

## Grumman TBF Avenger



[Grumman TBF Avenger \(TBM-3E\) de collection en vol](#)

En 1939, le principal torpilleur de l'US Navy, le Douglas Devastator, était déjà dépassé. Plusieurs compagnies proposèrent un nouvel appareil et ce fut celui de Grumman qui fut retenu. La Navy en commanda 2 prototypes en avril 1940, désignés XTBF-1. Le premier prototype décolla pour la première fois le 1er août 1941. Le deuxième prototype, lui, fut doté d'une arête dorsale devant la dérive, et fut pris comme base pour la production. Le crash de l'un des deux prototypes n'empêcha pas la rapide mise en production. L'Avenger, qui fut ainsi nommé en octobre 1941, fut le plus gros monomoteur de la seconde guerre mondiale, dépassant même de 180 kg le P-47. Il fut aussi le premier appareil de Grumman à disposer d'ailes se repliant vers l'arrière, afin d'économiser la place au maximum : cette disposition sera reprise plus tard sur les F4F-4 et F6F. Le moteur était un R-2600-8 de 1700 hp. Il emportait 3 membres d'équipage : le pilote, le mitrailleur de queue et le 3e faisait office d'opérateur radio, de bombardier et de mitrailleur dans la nacelle ventrale. Il était armé d'une mitrailleuse de calibre 30 dans le nez et d'une autre en position ventrale. La mitrailleuse arrière était de calibre 50 (12,7 mm). Il emportait dans une grande soute à bombes une torpille Bliss-Leavitt Mark 13, une bombe de 907 kg ou 4 bombes de 227 kg. L'usine de fabrication des Avenger fut inaugurée, par hasard, le jour même de l'attaque sur Pearl Harbor. Début juin 1942, plus de 100 appareils furent livrés à l'US Navy, mais n'arrivèrent que quelques heures après le départ des porte-avions pour la bataille de Midway. 6 TBF-1 participèrent à cette bataille : 5 furent abattus et le 6e gravement endommagé, avec son équipage blessé. L'Avenger fut plus massivement engagé lors de la bataille des Salomon orientales, les 24 et 25 août 1942. Le porte-avions Ryujo fut coulé par 24 TBF, au prix de 7 d'entre eux. Son premier engagement majeur fut la bataille navale de Guadalcanal en novembre 1942. Il sera aussi responsable du naufrage du Mushahi (24 octobre 1944) et du Yamato (7 avril 1945), les deux super-cuirassés de la marine impériale japonaise. L'ère des cuirassés était définitivement révolue et cédait la place à celle des porte-avions.



[Grumman TBF Avenger \(TBM-3Q\) de l'US Navy](#)

Enfin, il s'avéra particulièrement efficace dans la lutte contre les sous-marins : la destruction de 30 sous-marins fut revendiquée, dont celle du cargo sous-marin I-52 (24 juin 1944) dans le golfe de Gascogne. L'Avenger se révéla stable, docile à piloter, et, aux dires de ses équipages, se "pilotait comme un camion". Son autonomie le classe parmi les meilleurs torpilleurs de l'époque, et sa taille lui permit d'accueillir les premiers radars embarqués en 1943. Ces radars, faisant appel aux tubes à vide, étaient en effet très volumineux. En 1943, Grumman délaissa la production du TBF pour se consacrer au F6F. Ce fut General Motors qui se chargea de la production de l'Avenger, et ses exemplaires portent la désignation TBM. Pendant la seconde guerre mondiale, l'Avenger fut vendu à la Fleet Air Arm et à la Nouvelle-Zélande. La Fleet Air Arm le baptisa d'abord Tarpon, avant de revenir à l'appellation Avenger. Elle reçut 402 Avenger I, 334 TBM-1 Avenger II et 334 TBM-3 Avenger III. 100 TBM-3E seront livrés en 1953 sous l'appellation Avenger AS 4 et seront remplacés par le Gannet en 1954. Les 48 exemplaires néo-zélandais furent utilisés comme bombardiers, puis intégrés à la flotte anglaise du Pacifique. A partir de 1945, ils servirent de pionniers dans la technique de l'épandage agricole. Ils furent utilisés de 1943 à 1959. L'Avenger eut deux membres d'équipage célèbres : le premier fut le futur président des Etats-Unis George H.W. Bush, qui pilotait un TBM et fut abattu par la DCA le 2 septembre 1944 vers Chichi Jima. Le deuxième fut l'acteur Paul Newman, qui fut mitrailleur arrière. Le 5 décembre 1945, une escadrille de 5 Avenger, désignée Flight 19, disparut mystérieusement. Elle contribua fortement au mythe du Triangle des Bermudes et est d'ailleurs l'anecdote la plus souvent citée. Les épaves n'ont pas encore été retrouvées. Après-guerre, il fut vendu au Brésil, au Canada, à la France, au... Japon, aux Pays-Bas et à l'Uruguay. La marine canadienne reçut 125 TBM-3E en 1950, afin de remplacer ses Firefly. Cependant, ils s'avéraient dépassés pour leur mission principale, la lutte contre les sous-marins. 98 furent remis à niveau sous la désignation AS 3. Quelques exemplaires reçurent plus tard un détecteur d'anomalies magnétiques et furent désignés AS 3M. Mais dès 1957, ils furent remplacés par le Tracker et définitivement retirés du service en 1960.

Des exemplaires furent utilisés dans la lutte contre les incendies et le dernier d'entre prit sa retraite... en juillet 2012. Après-guerre, un grand nombre d'Avenger trouvèrent preneurs sur le marché civil, notamment comme bombardier à eau, certains opérant jusqu'au début des années 1980. S'ils transportaient une charge d'eau plus faible que les B-17 ou Catalina, ils étaient plus maniables, et pouvaient utiliser des terrains plus courts, donc plus près des feux. De plus, son moteur Wright R-2600 était d'une fiabilité à toute épreuve. La marine brésilienne reçut 6 Avenger AS4 qui furent utilisés pour l'entraînement du personnel de pont du porte-avions Minas Gerais de 1960 à 1965. La marine française reçut 140 TBM-3E utilisés de 1951 à 1966 et des Avenger AS 4 ex-britanniques à partir de 1957. La marine japonaise utilisa 20 TBM-3 dans la lutte contre les sous-marins de 1954 à 1961. La marine hollandaise utilisa 20 Avenger AS 4, 34 TBM-3S et 24 TBM-3W de 1953 à 1961. La marine uruguayenne utilisa 19 TBM-1C de 1949 à 1961. 9839 exemplaires furent construits, en grande majorité par General Motors. Il fut surnommé "Turkey" (dinde, mais aussi balourd) par les marins, en raison de sa taille et de sa maniabilité. Mais s'il eut des débuts difficiles en opération, il faut savoir que torpiller un navire ennemi est une mission extrêmement périlleuse. Sa solidité et son volume lui permirent de tirer son épingle du jeu, d'évoluer pendant la seconde guerre mondiale et d'avoir une belle carrière par la suite. Plus de 60 exemplaires ont survécu (presque uniquement des TBM-3), et plus de la moitié sont en état de vol, ce qui est en soi une belle performance. L'Association des Mécaniciens Pilotes d'Aéronefs Anciens, en France, possède un TBM-3E en état de vol.



Source : <https://aviationsmilitaires.net/v3/kb/aircraft/show/654/grumman-tbf-avenger>