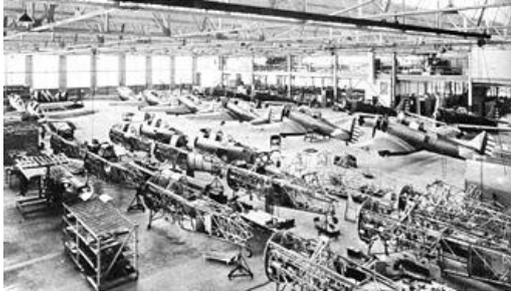


Le **North American T-6 Texan**, est l'appareil d'entraînement standard des pilotes de chasse des nations alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Il fut connu sous les noms de **SNJ** au sein de l'US Navy, de **AT-6** dans l'USAAC et de **Harvard** dans les forces aériennes du Commonwealth. Il remporta un gigantesque succès commercial : il fut produit à 15 495 exemplaires, toutes versions confondues.

Histoire



Chaîne de montage des BT-9 en 1936.



North American AT-6G Texan N6593D

Le T-6 descend du prototype NA-16, qui vola pour la première fois, le 1^{er} avril 1935. Le NA-26 en fut dérivé pour répondre à la compétition *Basic Combat*, de mars 1937, qu'il remporta. L'USAAC en commanda alors 180 exemplaires sous la désignation BC-1, l'US Navy se porta, elle, acquéreur de 16 SNJ-1, puis de 61 SNJ-2, dotés d'un moteur plus puissant, mais la plus grosse commande fut passée par la Royal Air Force, qui en acheta pas moins de 400 exemplaires.

Par la suite, 92 BC-1A et 3 BC-2 furent encore produits avant que la désignation de l'appareil ne change pour AT-6 (*advanced trainer*). L'AT-6 se distinguait de son ancêtre par la forme carrée de ses saumons d'ailes et de son gouvernail. Désigné par les britanniques, Harvard II, il fut employé en très grand nombre (1 173 exemplaires) par la RAF et la RCAF, dans le cadre d'une location/vente.

Le NA-77, produit sous le nom d'AT-6A, lui succéda ; il était propulsé par un Pratt & Whitney R-1340-49 Wasp. L'USAAF en utilisa 1 549 et l'US Navy, 270 sous le nom de SNJ-3. Il fut suivi, par le AT-6B, destiné à l'entraînement au tir aérien des mitrailleurs, avec poste arrière doté d'une mitrailleuse de calibre 30, qui introduisait aussi le moteur R-1340-AN-1. Au Canada, Noorduyn Aviation (**en**) produisit alors une version de l'AT-6A, équipée de ce moteur ; l'USAAF, la commanda à raison de 1 500 exemplaires sous le nom d'AT-16 et la RAF en commanda 2 485 exemplaires sous la désignation d'Harvard IIB.

Dans le même temps, North American sortit le NA-88 qui fut le prototype de 2 970 AT-6C, 2 400 SNJ-4. Il fut suivi par 3 713 AT-6D, 1 357 SNJ-5. La RAF reçut 726 Harvard IIA (AT-6C) et 351 Harvard III (AT-6D) et la Fleet Air Arm reçut 564 Harvard III. Le NA-121 fut la dernière évolution américaine du modèle ; 25 AT-6F et 931 SNJ-5 en dérivèrent. Au cours des années 1950, Canada Car and Foundry sortit une ultime version le Harvard 4, qui entra en service au sein de la RCAF, l'USAF et la Bundeswehr.

Une usine aéronautique à Lagoa Santa au Brésil produisit 81 NA-119, soit 61 avions en pièces détachées et 20 fabriqués sous licence, avec une incorporation croissante de pièces locales. Ils entrèrent en service dans la Force aérienne brésilienne entre mars 1946 et juillet 1951¹

En service

D'innombrables forces aériennes ont utilisé le T-6 comme avion d'entraînement de début, mais aussi comme avion d'appui feu léger.

Durant la guerre de Corée et même celle du Viêt Nam, les T-6 furent utilisés comme avions de contrôle aérien avancé, pour guider les chasseurs-bombardiers sur leurs objectifs au sol. Ils furent aussi abondamment utilisés par l'Armée de l'air comme avions de lutte contre la guérilla, pendant la guerre d'Algérie et pour la formation au

pilotage élémentaire (par exemple à Cognac en 63/64). L'Aéronavale française a aussi employé le T-6 comme avion école avancé.

Au cinéma, des T-6 maquillés servirent entre autres à simuler les chasseurs japonais Mitsubishi A6M et bien d'autres chasseurs (notamment des chasseurs allemands dans « Quand les aigles attaquent »).

Variantes



Moteur Pratt & Whitney R-1340 Wasp d'un T-6G Texan.

- NA-16 prototype de la série, train fixe non caréné moteur de 225 ch.
- NA-19 42 exemplaires commandés par l'USAAC, sous la désignation BT-9 (*basic training*).
- NA-56 50 exemplaires BT-9B pour la Chine nationaliste.
- NA-57 230 BT-9B pour la France.
- NA-41 35 BT-9C pour l'USAAC.
- NA-58 fuselage entièrement métallique, désigné BT-14 par l'USAAC.
- NA-64 230 BT-14 destiné à la France.
- NA-16-1E, version à train rétractable du NA-16, moteur de 550 ch.
- NA-26 ou BC-1.
- NA-49 ou Harvard I 400 exemplaires du NA-26 destinés à la RAF.
- NA-59 ou BC-1A, version à train rétractable du NA-58.
- BC-2
- AT-6A
- AT-6B
- AT-6C
- AT-6D
- AT-6F
- T-6G modernisation 2068 T-6, commencée en 1949.
- SNJ-1
- SNJ-2
- SNJ-3
- SNJ-4
- SNJ-5
- Wirraway ou NA-33, version de reconnaissance armée, produite à 757 exemplaires, jusqu'en juin 1946 par Commonwealth Aircraft Corporation, en Australie.
- Harvard I
- Harvard II
- Harvard III
- Harvard 4 555 exemplaires produits par Canadian Car and Foundry, jusqu'en 1954