

YALE NA 64

LE NORTH AMERICAN NA 64 YALE

Publié par: patrick44

Publié le : 25/05/2016 17:36:02

LE NORTH AMERICAN NA 64 YALE

En 1936, la société North American Aviation fait voler pour la première fois un avion école biplace en tandem, habitacle fermé: le NA 57. Le 12 Février 1940, le NAA 64 P2 Yale BT 14 (NAA = North American Aircraft P2 = Perfection 2 places et B.T. pour Basic Trainer) piloté par L.S WAIT effectue son premier vol. Ces deux aéronefs sont les précurseurs d'une lignée d'avions école célèbres : les T.6.

Description du NA 57 : De construction métallique, surfaces mobiles et fuselage arrière entoilés, train d'atterrissage fixe, moteur Wright R 975-53 de 400Cv, hélice bipale à pas variable.

Le NA 64

Moteur : WRIGHT R 975-53 E3 de 420 CV

Hélice : Hamilton

Standard bipale

Envergure : 12,228 m

Masse à vide 1508 Kg

Masse maximum : 1985 kg

Vitesse de croisière : 240Km/h

La partie arrière du fuselage est maintenant entièrement métallique, seules les surfaces mobiles sont encore entoilées.

Les NA 57 ET NA 64 dans l'Armée de l'Air Française :

En 1936, le gouvernement français prend conscience de deux états de fait :

- 1) La guerre avec l'Allemagne est inévitable
- 2) La France ne dispose pas d'un nombre suffisant d'avions pour y faire face mais surtout son industrie aéronautique est incapable de combler ce vide. La décision est donc prise d'acheter des avions de combat et des avions école aux USA.

Le 7 Septembre 1936, le gouvernement Léon Blum, pour le réarmement général de notre armée, dégage 14 Milliards de francs sur quatre ans (le plus important budget militaire depuis 1914).

Parmi les avions achetés, se trouve les avions école NA 57 et NA 64. Le 10 Octobre 1939, une commande de 200 futurs NA 64 est passée suivie d'une commande supplémentaire de 30, le 28 Mars 1940. Cette dernière commande ne sera jamais livrée. Chaque NA 64 est facturé 20.000,00 \$.

Pour ces deux types d'aéronefs, à la demande de l'Armée de l'Air Française, le constructeur américain accepte de livrer ses différentes machines avec les indications de bord affichées en français et l'instrumentation en mesures métriques (altitude en mètres, vitesse en Km/h) la température est même indiquée en degrés Celsius et fin du fin, la manette de gaz fonctionne "à la française", c'est-à-dire à l'inverse des autres pays : le plein régime est obtenu en positionnant la manette des gaz tirée en arrière. Ce sera la cause de plusieurs accidents lors de la formation de pilotes français ayant rejoint l'Angleterre ou l'URSS (Escadrille Normandie-Niemen). Dès la livraison du reliquat français à l'armée de l'air canadienne, le RCAF corrigera de suite cette particularité afin justement d'éviter ce genre d'accident.

En Juin 1940, 111 NA 64 sont arrivés en France et 96.... sont récupérés par l'Allemagne et utilisés comme avion école " pour se familiariser avec le matériel américain !!!". Des photographies de Yale sous les couleurs de la Luftwaffe existent. Tous sont détruits pendant les hostilités, par contre en 1949, en Afrique du Nord, quelques NA 57 volent encore.

Le reliquat de la commande française (119 avions) est remis aux canadiens où ils sont utilisés jusqu'en 1945. En 1946 le Canada décide de les vendre, nous ne savons pas combien de Yale sont mis en vente. Une chose est sûre : Monsieur Ernie SIMMONS fermier à Tillsonburg (Ontario Canada) croyant réaliser une bonne affaire en acquiert 39. Malheureusement, la réalité est tout autre : ils sont posés dans un champ à même le sol, sans aucune protection, abandonnés. Ernie Simmons décède en 1970 et en 1971 les héritiers acceptent de les vendre à des collectionneurs sauvant ainsi ces NA 64 de la ferraille. Aujourd'hui, on trouve 21 Yale référencés, certains sont présentés en statique dans des musées, d'autres sont maintenus en vol, d'autres sont encore en restauration. On peut admirer ces avions surtout aux USA et au Canada mais aussi en Grande Bretagne à Duxford où un exemplaire est présenté en statique alors qu'il été restauré pour voler. Enfin en France à La Baule le NAA 64 P2 N° 2214 est en cours de restauration avec pour but de revoler.

Le NAA 64 P2 N° 2214 RCAF 3450 et le MAPICA.

En 1939/1940, les avions destinés à la France étaient mis en conteneur aux USA, acheminés par bateau. Deux aérodromes étaient chargés de les réceptionner : Escoublac et Chateaudun. Pour ceux qui nous concernent, ils arrivaient dans le port de Saint-Nazaire. Pris en charge par la Société Loire (Airbus aujourd'hui), c'est par la route qu'ils rejoignaient l'aérodrome d'Escoublac pour y être assemblés, mis en ordre de vol et livrés aux escadrilles.

En 2008, un membre du MAPICA fait l'acquisition d'un premier Yale mais il manque des éléments et le fuselage arrière est en mauvais état. Afin de permettre de mener le projet à terme, il en achètera un second en 2012: le N° de série North American 2214 enregistré au RCAF N° 3450.

Histoire du NAA 64 N° 2214:

Il est affecté le 27 Septembre 1940 au Service Flying training School de Camp Borden Ontario où il sera accidenté le 13 février 1943; réparé, il reçoit le matricule 2702:02 jusqu'à sa réforme le 25 septembre 1946, démilitarisé il est mis en vente. Il fait partie des 39 Yale achetés par Monsieur Ernie Simmons. Nous ignorons la date à laquelle il quitte Tillsonburg, nous savons juste qu'il se retrouve à Hobbs au Nouveau Mexique. En 1988 il est acheté par la Confederate Air Force devenue Commemorative Air Force à Midland Texas. 2012 : Vendu à notre ami, il arrive à Escoublac par camion (comme en 1940) mais avec 72 ans de retard!!!

Le MAPICA plutôt spécialisé dans la restauration d'avions en bois et en toile ne peut effectuer seul cette restauration. A Saint-Nazaire, il existe une association d'anciens de la Société AIRBUS : JE ME SOUVIENS (J.M.S.) dont le but principal est la sauvegarde du patrimoine aéronautique Nazairien. N'oublions pas que la construction aéronautique à Saint-Nazaire commence en 1923. L'usine actuelle est l'héritière directe de la société Loire. Depuis 2008, les deux associations unissent leurs efforts pour mener à terme cette restauration. A ce jour c'est J.M.S. qui a réalisé la majeure partie du travail. Bientôt le MAPICA prendra la suite.

Le NA 64 N° 2214 / RCAF N°3450 lorsqu'il était encore à Tillsonburg au CANADA

Le NA 64 N° 3406 aux couleurs RCAF en vol aujourd'hui
Photos visibles sur différents sites internet.