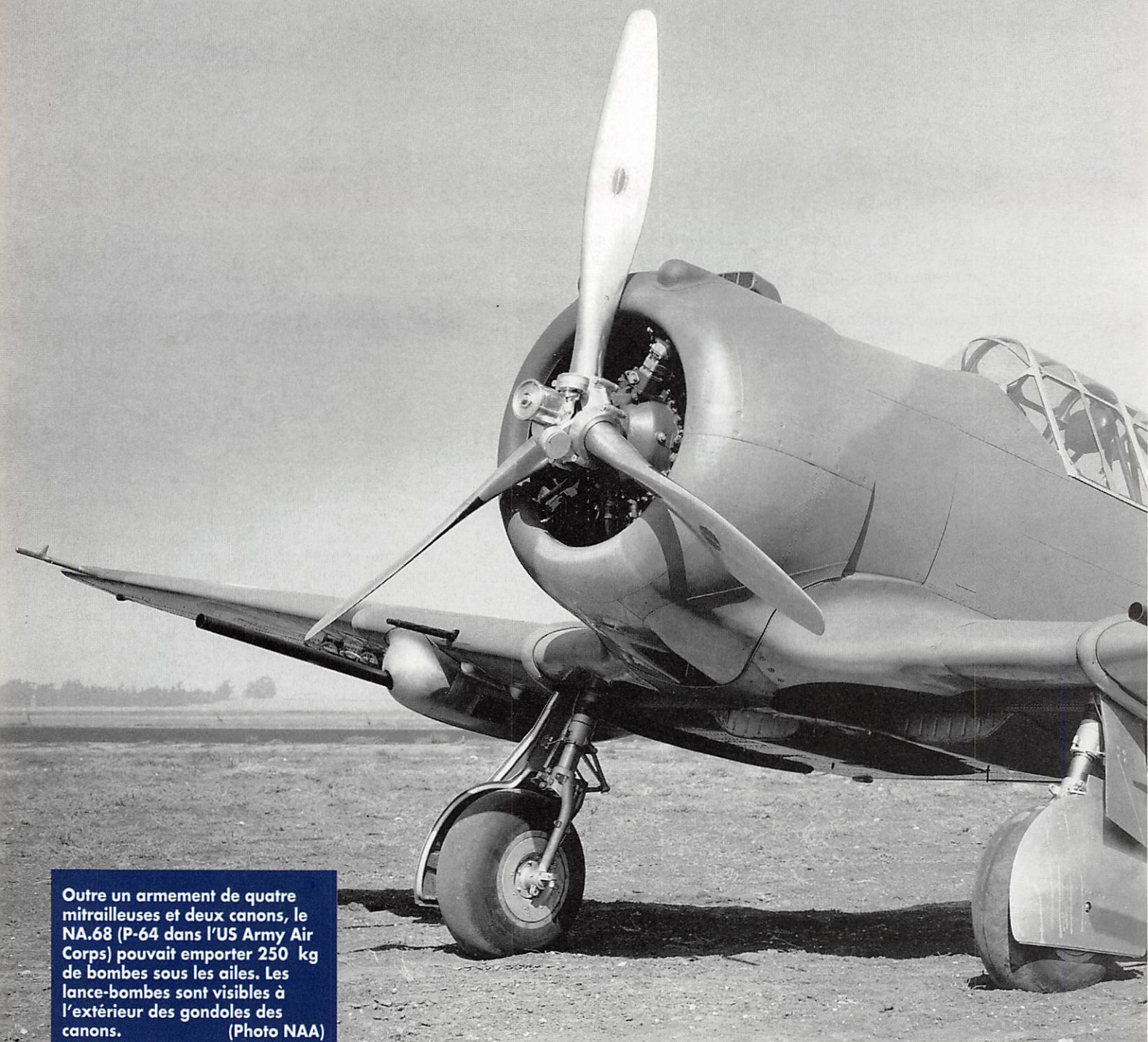
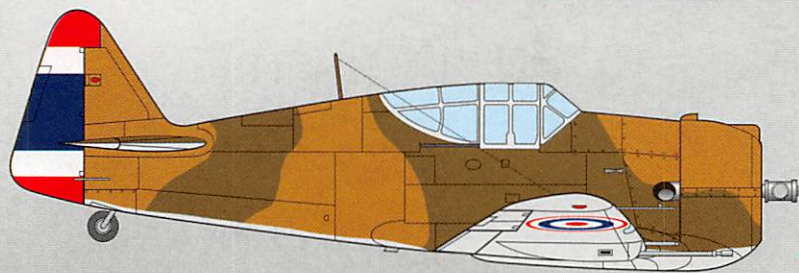


# North



Outre un armement de quatre mitrailleuses et deux canons, le NA.68 (P-64 dans l'US Army Air Corps) pouvait emporter 250 kg de bombes sous les ailes. Les lance-bombes sont visibles à l'extérieur des gondoles des canons. (Photo NAA)

# n American P-64, LE CHASSEUR SIAMOIS

**De loin, on dirait  
l'un de ces T-6 modifiés en chasseur pour  
le cinéma, mais ce n'est pas le cas.  
Il s'agit d'un oiseau exotique d'une  
espèce rare,  
un North American P-64.**



**A**u début de 1939, compte tenu d'une situation internationale pour le moins tendue, l'aviation militaire thaïlandaise envisagea sérieusement le remplacement de ses vieux biplans Vought V.93S et Curtiss «Hawk» II et III. A cette époque, ses avions les plus modernes étaient une douzaine de monoplans Curtiss «Hawk» 75N à train fixe dont elle avait pris livraison l'année précédente. Pour l'état-major de ce pays, ce nouvel achat était soumis à deux contraintes : d'une part, compte tenu du prix des avions modernes, le choix devait

se porter sur des avions les plus polyvalents possibles, d'autre part, s'il voulait pouvoir en avoir suffisamment, il lui fallait en acquérir la licence pour les produire sur place au plus faible coût possible. Ces avions devaient donc être suffisamment simples pour tenir des compétences de la main d'œuvre locale.

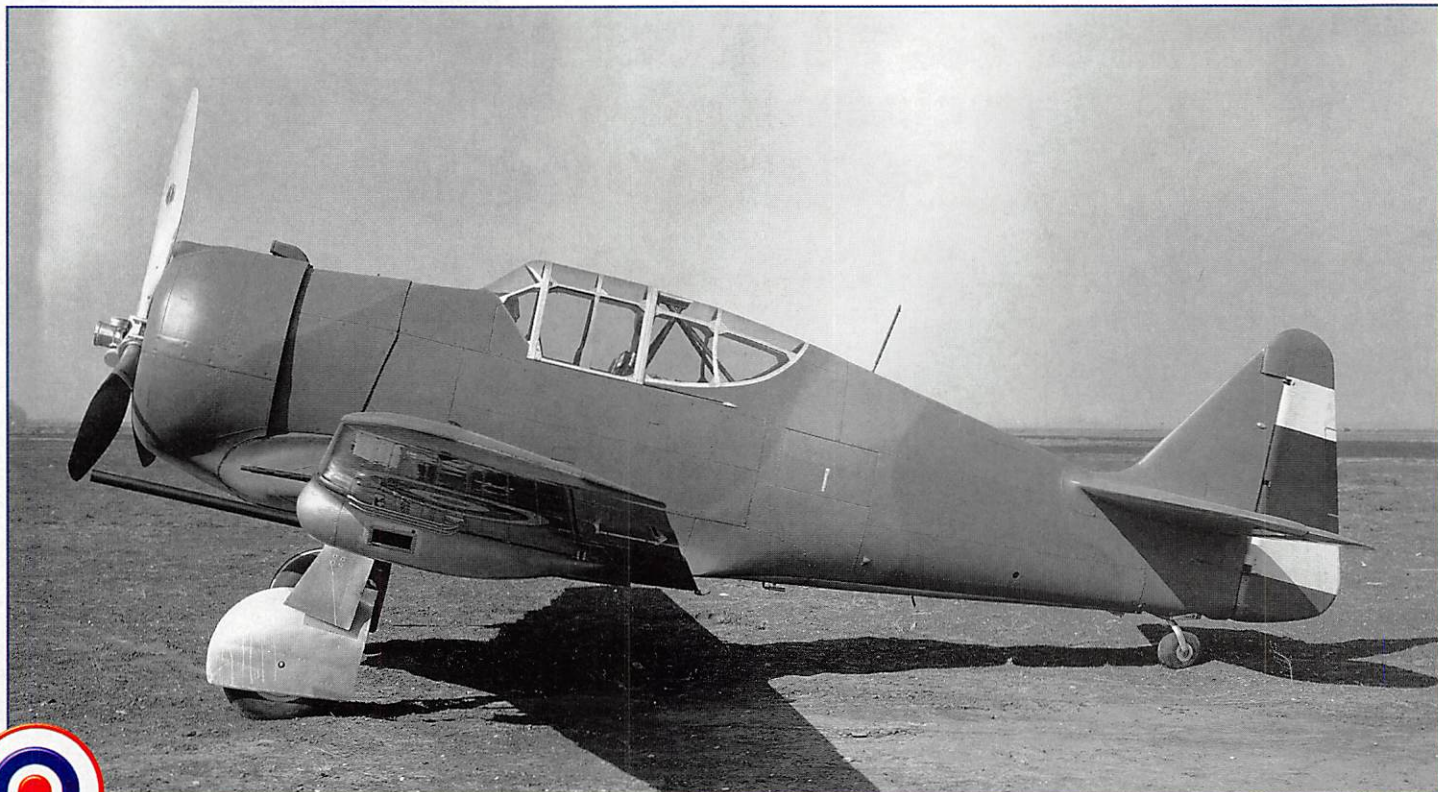
### **Dérivé du futur AT-6**

Depuis plusieurs années déjà, l'ancien royaume du Siam avait pris l'habitude de s'adresser aux Etats-Unis pour son matériel militaire, et c'est donc tout naturellement vers les constructeurs de ce pays qu'elle se tourna. Curtiss et Vought furent interrogés en priori-

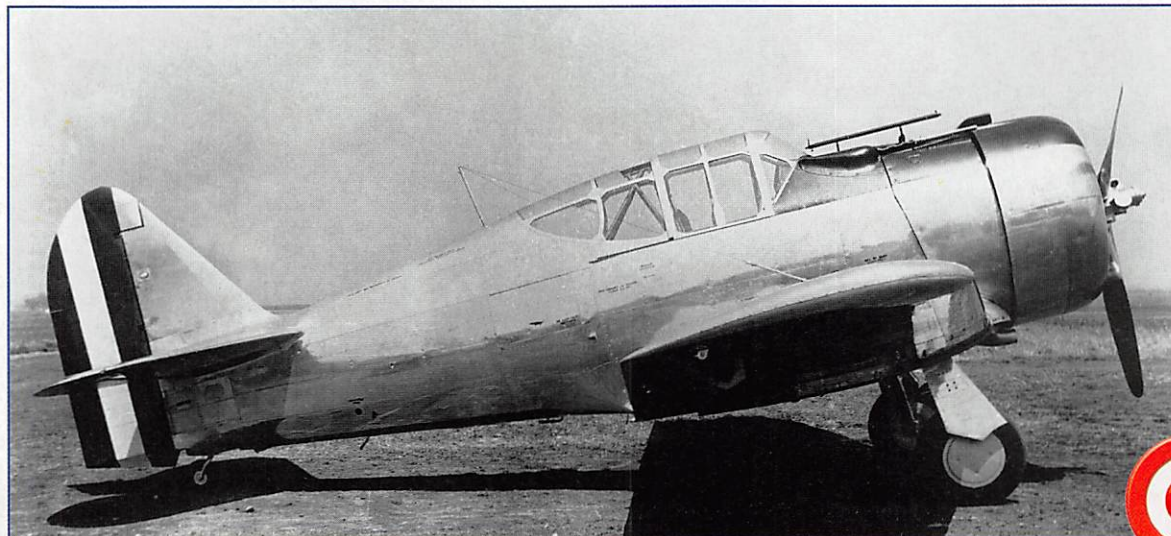
té, mais d'autres constructeurs, comme North American Aviation, furent concernés. Curtiss proposa, sans enthousiasme, son type 77, version biplace du «Hawk» 75A. Vought, quant à lui, répondit avec la version d'exportation du SB2U «Vindicator» (le Vought 156).

Ces deux appareils souffraient d'un handicap sérieux pour un avion qui devait être à la fois un chasseur et un bombardier, l'armement tirant vers l'avant étant réduit à sa plus simple expression : une unique mitrailleuse.

En fin de compte, les Thaïlandais sélectionnèrent les deux avions proposés par North American Aviation, qui étaient des dérivés du type 26 (BC-1 dans l'USAAC, c'est-à-dire les futurs AT-6). Le premier était le bombardier d'attaque léger NA.44, l'autre était un

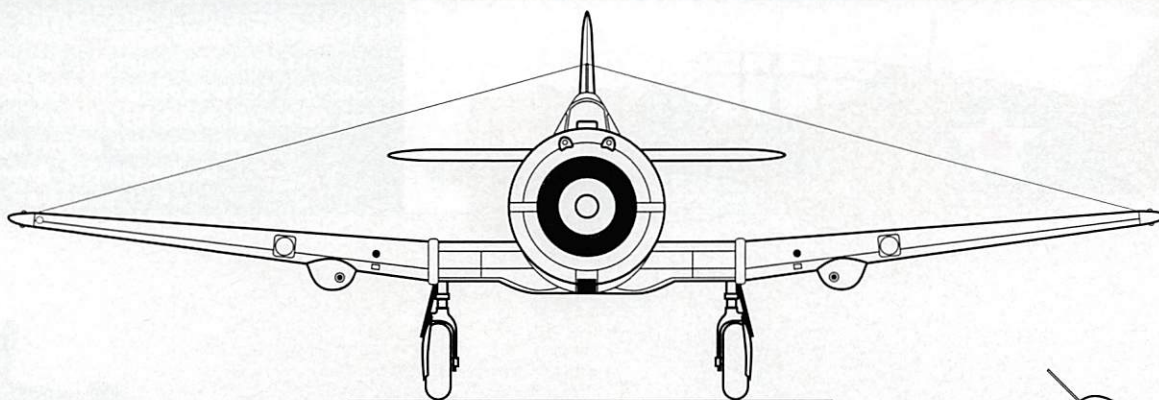


La filiation du NA.68 avec l'avion d'entraînement avancé BC-1 (futur AT-6) est nette. L'avion, armé de ses canons Madsen de 20 mm en gondes est peint aux couleurs thaïlandaises dont la cocarde a été reproduite ci-contre. (photo NAA)



Le North American NA.50 destiné au Pérou, dont fut dérivé le NA.50A (officiellement désigné par son constructeur NA.68) destiné à la Thaïlande.

(photo NAA)



## CARACTÉRISTIQUES ET PERFORMANCES DU NA.68

### Moteur :

Wright R-1820-77 «Cyclone» de 875 ch

**Envergure :** 11,38 m

**Longueur :** 8,51 m

**Hauteur :** 3,63 m

**Surface alaire :** 21,13 m<sup>2</sup>

**Masse à vide :** 2 105 kg

**Masse en charge :** 2 713 kg

**Masse maximale :** 3 188 kg

### Vitesse maximale :

394 km/h au niveau de la mer

452 km/h à 3 000 m

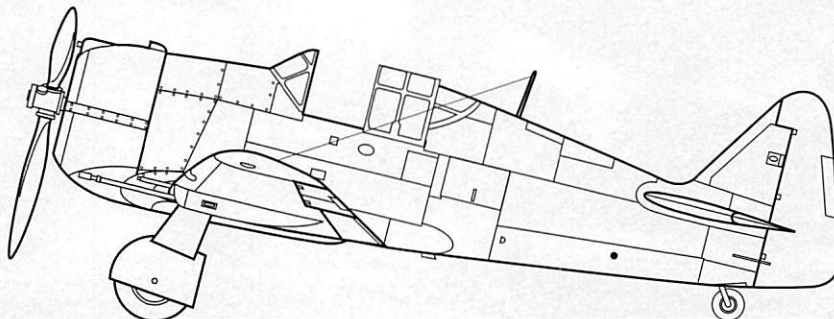
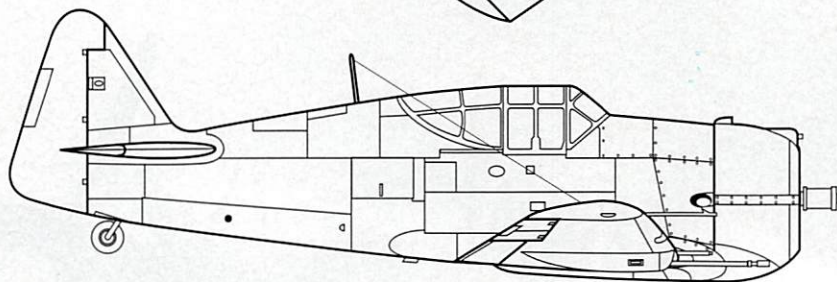
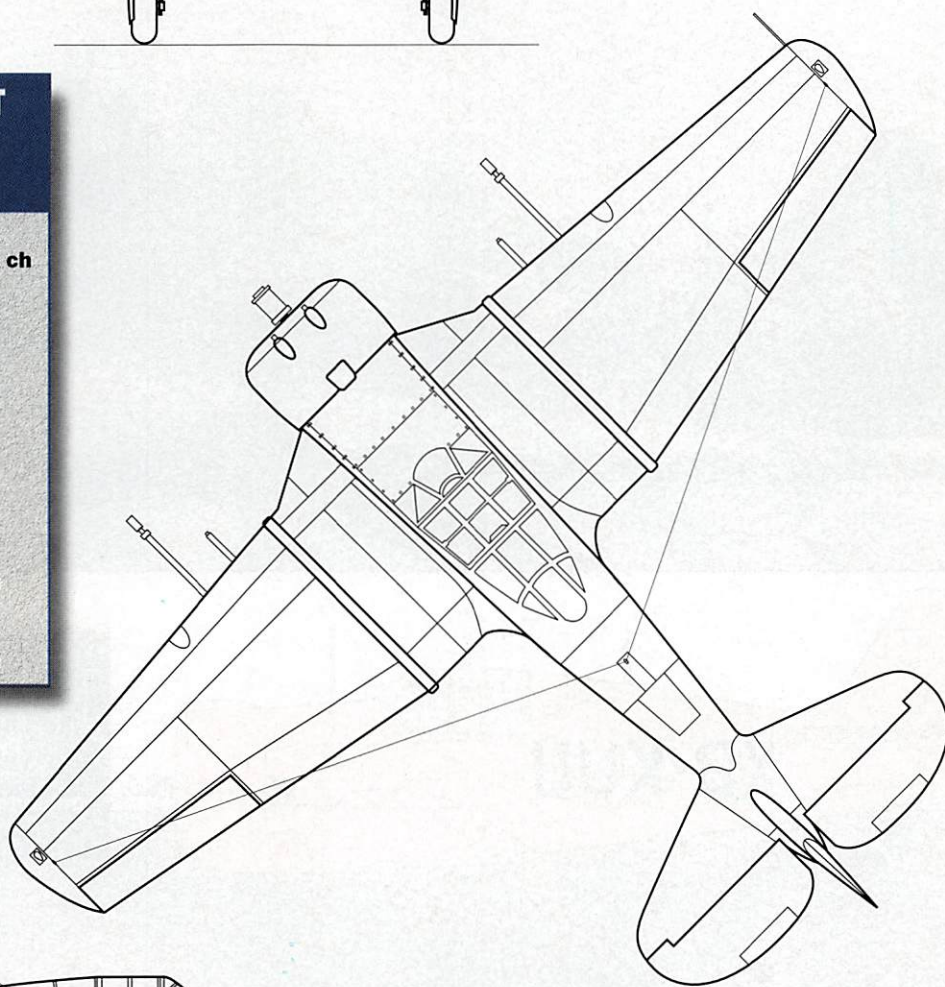
**Vitesse de croisière :** 378 km/h

**Vitesse d'atterrissage :** 114 km/h

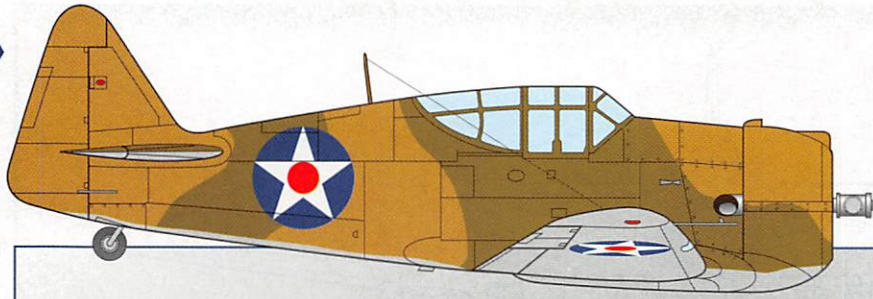
**Montée à 3 000 m en :** 4,2 min

**Plafond pratique :** 9 750 m

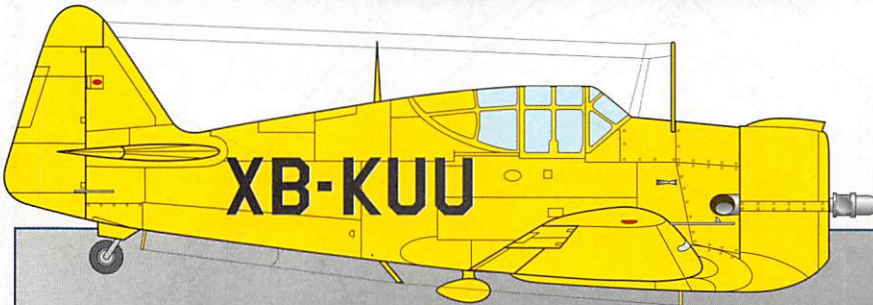
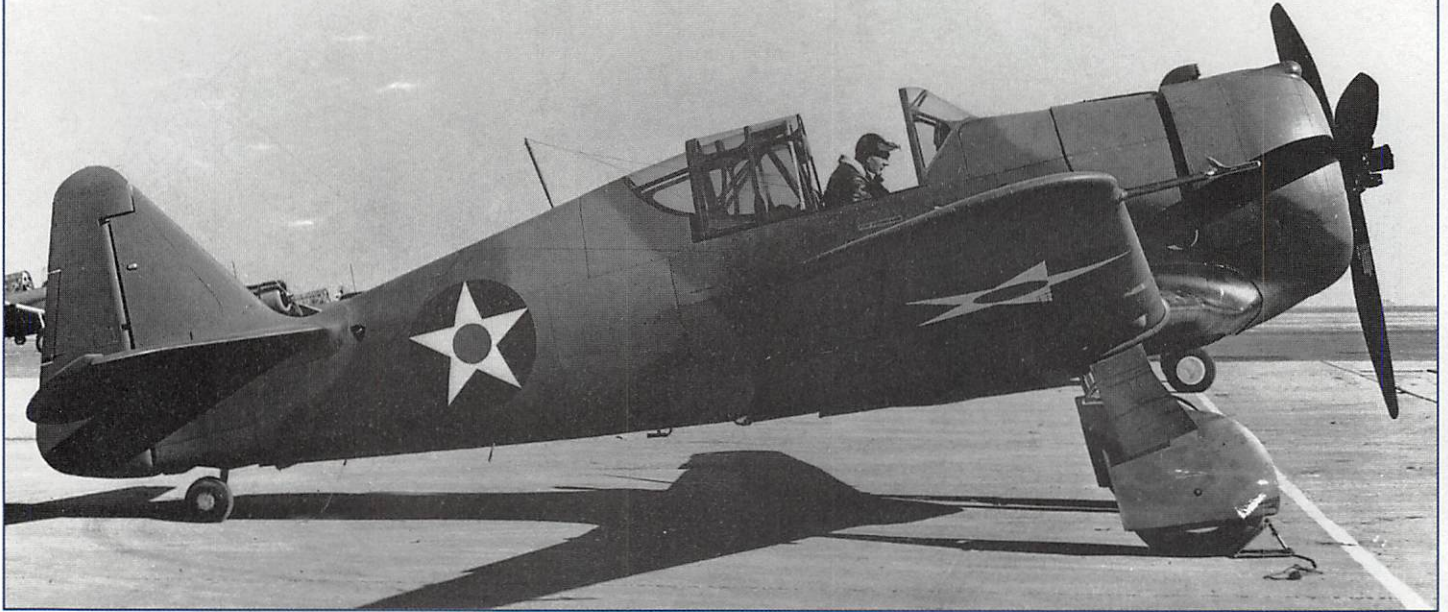
**Distance franchissable :** 1 140 km



© Alain Pelletier - 1997



Le P-64 n°41-19085 dans l'USAAC, à Santa Ana, en Californie, avant que son moteur ne soit changé. Le camouflage thaïlandais d'origine a été conservé, seules les surfaces inférieures ont été repeintes en gris moyen. (Collection P.M. Bowers)



Le P-64 rescapé à Kern County Airport, le 22 février 1952. Lorsqu'il réapparut aux États-Unis, le P-64 n°41-19085 avait servi avec les sociétés Precipitation Control et Mexicana de Luz y Fuerza Motriz. On remarque les nombreuses antennes et la partie arrière de la verrière qui a été recouverte de tôles. (A.R. Krieger)



dérivé du chasseur NA.50 commandé à neuf exemplaires par le Pérou, le NA.50A. Mieux armés que le Curtiss et le Vought, ils étaient aussi moins chers et plus faciles à construire.

Le North American NA.50A différait du NA.50 par un empennage modifié, et un armement renforcé qui était composé de deux mitrailleuses de capot Colt de 8 mm, de deux autres mitrailleuses de 8 mm dans les ailes, et de deux canons Madsen de 20 mm en gondoles sous la voilure.

Cette voilure était celle du BC-1 dont l'envergure avait été raccourcie d'1,5 m et renfermait un réservoir intégral dans sa partie centrale.

Le moteur était un Wright R-1820-GR1200 «Cyclone» (désignation militaire : R-1820-77) de 875 ch au décollage.

La commande thaïlandaise porta sur un nombre restreint de chacun des deux types, assortie d'une licence de fabrication. Celle-ci concernait six NA.50A, officiellement désignés NA.68, et dix NA.44, désignés NA.69. La construction des avions débuta chez North American dès le mois de novembre 1939 ; les licences d'exportation furent signées au printemps suivant : la licence n° 1316 le 10 mai 1940, pour les NA.69, et la licence n°2434 le 15 juillet 1940, pour les NA.68. La construction des dix NA.69 fut achevée en septembre ; les avions furent aussitôt chargés sur un cargo à destination de la Thaïlande. Au même moment, un pilote d'essais de North American, Lewis Waite, effectuait le premier vol d'un NA.68 (1<sup>er</sup> septembre 1940). Les six avions de ce type furent rapidement achevés et, à leur tour, se préparèrent à embarquer à destination de leur client.

## Une carrière «homéopathique»

Mais la situation en Asie se dégradait très rapidement ; les Américains commencèrent à remettre en cause leurs livraisons d'armes à la Thaïlande. En effet, on notait dans ce pays une résurgence du nationalisme qui venait de se traduire par la présentation au Gouvernement général français d'Indochine de revendications sur les territoires du Laos et du Cambodge, en échange d'un traité de non agression. Le Gouvernement général opposa un refus catégorique à ces revendications appuyées par les Japonais, ce qui déclencha un conflit. Considérant que cette guerre risquait de dégénérer et de s'étendre, le Département d'Etat américain décida de stopper net les livraisons à la Thaïlande. La licence d'exportation des NA.69 fut annulée au tout début du mois d'octobre 1940 et les Thaïlandais furent informés, via leur délégation, que «*compte tenu des besoins des Etats-Unis pour assurer leur propre programme de défense, les dix NA.69 étaient réquisitionnés.*» A la mi-octobre, une procédure analogue fut engagée pour les six NA.68, les Thaïlandais

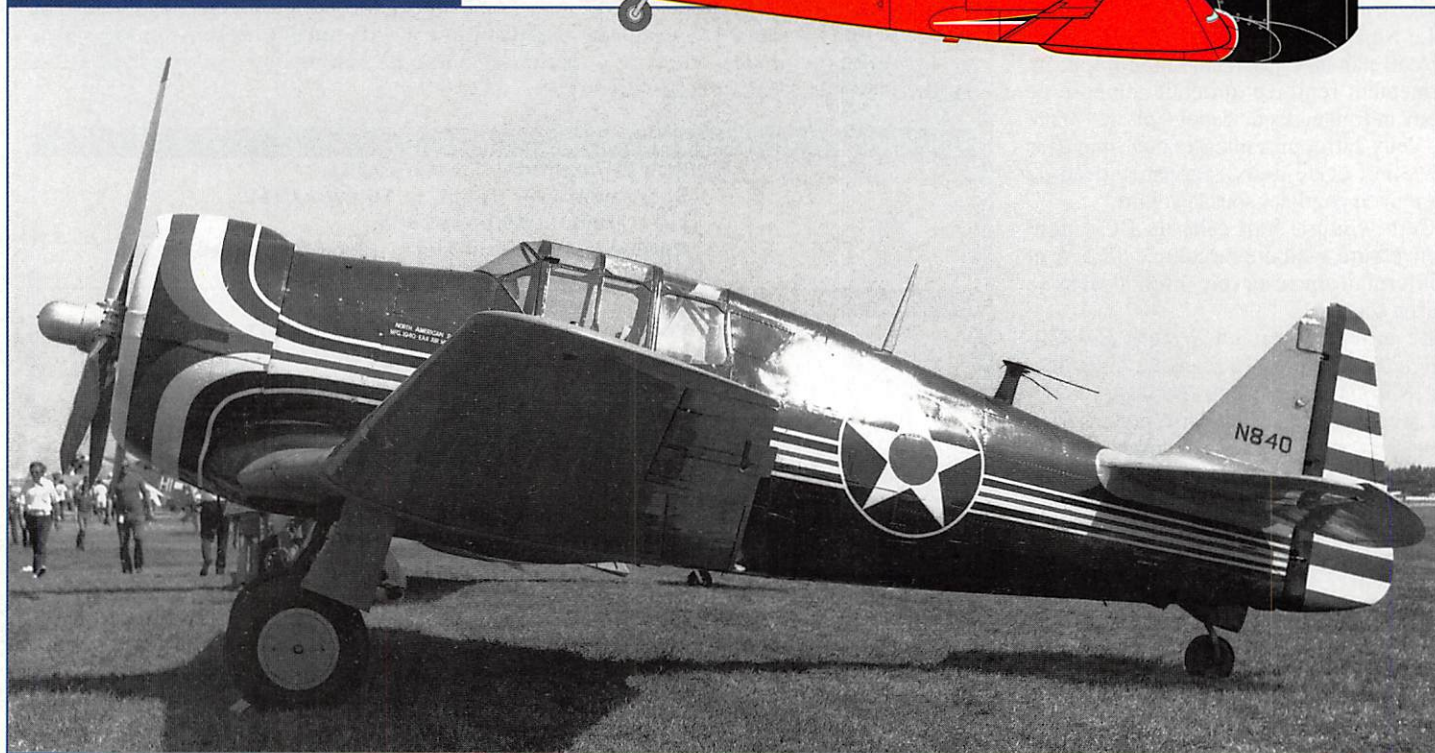
## BIOGRAPHIE DES SIX P-64 CONSTRUITS

La liste ci-après a été reconstituée grâce à l'examen du fichier du matériel de l'USAAF. Pour chaque avion, la fiche individuelle fait état de dates de mouvements administratifs et non de dates de mouvements physiques. C'est pourquoi elles sont à prendre avec toutes les précautions qui s'imposent. Elles ne constituent qu'une indication sur la carrière de ces avions. (NdA)

Matricule	N° de série	Affectations
<b>41-19082</b>	<b>68-3058</b>	Pris en compte le 10 mars 1941. Sacramento Air Depot, le 16 avril 1941. Luke Field, le 15 août 1941. Réformé le 31 mars 1942, avec 635 heures de vol. Amarillo, Texas.
<b>41-19083</b>	<b>68-3059</b>	Pris en compte le 10 mars 1941. Accidenté à McClellan le 31 mars 1941, percute le P-40 matricule 39-260 au roulage (pilote : Lt John William). Sacramento Air Depot le 16 avril 1941. Luke Field, le 4 septembre 1941; accidenté le 10 octobre 1941 (cheval de bois ; pilote : Richard K. Ferney) ; accidenté le 4 juin 1942 (cheval de bois ; pilote : Heydon L. Lebrecht). Santa Ana Air Depot, le 27 octobre 1942. Accidenté à Fort Worth, Texas, le 23 octobre 1943 (panne de train d'atterrissage). Albuquerque.
<b>41-19084</b>	<b>68-3060</b>	Pris en compte le 10 mars 1941. Sacramento Air Depot, le 16 avril 1941. Luke Field, le 14 août 1941; accidenté à Baker Field le 15 août 1941 (se pose train rentré ; pilote : Lt K. Shidell). Sacramento Air Depot, le 23 août 1941. Luke Field, le 2 juin 1942. Santa Ana Air Depot, le 8 octobre 1942. Tarrant Air Depot, le 31 janvier 1943. Albuquerque.
<b>41-19085</b>	<b>68-3061</b>	pris en compte le 10 mars 1941. Sacramento Air Depot, le 16 avril 1941. Luke Field, le 15 août 1941 ; accidenté le 27 octobre 1941 (cheval de bois). Santa Ana Air Depot, le 5 janvier 1943. McClellan Field, le 10 février 1943. Santa Ana Air Depot, le 24 février 1943. Mather Field, le 11 juin 1943. Santa Ana Air Depot, le 12 juin 1943. Accidenté à Demming Fld. Albuquerque. NX37498 Jack Canary, 1945-1949. XB-KUU Precipitation Control Corporation (de 1949 à ?). N68622 Precipitation Control Corporation (jusqu'en 1959). N840 CIA Mexicana de Luz y Fuerza Motriz S.A. en 1962. Experimental Aircraft Association (depuis 1962).
<b>41-19086</b>	<b>68-3062</b>	Pris en compte le 10 mars 1941. Sacramento Air Depot, le 16 avril 1941. Wright Field. Luke Field, le 17 septembre 1941 ; accidenté le 19 novembre 1941 (s'écrase et brûle complètement ; pilote : Charles C. Well), 227,9 heures de vol.
<b>41-19087</b>	<b>68-3063</b>	Pris en compte le 10 mars 1941. Sacramento Air Depot, le 16 avril 1941. Accidenté à McClellan le 13 août 1941 (panne de train d'atterrissage; pilote : Capt. H.Y. Seart Lamiller). Moffett Field, le 3 décembre 1941. Sacramento Air Depot, le 24 mars 1942. Luke Field, le 1 <sup>er</sup> avril 1942 ; accidenté le 16 juin 1942 (percute l'AT-6D s/n 41-17364 au roulage ; pilote : Theodore B. Ely Jr.). Santa Ana Air Depot, le 16 septembre 1942. Oakland, le 15 avril 1943. Santa Ana Air Depot, le 15 avril 1943. La Junta, le 25 juillet 1943.

Le P-64 à Oshkosh, Wisconsin, le 3 août 1973.

(Photo A.R. Krieger)



étant informés de cette nouvelle décision le 19 octobre. A ce moment, les NA.69 étaient arrivés à Manille et attendaient leur transbordement sur un autre navire ; les NA.68 étaient en Californie, démontés, en attente d'embarquement.

Les Etats-Unis se retrouvaient donc avec 16 avions sur les bras dont, a priori, elle ne savait que faire. Après différentes considérations (livraison à la Chine, par exemple), la décision fut prise de les intégrer à l'US Army Air Corps, un ordre de réquisition en ce sens étant officialisé le 5 mars 1941. Les NA.69 prirent alors la désignation A-27 et servirent aux Philippines. Les NA.68 furent désignés P-64 et reçurent les numéros matricules (serial numbers) 41-19082 à 41-19087. Tout cela n'était guère du goût des Thaïlandais qui, après de longues discussions, obtinrent un dédommagement de 915 815 dollars, soit 371 088,13 pour les NA.68, et 544 726,87 pour les NA.69.

Les P-64 furent réassemblés et affectés au West Coast Training Command (Commandement de l'entraînement de la côte ouest). Ils furent officiellement pris en compte le 10 mars 1941 et dirigés vers le dépôt de Sacramento le 16 avril suivant. Cinq d'entre eux furent peu à peu dirigés vers Luke Field, en Arizona, où ils arrivèrent entre le 15 août et le 17 septembre. Le sixième appareil, accidenté à McClellan le 13 août 1941, fut réparé et transita par Moffett Field avant de rejoindre les autres le 1<sup>er</sup> avril 1942.

Pendant la période de leur stationnement à Luke Field, outre quelques incidents mineurs, deux accidents sérieux furent à déplorer qui se traduisirent l'un par la réforme du P-64

n°41-19082, l'autre, par la destruction, le 19 novembre 1941 du P-64 n°41-19086. L'automne 1942 marqua le début du retrait des P-64. Entre le 8 octobre et le 5 janvier 1943, les quatre survivants furent convoyés vers le dépôt de Santa Ana, en Californie. Là, ils effectuèrent encore quelques vols jusqu'en octobre 1943 puis, prirent le chemin d'Albuquerque, au Nouveau Mexique, afin d'y être ferraillés.

### L'unique survivant

Toutefois, le n°41-19085 allait échapper à ce qui aurait pu être l'oubli total. En 1943, alors qu'il était au dépôt de Santa Ana, ce P-64 fut choisi par le Colonel Ross Hoyt pour en faire son avion personnel. Son moteur fut déposé et remplacé par un Wright R-1820-87 de 1 200 ch.

Alors que Hoyt convoyait l'avion à Albuquerque, un problème de moteur l'obligea à se poser sur le ventre à Demming Field, au Nouveau Mexique ; plusieurs semaines plus tard l'avion put atteindre Albuquerque. Alors qu'il y attendait le chalumeau des ferrailleurs, le chasseur « thaïlandais » fut repéré par Jack Canary, un fana, membre du Sopwith Snipe Fame, et par ailleurs représentant de North American. Canary le racheta pour la somme modique de 800 dollars et, dès 1946, après l'avoir peint en noir et rouge et fait immatriculer NX37498, commença à l'utiliser pour des vols publicitaires et des cascades. Au bout de trois ans, il s'en sépara en le vendant à un dénommé Charles Barnes (de Phoenix, Arizona) qui le revendit presque aussitôt à la Precipitation Control Corporation, une socié-

té basée sur l'aéroport de Sky Harbor, spécialisée dans l'ensemencement des nuages pour provoquer la pluie. Afin d'améliorer le plafond de l'appareil, un moteur Wright R-1820-60 de 1 350 ch fut installé. Après plusieurs années d'activité dans ce domaine tant aux Etats-Unis qu'au Mexique (l'avion étant alors immatriculé XB-KUU), le vénérable P-64 regagna la Californie en 1959.

En 1962, il changea de propriétaire et fut convoyé à Riverside. Il alors fut remis en état, repeint dans une livrée particulièrement voyante qu'il porte encore aujourd'hui, et immatriculé N68622. Mais tous ces travaux n'étaient pas gratuits ; le propriétaire ne pouvant payer les factures, l'avion fut vendu aux enchères. C'est donc à Riverside que Paul H. Poberezny, président de l'Experimental Aircraft Association (EAA) le découvrit, à l'abandon, dans un coin de l'aéroport.

Paul Poberezny et Arthur Kilps en firent l'acquisition en janvier 1964 auprès d'un ferrailleur local pour la somme de 2 000 dollars. Après l'avoir remis sommairement en état, Paul Poberezny tenta de le convoyer par air jusqu'à Milwaukee le 26 mai 1964, mais le vol tourna court à cause de problèmes d'allumage.

En juin suivant, Bob Dentice put mener à bien le convoyage, en 9 heures de vol. En octobre, le P-64 bénéficia d'une révision complète et changea d'immatriculation, devenant le N840. Le 24 juillet 1965, il vola à nouveau, piloté par Paul Poberezny. Depuis cette date, le P-64 fait partie du musée de l'Experimental Aircraft Association, à Oshkosh, dans le Wisconsin.