

# Curtiss P-36C *Unique*

On savait Stephen Grey épris des chasseurs Grumman... il est moins connu qu'il est tout aussi passionné des chasseurs Curtiss. Ce qui l'a amené à faire restaurer depuis quelques années les plus rares d'entre eux, comme ce P-36C. *Par Xavier Méal*





Stephen Grey  
aux  
commandes  
de l'unique  
Curtiss P-36C  
aujourd'hui en  
état de vol.

**L**e Curtiss P-36 matricule 38-210 fut le tout dernier P-36C construit, pour l'US Army Air Corps. Il fut livré en mai 1939 sur la base de Selfridge, à 50 km au nord de Detroit, dans le Michigan. Cette base accueillait le 1st Pursuit Group, le tout premier groupe de chasse américain, créé par l'Air Service de l'American Expeditionary Force le 1<sup>er</sup> mai 1918. Après s'être illustré en France, le 1st PG fut reconstitué aux États-Unis en tant qu'unité d'élite, à laquelle il incombait souvent de passer au banc d'essai de la réalité opérationnelle les plus récents chasseurs. C'est ainsi que le 1st PG fut l'unité qui fit entrer l'US Army Air Corps dans l'ère des monoplans avec les Seversky P-35 et Curtiss P-36. Il revenait également au 1st PG de présenter les avions américains les plus modernes au grand public lors des nombreuses manifestations aériennes qui avaient lieu un peu partout dans le pays.

**Les P-36C du 27th Pursuit Squadron du 1st Pursuit Group, sur la base de Wright Field, dans l'Ohio, en 1939. Ils sont recouverts des camouflages temporaires qui allaient faire fureur lors des National Air Races de Cleveland.**

**Ci-dessous et à droite, les complexes capotages du train d'atterrissage.**



DR

À peine le 27th Pursuit Squadron du 1st PG eut-il reçu ses P-36C que son commandant, le major Willis R. Taylor, décida d'en engager plusieurs aux fameuses National Air Races qui devaient avoir lieu en septembre à Cleveland. À cette époque, l'USAAC expérimentait divers camouflages temporaires. C'est ainsi que tous les avions du 27th PS furent recouverts de livrées disparates – aucun ne ressemblait à son voisin. Quand les 18 machines se présentèrent en formation serrée au-des-

sus de l'aéroport de Cleveland, une immense clameur s'éleva du public ; Willis Taylor avait réussi son "coup de publicité", qui fut néanmoins éclipsée par de mauvaises nouvelles venues de l'autre côté de l'Atlantique : la veille du début de National Air Races, les troupes allemandes avaient envahi la Pologne.

À son arrivée à Selfridge Field, le P-36C 38-210 reçut sur les flancs les lettres code PA, le numéro individuel 50 et les insignes de l'escadron, ▶  
*(Suite du texte page 46)*



XAVIER MÉAL



XAVIER MÉAL



XAVIER MÉAL



XAVIER MÉAL

Le tableau de bord, comme le reste du poste de pilotage, est en tout point conforme à celui d'origine.



Poignée d'armement d'une des deux mitrailleuses de 7,62 mm installées dans le capot moteur.

Sous le petit panneau marqué "Starter breech", le logement qui recevait la cartouche, qui, une fois percutée, lançait le moteur. La manivelle, à droite, sert à ajuster l'ouverture des volets du capot moteur.





Stephen Grey  
aux  
commandes  
de son Curtiss  
P-36C, non loin  
de Duxford, en  
juillet dernier.

(Suite de la page 42)

de chaque côté de son fuselage. Une bande de fuselage jaune fut ajoutée pour indiquer que l'avion était la monture personnelle du capitain Robert S. Israel, patron du 27th PS. Il fut l'un de ceux présentés à Cleveland, recouvert d'un camouflage temporaire composé de noir, gris moyen, beige, blanc et vert foncé.

De retour de Cleveland, les P-36C furent débarrassés de leurs couleurs exubérantes et ne tardèrent pas à être remplacés par les tout premiers P-38 "Lightning". Le P-36C 38-210 passa alors d'unité en unité, puis atterrit en 1942 à Chanute Field, dans l'Illinois. Il fut alors employé quelques mois à l'entraînement des pilotes au sein du Technical Training Command, avant d'être transféré à Buckley Field, dans le Colorado, où il rejoignit nombre d'autres avions obsolètes au sein de l'école de mécaniciens, afin que les apprentis se fassent la main dessus. Bien des années plus tard, il fut acheté par un instructeur canadien délégué par Pratt & Whitney, qui le céda plus tard à un collectionneur de Floride auquel Stephen Grey et sa Fighter Collection l'achetèrent il y a plus de dix ans.

"J'avais été impressionné par la conception élégante, la fiabilité mécanique et les joyeuses caractéristiques de vol du premier chasseur de marque Curtiss que la Fighter Collection a possédé – un P-40M – et cela a fait de moi un aficionado de la lignée Curtiss, raconte Stephen Grey, fondateur de The Fighter Collection. Ma passion pour ces avions m'a embarqué dans une longue quête, sur toute la planète,

de tout ce qui peut s'y rattacher, manuels techniques, documents de toutes sortes et, bien sûr, avions, pièces détachées et systèmes." C'est ainsi que grâce à The Fighter Collection ont été restaurés depuis le début du siècle un P-40F à moteur "Merlin", un P-40B, un P-40C, un Curtiss "Hawk" 75 et le plus ancien de la lignée, ce P-36C.

L'artisan, au sens littéral, de la restauration du P-36C 38-210 est Matt Nightingale, dont l'atelier California Aerofab est installé non loin de Chino, près de Los Angeles, en Californie. Les travaux débutèrent il y a un peu plus de quatre ans, quand Stephen Grey estima avoir rassemblé suffisamment de pièces d'origine pour que le projet soit viable.

Lorsqu'il avait restauré le "Hawk" 75, Matt Nightingale avait obtenu l'autorisation du National Museum of the US Air Force d'examiner jusque dans ses moindres détails le P-36A matricule 38-001 exposé à Dayton, dans l'Ohio. "Avoir pu ouvrir toutes les trappes, mesurer et photographier tout ce que je voulais, m'a permis de restaurer le "Hawk" 75 en perdant le moins de temps possible", explique le mécanicien restaurateur. En effet, le "Hawk" 75 ne diffère que peu du P-36. "Avec Stephen, nous ne cessons de nous lamenter sur le fait qu'il n'y avait plus aucun P-36 en état de vol. Il y a cinq ans environ, nous avons commencé à en parler. Je lui ai dit que cela faisait des années que je récoltais dès que j'en avais l'occasion tout ce que je pouvais trouver qui était lié à la série des "Hawk", et que j'avais des pièces de P-36. Ça tombait bien... quelques mois plus

tard, le projet du P-36C 38-210 est arrivé dans mon atelier."

Et, le 26 avril dernier, Steve Hinton procéda au premier vol après restauration à Chino. La dernière fois qu'un P-36 s'était envolé remontait au 11 juin 1959, quand l'exemplaire du National Museum of the US Air Force avait été convoyé en vol jusqu'à Dayton. Selon Steve Hinton, "le P-36C est tout simplement une version différente du "Hawk" 75, qui est lui-même une version à moteur en étoile du P-40B/C, lui-même une version à fuselage plus large et moins puissante des P-40E/F/L/M/N. J'ai de nombreuses heures de vol aux commandes de ces types de machines, la première que j'ai pilotée étant le P-40E de Tom Camp en 1974.

Les Curtiss "Hawk" sont tous assez similaires, mais ils ont chacun leurs petites particularités une fois en l'air. Le P-36C a des ailerons fabuleux – très légers, et ils lui donnent un bon taux de roulis. Le moteur tourne de façon moelleuse et est assez puissant. On sent les "Hawk" 75 et P-36C considérablement plus puissants que le P-40, mais ils ne sont pas aussi rapides. À consommation égale en vol – 50 gallons (190 l) par heure – le P-40N est plus rapide de 25 mph (40 km/h) que le P-36C. Je pense que la traînée induite par les capots moteurs et leur système de refroidissement est supérieure sur les "Hawk" à celle des avions à moteurs en étoiles qui sont venus ensuite. Quoi qu'il en soit, mettez les gaz en avant sur le P-36C et il lâchera sans problème un P-40N – ou tout autre P-40 à moteur en V – dans une configuration de manœuvres à basse altitude, dans les boucles et dans la restitution d'énergie. Bien qu'il ne soit pas rapide, le P-36 est, par ailleurs, un avion très respectable." ■

XAVIER MÉAL

L'emblème du 27th Pursuit Squadron.



XAVIER MÉAL

Steve Hinton fait décoller le P-36C de The Fighter Collection lors du spectacle aérien Flying Legends, à Duxford, en juillet dernier.

