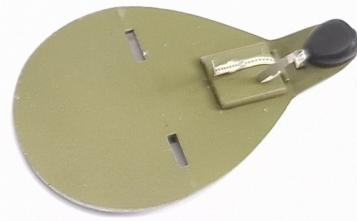
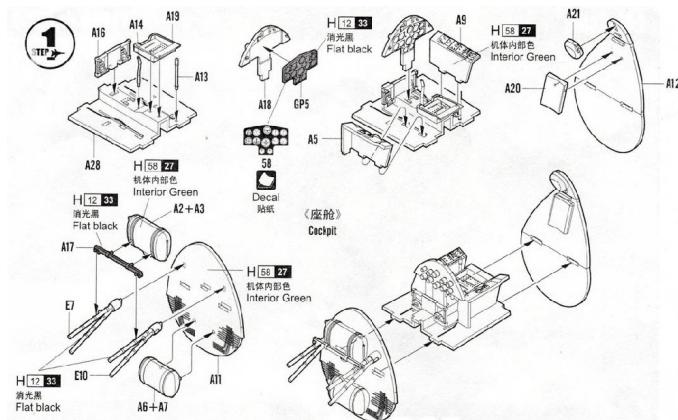
Pour plus ample information sur le sujet, je conseille vivement d'écouter
l'Interview du Colonel Claude Liédet, Pilote de Bearcat en Indochine

<https://www.youtube.com/watch?v=3uDHYUjatgc&t=2369s>

LE MONTAGE

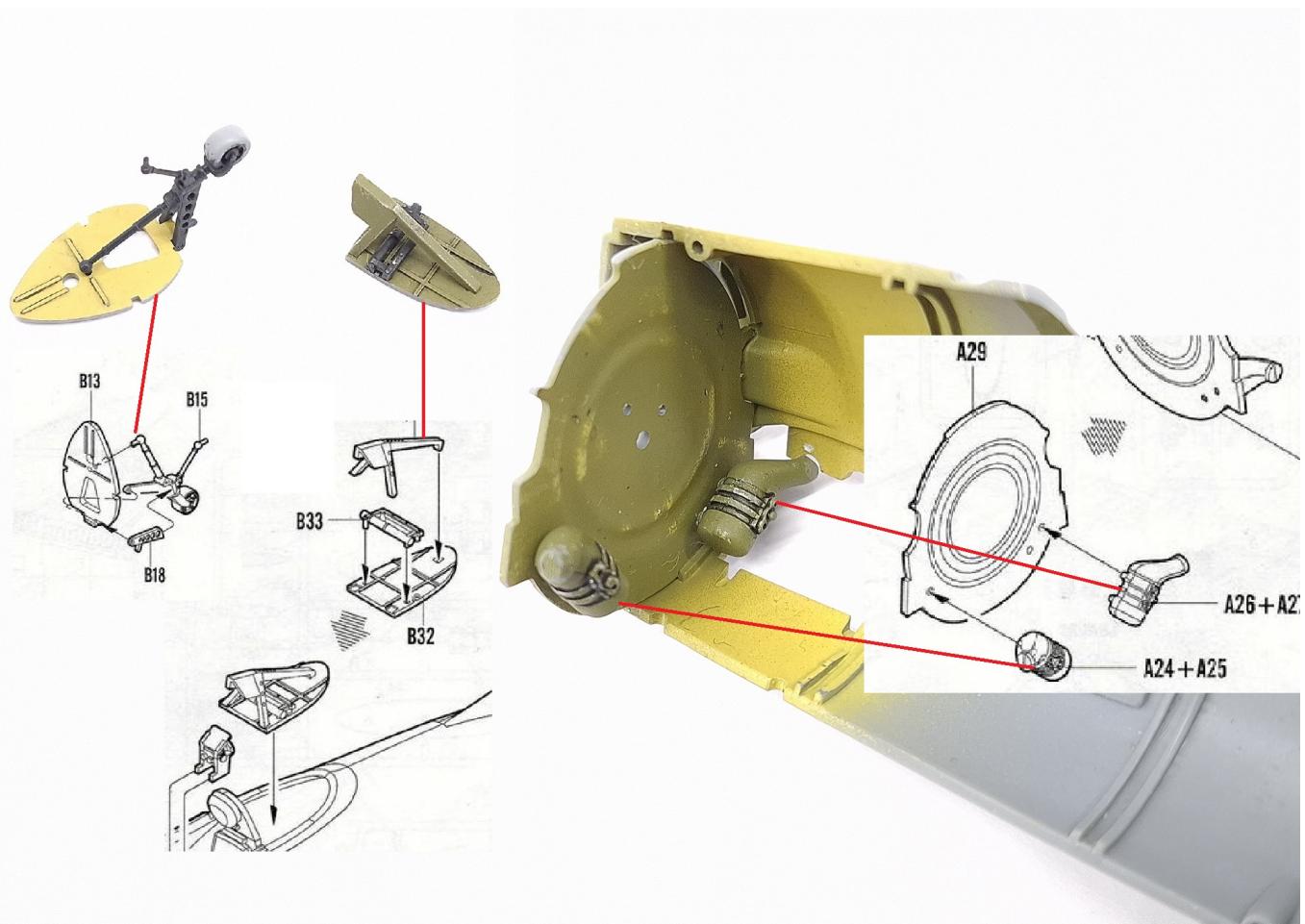
Voici donc le montage en commençant par le cockpit et tout ce qui trouve dans le fuselage.

J'ai utilisé la planche FE301 de chez Eduard



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





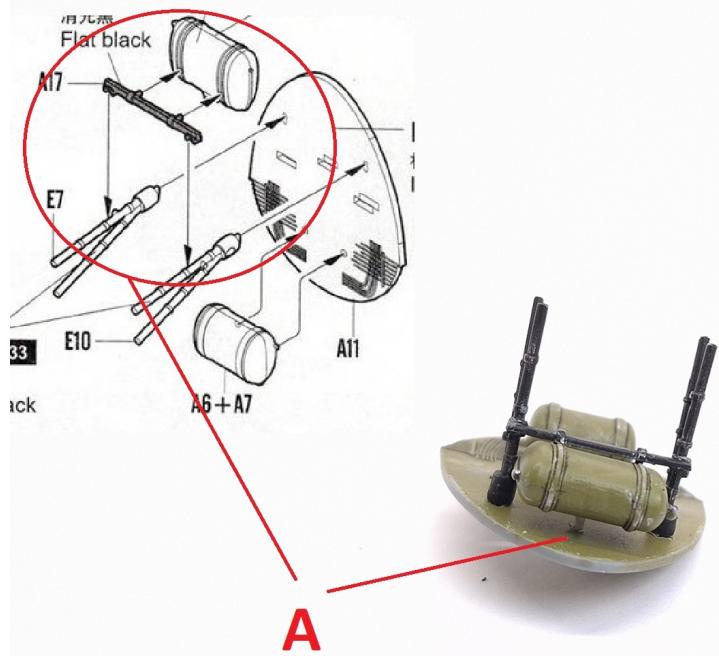
Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



Il faut dès à présent préparer la roulette de queue et le tableau derrière le pilote.

Quelques pièces sont prévues pour l'intérieur entre le moteur et la cloison pare-feu.

En (A), l'ensemble me paraissant fragile et impossible à recoller une fois la maquette terminée, j'ai renforcé le système de fixation lors de la mise en place de la pièce A6A7.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



J'ai ajouté quelques câblages dans le compartiment avant entre la cloison-moteur et la cloison anti-feu.

Quelques montages « à blanc » sont prudents afin de s'assurer que le fuselage se fermera correctement.

La roulette de queue doit être collée à cet instant, mais l'ensemble est très fragile, ce que la suite va nous démontrer.

La mise en croix n'est pas évidente au niveau du raccord Karman et j'ai dû revenir plus d'une fois sur les pièces en les ponçant.

Il est possible de réaliser l'appareil avec les extrémités des ailes pliées, mais je n'ai



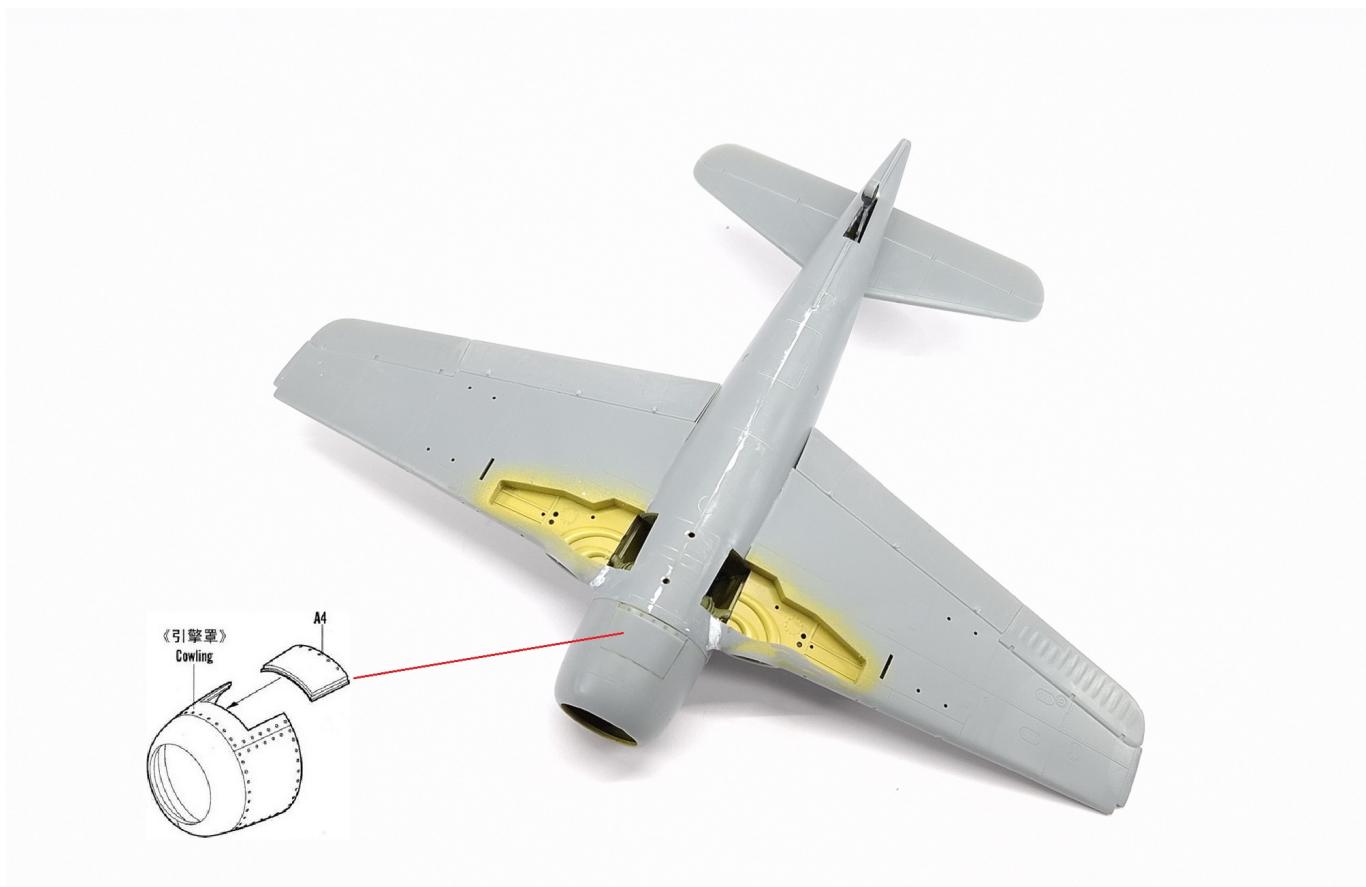
pas souhaité le présenter ainsi.

Un peu de mastic est nécessaire, mais c'est très raisonnable.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



L'intrados nécessite aussi l'utilisation du mastic et j'ai poncé les volets des deux côtés car les représentations d'entoilage sont d'origine vraiment trop prononcées.

Le nez, c'est-à-dire l'ensemble du capot moteur, est juste positionné à blanc pour l'instant.

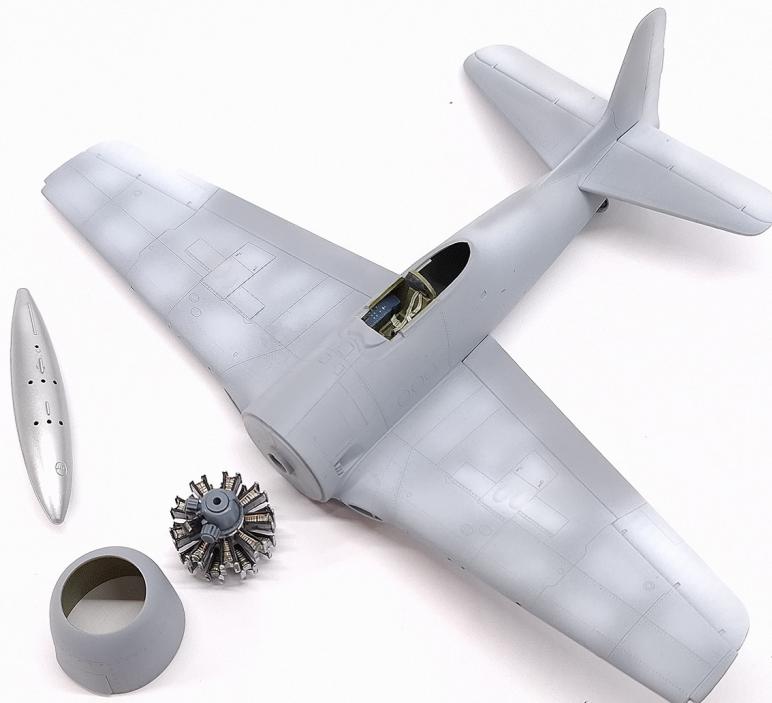
Bien que la notice ne le mentionne pas, il y a 2 pièces A4 dont une avec les volets de refroidissement plus ouverts, et c'est cette dernière que j'ai choisie.

J'ai passé un apprêt gris ainsi qu'un blanc à certains endroits.

Le grand réservoir sous le fuselage a reçu une couche d'alu en vue des futures traces d'usure.



Le moteur en étoile est monté et peint.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



Même opération pour l'intrados, les compartiments du train principal ayant reçu une couche de base en vue également des traces d'usure à cet endroit.

J'ai peint le modèle avec le H-54 « Navy Blue » de chez Mr Hobby, passé une couche de Tamiya X-22 puis mis en place les décalcomanies.

ATTENTION, celles-ci sont très fragiles !

A partir d'une autre planche, j'ai dû refaire les bandes noires à l'emplanture des



ailes.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



Le moteur a été amélioré un peu plus puis mis en place à blanc afin de vérifier son bon positionnement.

Le capot doit pouvoir se mettre en place facilement.

Tout l'appareil est dans la même teinte y compris les compartiments du train principal.

On peut voir que la roulette de queue n'a pas résisté aux manipulations et elle sera



recollée tout à la fin.

J'ai testé les traces d'usure que je trouve trop importante sur le réservoir.

Les trappes vont aussi être reprises avec de la couleur alu, mais sans exagération.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



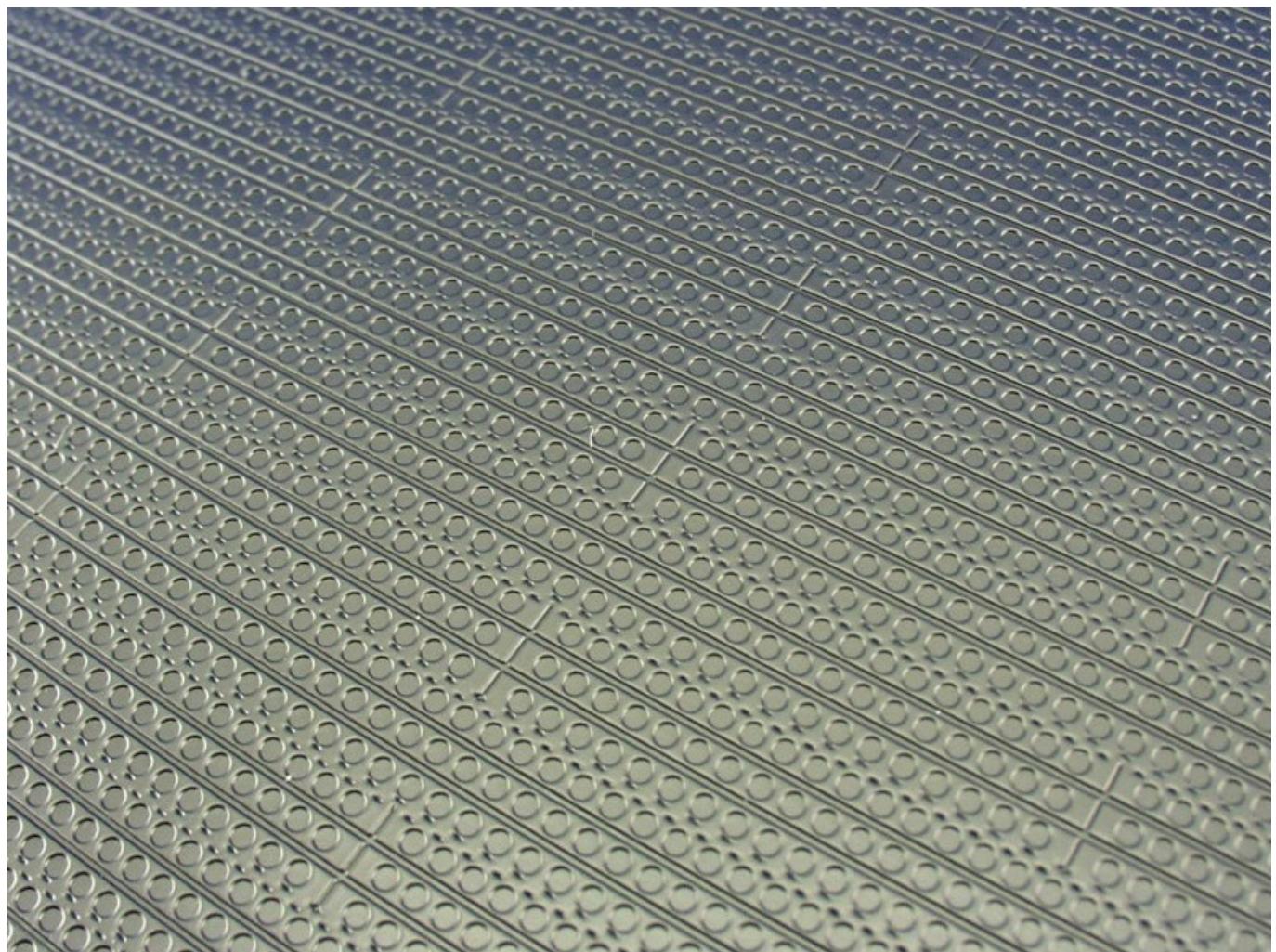
Il s'agit toujours de montage à blanc et on se rend compte des dimensions de l'immense hélice.

La verrière nécessite un traitement particulier car il faut enlever une trace de moulage en plein milieu ; c'est déjà mieux, mais je vais peaufiner cela tranquillement.

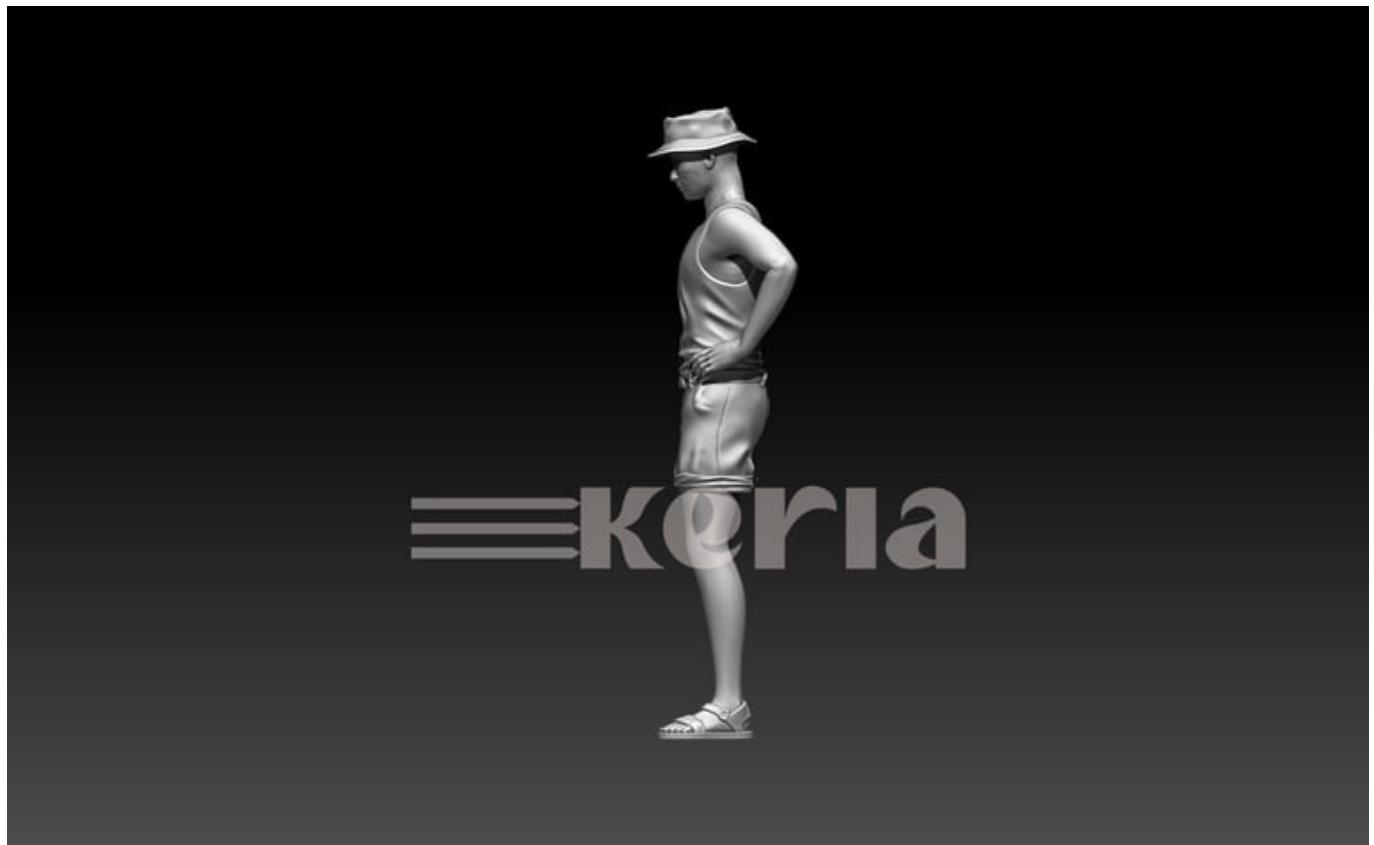


N'ayant pas pu terminer le montage dans les temps, je présente tout de même mon projet.

J'ai d'abord investi dans une plaque base PSP 1/48 de chez EDUARD et je l'ai choisie pour ses dimensions idéales, mais ce n'est certes pas la meilleure sur le marché, loin derrière Laser Model Graver ou MiniArt 49017 Marston Mat Landing Strip.



Article généré sur D2MM, PLASTIKDREAM F8F-1B Bearcat en Indochine



Par ailleurs, au cours de mon passage à Saumur lors du concours international, j'ai fait l'acquisition de figurines originales idéales pour le thème Indochine auprès de Keriaprod.





Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954



La question s'est vite posée sur les couleurs des tenues des pilotes français et en effectuant mes recherches, j'ai découvert le musée militaire du Périgord à Périgueux au sein duquel il y a une partie dédiée à l'Indochine avec un mannequin.

Les éléments sont réunis pour réaliser la vignette.



Grumman F8F-1B Bearcat - GC 1/22 Saintonge - Indochine - Janvier 1954

