

OPÉRATIONS



1942
1945

Par Luc Vangansbeke

CHASSEURS DE U-BOOTE

LES PB4Y-1 DE DUNKESWELL

Si le Consolidated B-24 Liberator est connu comme l'un des bombardiers stratégiques qui écrasèrent l'Allemagne, sa version navale contribua de manière décisive à la bataille de l'Atlantique. De mai 1943 à mai 1945, les unités de PB4Y-1, dénomination du B-24 au sein de l'US Navy, traquèrent impitoyablement les U-Boote de la Kriegsmarine et s'attribuèrent la destruction de 72 d'entre eux. Certaines opéraient du sud-ouest de l'Angleterre.

A lors qu'au moment de l'entrée en guerre des États-Unis en décembre 1941, la bataille de l'Atlantique fait rage depuis plus de deux ans, ni la Navy, ni l'Army Air Force (USAAF) ne dispose de moyens adéquats pour s'opposer aux sous-marins allemands écumant l'océan. Si les hydravions patrouilleurs Consolidated PB4Y Catalina et Martin PBM Mariner de la première ont un bon rayon d'action, leur charge offensive est trop limitée. Quant à la seconde, elle ne dispose que d'une gamme de bombardiers moyens, comme le B-25 Mitchell, le Lockheed A-29 Hudson ou même le Douglas B-18 Bolo totalement obsolète, dont l'armement est inadapté à la mission.

Toutefois, le *Coastal Command* britannique vient de mettre en service une poignée de Liberator I fournis par les États-Unis. Les appareils disposent d'un rayon d'action de moitié supérieur à celui des hydravions Sunderland de la Royal Air Force et emportent une charge utile de quatre tonnes. Le Liberator volant à

basse altitude et hors de portée des chasseurs ennemis, certains équipements et armements défensifs ont été démontés, augmentant encore la capacité d'emport en carburant et en armement anti-sous-marin. Dès le début, les appareils et leurs équipages font preuve d'une grande efficacité dans l'exécution de leurs missions.

Ne disposant pas encore de bombardiers lourds, l'US Navy demande l'aide de l'USAAF, qui met sur pied son *Antisubmarine Command* (AAFAC) le 13 octobre 1942. Ses premières unités opèrent d'abord du territoire américain ou des Caraïbes, mais durant l'été 1943, deux *Antisubmarine Groups* de B-24 sont déployés de l'autre côté de l'Atlantique : le 479th, d'abord à Saint Eval puis à Dunkeswell, et le 480th à Port Lyautey, au Maroc. Cependant, pour le commandement de l'USAAF, davantage intéressé par le bombardement des sites industriels allemands, l'AAFAC représente un gaspillage de moyens, et des négociations sont entreprises avec la Navy pour lui confier la lutte contre les U-Boote.

▼ Le B-3/C (BuAer 32032), baptisé CALVERT & COKE, survole les côtes de la Comouaille avant de rentrer à Dunkeswell. Ce PB4Y-1, dérivé du modèle « D » du B-24, est arrivé avec la VB-103 en septembre 1943 ; il sera abattu lors de l'attaque du U-508, le 12 novembre 1943, les dix hommes de l'équipage du Lt(jg) Ralph B. Brownell étant portés disparus. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent du Dunkeswell Memorial Museum)

FLEET AIR WING SEVEN

Au moment où se déroulent ces discussions, la Navy s'intéresse au PBB Sea Ranger, que Boeing développe dans son usine de Renton (Washington), mais sa production en série n'est pas prévue à brève échéance. L'USAAF voulant récupérer le site pour l'affecter à la production des nouveaux B-29 Superfortress, la Navy accepte de le lui céder en échange de livraisons de Liberator.





▲ La base de Dunkeswell en 1944. Au premier plan, les deux grands hangars, ainsi que les baraquements administratifs du HEDRON-7. Au fond, la zone technique avec, derrière les deux hangars, les ateliers de maintenance. Le personnel était logé un peu à l'écart, dans une sorte de lotissement, que l'on distingue vaguement, en pleine nature, derrière la zone technique. La base était entourée d'une demi-douzaine de fermes ; on aperçoit, au premier plan, la New House Farm.

Jusqu'à la fin de la guerre, 977 exemplaires seront pris en charge sous la dénomination de PB4Y-1 par l'aviation navale, qui les affecte à ses *Squadrons* VB [1]. Chacun d'eux a un effectif théorique de 15 équipages et de 12 à 15 appareils. La nouvelle est plutôt bien accueillie par le personnel navigant, comme en atteste le *Lieutenant (junior grade)* [Lt(jg)] Owen D. Windall, alors pilote de Catalina à la VP-31 :

« Au printemps 1943, notre moral est monté en flèche, et les sourires se sont généralisés lorsqu'on nous a annoncé que la VP-31 allait être rééquipée de Consolidated PB4Y-1 Liberator. Nous ressentions tous l'impression d'avoir été admis dans "l'équipe première". Nos PB4Y-5A Catalina nous avaient fidèlement servis et continuaient à le faire de manière splendide sur tous les théâtres d'opérations, mais le Liberator était une

▼ Les Hauts de Gadoueville : le personnel est logé dans des huttes Niessen, rassemblées dans une sorte de lotissement quelque peu excentré par rapport à la base. Le confort y est des plus rudimentaires, avec une climatisation très britannique : chaud l'été, froid l'hiver. Cependant, si l'on en juge d'après la photo, il arrivait que le soleil brille – même dans le Devon ! On ignore à quoi servait le carré que l'on distingue au centre, mais ce n'était certainement pas une piscine.



nouveauté. Nous étions tous impatients de découvrir ses performances supérieures ainsi que sa charge de bombes et son armement plus redoutables. »

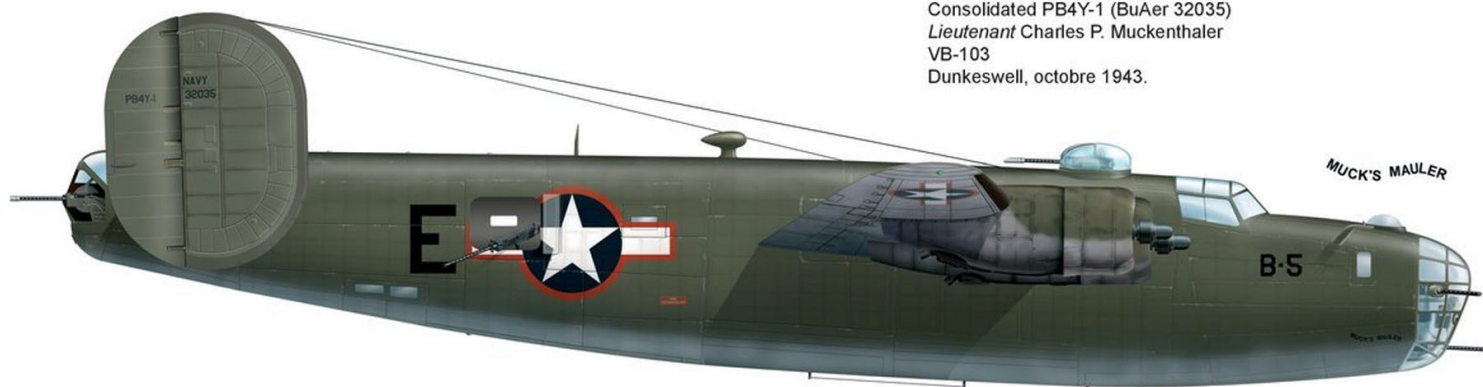
Quatre escadrilles de PB4Y-1 sont affectées au *Fleet Air Wing Seven* (FAW-7) du *Captain*, puis *Commodore*, William H. Hamilton, qui se déploie en Angleterre et coopère avec la Royal Navy et le 19 *Group* du *Coastal Command*. L'aire de responsabilité du FAW-7 couvre le golfe de Gascogne, les approches Sud-Ouest des îles Britanniques et la partie occidentale de la Manche. Avant de rejoindre sa base définitive, chaque *Squadron* effectue un séjour de plusieurs semaines à Saint Eval, où un entraînement spécifique à la nouvelle zone d'opérations sera dispensé aux équipages par des vétérans du *Coastal Command*. Initialement, il est prévu de constituer deux *Air Groups*, le premier à Dunkeswell avec les VB-103 et 105 et le second à Saint Davids avec les VB-110 et 111, mais, peu après son arrivée à Saint Eval, cette dernière sera réaffectée au FAW-15, au Maroc, et le commandement regroupera les trois *Squadrons* restants à Dunkeswell, progressivement évacué par les unités du 479th *Antisubmarine Group* de l'USAAF. Le déploiement du FAW-7 en Angleterre devant être une mesure temporaire, celui-ci ne sera doté d'aucun stock d'équipements ou de pièces de rechange, et le soutien des unités de PB4Y-1 sera assuré par la RAF et l'USAAF

Première escadrille de PB4Y-1 à opérer dans l'Atlantique, la VB-103 voit le jour le 15 mars 1943, à San Diego (Californie). Commandée par le *Lieutenant Commander* (LCdr) William T. Easton, elle a été formée avec du personnel issu des VP-11 et 23, deux unités de Catalina rentrant du Pacifique. Fin avril, elle est transférée à Norfolk (Virginie), où ses avions reçoivent les équipements nécessaires à leur nouvelle mission. De là, elle repart pour Argentinia (Terre-Neuve), d'où elle effectue ses premières sorties.

La VB-105 du LCdr Francis E. Nuessle est une unité ancienne, formée en 1924 et connue sous plusieurs dénominations successives, dont celle de VP-31 au moment de l'entrée en guerre des États-Unis. Elle est toujours équipée de Catalina lorsqu'elle est transférée des Caraïbes à Argentinia, le 1^{er} janvier 1943, et c'est là qu'elle commence sa reconversion sur PB4Y-1 et qu'elle adopte sa nouvelle dénomination, le 15 mai. Cette transformation nécessitant un important accroissement de l'effectif, le personnel supplémentaire provient de la VP-52, autre unité déjà ancienne, opérant sur Catalina dans les Caraïbes. Durant les quatre mois de séjour à Argentinia, les équipages et les avions sont détachés à tour de rôle à Kindley Field (Bermudes), où le temps plus clément permet d'accélérer l'entraînement.

Enfin, la VB-110 du LCdr James R. Reedy est également une unité neuve, formée à partir d'un noyau d'équipages de la VP-203, renforcé par du personnel provenant des VP-209 et 211, toutes équipées de Martin PBM Mariner. Mise sur pied à Norfolk, la VB-110 y reste jusqu'à son départ pour l'Angleterre.

Le 15 août 1943, la VB-103 commence son déménagement. Tandis que le personnel au sol effectue le voyage en bateau, les 13 Liberator et leurs équipages passent par Goose Bay (Labrador) et Reykjavik (Islande). Tout le monde arrive à bon port à Saint Eval, mais chacun y découvre que les conditions de vie sur une base britannique sont plus spartiates que sur celles de l'US Navy. En dehors des officiers logés dans un hôtel voisin, tout le monde dort sur des matelas bourrés de paille, dans des baraquements à peine chauffés, et où il y a rarement de l'eau chaude pour se laver. La nourriture constitue un autre sujet de mécontentement.



Consolidated PB4Y-1 (BuAer 32035)
Lieutenant Charles P. Muckenthaler
VB-103
Dunkeswell, octobre 1943.



▲ Le PB4Y-1 B-3/C (BuAer 32032), baptisé CALVERT & COKE, en vol au-dessus du Devon, en octobre 1943. Cet ancien B-24D (42-40429) a été transféré à la Navy avec le camouflage typique de l'USAAF ; il recevra une livrée plus appropriée à sa tâche (et plus conforme aux standards de l'USN) : *Non specular Dark Gull Gray* sur les surfaces supérieures et *Light Gull Gray* sur les surfaces inférieures. La ligne de démarcation ondulée est atypique, probablement due au fait que cet avion a été l'un des premiers repeints selon les spécifications du bulletin n° 157 du BuAer, daté du 28 septembre 1943. Les cocardes, avec leur liseré rouge, sont conformes aux normes édictées par la circulaire AN-I-9a du 29 juin 1943, qui sera modifiée quatre mois plus tard.

▼ Les grands prédateurs du golfe de Gascogne : les Junkers Ju 88 C du V./KG 40. Lourdemement armés, rapides et manœuvrables, ils feront passer de mauvais quarts d'heure au RAF Coastal Command et au FAW-7, jusqu'à l'arrivée des Beaufighter et surtout des Mosquito. Ici, un Schwarm de la 14./KG 40 au décollage de Lorient, le 19 septembre 1943. (Photo Gmelin, courtoisie C. Goss)



PREMIERS MOIS EN ANGLETERRE

Opérant essentiellement à partir des ports de la côte atlantique française, les *U-Boote* continuent à infliger de lourdes pertes aux convois maritimes alliés, mais l'engagement d'un nombre croissant d'avions alliés, avec une autonomie de plus en plus importante, au-dessus du golfe de Gascogne rend celui-ci de moins en moins fréquentable pour les sous-marins allemands. Obligés de le traverser de nuit ou en immersion, ils mettent davantage de temps à gagner leurs terrains de chasse, et, pour tenter de remédier à la situation, la Luftwaffe engage des chasseurs à long rayon d'action, notamment les redoutables Junkers Ju 88 C du V./KG 40, qui opèrent en groupes de 6 à 12 appareils. L'armement défensif conséquent du Liberator incite ses pilotes à une certaine prudence, et ce n'est généralement que lorsqu'ils ont une supériorité numérique incontestable qu'ils s'en prennent aux gros quadrimoteurs.

Les PB4Y-1 n'étant initialement pas équipés pour opérer de nuit, chacun sait que les confrontations avec les chasseurs allemands sont inévitables, et une grande attention est apportée à la formation à l'identification d'avions amis et ennemis, ainsi qu'à l'entraînement au tir avec les mitrailleuses. Comme pour confirmer cette crainte, le 2 septembre, l'avion B-4/D (32033) du Lieutenant (Lt) Keith W. Wickstrom disparaît au-dessus du golfe de Gascogne. Aucun appel de détresse n'a été entendu, mais, après la guerre, il sera établi que l'appareil a été abattu par un Ju 88 de la KG 40 [2]. Deux jours plus tard, le Liberator B-7/G (32022) du Lt(jg) James H. Alexander est également pris à partie par six Ju 88. Les mitrailleurs réussissent à en abattre un, mais le PB4Y-1 est incendié, et trois moteurs sont mis hors d'usage [3]. Alexander pose l'avion en mer, et, bien qu'il y ait plusieurs blessés, tous ses hommes en sortent avant qu'il ne s'enfonce dans les flots.

[1] Dans la nomenclature des unités de l'US Navy, le « V » signifie « heaVier » (plus lourd, sous-entendu que l'air) et le B bombardement.

[2] Victoire attribuée au Leutnant Knud Gmelin de la 13./KG 40.

[3] Victoire attribuée à l'Unteroffizier Gerhard Blankenberg de la 13./KG 40.



◀ Le B-6/E (BuAer 32169) de la VB-114 s'écrase au décollage d'une mission à Dunkeswell, le 5 juillet 1944. L'équipage du *Lieutenant Freeland* est sain et sauf, mais l'avion est bon pour la casse.

▶ L'*Admiral Ernest J. King*, COMINCH-CNO dans le jargon de la Navy (*Commander in Chief-Chief of Naval Operations*, c'est-à-dire chef d'état-major de la Marine américaine), rend visite à la base de Dunkeswell, le 16 juin 1944. Alignés derrière lui du premier à l'arrière-plans, les *Lieutenant Commander James R. Reedy*, *Commanding Officer, Bomber Squadron One Hundred Ten (VB-110)*, *Commodore William H. Hamilton*, *Commander Fleet Air Wing Seven*, et *Captain G. C. Miller*, commandant la base de Dunkeswell.

Après avoir dérivé pendant 36 heures dans leur radeau pneumatique, les neuf aviateurs sont sauvés par un bateau de pêche espagnol ; six d'entre eux rentreront en Angleterre dès le 18 septembre, les autres étant hospitalisés à La Corogne.

Les 16 et 18 septembre, les équipages des Lt(jg) George Kemper et William Krausse s'en tirent à meilleur compte, et leurs mitrailleurs réussissent à repousser les assaillants. Ceci n'empêche pas l'équipage du Lt(jg) Gail C. Burkey de procéder au premier emploi de bouées acoustiques AN/CRT-1, larguées manuellement par un panneau ventral.

L'équipage ne disposant pas d'un nombre suffisant de bouées pour déterminer avec précision la position du sous-marin ennemi, celui-ci s'échappe.

Alors que la VB-103 découvre son nouveau terrain de chasse, la VB-105 déménage à son tour. Son personnel et tous ses PB4Y-1 atteignent Saint Eval entre le 5 et le 18 septembre, talonnés par ceux de la VB-110, qui arrivent entre le 21 septembre et le 15 octobre. La décision de rendre le FAW-7 dépendant de la RAF pour l'approvisionnement en pièces de rechange et la fourniture d'outillages spécialisés montre

rapidement ses limites, en raison des différences importantes entre les systèmes de soutien logistique britannique et américain. Tout d'abord, les *Squadrons* de Liberator britanniques manquent eux-mêmes de pièces et d'équipements. Ensuite, alors que les avions américains subissent leurs inspections périodiques approfondies sur leurs bases, celles de la RAF confient cette tâche à des unités américaines ou à des firmes civiles. La RAF souffre d'ailleurs d'une pénurie de personnel technique qualifié, ce qui réduit rapidement la disponibilité des avions des trois unités.

Le *HEDRON-7* [4], chargé de la maintenance des appareils, vit un véritable cauchemar, d'autant plus que la confrontation des us et coutumes fermement établis des Britanniques et de l'esprit d'entreprise américain ne peut que déboucher sur un choc des cultures dont George Elbert, un technicien de 19 ans, nous donne un exemple :

« J'étais responsable d'une petite équipe chargée de parquer les avions, d'en effectuer le plein et d'assurer certaines réparations. Durant le séjour à Saint Eval, nous étions à la merci de la RAF pour tout ce dont nous avions besoin. Les Lt Willis, Muckenthaler et leurs équipages, qui avaient déjà combattu dans le Pacifique, dans des conditions souvent dures, rendaient les Britanniques totalement fous. Bien sûr, ceux-ci ne le leur disaient pas ouvertement, mais nous, le personnel de maintenance, nous nous sommes souvent fait tirer dessus à boulets rouges pour leur attitude. Dans les conversations, ils étaient traités de "cinglés de cow-boys américains". Un jour, le Lt Willis était prévu pour un vol, et son avion se trouvait dans un hangar,





où il venait de subir une inspection des 60 heures. Il est arrivé avec son équipage, alors que je cherchais un tracteur pour sortir l'appareil. Lorsqu'il a appris que les Britanniques étaient en pleine pause de thé et que cela durerait encore une demi-heure, il est devenu fou furieux. Il m'a ordonné de brancher le chariot de batteries, ce que j'ai fait, et il a lancé les moteurs. Une fois ceux-ci en route, il a sorti l'avion du hangar, laissant celui-ci dans l'état d'un champ de bataille. Échafaudages, vérins, chariots collecteurs d'huile et tout ce qui n'était pas fixé au sol s'est retrouvé emmêlé ou retourné au fond du petit hangar. »

Confronté à ces difficultés, le 21 octobre 1943, le *Commodore* Hamilton envoie à l'*Admiral* Ernest J. King, chef des opérations navales (autrement dit, chef d'état-major

▼ Le *Ship's Service Store*, équivalent dans la Navy du PX (*Post Exchange*), où les « pingouins » venaient se ravitailler en produits « bien de chez eux ». Son installation améliorera considérablement le quotidien du personnel de la base, ainsi que son moral. Il est incontestablement plus agréable de se raser avec une crème Colgate ou un savon à barbe Mennen qu'avec des produits « exotiques »...

de la Navy), une lettre dans laquelle il constate : « Il est de l'opinion du commandant du *Fleet Air Wing 7* que les forces aériennes navales devraient toujours se déployer sur des théâtres étrangers avec leur soutien logistique propre, y compris les rations et le personnel d'entretien des quartiers correspondant aux besoins d'une base aérienne de la marine ». La franchise d'Hamilton se révélera payante : Dunkeswell deviendra le seul aérodrome britannique géré par l'US Navy, et chaque *Squadron* de PB4Y-1 disposera de sa propre unité de soutien technique ou PATSU, mais ces changements prendront du temps, et ce n'est qu'en mars 1944 que la plupart des problèmes seront résolus.

Le 24 septembre 1943, le 19th *Antisubmarine Squadron* quitte Dunkeswell, suivi du 22nd quatre jours plus tard. Le 479th *Antisubmarine Group* de l'USAAF effectue sa dernière mission au-dessus du golfe de Gascogne le 31 octobre et passe

la main au FAW-7. Sa dernière unité, le 4th *Antisubmarine Squadron*, évacue Dunkeswell le 6 novembre. Dissous, le 479th remet ses B-24 modifiés à la Navy.

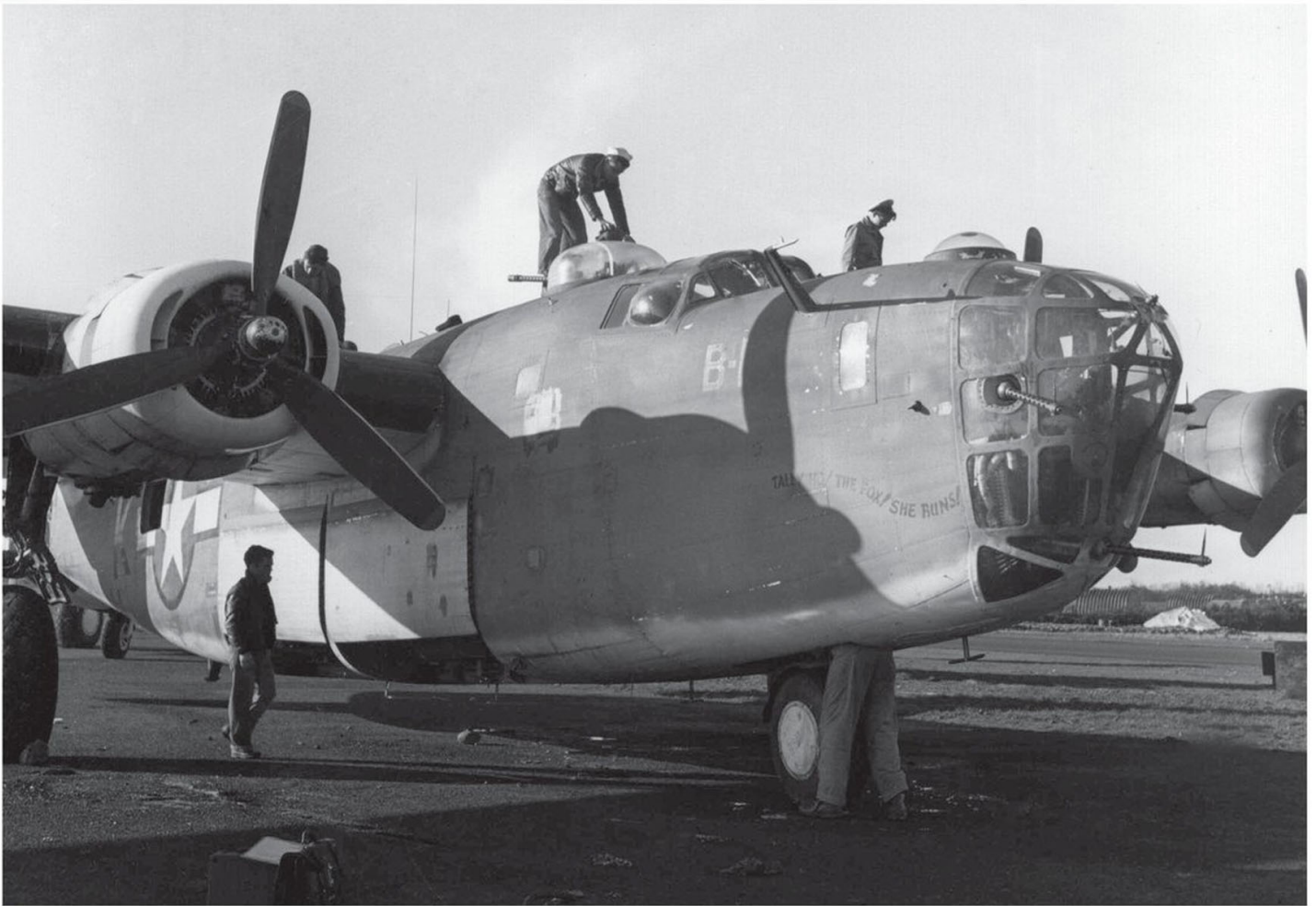
La VB-103 commence ses opérations depuis Dunkeswell le 24 septembre, suivie de la VB-105 à la mi-octobre, puis de la VB-110, dont le redéploiement est achevé avant la fin du mois. Le *Dunkeswell Air Group* est à pied d'œuvre. Dans les premières semaines, les conditions de vie sont toujours aussi spartiates qu'à Saint Eval. De plus, avec l'arrivée de l'automne et d'une météo moins clémente, la boue envahit le terrain que ses nouveaux occupants rebaptisent *Mudville Heights* (les Hauts de Gadoueville). En revanche, il y a un progrès certain du côté de la nourriture, dorénavant fournie par l'intendance

américaine et préparée par des cuisiniers de l'US Navy. Le moral remonte encore davantage lorsque les premiers poêles à l'huile de vidange sont installés dans les baraquements et qu'un bataillon de Seabees [5] couvre les principaux chemins d'un revêtement en dur. Après la reprise des installations par l'US Navy, au printemps 1944, de nouveaux bâtiments sont construits, et un *Ship's Service Store*, où les hommes peuvent s'acheter, entre autres articles, de la crème glacée, des cigarettes et des journaux, ouvre ses portes.



[4] HEDRON : *Headquarters Squadron*. Il s'agit de l'état-major du FAW-7, chargé de nombreuses tâches, y compris l'organisation de la maintenance.

[5] Mot formé à partir de la prononciation des initiales « CB » pour *Construction Battalion*, bataillon du Génie de la Navy.



À BORD DU PB4Y-1

Les patrouilles, qui durent une douzaine d'heures, n'ont rien d'une promenade de santé : pour augmenter les chances de détecter un *U-Boot*, grâce au radar ou à l'œil vigilant des membres d'équipage, l'avion doit se maintenir à une altitude de 240 à 300 m, où il est particulièrement vulnérable aux attaques des chasseurs ennemis. De plus, le PB4Y-1 n'est pas un appareil facile à piloter, comme en témoigne le Lt(jg) George F. Poulos, de la VB-103 :

« Il était instable et très lourd aux commandes. Lorsqu'il fallait agir davantage sur les ailerons, les bouts d'aile se déformaient, ce qui rendait difficile le vol en formation. En raison de la surcharge avec laquelle nous prenions l'air, l'aile Davis se tordait, augmentant la traînée au point de réduire la vitesse de croisière de 15 %. Durant les quatre ou cinq premières heures d'une mission, il fallait souvent remettre de la puissance aux moteurs, baisser le nez, reprendre de la vitesse, puis remonter et reprendre la vitesse de croisière. La durée de chaque sortie nécessitait d'emporter du carburant dans les ailes et dans des réservoirs auxiliaires. Les conduites reliant ceux-ci aux réservoirs principaux étant souvent sujettes à des fuites, il fallait couper tous les instruments électriques et électroniques, nous empêchant d'exécuter correctement notre mission durant le transfert de carburant. Le maintien d'une charge équilibrée entre les quatre réservoirs principaux constituait toujours un véritable problème. Vers la fin d'un vol de 12 à 13 heures, on redoutait toujours qu'un des moteurs ne tombe en rade, quand bien même nous avions assez d'essence pour rentrer. »

Le Lt(jg) Windall confirme :

« Certains avions n'étant rentrés que de justesse, nous avons appris à consommer en priorité tout le carburant des réservoirs de la soute à bombes. Lorsque nous nous connectons sur ceux-ci, la pompe tombait régulièrement

▲ Les B-24 remis par l'USAAF à l'US Navy sont des modèles « D », comme celui-ci, B-10/K, BuAer 32015 (anciennement 42-40275), récupéré par la VP-103 et baptisé TALLY HO ! THE FOX ! SHE RUNS ! Dans un premier temps, ces appareils conservent la livrée standard de l'Air Force, Olive Drab/Neutral Gray.



▼ *Lonely skies, deadly seas.* Des heures et des heures fastidieuses de patrouille au-dessus d'un océan désespérément vide mais implacable. Beaucoup d'avions disparaîtront corps et biens dans le golfe de Gascogne sans que personne ne sache jamais ce qui leur est arrivé. Un mitrailleur de sabord scrute l'horizon avec ses jumelles à la recherche d'un éventuel sous-marin ou d'avions de chasse allemands.

en panne, ou l'une ou l'autre petite manie du système se manifestait. En fait, le circuit de transvasement de carburant était mal conçu. Le mécanicien de bord devait raccorder manuellement les tuyaux aux connexions de l'unité de transfert située dans le compartiment de l'opérateur radio. Les canalisations brûlantes et les étincelles électriques n'étaient que deux exemples parmi toutes les causes possibles d'inflammation des vapeurs d'essence, inévitables durant un transfert. Il y avait bien une conduite d'évacuation pour le carburant qui s'épanchait, mais il lui arrivait de se boucher, et, à l'occasion, il y avait de fortes vapeurs. L'histoire opérationnelle du Liberator foisonne de disparitions inexplicables, ceci en est probablement l'une des causes. [...]

« Nos appareils étaient si lourdement chargés au décollage qu'au départ il valait mieux rester à basse altitude, d'autant plus que cela les soustrayait à la détection par les radars côtiers allemands et donc à l'interception par les chasseurs ennemis. Pour une mission au-dessus du



golfe de Gascogne, notre poids au décollage avoisinait les 27 tonnes, la capacité maximale de carburant, avec les réservoirs de la soute à bombes, était de 11 700 litres. Nous décollions à la puissance standard, à 2 700 tr/min, pour quitter le sol à une vitesse de 120 nœuds après nous être dandinés sur la piste pour ce qui nous semblait une éternité. »

Michael Jarret, l'un des nombreux gamins habitant le voisinage, fascinés par les avions et s'introduisant régulièrement sur l'aérodrome, confirme cette impression :

« Un jour que je faisais le tour de la base à vélo, j'ai vu un PB4Y-1 rouler dans ma direction. L'envergure était si importante que les bouts d'aile se trouvaient exactement aux limites du chemin, et je me demandais ce que je devais faire. Je suis resté figé sur place, alors que l'avion s'approchait. Heureusement pour moi, à une cinquantaine de mètres de distance, il a viré pour accéder à la piste principale. J'ai continué à l'observer tandis que le pilote effectuait ses dernières vérifications, qu'il faisait monter le régime des moteurs et qu'il contrôlait les magnétos. Au bout de quelques minutes, les moteurs ont tourné à leur régime maximal. Les bouts d'hélice tournaient si rapidement qu'ils ont atteint une vitesse supersonique, émettant un son semblable à celui d'un coup de fouet. Tandis que tout ceci se déroulait, j'ai pris conscience que la cellule vibrait et que tout avait l'air si peu solide. Après avoir retenu l'avion durant une ou deux minutes avec les freins, ceux-ci ont été lâchés, et je me suis imaginé qu'avec toute cette puissance, l'appareil allait dévaler la piste comme un cheval au galop. Au lieu de cela, il s'est mis à avancer lourdement, à faible vitesse. À mi-longueur de la piste, il

▲ Le B-1/A de la VB-103 subit son inspection des 120 heures dans l'un des hangars de Dunkeswell. On note que la partie supérieure de la face interne des dérives était peinte en *Non specular Dark Gull Gray*.

Consolidated PB4Y-1 (BuAer 32032)
Lieutenant (jg) Ralph B. Brownell
VP-103
Dunkeswell, 12 novembre 1943.



y avait un renfoncement, et l'avion a été soustrait à ma vue, à l'exception de la partie supérieure de ses deux dérives. Il est réapparu un peu plus loin, toujours fermement posé sur l'asphalte. Ce n'est que dans les derniers mètres qu'il s'est arraché du sol, presque en chancelant. »

En concevant le Liberator, les ingénieurs n'ont guère pris en compte le confort de l'équipage et encore moins celui des mitrailleurs, comme en témoigne l'*Aircraft Ordnanceman 2nd class* (AOM2c) Francis « Red » Dean : « La tourelle de queue était un endroit particulièrement froid. Quand l'avion était en l'air et les sabords des mitrailleuses latérales ouverts, l'air s'engouffrait par ceux-ci dans le fuselage et ressortait par la tourelle. Ce qui aggravait encore la situation, c'était que pour y accéder plus facilement, nous avions démonté les portes de ladite tourelle, ce qui laissait le dos du mitrailleur directement exposé au vent venant des sabords ».

Pour le personnel navigant, le rythme de travail s'organise en cycles de quatre jours : un jour de mission, suivi d'un jour de repos, un jour d'instruction et d'entraînement et un jour de préparation à la mission suivante. Toutes les six semaines, chaque équipage bénéficie de quatre jours de permission.

PREMIÈRES OPÉRATIONS À PARTIR DE DUNKESWELL

Le 24 octobre 1943, le *Dunkeswell Air Group* effectue sa première attaque contre un sous-marin ennemi en surface. Bien que celui-ci réussisse à s'échapper, le commandant du 19 *Group* du *Coastal Command*, sous contrôle duquel le FAW-7 continue à opérer, félicite le Lt Raymond L. North et son équipage de la VB-105 pour leur détermination face aux tirs antiaériens très denses provenant du *U-Boot*.

Les chasseurs ennemis restent dangereux : le 20 octobre, le Liberator de l'*Ensign* (Ens) Francis F. Matthewson (VB-105) est pris à partie par six Ju 88 mais réussit à se réfugier dans les nuages. Deux jours plus tard, le Lt Thomas R. Evert a moins de chance, et son appareil disparaît corps et biens au-dessus du golfe de Gascogne. Le lendemain, le destin frappe à nouveau la VB-105 lorsque l'avion du Lt John C. Hillman s'écrase à un kilomètre au sud-ouest du terrain. Il n'y a aucun survivant. En novembre, c'est surtout la VB-110 qui fait l'objet de l'attention des aviateurs ennemis : le 7, le LCdr Reedy échappe de justesse à six Ju 88 en se dissimulant dans les nuages, mais le lendemain, l'équipage du Lt W. E. Grumbles signale qu'il est attaqué puis cesse de donner signe de vie. Le 9, c'est l'équipage du Lt(jg) Joseph P. Kennedy qui est pris à partie par deux Messerschmitt Me 210.



LE CONSOLIDATED PB4Y-1 LIBERATOR

Dédaigneusement appelé « la vache pleine » ou « le rafiot à bananes » par les équipages de B-17, le Liberator n'est pas le bombardier lourd le plus gracieux de l'USAAF, mais il est le plus construit. Il dispose d'un rayon d'action plus important et emporte une charge offensive double par rapport à celle de son rival. Les premiers PB4Y-1 livrés à l'US Navy ne se différencient guère des B-24D de l'USAAF, munis d'un nez vitré. La distinction devient plus évidente avec l'installation de la tourelle de nez ERCO équipée de deux mitrailleuses manœuvrées électriquement, ce qui allonge le fuselage de près de 0,90 m. Plus tard, quelques PB4Y-1 seront livrés avec la tourelle Consolidated A-6A/B ou Emerson A-15 montée dans le nez des modèles plus avancés du Liberator (B-24J).

Appelé à opérer à basse altitude au-dessus des océans, l'avion reçoit les équipements les plus précis en matière d'aide radio à la navigation (LoRaN), et, pour mieux traquer les *U-Boote*, un radar APS-15 escamotable est monté à la place de la tourelle ventrale Sperry. Les systèmes d'attache dans les deux soutes à bombes sont adaptés à l'emport d'équipements de détection largables et de projectiles anti-sous-marins.

CARACTÉRISTIQUES

Envergure : 33,52 m

Longueur (version à nez vitré) : 20,22 m

Hauteur : 5,46 m

Poids normal au décollage : 27 tonnes

Moteurs : quatre Pratt & Whitney R-1830-43/65 Twin Wasp de 14 cylindres en étoile refroidis par air, de 1 200 ch chacun.

Vitesse maximale : 450 km/h

Plafond opérationnel : 9 300 m

Autonomie : 4 700 km

Les mitrailleurs réussissent à les maintenir à distance, jusqu'à ce que le pilote mette l'avion à l'abri dans un nuage. Enfin, le 12, une fusillade d'une heure et 45 minutes oppose les mitrailleurs du Lt(jg) J. O. Buchanan à huit Ju 88, avant que le PB4Y-1 ne réussisse à leur échapper.

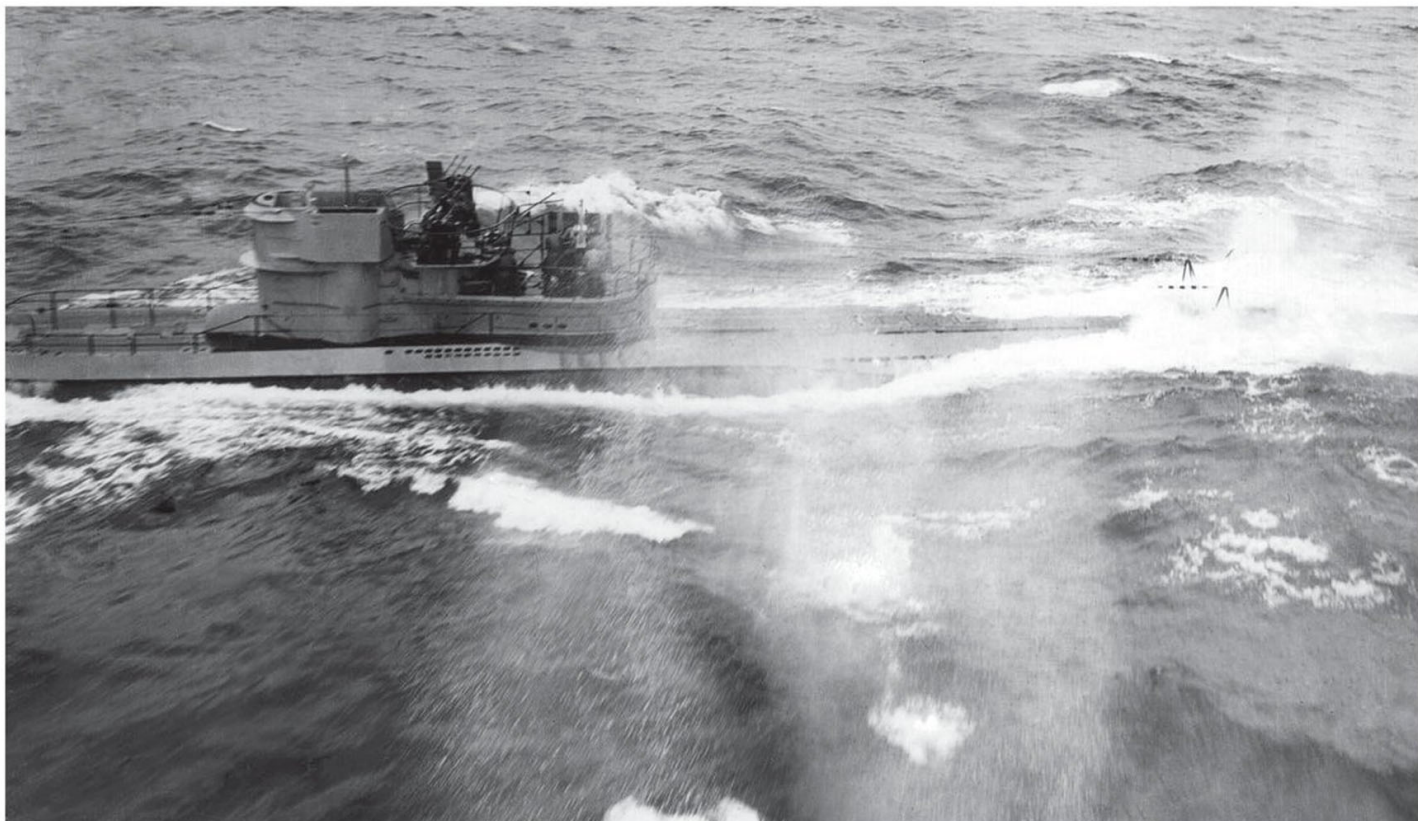
Tout ceci n'empêche pas l'*Air Group* de remporter sa première victoire le 10 novembre. Vers 08h00, le Lt(jg) Leonard E. Harmon (VB-105) est alerté par un avion

de la RAF, dont l'opérateur radar vient de détecter un sous-marin à proximité de la côte espagnole. Harmon trouve le U-966, durement touché par le bombardier britannique et incapable de plonger. Alors qu'il s'apprête à attaquer avec des charges de profondeur, le Liberator est touché par les tirs antiaériens de l'Allemand, et son dispositif de largage est endommagé. Harmon effectue néanmoins deux passages au cours desquels ses mitrailleurs tirent près de deux mille cartouches de calibre .50, mais il doit finalement abandonner la partie. À 11h45, le Lt(jg) Kenneth L. Wright (VB-103) trouve à son tour le *U-Boot* non loin de Ferrol et largue cinq charges de profondeur. Refaisant ensuite un tour pour mitrailler le sous-marin, l'équipage constate que celui-ci émet une forte traînée d'huile et s'enfonce par l'arrière. À 13h05, c'est au tour du Lt W. W. Parish (VB-110) de larguer six charges de profondeur, mais c'est un Liberator du N° 311 *Squadron*, une unité tchécoslovaque de la RAF, qui porte l'estocade à la roquette à 13h45, en coopération avec Parish, qui simule des attaques pour détourner l'attention de la défense antiaérienne. Désarmé, le U-966 est sabordé par l'équipage de l'*Oberleutnant zur See* Eckehard Wolf à quelques kilomètres au large de La Punta de Estaca de Bares ; les 42 survivants sont internés en Espagne.

Le surlendemain, 12 novembre, alors que la nuit tombe, le Lt(jg) Ralph B. Brownell, de la VB-103, signale qu'il attaque un *U-Boot* au nord du cap de Penas puis cesse toute transmission. Le B-3/C (BuAer 32032) ne rentre pas à Dunkeswell, et, le lendemain, les Lt Willis et Muckenthaler aperçoivent deux nappes de carburant, une grande et une plus petite, à une distance de huit kilomètres l'une de l'autre. Ils ne trouvent aucun survivant, ni du Liberator, ni du sous-marin ennemi qui, après la guerre, sera identifié comme le U-508 [6].

Le 13 novembre se déroule un épisode curieux. À 05h20, un appareil de la VB-110 est attaqué par un avion inconnu à environ 200 km au nord de La Corogne (45° N, 08° 30' O). Équipé d'un projecteur, celui-ci le poursuit jusqu'à 06h30, heure à laquelle il est rejoint par un second. Ce n'est que vers 07h00 que le PB4Y-1

[6] La destruction du U-508 (46 N, 7.30 O) sera attribuée aux charges de profondeur lancées par le PB4Y-1. Des 57 hommes de l'équipage du *Kapitänleutnant* Georg Staats (titulaire de la *Ritterkreuz*), il n'y aura aucun survivant, pas plus que des 10 de celui du Lt Brownell.



parvient à leur échapper en se réfugiant dans un nuage. Le FAW-7 pense qu'il s'agit de Me 210 ou 410 basés dans le sud de la France. Or, à cette époque, aucune unité de Me 210/410 ne stationne en France ; en outre, les appareils basés en Provence n'ont rien à faire dans le golfe de Gascogne. Par ailleurs, une poursuite d'une heure quarante à plus de 600 km des côtes françaises ne peut être entreprise que par un avion de plus grande dimension qu'un Me 210/410 à l'autonomie beaucoup trop limitée. Si l'équipage a pu se tromper sur l'identité de ses adversaires, il est impossible qu'il ait pu confondre le rayon lumineux d'un projecteur avec quoi que ce soit d'autre. Le mystère reste entier, donc, puisque, à notre connaissance, aucun avion de combat allemand n'a jamais été équipé d'un tel dispositif. La seule explication logique, c'est que ce PB4Y-1 aurait été pris en chasse par deux appareils du RAF *Coastal Command* équipés de la Leigh Light et ayant des performances comparables, tant en termes d'autonomie que de vitesse : Wellington ou Sunderland.

PREMIER HIVER

Fin novembre 1943, avec l'arrivée de 12 PB4Y-1 dérivés du modèle B-24J avec tourelle ERCO, la VP-103 renvoie ses « B-24D » aux États-Unis.

Entre décembre 1943 et janvier 1944, les conditions climatiques se détériorent considérablement, entraînant une baisse du nombre de sorties. Le 18 décembre, perdus dans le brouillard à proximité de la base RAF de Beaulieu, le Lt(jg) G. H. Charno (VB-110) et ses hommes n'ont d'autre option que de sauter en parachute en laissant continuer seul le PB4Y-1, qui s'écrase quelques minutes plus tard non loin de Manchester. Ce temps

▲ Le U-966 sous le feu du Lieutenant (jg) Kenneth L. Wright (VB-103), le 10 novembre 1943. On constate la faible altitude à laquelle les Liberator attaquaient des proies pourtant fortement défendues ; sur ce cliché, on note très distinctement l'armement renforcé de ce Type VIIC : deux affûts doubles de 20 mm et un canon de 37 mm à l'arrière du kiosque. L'Oberleutnant zur See Eckehard Wolf fera saborder son bâtiment au large du cap Ortelgal.

▼ Le B-6/T de la VB-105 se prépare à atterrir à Dunkeswell. Fin novembre, tous les « B-24D » ont été remplacés par des « B-24J » repeints dans les nouvelles teintes préconisées par la Navy pour ses chasseurs de sous-marins. La plupart sont équipés d'une tourelle de nez ERCO, mais celui-ci a reçu une tourelle Emerson, jugée moins efficace et plus génératrice de traînée par les équipages.

misérable a au moins l'avantage d'empoisonner tout autant la vie des équipages des chasseurs allemands : le 20 décembre, le Lt(jg) Frank A. Welsh est pris en chasse par huit Ju 88 mais n'éprouve aucune difficulté à les semer dans l'épaisse couche nuageuse couvrant le golfe de Gascogne.

Après quelques passes d'armes infructueuses contre deux forceurs de blocus allemands (*Pietro Osorno* et *Alsterufer*), dont la seconde s'achève tragiquement (le Lt Parish percutant une colline près de Dartmoor au retour, entraînant tout l'équipage dans la mort, le 28 décembre), le 28 janvier 1944, la VB-103 renoue avec le succès, lorsque le navigateur du Lt George A. Enloe repère le U-271 en surface. Descendant à 50 pieds, le Liberator subit quelques dégâts mineurs causés par les canons antiaériens de l'adversaire mais largue six charges de profondeur avec une précision quasi parfaite. Le sous-marin commence à s'enfoncer par l'arrière, tandis qu'Enloe effectue un second passage avec l'intention de larguer sa Mk 24 Fido, mais il y renonce en voyant que le sous-marin est encore en surface. Il disparaît néanmoins quelques secondes plus tard, et, voulant s'assurer de sa destruction, Enloe fait lâcher quelques bouées acoustiques AN/CRT-1. L'*Aviation Radioman 1st class* Clifton M. LeMarr, opérateur radio, confirme qu'il entend des bruits, et la Mk 24 est lancée. Quelques instants plus tard, LeMarr perçoit une forte explosion dans ses écouteurs. Enloe continue à tourner sur le site pendant une trentaine de minutes, mais aucun débris ne remonte à la surface. La destruction du U-271 sera confirmée après la guerre. Le lendemain, c'est au tour de la VB-110, avec l'équipage du Lt Hudd, qui surprend également un sous-marin ennemi en surface mais largue ses charges avec moins de précision. La proie s'échappe...





SURVIVRE EN MER

En février 1944, les chasseurs ennemis et la mauvaise météo prélèvent un lourd tribut. Le 14 février en fin de journée, deux Ju 88 s'en prennent à l'appareil du Lt(jg) Kenneth L. Wright, de la VB-103. L'AOM2c Carlton Lillie, bombardier et mitrailleur de proue, est au cœur de ce combat :

« En un clin d'œil, les chasseurs se sont mis en position pour une passe de mitraillage. Ils étaient à une distance de 1 200 m. Il n'y avait pas la moindre hésitation de leur part. Les avions se déplaçaient avec précision. À 600 m, à portée de mes mitrailleuses de calibre .50, nous avons échangé des tirs. J'ai vu les éclairs de leurs canons et j'étais particulièrement intrigué par la lenteur avec laquelle les traçantes venaient vers nous. Avant le décollage, j'avais demandé au personnel au sol de ne pas inclure de traçantes dans mes propres bandes de munitions, car elles détournaient mon attention de mon collimateur. Durant quelques secondes, les tourelles de proue et supérieure ainsi que la mitrailleuse latérale tribord ont dirigé leurs feux sur les Allemands. Leur appareil de tête s'est mis à battre des ailes de manière désordonnée, et j'étais relativement certain qu'il avait été touché. L'air était rempli de traçantes, et j'ai réalisé que pour chacune d'elles, il y avait cinq projectiles que je ne pouvais apercevoir. J'ai entendu des impacts bruyants au moment où leurs tirs perçaient notre avion. L'un des projectiles est passé trop près à mon goût : il a traversé la manche de ma combinaison de vol chauffante, taillé dans un gilet de laine, ma chemise et mon maillot de corps à manches longues. Dieu merci, il n'a laissé qu'une brûlure bleu-rouge sur le côté intérieur de mon poignet, sans même couper la peau. En quelques secondes, j'ai réussi à tirer plusieurs rafales. Les Allemands se trouvaient maintenant en position trois heures trente. Par rapport à moi, ils s'étaient déplacés vers l'arrière de l'avion et au-delà des possibilités de manœuvre de ma tourelle de proue. À partir de ce moment, je n'étais plus qu'un simple spectateur. Je pouvais sentir les vibrations de notre avion, tandis que nos mitrailleurs tiraient, et j'apercevais toujours les éclairs des canons allemands. Je voyais les traçantes venant dans notre direction ou filant dans la leur à partir de notre mitrailleuse latérale tribord et de notre tourelle supérieure. Si les Allemands terminaient leur passe sans virer de bord, Faubian, dans la tourelle de queue, aurait lui aussi une chance de lâcher une ou deux rafales. »

Les mitrailleurs abattent l'un des assaillants, et Wright réussit à se réfugier dans les nuages. L'affrontement n'a duré qu'une trentaine de secondes, mais Wright comprend qu'avec trois moteurs hors d'usage ou perdant de la puissance, il ne pourra pas maintenir le PB4Y-1 en vol. Il ordonne de larguer toutes les charges offensives, ce que Lillie fait aussitôt, puis il dit à chacun de prendre ses dispositions pour un amerrissage dans une mer agitée. Lillie s'adosse à la cloison séparant le compartiment arrière de la soute à bombes :

« J'avais les mains posées sur les genoux, que j'avais tirés devant mon visage. Je n'ai jamais aimé montrer mes convictions religieuses en public, mais je crois en un Créateur tout-puissant, contrôlant mon sort et l'issue de tout événement. À ce moment critique de ma vie, j'ai prié de toutes mes forces. Je m'attendais vraiment à effectuer le grand saut dans les secondes à venir. Pour la première fois de ma vie, j'ai connu un sentiment de totale impuissance. J'ai senti l'avion rebondissant sur une ou deux lames de fond, puis le choc final lorsqu'il a percuté l'océan. Que s'était-il passé ? Je ne me souviens pas vraiment de l'impact, mais brusquement, j'ai été entouré d'eau, j'étais aveugle et j'entendais les craquements d'un incendie autour de moi. Je connais le goût du sang, alors j'ai porté la main vers mes yeux et j'ai senti le serre-tête de cuir, fourré de laine, toujours fermement fixé sur ma tête mais rabattu sur mes yeux. Je l'ai ôté, recouvrant immédiatement la vue. J'ai fait le point de la situation et compris que les craquements que j'attribuais à un incendie étaient provoqués par le métal du fuselage



▲ Le 28 janvier 1944, le Lieutenant George A. Enloe (VB-103) coule le U-271 à l'ouest de Limerick (53° 15 N et 15° 52 O), engloutissant la totalité des 51 membres de l'équipage du Kapitänleutnant Curt Barbelen sous les flots – c'était sa troisième patrouille. On voit ici le sous-marin encadré par des charges de profondeur et sous le feu du mitrailleur arrière.

se déchirant sous les coups de la mer. J'étais agenouillé dans la soute à bombes arrière, et je n'allais pas tarder à être englouti par les flots. La cloison contre laquelle je m'étais appuyé précédemment avait disparu. Toujours face à l'arrière, j'ai vu de la lumière et je suis parti dans cette direction. Conformément au film didactique, je n'ai pas tiré la cordelette de mon gilet de sauvetage tant que j'étais dans l'avion. Tous ceux qui se trouvaient dans la partie centrale de l'appareil avaient quitté celui-ci sans que je m'en aperçoive. L'eau arrivait à mi-hauteur de l'ouverture du panneau latéral. Le grand radeau pneumatique que nous emmenions durant les vols était toujours replié. Il ressemblait à une saucisse viennoise géante et flottait près de moi. J'ai essayé de le sortir, mais il était

trop lisse pour que je parvienne à le saisir fermement. J'ai décidé de m'extraire par le panneau tribord tant que j'en avais la possibilité puis d'essayer de tirer le radeau à partir de l'extérieur. »

Une fois hors de l'appareil, Lillie constate que celui-ci s'est cassé en trois. Il découvre aussi que son gilet de sauvetage a été mis en lambeaux par des bouts de métal tranchants :

« J'ai vite renoncé à sortir le radeau pneumatique lorsque j'ai vu Faubian face à un large trou dans le fuselage et battant violemment des bras. Sa botte était prise dans une déchirure, et il allait être entraîné vers le fond avec l'avion. Je me suis approché de lui, j'ai passé mes bras autour de sa poitrine et posé mes pieds contre l'avion. J'ai tiré de toutes mes forces pour tenter de le dégager. Juste à ce moment, une turbulence de l'eau a ouvert quelque peu la déchirure, libérant son pied. Il s'est retourné et m'a saisi d'une véritable étreinte d'ours. Jusque-là, je ne m'étais jamais aperçu qu'il était si fort et qu'il ne savait pas nager. Il se débattait comme un forcené et risquait de nous noyer tous les deux. Alors que je tentais de me libérer, il s'est mis à m'étrangler. Je pouvais à peine respirer, encore moins réfléchir. Finalement, je me suis libéré de son étreinte, à l'exception de mon petit doigt. Il me l'a cassé mais au moins, maintenant, nous étions séparés. Les mouvements de l'eau m'ont déporté d'une quinzaine de mètres vers l'endroit où flottait

Richard McDaniel. Son gilet de sauvetage était gonflé, et il se tenait à un petit réservoir à oxygène. Quand il a vu que mon gilet était fichu, il m'a donné le réservoir. À demi noyé, j'ai tenté de grimper dessus, mais il s'est retourné. Alors que je revenais à la surface, McDaniel m'a giflé pour attirer mon attention. Il m'a dit de tenir le réservoir sous mon menton et de rester tranquille. Une vague nous a ramenés vers l'avion, juste en avant de l'aile. Les autres survivants se trouvaient dans deux radeaux de caoutchouc que Middleton avait sortis du haut de l'appareil. »

Les Lt(jg) Lawrence Patterson et Middleton aident tout le monde à prendre place dans les embarcations. Un rapide appel leur fait comprendre que deux membres de l'équipage sont manquants et qu'ils ont dû couler avec l'avion. Transis, trempés, les huit survivants se résignent à passer la nuit en mer, en faisant de leur mieux pour ne pas succomber à une hypothermie.

« La mer était très agitée, avec des vagues atteignant six mètres. Nous avons décidé de ne pas gonfler les sièges. Les deux radeaux ont été attachés l'un à l'autre par une ligne de trois mètres. Enfin un peu d'ordre dans ce chaos. Nous avons relevé les cols de nos vestes fourrées pour nous protéger les oreilles contre le vent. L'ennui, c'est que ces cols faisaient également d'excellents entonnoirs. De temps en temps, une vague déferlante s'abattait sur nous. Alors, l'eau relativement tiède retenue dans nos vêtements de vol en cuir était expulsée et remplacée par de l'eau de mer glaciale. La nuit a été longue. Nous avons entendu le grondement des moteurs d'un avion dominant les hurlements de la mer. Il est venu dans notre direction, et le pilote a allumé ses phares d'atterrissage. Il a poursuivi dans notre direction, puis il a coupé les phares et il a viré. Cet incident m'a fait réfléchir, et je me suis demandé si le sous-marin que nous essayions de localiser était toujours dans les environs. Ne serait-ce pas merveilleux s'il faisait surface pour nous faire prisonniers ? »

À l'aube, Lillie et ses compagnons d'infortune découvrent que Faubian est mort durant la nuit. Peu avant huit heures, un Sunderland de la RAF survole les radeaux sans les détecter. Un autre passe une heure plus tard, mais bien que les naufragés essaient d'attirer l'attention de son équipage avec de petits miroirs en acier inoxydable, l'hydravion poursuit également sa route.

LA TORPILLE MK 24 FIDO OU ZOMBIE

Une fois le sous-marin ennemi localisé, le PB4Y-1 peut l'attaquer avec des charges de profondeur classiques, mais l'efficacité de celles-ci étant limitée, dès l'automne 1941, l'US Navy a entamé l'étude d'un projectile autopropulsé et autoguidé. Par souci de maintien du secret sur la véritable nature de l'engin, celui-ci reçoit la dénomination de mine Mk 24, mais ses utilisateurs le désigneront sous les surnoms de Fido et de Zombie.

Il s'agit en gros d'une torpille Mk 13 raccourcie et allégée, munie d'une nouvelle tête hémisphérique contenant une charge explosive de 42 kg de torpex. Largué d'une hauteur de 60 à 90 m, le projectile est équipé de quatre hydrophones agissant sur le système de guidage. Capable de se mouvoir à une vitesse de 12 nœuds pour une durée de dix minutes, la Mk 24 peut parcourir une distance de 4 km. Destinée à une utilisation contre des sous-marins en plongée, elle est initialement réglée pour n'attaquer que des objectifs à une profondeur minimale de 15 m environ, puis plus tard de 45 m.

CARACTÉRISTIQUES

Longueur : 2,13 m

Diamètre : 0,46 m

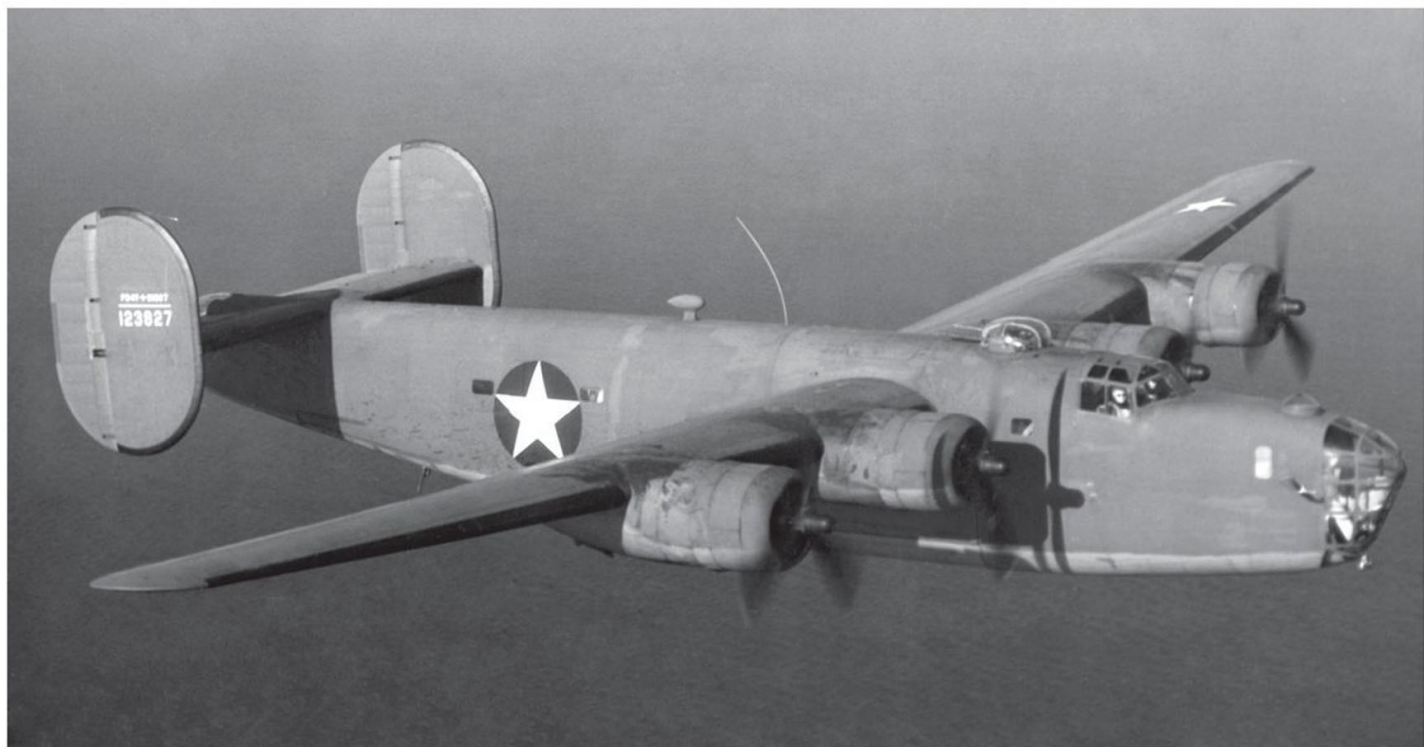
Poids : 308 kg

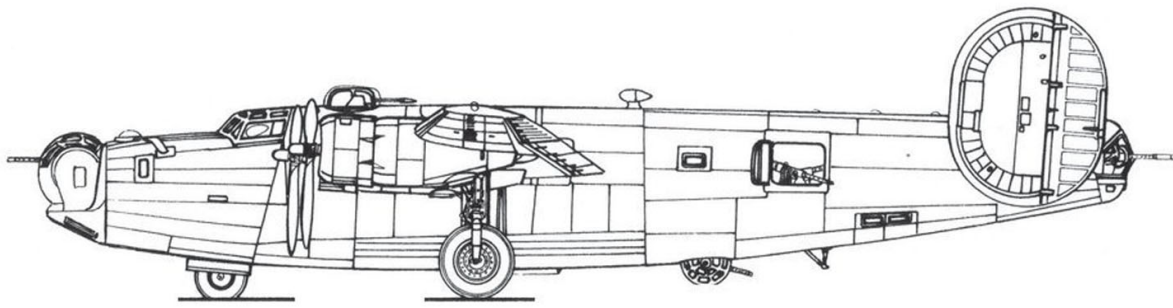
Propulsion par un moteur électrique de 5 ch alimenté par une batterie de 48 volts

Vitesse maximale de largage : 220 km/h

Quelques minutes s'écoulent encore, puis un troisième Sunderland, du N° 461 *Squadron* de la RAF, les repère et leur lance un radeau plus grand contenant des bidons d'eau douce. Le moral remonte et, peu après, un Catalina de la VP-63, escorté par trois chasseurs, apparaît à son tour. La mer est malheureusement trop forte pour lui permettre de se poser, et, au bout de quelque temps, ce sont deux PB4Y-1 de la VB-103 et quatre chasseurs qui prennent le relais. À 13h15, près de vingt heures après leur amerrissage forcé, les sept survivants sont recueillis par une vedette de secours de la RAF. Frigorifié, Lillie est incapable de bouger : « Un grand marin britannique a tendu le bras, m'a empoigné et m'a extirpé du radeau. Il m'a porté vers le pont inférieur où il a ôté mes vêtements de vol trempés pour me faire enfiler un pyjama bien chaud et sec. Ne parvenant même pas à me tenir debout, je ne lui étais d'aucun secours ».

▼ L'un des premiers Liberator cédés par l'USAAF à l'US Navy, un B-24D-7-CO. Il porte, outre le camouflage standard de l'Air Force, un double numéro de série : le *Radio Call Sign* 41-23827 et le BuAer 31937. (US NARA)

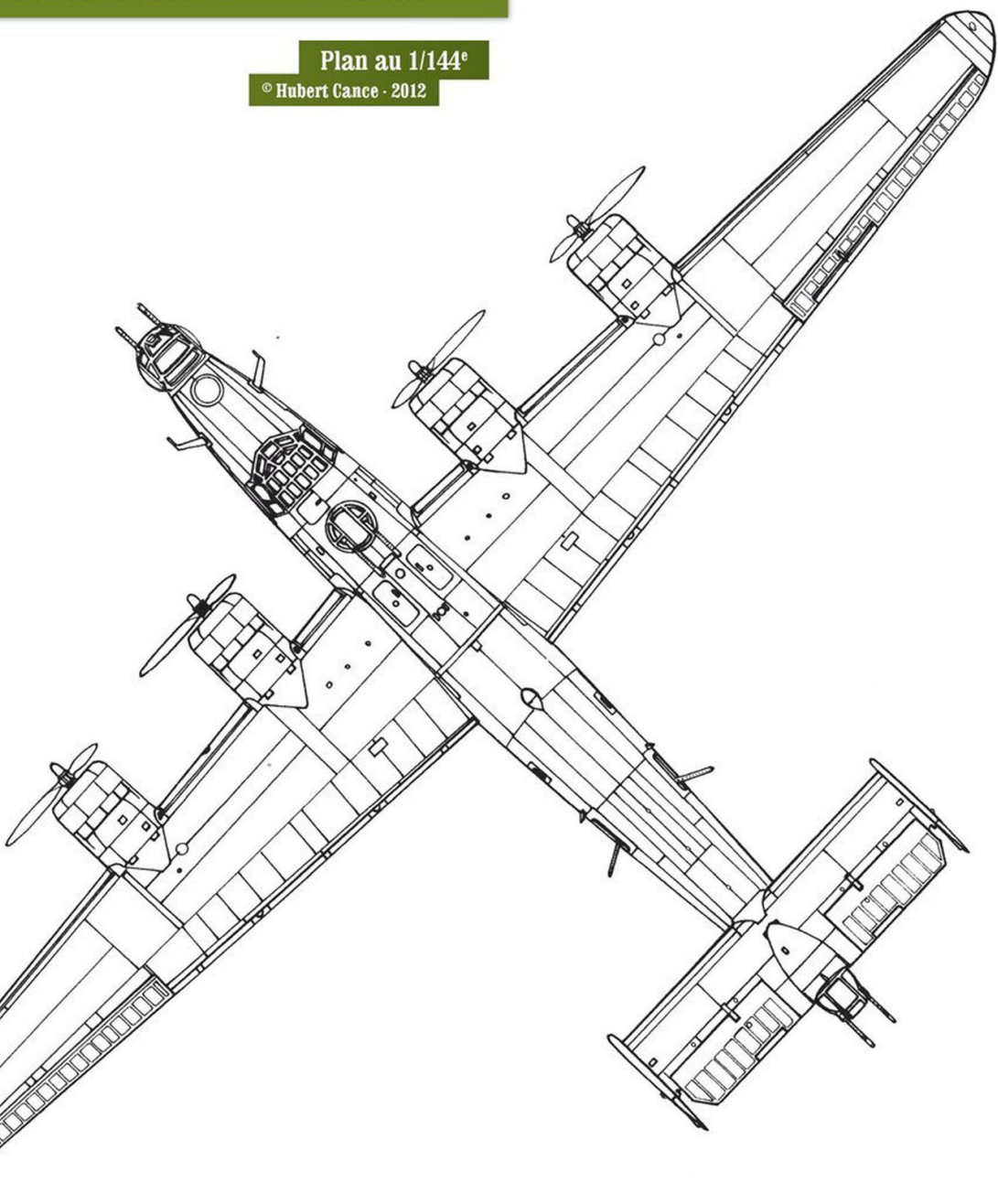


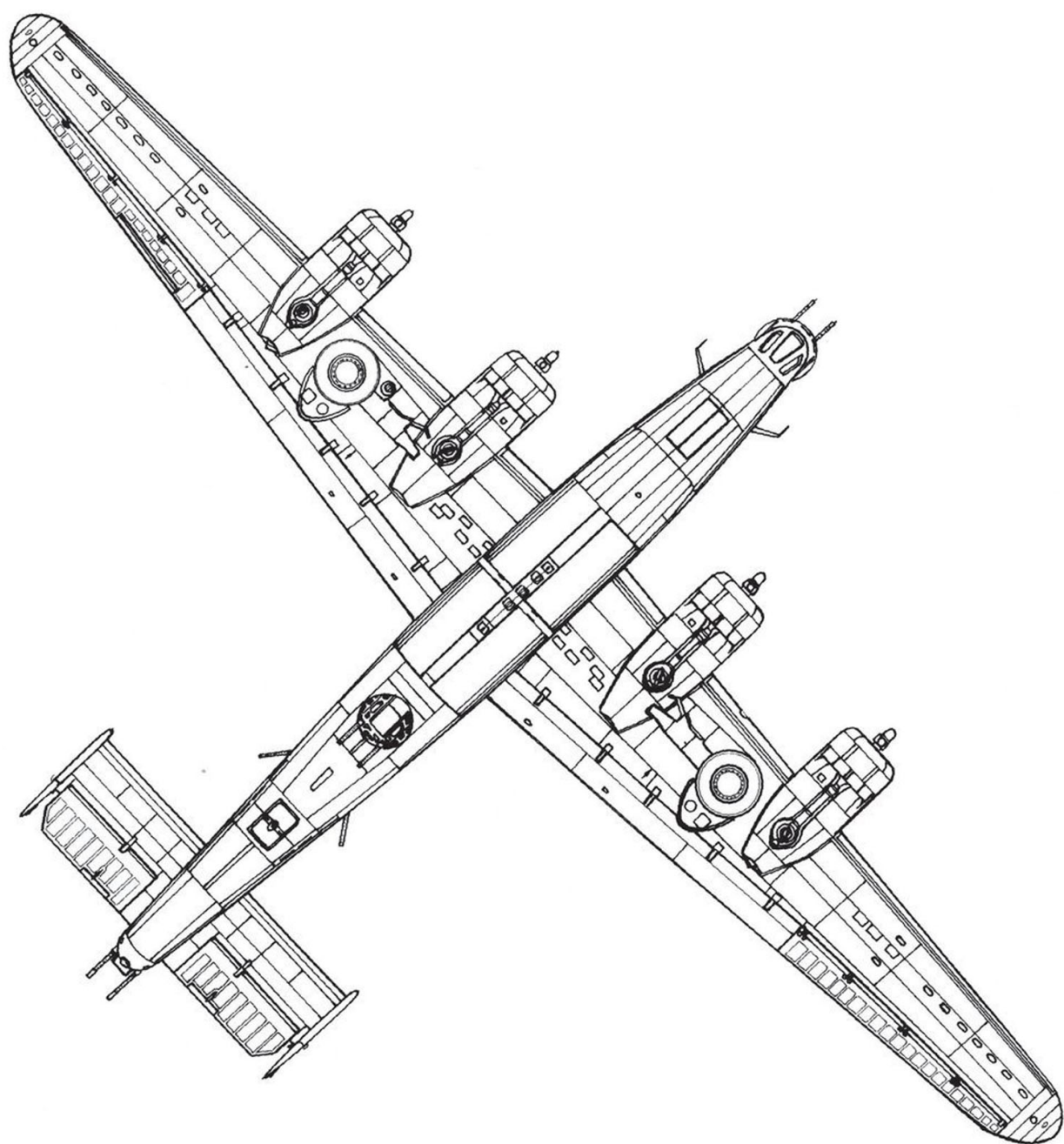
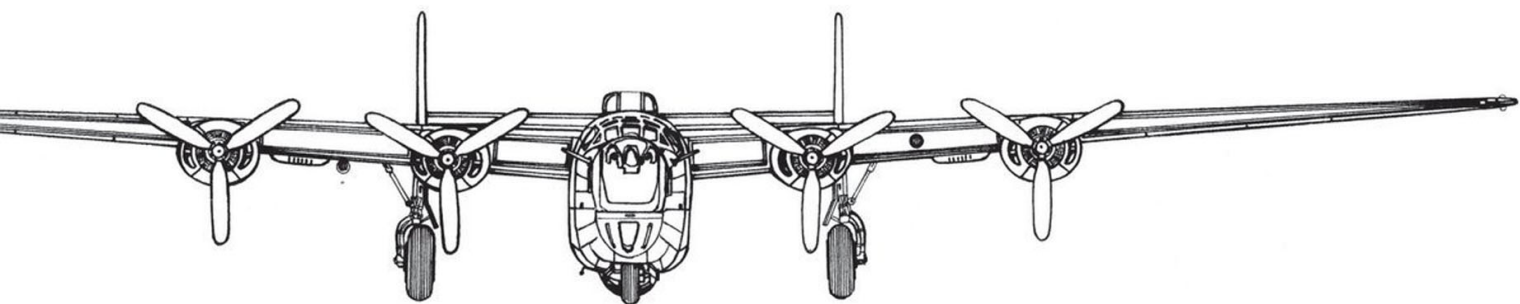


Consolidated PB4Y-1 Liberator

Plan au 1/144^e

© Hubert Cance - 2012







Après avoir avalé une gorgée de rhum, le jeune mitrailleur est étendu sur une couchette et s'évanouit aussitôt. Lorsqu'il reprend ses esprits, la vedette est rentrée au port, et les sept rescapés sont conduits dans un hôpital militaire britannique.

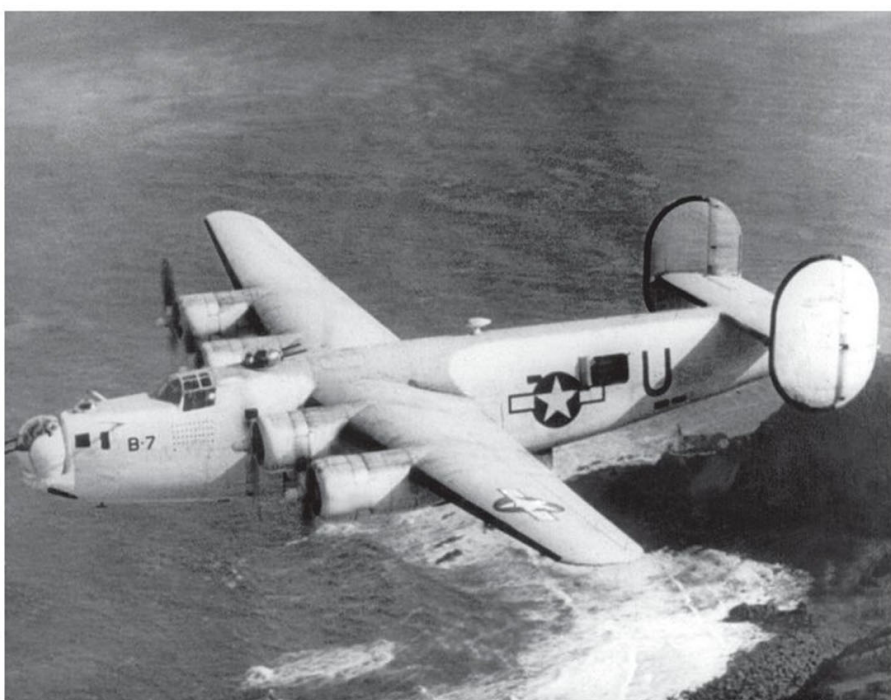
Des chasseurs ennemis sont encore observés les 16, 17, 19, 23 et 25 février et, à chaque fois, les Liberator parviennent à s'éloigner sans se faire attaquer, mais le 26, le Lt North et son équipage de la VB-105 ont moins de chance. Après avoir signalé qu'ils sont attaqués, ils émettent encore un SOS puis disparaissent sans laisser de trace. Le même jour, le sort frappe la VB-110, lorsque le PB4Y-1 du Lt J.L. Williams percute Great Skellig Rock, un piton rocheux s'élevant à 230 mètres au-dessus du niveau de la mer, à une douzaine de kilomètres au sud-ouest de l'Irlande, et s'engloutit dans les flots sans laisser de survivant.

LE DÉBARQUEMENT

Avec le retour progressif à un temps plus clément, le nombre de missions s'accroît, et, en mars 1944, les avions effectuent 327 sorties, totalisant 3 185 heures de vol. Le nombre de contacts avec des sous-marins ennemis s'accroît en conséquence, de même que celui des pertes, mais il y a aussi quelques miraculés, comme l'équipage du Lt(jg) R.B. Meihaus. Rentrant d'une mission au large des côtes d'Espagne, le pilote se prépare à atterrir par visibilité réduite avec un moteur hors d'usage. Durant l'approche, le PB4Y-1 accroche des fils téléphoniques, puis le toit d'une maison, perdant deux moteurs supplémentaires. Meihaus et son copilote réussissent néanmoins à faire un atterrissage d'urgence sans provoquer la moindre blessure à bord.

En avril et en mai 1944, le FAW-7 et le *Coastal Command* constatent une baisse d'activité chez les *U-Boote*. Le nombre de sorties des trois *Squadrons* de Dunkeswell, à présent connus sous le nom générique de *Patrol Air Group One*, baisse d'un tiers, et ce répit est le bienvenu pour combler certaines lacunes au niveau des connaissances pratiques du personnel navigant. Seule la VB-103 a reçu un entraînement rigoureux sur l'emploi des balises sonores durant son séjour à Argentia, et une bonne partie de ses équipages arrive en fin de séjour. Leurs remplaçants ont débarqué sans la moindre connaissance dans le domaine, et, comme il y a eu pénurie d'AN/CRT-1 jusqu'ici, peu d'entre elles étaient disponibles pour l'instruction, hormis durant de brèves séances données en octobre précédant. La situation s'améliorera sensiblement pour le mois de juillet.

Les directives en vue du débarquement sur la côte française commencent à arriver. La majorité des *U-Boote* opérant de bases situées entre Brest et Bordeaux, il est clair que ceux-ci tenteront de s'introduire dans la Manche afin d'y attaquer les navires de soutien alliés. Pour les en empêcher, le 19 *Group* du *Coastal Command* prépare l'opération « Cork » (bouchon), en établissant une barrière de patrouilles aériennes partant de Land's End, à la pointe Sud-Ouest de la Cornouaille, et longeant la côte française à une distance de huit kilomètres. Les avions engagés dans « Cork » décolleront à intervalles de trente minutes, ce qui est à peu près la quantité d'énergie des batteries consommée par un sous-marin effectuant une plongée d'urgence.



En obligeant les *U-Boote* à disparaître toutes les trente minutes, ceux-ci n'auront pas le temps de recharger leurs batteries, qui ne disposeront plus d'assez de réserves pour leur permettre de se glisser dans la Manche en immersion. C'est compter sans la récente mise en service du schnorchel, qui donne la faculté aux sous-marins allemands d'utiliser leurs moteurs diesel en plongée à faible profondeur.

Durant tout l'été 1944, les PB4Y-1 montent une garde vigilante à l'entrée occidentale de la Manche. Peu de sous-marins sont détectés, mais les Alliés ayant désormais une supériorité aérienne quasi absolue, les chasseurs ennemis sont impuissants, et le taux de pertes est minime, bien qu'à l'occasion, les avions, qui volent à présent beaucoup plus près des côtes, essuient les tirs des batteries antiaériennes allemandes et subissent quelques dégâts. Le 8 juin, c'est avec un Focke-Wulf Fw 200 Condor que les mitrailleurs du Lt Anderson, de la VB-103, échangent quelques rafales.

Les longues patrouilles monotones à bord d'un avion bruyant et froid, durant lesquelles on passe une douzaine d'heures à scruter l'écran radar ou la surface des flots, épuisent les membres d'équipage, dont les plus anciens cèdent volontiers leur place aux nouveaux arrivants. Owen D. Windall décrit une menace aussi dangereuse que les chasseurs allemands : « Le principal ennemi d'un pilote d'avion patrouilleur est l'ennui. L'ennui provoque l'inattention, puis l'indifférence. Des centaines d'heures sont passées en mer, avec pour seule activité de scruter le vide infini des vagues et du ciel ».

L'accès à la Manche leur étant désormais interdit de jour, les *U-Boote* tentent de s'y introduire de nuit. Pour s'y opposer, un détachement de la VB-114 arrive à Dunkeswell le 17 juin avec six Liberator équipés d'un phare Leigh d'une puissance de 80 millions de bougies monté sous l'aile droite. Alors que les équipages des autres *Squadrons* se fient essentiellement à leurs yeux pour repérer des sous-marins en surface en plein jour, ceux de la VB-114 recourent exclusivement à leur radar. En dehors de celui de l'opérateur, un second écran plus

◀ Le B-14/O (BuAer 32023) de la VB-103 vient juste de décoller pour une patrouille avec le *Lieutenant* Gail C. Burkey aux commandes. Il repasse devant la tour de contrôle de Dunkeswell avant de mettre le cap sur le golfe de Gascogne.

▲ Le *Lieutenant* Gail C. Burkey survole maintenant la mer Celtique pour se diriger vers sa zone de patrouille, quelque part dans un périmètre compris entre 43° 02 N et 10° 38 O (soit jusqu'au large du cap Finisterre, en Galice), pour une durée de 8 à 12 heures.

▲ Le B-7/U (BuAer 63924) de la VB-105. Cette escadrille avait choisi de représenter ses missions par des étoiles, tandis que la VB-103 peignait des « v » et la VB-110 des disques noirs.

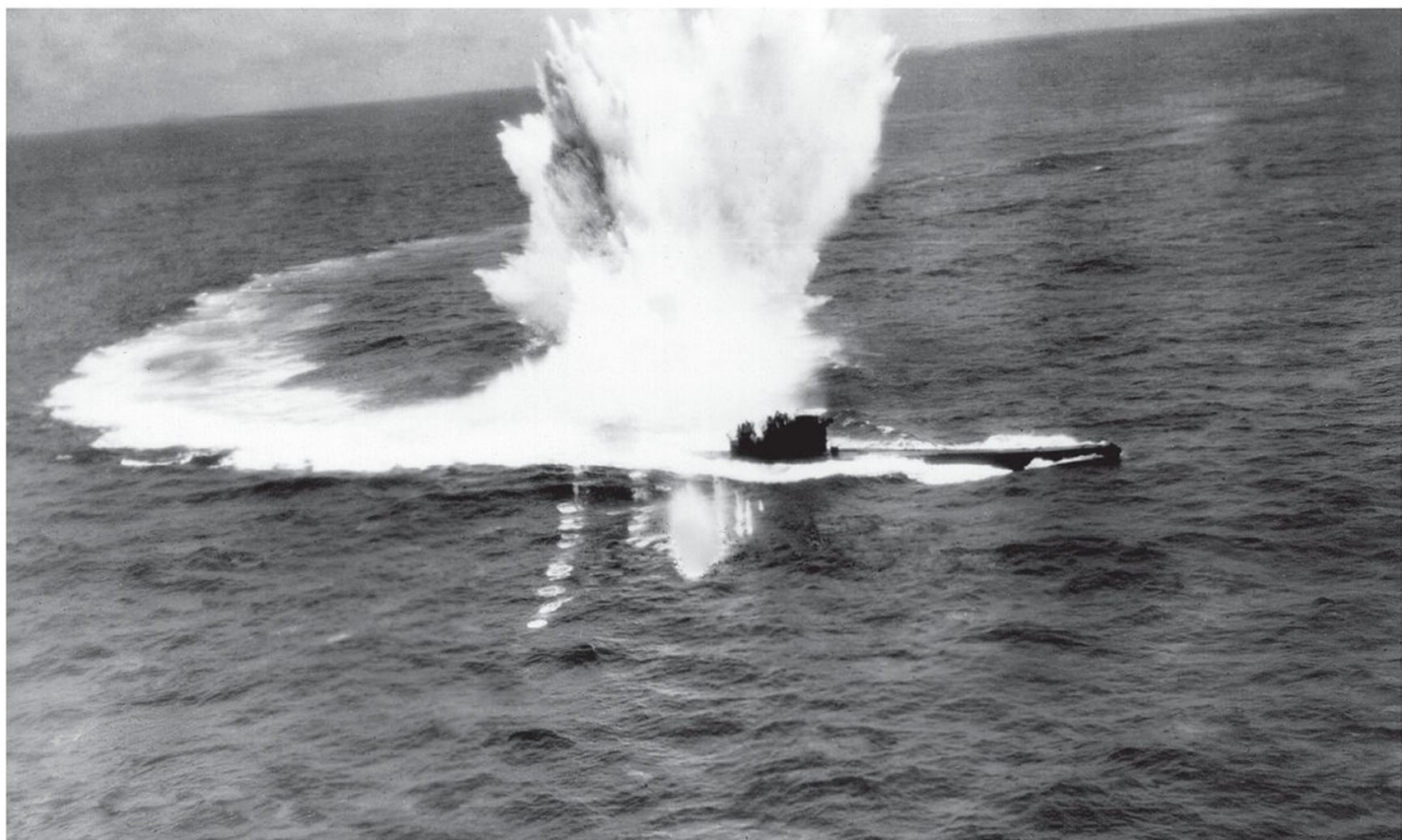
▼ Le U-243 manœuvre violemment pour éviter les charges de profondeur lancées par le *Sunderland* du N° 10 RAAF *Squadron* piloté par le *Flight Lieutenant* W. S. Tilley. Il subit de lourdes avaries et sera achevé conjointement par un autre *Sunderland* et le PB4Y-1 du *Lieutenant* Aurelian H. Cooledge de la VB-105. (ww2images.com)

petit est installé près du pilote, qui peut ainsi se tenir au courant de la situation. L'opérateur du phare se trouve dans le nez de l'avion, d'où il peut aisément observer l'objectif. Lorsque l'opérateur radar lui confirme qu'un contact se trouve à un mille de distance, il allume le phare et le maintient braqué sur la cible pendant la passe de bombardement.

Le 9 juillet, le détachement de la VB-114 est porté à neuf PB4Y-1, mais en novembre, il sera réduit à quatre appareils, qui resteront jusqu'au 14 février 1945. Durant leur séjour à Dunkeswell, les avions de la VB-114 ne couleront aucun sous-marin ennemi, mais leur présence contraindra souvent les *U-Boote* à rester en plongée, même de nuit, et réduira certainement leur efficacité. Pour les autres *Squadrons*, le dernier succès de l'année 1944 se déroule le 8 juillet, lorsque l'équipage du Lt Aurelian H. Cooledge, de la VB-105, coule le U-243 [7] en coopération avec deux *Sunderland* du N° 10 RAAF *Squadron*.

Le 18 août 1944, les ports de Bordeaux et de la Pallice sont évacués sous la double pression des armées alliées ayant débarqué en Normandie et en Provence. Les *U-Boote* qui ne sont pas en état de gagner la Norvège sont sabordés. Le *Coastal Command* et le FAW-7 intensifient leurs patrouilles au-dessus du golfe de Gascogne et de la Manche pour s'opposer à cet exode, mais le rythme des sorties dans le cadre de « Cork » a diminué, l'opération s'étant achevée le 6 août. Le nombre quotidien de sorties par flottille descend à cinq, mais les Liberator attaquent encore plusieurs sous-marins adverses sans toutefois obtenir la confirmation de leur destruction. La menace des chasseurs ennemis à long rayon d'action s'estompe également, et le dernier accrochage se déroule à la mi-août, lorsque l'appareil du Lt John T. Hitchcock, de la VB-105, est pris à partie par un Dornier 217, auquel les mitrailleurs infligent quelques dommages mineurs.

[7] La destruction du bâtiment commandé par le *Kapitänleutnant* Hans Märtens au large de Nantes (47° 06 N et 06° 40 O) est officiellement attribuée au *Flight Lieutenant* W. S. Tilley ; on compte 38 rescapés sur les 49 membres de l'équipage, le commandant faisant partie des disparus.





Consolidated PB4Y-1 (BuAer inconnu)
Lieutenant Karl Bertram
VPB-105
Dunkeswell, 1944.



HOME SWEET HOME

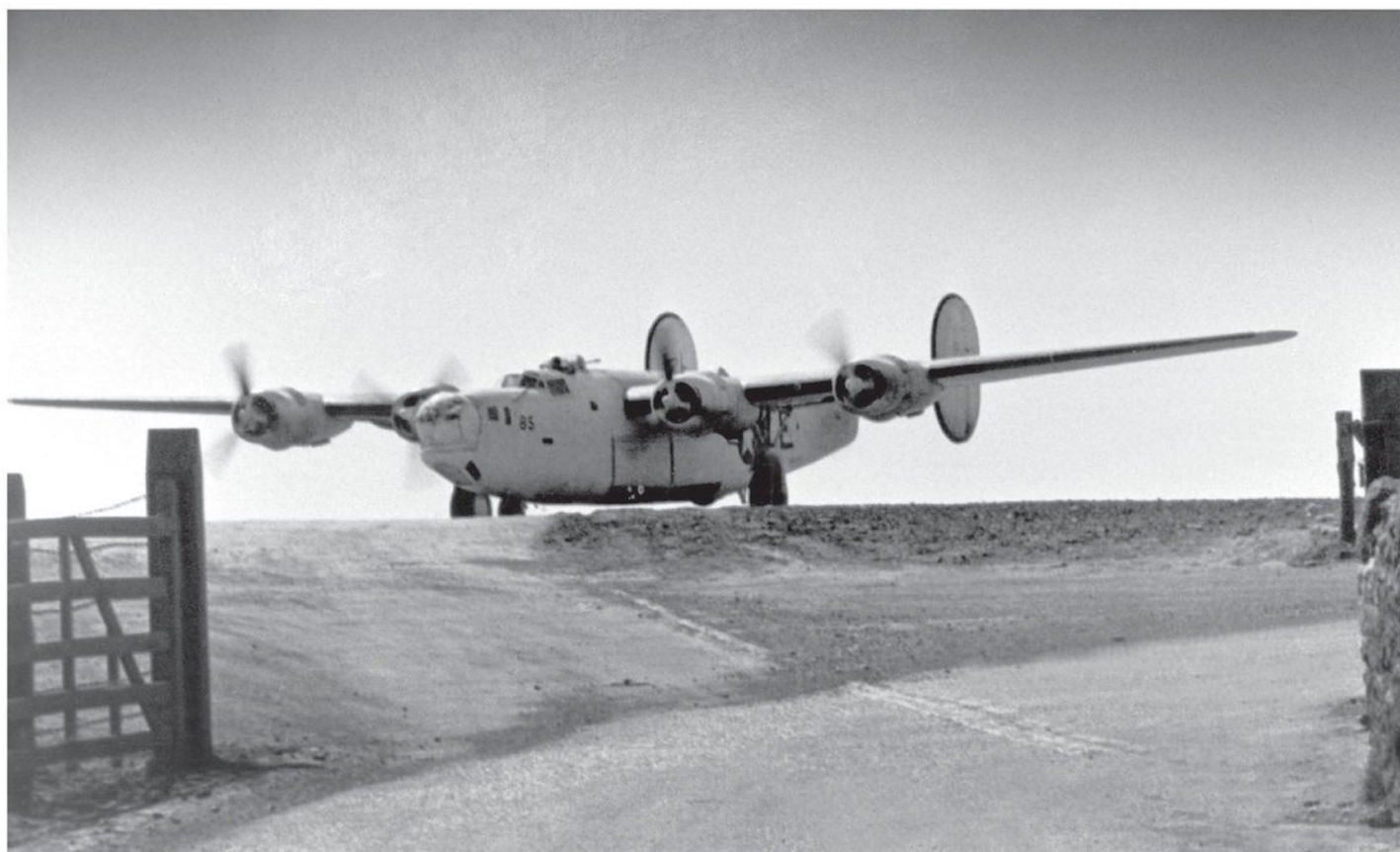
Avec la mise hors d'état de leurs bases de la côte atlantique française, les activités des *U-Boote* diminuent dans le golfe de Gascogne. Néanmoins, le commandement allié soupçonne la présence d'observateurs et de postes radio allemands à bord de certains bateaux de pêche. À l'origine, leur rôle consistait à alerter les chasseurs et à les diriger vers les avions patrouilleurs alliés, mais lorsque cette menace s'estompe, quelques-uns continuent à opérer au profit des troupes encerclées dans les « Poches de l'Atlantique ». La décision est donc prise de fermer le golfe à la navigation civile, et, durant le mois d'août 1944, plusieurs sorties consistent à larguer des tracts enjoignant les capitaines des bateaux de pêche à quitter la zone et même, à l'occasion, à lâcher quelques rafales sur des chalutiers suspects.

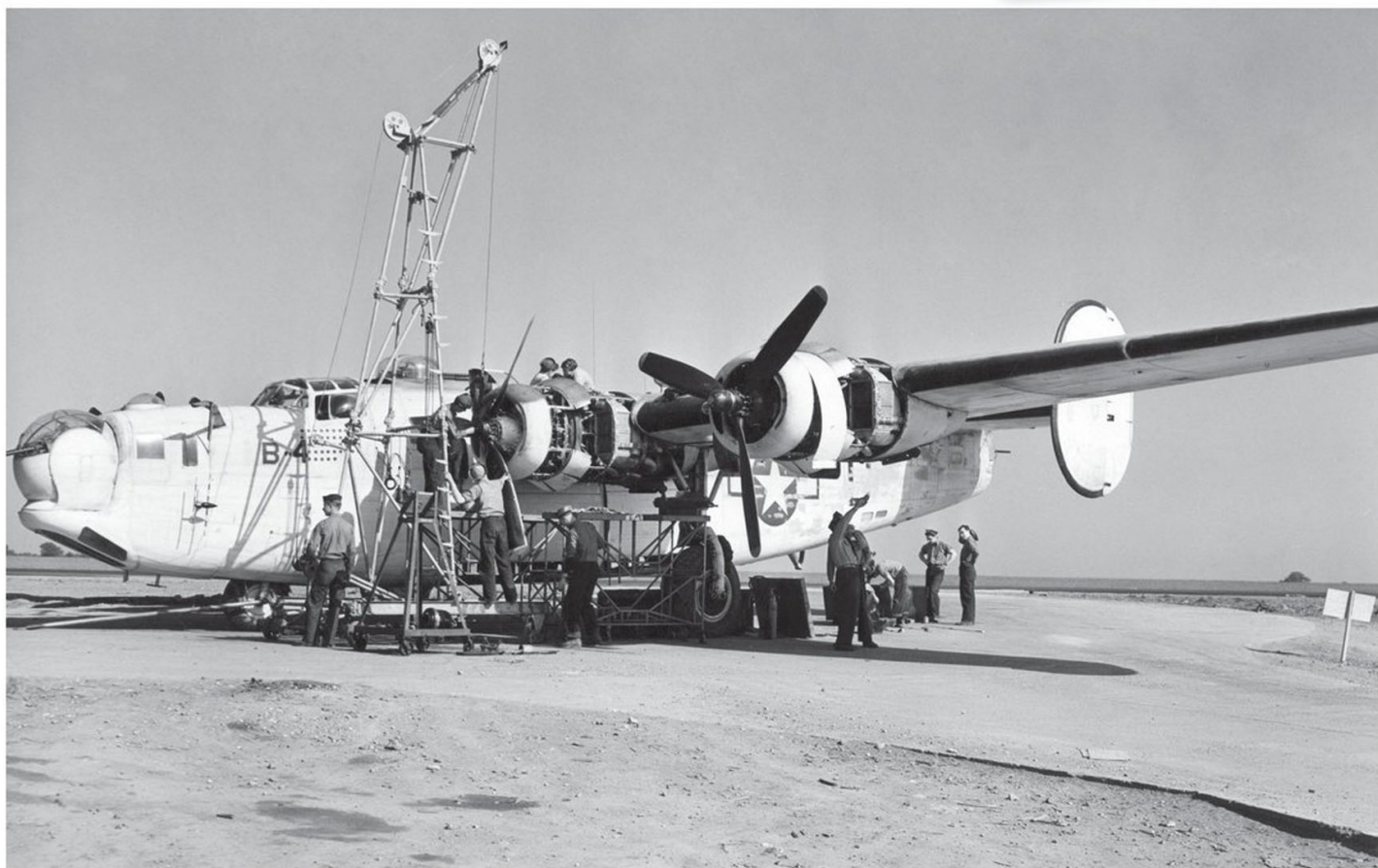
Si le nombre de pertes attribuable à l'action ennemie est en diminution, les accidents continuent à prélever leur tribut, et, avec le second hiver qui arrive, la situation ne va pas s'améliorer. Le 1^{er} octobre, tous les *Squadrons* de bombardiers patrouilleurs VB sont redesignés VPB, pour *Navy Patrol Bomber*, mais leur numérotation reste la même.

▼ Le 85/E de la VPB-112 sur le terrain d'Upoterry, au printemps 1945.

Durant l'automne 1944, les équipages rentrent bredouilles la plupart du temps. Pourtant, l'activité des sous-marins allemands n'a pas réellement baissé, mais l'emploi généralisé du schnorchel les rend infiniment plus difficiles à détecter. En conséquence, tous les *Squadrons* intensifient leur recours au radar et aux bouées sonores, mais bien que 16 contacts soient confirmés par cette méthode, aucun *U-Boot* n'est détruit par les Liberator de Dunkeswell durant les trois derniers mois de 1944. De plus, à mesure que progresse la technologie à bord des avions, les équipages des sous-marins ennemis s'efforcent de trouver des parades. L'une d'elles, décrite par Owen Windall, consiste à mouiller de petites bouées réfléchissantes dans le golfe de Gascogne : percevant un écho sur son écran, l'opérateur radar guide l'avion vers le leurre, tandis que les autres membres d'équipage scrutent la surface de la mer sans rien détecter. À force d'effectuer des approches sans résultat, l'attention se relâche, et la signature d'un véritable *U-Boot* finit par passer inaperçue parmi les fausses alertes.

À son occupation maximale, la base de Dunkeswell accueille plus de 5 000 officiers, officiers mariners et matelots. La majorité est encore très jeune et n'a jamais quitté sa ville ou village natal avant de s'enrôler.





▲ Les mécanos au travail sur le B-4/D de la VB-105 à Dunkeswell, le 29 mai 1944. (US NARA)

Beaucoup sont pris de nostalgie en pensant à la famille, aux amis dont ils sont séparés depuis de longs mois. Dunkeswell n'est guère plus qu'une petite bourgade de quelques centaines d'habitants, pour lesquels l'arrivée de ces milliers d'Américains représente un changement intéressant, particulièrement pour les enfants, comme le raconte Michael Jarret, qui vient à peine d'entrer dans l'adolescence lorsque les premiers éléments du FAW-7 prennent possession de l'aérodrome : « J'étais juste un de ces gosses envahissants, habitués à s'introduire sur la base d'une manière non autorisée et qu'il fallait chasser avec l'aide de la *Shore Police* [8]. Nous avons mis la main sur toute une collection de matériel de guerre : un canon de mitrailleuse, des cylindres à oxygène, des munitions, des caissettes à munitions, une planchette de chargement et bien plus de choses dont je ne puis me souvenir ».

En décembre 1944, la mauvaise météo retardant régulièrement le décollage, bon nombre de patrouilles s'effectuent au départ de Saint Eval, où les avions et leurs équipages se rendent la veille de l'opération. Cette solution est abandonnée le 31. Les travaux de réfection de la piste principale, qui durent plusieurs semaines, causent un autre casse-tête en empêchant le décollage à pleine charge. En conséquence, la veille de la patrouille, les PB4Y-1 désignés partent pour le terrain voisin d'Upottery, géré par la RAF, où le plein des réservoirs est alors complété. Des camions ramènent ensuite les équipages à Dunkeswell pour la nuit, où le réveil est avancé d'une heure pour effectuer le mouvement routier en sens inverse.

Le nombre quotidien de patrouilles par flottille tombe à trois ou quatre, et le temps libre est mis à profit pour intensifier l'entraînement à la détection de schnorchel, aux passes de bombardement et à l'emploi du phare Leigh, dont certains appareils des VPB-103, 105 et 110 sont dotés. Des exercices de nuit sont organisés en coopération avec le *Motor Torpedo Boat Squadron 35* américain dans la baie de Lyme. De leur côté, les Britanniques

contribuent à l'entraînement avec un sous-marin de la Royal Navy muni d'un faux schnorchel croisant au large de Brest.

Noël arrive. En près d'un an et demi de présence, de solides liens se sont établis avec les habitants de Dunkeswell, qui ont ouvert les portes de leurs maisons et leurs cœurs pour donner à ces jeunes Américains loin de chez eux ce qui leur manque le plus : un foyer. En échange, ceux-ci leur fournissent quelques articles qui, pour les familles anglaises, sont devenus un luxe : de la crème glacée jusqu'au jus d'ananas. Le 21 décembre, le personnel de la base organise une fête pour les enfants du voisinage. Accueilli au son des cantiques, le père Noël distribue des cadeaux fabriqués à la main par des marins, qui y ont consacré une partie de leurs loisirs et parfois de leur solde. Des collectes ont permis de rassembler une grande quantité de sucreries, de fruits frais et d'autres friandises, dont certaines ont disparu des maisons anglaises depuis des années. Les enfants repartent les yeux remplis de rêves, et, pour quelques heures, les hommes de Dunkeswell ont eu l'impression de se retrouver en famille. Mais la guerre n'est pas finie...

[8] L'équivalent pour la Navy de la *Military Police*, les fameux « MP ».

LA BOUÉE ACOUSTIQUE AN/CRT-1

Longue d'environ 1,20 m et d'un diamètre d'une douzaine de centimètres, la bouée sonore consommable AN/CRT-1 pèse 6,35 kg. Elle se décompose en trois compartiments contenant respectivement un hydrophone, les batteries et un émetteur radio. Une fois le dispositif dans l'eau, l'hydrophone est libéré et reste suspendu au bout d'un câble de 6 m pour tenter de capter les bruits émis par un sous-marin. Selon les conditions, la portée varie de 175 à 2 750 m. L'hydrophone ne donnant pas d'indication sur la direction du submersible par rapport à la bouée, on en largue généralement trois pour le localiser plus précisément. Les bruits captés sont transmis à l'avion par le transmetteur AN/ARR-3, d'une portée d'une quinzaine de kilomètres lorsqu'il vole à une altitude de 90 m. La bouée a une autonomie de trois heures, durée au bout de laquelle elle se saborde automatiquement.



Le bilan du FAW-7 pour l'année 1944 s'établit à 3 732 sorties, représentant 35 580 heures de vol et quelque 9,75 millions de kilomètres parcourus en patrouilles anti-sous-marines et d'escorte de convois, au cours desquelles 45 accrochages ont eu lieu avec des *U-Boote*.

DERNIÈRE SAISON DE CHASSE

L'hiver 1944-45 est le plus rude depuis 75 ans, et pendant deux semaines, le terrain de Dunkeswell disparaît sous un mètre de neige, provoquant l'annulation de plusieurs dizaines de patrouilles : 50 rien qu'à la VPB-103. Quatre jours durant, une épaisse couche de glace sur les pistes empêche tout décollage. Lorsqu'un appareil peut enfin prendre l'air, il n'est pas sûr de pouvoir rentrer à la base en fin de patrouille, et, à plus d'une occasion, il faut se poser ailleurs. Le 3 janvier 1945, le Liberator du Lt George Pantano, de la VPB-105, percute Beacon Hill alors qu'il effectue son approche de la base RAF d'Exeter. Il y a quatre tués, ce seront les derniers morts par accident déplorés par les aviateurs navals de Dunkeswell avant la fin de la guerre.

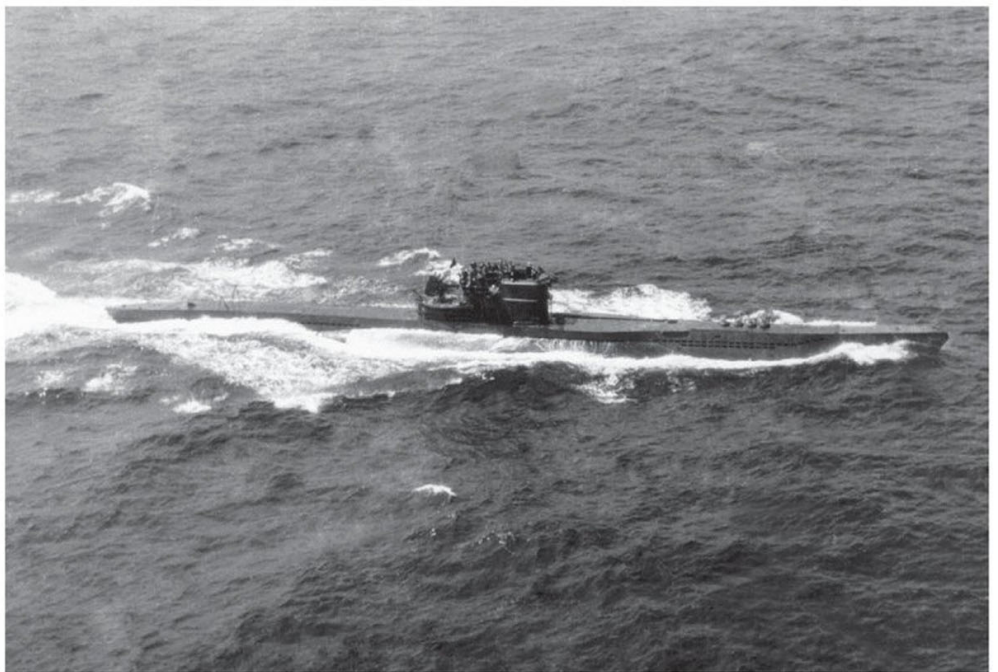
Début 1945, les *U-Boote* lancent une dernière offensive dans l'Atlantique à partir de leurs bases en Norvège, et leur activité s'intensifie à nouveau dans le golfe de Gascogne, à présent emprunté par les navires alliés acheminant renforts et ravitaillement directement des États-Unis vers la France. Le regain d'activité des sous-marins allemands dans ces eaux inquiète le commandement allié.

Deux unités de PB4Y-1 supplémentaires sont désignées pour renforcer le FAW-7. Dunkeswell ne disposant pas de l'espace nécessaire pour les accueillir, elles opéreront à partir de l'ancienne base RAF d'Upottery, rebaptisée *US Navy Satellite Airfield Upottery* pour la circonstance. Les deux *Squadrons* qui y seront affectés constitueront le *Patrol Air Group 2*.

Première à arriver, le 7 janvier 1945, la VPB-107 a été formée en 1941 sur Catalina, sous la dénomination de VP-83, et a opéré essentiellement de la base de Natal, au Brésil, jusqu'à son retour à Norfolk, en avril 1943. Durant ce séjour, elle a coulé trois sous-marins ennemis, dont un italien. Rééquipée de PB4Y-1 et rebaptisée VB-107, elle est ensuite retournée à Natal à la fin du mois de juin 1943 et, opérant de là sous le contrôle du FAW-16, elle a coulé cinq *U-Boote* supplémentaires.

La VPB-112, qui arrive à Upottery une semaine plus tard, a été formée directement sur PB4Y-1, en août 1943. Envoyée à Port-Lyautey, au Maroc, où elle opérait également sous le contrôle du FAW-16, elle a essentiellement contribué à la surveillance des approches du détroit de Gibraltar, tant au-dessus de l'Atlantique que de la Méditerranée.

Dès le 27 février 1945, l'équipage du Lt O.B. Denison (VPB-112) repère une traînée d'huile à quelque 180 kilomètres au sud de Wolf Rock, au large de la côte britannique. En y regardant de plus près, l'équipage aperçoit un schnorchel, qui disparaît rapidement de la surface. Ne disposant pas de bouées acoustiques, Denison sait qu'il n'a guère de chance de réussir une attaque contre le sous-marin immergé et guide un groupe de navires d'escorte vers l'endroit. Ceux-ci réglent le sort du sous-marin, qui sera identifié après la guerre comme étant le U-327.



▲ La guerre est finie. Le U-825 entre dans le Loch Eriboll, à la pointe Nord de l'Écosse, sous la surveillance d'un PB4Y-1, le 11 mai 1945. Trois sous-marins se rendront aux avions du FAW-7.

Le 12 mars 1945, c'est au tour de la VPB-103 de renouer avec le succès. L'équipage du Lt R.N. Field repère le U-681 en surface au sud-ouest des îles Sorlingues. Victime d'un échouage quelques heures plus tôt, le sous-marin est incapable de plonger sans risquer de couler, et son capitaine tente de gagner la côte de l'Irlande neutre pour s'y faire interner. Arrivant à basse altitude, le Liberator largue huit charges de profondeur et lui donne le coup de grâce. Des 49 marins se trouvant à bord, 38 arrivent à s'extirper du cercueil d'acier avant que celui-ci ne disparaisse sous les flots.

C'est encore le VP-103 qui clôture le score du FAW-7, le 25 avril, lorsque l'équipage du Lt Nott détecte le schnorchel du U-326 au large de Brest. Le Liberator largue deux torpilles Mk 24, et, moins d'une minute plus tard, les aviateurs aperçoivent la gerbe d'eau d'une explosion. Le schnorchel est projeté hors de l'eau puis retombe. Larguant plusieurs bouées acoustiques, l'opérateur radio entend clairement des bruits de métal en train de se déformer et de se déchirer, et, au bout d'une demi-heure, une large tâche d'huile se forme à la surface.

L'Allemagne capitule le 8 mai 1945, mais plusieurs de ses *U-Boote* sont toujours en mission. Ordre leur est donné de gagner le port allié le plus proche et de s'y rendre. Dans les jours qui suivent, les PB4Y-1 stationnés en Angleterre établissent le contact avec quatre *U-Boote*, dont ils acceptent la reddition. Patrouilles et missions de reconnaissance photographique se poursuivent encore jusqu'au 28 mai, date à laquelle le *Coastal Command* interrompt les opérations. La guerre étant terminée en Europe, la présence en Angleterre du FAW-7 ne se justifie plus, et les cinq *Squadrons* reçoivent l'ordre de se préparer à regagner les États-Unis après avoir remis leurs avions au *HEDRON-7*.

▼ Le B-8/H (BuAer 32206), baptisé *SEAHAG*, de la VPB-103 sera détruit au retour d'une mission, le 9 décembre 1944, le Lieutenant (jg) Bruce Morgan ayant dérapé sur la piste détrempée ; l'avion sera réformé.





ÉPILOGUE

Rentrées aux États-Unis, les VPB-103, 105, 110 et 112 se regroupent sur la côte Ouest pour y être transformées sur PB4Y-2 Privateer et préparer un redéploiement dans le Pacifique, mais la capitulation japonaise coupe court à ce projet, et ces escadrilles sont dissoutes le 1^{er} septembre. La VPB-107 mène à terme sa reconversion sur Privateer ; rebaptisée VP-HL-7, puis VP-27, elle est dissoute le 11 janvier 1950.

La fin de la guerre trouve le gros de la VPB-114 aux Açores, avec des détachements sur plusieurs autres bases. Transformée à son tour sur Privateer, elle est redesignée VP-HL-6 en 1946, puis VP-26 deux ans plus tard. En 1951, elle est rééquipée en P-2V Neptune, puis en P-3 Orion en 1966, un appareil qui, progressivement modernisé, lui sert encore de nos jours.

L'aérodrome de Dunkeswell est remis à la RAF en août 1945. Celle-ci l'utilise jusqu'en 1950, date à laquelle la majeure partie de sa surface est vendue à des investisseurs privés. Mike Jarret se souvient des premières années suivant la fin de la guerre : « Les enfants jouaient encore souvent dans le fuselage brûlé d'un PB4Y-1 abandonné par la Navy. C'était une telle déception pour nous, les gosses, de voir que les avions et les hommes étaient partis ».

Durant leur séjour de près de deux ans en Angleterre, les aviateurs de la FAW-7 ont effectué 6 464 sorties opérationnelles au cours desquelles ils ont parcouru un total de près de 17 millions de kilomètres. Si le nombre de sous-marins coulés par les unités stationnées à Dunkeswell paraît peu impressionnant pour le profane, il ne constitue en aucune manière un étalon ferme pour mesurer leur efficacité, et il faut davantage tenir compte du fait que la présence des PB4Y-1 au-dessus du golfe de Gascogne, au-dessus de la Manche et au-dessus des approches occidentales de celle-ci constituait une gêne permanente pour les *U-Boote*, réduisant d'autant leur efficacité et laissant le champ libre aux convois de navires marchands déversant en Grande-Bretagne le flot de combattants,

▲ Le 95/P (BuAer 63945) de la VPB-112 est l'un des premiers PB4Y-1 du FAW-7 à être déconstruit à Dunkeswell pour cause d'obsolescence, dès le 21 mai 1945.

d'armes et de ravitaillements divers qui allaient contribuer à la libération du nord-ouest de l'Europe. En cela, les aviateurs de Dunkeswell accomplirent ce qui était attendu d'eux.

Quant aux PB4Y-1, reversés au *HEDRON-7* par les *Squadrons* au moment de quitter l'Angleterre en juin 1945, les plus anciens seront livrés aux ferrailleurs. Tous les autres quitteront Dunkeswell pour le 26 juillet 1945 et regagneront les USA, où, rassemblés à la NAS Clinton (Oklahoma), ils ne tarderont pas à subir le même sort. Comme l'écrit Alan C. Carey [9] : « Le Liberator était difficile à piloter, bruyant, il y faisait froid, il pissait le carburant et il souffrait d'une faiblesse à la roue avant de son train d'atterrissage. Cependant, malgré ces lacunes, l'avion encaissait les coups de la défense ennemie tout en ramenant son équipage en sécurité à la base. C'était un instrument de guerre, conçu dans les années trente, et, au terme de la Seconde Guerre mondiale, il était devenu obsolète. [...] Néanmoins, il avait bien répondu aux besoins de l'US Navy comme bombardier patrouilleur et, à ce niveau, il s'était révélé d'une grande valeur pour le *Coastal Command* britannique et les hommes du *Fleet Air Wing 7* ». ■

[9] *US Navy PB4Y-1 (B-24) Liberator Squadrons in Great Britain during World War II* – Alan C. Carey – Schiffer Publishing Ltd, Atglen, PA (USA), 2003.

DEVOIR DE MÉMOIRE

Pendant quatorze ans, le *Dunkeswell Memorial Museum* a préservé le souvenir de ceux qui ont servi sur la base de Dunkeswell. En mars dernier, le musée a dû évacuer les locaux qu'il louait. David Sharland, son conservateur, tente actuellement de racheter l'ancien bâtiment administratif, remontant à la guerre, pour le restaurer et y réinstaller le musée. Le prix est de £ 55 000 (soit environ 69 000 €).

Si vous êtes prêt à soutenir cette initiative par un don, aussi modeste soit-il, le musée a un compte PayPal à l'adresse dmmsecretary@btinternet.com et un site internet sur <http://dmm103105110.btck.co.uk>

Pour de plus amples informations :

David Sharland

Courriel : david@davidsharland.wanadoo.co.uk

Tel : + 44 (0)1460 65473