

Notre ami et fidèle lecteur Bertrand Hugot nous apporte quelques précisions concernant les deux précédents numéros sur les Hurricane en France.

« Pour le Batailles Aériennes n° 70

-**page 23** : la photo n'est pas contemporaine de la bataille de France. Celui-ci est le Hurricane BD857 « HP-P » du N° 247 Sq. perdu le 28 août 1941. Il toucha les arbres et fit un atterrissage forcé à côté du terrain de Morlaix. Le Sgt S.O.J. Murphy fut fait prisonnier.

-**page 64** : photo du bas, donnée comme étant le terrain de Vitry-en-Artois page 365 de *Jagdfliegerverbände* Vol. 3 avec un Bf 109 du I./JG 54.

-**page 85** haut et **page 84** bas : il s'agit du même avion. Par recoupement avec d'autres nombreuses photos faites par les soldats allemands, ce Hurricane, cocarde K sur le côté gauche, possède un *serial* se terminant par le chiffre 3.

Pour le Batailles Aériennes n° 68

-**page 12** bas : ce n'est pas le terrain de Lille-Marcq mais bel et bien celui d'Amiens-Glis. Marcq ne possédait pas de tels hangars.

-**Page 34** : l'auteur écrit à propos de la ségrégation qui existe entre officiers et sous-officiers de la RAF : « ...peu répandue par contre dans les escadrilles allemandes. » À ce propos, il est intéressant de confronter ce point de vue avec le compte-rendu de l'interrogatoire du *Leutnant* Paul Stolte de la I./JG 54, abattu par le Cne Hyvernault le 7 avril 1940 et fait prisonnier : « (...) *Paul Stolte a simplement reconnu la médiocrité de leurs sous-officiers au point de vue instruction générale.* » Cette distance officiers/sous-officiers ne semble donc pas être le fait que d'un seul belligérant...

-**page 50** : dans le tableau, le N2331 est noté deux fois. En ce qui concerne les pertes du N° 615 Sq., l'autre Hurricane est le N2598 qui s'est écrasé entre Warloy-Baillon et Varennes-en-Croix, dans le secteur Albert – Amiens (cité dans « Battle of France Then and Now »).

-**page 51** : première colonne, dans le paragraphe « sur le Front », lire 615 à la place de 515.

-**page 62** : le Hurricane photographié au milieu d'épaves de Fairey Battle est au N° 21 Air Depot à Château Bougon (Nantes) et non pas à Cambrai. C'est le même avion que celui présenté page 94, en réalité le P2939. Il est à côté du Fairey Battle P5238 (du N° 142 Sq., endommagé le 19 mai 1940) alors que l'autre Battle de la **page 62** est le « F » codé L5436.

-**page 70** : le Hurricane sur ses roues est le même que celui de la page 80 avec le profil, à savoir le « NV-U » du N° 79 Sq. abandonné à Merville.

-**page 70** : légende du bas, lire codé VY du N° 85 Sq. »

Merci pour ces précisions et rectifications bien utiles ! Le courrier des lecteurs trouve donc toute son utilité et nous invitons nos lecteurs à y participer.

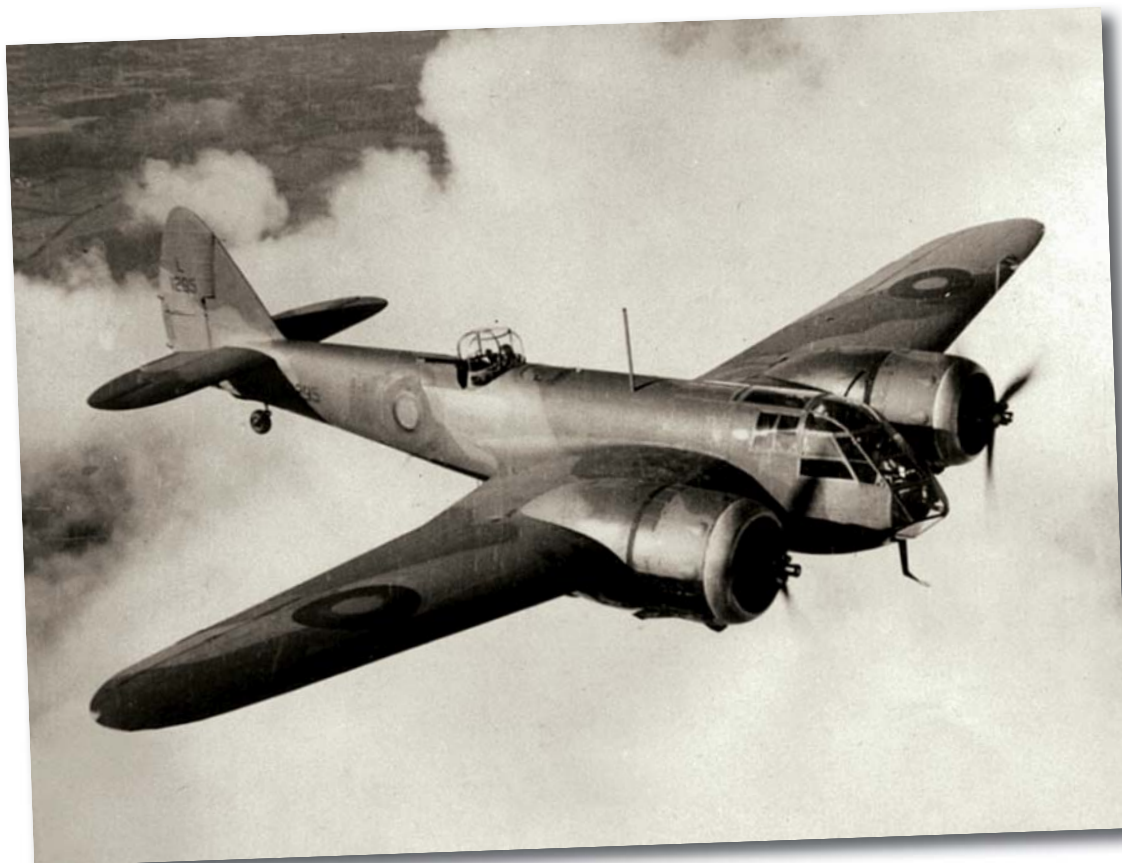


Les pilotes du N° 73 Sq. devant leur tranchée-abri à Rouvres au cours de l'automne 1939. Au premier plan à droite, avec un passe-montagne, le P/O E.J. « Cobber » Kain. Autour de lui, dans le sens des aiguilles d'une montre : le F/O R.E. Lovett, les P/O P.V. Ayerst et J.G. « Tubs » Perry, le F/O N. « Fanny » Orton, les P/O G.F. Brothie, A.B. « Tommy » Tucker et « Smooth » Holliday ; on aperçoit à droite d'Holliday le visage d'un journaliste grec en visite à l'escadron. Debouts à l'arrière-plan, de gauche à droite : les Sgt R.M. Perry, L.J.W. « Humph » Humphris, B. Speake, D.A. Sewell, G.H. Phillips et J. Winn, le P/O E. « Henry » Hall, les Sgt C.N.S. Campbell et S.G. Stuckey. Perry et Winn seront les premiers tués de l'escadron, abattus tous deux le 22 décembre 1939 au nord-est de Metz par les Bf 109 du III./JG 53.

LES BRISTOL BLENHEIM EN FRANCE :

Lors de la « lune de miel » germano-britannique de 1934 à 1938, des missions réciproques purent visiter très librement les installations militaires des deux côtés de la Manche. Le général Hans-Jürgen Stumpf, chef du *Generalstab* de la Luftwaffe, est vu ici lors d'une de ces occasions, inspectant un bombardier léger Blenheim Mk I. Ce matériel n'était donc pas inconnu outre-Rhin.
(toutes les photos : coll. auteur, sauf autre mention)





Le L1295, un des premiers
Blenheim Mk I versé au N°
107 Sq.

Le sacrifice des équipages de la RAF

(septembre 1939-juin 1940)

Contrairement aux Battle envoyés en France dès le 2 septembre 1939, soit la veille de la déclaration de guerre franco-britannique au Reich (cf. Batailles Aériennes n° 67) mais « en accord » avec les Hurricane arrivés sur le continent par vagues pendant tout ce mois de septembre (cf. Batailles Aériennes n° 68), les bombardiers légers Blenheim attachés à l'Air Component du BEF – le corps expéditionnaire britannique – n'allaient atteindre leurs bases françaises que très tardivement.

Il semble que ce retard s'explique par un certain affolement (si pas un manque de préparation) des autorités de la RAF. Les précieux Spitfire n'allaient pas appuyer l'Armée de l'Air. Il faillit en être de même pour les plus modernes Blenheim. Ayant appris que, dès le premier jour de l'offensive en Pologne, la Luftwaffe avait détruit un grand nombre d'appareils au sol, les responsables de l'aviation britannique décidèrent de disperser en urgence les unités, redoutant des attaques massives d'aérodromes visant les avions les plus récents – ce que, pourtant, la Luftwaffe ne pouvait se permettre ! Comme l'écrit G. Warner : « Cette dispersion eut pour conséquence une considérable confusion, entraîna des délais et des difficultés de communication et aggrava le problème de l'entretien des avions et des fournitures de pièces détachées ».

La « Phoney War » (Drôle de Guerre)

Ce chaos temporaire étant très vite résorbé, il fut alors décidé d'envoyer sur le continent les appareils du 70 Wing de bombardement basés à Upper Heyford :

-Le **N° 18 Squadron (code WV)** était une unité levée en 1915 qui fut basée en France (Baizieux, Auchelle, Maubeuge...) lors de la Grande Guerre. Dissoute en 1919, elle fut reformée en 1931 et reçut des Blenheim Mk I en 1939. Le 18^e était mené à cette époque par le W/C William « Bill » Opie. Assez âgé et, à ce qu'il semble, issu du service technique, ce dernier n'aurait que peu volé

et aurait principalement commandé l'unité du sol. -Le **N° 57 Squadron (code DX)** levé en 1916 avait de même servi en France (Le Quesnoy, Béthencourt, Vert Galland, Marquise..) ; il fut également dissous en 1919 puis reformé en 1931. Il fut également équipé vers 1939 de plus modernes Blenheim et était commandé par le W/C Harry « Happy » Day.

Dans l'optique britannique, ces deux unités de bombardement léger devaient opérer avec deux autres escadrons de Blenheim se consacrant à la seule reconnaissance :



Le W/C Oppie vers 1938.



Le « TR-M » du N° 59 Sq. à Poix avec les nouvelles cocardes adoptées en octobre 1939.

Le 17, un Blenheim I du N° 57 Squadron est endommagé au décollage d'Étain alors qu'il part en mission sur Brême. Les dégâts sont légers et ne seront détectés que lors de l'atterrissage à Upper Heyford. Le bimoteur sera très vite réparé.

Le 30 octobre est également à marquer d'une pierre noire pour les Blenheim. Ce jour-là, trois bimoteurs du N° 18 Squadron décollent de leur base avancée de Metz. L'un d'eux semble voler trop au nord de la route fixée et tombe sur une patrouille du III./JG 53. Selon le Hptm Werner Mölders, Kommandeur du Gruppe : « J'avais décollé dans le Gruppenschwarm avec trois Schwarme de la 9. Staffel pour patrouiller sur le secteur Bitburg-Merzig. J'ai noté des tirs de Flak sur Trèves et

Cette masse de ferraille serait une partie des débris du L1325.



pus approcher jusqu'à cinquante mètres de l'avion ennemi sans avoir été repéré par lui. Je relevai très nettement les cocardes. J'ouvris le feu au plus près et n'encaissai aucun tir du mitrailleur arrière. Le moteur gauche émit une fumée blanche compacte qui vira rapidement au noir. Quand j'effectuai mon virage, l'appareil brûlait entièrement. J'observai un parachute mais il me sembla se mettre en torche ». Sa victime doit être le L1415 du 18^e qui s'écrase près de Klusserath. C'est la première victoire de la Seconde Guerre mondiale du Hptm Mölders, qui en a déjà obtenu 14 durant la Guerre d'Espagne, mais également la toute première du très récent III./JG 53. L'équipage du F/O D. Elliott est tué. Il en est de même pour celui du F/Lt Alan Dilnot dont le L6694 est abattu près de Trèves, victime semble-t-il de l'Uffz Joachim Hinkeldey de la 5./JG 53. Beaucoup plus au Nord, au sud de Sögel, le Lt Heinz Lange de la 1./JG 21 remporte sa première victoire aux dépens d'un Blenheim que nous ne pouvons identifier.

Le Blenheim L1246, piloté par le Sgt Stanley Farmer du N° 57 Squadron engagé sur Essen, manque de peu d'être également victime de Bf 109. Il revient se poser en urgence à Orly mais





Les officiers du *Stab III/JG 26* devant un *Bf 109 E* sur le terrain d'Essen-Mülheim en novembre 1939. Cinquième en partant de la gauche, le Lt Joachim Müncheberg (*Gruppenadjutant*), qui a remporté la première victoire de son groupe le 7 novembre aux dépens d'un *Blenheim I* du N° 57 Sq.

son train lâche en touchant le sol. L'équipage est cependant sain et sauf et l'appareil est abandonné sur place pour réparations. Cet épisode connaîtra une suite dramatique...

NOVEMBRE 1939

Le 1^{er} du mois, une nouvelle restructuration a lieu, les N° 53 et 59 Squadron de « reconnaissance pure » passant sous le contrôle du 52 Wing.

Le 6 novembre, le Lt Frank-Werner Rott de la 3./JG 53 abat près de Bad Kreuznach un *Blenheim* de reconnaissance du N° 57 Squadron parti de Metz. Tout l'équipage du L1145 est tué.

Le 7, deux *Blenheim* doivent être rayés des effectifs :

-le L1435 du N° 18 Squadron s'écrase à Méharicourt au retour d'un vol d'exercice. L'équipage du Sgt

Adams est cependant sain et sauf ;
-le L1325 du N° 57 Squadron fort éprouvé a décollé vers Mayence ; il se retrouve cependant loin de

Mölders parmi ses hommes
au III./JG 53.

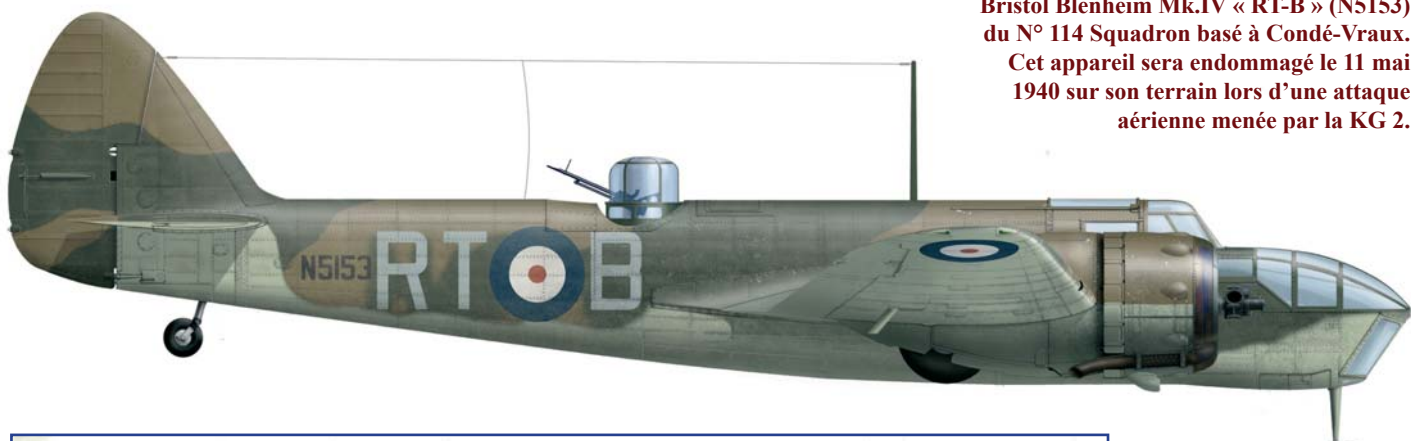


Bristol Blenheim Mk.IV « TR-M » du N° 59 Squadron basé à Poix en 1939.

Bristol Blenheim Mk.IV « RT-Z » (N5148) du N° 114 Squadron, Condé-Vraux mai 1940.



Bristol Blenheim Mk.IV « RT-B » (N5153) du N° 114 Squadron basé à Condé-Vraux. Cet appareil sera endommagé le 11 mai 1940 sur son terrain lors d'une attaque aérienne menée par la KG 2.



La plaine de Condé-Vraux semble être jonchée d'épaves. Ici, le RT-B/N5153.



Bien que ne disposant d'aucune preuve définitive, il est probable que le Blenheim IV L8857 du N° 114 Sq. a bien été détruit à Condé-Vraux lors de l'attaque aérienne effectuée par la KG 2.

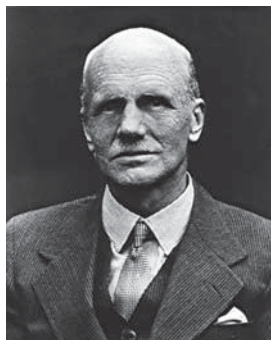


Superbe photographie du Bristol Blenheim Mk.IV L4842 au cours d'un des premiers vols d'essai à Filton. (Bristol)



LES BRISTOL BLENHEIM MK. I & IV

1^{re} partie



Frank Barnwell peut être considéré comme le « père » du Blenheim qu'il dessina et développa à partir du Bristol Type 142. (Bristol)

Le Bristol Blenheim fut un avion très controversé. Les énormes pertes subies durant la campagne de France, ajoutées aux problèmes techniques et à la complexité de sa construction, rendirent le bimoteur très impopulaire. Pourtant, ce bel appareil était bien conçu, moderne et robuste et son impopularité résida surtout dans la manière dont il fut utilisé par la Royal Air Force (RAF) et les missions qui furent confiées aux équipages.

Cet article n'aborde que les versions Mk.I et Mk.IV, le Mk.V sortant du cadre des deux numéros de Batailles Aériennes et portant de plus le nom de « Bisley » qui montrait bien qu'il s'agissait d'un appareil relativement différent...

GENÈSE DU BLENHEIM : LES ORIGINES

Curieusement, le Bristol Blenheim n'émane pas d'un cahier des charges émis par le Ministère de l'Air britannique, du moins au début. Le 28 avril 1933, l'ingénieur et chef du bureau d'études de Bristol, Frank Barnwell, alloue le n° 135 au nouvel appareil commercial léger qu'il est en train d'étudier. Cet avion, un monoplan à aile basse, doit être équipé de deux moteurs Aquila I à pistons chemisés développés par Roy Fedden, l'ingénieur

en chef des moteurs Bristol, à l'origine du célèbre Bristol Jupiter ; Fedden est autorisé à construire deux exemplaires de son nouveau moteur qui a passé avec succès le test civil des 50 heures à la puissance de 500 ch. La construction du bimoteur fait appel aux plus récentes techniques mises au point ou en cours d'expérimentation. L'avion doit être entièrement métallique. La section centrale de son fuselage comporte deux longerons qui supportent les moteurs et le train d'atterrissage, rétractable dans des nacelles placées en arrière des moteurs. Le fuselage vient se placer au-dessus de la section centrale. Il est totalement clos et peut



Le Mk.IV BL-129 va avoir une longue carrière en Finlande. Il fait partie de la Série III et sera utilisé pour des missions de cartographie loin derrière les lignes soviétiques. On le voit ici en service avec la LLv 48 durant l'été 1943.
(Musée de l'Aviation finlandaise)



Le BL-120 de la PLeLv 48 fait tourner ses moteurs à Vesivehmaa au début de septembre 1944, juste après la signature de l'armistice avec l'URSS. Les avions de l'unité arborent un grand « A » sur la gouverne de direction.
(Kari Stenman)

Atterrissage à Luonetjärvi le 31 mars 1944 du BL-111, un avion de l'escadrille d'entraînement T-LeLv17. On remarque les portes de la soute à bombes, cette dernière de type ouvert pour accommoder les bombes finlandaise.



Annexe I : Hurricane perdus sur le continent en mai/juin 1940 (selon serial connu)

Cette liste n'est bien sûr qu'indicative vu la perte de nombreux documents, le manque de précision sur les *serial* et le fait que, très souvent dans l'urgence, des pilotes décollaient en empruntant des appareils qui ne leur étaient pas attribués. De plus, les rédacteurs des journaux de marche inversèrent parfois les chiffres, le L1162 devenant L1126. Elle peut cependant être très utile pour identifier des appareils sur photos. Une dizaine de ces avions fait l'objet actuellement de nombreuses discussions passionnées entre spécialistes des Hurricane. L'auteur n'en étant pas un, cette liste se base sur plusieurs avis convergents. Elle rassemble ainsi quelque 450 pertes. On peut facilement y rajouter trente ou quarante Hurricane dont les N° de série sont inconnus. On peut donc s'étonner de lire sous la plume de certains auteurs : « *En combat, les AASF et Air Components s'étaient bien comportés mais des 261 Hurricane envoyés en France, seuls 66 revinrent* ». Soit environ 200 pertes... Comme d'habitude, seule une recherche précise permet de contredire les chiffres « officiels » et propagandistes pris bien trop souvent pour argent comptant par de crédules compilateurs depuis plus de soixante-dix ans !

L1564 : N° 111 Sq. Endommagé le 19 mai 1940. Réparé. Abandonné sur Manston des suites d'un combat le 2 juin 1940.
L1569 : N° 73 Sq. Endommagé le 8 octobre 1939 à Norrent-Fontes. Aurait été abandonné en mai 1940.
L1588 : N° 73 Sq. Abattu par la DCA française le 29 septembre 1939. Détruit par la marée près de Calais.
L1589 : N° 111 Sq. Détruit à Vitry par bombes le 18 mai 1940.
L1590 : N° 1 Sq. Abattu le 23 novembre 1939 à Moiremont.
L1591 : N° 3 Sq. Abattu en combat près de Sedan le 14 mai 1940.
L1592 (FT-C) : N° 43 Sq. Endommagé en combat le 1^{er} juin 1940. Réparable.
L1605 : N° 501 Sq. Perçu le 26 septembre 1939. Endommagé dans un bombardement à Bétheniville le 13 mai 1940. Envoyé au N° 1 R&SU.
L1607 : N° 111 Sq. Endommagé en combat le 18 mai 1940 près de Vitry. Abandonné sur place.
L1608 : N° 43 Sq. Abattu à Wanchy-Capval le 7 juin 1940.
L1609 : N° 3 Sq. Endommagé en combat avec des Ju 87 le 14 mai 1940 à Sedan. Remis en état. N° 3 Sq. Abattu en combat près de Merville le 17 mai 1940.
L1610 : N° 3 Sq. Doit avoir été posé en campagne le 15 mai 1940. Réparable mais abandonné.
L1611 : N° 253 Sq. Abattu en combat près de Vitry le 18 mai 1940.
L1612 : N° 87 Sq. Abattu près de Tournai le 14 mai 1940.
L1613 : N° 87 Sq. Détruit à Pléchatel le 12 février 1940.
L1614 : N° 87 Sq. Posé après combat à Goeferdinge le 16 mai 1940 et abandonné.
L1616 : N° 87 Sq. Abattu en combat près du Canal Albert le 14 mai 1940.
L1619 : N° 87 Sq. Interné en Belgique le 9 novembre 1939.
L1624 (SD-R) : N° 501 Sq. Perçu le 18 mai 1940. Détruit le 12 juin 1940 (probablement dans un bombardement).
L1628 : N° 87 Sq. Interné en Belgique le 14 novembre 1939.
L1630 : N° 87 Sq. Abattu près du Canal Albert le 12 mai 1940.
L1635 : N° 87 Sq. Présumé perdu sur le continent entre les 10 et 20 mai 1940.
L1637 : N° 85 Sq. Endommagé le 17 avril 1940. Non réparé et sera abandonné.
L1639 : N° 504 Sq. Abattu le 14 mai 1940 près de Louvignies.
L1640 : N° 85 Sq. Posé près de Seclin et abandonné le 16 mai 1940.
L1641 : N° 85 Sq. Abattu le 16 mai 1940 près de Lille.
L1645 : N° 3 Sq. Abattu dans le secteur de Dinant le 15 mai 1940.
L1646 : N° 87 Sq. Posé en feu près de Tournai le 14 mai 1940.
L1649 : N° 3 Sq. Présumé perdu sur le continent entre les 10 et 20 mai 1940.
L1655 : N° 253 Sq. Abattu en combat près de Vitry le 18 mai 1940.
L1659 (SD-O) : N° 501 Sq. Perçu le 1^{er} mars 1940. Abattu le 24 août 1940.
L1660 : N° 253 Sq. Abattu au sud d'Arras le 19 mai 1940.
L1665 : N° 242 Sq. Abattu près du Cateau le 18 mai 1940.
L1667 : N° 253 Sq. Abattu à Cysoing le 19 mai 1940.
L1671 : N° 1 Sq. Détruit à Fénétrange le 2 mars 1940.
L1673 : N° 73 Sq. Détruit en combat près de Bétheniville le 13 mai 1940.
L1674 : N° 253 Sq. Abattu dans le secteur de Lille le 19 mai 1940.
L1676 : N° 1 Sq. Abattu en combat près de Sedan le 14 mai 1940.
L1679 (G) : N° 1 Sq. Endommagé le 11 mai 1940 et posé à Mézières. Détruit par bombes le 14 mai.
L1681 : N° 1 Sq. Détruit en combat à St-Loup-Terrier le 13 mai 1940.
L1685 : N° 1 Sq. Abattu à Mont-St-Jean le 11 mai 1940.
L1686 : N° 1 Sq. Posé en urgence près du Canal Albert le 12 mai 1940 après combat et abandonné.
L1687 : N° 1 Sq. Avion habituel du F/O Drake en septembre 1939.
L1688 : N° 1 Sq. Détruit le 12 mai 1940 près du Canal Albert.
L1689 : N° 1 Sq. Abattu le 10 mai 1940 à Châlons-sur-Mame.
L1690 : N° 601 Sq. Endommagé par tirs de Do 17 le 18 mai 1940.
L1693 (TP-K) : N° 73 Sq. Abattu en combat près de Reims le 15 mai 1940.
L1694 : N° 85 Sq. Abattu en combat et détruit près de Grammont le 15 mai 1940.
L1695 : endommagé. Réparé et détruit au 5 FTS le 3 janvier 1942.
L1718 : N° 111 Sq. Détruit à Vitry par bombes le 18 mai 1940.
L1720 : N° 111 Sq. Abattu près de Douai le 19 mai 1940.
L1722 : N° 87 Sq. Endommagé au roulage à Glisy. Non réparé et sera abandonné en mai 1940.
L1726 : N° 43 Sq. Abattu au sud de Dieppe le 7 juin 1940.
L1733 : N° 111 Sq. Abattu près de Doullens le 19 mai 1940.
L1737 : N° 43 Sq. Détruit à Boos le 7 juin 1940.
L1743 : N° 87 Sq. Détruit à l'atterrissage à Merville le 31 octobre 1939.
L1746 : N° 242 Sq. Abattu le 28 mai 1940.
L1755 : N° 151 Sq. Présumé perdu sur le continent entre les 10 et 20 mai 1940.
L1756 : N° 242 Sq. Détruit au décollage de Manston le 29 mai 1940.
L1757 : N° 1 Sq. Sabordé à Nantes lors de l'évacuation du 18 mai 1940.
L1758 : N° 43 Sq. Abattu en combat le 1^{er} juin 1940.
L1765 : N° 85 Sq. Détruit au décollage du Touquet le 23 décembre 1939.
L1766 : N° 73 Sq. Abattu à Ritzing le 26 mars 1940.
L1773 : N° 85 Sq. Détruit au décollage du Touquet le 23 décembre 1939.
L1774 : N° 111 Sq. Abattu près de Douai le 19 mai 1940.
L1775 : N° 85 Sq. : Détruit près de Ath le 15 mai 1940.
L1776 : N° 87 Sq. Détruit sur accident près de Merville le 5 octobre 1939.
L1778 : N° 85 Sq. Détruit le 17 novembre 1939 à Amiens.
L1779 (VY-S) : N° 85 Sq. Endommagé en combat le 10 mai 1940.
L1802 : N° 228 Sq. Abattu en combat le 18 mai 1940 à Mons.
L1813 : N° 87 Sq. Interné en Belgique le 14 novembre 1939.
L1826 (TP-B) : N° 73 Sq. Détruit le 7 juin 1940.
L1834 : N° 87 Sq. Abandonné en combat sur le secteur de Tournai le 14 mai 1940.
L1835 : N° 85 Sq. Détruit au décollage du Touquet le 27 décembre 1939.
L1843 (JX-H) : N° 1 Sq. Abattu à Les Clérimois le 20 avril 1940.
L1846 (QO-B) : N° 3 Sq. Endommagé le 15 mai

1940.
L1847 (FT-J) : N° 43 Sq. Abattu à Gremoval le 7 juin 1940.
L1852 : N° 229 Sq. Endommagé en combat le 29 mai 1940. Réparable.
L1855 : N° 501 Sq. Sabordé à Bétheniville le 16 mai 1940 avant le déménagement vers Anglure.
L1856 : N° 1 Sq. Abattu près de St Quentin le 18 mai 1940.
L1864 (SD-K ou U) : N° 501 Sq. Perçu le 9 juin 1940. Endommagé le 5 août 1940 et renvoyé à de Havilland.
L1865 (SD-R) : N° 501 Sq. Perçu le 14 juillet 1939. Abattu le 24 août 1940.
L1866 (SD-P) : N° 501 Sq. Perçu le 10 mars 1939. Endommagé en combat le 15 mai 1940. Réparable mais sabordé le 16 à Bétheniville.
L1868 (SD-D) : N° 501 Sq. Perçu le 8 mars 1939. Versé à l'écologie le 10 septembre 1940.
L1891 : N° 73 Sq. Posé en urgence après combat près de Sedan le 14 mai 1940. Réparable mais abandonné.
L1898 : N° 85 Sq. Abattu près de Lille le 16 mai 1940.
L1899 : N° 3 Sq. Abattu en combat près de Vitry le 17 mai 1940.
L1900 : N° 87 Sq. Détruit à Merville le 2 novembre 1939.
L1901 : N° 3 Sq. Abattu en combat entre Louvain et Wavre le 13 mai 1940.
L1905 (H) : N° 1 Sq. Fortement endommagé en combat avec des Bf 110 sur Reims le 17 mai 1940. Abandonné le lendemain.
L1908 : N° 3 Sq. Abattu en combat sur Sedan le 14 mai 1940.
L1910 (SD-N) : N° 501 Sq. Perçu le 14 juillet 1939. Endommagé le 12 mai 1940 à Moumelson. Envoyé le 28 mai 1940 au N° 21 AD.
L1911 (SD-P) : N° 501 Sq. Perçu le 18 mai 1940. Endommagé le 6 juin 1940 et très probablement abandonné.
L1912 : N° 504 Sq. Abattu près de Valenciennes le 18 mai 1940.
L1914 : N° 501 Sq. Endommagé le 12 mai 1940.
L1916 : N° 504 Sq. Abattu près de Bruxelles le 14 mai 1940.
L1922 : N° 242 Sq. Abattu près du Cateau le 18 mai 1940.
L1923 : N° 3 Sq. Abattu le 10 mai 1940. Se pose à Fiefs mais détruit dans un fossé.
L1925 : N° 1 Sq. Endommagé en combat le 19 mai 1940 à Château-Thierry. Abandonné.
L1930 : N° 87 Sq. Perdu sans autre précision le 13 mai 1940.
L1931 : N° 43 Sq. Abattu près de Dieppe le 7 juin 1940.
L1932 : N° 3 Sq. Posé en urgence après combat près de Louvain le 14 mai 1940. Abandonné.
L1940 : N° 3 Sq. Endommagé en combat le 18 mai 1940 mais réparable.
L1941 : N° 504 Sq. Disparu dans le secteur de Bruxelles le 14 mai 1940.
L1943 : N° 1 Sq. Abattu en combat près de Reims le 15 mai 1940.
L1944 : N° 504 Sq. Abattu près de Valenciennes le 18 mai 1940.
L1949 (SD-M) : N° 501 Sq. Perçu le 16 mai 1939. Détruit le 15 juin 1940 (probablement suite à un bombardement/mitrillage).
L1950 : N° 504 Sq. Abattu le 14 mai 1940 près de Louvignies.
L1953 (SD-F) : N° 501 Sq. Perçu le 16 mai 1939. Sabordé à Bétheniville le 16 mai 1940 avant le déménagement vers Anglure.
L1959 : N° 73 Sq. Interné au Grand duché le 8 novembre 1939.
L1962 : N° 73 Sq. Détruit le 12 mars 1940 près de Metz.
L1964 (LK-J) : N° 87 Sq. Endommagé par la Flak lors d'un strafing le 20 mai 1940. Abandonné.
L1967 : N° 73 Sq. Abattu par le III/JG 53 à Altroff le 22 décembre 1939.
L1970 : N° 87 Sq. Abattu près du Canal Albert le 12 mai 1940.
L1971 : N° 12 Sq. Détruit le 7 décembre 1939 à St Dizier par mauvais temps.
L1972 : N° 56 Sq. Abattu sur Dunkerque le 29 mai 1940. Probablement tombé en mer.
L1973 : N° 111 Sq. Endommagé en combat le 31 mai 1940. Remis en état et déclassé le 7 juillet 1944.
L1974 : N° 1 Sq. Sabordé à Nantes lors de l'évacuation du 18 mai 1940.
L1978 (VY-X) : N° 85 Sq. Détruit le 6 mars 1940 à Mons-en-Chaussée.
L1979 (VY-X) : N° 85 Sq. Abattu par la Flak sur Maastricht le 11 mai 1940. Posé mais abandonné.
L1982 : N° 229 Sq. Abattu sur la Manche le 31 mai 1940.
L1991 (SD-R) : N° 501 Sq. Perçu le 1^{er} avril 1940. Endommagé en combat le 14 mai 1940. Sabordé à Bétheniville le 16 mai 1940 avant le déménagement vers Anglure.
L1992 (US-C) : N° 56 Sq. Abattu en combat le 18 mai 1940 près de Vitry. Réparable mais probablement abandonné.
L2024 : N° 601 Sq. Endommagé en combat le 18 mai 1940 et probablement abandonné à Merville.
L2035 : N° 615 Sq. Abattu en combat à Courrière le 13 mai 1940.
L2037 (SD-L) : N° 501 Sq. Perçu le 5 septembre 1939. Probablement "crashé" à Anglure le 31 mai 1940 (confusion avec le L2056 ?). Versé le 1^{er} juin 1940 au N° 4 R & SU.



Hurricane examiné par des personnels au sol de la Luftwaffe durant l'été 1940.

Annexe II : Pilotes de Hurricane engagés sur le continent en 1939/1940.

Cette liste d'environ 470 noms de pilotes de Hurricane de 1939/1940 est destinée surtout aux chercheurs franco-belges désireux de connaître le sort de pilotes basés ou abattus dans leur pays lors des combats de mai/juin 1940. Sont ainsi exclus ceux venus d'Angleterre et n'ayant que survolé le continent ou ceux 'simplement' tombés dans la Manche. La tâche a été compliquée par la détestable habitude franco-britannique de ne jamais citer de prénom. Or, comme il y a cinq Sgt Jones, six fratries et un emploi intensif de surnoms semblables ('Billy', 'Bunny', 'Chota', ...) tandis que certains, pour tout compliquer, préféraient employer leur second prénom en lieu et place de l'officiel, on trouvera probablement quelques erreurs/confusions dans des destins les moins célèbres. Mais il était difficile de faire mieux. Les grades sont en principe ceux de 1940.

Quant aux victoires... Elles sont surtout indiquées pour mémoire et en se basant sur les très complets travaux de C. Shores (cf. bibliographie). Tout un chacun connaît les revendications fantaisistes de la RAF. Celles de mai/juin 1940 ne sont pas en reste. Ainsi à titre d'exemples:

-« Sammy » Allard aurait revendiqué 10 v. en une semaine sur le continent ; ce qui semble beaucoup...

-James Bazin revendiquait 10 v. On n'en trouve que 5.

-Walter Churchill reçoit sa DSO en 1940 pour 7 v. alors qu'à sa mort en 1942 il en avait 4 + 3 partagées.

-La DFC de Ian Russel lui accorde 10 v. alors que l'on n'en trouve que 2.

-Peter Collard avait 7 v. officielles. On n'en trouve qu'1 + 1 partagée.

-John Oliver est crédité de 8 v. mais on n'en trouve également que 2.

-Le futur commandant en chef de l'aviation néo-zélandaise William Stratton aurait eu 9 v. On n'en trouve que 2 + 1 partagée.

-On cite souvent les 8 v. de Peter Walker en mai 1940 alors que son score final de 1945 est de 3 v. certaines + 2 partagées.

-Alfred Whitby a remporté 1 v. certaine et 3 partagées alors que sa DFM cite ses 5 v. en France.

-Gareth Nowell profita de la perte de bien des documents en France pour revendiquer 12 v. en une semaine ! Il sera finalement crédité de 10 v. en fin de carrière ;

Etc, etc....

On notera que, dans son ouvrage (excellent pour le reste !), Paul Richey attribue pas moins de 155 victoires au seul N° 1 Sq. lors de son séjour en France. Si l'on prend les sept squadrons initiaux de Hurricane, leur score total aurait ainsi dépassé le chiffre mirobolant et fantasmagorique de mille victoires (total mythique imposé pour toute l'Armée de l'Air française en mai/juin 1940 par le livre très hagiographique de Jean Gisclon). Ce qui se passe de tout commentaire...

ADAMS Hugh, Sgt : né à Oxted. A la RAF en janvier 1938. Au N° 501 Sq. Blessé dans le crash du Bristol Bombay à Bétheniville le 11 mai 1940. Revenu à l'unité le 17 juillet 1940. Tué sur Ashford le 6 septembre 1940.

ADAMS Wilfred, F/O : au N° 3 Sq. Tué le 13 mai 1940 sur collision près d'Armentières.

AITKEN 'Max' John, Sq/Ldr : Né le 5 février 1910 à Montréal. Fils de Lord Beaverbrook, magnat de la presse et Ministre de la production sous Churchill. Passionné d'aviation et détenteur de divers records. Au N° 601 Sq. depuis 1935. Combat sur le continent et dans la BoB. En février 1941, transféré au N° 68 Sq. de chasse de nuit. En 1943, passé en Méditerranée et vole sur Beaufighter au N° 46 Sq. Revient en Grande-Bretagne pour commander le détachement de Banff. Après-guerre, célèbre directeur de journaux et député. Décédé le 30 avril 1985. Crédité de 14 v. + 1 partagée.

ALBONICO Rennie, Sgt : au N° 1 Sq. Revenu de permission le 13 mai 1940. Abattu et capturé le 18 mai 1940 près de St Quentin.

ALEXANDER R., Sq/Ldr : C.O. du N° 79 Sq. Probablement tombé malade le 10 mai 1940 et rapatrié. Aurait alors quitté l'unité.

ALLARD « Sammy » Geoffrey, Sgt : né à York le 20 août 1912. Mécanicien. Entraîné comme pilote et au N° 87 Sq. fin 1937. Versé peu après au N° 85 Sq. Combat dans la BoB et abattu sans mal le 1^{er} septembre 1940. Tué le 13 mars 1941 comme F/Lt en Havoc (cf. Walker-Smith). Crédité de 19 v. et 5 partagées.

ALLEN 'Buzz' John, F/O : néo-zélandais. Au N° 151 Sq. Versé le 16 mai 1940 au N° 87 Sq. Revenu au 151^e. Tué le 12 juillet 1940 au large d'Oxfordness.

ALLEN Dennis, Sgt : Né à Brighton. A la réserve de la RAF et promu pilote en septembre 1939. En octobre 1939, versé au N° 92 Sq. puis au N° 3 Sq. Tué le 14 mai 1940 à Villers-Cernay. Crédité de 2 v. + 1 partagée.

ALLEN Derek, F/O : né à Leicester en 1917. A la RAF en 1937 et versé au N° 85 Sq. Abattu en combat le 15 mai 1940 mais revenu à l'unité. Tué le 18 mai 1940 à Poix-du-Nord.

ALLERTON Lord, P/O : versé au N° 504 Sq. le 16 mai 1940.

ALLGOOD Harold, Sgt : né à Cambridge en 1915. Entré à la RAF en 1931 comme mécanicien. Pilote

en 1938. Versé le 14 mai 1940 au N° 85 Sq. Venu d'OTU. Abattu en combat et blessé près de Mons le 16 mai 1940. Revenu le 22 juin 1940 à l'unité. En septembre 1940, passé au N° 253 Sq. Tué le 10 octobre 1940 à Church Fenton.

ANDERSON Harry, F/Lt : au N° 253 Sq. Envoyé en France le 16 mai 1940. Tué le 19 mai 1940.

ANGUS Allen, F/O : Canadien né à Winnipeg le 10 mai 1918. A la RAF en 1937 et l'année suivante au N° 85 Sq. Sa courte carrière est très floue jusqu'à sa mort le 16 mai 1940 à Cysoing. Crédité officiellement de 5 v.

ANTHONY David, P/O : au N° 73 Sq. Grièvement blessé à Ruaudin le 13 juin 1940. Décédé le lendemain.

APPLETON 'Lew' Llewellyn, P/O : au N° 73 puis au N° 79 Sq. Tué le 14 mai 1940 près de Renaix.

ARBUTHNOT John, Sgt : au N° 43 Sq. Versé au N° 1 Sq. Abattu (indemne) près de Rouen le 4 juin 1940. Passé au N° 229 Sq. Prend part à la BoB. Tué le 4 février

1941.

ASHTON John, P/O : né à Newcastle-under-Lyme. Au N° 85 Sq. en France. Abattu en combat près de Ath le 15 mai 1940. Revenu le lendemain. Le 19 mai 1940, versé au N° 56 Sq. mais repart sur la France peu après avec le N° 145 Sq. Abattu le 27 mai 1940 près de Dunkerque. Revenu. Par la suite, versé au N° 64 Sq. Ne semble plus guère avoir volé. Commandera le N° 73 Sq. en Italie en 1945. Crédité de 2 v. + 1 non confirmée.

ASLIN Donald, Sgt : au N° 151 Sq. Passé ensuite au N° 257 et prend part à la BoB. Abattu et grièvement brûlé le 23 septembre 1940 sur l'estuaire de la Tamise. Passé probablement par la suite au N° 32 Sq. Quitte la RAF en 1946.

ATCHERLEY David, W/C : né le 12 janvier 1904. Passé à la RAF en 1929 et mène le N° 85 Sq. jusqu'en janvier 1940. Commande alors le N° 253 Sq. puis le 25^e de chasse de nuit. Passé dans divers commandements. Porté disparu en juin 1952 aux commandes d'un Meteor près de Chypre. Crédité de 3 v.

ATKINSON George, Sgt : né à Blythe le 16 juin 1915. Entré comme mécanicien à la RAF. Sera au Soudan et en Egypte. En 1937, élève pilote et versé au N° 151 Sq. en début de guerre. Combat sur le continent. Prend part à la BoB. Abattu le 14 août 1940 au large de Margate mais récupère de ses blessures et revient à l'unité. En octobre 1941, devient instructeur en école avant de revenir brièvement dans deux unités de front. De nouveau instructeur mais, cette fois, au Canada, il regagne la Grande-Bretagne en

1944, étant affecté au N° 54 OTU. Tué sur accident en Mosquito le 1^{er} mars 1945. Crédité de 2 v. + 2 partagées (toutes sur la France en mai 1940).

ATKINSON Harold, P/O : né le 19 août 1918 à Winttingham. A la RAF en 1937 et au N° 213 Sq. en juillet 1939. Gagne la France le 17 mai 1940. Combat sur le continent, à Dunkerque et dans la BoB. Tué le 25 août 1940 près de Portland. Crédité de 9 v. + 3 partagées.

AUSTIN, G., F/O : au N° 605 Sq. Abattu et blessé le 22 mai 1940.

AVENT T., F/Sgt : au N° 501 Sq. Blessé dans le 'crash' du Bombay à Bétheniville le 11 mai 1940. Quittera probablement le personnel volant.

AYERST Peter, P/O : né le 4 novembre 1920. A la RAF en 1938. Affecté au N° 73 Sq. Tombé malade en mai 1940. Puis dans divers OTU et Squadrons. Abattu par la Flak dans le désert le 4 novembre 1942 mais sauvé. Pensionné en mai 1973. Décédé le 15 mai 2014 comme dernier vétéran des combats aériens de mai/juin 1940 sur le continent. Crédité de 3 v.

AYLING Charles, Sgt : au N° 43 Sq. Abattu près de Dieppe le 7 juin 1940. Indemne. Passé aux N° 266 Sq. et 421 Flight. Tué le 23 septembre 1940 sur l'Angleterre.

BADGER Ivor, Sgt : au N° 151 Sq. Versé le 16 mai 1940 au N° 87 Sq. Prendra part à la BoB.

BAILEY A., Sgt : au N° 154 Sq. Probablement capturé le 27 mai 1940.

BALDIE S., Sgt (?) : aurait été en 1939 au N° 1 Sq.

BALL 'Dickie' Richard, P/O : au N° 3 Sq. Canadien du Québec. Abattu et capturé en Belgique le 13 mai 1940. Décédé de ses blessures le 4 juin (ou le 6 juillet ?) 1940 en Allemagne.

BARNES 'Vik' Wilkinson, P/O : versé le 16 mai 1940 au N° 504 Sq. Passé au N° 607 Sq. Prend part à la BoB.

BARNWELL Harold, Sgt : au N° 501 Sq. Tué dans le 'crash' du Bombay à Bétheniville le 11 mai 1940.

BAZIN 'Jim' James, F/O : né au Cachemire de parents britanniques. En 1935 à la RAF et au N° 607 Sq. Vole sur Gladiator mais reconverti sur Hurricane. Combat sur le continent et dans la BoB. En 1941 devenu contrôleur puis passé au Bomber Command. Mènera le N° 9 Sq. y compris lors de la fameuse attaque du Tirpitz. Après guerre, redevient ingénieur mais mènera un temps le N° 607 Sq. Décédé le 9 janvier 1985. Crédité officiellement de 10 v.

BEAMONT 'Bea' Roland, P/O : né à Chichester le 10 août 1920. A la RAF en 1939 Versé en novembre 1939 au N° 87 Sq. Frappé de dysenterie vers le 15 ou 16 mai 1940 et rapatrié. Revient à l'unité et participe à la BoB. Passera en cour martiale pour avoir volé



Max Aitken était le fils d'un magnat de la presse britannique (ici en Group Commander).