



Le North American T6 était à l'origine un avion de reconnaissance, en 55/56, l'armée de l'air en a acheté aux américains (environ 600) et Sud-Aviation les a équipés de 2 mitrailleuses AA52,* installées sous les ailes, ainsi que des roquettes : c'était devenu un chasseur ! Bien adapté au strafing dans le djebel . Son défaut : sous-motorisé (500 ou 550 CV, moteur en étoile) après un piqué, il avait du mal à remonter rapidement, c'était le bon moment pour les fells de lui envoyer quelques bastos, d'ailleurs il y en a eu plusieurs d'abattus.....guy * j'avais la même en version " plancher des vaches "voir extrait film ci-joint....

TEMOIGNAGES

Tu parles si je connais le T6. Je lui dois probablement la vie.
Je revenais tout seul dans ma jeep de Bir el Ater qui avait subi un gros passage la nuit précédente
avec près de 50 mètres de réseau sauté au bengalor. Un avion que je n'avais pas entendu derrière moi
est passé à 3/4 mètres de ma tête et a suivi la piste qui montait dur en rase motte et s'est mis à tourner en s'élevant
à 900/1000 mètres devant moi. Je m'étais arrêté après ce gros choc au coeur puis je suis reparti pour monter la côte
quand j'ai vu le T6 me foncer littéralement dessus et me repasser au ras des moustaches pour repartir tourner en se déplaçant vers ma gauche c.a.d. côté Algérie .Vingt bonnes minutes après il est revenu en battant des ailes.

La côte franchie j'ai vu un superbe passage de 2 mètres fait à la

cisaille après mise en court circuit par deux chaînes métalliques avec de nombreuses traces. Quatre cisailles et une perche isolante laissées sur place.

Le pilote que j'ai invité au resto à Tebessa rentrait de mission à sec de cartouches quand il a vu que j'allais me planter dans une vingtaine de fells d'où sa manoeuvre . J'ai même eu droit à une ballade en T6. François-Marie GUILLOT Lt en Algérie, ligne Morice .

C'est à bord de cet appareil , en mission de repérage que mon meilleur copain d'enfance s'est fait descendre .Son père Pharmacien à BAUVIN (Nord) faisait réparer une Simca Aronde pour son retour incessant car il avait cassé le moteur en prenant la voiture pour un avion!!!! .Philippe est rentré mais pour être conduit au cimetière ..Triste destinée et au diable les médailles posthumes .Pierre TRUPIN

Tu sais à S.BA. les T6 nous ne les voyions pas souvent. J'en ai vu à l'aérodrome de Bel Abbès une fois ou deux. Lorsque mon papa m'amenait là bas pour voir voler les avions (JODEL, et aussi NORECRIN) C'est sur ce dernier que j'ai eu mon baptême de l'air. Le pilote se nommait CAPEL et il travaillait pour la SPIE C'était un ami de mon papa JP a du en parler à la maison de la mission de ces avions chasseurs.
Gérald GOUYON

Mitrailleuse AA52



- Calibre : 7,5 mm (AAT-52) ou 7,62 x 51 mm OTAN (AN F1)
 - Capacité du chargeur : bandes de 50 (FM) – 200 cartouches
- Longueur totale avec canon léger/lourd : 1080 mm
Longueur du canon : 500/600 mm (canon normal/lourd)
Masse avec bipied et canon léger : 10 kg
Masse avec canon lourd et trépied : 23 kg sur trépied
Cadence de tir : 900 coups / min.
Portée efficace : 600 m

Cette arme très efficace, avec une cadence de tir supérieure au FM 24/29, avait selon moi un gros défaut : **refroidissement insuffisant du canon.**

En effet, elle a été conçue pour équiper les avions T6 en Algérie.

En opération j'étais obligé d'emmener un canon de rechange, on en avait besoin s'il y avait de gros accrochages avec les fells.

Anecdote :

J'étais chef de pièce avec un chargeur et 5 pourvoyeurs qui portaient chacun entre 2 à 3000 cartouches.

Un jour accrochage, je straffe, au bout de q.q minutes, le canon commence à chauffer, j'appelle mon chargeur (Goralezick) «envoies-moi le canon de rechange !» pas de réponse et pour cause il s'était cassé la figure au fond d'un ravineau ; quand il a refait surface il était trop tard, le reste des fells avait pris la tangente. Au retour à la base j'ai récolté 8 jours de consigne.....

Guy