



CHASSEURS CONTRE V1 SUR L'ANGLETERRE

J-L Roba



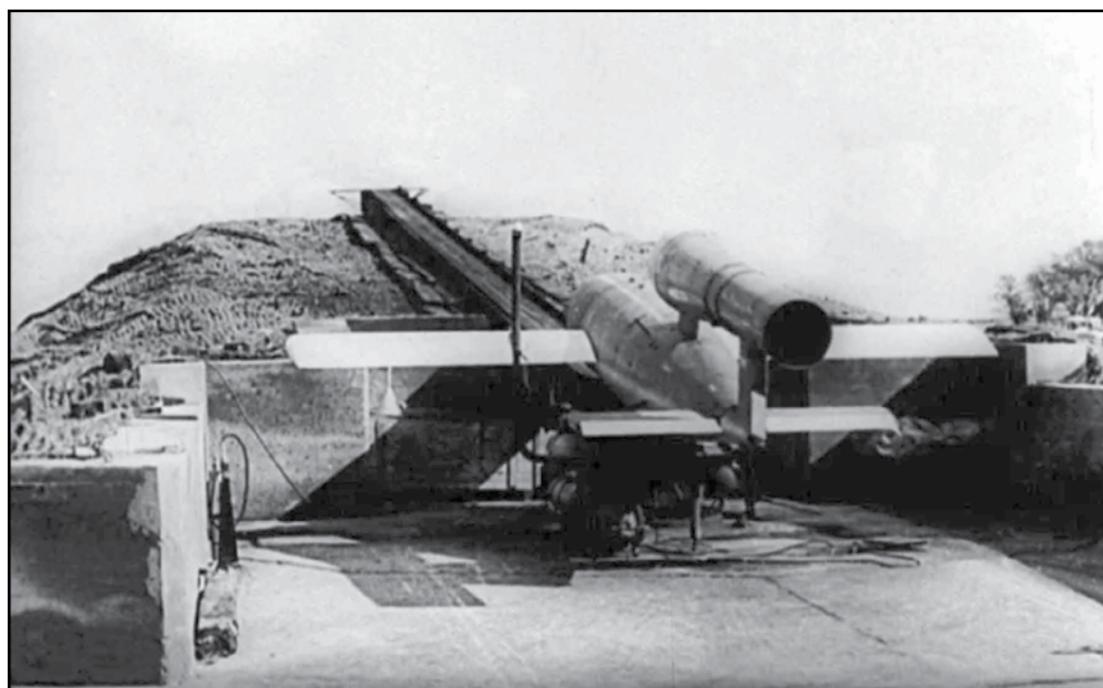
La défense aérienne de la Grande-Bretagne en juin 1944

En 1946, l'Air Chief Marshall de la RAF Sir Roderic Hill rédigea un rapport assez complet sur sa période comme commandant de l'ADGB, la section de la Royal Air Force chargée d'assurer la protection aérienne du Royaume-Uni peu avant et pendant le Débarquement en Normandie de juin 1944 : « À la fin de 1943, les unités alliées de chasse, de reconnaissance et de bombardement présentes dans le Royaume-Uni

commencèrent à s'assembler pour se préparer, sous les ordres de Sir Trafford Leigh-Mallory, au débarquement dans le nord-ouest européen prévu pour le printemps suivant. On donna à cet amalgame le nom de *Allied Expeditionary Air Force*. Une partie de cet assemblage fut placée sous mon commandement pour assurer la défense des îles britanniques. Cette force que je menais désormais succédait en fait au *Fighter Command*. Ce nom fut abandonné pour reprendre celui plus ancien de *Air Defence of Great Britain*. (...). (Une directive du 17 septembre 1943 précisait mes obligations). Elles étaient essentiellement défensives mais on me conseillait

L'Air Chief Marshall Sir Roderic Hill. Pilote et commandant d'escadrille au cours de la Grande Guerre, il avait gravi pas à pas les échelons pour finalement mener l'ADGB (Air Defence of Great Britain) à la fin de l'année 1943 (IWM).

Les rampes de lancement employées pour les missiles V1 pouvaient ressembler avec beaucoup d'imagination à des rampes de saut pour compétitions de ski. D'où leur surnom anglais de 'Ski Sites' (ces installations étant également désignées par bien des aviateurs comme 'No Balls').





de 'travailler à l'économie' sur le plan défensif pour permettre de renforcer au besoin l'offensive. Mon problème était donc d'assurer avec des moyens limités la protection du Royaume-Uni devenu une importante base pour les opérations terrestres, aériennes et navales. (...) Dans cette perspective, j'acceptai de voir réduire mes effectifs et, le 6 juin (date du Jour J), mes Fighter Groups ne furent plus que quatre. Je disposais de six Squadrons de chasse me permettant de maintenir les avions allemands de reconnaissance à distance et de mener quelques autres tâches annexes ainsi que de onze Squadrons de chasse de nuit. D'autres escadrilles de chasse étaient théoriquement soumises à l'ADGB mais pouvaient être requises par la 2nd Tactical Air Force. Je disposais également de quelques appareils de la Navy. Bref, en cas de besoin, je pouvais rassembler pour la défense quarante-huit Squadrons de chasse, soit moins que la moitié des unités considérées comme indispensables pour la défense de la Grande-Bretagne à la fin de 1941 alors que le théâtre principal de guerre se situait en URSS. Cependant, les techniques avaient entre-temps fortement évolué dans le domaine de l'interception de nuit tandis que la Luftwaffe avait perdu de sa puissance et que son esprit offensif avait décliné ».

Hill, contrairement à l'omniprésente propagande persistant jusqu'à nos jours à décrire une 'puissante Luftwaffe', reconnaît que son adversaire était fort affaibli (entre autres suite à l'opération Steinbock - cf. Batailles Aériennes N° 83 - qu'il avait contrée en tant que commandant des chasseurs de la RAF). Quant aux sérieuses améliorations apportées aux interceptions, il se gardait bien de citer les décryptages Ultra (mais en avait-il eu seulement connaissance ?). Par contre, ses supérieurs, bien au fait de ces informations 'top secret', lui avaient préparé le terrain en le 'mettant partiellement au parfum' de ce qui allait se passer. Selon Hill, « de la date de ma nomination jusqu'au début du déclenchement de l'offensive des bombes volantes, nous nous attendions à des attaques de bombardiers 'orthodoxes' ainsi que d'« armes

secrètes », le plus probablement concomitamment ». Après le Débarquement, on s'attendait à « de faibles attaques diurnes sur les plages ainsi qu'à des attaques nocturnes d'environ cinquante appareils visant les ports et les concentrations de navires et de troupes. On ne pouvait cependant en prévoir la puissance ». Le peu d'impact en Angleterre de l'opération 'Steinbock' (le 'Baby Blitz') allait renforcer la confiance de Hill dans le fait que l'ADGB pourrait aisément défendre les îles britanniques au moment de la préparation du futur Débarquement, cela en dépit de ses moyens limités. Par contre, les discussions allaient bon train sur les 'secret weapons' allemandes, peu de responsables à Londres s'imaginant, malgré les renseignements pourtant obtenus de sources 'Diverses' (dont Ultra !), qu'il s'agirait d'avions sans pilote. Les 'armes secrètes' étaient donc devenues un sujet de moqueries (jokes) au sein de l'état-major britannique. L'intensification de construction de 'ski sites' (rampes de lancement de V1) dans le nord de la France repérés par les appareils de reconnaissance peu avant le Débarquement allait cependant sous peu modifier l'opinion de bien de ces stratèges.

Que faire ?

Comme l'écrit Hill, pour lutter contre les missiles qui devaient sous peu décoller de ces 'ski sites', deux méthodes furent envisagées, la première étant bien sûr le bombardement des rampes de lancement par les 2nd Tac. AF britannique et IXth Air Force américaine. Cependant, toujours selon Hill : « À la fin de 1943, 3.216 tonnes de bombes avaient été larguées sur ces objectifs. Douze sites avaient été 'neutralisés' et neuf autres sérieusement endommagés. Mais comme quarante-huit sites supplémentaires avaient été repérés et que l'on soupçonnait l'existence de cinquante autres, cette campagne de bombardement devrait durer longtemps alors que, par ailleurs, les bombardiers étaient nécessaires pour effectuer d'autres tâches tout aussi primordiales ».

Un He 177 (de la KG 40 ?) est préparé pour une mission de nuit lors de l'opération 'Steinbock'. Cette offensive aérienne s'était révélée coûteuse pour la Luftwaffe pour des résultats très médiocres. L'offensive des V1 allait lui succéder.

Restait la seconde méthode : contrer efficacement les missiles dans les airs après leur lancement. Début décembre 1943, l'Air Chief Marshall Hill se vit confier la responsabilité de préparer une défense solide et adaptée capable de juguler ce danger potentiel. On lui fournit tout élément sur l'adversaire dont on disposait en haut lieu. On supputait que l'attaque débuterait dès février 1944 et l'on estimait que ces projectiles voleraient à 400 miles/h (640 km/h) et à 7.500 pieds (2.500 m.). Ces chiffres allaient cependant être revus par la suite. Pour Hill, même dépourvu de pilote, l'engin devait être assimilé à un avion, étant dès lors comme lui vulnérable à une attaque classique de chasseur. D'autant plus qu'il ne pouvait se lancer dans des manœuvres évasives (bien qu'initialement, on ait cru erronément qu'il était capable de virer). Le problème crucial était sa vitesse présumée, peu de chasseurs pouvant se lancer à sa poursuite. Pendant des semaines, Hill allait multiplier les contacts avec les responsables de la DCA pour répartir les tâches futures et éviter que chasseurs, projecteurs, batteries de DCA et barrages de ballons 'ne s'emmêlent les pinces' et ne se gênent mutuellement. L'intensification des bombardements de 'sites de ski' et les dommages causés aux installations allemandes allaient repousser la date présumée du début des lancements de missiles (qui aurait dû avoir lieu en février

1944). Les 'avions sans pilote' furent surtout désignés comme 'Diver' (plongeur) puisqu'ils plongeaient vers le sol en bout de course. Cette dénomination, adoptée probablement au début de 1944, montre à quel point les services britanniques étaient fort bien renseignés sur les caractéristiques de l'engin. Par la suite, d'autres surnoms allaient lui être attribués :

- 'Doodle bug' (punaise idiote) ;
- 'Flying Bomb' (bombe volante) ;
- 'May bug' (hanneton) en raison de son bourdonnement caractéristique qui lui valut de même le sobriquet de
- 'Buzz bomb' (bombe bourdonnante).

- Selon Yannick Delefosse, « dans les rapports des renseignements alliés, le V1 cumule une dizaine de désignations qui vont du caricatural' Chuff bomb' (bombe haletante), 'Bumblebomb' (bombe confuse) ou 'Blowlamp' (lampe à souder), 'witch' (sorcière), 'dingbat' (idiot) à 'German reaction propulsion missile' (missile allemand à réaction) en passant par l'interminable 'German explosive carrying reaction propelled crewless aircraft' (avion à réaction allemand sans pilote porteur d'explosif). Pour les pilotes de chasse lancés à sa poursuite, il était aussi 'Beechkraft' dans les escadrilles britanniques, 'wariat' (fou) ou 'szybotluk' (briseur de vitres) dans les polonaises et 'bastard' dans les américaines, mais 'witchcraft' pour

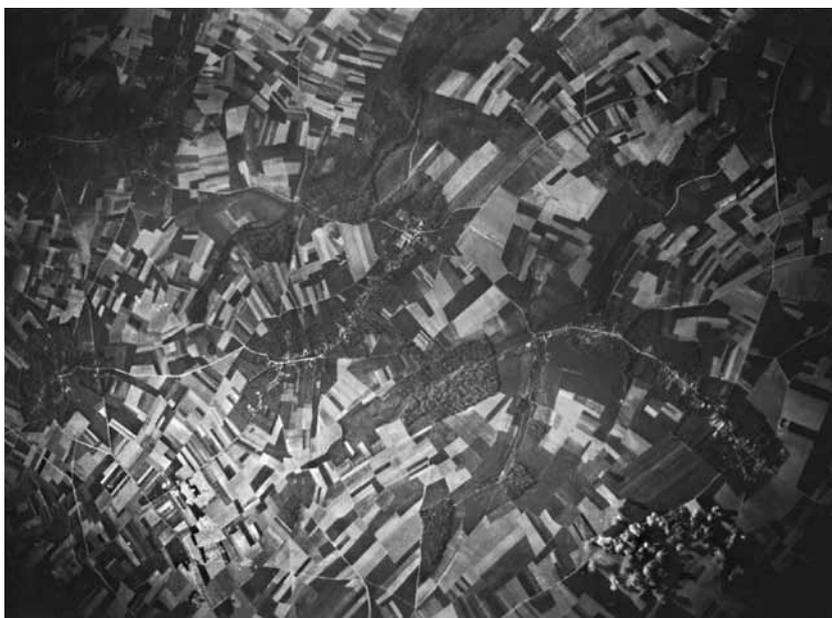
Le 'ski site' de St Josse photographié à basse altitude par un avion de reconnaissance de la RAF.



les opérateurs chargés de les guider au sol. Au cours des conversations qui se poursuivaient au bar de ces mêmes escadrilles, le tant vanté 'bon goût britannique' était pour le moins absent avec le 'farting fannies' (pet vaginal) ou encore le 'Hitler's virgin' (pucelle d'Hitler), délicate allusion s'il en est, au fait que le VI n'était pas 'monté' par un homme. Au cours de la même période, dans la presse des deux côtés de la Manche, on trouvait quelques expressions pour le moins surprenantes, telles que : 'combattant aveugle', 'robot monstrueux', 'chasseur de l'enfer' ou 'chien de l'enfer', 'Archange Saint Michel', 'Hambourgeois volant', 'céleste robot vengeur', 'monstre noir', etc. Dans la population franco-belge, il prit souvent le surnom de 'robot'. Enfin, le VI reçut, à partir du 2 novembre 1944, au cours de la campagne menée depuis les Pays-Bas et l'Eifel, le code de 'Krähe' (corneille) ».

Les services britanniques étaient tout aussi bien informés sur les objectifs puisque l'accent fut prioritairement mis sur la défense de Londres et de Bristol (des sites construits dans la région de Cherbourg menaçant ce port). De plus, on pouvait redouter des départs de missiles vers des concentrations de troupes et de matériel dans le Solent. Pour assurer la protection de Londres, des patrouilles d'avions seraient organisées sur la Manche. Pour Bristol et le Solent, on se contenterait d'escadrilles prêtes à décoller sur alerte. Cinq cent vingt-huit batteries de DCA devaient être déployées entre Londres et la Manche, cela au détriment de Birmingham, Oxford et la Clyde, désormais dépouillés d'une grande partie de leurs canons.

Février n'ayant pas marqué le début de l'offensive des missiles alors que la préparation d'Overlord battait son plein, Hill et le commandement de la DCA furent contraints de céder plusieurs batteries antiaériennes à des unités désignées pour assurer la protection des plages lors du Débarquement. Ce faisant, on espérait néanmoins disposer en Angleterre d'un utile renfort de



Le site de Siracourt.

la DCA américaine employant un tout récent radar, le S.C.R. 584.

Tout sembla un temps aller pour le mieux. Les bombardements répétés de 'ski sites' permettaient de penser que le danger des 'Divers' avait été neutralisé. Mais, comme le souligne Hill, la suite fut paradoxale, ces succès alliés ayant très vite incité l'adversaire à développer des sites plus discrets qui ne purent être attaqués même à basse altitude par des Typhoon. Le matin du 6 juin 1944, le Débarquement en Normandie fut en apparence si bien mené que les Alliés s'endormirent sur leurs lauriers.

Selon Hill, si on avait voulu réellement 'mettre le paquet' pour neutraliser ces sites fort bien dissimulés, l'offensive des 'Divers' n'aurait probablement pas connu un tel développement et pareil retentissement.

Dès le début de la guerre en septembre 1939, le secteur de Londres était défendu par des barrages de ballons.

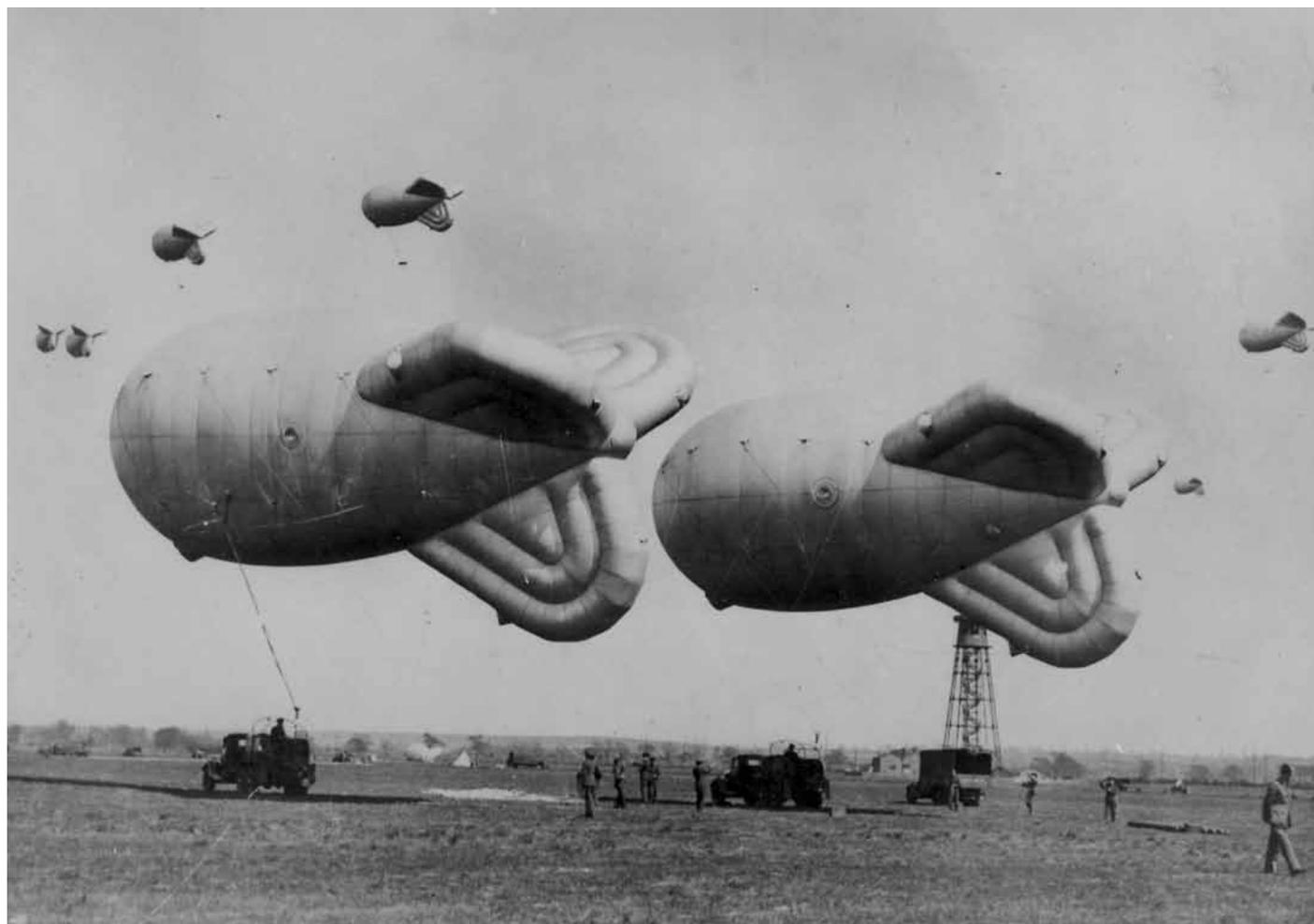
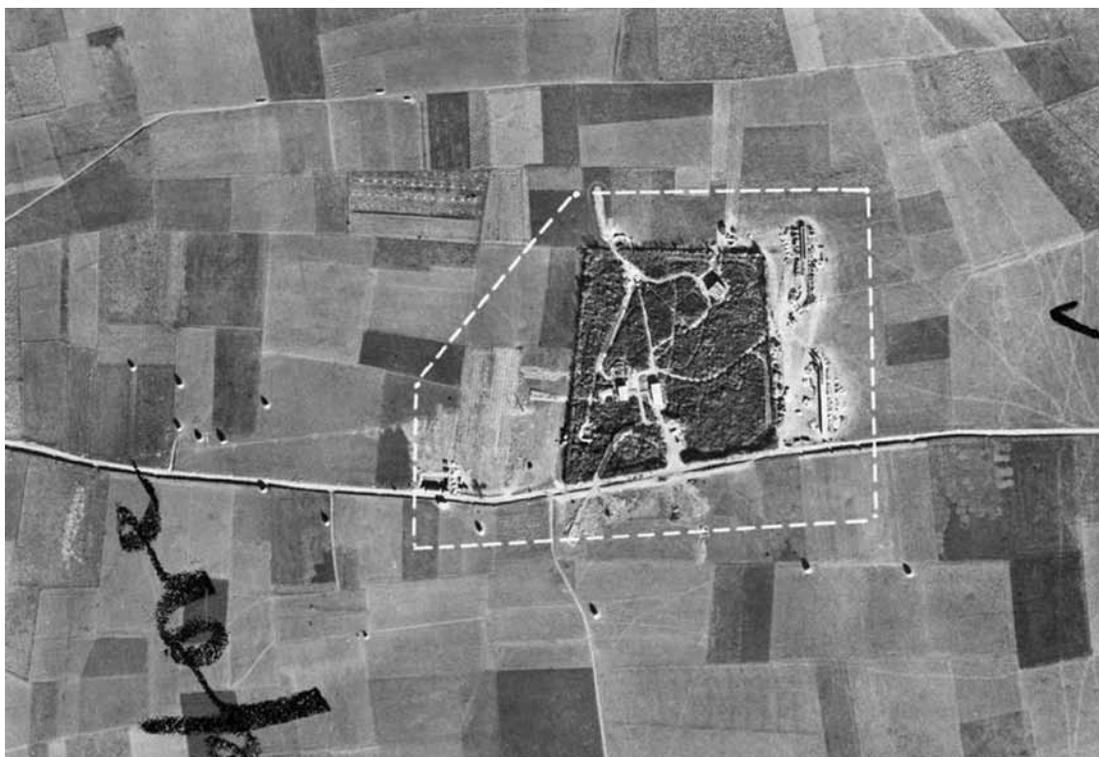


Photo prise par un appareil de reconnaissance du site de Bois Carré (Yvrench). Ce document annoté confirma les rapports signalant la construction de nombreux sites de lancement de missiles dans le secteur du Pas-de-Calais.



Les bases de lancement du V1 en France

Des dizaines d'ouvrages ont été écrits sur ce vaste et riche sujet, parfois même au niveau local. Comme il n'entre pas dans le cadre du présent livret, on se contentera de citer des extraits de l'excellent travail de Y. Delefosse : « Le 16 août 1943 est créée la structure du Flak Regiment 155 (W) (régiment antiaérien) en application d'un ordre du Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe (ministre et commandant en chef de l'armée de l'air) daté du 3 août. Le Flak Régiment 155 (W), dont le commandant est l'Oberst Max Wachtel, est une émanation de la Lehr und Erprobungskommando E8 (une unité ayant testé le FZG 76). Son effectif de départ est de 680 hommes mais passe rapidement à 46 officiers et 694 hommes dès le 1^{er} septembre, puis respectivement à 133 et 2.004 le 1^{er} octobre, 141 et 3.203 le 1^{er} novembre et, enfin, 143 et 4.706 le 1^{er} décembre, dernier mois avant le départ pour la France. Signalons que le 'W' qui complète l'appellation régimentaire signifie Werfer (lanceur) et n'a donc rien à voir avec le patronyme de son commandant ». Alors que le V1 était toujours testé : « Le 18 juin 1943, le maréchal de l'Air Göring, le général Erhard Milch et le Generalleutnant Walther von

Les pièces de la Batterie Todt, dont ici l'un des canons de 380 mm, ouvrirent le feu le 13 juin 1944, les projectiles touchant Folkestone et Maidstone principalement.



Axthelm se réunissent pour programmer la construction de sites de lancement le long des côtes de la Manche. Göring tranche le débat en décidant la construction de quatre gros bunkers portant sous le nom de code de Wasserwerke et de quatre-vingt-six petites bases. Adolf Hitler entérine cette décision le 28 juin 1943. Soixante-quatre bases qualifiées d'opérationnelles doivent être construites pour octobre 1943 et les trente-deux restantes, considérées comme réserve, pour la fin de l'année. Dans les derniers jours du mois de juillet, quarante mille ouvriers encadrés par l'Organisation Todt donnent les premiers coups de pioche d'une centaine de chantiers répartis entre les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme, de la Seine-Maritime et de la Manche, suivant sensiblement la forme d'un "croissant" inscrit entre quinze et cinquante kilomètres du littoral. La construction de ces bases est dirigée par le Feld Luftgaukommando Belgien/Nord Frankreich à Bruxelles et le Feld Luftgaukommando West Frankreich à Étampes et est réalisée par l'Organisation Todt au travers des deux OBL (Oberbauleitung) concernées : l'OBL Cherbourg pour la région Cotentin Normandie et l'OBL Audinghen (devenue ensuite OBL Einsatz Nord West) à Saint-Omer pour la région Nord. (...) Il s'agit d'un énorme casse-tête logistique, si l'on considère que, dans le même temps, se poursuivent les travaux du 'Mur de l'Atlantique'. (...) La protection antiaérienne pendant les chantiers puis au-delà est généralement assurée par des pièces de petit calibre de modèles très variés allant du 37 mm Altivater au redoutable 20 mm Flakvierling réparties sur 30 à 50 % des bases. Des quatre-vingt seize sites retenus, huit installés dans le Cotentin sont orientés sur Bristol alors que les autres ont pour objectif Londres (...). La première Abteilung du Flak Regiment arrive en France le 21 octobre 1943 et prend en charge des bases de lancement en fin de construction. (...) Le 5 janvier 1944, le Flak Rgt 155 (W) fait totalement mouvement vers la France mais n'investit pas encore les bases. (...) Le régiment doit rester discret en attendant le début de l'offensive et prend à partir du 21 décembre 1943 le nom de Flakgruppe Creil qu'il conservera jusqu'au 19 août 1944. Cette unité est rattachée au Luftgau-Kommando Belgien Nordfrankreich ».

La mise en service de tout ce réseau de lancements allait être retardée par les nombreux bombardements visant



Cette carte, dressée probablement en 1945, indique la localisation du premier V1 censé être tombé sur Londres.

Panneau apposé après-guerre sur le lieu de chute du premier V1 en Angleterre.

les sites, les Alliés, grâce à Ultra et autres sources, étant bien au fait de la mise sur pied de cette 'arme secrète'.

La première phase (13 juin-15 juillet 1944)

Du 13 au matin au 17 juin

Selon le rapport rédigé par R. Hill, environ une semaine après le Débarquement en Normandie, les événements allaient confirmer ses craintes. « Peu après minuit, la nuit du 12/13 juin, les canons à longue portée allemands de la Manche ouvrirent le feu. Ce n'était pas rare mais, pour la première et dernière fois, une ville distante de la côte fut atteinte par les projectiles qui frappèrent Maidstone, Otham et Folkestone. Tout devait laisser croire en l'emploi d'une arme nouvelle pour semer la confusion et, cette nuit-là, un Me 410 survolant Londres fut abattu près de Barking par la DCA ». Effectivement, un Me 410 de la 6./KG 51 s'écrasa avec son équipage à Choats. On ne sait cependant si ce bimoteur avait été chargé de vérifier le lieu de chute des V1. Car, « à 4h00, les tirs prirent fin. Quelques minutes plus tard, un observateur militaire du Kent fut survolé par un avion émettant un bruit strident et semblant avoir une lueur à l'arrière. Ayant été instruit comme nombre de ses collègues, il reconnut de suite un 'Diver' qui poursuivait





North American P-51B Mustang 43-6796/FT-T baptisé « Swede's Steed II » piloté par le 1Lt William Y. Anderson du 353rd FS/354th FG ; Lashenden, juin 1944.



Le 1Lt William 'Swede' Anderson du 353rd FS, fut le premier pilote américain à descendre un V1 alors qu'il revenait d'une mission sur la Normandie le 17 juin 1944.

Du 17 juin au 24 juin au matin

Si on avait confirmé en matinée du 17 juin que jusqu'alors les 'Doodle bugs' avaient causé la mort de dix-huit personnes tout en blessant grièvement cent soixante-six autres (quatre-vingt trois insulaires ayant été au surplus légèrement blessés), le bilan allait s'alourdir lorsque, dans l'après-midi, un V1 percuta une maison à St John's Hill près de Clapham Junction tuant vingt-quatre personnes, détruisant nombre de maisons et endommageant deux autobus circulant à proximité. Un autre V1 tomba près du stade du célèbre club de football Arsenal, tuant vingt-six personnes tout en blessant cent cinquante autres. Etc. Les Tempest du 3 Sqn allaient revendiquer quatre V1, ceux du 486^e deux autres. Douze 'Doodle bugs' furent signalés victimes de Spitfire des 91 et 229 Sqn mais également des P-51 du 353rd FS (354th FG) et P-47 des 326th et 377th FS américains. Le premier 'Diver' attribué à l'USAAF fut abattu par le 1st/Lt William Anderson, un Suédois naturalisé américain, membre du 353th FS. Cependant,

ces victoires ne furent que des 'appuis', les unités américaines n'étant pas incluses dans le cadre de l'« Overlord/'Diver' plan », étant au surplus susceptibles d'être appelées sur le continent.

Un autre pilote américain, le F/Lt Wally Idema, volant au 229 Sqn de la RAF revenu ce jour-là avec ses camarades d'une escorte de bombardiers sur Mézidon, se crasha à l'atterrissage à Dettling, néanmoins sans grand mal pour sa personne. En soirée, il repartit pour mener cette fois une patrouille défensive sur la côte. Il intercepta un 'Diver' sur Folkestone, tira mais l'explosion brutale de l'engin pulvérisa le Spitfire avec son infortuné pilote. Idema aurait été ainsi le premier aviateur tué en attaquant un V1.

La nuit du **17/18 juin**, les Mosquito des 96, 418, 456 et 605 Sqn réclamèrent six 'Divers', la plupart sur la Manche (au large de Calais, de Hastings, ...). Le F/Lt Georges Wright du 605^e revendiqua trois V1 au large du Touquet mais deux seulement lui furent confirmés. La DCA en aurait détruit pour sa part pas moins de



Deux vues du 1Lt Edwin 'Bill' Fisher, pilote de P-47D au 377th FS (362nd FG) qui abattit au moins un V1 ce 17 juin. (NARA)

L'avion du F/O Georges Kosh (3 Sqn) abattu le 1^{er} juillet 1944.



Du 1^{er} au 8 juillet au matin

Le maréchal Hill estimait qu'à cette époque, environ une centaine de V1 était envoyée quotidiennement vers l'Angleterre. La chasse en abattait quelque 30% et la DCA de 8 à 10%. Si l'on prenait en compte les 'Divers' tombés avant de parvenir à Londres, 50% des missiles continuaient à frapper la capitale britannique.

Le 1^{er} juillet, vingt V1 furent revendiqués par la chasse. Le 3 Sqn n'en réclama que deux (plus un endommagé). Le F/Sgt polonais Stanislas Domanski, lui-même victorieux ce jour-là, assista à la chute du Tempest de son camarade, le F/O Georges Kosh, abattu par la DCA près de Rye alors qu'il pourchassait un 'Doodle bug'. Kosh s'était trop aventuré sur la gun belt entourant le Greater London mais, dans la fougue du combat, il était difficile d'agir autrement. Une demi-douzaine de V1 fut attribuée ce 1^{er} juillet au 91 Sqn et sept autres au 165^e. Pour renforcer les effectifs, le 316 (Polish) Squadron équipé de P-51 arriva ce jour-là à West Malling.

La nuit du 1^{er}/2 juillet, une victoire fut revendiquée par le 605 Sqn au large de Clacton.

Le 2 juillet, le seul claim de la journée émana des Tempest du détachement du FIU de Newchurch (F/Lt Joseph Berry), le mauvais temps devant expliquer ces succès très limités.

Par contre, la nuit du 2/3 juillet, quinze V1 furent

revendiqués par les Mosquito, deux équipages du 96 Sqn se voyant attribuer chacun trois 'Divers'.

Le 3 juillet, les scores repartirent à la hausse avec vingt-huit V1 réclamés par la chasse. Le talentueux F/Lt Joseph Berry fut de nouveau crédité d'une victoire et les Mustang polonais du 316^e abattirent leur première bombe volante. Le F/Sgt Antoni Murkowski racontera : « Comme les 'Divers' étaient des cibles réduites, nos canons étaient réglés pour tirer d'environ deux cents mètres. Le 3 juillet fut une journée de brouillard et beaucoup de pilotes avaient gagné le mess pour le déjeuner lorsque les haut-parleurs de West Malling annoncèrent l'arrivée de V1. Je sautai en urgence dans mon avion pour combattre une bombe volante sur Rye. Je la repérai très vite et tirai de suite dans sa direction. Mais ma rafale fut trop précise et, mon Dieu !, je n'avais jamais ressenti semblable choc lorsque le V1 disparut dans une terrifiante explosion. Il se désintégra devant mon nez et je ne pus croire que le Mustang pourrait absorber pareil impact. D'autant plus que des pièces de ma victime volaient en tous sens et percutaient mon appareil. Je revins à l'aérodrome où il fallut changer un saumon d'aile ».

Le 3 Sqn perdit de nouveau un Tempest avec son pilote, le F/Sgt Domanski, victorieux deux jours plus tôt. Le destin voulut que, comme son camarade Kosh, il fut victime de la DCA, son appareil s'écrasant au nord de Rye.

Hawker Tempest V JN765/JF-K du 3 Sqn. piloté par le F/O R.H. Clapperton ; Newchurch, été 1944.





Un Spitfire du 312 (Czech) Sqn venu renforcer les escadrilles opérant contre les V1.

Du 8 au 15 juillet au matin

Le **8 juillet**, quarante-trois V1 furent revendiqués. Entre autres par les 310 et 312 Squadrons tchèques équipés de Spitfire IX de Lympne venus renforcer les effectifs de l'ADGB. Un Spitfire du 41 Sqn, bien qu'endommagé par l'explosion d'un 'Diver', put être ramené à Friston.

La nuit du **8/9 juillet**, quinze V1 auraient été abattus dont... six (!) par le Sq/Ldr Richard Chudleigh du 96 Sqn qui porta ainsi son score à douze victoires.

Le **9 juillet**, trente-cinq missiles auraient été victimes des pilotes de l'ADGB, dont un par le 313 (Czech)

Sqn qui, comme les autres escadrilles tchèques, était désormais totalement engagé dans la défense de l'espace aérien anglais. Le 610 Sqn perdit un pilote, le volontaire suédois Ingvar Hakansson. Il aurait abattu deux V1 avant de signaler par radio que le moteur de son Spitfire XIV avait été endommagé. Il l'évacua au large de Dungeness mais ne fut pas retrouvé par l'ASR. Le 129 Sqn, équipé de Mustang III, arriva ce jour-là à Brenzett pour prendre part aux missions anti-'Divers'. La nuit du **9/10 juillet**, quinze V1 furent abattus. L'un d'eux par un Avenger 1 du 854 (FAA) Squadron. Cet appareil de l'aéronautique navale (Fleet Air Arm) avait décollé très tôt en matinée pour mener une patrouille maritime. Le radio/mitrailleur aurait fait exploser

Le 8 juillet, le Sq/Ldr tchèque Miroslav Liskutin du 312^e ouvrit son score en abattant son premier V1 sur le secteur d'Ashford.

