

# QUAND TOUT A COMMENCÉ

## Aéroport militaire de Gander (Terre-Neuve), 19 octobre 1943

Ce jour-là, en raison du temps maussade causé par la pluie et le brouillard, tous les appareils restent cloués au sol. Finalement, à 22 h 16, le Consolidated Liberator B-24D reçoit l'autorisation de décollage pour un vol de routine en direction de l'aéroport de l'Aviation royale canadienne de Mont-Joli, au Québec. À son bord, quatre membres d'équipage et 20 militaires en permission. Après trois heures et demie d'une envolée parfaitement normale, le groupe arrive au-dessus de Mont-Joli. Vers 1 h 45 au matin du 20 octobre, le pilote contacte la tour de contrôle de l'aéroport de Mont-Joli afin d'entreprendre les procédures d'atterrissage. Le contrôleur aérien communique *You can't land here* et lui apprend alors que l'aéroport est fermé compte tenu des mauvaises conditions météorologiques et demande au pilote de se diriger plutôt vers celui de

Dorval ou de Rockcliffe en Ontario. Le pilote confirme qu'il agira donc ainsi. Hormis un appel de détresse qui aurait été entendu par un appareil volant aux environs de Grand-Mère, il n'y aura par la suite plus aucun autre contact radio provenant du Liberator.

Les deux aéroports préconisés ayant constaté l'absence du Liberator, il a été aussitôt présumé qu'il s'était écrasé et vu les grades des passagers, des recherches aériennes intenses sont aussitôt lancées. Totalisant plus de 700 sorties, 2 438 heures de vol, effectuées jour et nuit entre le 20 octobre 1943 et le 26 novembre 1943, les aviateurs ont balayé le corridor aérien qu'aurait dû suivre le bombardier. Mais, en vain... Et, pendant deux ans et demi, le sort du bombardier demeure un mystère.



À Saint-Donat, ce 20 octobre 1943, des villageois se souviennent avoir entendu les moteurs d'un gros avion passant à basse altitude. Le lendemain matin, Georges Moore et Joseph Gaudet partirent en bateau sur le lac Archambault voir s'il n'y aurait pas des traces de carburant ou de débris d'avion. Ils croyaient que l'appareil s'y était abîmé par le bruit de l'écrasement. Les recherches n'ont rien donné. M. Moore s'est rendu à l'hôtel de ville et a averti les autorités militaires, mais ces dernières auraient jugé l'information non plausible.



La découverte du Liberator « Harry » (panneau déjà sur le site)

Le 24 juin 1946, soit plus de deux ans et demi après la disparition du Liberator, une équipe de chercheur arrive ici même sur les lieux de l'écrasement.

La scène est difficilement supportable. Éparpillés parmi les arbres fauchés sur plus de 60 mètres (200 pieds), les restes calcinés du bombardier et de ses 24 occupants jonchent le sol.

Seules trois victimes pourront être identifiées. Les autres le seront par l'appel du rôle de l'Aviation royale du Canada. Dix-neuf d'entre elles faisaient partie du 10<sup>e</sup> escadron (BR).

*Légende de la photo : Le 3 juillet 1946, trois offices religieux sont célébrés à la mémoire des victimes. On July 3rd, 1946, three religious services are held in memory of the victims.*

#### SCÉNARIO DE L'ACCIDENT

La montagne Noire est la plus élevée de la région de Saint-Donat. Son altitude est de 875 mètres (2 870 pieds). Bien que l'on ne connaisse pas les causes exactes de l'accident, il semblerait que sa hauteur ait joué un rôle important dans la chute du bombardier. Une erreur sur la carte de vol situant la montagne Noire plus basse que prévu aurait possiblement provoqué l'accident!

Les commentaires de l'époque soutiennent que le pilote en approchant la montagne n'aurait pas eu le temps de remonter le nez de l'avion et que celui-ci aurait été éventré au contact des arbres.

#### DERNIER HOMMAGE

Peu de temps après la découverte, on dégage le site, en rassemblant à proximité les débris de l'appareil.

Dans l'après-midi du 3 juillet 1946, parents et amis de l'équipage ainsi que des membres de l'Aviation royale du Canada gravissent la montagne Noire afin de rendre un dernier hommage aux disparus. Tenues selon les rites catholique, protestant et juif, les obsèques s'accompagnent d'une cérémonie militaire. L'abbé Gérard Supper, vicaire de la paroisse, y assiste en compagnie du maire Richard Coutu, qui dépose une couronne de fleurs au nom de ses citoyens. L'été suivant, une plaque commémorative sur laquelle les noms des victimes ont été inscrits est installée sur un muret de pierre accolé au rocher. Le lieu de culte isolé sera entretenu durant plusieurs années par un résident de Saint-Donat, M. Jos Régimbald, engagé par la Défense nationale.

En 1985, suite à la profanation des lieux, les dépouilles sont transportées et inhumées au cimetière de la paroisse. Le 30 juin 1996, de concert avec la Société historique locale et l'agence canadienne de la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth, a procédé au même endroit à la bénédiction d'un obélisque. Cinquante ans après la découverte du Liberator, on a voulu ainsi rappeler le souvenir des 24 disparus.

*Légende de la photo : Au fil des ans, plusieurs pièces de l'appareil sont retrouvées et rapportées par des visiteurs.*

# LES 50 ANS DE LA DÉCOUVERTE DU BOMBARDIER EN 1996

En 1995, un groupe de gens d'affaires et de citoyens se réunissent afin de commémorer les 50 ans de la découverte du bombardier. Le Comité du Liberator est alors créé. Aidés de bénévoles, quelques membres ont notamment transporté et planté sur la montagne 24 croix portant le nom de chacun des militaires.

En collaboration avec la Municipalité de Saint-Donat et les Forces armées canadiennes, trois jours d'activités et de réceptions ont lieu à la fin juin 1996. Parmi les plus significatives, notons :

- Une cérémonie commémorative au sommet de la montagne Noire, au site de l'écrasement du Liberator Harry, réunissant d'anciens aviateurs de l'escadron 10 BR et des membres de leurs familles ainsi que plusieurs habitants de Saint-Donat.
- Un survol de Snowbirds et de CF-18 de la 3<sup>e</sup> Escadre Bagotville.
- Un service religieux au cimetière présenté par la Légion royale canadienne de Rawdon et dévoilement et bénédiction d'un obélisque funéraire gracieuseté de l'Agence canadienne de la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth dédié aux 24 militaires décédés.

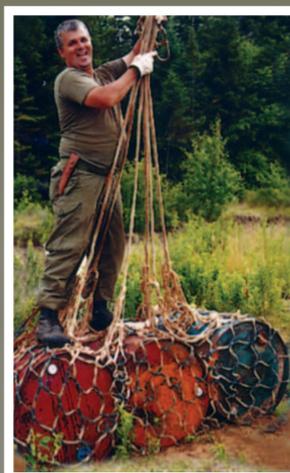
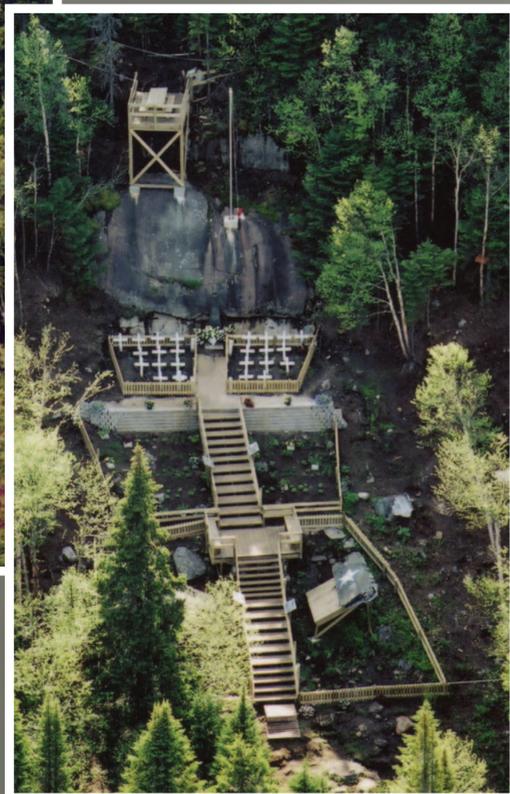
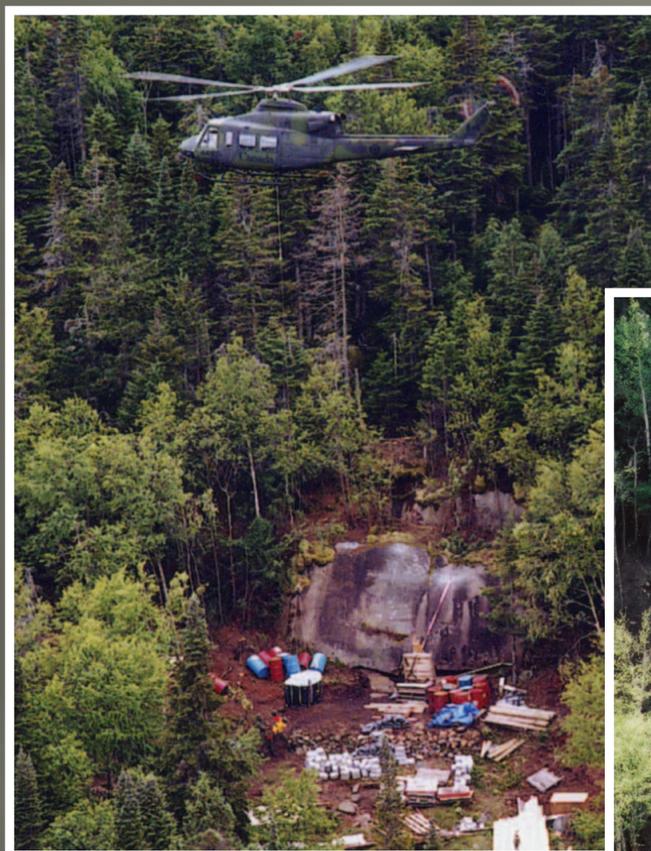


Fait important à souligner : la présence de M. Bruce Murray, capitaine d'aviation du 10BR, qui, en 1943, avait décidé de rester à Gander et prendre le prochain départ.

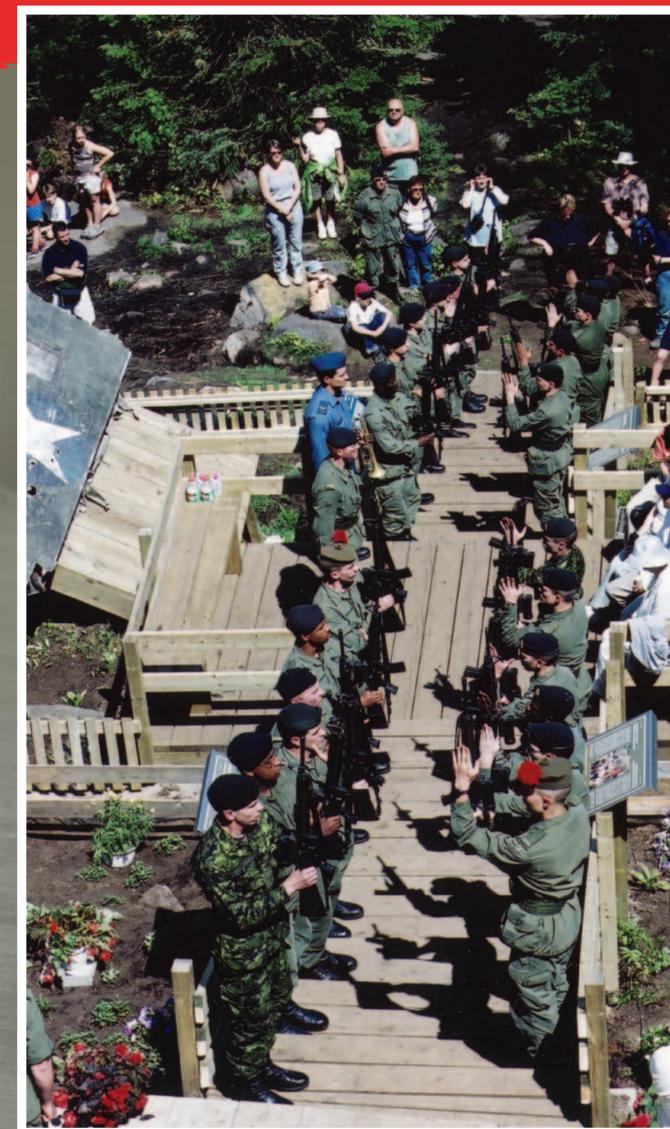


# PROJET DU MILLÉNAIRE EN 2000

Depuis la commémoration de 1996, le site de l'écrasement du Liberator est de plus en plus fréquenté par les adeptes de plein air et d'histoire. On a donc pensé qu'il fallait réaménager ce lieu de patrimoine canadien pour en faire un attrait permanent et sécuritaire.



C'est grâce à l'aide financière du Fonds du millénaire canadien du ministère de la Défense nationale, secteur du Québec de la force terrestre que le projet prit forme. À l'été 2000, le réaménagement du site, incluant l'installation d'un cénotaphe à la mémoire des victimes, a nécessité la collaboration de nombreux bénévoles. Des croix ont été érigées en souvenir des disparus ainsi qu'un petit obélisque. Des plaques explicatives sur la découverte de l'avion, sur sa mission et sur l'implication des gens de la place avaient aussi été installées afin de conserver cet espace comme un témoin éducatif de notre passé qui, par le fait même, rappelle la participation canadienne à la Seconde Guerre mondiale.



# LES RESTES DE L'ÉPAVE

**Vous trouverez ici ce qui reste du bombardier, entre autres le train d'atterrissage, une partie du fuselage et un tas de débris dont une tourelle de mitrailleur qui se trouvait sur l'avion afin de le protéger des avions de chasse ennemis.**

## **Le bombardier Liberator en bref :**

Le Liberator qui s'est écrasé sur la montagne Noire a été acheté en septembre 1943 de la United States Army Air Force (USAAF) et portait le numéro de série 41-24236. Seul vestige de l'USAAF, l'étoile américaine est encore visible aujourd'hui sur une aile du Liberator. L'appareil était immatriculé 3701H avec le H pour « Harry ». Il faisait partie d'un groupe d'achat de quatre Consolidated Liberator anti-sous-marins B-24Ds. Les quatre appareils,

au moment de leur usage dans l'USAAF, ont servi à l'attaque des U-boats allemands et devaient être utilisés au même genre d'opération avec l'Aviation royale du Canada (ARC). Cependant, à cause de leur mauvais état, on a dû plutôt les employer pour l'entraînement et le transport général.



*Afin de respecter la mémoire de ceux qui ont péri dans l'écrasement du Liberator Harry et de conserver en bon état les lieux, nous vous prions de ne pas toucher les pièces d'avion et de rester sur les sentiers aménagés à cet effet.*

## **Le 10<sup>e</sup> escadron BR**

L'escadron attaché au pilotage des premiers Liberator canadiens est le 10BR (Bomber Reconnaissance). Avant qu'on lui assigne officiellement ce nom en 1939, il portait celui de 3 Bomber Squadron. Durant ses huit années d'existence, l'escadron pilota successivement des Westland Wapitis, des Douglas Digbys et enfin, à partir d'avril 1943, des Liberator. Au cours de son histoire, le 10BR a attaqué 22 U-boats et en a coulé trois. L'escadron a été démantelé à Torbay, Terre-Neuve, le 15 août 1945.

## **Le Consolidated B-24D Liberator**

Envergure : 110 pieds (33,53 m)  
Longueur : 66 pieds 4 pouces (20,24 m)  
Hauteur : 17 pieds 11 pouces (5,45 m)  
Poids maximum : 60 000 livres (27 215,54 kg)  
Propulsion : 4 moteurs Pratt & Whitney R-1830-43  
Armement : 11 mitrailleuses de calibre 0.50  
Vitesse maximale : 303 m/h (487,58 km/h)  
Plafond : 32 000 pieds (9 754 m)  
Autonomie : 2 850 milles (4 586,63 km)  
Équipage : 10



# LA LIBERTÉ

**Pour les Forces canadiennes, la tragédie du bombardier Liberator Harry demeure jusqu'à présent la plus grande catastrophe aérienne survenue en sol canadien pendant la Seconde Guerre mondiale.**

Malgré le caractère triste ou sombre de ce malheureux événement et de notre histoire nationale, il va sans dire que ce site est devenu, avec les années, un endroit éducatif et patrimonial. Inutile de rappeler que le Canada a participé aux conflits de 1939-1945. Cependant, il est primordial, voire essentiel de se rappeler que ces militaires ne sont pas morts en vain. Nous devons, aujourd'hui, ne pas laisser dans l'oubli toutes ces personnes qui se sont engagées à se battre pour la patrie, à donner l'ultime sacrifice de leur vie pour que nous puissions connaître sans crainte la liberté et la démocratie.



Une partie de l'équipage le 19 octobre 1943

*Jusqu'aux plus hauts sommets.  
Ô Dieu, par des voies difficiles, nous avons pris notre envol.  
Nous, qui nous sommes élevés au-delà des ténèbres,  
avons trouvé la lumière. Cela n'est pas mourir.*



**Rendons donc hommage et honneur à ces valeureux soldats :**

Sous-officier J.A. Barabonoff, Vancouver, Colombie-Britannique

Caporal H.D. Beattie, Nash Creek, Oakville, Ontario

Aviateur-chef C.L. Dynes, Oakville, Ontario

Sergent F.H. Elliotte, Slocan, Colombie-Britannique

Sergent E.M. Finn, Toronto, Ontario

Capitaine d'aviation R.F. Fisher, Armstrong, Colombie-Britannique

Caporal H.K. Hambly, Woodstock, Ontario

Sous-officier W. Howlett, Galahad, Alberta

Sous-officier F.E. Jenkins, Mullview, Île-du-Prince-Édouard

Caporal A.C. Johnston, Toronto, Ontario

Lieutenant d'aviation J.S. Johnston, Sarnia, Ontario

Sous-lieutenant d'aviation J. Lamont, Vancouver, Colombie-Britannique

Sous-lieutenant d'aviation R.W. MacDonald, Woodstock, Nouveau-Brunswick

Sergent W.G. MacNaughton, Montréal, Québec

Caporal R.D. Marr, Ketebec, Nouveau-Brunswick

Aviateur-chef G.R. Patterson, Mille-Roches, Ontario

Capitaine d'aviation J.A.R. Poirier, Kenora, Ontario

Aviateur-chef A.J. Radcliffe, Rivers, Manitoba

Aviateur-chef E.W. Read, Rochester, New York

Lieutenant d'aviation S.A. Sanderson, London, Ontario

Sous-officier J. Silverstein, Windsor, Ontario

Aviateur-chef J.A.J.P. Veilleux, Thetford-Mines, Québec

Sergent de section R.F. Ware, Vancouver, Colombie-Britannique

Sergent S.A. Wood, Palgrave, Ontario

