

**N**é en 1939, construit à 18 481 exemplaires (5 750 de plus que le B-17), le Consolidated B-24 "Liberator" mériterait, par ses états de service, d'être plus célèbre que Boeing B-17 "Flying Fortress"; sensiblement plus moderne c'est-à-dire plus complexe (1 500 m de tuyauterie hydraulique et autant de câbles électriques) il avait, en surcharge — comme il fut exploité le plus souvent —, des qualités de vol marginales; enfin, plus chargé au mètre carré (ce qui explique pourquoi il était plus rapide), il résistait moins bien aux coups qu'il pouvait recevoir. C'est probablement à cause de ces dernières caractéristiques qu'il n'a pas joui de la même réputation que la forteresse volante, bien que le nombre de ses missions et le tonnage des bombes qu'il a larguées aient été très supérieurs à ceux de son rival.

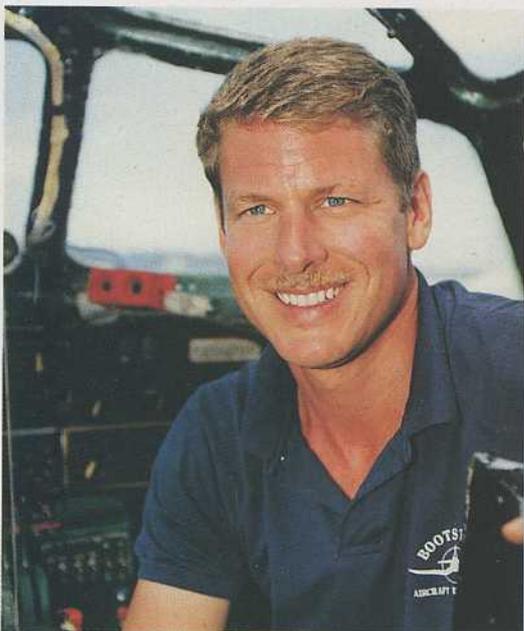
Craig McBurney pilote l'un et l'autre bombardier en meeting, mais sa préférence va au B-24, il nous explique pourquoi :

*"Ce qui frappe quand on l'approche, c'est, outre son train tricycle, rare sur les avions de cette époque, sa grande envergure et l'étréoussesse de son haut fuselage. Pendant la guerre mondiale, la visite prévol était réalisée par une équipe de mécaniciens au sol, mais, aujourd'hui, nous la faisons à quatre (Jack McCloy, mécanicien navigant, Paul Stecewycz, observateur à l'arrière et mécanicien breveté, Kermit Weeks, président de Fantasy of Flight et pilote, et, enfin, moi-même, copilote (1)) : coup d'œil aux gouvernes de l'empennage, recherche des éventuelles fuites d'hydraulique sur les trains, les freins, les volets et les trappes de la soute à bombe, contrôle des prises d'air sur les moteurs — à gauche celle du compresseur, à droite, celle du radiateur d'huile —, etc.*

*Les hélices tripales doivent ensuite être brassées pour évacuer l'huile des cylindres du bas; le manuel impose trois tours complets, nous en faisons quatre. Les Pratt sont des moteurs fiables, mais nous ne voulons prendre aucun risque.*

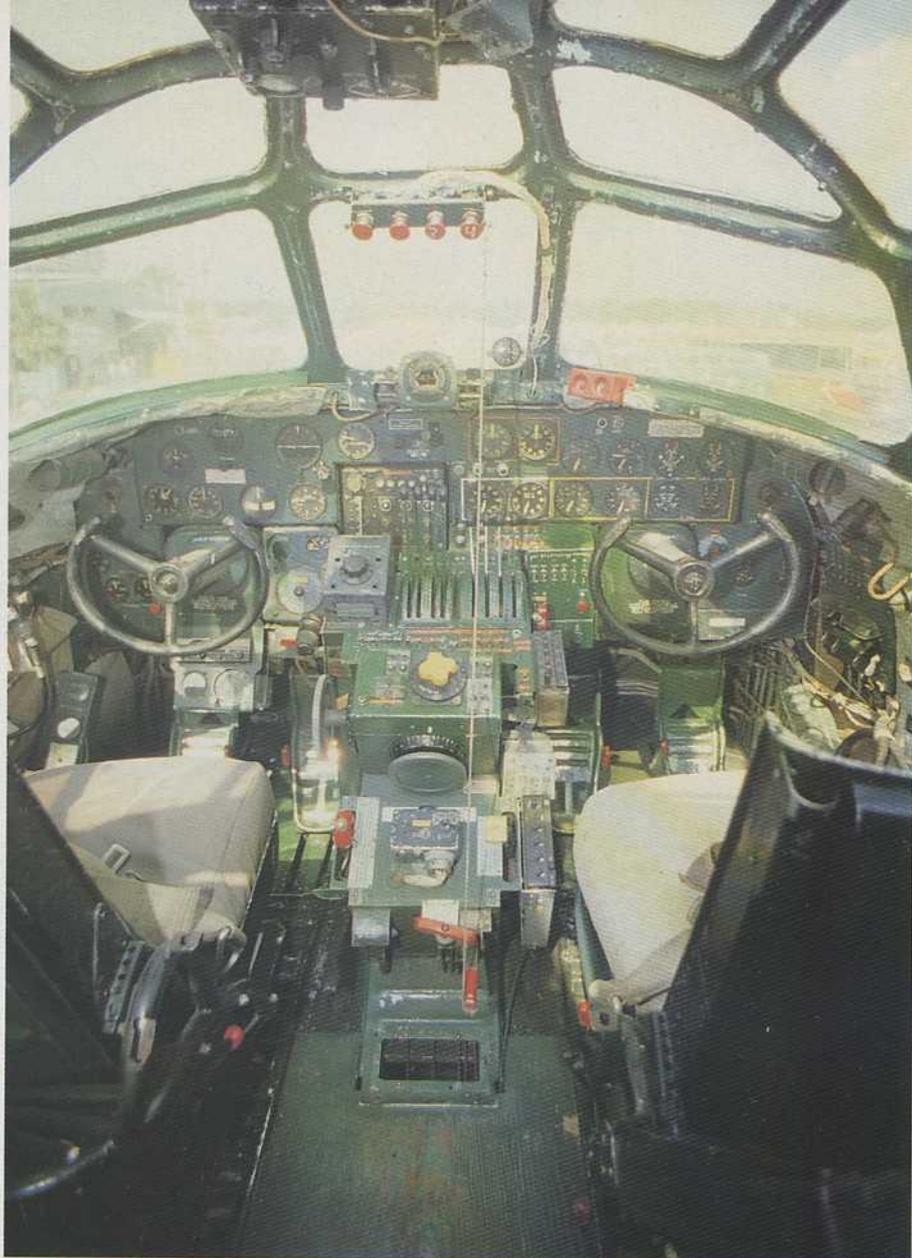
*Nous pouvons maintenant monter dans l'avion par*

.....  
(1) C. McBurney est également pilote de B-24. NdlR.



## CRAIG McBURNERY

**Tout pour plaire : blond, regard bleu, denture parfaite, avec ses cheveux courts et ses 33 ans, il est l'image même de l'aviateur américain. Ancien mitrailleur sur B-52, il est titulaire de 2 600 heures de vol sur des "war-birds", dont 1 000 sur B-24.**



**Le poste de pilotage du B-24J Joe qui appartient aujourd'hui à Kermit Weeks. Son encombrement était exceptionnel à son époque.**

**Photo John Baert.**

que l'on traverse pour atteindre le poste de pilotage.

**B**ien que ce dernier soit très encombré, touffu, il est très clair; devant le pare-brise, sur le nez, apparaît la verrière de l'astrodome, puis la bosse de la tourelle avant (2). Ce poste de pilotage est à peu près aussi large que celui du B-17, mais plus spacieux derrière les pilotes. Les postes de tir, à l'arrière, sont également plus grands — sauf la tourelle ventrale —.

Dans le nez, l'astrodome éclaire le poste du navigateur et du bombardier, sensiblement plus étroit que celui du B-17 (3), plus bas que le poste de pilotage et séparé de celui-ci par un étroit passage entre la géné-

.....  
(2) Sur les premiers B-24, sans astrodome ni tourelle avant, le nez était plus court, et la visibilité des pilotes vers l'avant meilleure.

(3) l'essai en vol du Boeing B-17 a été publié dans notre numéro 258. NdlR.