



Fabricant:	NORTH AMERICAN
Modèle avion:	OV-10A <i>Bronco</i>
Catégorie:	Contrôle aérien avancé / Attaque au sol / Observation
Pays d'origine:	USA

Historique

L'OV-10 Bronco, bi-turbopropulseur robuste et maniable, avions multi-missions, servit dans l'US Air Force et les Marines (OV-10A). La marine américaine a également utilisé l'OV-10. La célèbre unité "Black Ponies" les a utilisés avec beaucoup de succès dans la guerre du Vietnam. Sur le plan international, l'OV-10 a servi dans les armées de l'Allemagne de l'Ouest (OV-10B), la Colombie, la Thaïlande (OV-10C), le Venezuela (OV-10F) et l'Indonésie (OV-10F).

Conçu et construit par l'Amérique du Nord à Columbus, Ohio, le Bronco répondait aux exigences de performances entre les jets et les hélicoptères. Plus rapide et plus polyvalent que les hélicoptères, plus lent et plus maniable que les chasseurs, le Bronco utilisait des tactiques que ni les hélicoptères ni les jets ne pouvaient mettre en œuvre.

Dans les opérations militaires, la capacité exceptionnelle du Bronco à trouver et frapper des cibles proches des troupes amies faisaient de cet avion un outil efficace et redoutable contre des forces conventionnelles et la guérilla. L'application effective de la polyvalence de la Bronco, cependant, ne s'arrête pas aux fonctions purement militaires. Plusieurs applications civiles se sont ajoutées au panel des capacités et à la rentabilité de cet appareil économique.

Les opérations militaires pour lesquelles le Bronco était particulièrement adapté sont les opérations antiguérilla, le soutien aérien rapproché, la reconnaissance armée, l'escorte d'hélicoptère et le contrôle aérien avancé. En outre, il pouvait être utilisé pour des missions telles que le parachutage de matériels ou de 6 parachutistes, l'insertion de groupes de forces spéciales ou leur exfiltration, l'évacuation sanitaire (2 blessés sur civière), et la guerre psychologique (psy-ops) avec largage de tracts et diffusion de messages par des haut-parleurs.

Robustesse et simplicité d'utilisation ont été les maîtres-mots dans la conception du Bronco. La conception de la verrière a donné une meilleure visibilité que celle de la plupart des hélicoptères. Chaque membre d'équipage est équipé d'un siège éjectable LW-3B, également conçu et construit à Columbus, qui était un siège dit "zéro-zéro" c'est à dire capable de fonctionner à vitesse et altitude zéro.

Le OV-10 a été équipé avec 7 points d'emport de charges externes et 4 canons M-60 de 7,62 mm installés dans les nacelles sur le côté du fuselage. Les 7 points d'emport sont répartis en 5 points d'emport sous le fuselage, et 2 points d'emports sous les ailes. La très bonne accessibilité des nacelles de fuselage permettait un chargement rapide des munitions des canons. Les emports d'aile servaient pour des pods roquettes ou des missiles. Le point d'emport central sous le fuselage servait pour un pod canon de 20mm ou un réservoir supplémentaire de carburant de 150, de 230 ou 300 gallons (560, 870 ou 1135 litres).

Le Bronco est un avion rustique: Il n'a pas besoin d'équipement au sol pour le démarrage, sa maintenance est réduite, et son train d'atterrissage est conçu pour une utilisation sur des pistes non préparées.

En cas d'urgence, le Bronco pouvait utiliser du carburant automobile à la place de kérosène avec seulement une légère dégradation de puissance. Autonome, souple d'emploi, rustique, un véritable avion de combat !



BASTIEN OTELLI



© Jean-Marie Polier 2013

Specifications techniques

1er vol:	16 juillet 1965
Envergure:	40 pieds (12.2 m)
Longueur:	41 pieds (12.7 m)
Hauteur:	15 pieds (4.6 m)
Poids:	A vide: 6 893 lbs (3 127 kgs); Maxi au décollage: 14 444 lbs (6,552 kgs)
Motorisation:	Deux turbines T76 Garrett-AiResearch de 715 CV chacune
Vitesse maxi	244 Nœuds en croisière (452 km/h). 300 Nœuds vitesse limite à ne jamais dépasser (555 km/h)
Rayon d'action:	540 nautiques marins (1000 kms) avec les pleins internes
Plafond pratique:	24000 pieds (7315 m)
Carburant:	5 réservoirs auto-obturants dans les ailes, capacité 252 USG (954 L); 230 USG (871 L) réservoir externe
Equipage:	1 pilote et 1 observateur (siège arrière amovible pour augmenter la capacité de chargement cargo)
Armement:	4 canons M60C de 7.62 mm en nacelles - Pod canon de 20 mm possible en point central fuselage 7 points d'emport sous le fuselage et les ailes pour différents types de bombes, roquettes ou missiles
Autonomie:	6h30 en régime endurance max avec les pleins + un réservoir externe de 230 USG. 2h sur les pleins internes en régime normal et l'armement complet sur tous les points d'emport
Soute cargo:	2.1 m3 en normal, 3.1 m3 avec siège observateur retiré
Atterrisseurs:	Dits "pendant", conçus pour absorber les irrégularités du sol des pistes non préparées, type route de jungle

Histoire de notre avion:

Arrivé en vol à Montélimar le 11 décembre 1991, il reprend les airs en février 1997 grâce à l'équipe du Centre d'Essais en Vol d'Istres. Cet avion a été offert au musée par la ville de Ravensburg, jumelée avec celle de Montélimar, où se trouve notre musée.

Notre avion était originellement un OV-10B, version dérivée de l'OV-10A américain, qui n'avait ni nacelle de fuselage ni armement, mais un treuil de remorquage de cible monté sous le fuselage. Une bulle plexiglas remplaçait la porte arrière du fuselage et le siège observateur déplacé à l'arrière du cargo et dos à la marche. Cela permettait à l'opérateur cible de voir vers l'arrière. Au bout du long câble manœuvré à l'aide du treuil se trouvait une cible striée rouge et blanche car l'avion était utilisé pour l'entraînement au tir sol-air. L'équipage était composé d'un pilote et d'un opérateur cible.

Après 15 ans passés dans les meetings aériens de toute l'Europe sous les couleurs Allemandes, nous avons choisi de changer ostensiblement les couleurs de notre machine et l'avons repeint aux couleurs américaines

PILOTES:

Alain **BES** (Ancien pilote de chasse armée de l'air)

Damien **Vadon** (Pilote pro - Instructeur ENAC)

Xavier **BUFFA** (Pilote Canadair et ancien pilote des forces spéciales armée de l'air)

Robert **Faix** (Ancien pilote inspecteur de l'aviation civile)

L'avion présenté

#155454 (F-AZKM)

Il est aux couleurs du VMO-2 de l'USMC. Le VMO-2 était un escadron d'observation de l'United States Marine Corps dont la plupart des actions se situent pendant la Seconde Guerre mondiale et le Vietnam, et son dernier théâtre d'opérations fut l'appui de l'opération Desert Storm en 1991. Il a été dissout le 23 mai 1993.

En Août 1990, le VMO-2 fait la "Une" de la presse en lançant six OV-10 sur un trajet inédit de 16 000 km vers l'Arabie Saoudite en appui de l'opération Desert Shield. À partir de janvier 1991, l'escadron a effectué un total de 286 missions de combat totalisant 900 heures de vol au cours de l'opération Desert Storm. Leurs missions étaient réalisées à toute heure du jour et de la nuit pendant toute la durée du conflit, et ont abouti à la destruction confirmée de 54 chars, 53 véhicules blindés, 49 pièces d'artillerie, 112 autres véhicules et 4 bâtiments de commandement.

L'escadron effectua ces missions exigeantes et cruciales en dépit d'avoir été accrochés par les systèmes sol-air Irakiens 94 fois et en essayant d'éviter de rentrer dans la zone de portée des différents systèmes antiaérien. Malgré cela, deux OV-10 ont été abattus lors de l'opération Desert Storm.

Vétéran de la guerre du Vietnam, le 155454 a participé à la guerre du Golfe avec le code UU07. De retour aux États-Unis, il perdra son code UU07 pour le code UU26. Stocké dans désert de l'Arizona en 1993, il sera pris en compte par le ministère des Forêts et de la protection des incendies de l'état de Californie (CALFIRE) le 20 mai 1993. Entièrement rénové le 155454 vole toujours aujourd'hui avec l'immatriculation N400DF.