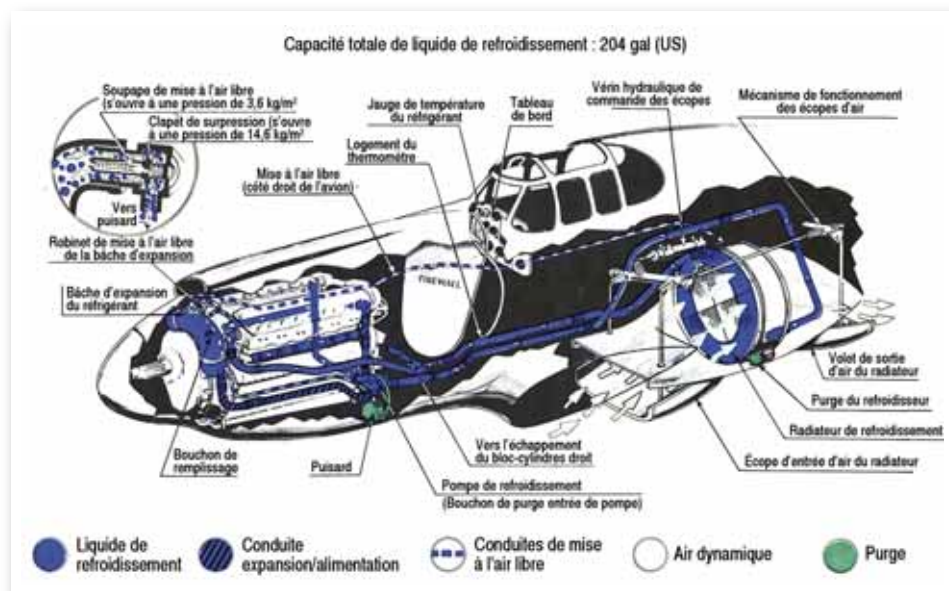


Ayant observé que le radiateur et le système de refroidissement du P-40 étaient particulièrement inefficaces et mal placés, Atwood envisagea l'utilisation du concept de Meredith afin d'obtenir une amélioration sensible des performances. Dans un premier temps, comme exercice purement théorique, l'idée conduisit Atwood à envisager d'obtenir un contrat militaire soit pour modifier un P-40 ou soit pour concevoir un nouveau chasseur. Mais, en l'absence d'une requête officielle, il était improbable que North American puisse aboutir. En dépit de cela, cette étude avait convaincu Atwood et ses collègues que le radiateur d'un moteur refroidi par liquide devrait être placé le plus en arrière du fuselage que possible, loin des turbulences créées par l'hélice.

Cette certitude s'avéra être un point crucial lorsque North American proposa aux Britanniques de concevoir un nouveau chasseur plutôt que de produire des Tomahawk sous licence. Qui plus est, lors des courtes négociations avec la commission, North American disposa de deux principaux atouts : une usine moderne pouvant être facilement agrandie et une méthode ingénieuse de production, rapide et peu coûteuse.

Pour cela, NAA affirmait que la section principale du fuselage, de construction monocoque – avec ses cadres, ses lisses et ses longerons – devrait rester ouverte aussi longtemps que possible pour que tout le câblage, les circuits et les équipements soient installés facilement avant que le revêtement et ses panneaux ne soient fixés.

Alors que les négociations étaient en cours, North American autofinança les travaux initiaux de son concept de chasseur et, le 15 mars 1940, publia la spécification interne SC-1050 décrivant un avion possédant d'excellentes performances et armé de quatre canons de 20 mm *. Emportant avec eux un plan trois-vues de ce projet et un calcul de prévision de performances, 'Dutch' Kindelberger et Lee Atwood rencontrèrent les officiels britanniques à la fin du mois de mars 1940 pour leur présenter une proposition formelle. Quelques modifications mineures furent faites les jours suivants tandis que, inquiets du manque d'expérience de NAA pour la conception d'avions de



chasse, sir Henry Self, directeur de la commission d'achat franco-anglaise, pressa Lee Atwood d'obtenir, auprès de Curtiss, les rapports d'essais du P-40 et les données de soufflerie du XP-46. Pour se conformer à cette exigence, NAA acheta ces informations le 10 avril 1940 pour la somme de 56 000 \$ (près de 1 M\$ d'aujourd'hui).

Pendant les années suivantes des bobards, sans fondement mais largement diffusés, circulèrent et prétendirent que North American avait "copié" le XP-46, en particulier le dessin de son radiateur. En fait, Lee Atwood avait approché les représentants Britanniques avec des propositions techniques prenant en compte un radiateur profitant de l'effet Meredith – tout comme, bien sûr, celui du XP-46 – avant d'obtenir les données de Curtiss. Qui plus est, le Curtiss XP-46A ne vola que le 15 février 1941, trois mois après le prototype du Mustang, rendant de telles allégations simplement ridicules **.

* Alors que, à l'époque, le monoplace de chasse le plus lourdement armé était le Messerschmitt Bf 109 E avec deux canons de 20 mm complétés par une paire de mitrailleuses de 7,9 mm, et que le premier Spitfire équipé de deux canons n'entra en service qu'à la fin octobre 1940, cette proposition d'armement était remarquable.

** Plus tard, le même système de refroidissement fut utilisé sur le Martin-Baker M.B.5 (premier vol le 23 mai 1944) et sur le Commonwealth CA-15 (premier vol le 4 mars 1946).



Malheureusement, une fois en service, les P-51B, P-51C et Mustang III rencontrèrent une série de problèmes structurels et d'armement tandis que les pilotes jugèrent que la visibilité vers le bas et l'arrière était insuffisante. En outre, dès le début des opérations, des accidents fatals résultèrent de désintégrations en vol. Dans un premier temps, aucune explication ne put être trouvée, mais ensuite, il fut déterminé que ces accidents résultaient du déverrouillage intempestif des trappes du train d'atterrissage lors de manœuvres violentes. Les verrous furent renforcés et plus aucun accident de ce type n'eut lieu.

L'armement fut une source de rapports opérationnels défavorables car avec seulement quatre mitrailleuses de 12,7 mm les P-51B et P-51C étaient considérés insuffisamment armés (comme les pilotes de P-51A avaient déjà noté). De plus, ces armes avaient tendance à s'enrayer lors de manœuvres violentes. Heureusement, ce problème fut largement résolu quand le système d'alimentation des armes fut modifié. Toutefois, ce ne fut qu'avec les P-51D et P-51K que le système d'armes devint vraiment fiable. Pour ce faire, les six mitrailleuses de ces nouvelles versions furent montées horizontalement, réduisant ainsi les possibilités d'enrayage, alors que celles des versions précédentes étaient montées en angle sur la tranche.

Les reproches envers la visibilité médiocre depuis le cockpit furent résolus en Grande-Bretagne lorsque de nombreux P-51B, P-51C et Mustang III virent la verrière *birdcage*, utilisée depuis les tout premiers Mustang à moteur Allison, remplacée par une verrière plus volumineuse et qui s'ouvrait en glissant vers l'arrière. Cette verrière Malcolm, nommée ainsi d'après R. Malcolm & Co qui l'avait développée pour les Spitfire, améliorait notablement la visibilité vers l'arrière et vers le bas. Certains, parmi les pilotes les plus chevronnés, allèrent même jusqu'à clamer que les P-51B et P-51C à verrière Malcolm étaient les meilleurs des Mustang.



Les armuriers du 336th Fighter Squadron, 4th Fighter Group, réapprovisionnent les mitrailleuses d'un P-51B équipé d'une verrière Malcolm. (USAAF)



Pour améliorer la visibilité sur les côtés et l'arrière, de nombreux P-51B (comme le P-51B-1-NA 43-12343 plus tout à fait neuf), ainsi que des P-51C et Mustang III (dont le FX889 ex-43-12378) reçurent une verrière Malcolm en Angleterre. (USAAF)

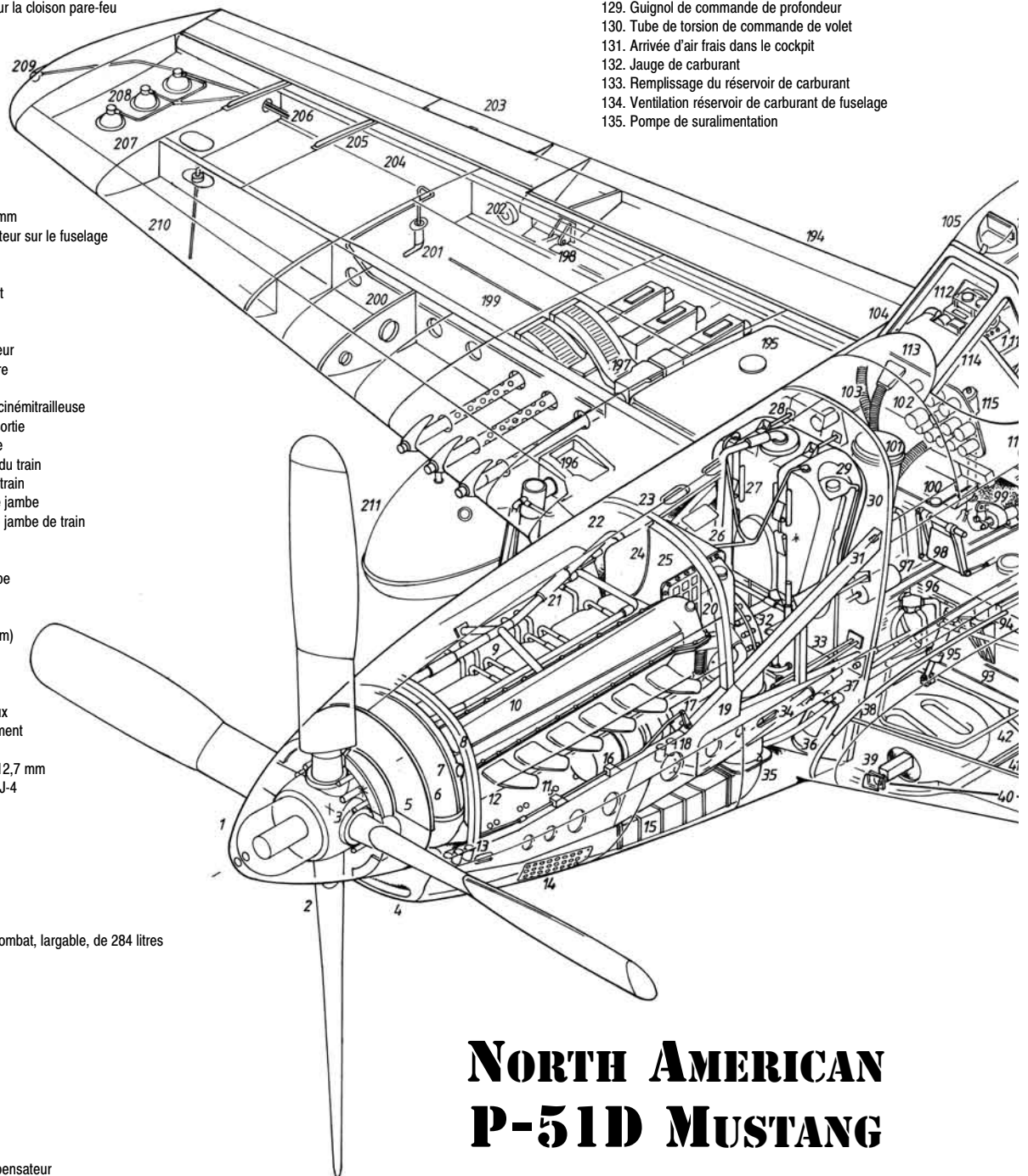


1. Casserole d'hélice
2. Hélice Hamilton-Standard HS.54H60-91 (Ø 3,400 m)
3. Mécanisme de changement de pas
4. Prise d'air du carburateur
5. Plaque de blindage frontale de 6 mm
6. Réservoir de liquide de refroidissement
7. Remplissage du réservoir
8. Cadre-support avant du capotage moteur
9. Circuits électriques du système d'allumage
10. Moteur Packard (Rolls-Royce Merlin) V-1650-7 de 1 490 ch
11. Echappements
12. Carénage échappements
13. Amortisseurs avant du moteur
14. Filtre à poussière
15. Conduit d'air vers le carburateur
16. Accessoires moteur
17. Commande de pas d'hélice
18. Amortisseurs arrière du moteur
19. Bâti-moteur
20. Cadre support arrière de capotage moteur
21. Canalisation de récupération des gaz du carter moteur
22. Capotage moteur
23. Structure forte de capotage
24. Conduit vers l'indicateur de pression d'huile
25. Échangeur de chaleur
26. Canalisation d'huile
27. Réservoir d'huile
28. Boîte de contrôle générateur sur la cloison pare-feu
29. Remplissage réservoir d'huile

80. Palier de volet
81. Câbles de commande d'aileron
82. Volet
83. Limiteur de course de volet
84. Réservoir principal de carburant dans la voilure de 92 gal US (348 l)
85. Bouchon de remplissage réservoir
86. Ventilation du réservoir de carburant
87. Panneau d'inspection du réservoir
88. Nourrice de la pompe de suralimentation dans le réservoir de voilure
89. Pompe de suralimentation
90. Jauge de carburant
91. Entrée d'air ventrale vers les radiateurs
92. Conduit carburant du réservoir auxiliaire
93. Câbles de commande lance-bombes
94. Ferrure d'attache avant de voilure sur le fuselage
95. Vérin de relevage de trappe de train
96. Sélecteur des réservoirs de carburant
97. Accumulateur du système de freinage
98. Palonnier
99. Renvois de commandes de vol
100. Poulie du câble d'ouverture de verrière
101. Réservoir du système hydraulique
102. Planche de bord

103. Oûtes d'air chaud pour dégivrage de pare-brise
104. Pare-brise
105. Verrière panoramique coulissante
106. Rétroviseur
107. Plaque de blindage dorsale de 8 mm
108. Appui-tête pilote et plaque de blindage de 11 mm
109. Siège pilote Schick-Johnson
110. Raccord pour le masque inhalateur d'oxygène
111. Commandes du radio SCR-522-A
112. Collimateur K-14A
113. Plaque de blindage de pare-brise
114. Vitre blindée de pare-brise de 37 mm
115. Manche à balai
116. Poignée d'ouverture de verrière
117. Déverrouillage de secours avant de la verrière
118. Orifice pour le pistolet de fusées de signalisation
119. Commandes moteur
120. Commandes de contrôle du carburateur
121. Levier de largage de secours (Salvo)
122. Prise d'air frais pour la ventilation du cockpit
123. Radiateur d'huile
124. Poulie gauche de commande de gauchissement
125. Bielles de commande de volet
126. Ferrure d'attache arrière de voilure sur le fuselage
127. Bielle de commande de gauchissement
128. Paroi supérieure du conduit d'air vers le radiateur de refroidissement moteur
129. Guignol de commande de profondeur
130. Tube de torsion de commande de volet
131. Arrivée d'air frais dans le cockpit
132. Jauge de carburant
133. Remplissage du réservoir de carburant
134. Ventilation réservoir de carburant de fuselage
135. Pompe de suralimentation

30. Cloison pare-feu blindée de 6 mm
31. Fixation supérieure du Bâti-moteur sur le fuselage
32. Turbocompresseur
33. Commandes du moteur
34. Canalisation de refroidissement
35. Conduit d'air du carburateur
36. Filtre à carburant
37. Fixation inférieure du Bâti-moteur
38. Renfort sur le caisson de voilure
39. Cinémitrailleuse N-6
40. Commande de l'obturateur de cinémitrailleuse
41. Phare d'atterrissage, position sortie
42. Trappe du train position fermée
43. Vérin hydraulique de relevage du train
44. Commande de verrouillage de train
45. Bielle d'attaque de relevage de jambe
46. Support du pivot de rotation de jambe de train
47. Conduit de freinage
48. Jambe et amortisseur du train
49. Conduit de freinage sur la jambe
50. Compas
51. Frein hydraulique à disque
52. Roue du train de 27 in (68,6 mm)
53. Trappe de jambe
54. Renfort de nervure
55. Longeron avant de voilure
56. Embout anti-souffle sur les deux mitrailleuses intérieures seulement
57. Canalisation carburant
58. Mitrailleuses Browning M2 de 12,7 mm
59. Dégivreur électrique du canon J-4
60. Solénoïde de commande G9
61. Goulottes
62. Boîtier de munitions
63. Bande de cartouches
64. Câble de largage de secours
65. Ferrure de point d'attache
66. Lance-bombes
67. Réservoir supplémentaire de combat, largable, de 284 litres (75 gal US)
68. Bombe de 500 lbs (227 kg)
69. Câbles électriques
70. Compas-mère
71. Nervure d'extrémité de voilure
72. Feu de navigation
73. Renfort de voilure
74. Longeron arrière de voilure
75. Palier d'aileron
76. Aileron
77. Compensateur d'aileron
78. Renvoi de commande de compensateur
79. Renvoi de commande d'aileron



NORTH AMERICAN P-51D MUSTANG



Mustang I, AM251, No. 414 Squadron (RCAF), Bazenville (B-2), Calvados, 1944

A-36A-1-NA (NA-97), HK944 (ex 42-84108), 1437 Strategic Reconnaissance Flight (SAAF), RAF, Malte, 1944



cing de plus. Les mitrailleurs des B-17G se déclarèrent impliqués dans la destruction d'un nombre indéterminé de jets allemands. Toutefois, les revendications des pilotes et des mitrailleurs semblent avoir été par trop optimistes. Entreprise après-guerre, une étude des archives du III/JG7 montrent que cette unité, la seule à voler sur Me 262 ce jour-là, ne perdit que quatre avions (trois face aux P-51 et un par les mitrailleurs de B-17) et que leurs quatre pilotes se parachutèrent sans anicroche.

Il s'agit donc d'un exemple de plus des exagérations faites par les deux camps pendant la Seconde Guerre mondiale. Près de sept décennies plus tard, et en dépit de l'analyse de très nombreuses archives militaires des deux côtés, il demeure toujours impossible de faire coïncider les revendications et les per-

tes des uns et des autres. Mais, trois pilotes de la *Fifteenth Air Force* sont toujours officiellement crédités d'être parvenu au statut de "triple as" en volant sur Mustang. Celui possédant le score le plus élevé fut le Cpn John J. Voll du 31 FG avec 21 victoires, suivi par le Cpn James S. Varnell du 52 FG avec 18 victoires et le Maj Samuel J. Brown du 31 FG avec 15 victoires. L'autre "triple as" de la *Fifteenth* fut le Maj Herschel H. Green du 325 FG qui détruisit 3 avions ennemis (le premier, un Bf 109, le 19 mai 1943) alors qu'il volait sur P-40 ; il ajouta 10 victoires sur P-47 puis 5 sur P-51.

Dans la Luftwaffe, ce fut le *Major* Wilhelm Steinmann qui remporta le plus de victoire sur les Mustang, 12 au-dessus de l'Allemagne.

LES ESCADRONS DE MUSTANG DE LA *FIFTEENTH AIR FORCE*

Escadron & Code	Groupe	Mustang	Date de début en combat sur P-51	Bases opérationnelles
2 FS (QP)	52 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	Madna & Piagiolino
4 FS (WD)	52 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	Madna & Piagiolino
5 FS (VF)	52 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	Madna & Piagiolino
99 FS (A00 à A35)	332 FG	P-51B/C/D	Juin 1944	Ciampino, Orbetello, Ramitelli & Cattolica
100 FS (1 à 39 et 91 à 99)	332 FG	P-51B/C/D	Juin 1944	Ramitelli, Cattolica & Lucera
301 FS (40 à 69)	332 FG	P-51B/C/D	Juin 1944	Ramitelli, Cattolica & Lucera
302 FS (70 à 90)	332 FG	P-51B/C/D	Juin 1944	Ramitelli
307 FS (MX)	31 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	San Severo, Mondolfo & Triolo
308 FS (HL)	31 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	San Severo, Mondolfo & Triolo
309 FS (WZ)	31 FG	P-51B/C/D	Avril 1944	San Severo, Mondolfo & Triolo
317 FS (10 à 39)	325 FG	P-51B/C/D	Mai 1944	Lesina, Rimini, Mondolfo & Vincenzo
318 FS (40 à 69)	325 FG	P-51B/C/D	Mai 1944	Lesina, Rimini, Mondolfo & Vincenzo
319 FS (70 à 9)	325 FG	P-51B/C/D	Mai 1944	Lesina, Rimini, Mondolfo & Vincenzo

Dorothy-II



PILOT LT. R. M. BARKEY
C. C. S/SGT. A. L. SCHNEIDER
A. C. SGT. C. KOONCE



P-51B-15-NA (NA-1), 43-24857, 319 FS, 325 FG, *Fifteenth Air Force*, Lessina, Pouilles, Italie, 1944

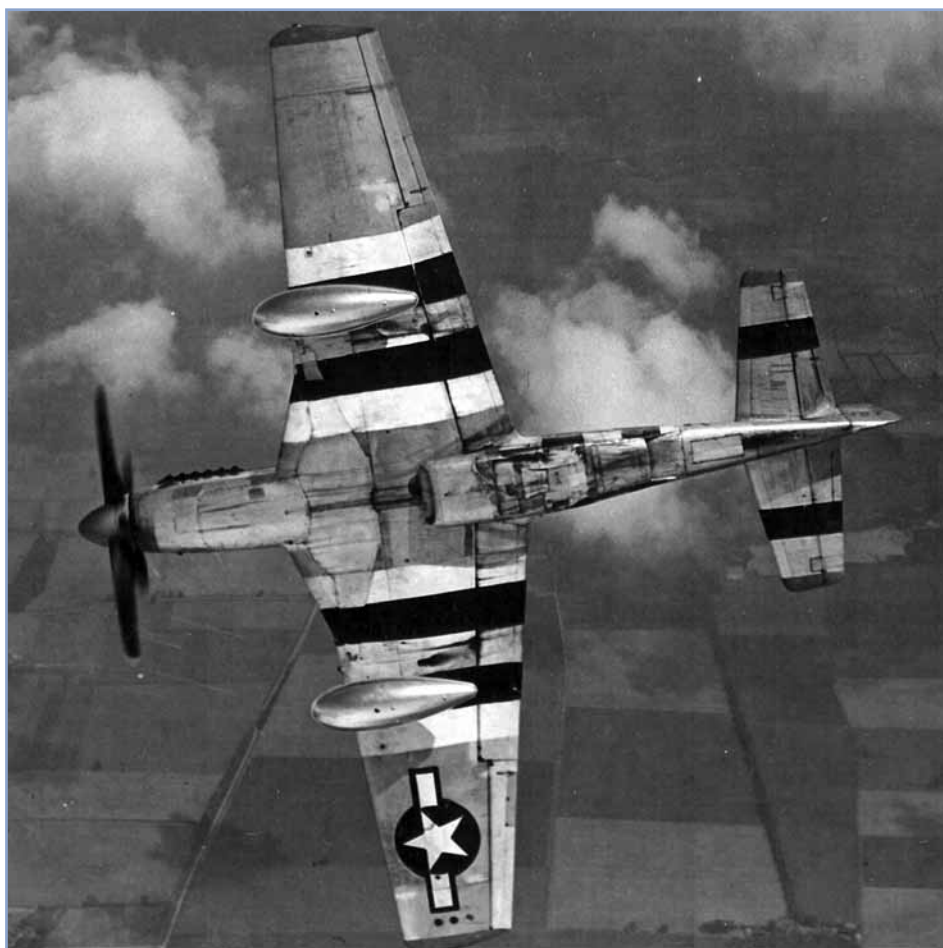
Au-dessus de la Normandie et à travers la France

Le prérequis aux débarquements alliés en France était l'obtention de la supériorité aérienne. Ce fut donc l'objectif principal de l'offensive de bombardement contre l'Allemagne et des chasseurs d'escorte de l'*Eighth Air Force* pendant que la *Ninth Air Force* se concentrait sur les objectifs tactiques en préparation à l'opération *Overlord*.

Préparé au début du printemps 1944, le *Tactical Air Plan* spécifiait que pendant la phase préparatoire, les objectifs des forces aériennes alliées seront la réduction de la force aérienne allemande, la destruction des centres ferroviaires stratégiques, des défenses côtières ennemies sélectionnées, "Crossbow" [note: nom de code allié pour les opérations contre les différentes phases du programme d'armes à longue portée allemande, principalement les V-1 et V-2] ainsi que les installations navales et les aérodromes de la zone Neptune [note: celle prévue pour les débarquements]. Les reconnaissances tactiques et stratégiques seront intensifiées.

Si les opérations des bombardiers légers et moyens, ainsi que celles des chasseurs bombardiers de la *Ninth Air Force* dans les mois qui précèdent le jour J sont généralement bien connues, les réussites de ses unités de reconnaissance reçurent moins d'attention en dépit de leurs contributions vitales au succès du débarquement en Normandie. Au printemps 1944, la *Ninth Air Force* disposait de deux groupes d'avions de reconnaissance. Le *10th Photographic Reconnaissance Group* était composé de quatre escadrons de Lockheed F-5 (version de reconnaissance photo et non armée du P-38 Lightning). Le *67th Tactical Reconnaissance Group* avait quatre escadrons de F-6 Mustang, les 12, 15, 107 et 109 TRS. Les deux derniers se distinguaient car ils furent les deux seuls de l'ETO à être équipés de Mustang à moteur Allison, un type d'appareil entré en opération pendant l'hiver 1943-1944. Leurs F-6B furent rapidement complétés par des F-6C à moteur Merlin, qui constituaient l'équipement initial des deux autres escadrons du groupe.

Parmi la grande variété de tâches accomplies par les groupes de reconnaissance pendant les mois qui précédèrent les débarquements, deux méritent qu'on s'y attarde. Entre le 23 février et le 29 mars 1944, le 67 TRG mena 83 missions pour obtenir des vues obliques de 250 km de la côte française et deux bandes de 200 km de large à l'intérieur de ces côtes. Ces missions exigeaient de voler à 3 500 ft (1 100 m) et en ligne droite pendant quatre minutes. En dépit



Publiée le 18 avril 1944 par le *Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force*, l'*Operation Memorandum n° 13* prescrivait l'application de marques distinctives sur les avions américains et britanniques au moment des débarquements. Les Mustang, comme le 44-13926 du 375 FS, 361 FG, virent des bandes noires et blanches de 45 cm (18 in) de large peintes autour des ailes et de l'arrière du fuselage à partir du 4 juin 1944. (USAAF)

La nécessité étant la mère de toutes les inventions, la première "tour de contrôle" à Deux-Jumeaux (A-4) fut obtenue en utilisant une charrette normande et en lui donnant les marques rouges et blanches appropriées. L'avion est un F-6B à moteur Allison du *107th Tactical Reconnaissance Squadron*. (USAAF)



de l'ampleur de la tâche et des dangers, aucun avion ne fut perdu et 9 500 photos furent prises. Dans les trois semaines qui précédèrent les débarquements, des sorties au ras des



Très peu de P-51K arrivèrent sur le front européen. Ce P-51K-5-NA, le 44-11672, était celui du Lt/Col Joseph McManus qui commanda le 364 FG du 9 septembre au 23 octobre 1944.
(USAAF)

Le capitaine James E. Duffy (5,2 victoires aériennes, 9,5 victoires au sol) pose avec le bulldog mascotte du 354 FS, 355 FG.
(USAAF)



Un *crew chief* (patron d'appareil) du 359 FS, 356 FG, assiste son pilote à bord du 44-11564, un P-51K-5-NT.
(USAAF, coll. Alain Pelletier)

Une fois que le conflit en Corée eut pris fin, la modernisation des unités de l'Air National Guard fut accélérée. Néanmoins, des escadrons de Mustang, dont 29 continuant à servir comme unités de défense bien que leurs F-51 soient alors franchement obsolètes, y perdurèrent jusqu'en 1957. Ceux-ci figurent dans le tableau ci-dessous.

Quand, le 31 mars 1957, le 167th Fighter-Interceptor Squadron en Virginie occidentale fit don au Post 20 de l'American Legion à Charleston du 44-72948, le dernier Mustang de l'Air National Guard, il était tout naturel de penser que cet événement marquait le retrait final des Mustang aux couleurs militaires américaines. Mais ce ne fut pas le cas.



Le 1^{er} février 1951. Le 107 FIS de la Garde du Michigan fut appelé sous les drapeaux pour une période de 21 mois sous le contrôle fédéral. Cette unité fut alors envoyée à Luke AFB, en Arizona, où elle devint le 107th Pilot Training Squadron (d'où l'insigne de l'Air Training Command sur la dérive de ce F-51D-25-NA). (USAF, coll. Alain Pelletier)

LES ESCADRONS DE P-51 ET F-51 DE LA NATIONAL GUARD, 1946-1947, ET DE L'AIR NATIONAL GUARD, 1947-1957

État	Escadron	Versions utilisées	Activation, redésignation et changement d'équipement	Retrait des F-51	État	Escadron	Versions utilisées	Activation, redésignation et changement d'équipement	Retrait des F-51
Alabama (AL)	160 FS (SE)	P-51D	1 ^{er} octobre 1947		Géorgie (GA)	158 FS (SE)	P-47N	13 octobre 1946	
	160 TRS	RF-51D	Juillet 1951	Juin 1955		158 FBS	F-51H	Décembre 1952	Juillet 1953
Arizona (AZ)	197 FS (SE)	P-51D	12 décembre 1946		Idaho (Id.)	190 FS (SE)	P-51D	13 octobre 1946	
	197 FBS	F-51D/H	Novembre 1952	Mars 1954		190 FBS	F-51D	Avril 1951	
Arkansas (AR)	154 FS (SE)	P-51D	23 août 1946		Illinois (IL)	190 FIS	F-51D	Janvier 1953	Nov. 1953
	154 FBS	F-51D	Octobre 1950			108 BS (L)	A-26B/C	19 janvier 1947	
Californie (CA)	154 TRS	RF-51D	Juillet 1952	Déc. 1954	108 FBS	F-51D	Mai 1953	Été 1955	
	115 BS (L)	A-26B/C	8 octobre 1946		Illinois (IL)	168 BS (L)	A-26B/C	19 octobre 1947	
Californie (CA)	115 FBS	F-51D/H	Janvier 1953	Février 1955	168 FBS	F-51D	Mai 1954	Juillet 1955	
	194 FS (SE)	F-51D/H	2 mars 1949		Illinois (IL)	169 FS (SE)	P-51D	21 juin 1947	
Californie (CA)	194 FIS	F-51D/H	Octobre 1952		169 FIS	F-51H	Juillet 1952		
	194 FBS	F-51D/H	Décembre 1952	Nov. 1954	169 FBS	F-51H/F-51D	Décembre 1952		
Californie (CA)	195 FS (SE)	P-51D	29 septembre 1946		169 FIS	F-51D	Juillet 1955	Octobre 1956	
	195 FBS	F-51D/H	Décembre 1952	Mars 1954	Illinois (IL)	170 FS (SE)	F-51D	30 septembre 1948	
Californie (CA)	196 FS (SE)	P-51D	9 novembre 1946		170 FBS	F-51D	Avril 1951	Automne 1953	
	196 FIS	F-51H	Octobre 1952		Indiana (IN)	113 FS (SE)	P-51D	14 avril 1947	
Caroline du Nord (NC)	196 FBS	F-51H	Janvier 1953	Mars 1954	113 FIS	F-51D/F-51H	Février 1951		
	156 FS (SE)	P-47D	15 mars 1948		113 FBS	F-51H	Novembre 1952	Été 1955	
Caroline du Sud (SC)	156 FS (SE)	F-51D	Décembre 1949		Indiana (IN)	163 FS (SE)	P-51D	11 octobre 1947	
	156 FBS	F-51D	Octobre 1950	Été 1955	163 FBS	F-51D	Février 1951	Sept. 1954	
Colorado (CO)	120 FS (SE)	P-51D	30 juin 1946		Iowa (IA)	124 FS (SE)	P-51D	23 août 1946	
	120 FBS	F-51D	Avril 1951	Juillet 1953	124 FBS	F-51D	Juin 1952	Été 1953	
Connecticut (CT)	118 FS (SE)	P-47N	7 août 1946		Iowa (IA)	174 FS (SE)	P-51D	2 décembre 1946	
	118 FBS	F-51H	Décembre 1952	Janvier 1953	174 FBS	F-51D	Juillet 1953	Juillet 1953	
Dakota du Nord (ND)	178 FS (SE)	P-51D	16 janvier 1947		Kansas (KS)	127 FS (SE)	P-51D	7 septembre 1946	
	178 FBS	F-51D	Juin 1951		127 FBS	F-51D	Juillet 1952	Juin 1954	
Dakota du Sud (SD)	178 FIS	F-51D	Janvier 1953	Nov. 1954	Kentucky (KE)	165 FS (SE)	P-51D	16 février 1947	
	175 FS (SE)	P-51D	20 septembre 1946		165 FBS	F-51H/F-51D	Juillet 1952		
Delaware (DE)	142 FS (SE)	P-47N	7 août 1946		165 FIS	F-51D	Juillet 1955	Mai 1956	
	142 FBS	F-51H	Décembre 1952	Janvier 1953	Maine (ME)	132 FS (SE)	P-47D	5 février 1947	
District fédéral (DC)	121 FS (SE)	P-47D	20 octobre 1946		Maryland (MD)	132 FIS	F-51D/F-51H	Février 1951	Juin 1954
	121 FIS	F-51H	Novembre 1952	Mars 1954	104 FS (SE)	P-47D	17 août 1946		
Floride (FL)	159 FS (SE)	P-51D	9 février 1947		104 FIS	F-51H	Avril 1951		
	159 FIS	F-51D/H	Septembre 1952	Été 1954	104 FBS	F-51H/F-51D	Décembre 1952	Sept. 1955	
Géorgie (GA)	128 FS (SE)	P-47N	20 août 1946		101 FS (SE)	P-47N	15 octobre 1946		
	128 FIS	F-51H	Juillet 1952		101 FIS	F-51H	Novembre 1951	Juillet 1954	
	128 FBS	F-51H	Décembre 1952	Hiver 1952	Massachusetts (MA)	131 FS (SE)	P-47D	24 février 1947	
					Massachusetts (MA)	131st FIS	F-51H	Novembre 1951	Printemps 1954
					Michigan (MI)	107 BS (L)	A-26B/C	29 septembre 1946	
					107 FBS	F-51H	Novembre 1952	Nov. 1953	
					Michigan (MI)	171 FS (SE)	P-51D	25 avril 1948	
					171 FBS	F-51H	Novembre 1952	Nov. 1953	



Larguant des bidons de 75 gal remplis de napalm sur un site industriel en Corée du Nord le 1^{er} janvier 1951, le 44-72427 était un F-51D-20-NA du 39 FIS. Gravement endommagé par un MiG-15 le 13 septembre 1951 lors d'une mission de mitraillage de trains, cet appareil s'écrasa à proximité de Samdan-dong. Son pilote, le 1Lt William E. Jackman fut tué. (USAF)

Le No. 77 Squadron de la RAAF

Après la défaite japonaise, il avait été décidé que le Commonwealth fournirait des forces d'occupation australienne, britannique, indienne, et néo-zélandaise. Outre trois escadrons de Spitfire (deux de la RAF et un de la RIAF) et un escadron de Corsair de la RNZAF, les éléments aériens de la *British Commonwealth Occupation Force* (BCOF) comprirent tout d'abord trois escadrons de la RAAF sur Mustang (les No. 76, 77 et 82 Squadrons). Alors que deux de ces escadrons furent dissous au Japon en octobre 1948, le No. 77 Squadron s'y trouvait encore à la fin du printemps 1950 quand l'ordre de rentrer en Australie fut reçu. Le 24 juin, faisant honneur à leur répu-

tation, les aviateurs australiens célébrèrent en grand style leur proche départ. Leur réveil fut d'autant plus pénible qu'il fut précédé par l'annonce de l'offensive nord-coréenne. Le rapatriement en Australie fut annulé et les préparations pour un retour au combat commencèrent avant même que les vapeurs alcooliques ne se soient dissipées.

Le 30 juin, Robert G. Menzies, le Premier ministre de l'Australie, mit le No. 77 Squadron à la disposition des États-Unis. Le 2 juillet 1950, l'escadron australien décolla d'Iwakuni pour effectuer sa première mission en Corée, devenant ainsi la deuxième unité de Mustang à prendre part à ce nouveau conflit. Le lendemain les pilotes australiens prirent pour cible un train entre Suwon et Pyongtaek pensant qu'il était sous le

contrôle de l'ennemi. Cette regrettable méprise entraîna la mort ou de graves blessures pour près d'un millier d'Américains et de Sud-coréens qui s'y trouvait. Restant basé sur ce terrain au sud-ouest de l'île d'Honshu, à quelque 600 km de la capitale sud-coréenne, le No. 77 Squadron commença alors à effectuer une partie de ses missions journalières à partir de bases avancées en Corée pour pourvoir à la défense du périmètre de Pusan où les forces de l'ONU étaient sur le point d'être acculées.



Trois Mustang IV, des P-51K-25-NT, du No. 77 Squadron en cours d'entretien à Iwakuni en 1950. (NMUSAF)

Le N51LW aux couleurs du P-51D30-NA, 44-74497 SH-X *The Little Witch*, le 30 avril 2013. Il est représentatif des Mustang modifiés en biplaces et à bord desquels une virée de moins d'une demi-heure en place arrière est facturée 1995 \$ (1470 €) en 2013.
(Jim Dunn)



Le N251BP, ex 44-84753 appartenant à Cielos LLC, porta des étoiles rouges en 2009.
(DR)



Modifié en biplace pour la Collins Foundation, le N251MX *Betty Jane*, l'ex-42-103293, un P-51C-1-NT, vole aujourd'hui aux couleurs du 31 FG mais avec un code d'unité (CM) non utilisé par un escadron de ce groupe lors des opérations en Italie.
(Jim Dunn)

