

Sommaire

Chapitre 1: La Famille «Neptune». La genèse.

Chapitre 2: La flotte «Neptune» de notre Aéronavale.

Mot du Conservateur

Chers lecteurs: Cette Gazette hors série pour vous rappeler l'histoire, oh combien exceptionnelle, de notre «**Brave Neptune**».

Bien sur «**Neptune**» retracer ta longue et riche carrière opérationnelle consacrée à la lutte anti-sous-marine et à la surveillance maritime n'est pas un «Casex» tranquille!!!

Comme dans le «**retour de mer**» résultant des nombreuses informations suivantes des «**Faux échos**» peuvent s'être glissés je vous demande humblement, perfectionnistes que vous êtes, de les détecter et surtout de nous les signaler pour «**requalification**».

Soyez indulgents pour la rédaction ... et bonne lecture.

Merci.

1/: La Famille «Neptune» du P2V-1 au P2-H –

1.1: Un peu d'histoire.

Le Lockheed P-2 «Neptune» (P2V Neptune avant 1962) est la démonstration même de la carrière réservée à un **appareil de qualité**.

C'est le premier avion dédié dès sa conception à la **Patrouille maritime** et à la lutte **Anti-Sous-Marine** (ASM).

L'étude commença en septembre **1941**. Le programme n'ayant pas une importance prioritaire seul deux prototypes, désignés **XP2V-1**, furent commandés le 4 septembre **1944**.

Conçu pour l'**US Navy** pendant la seconde guerre mondiale à partir du projet «**PV1 Ventura**» le prototype **XP2V-1** effectue son vol inaugural le **17 mai 1945** à **Burbank** en Californie.

La première version de série était le **P2V-1**, construit à **15** exemplaires restait très proches des prototypes. Le troisième appareil de série, nommé **Turtle**, fut sélectionné pour, à des fins publicitaires, battre un record d'endurance.

*Il détient le record de distance parcourue sans ravitaillement par un avion équipé de moteur à pistons: Le 29 septembre 1946 le P2V Neptune nommé «**Truculent Turtle**» de son vrai nom «**Turtle**» à cause de la tortue peinte sur son nez décolle de **PERTH** (Australie) et rallie, sans ravitaillement, **COLOMBUS** (USA) après avoir parcouru **18.114 Kms** en **55 heures et 17 de vol**.*



Equipage du Truculent Turtle: De la gauche vers la droite: Commander **Eugene Rankin**, **Walter Reid**, **Thomas Davies** and Lt Commander **Roy Tabeling**.

1.2: Pays l'ayant utilisé:

Argentine: Comando de Aviacion Naval Argentina- 16 exemplaires (8 p-2^E et 8 Neptune MR.1).

Australie: Royal Australien Air Force. 22 exemplaires.

Brésil: Força Aérea Brasileira. 14 exemplaires; P-2 E.

Canada: Royal Canadian Air Force; 25 exemplaires; CP-122.

Chili: Servicio de Aviacion de la Armada de Chile; 4 exemplaires; SP-2E.

Etats Unis: United States Army Aviation Branch, 5 exemplaires; AP-2 E. US Navy? USAF 8 exemplaires, 1 NP-2H et 7 RB-69A.

France: Aéronautique Navale 64 exemplaires (31 P2-V6 et 33 P2-V7).

Japon: Aéronavale japonaise, 127 exemplaires (89 P-2J et 48 SP-2H).

Pays-Bas: Armée de l'Air néerlandaise; 30 exemplaires (12 P-2E et 18 SP-2H).

Portugal: Força Aerea Portuguesa 12 exemplaires (SP-2 E).

Royaume Uni: Royal Air Force 52 exemplaires.

Taiïwan: Armée de l'Air taiïwanaise ; 5 exemplaires RB-69A.

1.3: Son engagement:

En Nouvelle –Guinée occidentale: le 15 janvier 1962 le P2 est utilisé par l'Aéronautique navale néerlandaise lors de la bataille de la mer d'Arafura* contre des torpilleurs de la Marine indonésienne.

**Bataille d'Arafura ou bataille de la mer d'Aru, nom de l'archipel voisin les îles ARU: a eu lieu le 15 mai 1962 au large de l'actuelle province indonésienne de Papouasie sur l'île de Nouvelle Guinée. Opération Tikora pour éviter l'indépendance de la Nouvelle Guinée néerlandaise-Victoire néerlandaise.*

Pendant la guerre du Viet Nam: Il fut utilisé comme Gunship** et comme avion de patrouille maritime.

*** Lockheed P2 Neptune transformé en «Gunship» («canonnière volante) pour assurer les missions d'attaque au sol armé de mitrailleuses et de canons en sabord et équipé de systèmes de mesures appropriés pour détecter et orienter les tirs –radar, système optique à bas niveau de lumière, caméra infrarouge etc ...*

-.

Pendant le conflit du Beagle* avec le Chili:** Les seize appareils reçus dont 8 issus de la Royal Navy sont intensément utilisés par l'Escadrille navale d'Exploration de la Marine argentine.

**** Dispute territoriale entre l'Argentine et le Chili à propos des îles Lennox, Nueva et Picton qui faillit provoquer une guerre en 1972.*

A la guerre de Malouines en 1982: les deux derniers appareils (les 2P-111 et 2P-112) jouent un rôle clef de reconnaissance et de guidage des Super Etendard notamment le 4 mai lors de l'attaque contre le HMS Sheffield.

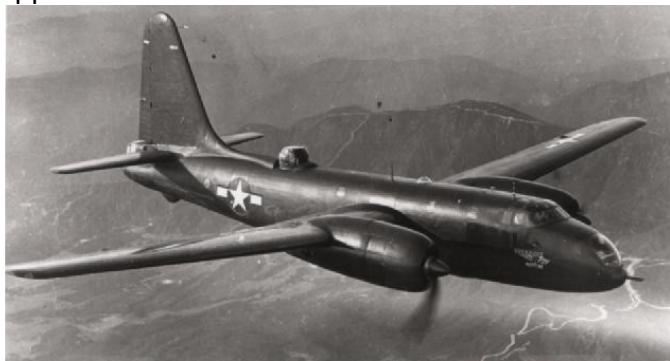
C'est un avion bimoteur à ailes médianes équipé de deux moteurs à pistons «**Wright Cyclone R 3359-8 de 2300 Cv**» entraînant une hélice quadri pôle, équipé d'un nez vitré et d'un radar (radôme sous le fuselage) destiné à la recherche de sous-marins.

Son armement défensif se compose de six mitrailleuses 12.7 m/m réparties en trois tourelles (de nez, de queue et dorsale).

L'armement offensif (grenades, bombes, torpilles ...) est emporté dans une grande soute située dans le ventre de l'appareil. Il entre en service en 1947, est produit pendant trente ans et employé intensément pendant les guerres de Corée et du Vietnam devenant la plate-forme standard de lutte ASM et de Patrouilles côtières.

1 . 4: Les différents types:

Lockheed a construit en plusieurs modèles dont sept variantes principales pour le seul P2V-7 **1.188** appareils à savoir:



XP2V-1: prototype, 1 exemplaire;



P2V-1, 15 exemplaires;
Livré à l'US Navy en **1946** il pouvait parcourir 6650 km/3590 nm et possédait une vitesse de croisière de 260 kts.



P2V-2: Le deuxième prototype révélant d'excellentes performances et une grande maniabilité la production en série démarra en **1946. 81** exemplaires;
Entré en service au sein de l'US Navy en **1947** il fut retiré en **1978** remplacé par le P-3 Orion.
Il est plus long que son prédécesseur (2.5m) et possède des moteurs plus puissants: Wright Cyclone R3350-24W de 2800 cv avec possibilité d'installer des fusées JATO. Vitesse maximale 280 kts. Distance franchissable: 6400 km/3455 nm.



P2V-2N «Polar Bear»: version modifiée équipée de skis et du MAB, 1 exemplaire;



P2V-3, version dotée d'une motorisation améliorée (2 moteurs de 3200 cv), **83** exemplaires;
Il effectue son premier vol au mois d'août **1948**. Sa vitesse maximale est de 295 kts (545 kms/h).
Version optimisée pour l'attaque au sol et utilisée pendant la guerre de Corée.

P2V-3B: convertis et équipés d'un dispositif de bombardement à basse altitude par radar; **16** exemplaires;



P2V-3C, version basée sur les Porte-avions;
11 exemplaires;



P2V-3W:
Version d'alerte aérienne avancée (AEW) équipée du radar APS-20 ;
30 exemplaires;



P2V-3Z: version de transport VIP au combat; **2** exemplaires;



P2V-4: (P-2D) Il effectue son premier vol en novembre **1949**;

52 exemplaires.

Version dotée d'une motorisation améliorée (Wright Cyclone R3350-30W compressés) développant 3750 cv, d'une plus grande capacité d'emport carburant et équipé du nouveau radar AN/APS-20 monté dans le radôme.

Peut franchir 6750 kms- (vitesse maximale 305 kts -565 km/h).

Première version à pouvoir emporter des réservoirs supplémentaires en bout d'aile. Ont servi jusqu'en 1962 date de prise de l'appellation P-2D.



P2V-5 (P-2E): Effectue son premier vol en décembre **1950**.

Ci-contre: version dont le nez est remplacé par une tourelle*,

Est équipé de radar de surveillance APS-20, du Mad, d'un nez vitré, d'un projecteur commandé par l'équipage et de réservoirs à l'extrémité des ailes.

Fut employé en surveillance maritime à la fin de la guerre de Corée. *

424 exemplaires.

** les derniers exemplaires furent dépourvus des tourelles de nez et de queue et reçoivent un détecteur*



P2V-5F: P2V-5 motorisé avec des turboréacteurs d'appoint **J-34 WE** de 3400 lbs de poussée;

AP-2E: P2V-5 équipés d'équipements ELINT et SIGINT;

P2V-5FD (DP-2E): P2V-5 F sans armement avec capacité de remorquages de cibles ou de lancement de Drones;

P2V-5FE (EP-2E): P2V-5F doté d'équipements électroniques supplémentaires;

P2V-5 (SP-2E): P2V-5F doté du système de lutte anti sous marine Julie/Jezebel;

OP-2E: version modifiée pour être utilisée dans le cadre de l'OPE Igloo White, 12 exemplaires;

P2V-6 (P2-F): est un P2V-5 équipé pour la lutte anti-sous-marine et le mouillage de mines.

Version dotée de capacité d'un radar de recherche AN/APS 70 et d'une motorisation améliorée; **83** exemplaires.

P2V-6B: version capable d'utiliser le missile AUM-N-2 Petrel;

P2V-6M (MP-2F): anciennement P2V-6B, **16** exemplaires;

P2V-6F (P-2G): (P2V-6/P2-F) avec turboréacteurs J-34;

P2V-6T (TP-2F), version d'entraînement dépourvue d'armement et de réservoirs en bouts d'ailes;



P2V-7(P-2H): Dernière variante du Neptune dotée d'une motorisation (réacteurs montés directement sur les chaînes de montages) et de réservoirs en bouts d'ailes améliorés, du radar de recherche APS-20. Les premiers reçoivent des tourelles de nez et de queue qui furent par la suite remplacées par un poste d'observation à l'avant et un détecteur d'anomalie magnétique(MAD) en queue tandis que la tourelle dorsale était remplacée par un poste d'observation:

359 P2V-7 furent construits et servirent aux Etats-Unis, en France, aux Pays-Bas, en Australie, au Japon.

Pris l'appellation de P2-H dans les années 1960.

P2v-7LP (LP-2J): version équipée de skis pour l'atterrissage et de fusées JATO, 4 exemplaires ;

PV-7S (SP-2H) version recevant de nouveaux équipements de lutte ASM et de contre-mesures électroniques

P2V-7U: désignation navalisée de la variante RB-69A;

AP-2H: version «GUNSHIP» 4 appareils convertis;

RB-69A: version de reconnaissance équipé d'un radar à visée latérale (SLAR), 5 exemplaires construits et deux convertis (utilisés par la CIA sous les couleurs de l'US AIR FORCE – les deux opérants en Europe furent retirés du service en 1961 et les cinq opérant en Asie furent perdus; un s'écrasa et les quatre autres furent abattus par la République Populaire de Chine;

Neptune-MA-1: désignation britannique du P2V-5, 52 appareils livrés;

CP-122 Neptune: désignation canadienne du P2V 7;



P2V-Kai (P-2J):

Variante japonaise produite sous licence par Kawasaki sous la désignation de **IHI-J3** équipée de **deux turbopropulseurs T 64** et de **deux turboréacteurs J-34**, de systèmes de lutte ASM et de contre-mesures électroniques améliorés et d'un radar de recherche APS-80.

Le surnom «**Kai**» est un diminutif de «**Kaizo**» qui signifie «modifié», **82** exemplaires.

Nota: *Après de bons et loyaux services il a entamé une seconde vie comme bombardier d'eau dans le cadre de la lutte contre les incendies de forêts*

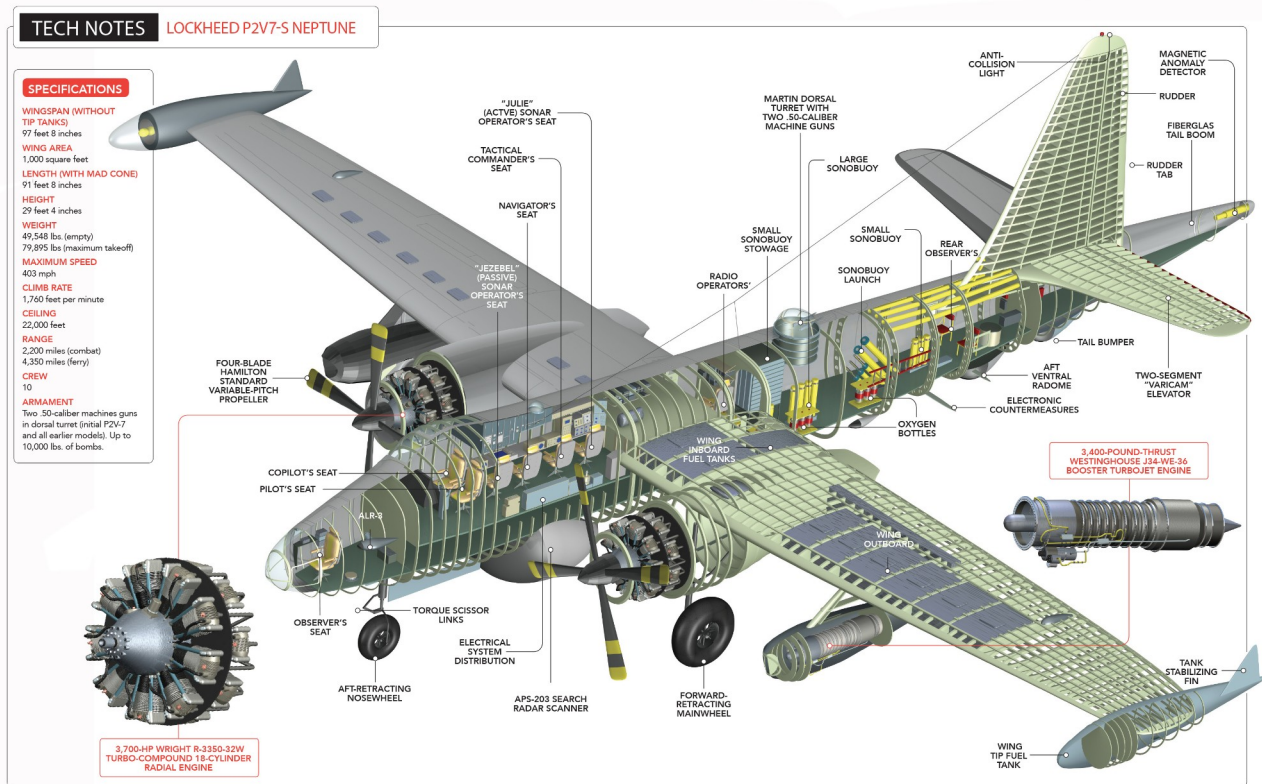
La désignation après 1962 est notée entre parenthèses

Utilisateurs civils:

Aero Union (compagnie de lutte anti incendie).

Minden Air (compagnie de lutte anti incendie).

Neptune Aviation Services (compagnie de lutte anti incendie).



Chapitre II:

- Les «Neptune» dans notre AERONAVALE –

2/1 : Formations armées de ces avions d'«hommes»* qu'étaient le P2V6 le P2V7:

21F, 22F, 23F, 24F, 25F, 12S, 8S (équipée de P2V6 stationnée à Hao d'avril 1966 à janvier 1967), 8F/28F, 9S (mai 1975 à juillet 1984) – le P2V7 145570 en provenance de Lann-Bihoué relevé par le 146433 en provenance de la 12S / Faaa Tahiti stationnerons sur la BAN Tontouta courant 1974 –

21F: P2-V6 juillet 1953 à décembre 1963 à Lartigue et jusqu'à septembre 1966 à Nîmes-Garons.

22F: P2-V6 novembre 1953 à avril 1963 à Lartigue, d'avril 1963 à novembre 1963 à Nîmes-Garons, de novembre 1963 à avril 1964 à Lartigue et de février 1964 à novembre 1966 à Nîmes-Garons.

23F: P2-V6 et P2-7 de mars 1955 à avril 1959 et P2-V7 à décembre 1971 à Lann-Bihoué.

24F: P2-V7 de mars 1958 à mai 1967.

25F: P2-V7 juillet 1958 à juillet 1983.

8S: «Escadrille du Calao» P2-V6 d'avril 1966 à janvier 1967 à Hao.

12S: P2-V7 de 1969 à 1972 à Lann-Bihoué pour soutien du Centre d'essais des Landes de Biscarosse de 1972 à 1984 année de sa dissolution rejoint Hao et Faaa (Tahiti).

9S: P2-V7 de 1975 à 1984 en Nouméa.

**Avion d'«Homme» sûr car pour y prendre place il faut utiliser la petite échelle coulissante située dans le logement de la roulette de nez puis à «quatre pattes» atteindre la partie avant ou à la force des bras par la trappe située à l'arrière de l'appareil accéder aux postes arrières. Partie arrière seul endroit ou tout membre d'équipage normalement constitué pouvait se tenir debout après avoir «rampé» au niveau de l'emplanture des ailes!!!.*



21F



22F



23F



24F



25F



28F



8S



9S



12S

2 / 2: - Le P2V 6-



L'Aéronavale française reçoit **31 P2V6**. (Les n°: 126514, 126522, 126537, 126539, 126540, 134638 ... 134663 au titre de la MDAP (Mutuel Defense Aid Pact / Accord d'entraide mutuelle de défense).

Ils arment les **Flottilles 21F, 22F, 23F** et l'**Escadrille 8S** de **1953 à 1969** et totalisent, en fin de service actif, **100.000** heures de vol.

C'est un bimoteur, redésigné par la suite **P-2F**, propulsé par deux moteurs en étoile **Wright Cyclone R-3350** de **3500 cv**.

Le premier appareil, le Bu Aer 134638 se pose à **Orly le 19 Juin 1953**.

Vingt six appareils sont réceptionnés dans le courant de l'**année 1953** et les **cinq autres** en début d'année **1955**.

Caractéristiques du P2V 6:

Envergure: 31.80 m,

Longueur: 23.36 m,

Hauteur: 8.81m,

Masse à vide: 21530 kgs,

Masse totale en charge: 38000 kgs,

Plafond pratique: 7925 m,

Distance franchissable: 6250 km,



Ils sont livrés avec:

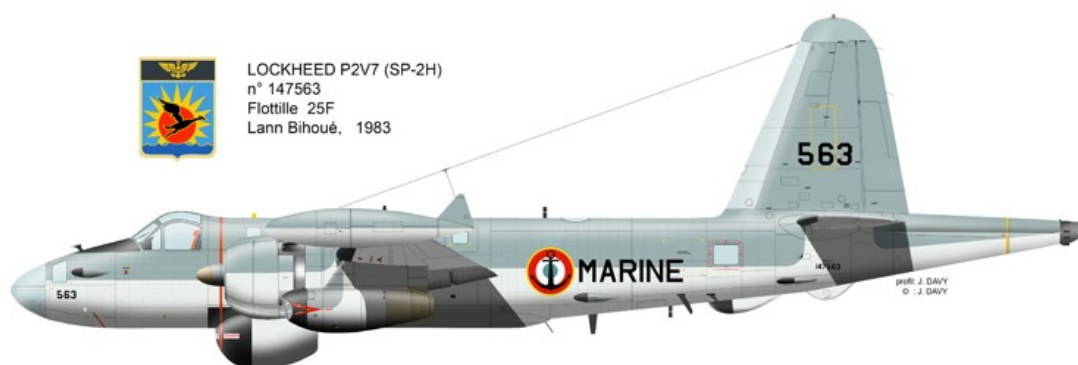
- un système de mouillage de mines,
- des caméras pour les missions de reconnaissances photographiques,
- trois tourelles (6 canons de 20m/m de nez, de queue et dorsale),
- un radar panoramique ventral de surveillance.

La tourelle de nez fut remplacée par un **nez vitré** en **1957** et celle de queue par un détecteur d'anomalie magnétique (**MAD**) à partir de **1955**.

La dorsale fut gardée puis supprimée en **1959** et les **bouées sonores Julie** adoptées en **1962**.



2 / 3: -Le P2V-7-



L'Aéronautique navale aligne de mars 1958 à août 1983 33 P2V-7 (désignés P2-H et SP-2H entre juin 1958 et août 1984).

La Flotte de P2V-7 est composée de quatre sous-variantes:

- série 144000 (n°: 685, 186, 687,, 688, 689, 690, 691, 692),
- série 146000 (n°: 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438),
- série 147000 (n°: 562, 563, 564, 565, 567, 568, 569, 570, 571),
- série 148000 (n°: 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336)

C'est la Flottille 24F qui reçoit le premier P2V-7, le n°: 144686 le 10 mars 1958.

Ils volèrent avec les Flottilles 23F, 24F, 25F jusqu'en 1983 à Lann-Bihoué et les Escadrilles 8S et 12S jusqu'en 1984 dans le Pacifique.

En 1960 – La Flottille 24F mettait en œuvre les n°: 144685, 144686, 144687, 144588, 144690, 144691, 144692 et la Flottille 25F les n°: 146430, 146431, 146432, 146433, 146434, 146435, 146436, 146437.

Les séries 144000 et 146000 de couleur entièrement noire étaient sensiblement identiques.

Le 1^{er} janvier 1961 la Flottille 23F en provenance de Port Lyautey(Maroc) est affectée à Lann-Bihoué et met en œuvre les n°: 147562, 147563, 147564, 147565, 147566, 147567, 147568, 147569, 147570, 147571. Ses appareils au dos de couleur blanche possèdent l'équipement Julie, l'analyseur d'allumage et le poste MAD dans le nez vitré.

Toujours en cette année 1961 sept nouveaux P2 de la série 148000 les n°: 148330, 148331, 148332, ... viennent enrichir le parc aérien.

Ces appareils baptisés «P2H-JJ» possèdent les équipements de détection ASM Julie et Jezebel.

Nota: Le n°: 147569 surnommé «Goldorack» équipé d'antennes de guerre électronique et divers équipements (brouilleurs ECM et autodirecteur d'Exocet) fut utilisé par la Flottille 25F et l'Escadrille 12S pour entraîner les navires et avions français.



Records de temps de vol en mission opérationnelle:

13 heures et trente six minutes de vol le **11 novembre 1971** à l'**Escadrille 12S** Lann-Bihoué lors d'une mission de secours maritime au profit du cargo « **MAORI** » disparu au large du cap Finistère (Espagne).

Le 7 juillet 1974 à l'**Escadrille 12S** Tahiti par l'**équipage GE** qui se pose à **Hao** après **15 heures et 24 minutes** de vol de surveillance maritime.

Caractéristiques:

Modèle Lockheed P2V-7 Neptune;

Envergure: 31, 65 m;

Longueur: 27,94 m;

Hauteur: 8,94 m;

Armement: Charge offensive (grenade, torpilles ...) 3650 kgs;

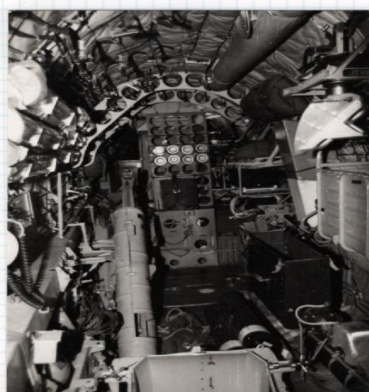
Masse max au décollage: 36240 kgs;

VI max: 650 Km/h avec les réacteurs et 570 Km/h sans;

Plafond pratique: 7000 m;

Distance franchissable: 5900 Kms.

Quelques vues intérieures:



**Tranche tactique, Poste de pilotage,
Poste arrière.**

Poste de pilotage



Pilote gauche



Pilote droit

Intérieur



Rack à bouées sur l'arrière



Tableau principal des Inters situé au dos des NAV TAC et radaristes. La bache hydraulique des circuits hydrauliques 3000 et 1500 PSI en fait foi.



Intérieur

Quelques matériels:



Antenne radar de l'APS 20.

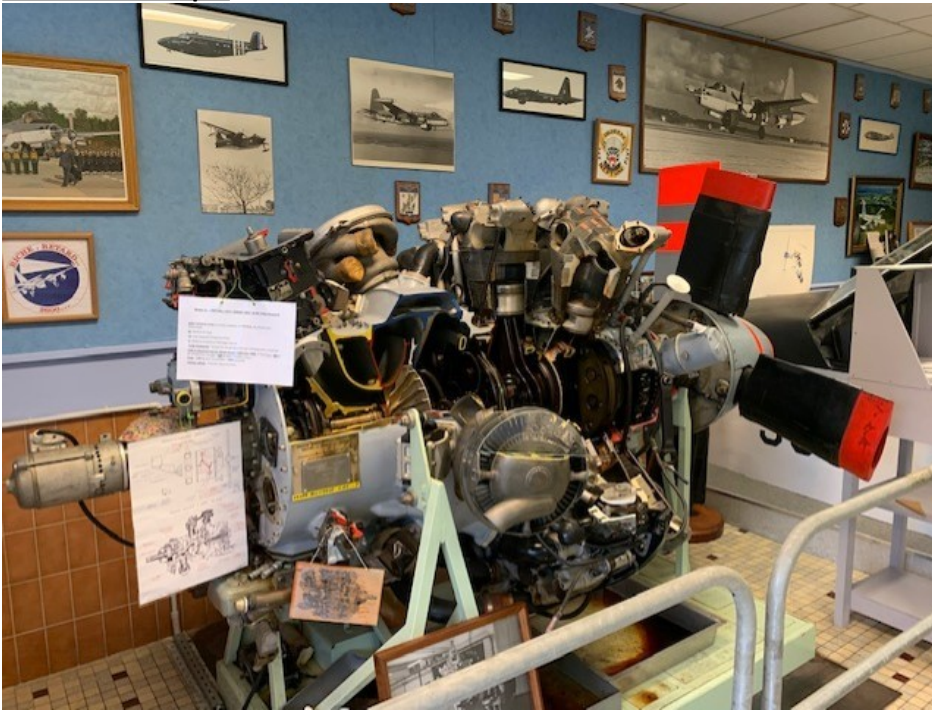


Search light .

Phare de recherche: 72000 bougies

Motorisation:

Moteur thermique



Deux moteurs Wright Cyclone R- 3350-32W Compound de 3750 cv au décollage;

Poids: 1600 kgs.

Consommation horaire moyenne en croisière: 400 litres essence.

C-----: 2 litres huile.

Turboréacteur



Deux turboréacteurs Westinghouse J34-E-36 de 3400 lbs soit environ 1200 kgs de poussée, de 0.70 m de diamètre, de 2.85 m de longueur pesant 1193 kgs et ... fonctionnant à l'essence.

Le 144685, convoyé par l'équipage de l'EV Joubert, est livré en France le **15 mars 1958**. Il prend le n° : **24F 1** puis de **25F3** en **1962** et **685** en fin de la même année.

Le **1^{er} juillet 1979** il est exposé au Schwabisches Technik und Bauern à Seifertshofen (Allemagne).

Quelques«Neptune»

Série 144600:



Le **144686**, convoyé par l'équipage du LV Rousseau est livré le **1^{er} avril 1958** à la **24F**.

Il est baptisé 24F2 puis 686 en 1963. Passe, sous le même numéro à la 23F en 1968 et à la 12S en 1974. Déclassé à FAAA Tahiti en 1979 avec 7211 heures de vol et 2954 atterrissages il est utilisé pour l'entraînement des pompiers.

Le **144687**, convoyé par l'équipage du LV Bardon, de Norfolk (USA) vers la France du 5 mars au 10 mars 1958. Jusqu'en **1964** il arme la **24F** sous l'appellation **24F3**.

Sous le n°: **687** on le retrouve à la **25F** en **1964/1965**, puis à la **23F** jusqu'en **1974** où il passe à l'Escadrille **12S**. Il est déclassé le **21 septembre 1976** et sert à l'entraînement des pompiers de FAAA Papeete.

Le **144688** est convoyé vers la France du **13 au 17 mars 1958** par l'équipage de l'OE Regne.

N°: 24F 4 jusqu'en **1965** puis devient n°: **688** à la **23F**.

De **1969 à 1972** il arme la **25F**.

Le **30 septembre 1988** il est exposé au musée de l'Aéronautique navale de Rochefort.



Le **144689** est convoyé vers la France du 5 au 9 Avril 1958 par l'équipage de l'EV Joubert. **24F 5** de 1958 à 1965 il passe **689** jusqu'en 1967. Toujours sous le même numéro il rejoint la **25F** en 1968 et la **12S** en 1979. Affecté à la 9S en 1980 Il est déclassé le **7 décembre 1980** à Tontouta Nouméa Nouvelle Calédonie et sert pour l'entraînement du service sécurité.



Le **144690** est convoyé vers la France du 21 au 23 avril 1958 par l'équipage du LV Rousseau. De **1958 à 1962** il est à la **24F** sous le n°: **24F 6**. De **1963 à 1965** il porte le n°: **690**. De **1966 à 1968** il arme la **23F** et toujours sous le même numéro la **12S** jusqu'en **1973**. Il est déclassé en octobre **1973**. Découpé en morceaux il est immergé, par 1800 mètres de fond entre les atolls d'Hao et d'Amanu.



Le **144691** est convoyé vers la France du 4 au 8 mai 1958 par l'équipage de l'EV Joubert. De **1958 à 1962** il porte le n°: **24F 7** puis **691** en **1963**. Numéro qu'il gardera jusqu'en 1973 à la **23F** avant son transfert au **320^{ième} squadron** des Pays bas, où il vole sous le n°: **215V**. Il est déclassé le **13 mai 1976** à **Valkenburg (Pays-Bas)** et ferrailé l'année suivante au même endroit.





Le **144692** est convoyé vers la France du 17 au 19 mai 1958 par l'équipage du LV Rousseau. Jusqu'en 1962 il vole à la **24F** sous le n°: **24F 8** et à la **23F** sous le n°: **692** jusqu'en **1968** date de son transfert au **320 ième squadron des Pays-Bas** sous le n° : **216V**. Il est déclassé le **11 juillet 1980** à **Valkenburg (Pays-Bas)**.

Série 146000:



Livré en septembre 1958 à la Flottille **25F** le **146431** vole sous l'appellation **25F 1** jusqu'en 1962 puis prend celle de «**431**» jusqu'à son déclassement survenu le **26 novembre 1973** à **Hao**.

En fin **1971** il est affecté à la **Section P2V7 Pacifique** avant de rejoindre l'Escadrille **12S** le 7 décembre 1972. Il est alors découpé en morceaux et immergé par 1800 mètres de fond entre les atolls d'Hao et d'Amanu.





Le **146432** est livré à la Flottille **25F** le **2 juin 1958**.
De **1958 à 1964** il vole sous l'appellation **25F 2**.
De **1964 à 1970** il est affecté à la Flottille **23F** sous le n°: **432**.
Il rejoint alors l'Escadrille **12S** et est déclassé en **août 1977** à Faaa(Tahiti) où il est utilisé pour l'entraînement des pompiers.



Le **146433** arrive à la 25F en août **1958** et y vole sous le n° **25F 3**.
En fin d'année **1964** il rejoint la Flottille **24F** et, nommé **433**, y reste jusqu'en **1971** puis retrouve la 25F jusqu'au mois de décembre **1974**.
Alors affecté à l'Escadrille **12S** il est déclassé à Faaa (Tahiti) le 19 novembre **1979**.



Le **146434** est livré à la Flottille **25F** au mois d'août 1958.
Il vole sous le n°: **25F 4** jusqu'en fin d'année **1962**.
De 1963 à 1968 il prend l'appellation de **434** qu'il garde jusqu'à son transfert au **320 ième squadron des Pays-Bas** où il est baptisé **217V**.
Déclassé le **12 février 1980** à **Valkenburg (Pays-Bas)** il est ferrailé.





Le **146435** est livré en septembre **1958**.

On le retrouve à la **25F** sous le n°: **25F 5** de 1958 à 1963, à la **24F** sous le n°: **435** de 1964 à 1967, de retour à la **25F** de 1968 à avril 1972 et à l'Escadrille **12S**.

Rapatrié aux USA en **1973** il est déclassé le **19 octobre 1973** et stocké au **MASDC de Tuckson (USA)**.

Il est ferraillé le **8 juin 1976** à Tuckson.



Le **146436** est livré à la Flottille 25F le **9 septembre 1958**. Jusqu'en **1962** il prend le nom de **25F 6**. Toujours à la 25F il passe **436** le 9 décembre 1962 et rejoint la **23F** le **9 décembre 1963** où il restera jusqu'au **20 avril 1972** date à laquelle il est affecté à l'Escadrille 12S.

En **1973** il est rapatrié et déclassé le 19 octobre au MASDC de Tuckson.

Il est ferraillé le **9 juin 1976**.



Le **146437** de **1958 à 1973** arme la Flottille **25F** et vole sous les immatriculations successives de **25F 7** (1958/1961), **25F 9** en 1962 et **437** jusqu'en **1973** où il rejoint l'Escadrille **12S** tout en gardant le même numéro.

Il est restitué aux américains et déclassé le **19 octobre** de la même année à **Davis-Monthanau MSDC de Tuckson (USA)**.

Il est ferraillé le **9 juin 1976** à **Tuckson**.



Le **146438** fait sa carrière française au sein de la Flottille **25F**.

Vole jusqu'en **1963** sous le n° : **25F 8**, puis de 1963 à 1970 sous le n°: **438**.

En **1970** il rejoint le **320 ème squadron des Pays-Bas** sous l'appellation **218V**.

Il est déclassé à **Valkenburg** le **28 août 1981** et exposé au **musée de Lucktvaart (Pays-Bas)**.

Série 147000:

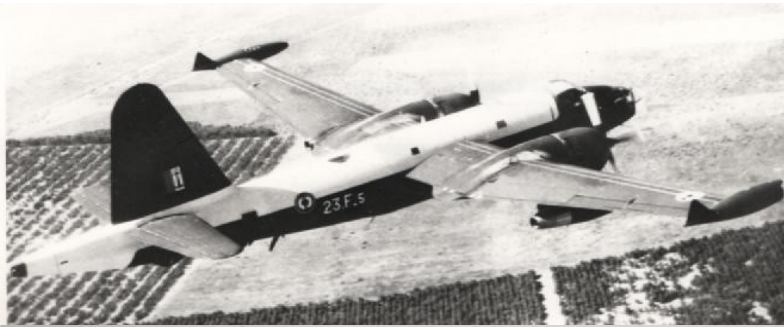


De **1959 à 1961** le **147562** est affecté à la Flottille **23F** et vole sous l'appellation **23F 4**.

Dès **1962** il rejoint la Flottille **25F**, et prend le code **562**.

Il y est déclassé le **5 juillet 1979** et sert à l'entraînement des pompiers.





Le **147563** arrive à la Flottille **23F** en **1959** est codé **23F5** puis **563** en 1964.

Il passe à l'Escadrille **12S** en **1970** pour être modifié pour mise au point de l'APU devant être monté sur l'ATL1.

On le retrouve à la **25F** en **1982** et est déclassé à Lann-Bihoué le **1^{er} août 1983**.

Il est exposé au Musée de Brienne le Château de Brienne de juillet **1990** à **janvier 2001** date de son transfert au musée européen de l'Aviation de chasse de Montélimar.



Le **147564** est affecté à la Flottille **23F** de **1959** il vole sous l'appellation de **23F6** puis de **564** avant de rejoindre la **25F** en **1963**.

Il est détruit le **15 janvier 1971** (Crash à l'atterrissage).



De **1959** à **1964** le **147565** est affecté à la **Flottille 23F** sous l'appellation **23F 7** et passe à la **24F** codé **565**.

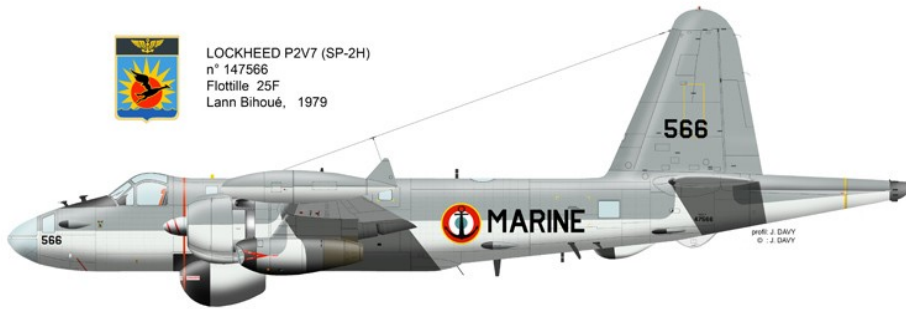
Il est détruit le **13 mars 1967** au cours du crash survenu lors d'un exercice ASM de nuit.



De **1959 à 1966** le **147566** est affecté à la Flottille **23F** puis à la **25F** jusqu'en **1983**. Il effectue son dernier vol le **26 juillet 1984** à l'Escadrille **12S** où il est déclassé en janvier **1985** et mis en exposition devant la tour de contrôle de l'Aéroport de Faa'a (Tahiti). Acheté au mois de février **1989** par l'australien Mr Bob de la Hunty il est remis en état de vol le 10 juillet et convoyé à **Brisbane (Australie)**.



LOCKHEED P2V7 (SP-2H)
n° 147566
Flottille 25F
Lann Bihoué, 1979



De **1959 à 1962** le **147567** vole à la Flottille **23F** sous l'appellation **23F 7**. Il devient **25F 7** puis **567** de **1963** à **février 1983** à la Flottille **25F**. Déclassé en juillet **1983** il est exposé sur la BAN Lann-Bihoué.



Le **147568** affecté à la Flottille **23F** de **1959 à 1962** rejoint la **24F** en **1963** puis la **25F** jusqu'en **1983** en volant sous le nom de code **568**. Déclassé à Lann-Bihoué il sert à l'entraînement du personnel du Service sécurité.



Le **147569** codé **23F 1** puis **569** est affecté à la Flottille **23F** jusqu'en **1968**.
 En **1969**, affecté à l'Escadrille **12S**, il est modifié pour les expérimentations de guerre électronique.
 Il devient «**Goldorack**» à la **25F** et est déclassé en juillet **1985** à Lann-Bihoué.
 Son poste de pilotage est exposé à l'**Espace Traditions** de la BAN et le reste de l'appareil a été ferrailé.



Le **147570** arrive à la Flottille **23F** codé **23F 2**.
 Il se retrouve à la **24F** codé **570** de **1963 à 1971** et à la **25F** où il est déclassé le **18 juin 1980**.
 Il sert à l'entraînement du personnel du Service de sécurité.



Le **147571** affecté à la Flottille **23F** et codé **23F 3** puis **571** de **1960 à 1968** et rejoint la **24F**.
Il est détruit le **4 février 1970** en s'écrasant au cours du décollage pour une mission ASM de nuit.

Série 148000 dite JJ pour Julie Jezebel



Livré au mois d'août **1961** le **148330** est codé **25F 10** puis **330** à la Flottille **25F**.
En **1970** il rejoint la **24F** jusqu'en 1980 puis l'Escadrille **9S**.
Il est déclassé le **23 août 1984** à Wallis puis exposé au **Collège de Mua à Lavegahanm à Wallis**.



Le **148331**
Cette photo prise à LBH au début des années 1970 montre un **P2 V7 Armor** avec son nez particulier en forme de cadran téléphonique peint en orange haute visibilité.
Six «Neptune» affectés à la **12S** reçurent un temps cette modification avant de retrouver leur bulle transparente lorsque les DC 7 Armor de la DIRCEN furent en mesure de prendre leur relève. Noter également la modification intervenue sur la pointe arrière du détecteur d'anomalie magnétique AN/ASQ-8.



Le **148332** codé **332** est affecté à la **Flottille 23F** de **1963 à 1968** date où il rejoint la **Flottille 25F**.
En **1969** il est modifié en **P2V 7 Armor** tout comme le **331**.
Il est déclassé à Lann-Bihoué en **1981**.



Le **148333** codé **333** à la **Flottille 25F** en **1963 et 1964** passe à la **24F** de 1964 à 1968 puis retourne à la **25F** jusqu'en février **1983**.
Affecté à l'**Escadrille 12S** il effectue son dernier vol à Wallis le **14 décembre 1983**.
Il est exposé à Hao.



Le **148334** codé **334** est affecté à la **Flottille 23F** de **1963 à 1968**.
Modifié **P2V 7 Armor** à l'**Escadrille 12S** en 1969 il rejoint la **25F** en **1971** jusqu'au **26 juillet 1983** date de son déclassé à Lann-Bihoué.
Il est exposé au musée de Nancy Essey puis transféré au musée de l'Air au Bourget en **2004**.



Le **148335** codé **25F 5** puis **335** fait pratiquement toute sa carrière aéronautique française à la **Flottille 25F**. (*Année 1966 à la 24F*)
Il est déclassé le **21 juillet 1983** à Lann-Bihoué.
A été stocké à Dugny Le Bourget et est exposé au musée de l'Air et de l'Espace du Bourget à Paris





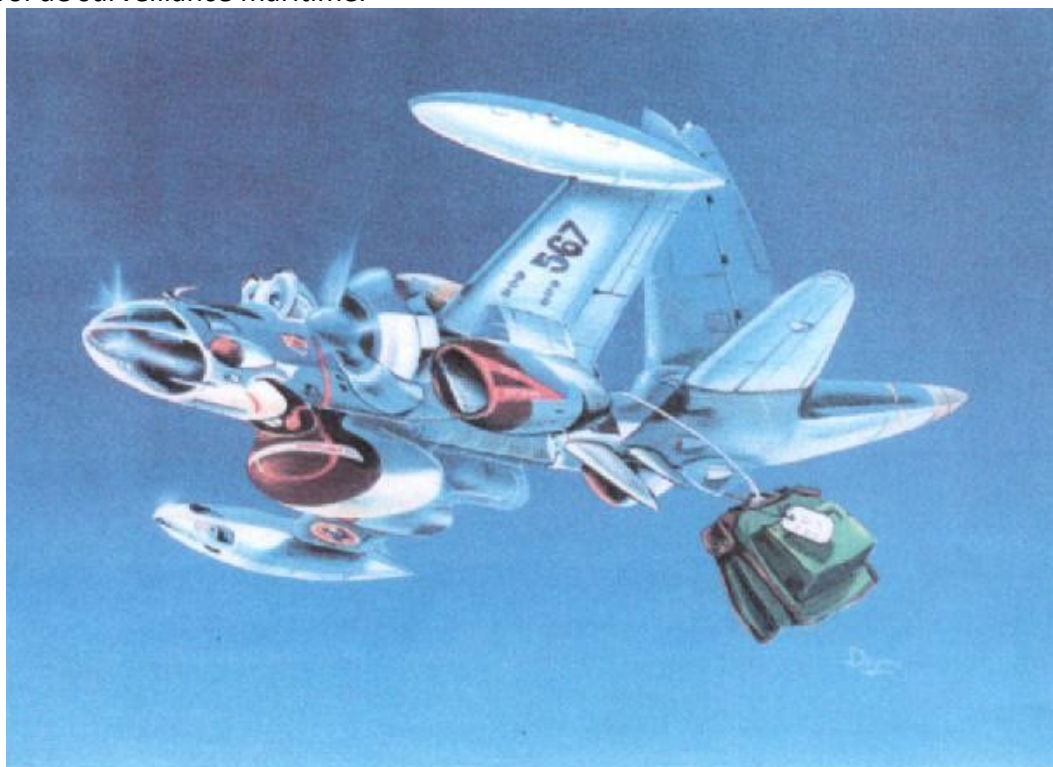
Le **148336** codé **336** il quitte la **Flottille 23F** pour rejoindre la **24F** de mai **1964** à **1968**. Affecté à l'**Escadrille 12S** en **1969** pour modification P2V7 Armor il est déclassé le **26 juillet 1984** à Faaa(Tahiti).

-**Que sont devenus nos braves P2: 685** musée en Allemagne; **686** ferraillé; **687** brûlé à Tahiti; **688** exposé en France; **689** brûlé à Nouméa; **692** musée au Pays-Bas; **432** brûlé à Tahiti; **435** retour aux USA; **436** retour aux USA; **437** retour aux USA; **438** musée au Pays-Bas; **562** en expo à Lann-Bihoué; **563** musée France; **566** vendu à l'Australie; **331** brûlé à Tahiti **333** stocké Hao; **334** expo France; **335** expo France; **565, 571** et **564** détruits lors de crash.

Records de temps de vol en mission opérationnelle:

13 heures et trente six minutes de vol le **11 novembre 1971** à l'**Escadrille 12S** Lann-Bihoué lors d'une mission de secours maritime au profit du cargo «**MAORI**» disparu au large du cap Finistere (Espagne).

Le 7 juillet 1974 à l'**Escadrille 12S** Tahiti par l'**équipage GE** qui se pose à **Hao** après **15 heures et 24 minutes** de vol de surveillance maritime.



Qu'il est beau!!!!!!!

Epilogue:

Né chez Lockheed aux USA, j'ai traversé l'**Atlantique** ne sachant pas que ma silhouette allait se profiler longtemps sur la surface des océans.

Tour à tour chasseur et sauveteur j'ai, au fil des **milles** et aux **mains expertes** de **centaines d'équipages**, aiguisé mes sens qui avec ma puissance ont fait de moi **un fin patrouilleur maritime**.

Je ne pense pas **avoir démerité** de **ce Dieu** qui m'a prêté **son nom** puisque de mon exemple sont nées de nouvelles générations.

Toi qui me regrettes, n'oublies pas que si **Lorient** est une de mes dernières escales, mes ailes m'ont porté tout autour du globe et que le bruit de mes moteurs ne s'est éteint qu'au bout **de vingt cinq années au service de l'Aéronautique Navale(en métropole)**.



NEPTUNE



Descend de ton Olympe, **Neptune**. L'**Homme** a osé défier les **Dieux**.
Pour voler au **secours des naufragés**, tu avais élu **Castor et Pollux**
mais l'habile artisan a forgé ce **Trident**.

Son ombre planait sur les mers, à l'égal de **Polyphène le Cyclope**, il
veillait, indifférent à tes colères marines.

Mars, livide, convoitait ta puissance guerrière.

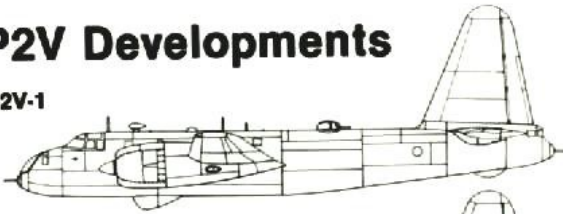
Magnanime, tu avais cru émerveiller la création en lui offrant le vif
Etalon.

Naïf ! Tu ignorais que le génie humain te livrerait combat sur le
fleuve Océan, conduit par **sept mille cinq cents fougueux pur-sang** à
la bouche fragile.

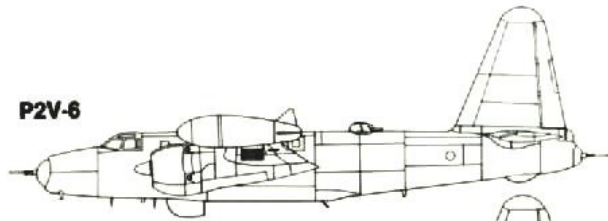
O Dieu, lève ton regard vers l'azur conquis et reconnait le spectre
consumé de l'**industrielle Humanité**.

P2V Developments

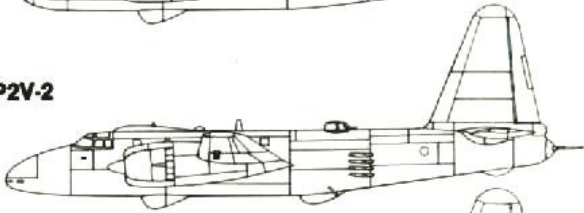
P2V-1



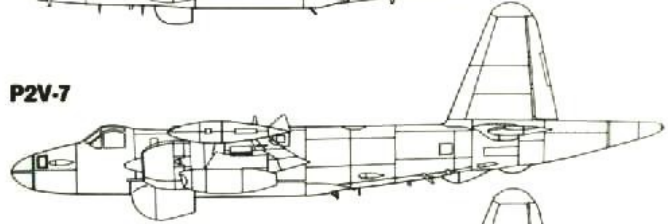
P2V-6



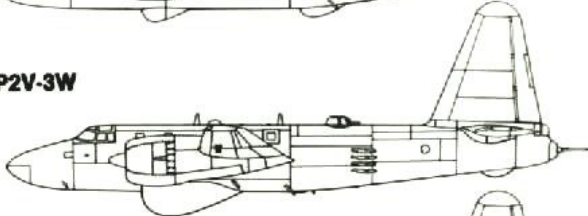
P2V-2



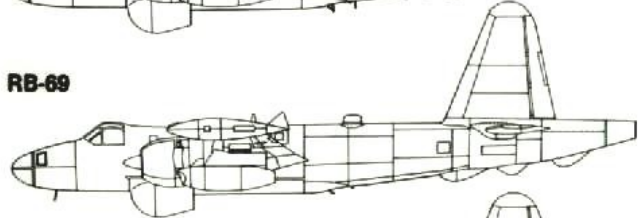
P2V-7



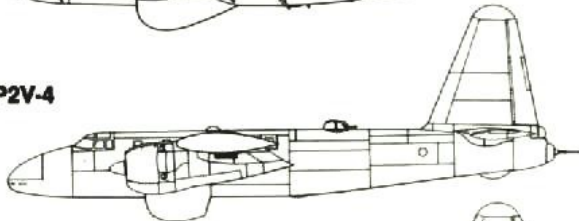
P2V-3W



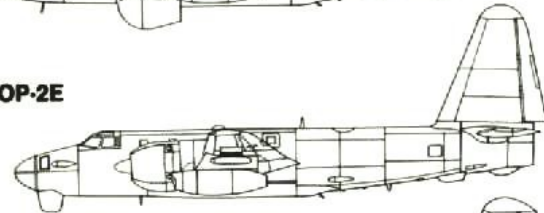
RB-69



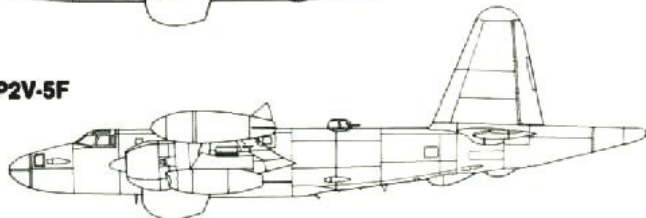
P2V-4



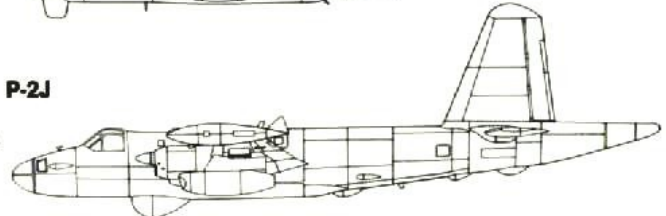
OP-2E



P2V-5F



P-2J



In Memoriam:

22.10.1957 Equipage 22F à La Sénia.

11.11.1964 Equipage 21F à Heraklion.

13.03.1967 Equipage 24F en mer.

04.02.1970 Equipage 25F à Lann-Bihoué.

15.01.1971 Equipage 25F à Lann-Bihoué.

Rédaction Pierre Vilsalmon et son Equipage.

www.Sallesdetraditionslannbihoue.jimdo.com

sallesdetraditions@hotmail.com

Reproduction même partielle interdite.