

LE FAIREY ALBACORE

(1ère partie)

par Michel Ledet



Développé pour remplacer le Swordfish de la même firme, il prit sa retraite avant lui. Il ne fut en fait qu'un biplan "moderne", héritier d'une formule dépassée mais équipé des "rafinements" disponibles à l'époque...

Développement

Répondant au cahier des charges S.41/36 du 11 février 1937, l'Albacore trouve en fait son origine dans le M.7/36 du 8 septembre 1936, demandant le développement d'un bombardier-torpilleur pouvant effectuer, bien sûr, des missions de reconnaissance. L'écart de vitesse, si important pour un appareil embarqué, devait aller de 105 à 330 km/h; la torpille de 18 pouces (457 mm) Mk.XIIA devait être emportée par le nouvel avion.

Ci-dessus :

Jolie vue du 3ème appareil de série, L7078, lors de ses essais de réception. La forme du capot-moteur de série apparaît nettement sur la photo. L'Albacore était un appareil relativement étrange, alliant la vétusté de la formule biplane et le confort "moderne" de la cabine fermée, l'hélice à pas variable etc...

Ci-contre :

Deux vues du prototype L7074 lors de ses premiers essais; il possède encore le capot-moteur première version, rectiligne et les volets de bord d'attaque qui ne seront pas retenus pour la série. Les carénages de roues ont par contre déjà disparu. (Toutes les photos IWM sauf autre mention)



Le cahier des charges M.7/36 fut abandonné mais l'équipe de Fairey avait déjà bien avancé ses travaux; des essais en soufflerie, sur maquette, avaient été effectués à Farnborough entre novembre 1936 et juin 1937.

Pour répondre au second cahier des charges de 1937, Fairey proposa deux solutions: un biplan et un monoplan. L'amirauté britannique de l'époque trancha en faveur du biplan, évidemment serions-nous tenter d'écrire. Le monoplan était encore "terrain inconnu" pour les marins-aviateurs. Le premier vol du prototype L7074 (Fairey 3274) eut lieu le 12 décembre 1938, très en retard sur les délais, principalement à cause des maladies de jeunesse de son moteur, le Bristol Taurus II. C'est donc aux mains du pilote F.H.Dixon que décolla le premier Albacore. En fait, le premier prototype fut commandé en même temps qu'une série de 100 exemplaires. Les serials alloués allaient donc de L7074 à L7173 (F.3373). Un second prototype, le L7075, vola lui en avril 1939. Les premiers vols n'enthousiasmèrent guère les pilotes; en effet, l'appareil, s'il offrait un confort sans comparaison avec celui du Swordfish, ne brillait guère par ses performances: commandes lourdes, avion peu maniable donc, peu rapide. Le premier prototype fut même essayé avec des flotteurs au MAEE à Hamble en 1940 mais, est-ce surprenant, les résultats furent peu satisfaisants et l'idée d'utiliser l'avion sur catapulte abandonnée. Le moteur donnait toujours du fil à retordre et ce n'est qu'à la fin de l'été 1939 que le L7076, que l'on peut considérer comme le premier exemplaire de série, fut envoyé au A & AEE. Inutile de dire que les résultats furent peu flatteurs, pour les raisons déjà énumérées plus haut. Quelques modifications avaient cependant été apportées afin d'améliorer l'aérodynamisme tel le capot-moteur, changé pour un modèle plus effilé.

Ce sont au total 800 Fairey Albacore qui sortirent des chaînes de l'usine Fairey de Hayes, de 1940 à 1943. Les premiers appareils seront mis en service par un squadron spécialement créé, le 826 et qui réceptionna 12 machines de ce type à Ford le 15 mars 1940.

Description

L'Albacore était donc un biplan, à ailes à structure métallique en alliage d'aluminium, bi-longerons, et à revêtement de toile. Chaque aile était équipée d'ailerons et chaque demi-aile inférieure possédait des volets commandés hydrauliquement. Des volets de bord d'attaque avaient été montés sur les premiers exemplaires (dont les prototypes) mais ils furent ensuite abandonnés, jugés inefficaces. Les deux plans étaient reliés entre eux par des mâts métalliques.

Le fuselage monocoque, en alliage d'aluminium, comprenait le bâti-moteur en tubes soudés, la section centrale et la queue. La section centrale abritait les postes d'équipage dont celui du pilote et celui de l'observateur-mitrailleur, recouverts tous deux d'une verrière et séparés par le réservoir contenant 877 litres de carburant.

La visibilité vers l'avant était excellente. Toutes les surfaces mobiles de l'empennage étaient entoïlées, celles fixes étant recouvertes de tôles en alliage d'aluminium. Le fuselage était équipé d'une crosse d'appontage, pour les opérations sur porte-avions et de points d'attache pour la catapulte. La crosse venait se loger dans le fuselage lorsqu'elle était repliée.

Le train, fixe, se composait de deux jambes principales à amortisseur oléo-pneumatique, renforcées par une contre-fiche.

La roulette de queue, à amortisseur, n'était pas rétractable. Signalons également que les deux prototypes eurent pendant quelque



temps des carénages de roues, qui furent rapidement omis.

Le moteur était un Bristol Taurus II sur les prototypes et XII sur les avions de série; moteur à 14 cylindres en double étoile d'une puissance maxi de 1130 cv à 1065 m et entraînant une hélice tripale De Havilland à pas variable. La mise au point de ce moteur fut relativement longue et fut la cause du retard de presque un an de l'arrivée de l'Albacore en unité. Même en début de service, tous les problèmes n'étaient pas résolus et il fallut plusieurs fois effectuer des modifications.

L'armement défensif comprenait une mitrailleuse fixe Browning de 7,7 mm dans la demi-aile inférieure droite et une mitrailleuse (parfois un jumelage) Vickers K du même cali-

Ci-dessus :

Bien qu'un peu médiocre, cette vue a l'avantage de montrer le second prototype avec les carénages de roues, ce qui est très rare. On distingue l'immatriculation L7075 sur la gouverne de direction; le nouveau capot-moteur a été monté, plus aérodynamique.

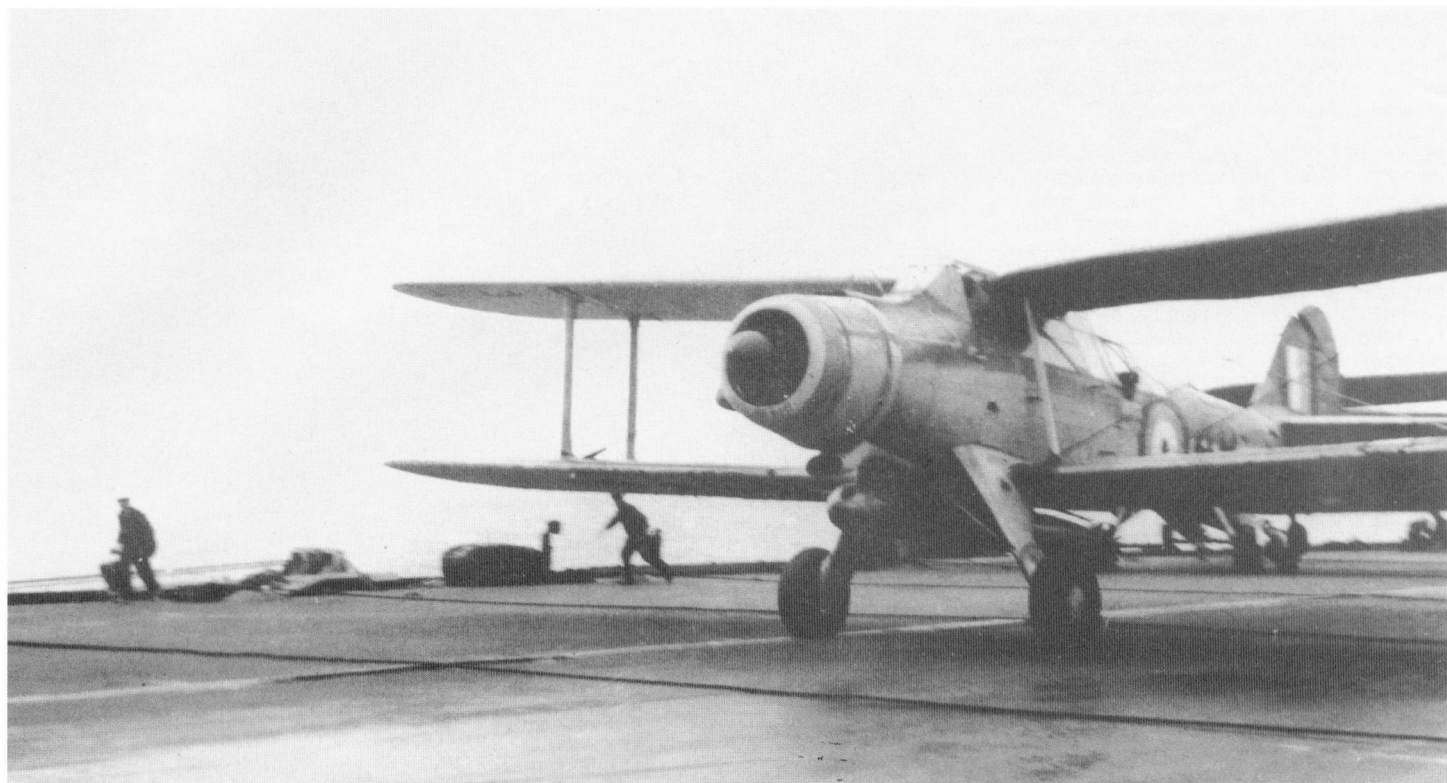
Ci-dessous :

Photo de profil droit du 4ème avion de série, le L7079, qui a reçu des bombes en bois pour essais. On remarque le viseur devant le pare-brise, pour le lancement de la torpille. A côté du serial Fleet Air Arm, figure en très petit le numéro constructeur Fairey F.3279.

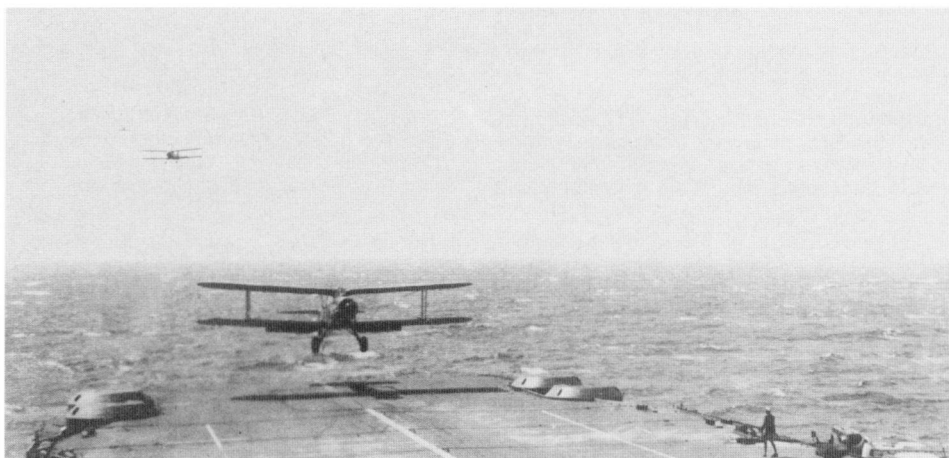
En bas :

Sur le pont du HMS Formidable, les Albacore des Squadrons 826 et 829 se préparent au décollage; ils vont aller attaquer les navires italiens dans le cadre de la Bataille du Cap de Matapan.





Ci-dessus :
 Decollage d'un Albacore du Squadron 826 du HMS Formidable le 29 mars 1941; l'appareil emporte une torpille.



Ci-contre :
 Mission terminée, les Albacore des deux unités regagnent leur porte-avions ; ils viennent d'endommager le cuirassé italien Vittorio Veneto.

Ci-dessous :
 Très belle photo du N4424 "4K" du Squadron 826 au-dessus du désert occidental en Afrique ; les surfaces inférieures ont été peintes en noir pour les opérations nocturnes au profit de la 8ème Armée.



bre à la disposition de l'observateur. L'Albacore pouvait emporter une torpille Mk.18 de 457 mm de 730 kg ou diverses charges de bombes ou de mines.

Bien qu'étant un appareil sans vice majeur, l'Albacore n'était pas très manoeuvrant et la rencontre avec un chasseur ne devait pas être une bonne chose; de plus, sa vitesse de croisière n'était que de 31 km/h plus rapide que celle du Swordfish, ce qui n'était pas très impressionnant. Le piqué était certainement la manoeuvre où l'appareil était le plus à l'aise et les acrobaties n'étaient pas permises.

Entrée en service

Comme il a été écrit plus haut, les premiers Albacore entrèrent en service le 15 mars 1940 avec le Squadron 826 de la Fleet Air Arm (FAA), soit avec plus d'un an de retard sur les prévisions. 12 Albacore furent donc livrés à l'unité sous le commandement du lieutenant Hopkins, à Lee-on-Solent. Les équipages commencèrent leur entraînement pendant les quelques semaines qui précédèrent l'attaque allemande du 10 mai. Bien qu'à peine prêt, le squadron dut intervenir à partir du 31 mai sur la Belgique, dans la lutte anti-navires, afin de permettre l'évacuation par Dunkerque des troupes franco-britanniques, encerclées. Les Albacore effectuèrent des missions sur Westende en bombardant des axes routiers et ferroviaires; ils attaquèrent également les vedettes E-Booten allemandes qui faisaient des ravages parmi les navires alliés dans les environs de Dunkerque. En juillet, le Squadron 826 fut basé à Bircham Newton, sous contrôle du Coastal Command de la RAF, pour effectuer des missions d'escorte de convois et d'attaque de navires ennemis. Durant ce même mois, l'unité utilisa des Swordfish, les moteurs des Albacore devant être modifiés. Ces missions durèrent cinq mois au cours desquels 7 tonnes de mines et 56 t de bombes furent larguées sur la Hollande, la Belgique et la France, contre des objectifs navals.

Pendant ce temps, le 15 juin 1940, fut formé à Ford le squadron 829, équipé de 9 Albacore. Après son entraînement, l'unité commença ses missions de guerre depuis la base de Saint Eval, en bombardant de nuit les docks de Brest. Le squadron perit d'ailleurs son commandant, le lieutenant commander Stevenson le 9 octobre.

Le 26 novembre 1940 les Squadrons 826 et 829 embarquèrent sur le porte-avions HMS Formidable qui partit escorter un convoi via le Cap à destination de l'Égypte. Une partie du convoi prit contact avec le croiseur allemand Admiral Hipper mais les avions ne purent le localiser. Le navire gagna ensuite la Mer Rouge où les Albacore effectuèrent des raids sur la Somalie italienne, Masawa en Erythrée,



avant de gagner la flotte de Méditerranée par le Canal de Suez. A partir de mars, le 826 reçut 6 Swordfish en remplacement de ses effectifs. Après avoir escorté un convoi vers Malte, le HMS Formidable prit part à la bataille du cap de Matapan à la fin du mois de mars 1941, contre la flotte italienne. Les Albacore des Squadrons 826 et 829 attaquèrent à la torpille les navires italiens et endommagèrent le cuirassé Vittorio Veneto, qui dut regagner son port d'attache. La bataille se termina par la perte des trois croiseurs lourds Zara, Pola et Fiume. Le 829 perdit au cours de la bataille son commandant le l/c Dalyell-Stead, abattu et tué et qui fut remplacé le 29 mars par le l/c Ashburner.

Le mois suivant, les deux squadrons effectuèrent des patrouilles anti-sous-marines, des réglages d'artillerie lors des attaques contre Tripoli et Bardia.

Le porte-avions participa ensuite à l'évacuation de la Crète et les Albacore bombardèrent avec succès le terrain de Scarpanto le 26 mai.

Le HMS Formidable fut bientôt endommagé par des avions allemands et il fallut débarquer avions. Le 826 rejoignit un détachement déjà à terre depuis le 13 mai, à Dekheila puis il se rendit à Fuka. De là, les Albacore opérèrent sur le "Western Desert" puis ensuite sur la Syrie, contre les forces françaises de Vichy, notamment en bombardant Beyrouth. Le 826 se rendit ensuite à Maaten Bagush pour soutenir la 8ème Armée britannique. Les Albacore larguèrent des bombes éclairantes lors du bombardement d'objectifs côtiers par la 7ème escadre de croiseurs. Durant les 4 mois précédant la Bataille d'El Alamein, les Albacore effectuèrent des missions similaires pour le compte de l'armée et larguèrent 12000 bombes éclairantes, attaquèrent des installations portuaires et des navires de l'Axe.

Le 829 se rendit également le 27 mai à Dekheila puis en juin à Lydda d'où les Albacore bombardèrent les forces de Vichy lors de la campagne de Syrie. Le squadron fut ensuite rééquipé en Swordfish II et son histoire sort donc du cadre de cet article.

à suivre...



Ci-dessus :
Six Albacore du Squadron 826 en vol dont le T9241 "4A", T9153 "4P", T9258 "4G", "4K" et "4L".
Le "4P" sera perdu un peu plus tard.

Ci-contre :
Le "4P" du Squadron 826 a été abattu dans les lignes italo-allemandes, où il a effectué un atterrissage forcé; l'équipage a été fait prisonnier.



LE FAIREY ALBACORE

(2ème partie)

par Michel Ledet

La guerre dans le désert, en Méditerranée et à Malte

Nous avons laissé dans notre précédent numéro, les Albacore du squadron 826 dans le désert, soutenant les opérations de la 8ème Armée britannique.

Une autre unité de la Fleet Air Arm (FAA) mit en oeuvre des Albacore sur ce théâtre d'opérations, il s'agit du squadron 815. Cette unité, éprouvée durant les combats en Méditer-

ranée, se reforma à Dekheila en août 1941, avec 12 Albacore et 2 Swordfish équipés de radar. Les Albacore furent chargés du soutien des troupes de la 8ème Armée et plus particulièrement de lancer des attaques de nuit lors de l'offensive lancée par Rommel vers la fin 1941; d'autres Albacore chargées de bombes suivaient ainsi que des Wellington de la RAF. Les appareils du squadron 826 effectuèrent de semblables missions.

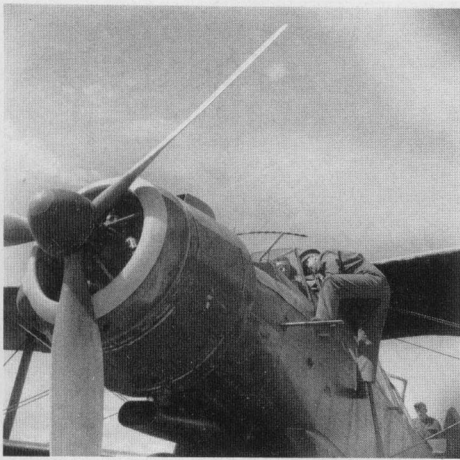


Ci-dessus : Deux Albacore du squadron 827 de l'HMS Indomitable en patrouille alors que le porte-avions était en route vers l'Océan Indien en 1942 pour prendre part ensuite aux opérations contre Madagascar. (Photos: IWM sauf autre mention)

Ci-contre : Une patrouille d'Albacore du squadron 828 survole l'île de Malte après avoir quitté son terrain d'Hal Far. Ces appareils infligèrent de sérieux dommages aux navires de l'Axe, en échange de lourdes pertes il est vrai.

Ci-dessous : Lors de la prise de la base de Castel Benito à Tripoli, les Britanniques découvrirent l'épave de cet Albacore, probablement du 815 ou 826 squadron. Comme on le voit, les marques italiennes furent peintes sur l'appareil.





Une autre unité participa, dans une moindre mesure à ces missions, le squadron 821; équipé de 6 Albacore à partir de mars 1942, ce squadron se rendit tout d'abord à Chypre d'où ses avions bombardèrent Rhodes plusieurs fois afin de gêner le trafic maritime des forces de l'Axe. Renforcé par 6 autres Albacore en Egypte, le squadron gagna ensuite le Western Desert (en fait l'Afrique orientale, l'Eastern Desert étant celui du Moyen-Orient pour les Britanniques) pour participer aux opérations de soutien, comme les unités précédentes.

L'une des missions les plus spectaculaires effectuée par les Albacore fut celle qui, le 9 juillet 1942, mit en oeuvre 9 appareils du squadron 826. Ces avions devaient bombarder un convoi approchant de Tobrouk et devaient pour cela se ravitailler en carburant; ce qu'ils firent en atterrissant sur une piste improvisée située à plus de 400 km dans les lignes ennemies. Là, les attendaient des Bristol Bombay avec le carburant nécessaire, qui leur permit d'arriver jusqu'à Tobrouk et surtout d'en revenir!

Il est ici impossible de détailler toutes les missions de ces unités jusqu'à la bataille d'El Alamein mais leur action fut si importante, dans le rôle ingrat de "marqueur" que la 8ème Armée ne pouvait plus se passer de leur concours.

L'île de Malte était essentielle aux Britanniques en ce qu'elle leur permettait de contrôler le trafic maritime dans cette partie de la Méditerranée et surtout de gêner considérablement le ravitaillement des forces de l'Axe vers l'Afrique du Nord.

C'est ainsi que des unités équipées de Swordfish tout d'abord, puis ensuite des squadrons d'Albacore, s'y retrouvèrent basés. Les premiers Albacore mis en oeuvre sur l'île furent ceux du squadron 828 amenés par le porte-avions HMS Ark Royal et qui y demeurèrent environ dix-huit mois, d'octobre 1941 à juin 1943.

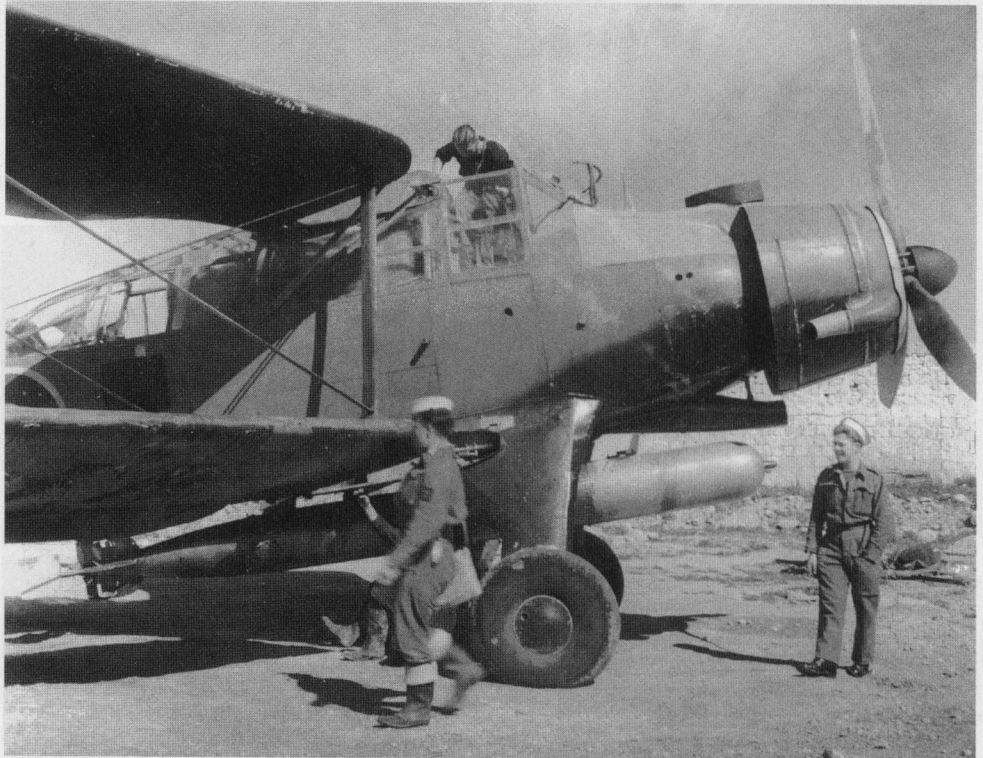
Basés à Hal Far, les Albacore avaient pour mission d'intercepter le trafic maritime ennemi, de protéger les convois ravitaillant Malte

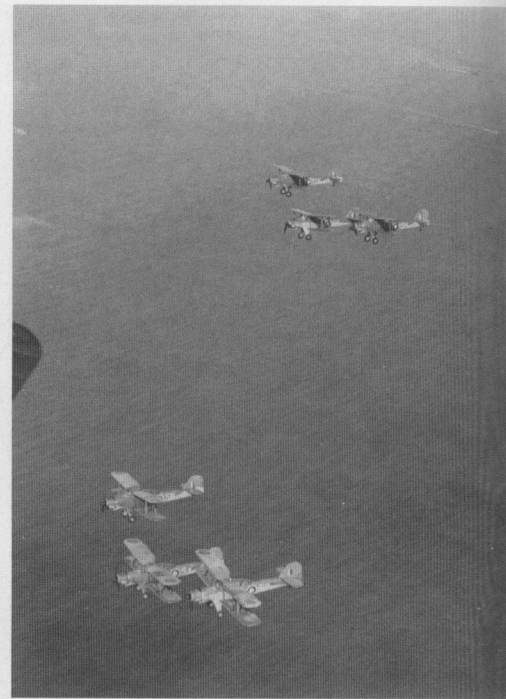
Ci-dessus : Toujours à Malte, ce document nous laisse apprécier quelques détails sur l'avant de cet Albacore.

En haut à droite : Hal Far, des personnels de la RAF inspectent cet Albacore "S5L" du sq. 828; l'appareil provient certainement d'une autre unité et on distingue encore une partie du code repeint.

Milieu : Mai 1943 à Hal Far; alors que son séjour sur l'île touche à sa fin, cet Albacore du sq. 828 est prêt à partir en mission, torpille à poste. Les missions étant effectuées principalement de nuit, le dessous des avions avait été repeint en noir.

Ci-contre : Encore à Malte, cet Albacore du 828 dans son alvéole de protection, ailes repliées. La torpille est déjà montée.





contre les sous-marins. En compagnie des Swordfish du squadron 830, de nombreuses missions furent effectuées de nuit. Les pertes furent assez lourdes puisque les deux squadrons durent unir leurs "restes" pour former le Naval Air Squadron Malta.

Ayant débuté les opérations avec 14 appareils, le 828 se retrouva bientôt avec seulement 2 Albacore au début de 1942.

Des dommages considérables furent infligés aux navires italiens et allemands traversant la Méditerranée de la Sicile à Tunis à partir de novembre 1942.

Le potentiel des squadrons fut renforcé par l'arrivée d'autres Albacore provenant des squadrons 821 et 826. Le squadron 828 absorba d'ailleurs les restes des squadrons 826 et 830.

En mai 1943, les squadrons 821 et 828 furent chargés de bombarder l'île de Pantelleria, en prévision des débarquements alliés en Sicile. Les squadrons 828 et 830 coulèrent 30 navires ennemis et en endommagèrent plus d'une cinquantaine pendant leur période à Malte.

Le 828 fut replié en Tunisie d'où il effectua encore des patrouilles côtières puis il fut dissous le 1er septembre 1943, sa carrière sur Albacore s'arrêtant là.

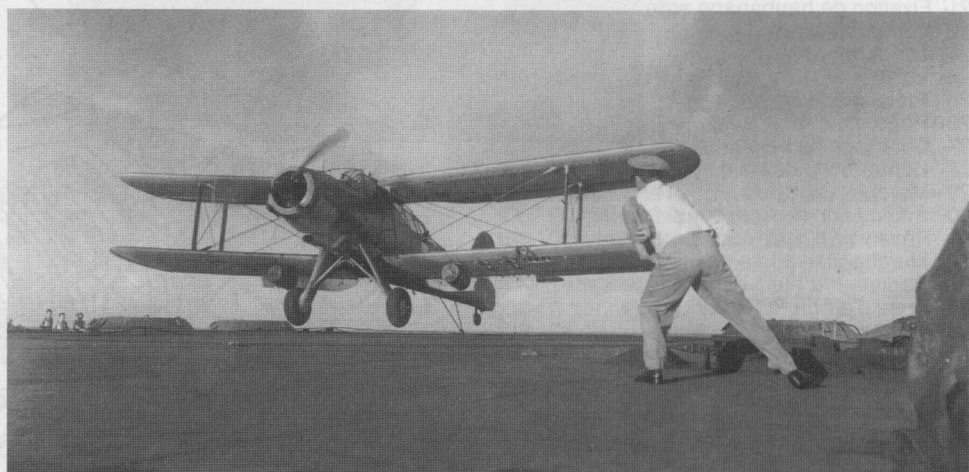
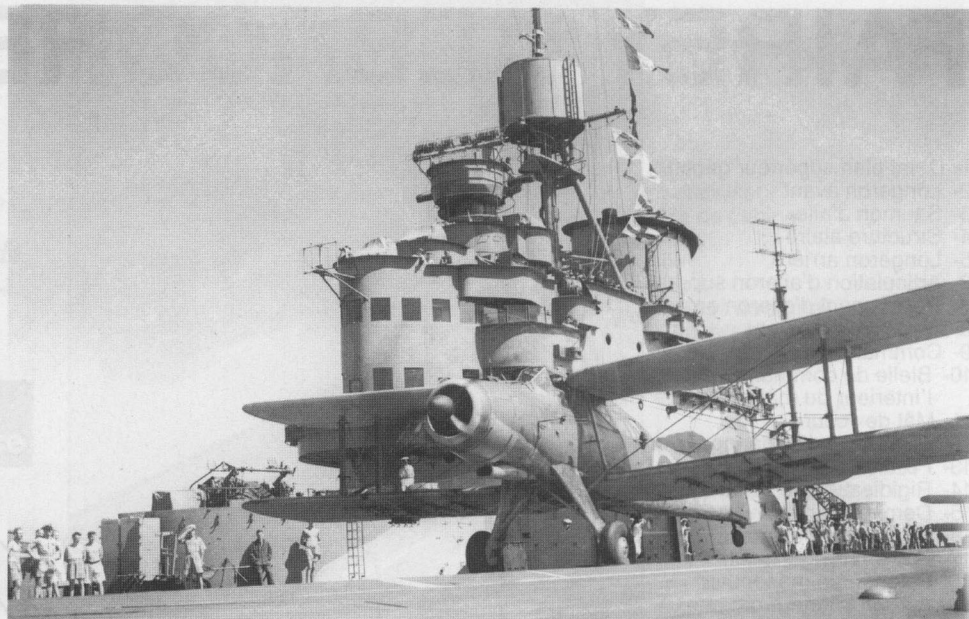




Madagascar

Les Albacore participèrent assez activement à la conquête de la grande île française, voisine de l'Océan Indien. La conquête de Madagascar, toujours fidèle au gouvernement de Vichy, avait un double but: assurer la maîtrise du secteur contre le danger japonais et éliminer un bastion français. La flotte japonaise en ce printemps 1942, ravageait la navigation alliée dans l'Océan Indien; le porte-avions HMS Hermes, les croiseurs Cornwall et Dorsetshire furent coulés. Le 5 avril, un Albacore du squadron 827, le "5B" piloté par le lieutenant Grant-Sturgis (HMS Indomitable) établit le contact et fut attaqué par un Mitsubishi A6M2 Zero dans le Golfe du Bengale; le mitrailleur G. Dixon fut blessé mais l'Albacore put regagner son navire. Un autre appareil fut envoyé en reconnaissance dans l'espoir de trouver les japonais mais sans succès. Le squadron 827 perdit l'Albacore T9206 "5C" qui ne revint pas d'une mission de reconnaissance. Les Britanniques craignaient maintenant le pire et surtout que les Japonais n'attaquent Madagascar.

Une opération amphibie fut donc montée en mai 1942 afin de se rendre maître de l'île. Les porte-avions HMS Indomitable, Illustrious et Formidable avec leurs squadrons, fourniraient l'appui aérien. Les Albacore des squadrons 827 et 831 sur le HMS Indomitable, furent les premiers en action. Ils bombardèrent dès le 5 mai au matin les installations portuaires de Diego Suarez ainsi que le terrain d'aviation et les batteries anti-aériennes. L'Albacore X8950 "5G" du 827, piloté par le lieutenant Pike, effectua un atterrissage forcé, à cause d'un bruit de moteur durant une reconnaissance un peu plus tard. L'action combinée des différentes unités aériennes britanniques annihilait complètement les forces maritimes et aériennes françaises, peu importantes il est vrai dans ce secteur; les sous-marins Le Héros, Bévèziers, le croiseur auxiliaire Bougainville et l'avisos colonial D'Entrecasteaux furent l'un après l'autre mis hors de combat. De même les Morane 406 et Potez 63-11 de l'Armée de l'Air, ne purent effectuer qu'un très petit nombre de missions avant d'être en grande partie détruits. Après la prise de Diego Suarez, les Albacore effectuèrent des patrouilles anti-sous-marines de protection de la flotte, les Swordfish concentrant leur action sur le reste du territoire non conquis. Les appareils du 831 furent un moment mis à terre mais réembarquèrent sur leur porte-avions pour effectuer de semblables missions. La conquête de la



grande île malgache s'acheva sans que les Albacore n'aient plus à apporter leur soutien aux opérations.

à suivre...

Page de gauche

En haut à gauche : Entretien du jumelage des mitrailleuses Vickers arrière d'un Albacore du sq. 828 à Malte en mai 1943. Bien que largement démodées, ces armes restèrent en service toute la guerre sur les appareils britanniques.

Milieu : Départ pour une mission de nuit pour cet appareil du 828 depuis Malte en 1943.

En bas : Décollage d'un Albacore X9117 "5A" du sq. 827 depuis l'HMS Indomitable, en route pour Madagascar en 1942; tout au fond à gauche, on note la présence d'un Swordfish.

Cette page

En haut à gauche : Les Albacore du sq. 827 survolent le convoi en route vers Madagascar. Cette unité perdit quelques avions de ce type abattus par les Japonais ou la DCA française durant le printemps 1942.

En haut à droite : Le même au décollage, sous un autre angle. Les avions n'étant pas armés, le squadron part certainement pour un vol d'entraînement.

Milieu : Appontage d'un appareil du sq. 827; on remarque les projecteurs emportés sous les ailes inférieures et les volets baissés.

En bas : Les appareils du sq. 831, l'autre unité basée sur l'HMS Indomitable, débarquée après la prise de Diego Suarez; les avions de cette unité étaient codés 4 et ceux du 827, 5.



LE FAIREY ALBACORE

(3ème partie & fin)

par Michel Ledet

L'opération Torch

Les opérations "actives" des Squadrons de Fairey Albacore en Afrique, se terminèrent pratiquement avec l'opération Torch, c'est-à-dire l'invasion et l'occupation de l'Afrique du Nord en novembre 1942 (Maroc, Algérie et Tunisie), territoires encore fidèles au gouvernement de Vichy.

Pour cette opération, la première de cette importance effectuée par les Alliés, la Royal Navy met en ligne les porte-avions classiques HMS Victorious, Formidable, Argus, Furious puis les porte-avions d'escorte HMS Avenger, Dasher et Biter. Quatre squadrons d'Albacore font partie de leur effectif aérien:

-817 et 832 Sq. avec chacun 8 Albacore sur le HMS Victorious

-820 Sq. avec 12 Albacore sur le HMS Formidable

-822 Sq. avec 8 Albacore sur le HMS Furious. Les deux premiers navires font partie de la Force H qui navigue en direction d'Alger alors que le Furious est intégré à la Force O en direction d'Oran.

La tâche des squadrons d'Albacore consiste essentiellement à protéger les navires transports de troupes et à soutenir les débarquements mais également, avec l'aide des avions américains également présents, à réduire à néant toute opposition maritime des Français si besoin est. Afin de ne pas "irriter" les forces de Vichy, les avions anglais ont revêtu les cocardes américaines, les Etats-Unis ayant de meilleures relations avec la France (et pour cause!).

Ainsi, le dimanche 8 novembre 1942 dans l'après-midi, les Albacore des 817, 820 et 832 Sq. effectuent leur première mission contre

les batteries des Forts d'Estres et Duperré à Alger; les avions britanniques attaquent en semi-piqué et à la bombe. Toutefois, ce sont plus les coups au but des croiseurs qui réduiront au silence les canons français. Le terrain d'Alger-Maison-Blanche était déjà aux mains des Alliés dès le matin 10 heures et deux Albacore du 817 Sq. y furent envoyés pour livrer à l'Armée des appareils radio destinés aux communications terre-mer.

Quant à la Force "O", elle arrive également devant Oran dans la nuit du samedi au dimanche et les débarquements alliés débutent dans la nuit.

Ci-dessus : Appontage du 4K du 832 Sq. sur le HMS Victorious au début de 1942 alors que le navire était engagé dans la protection des convois vers l'URSS; on remarque au fond les barrières d'arrêt dressées au cas où la crose manquerait les brins. (Toutes les photos: IWM)



Albacore I (X9075 - F.5312) du Sqn 820 lors de l'opération Torch en Afrique du Nord, le 8 novembre 1942. Noter les cocardes US adoptées par les appareils britanniques à cette occasion.

En haut : On s'agite sur le pont du Victorious le matin du 8 novembre 1942, jour de l'invasion de l'AFN; sur le pont parmi des Fulmar et Martlet IV, on aperçoit des Albacore portant l'insigne américain. Ils appartiennent au "A" Flight du 832 Sq.

Les 8 Albacore du 822 Sq. décollent dès le petit matin, escortés par les Sea Hurricane du 800 Sq.; l'ensemble se dirige sur Oran afin de neutraliser le terrain d'aviation de La Sénia.

La base française est atteinte vers 7h00 et les Albacore bombardent en piqué les installations. Le bombardement est précis mais hélas, le dispositif britannique est intercepté par les Dewoitine 520 du GC III/3 et les dégâts sont importants: rien moins que 6 Albacore sont abattus ou endommagés dont celui du commandant d'unité qui périt avec son équipage. Le 822 Sq. est ainsi pratiquement anéanti! Le lendemain, quelques rescapés effectueront encore une mission dans les environs d'Arzew, sur des batteries françaises.

Le cessez-le-feu interviendra définitivement le lendemain à Oran et l'affaire en restera là pour les Albacore dont les pertes, en deux jours de combat, s'élevèrent à 8 appareils, montrant la vulnérabilité de ce type, malgré une protection de chasse, il est vrai un peu inexpérimentée face à la chasse française.

Les dernières opérations dans ce secteur sont à signaler car le 17 novembre 1942, le sous-marin U-331 fut achevé par un Albacore du 820 Sq..

Cette unité participa ensuite à des patrouilles en Méditerranée et couvrit notamment les débarquements en Sicile en compagnie des

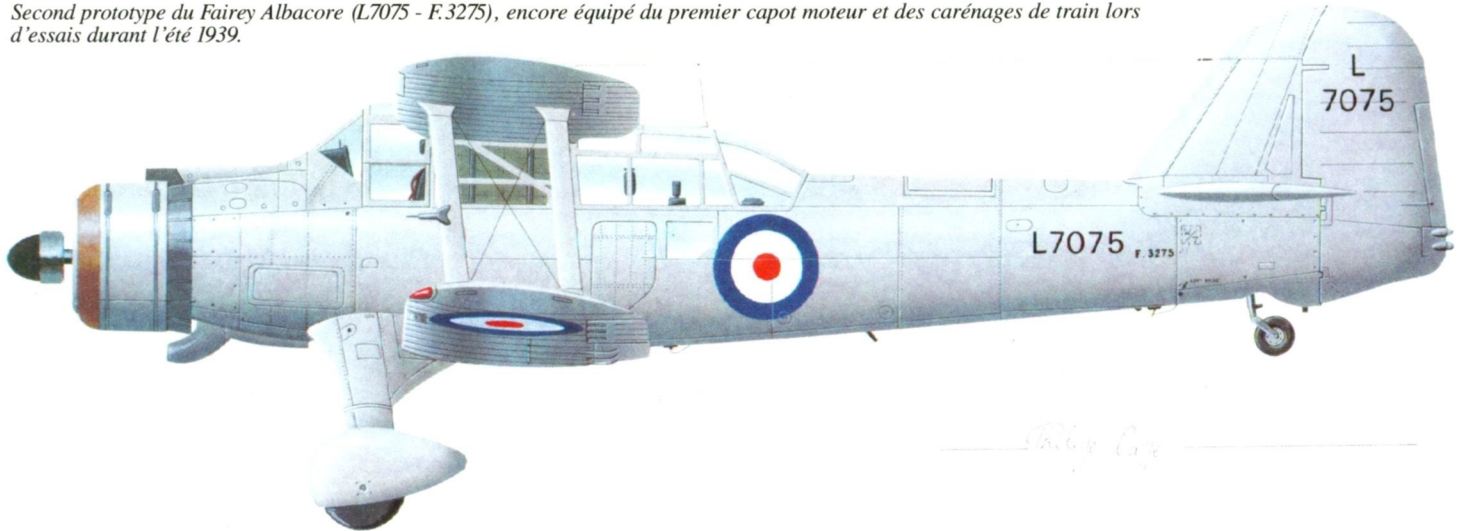


appareils du 817 Sq. sur l'Indomitable. Ce furent les derniers Albacore à opérer en Méditerranée, après quoi les squadrons furent progressivement dissous et rééquipés en matériel plus récent. A signaler que sur le chemin du retour vers la métropole après l'opération Torch, un Albacore du 817 Sq. avait coulé le sous-marin U-517 le 21 novembre 1942 dans l'Atlantique Nord...

Les opérations en Arctique et contre les navires allemands

Dès le mois d'août 1941, soit moins de deux mois après l'invasion de l'URSS par l'Allemagne, les Britanniques commencèrent à

Second prototype du Fairey Albacore (L7075 - F.3275), encore équipé du premier capot moteur et des carénages de train lors d'essais durant l'été 1939.



Albacore I (T9250 - F.5009) du Coastal Command en 1944.



Ci-dessous : L'Albacore "G" du 820 Sq. est rangé sur le pont du HMS Formidable lors de l'opération Torch; l'appareil possède toujours ses bombes de 125 kg.

Milieu :

Un Albacore du 820 Sq. vient d'apporter sur le Victorious et des hommes de pont le maintiennent à cause des fortes rafales de vent. L'appareil vient de rentrer d'une mission anti-sous-marine aux abords de l'Islande.

envoyer du matériel militaire pour soutenir leur nouvel allié. Toutefois, dès juillet, les appareils de la Fleet Air Arm (FAA) effectuèrent des attaques contre le trafic maritime de l'Axe.

Le 30 juillet, eut lieu une attaque d'envergure; les Albacore du 817 Sq. attaquèrent Petsamo en compagnie des Swordfish du 812 Sq., les avions décollant du HMS Furious. Le Victorious envoya quant à lui les 20 Alba-

core des 827 et 828 Sq. sur Kirkenes. Seuls 17 appareils décollent à 14h00 du Victorious et le raid est intercepté au-dessus de l'objectif par des Bf 110 qui abattent 11 Albacore! Le mois suivant, le 817 Sq. embarqua sur le Victorious en compagnie du 820 Sq., direction Islande. Les Albacore des deux unités effectuèrent des patrouilles anti-sous-marines, protégeant les convois en route vers l'URSS. Plusieurs raids mineurs furent effectués sur la Norvège. Les appareils du 832 sq., embarqués sur le Victorious en août 1941, effectuèrent des attaques sur les Iles Lofoten dès septembre .

Le mois suivant, ils attaquèrent des objectifs autour de Bödo, en Norvège. En novembre 1941, le porte-avions se rendit en Islande pour la protection des convois à destination de l'URSS. Le squadron perdit son commandant en mission en février 1942, à cause des conditions atmosphériques, au large de la Norvège. Toutes ces missions, éprouvantes pour les équipages, n'avaient que peu d'impact sur le cours des choses; les Albacore (et autres avions de la FAA) étaient trop peu nombreux et leur autonomie trop réduite pour mener à bien des missions d'envergure. Il faudra attendre 1944 et de nouveaux appareils beaucoup plus performants pour mener à bien les raids sur la Norvège.

Des Albacore participèrent également à la première attaque de la FAA contre le cuirassé allemand Tirpitz.



**LISTE DE PRODUCTION
DES FAIREY ALBACORE**

(entre parenthèses, les numéros constructeur)

- L7074 à 7173 (F.3274 à 3373)
- N4152 à 4200 (F.3518 à 3566)
- N4219 à 4268 (F.3567 à 3616)
- N4281 à 4330 (F.3617 à 3666)
- N4347 à 4386 (F.3667 à 3706)
- N4387 à 4391 (F.3957 à 3961)
- N4420 à 4425 (F.3962 à 3967)
- T9131 à 9175 (F.3957 à 3961)
- T9191 à 9215 (F.4965 à 4989)
- T9231 à 9260 (F.4990 à 5019)
- X8940 à 8984 (F.5220 à 5264)
- X9010 à 9059 (F.5265 à 5314)
- X9073 à 9117 (F.5315 à 5359)
- X9137 à 9186 (F.5360 à 5409)
- X9214 à 9233 (F.5410 à 5429)
- X9251 à 9290 (F.5430 à 5469)
- BF584 à 618 (F.5670 à 5704)
- BF631 à 680 (F.5705 à 5754)
- BF695 à 739 (F.5755 à 5799)
- BF758 à 777 (F.5800 à 5819)

Albacore I (N4159 - F.3525) du Sqn 826 dans la livrée et les marquages de la mi-1940.



Philippe Caffé



Ce navire, frère du célèbre Bismarck coulé en 1941, s'était réfugié en Norvège.

En mars 1942, le porte-avions Victorious escortait le convoi PQ12 qui avait quitté Reykjavik le 1er; à bord se trouvaient les Albacore des 817 et 832 Sq. et les Fulmar du 809 Sq. Des recherches infructueuses jusque là, avaient été effectuées par les Albacore et les Walrus pour retrouver le cuirassé que l'on disait être sur le chemin du convoi et qui avait quitté Trondheim, son "refuge".

Le 9 mars, des Albacore du 832 Sq. décollèrent pour une reconnaissance à 6h30; c'étaient les 4A, 4B, 4C, 4G, 4M, 4P et 4R, soit 7 avions accompagnés de 5 autres du 817 Sq.

Le Tirpitz fut repéré à 8h15 et le commandant du dispositif (Lt. George) put bientôt guider la formation au radar vers l'objectif, qui fut atteint à 8h40. Les Albacore se divisèrent en 4 patrouilles de 3 appareils agissant indépendamment. Les appareils se heurtèrent à une forte DCA. Toutes les torpilles furent lancées mais le cuirassé allemand réussit, par d'habiles manoeuvres et une émission de fumée, à les éviter. L'Albacore 4P fut abattu et s'écrasa en mer, tuant son équipage ainsi qu'un appareil du 817 Sq.. Les autres appareils rentrèrent à bon port.

Aucune autre attaque ne put être tentée avant 1944, les unités disponibles de la FAA n'étant pas assez nombreuses.

Ci-dessus : L'Albacore 4Q (X9086) du 832 Sq. sur le pont du Victorious au début de 1942, en compagnie de 2 Fulmar du 809 Sq., alors que le porte-avions opère contre la Norvège; au fond, le croiseur de bataille HMS Duke of York.

Ci-contre : Durant les opérations en Norvège, des mécaniciens s'affairent sur un appareil du 832 Sq.; on remarque le viseur pour le lancement de la torpille, similaire à celui emporté par nos Laté 298 de torpillage, ainsi que les antennes radar sur le nez de l'appareil.



Fin de carrière

Peu à peu, les unités équipées d'Albacore furent dissoutes puis rééquipées en matériel américain ou britannique plus performant, bien que dans certains cas des Swordfish

aient pris la relève des Albacore! A la fin de 1943, il ne restait guère plus que le 841 Sq. équipé en Albacore, et plus pour longtemps. Cette unité avait été formée en juillet 1942 avec seulement 2 Albacore, à Lee-on-Solent, chiffre qui atteignit 4 avions le mois

suivant. Le 841 fut rapidement rattaché au RAF Coastal Command et ses avions commencèrent à opérer depuis la base de Middle Wallop à la fin du mois d'août contre les vedettes allemandes dans le Pas-de-Calais. Peu à peu, l'effectif de l'unité augmenta pour atteindre 16 Albacore et des détachements opéraient dans des tâches similaires depuis les bases de Coltishal et Exeter; 3 Swordfish (encore lui!) faisaient également partie du lot. Ces missions durèrent jusqu'au 1er décembre 1943, date de la dissolution du 841 Sq. qui transféra ses avions au 415 RCAF Sq. (canadien). Cette unité reprit les mêmes missions avec son "A" Flight mais de nuit. Ses appareils réussirent à couler le 24 mai 1944 le torpilleur allemand Greif. De nombreuses vedettes allemandes (E-Boot) furent également ou endommagées ou encore clouées dans les



En haut à droite : Le 4Q du 832 Sq. est prêt à partir en mission; moteur tournant, ses ailes vont être dépliées et l'appareil emporte deux charges sous-marines.

En haut à gauche : Le 4A du 832 Sq. au décollage du Victorious en 1942 durant les opérations de Norvège.

Milieu : Décembre 1941 sur le pont du Victorious, des hommes amènent une torpille vers un Albacore du 820 Sq. (le 4K) opérant en Islande.

Ci dessous : Très jolie vue du 5M (X9157) du 817 Sq. en mars 1942, lorsque les Albacore attaquèrent le Tirpitz.





ports, ne pouvant intervenir contre les débarquements en Normandie.

D'autres unités de la FAA reçurent quelques Albacore mais pour des missions d'entraînement ou auxiliaires, la carrière opérationnelle s'arrêta à la fin de 1944.

L'Albacore ne fut certes pas un avion remarquable mais il servit partout où la Royal Navy était engagée. Ses pertes en opérations furent relativement lourdes mais il ne faut pas oublier que la plupart des missions furent effectuées sans escorte de chasse. Entré en service avec des performances déjà dépassées et selon un concept suranné et peu réaliste, il s'acquitta malgré tout de sa mission relativement bien, lorsque les conditions étaient favorables à son utilisation. 800 exemplaires (y compris les prototypes) furent construits, tous à Hayes dans l'usine Fairey et lorsque les derniers sortirent de la chaîne en 1943, il n'était déjà plus question de les mettre en service...

FIN



CARACTÉRISTIQUES

Envergure: 15,25m Longueur: 12,14 m
 Hauteur: 4,32 m Surface alaire: 57,9 m²
 Poids à vide (mission torpillage) : 3292 kg ou (reconnaissance) 3269 kg
 Poids en charge (mission torpillage) : 4749 kg ou (reconnaissance) 4365 kg
 Vitesse maximum : 257 km/h à 1370 m ou 270 km/h (mission reco.)
 Vitesse de croisière : 186 km/h à 1830 m
 Temps de montée à 1830 m : 8 min.
 Plafond opérationnel : 6310 m
 Rayon d'action en charge : 1497 km (avec 730 kg) ou 1143 km (avec 907 kg)

En haut : Une rare photo d'un Albacore du 841 Sq. opérant dans des missions Coastal Command depuis Manston en 1943. L'appareil a reçu une peinture noire sur les surfaces inférieures pour les opérations nocturnes.

Ci-contre : Huit appareils du 817 Sq., cette emportant leur torpille, dans une configuration similaire à celle qu'ils avaient lors de l'attaque contre le Tirpitz; le 5B y prit part le 9 mars 1942.

Ci-dessous : Toujours du 817 Sq., ces deux Albacore dont le premier n'est pas codé. Il est très difficile de reconnaître à quel porte-avions appartenaient les avions de la FAA à moins d'en connaître le lieu et la date; les Britanniques avaient en effet, pour des raisons de sécurité mais également pratiques, omis la lettre identifiant le navire.

