

par Geoffrey Bussy
(profil de Thierry Dekker)



Swordfish Mk.III «NH-F» (NF410) du No 119 Sqn de la RAF, Knokke-le-Zoute (Belgique) mars-avril 1945.

Les Albacore et Comment la RAF mit en service d'archaïques

Swordfish du 119^e Squadron biplans lors de la dernière année de guerre !

Rien ne prédisposait les équipages du No 119 Squadron de la RAF à terminer la guerre sur de vieux biplans à cockpit ouvert. L'unité appartenait au Coastal Command et avait volé sur hydravions Catalina puis Sunderland, avant de disparaître en avril 1943. Et pourtant, lorsqu'il fut décidé de reverser le No 415 RCAF Squadron [1] au Bomber Command, le Coastal Command signifia son intention de garder son escadrille équipée de Fairey Albacore. Celle-ci poursuivit donc ses activités depuis la base de Manston, près de Ramsgate, en tant que No 119 Squadron à partir du 19 juillet 1944 sous le commandement du S/Ldr J.T.J. Davis, avec du personnel d'origine canadienne en nombre.

Les premières missions du 119^e Squadron eurent donc lieu le 20 juillet. Trois patrouilles furent menées de minuit à trois heures le long de la côte entre Ostende et Boulogne. L'Albacore du F/O F.W. Broughton et du P/O J.M. Dawkins attaqua une batterie de Flak, sans résultat notable. Bien que le biplan de Fairey fut un triplace, au No 119 Sqn un pilote et un navigateur suffisaient à la tâche. Le F/Lt J.D.W. Campbell avec le F/O J. Lundy bombardèrent trois ou quatre petites embarcations immobiles. L'équipage du dernier biplan (F/O L.W. Rivers et F/O G.W. Griffiths) aperçut deux petits bâtiments mais l'autorisation d'attaquer leur fut refusée, probablement du fait de la présence de navigation alliée. Le lendemain, le 119^e Squadron vécut une mauvaise journée. Vers une heure, le F/O O.H. Mennie et le W/O R. Leach signalèrent des ennuis de moteur et leur intention d'amerrir. Malgré de nombreuses recherches et même l'utilisation de fusées éclairantes, aucune trace de l'équipage ne put être trouvée.

Outre les patrouilles côtières quotidiennes, le No 119 Squadron réalisait à la demande des missions de protection de convois passant dans la Manche, en éteignant des écrans de fumée. Le 25 juillet, la côte entre

Dunkerque et Boulogne fut parcourue par six avions. Cinq petits navires furent attaqués par le S/Ldr Davis et le F/O Thompson. Des explosions furent notées sur deux d'entre eux, ainsi que des débris qui furent projetés dans les airs et d'autres qui flottèrent par la suite.

ATTAKUES DE E-BOOT DANS LA MANCHE

La nuit suivante, le P/O D.B. McNeill-Watson et le F/O W. Tyler repèrent deux sillages et engagèrent une attaque mais ils furent accueillis par des tirs anti-aériens depuis cinq à six positions différentes. L'observateur fut blessé au visage par de petits éclats. L'équipage préféra s'éloigner sans vérifier les résultats de son attaque. Au petit matin du 27 juillet, le P/O Guy et le F/O Bridge s'en prirent à une demi-douzaine de caboteurs au large du Touquet. L'équipage releva l'explosion de l'un d'entre. Deux nuits plus tard, l'Albacore du F/O D.C. Thomson revint d'une attaque sur cinq petites embarcations avec des trous dans les empennages. Le 9 août, le 119^e Squadron quitta Manston pour s'installer à Swingfield, au nord de Douvres, un terrain qu'il partageait avec les Swordfish du 819 Squadron de la Royal Navy.

Les opérations au début du mois d'août furent entravées par la présence de brouillard. Le 13 août, le F/Lt A.W. Walledge et le F/O J.L. Mackenzie furent dirigés vers un groupe de petites embarcations au large du Cap Gris Nez. L'Albacore fut accueilli par des tirs intenses de Flak et l'équipage ne put vérifier les résultats de sa passe d'attaque. Cette même nuit, le F/O N. Chadwick et le P/O A.H. Hermel tombèrent sur des E-Boot [2] près de Gravelines. Du fait des tirs anti-aériens, le pilote s'empressa de s'écarter après son attaque mais un éclat lumineux rougeâtre pendant plusieurs dizaines de secondes laissa penser à une action réussie. La nuit suivante,

six biplans étaient de sortie. Ils attaquèrent des cibles non identifiées sans pouvoir en observer les résultats. La nuit du 15 août fut semblable tout comme les suivantes, avec souvent une Flak qui répondait aux attaques. Le F/O D.B. McNeill-Watson attaqua durant la nuit du 23 au 24 août une petite flottille de sept E-Boot au large du Touquet, sans mettre de coup au but. Deux nuits plus tard, le F/O Thomson assurait quant à lui avoir touché sur la proue une petite embarcation motorisée près du Cap Gris Nez. Les rencontres se succédèrent, nombreuses, mais il était bien difficile de placer une bombe sur de si petites et rapides cibles.

À l'origine du 119^e Sqn, le 415^e Sqn canadien disposait d'un parc mixte de Wellington et d'Albacore. Le bimoteur de Vickers, dans sa version GR. XIII dotée d'équipements électroniques, se chargeait de repérer les S-Boote et E-Boote que les Albacore attaquaient ensuite. (DR)



[1] Le No 415 RCAF Sqn disposait d'un parc mixte de Wellington et d'Albacore pour effectuer des missions contre les vedettes rapides et les sous-marins dans la Manche et en mer du Nord. En juillet, l'unité fut reversée au Bomber Command et passa sur Halifax.

[2] Désignation alliée des vedettes lance-torpilles allemandes, nommées Schnellboot ou S-Boot par la Kriegsmarine.