

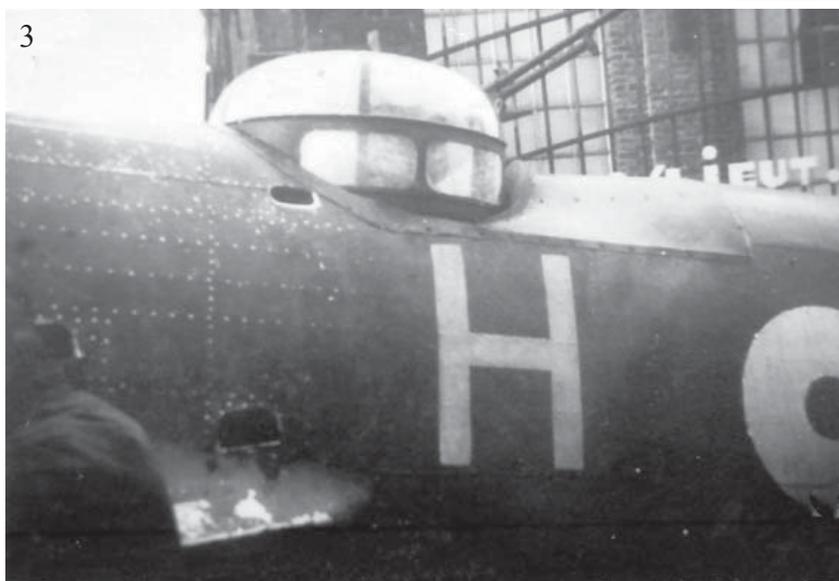
Nous avons reçu un courrier relativement abondant ces dernières semaines, prouvant ainsi l'intérêt de cette rubrique, que semblent apprécier nos lecteurs « pointus » qui en profitent pour rectifier quelques petites erreurs. Merci donc à vous tous.



1



2



3

Messieurs,

J'ai apprécié le « Batailles Aériennes » N° 71 et me permets de vous envoyer deux photos sur le sujet prises en Belgique :

-l'inhumation au cimetière de Robermont (Liège) de la victime du Blenheim tombé en janvier 1940. Un des deux membres d'équipage survivants est soutenu par un soldat belge; il s'agit de Charles Kempster. Le personnage à gauche est l'attaché militaire de Grande-Bretagne à Bruxelles. (photos 1 et 2)

-gros plan sur la tourelle du 'H', le Blenheim I interné en Belgique en 1939. (photo 3)

Bien à vous.

André Bar

Messieurs,

J'ai vu la photo du Hurricane du P/O Henri Dixon perdu le 11 mai publiée dans le « Batailles Aériennes » N° 68. Je vous envoie une autre photo de cet appareil qui, selon la légende figurant dans l'album, a été photographié à Gossoncourt (Goetsenhoven). (photo 4)

Bien à vous.

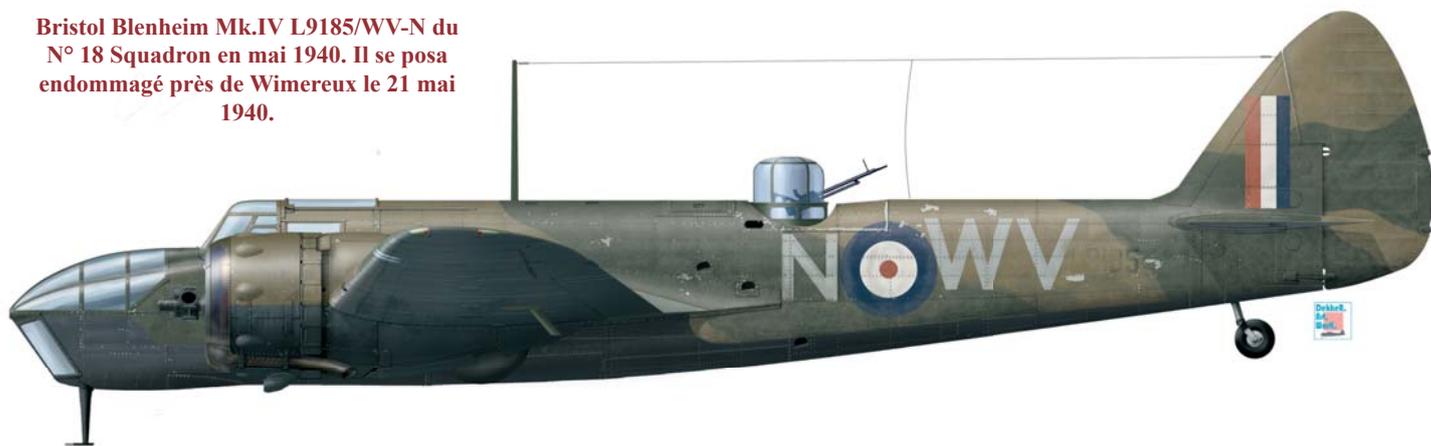
Robert Pied (Grez-Doiceau)

Messieurs,

Natif de la région de Dunkerque, je m'intéresse à cet avion et à son histoire et j'ai rassemblé de la documentation ainsi que plusieurs photos de cet avion. J'ai le projet de publier un article sur cette histoire, avec plusieurs objets venant de l'avion (plaques d'identification cockpit), photos de 1940 et de 1988.

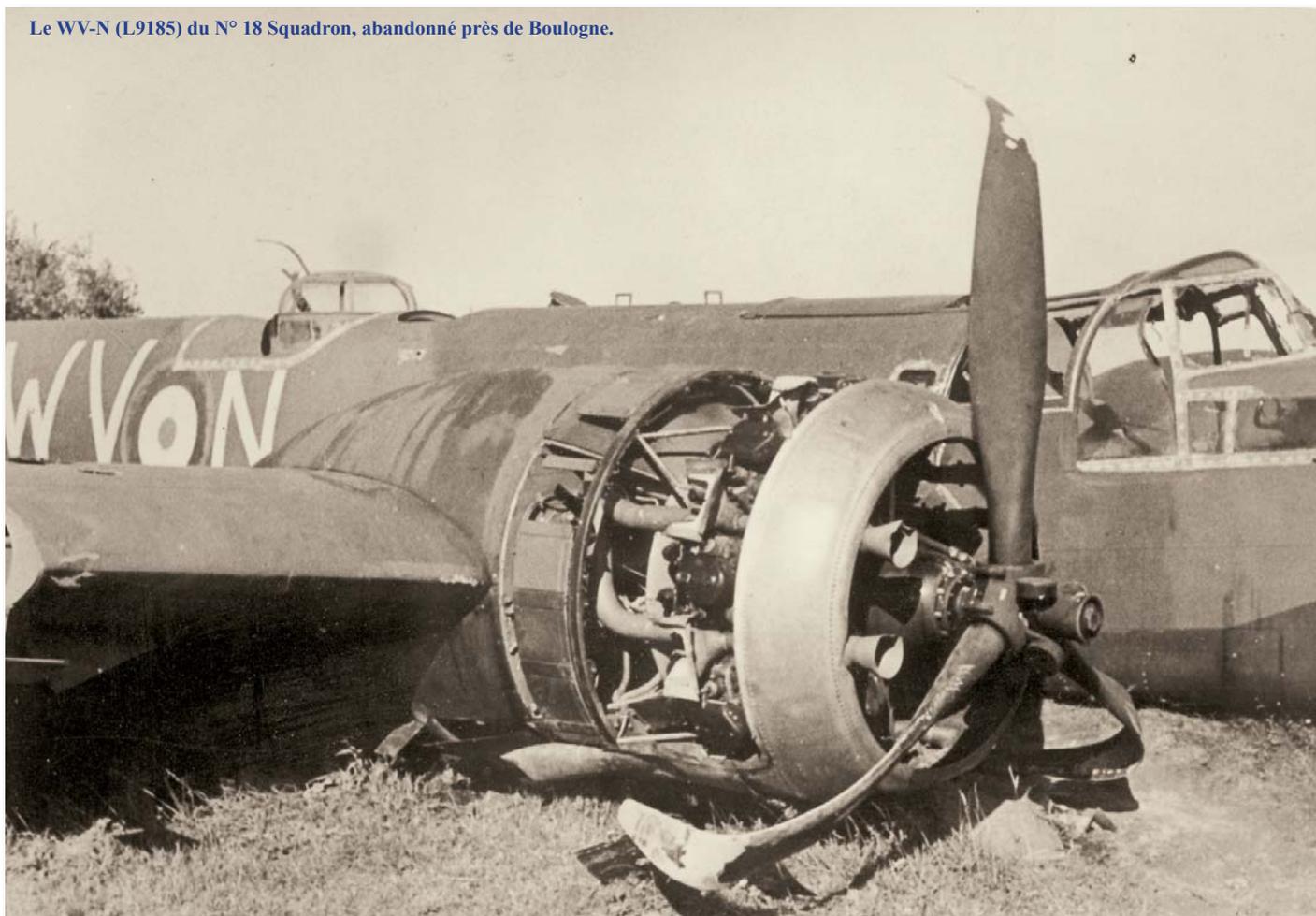
Si vous le voulez, vous pouvez publier cette photo

Bristol Blenheim Mk.IV L9185/WV-N du N° 18 Squadron en mai 1940. Il se posa endommagé près de Wimereux le 21 mai 1940.



LES BRISTOL BLENHEIM EN FRANCE :

Le WV-N (L9185) du N° 18 Squadron, abandonné près de Boulogne.





Le sacrifice des équipages de la RAF

(septembre 1939-juin 1940)
2^e partie

Appui exclusif au BEF (20 mai 1940-25 mai 1940)

Revenues en Angleterre, les quatre unités « françaises » sont réparties sur trois aérodromes :

N° 18 Sq. : Wyton.

N° 53 et 57 Sq. : Hawkinge.

N° 59 Sq. : Lympne.

Il va de soi que le 20 mai sera une journée de repos bien mérité pour des équipages ayant souffert pendant dix journées de combats harassants. Les Blenheim des autres unités sont également révisés pour assurer un soutien constant au BEF.

21 MAI 1940

En début d'après-midi, neuf appareils du N° 21 Sq. décollent avec une section du N° 82 Sq. (unité ayant fort souffert cinq jours plus tôt) pour se joindre à douze appareils du N° 107 Sq dont les équipages avaient opéré peu avant. Les vingt-quatre Blenheim patrouillent sur les routes du secteur Boulogne – Hesdin – Montreuil. Selon les équipages, tous les bimoteurs volent au ras du sol, sautant littéralement haies et arbres. Deux convois faisant route vers Boulogne sont repérés et des coups au but sont signalés sur des véhicules près de Hesdin ; mais les réfugiés encombrant les routes gênent trop souvent les attaquants. Le Sq/Ldr W.P. Sutcliffe, menant le détachement du N° 82 Sq., signalera à son retour : « Avec une escorte de chasse, nous avons attaqué des colonnes allemandes

sur les routes menant à Boulogne. Cette opération fut menée à très basse altitude et, après avoir largué nos bombes, nous sommes repassés sur les colonnes pour les mitrailler. Nos bombes furent les suivantes : deux de 250 livres et douze de 40 livres ».

Un peu plus tard, des Blenheim du N° 15 Sq. sont envoyés attaquer tout convoi ennemi sur la même ligne. Sur Montreuil, la Flak endommage deux bimoteurs :

-le R3706 piloté par le F/Lt Peter Webster rencontre un mur de Flak légère qui enflamme un de ses moteurs. Une discussion s'engage très vite entre les trois aviateurs. Faut-il reprendre de l'altitude et sauter ? Ou bien faut-il se poser ? Peu après, Webster repère un champ entre Etaples et Boulogne et y pose son appareil. Lorsque l'équipage l'évacue, il manque de défaillir en trouvant une bombe de 40 livres écrasée sous la roulette de queue tandis que le reste des projectiles était disséminé sur le sol, tout au long de la « glissade » de l'avion sur le ventre... Selon le mitrailleur, le LAC R. Hunter : « Après quelque temps, nous pûmes embarquer dans une ambulance militaire en route vers Boulogne. Nous avons roulé toute la nuit. Nous avons alors passé la journée à Boulogne dans un hôpital où nous avons été vaguement examinés. Nous avons alors appris que le dernier navire hôpital quitterait le port demain (Note : le 23 mai) ».

- le L8851, bien que fortement endommagé,

Bien que signalé sabordé, il semble n'avoir que très partiellement brûlé.



Revenu en Angleterre, le Sq/Ldr John Fyfe quittera le N° 59 Sq. pour mener le 107e. Il sera cependant perdu sur la France dès le 18 août 1940.



Messerschmitt Bf 109 E de la JG 27 pendant la campagne de France.

« Dynamo » (26 mai 1940-1^{er} juin 1940)

26 MAI 1940

Le 26 est le jour officiel du démarrage de l'opération « Dynamo » ; c'est également la date de la capitulation de Boulogne-sur-Mer. L'activité aérienne reste soutenue et trois escadrilles « ex-françaises » engagées en reconnaissance subissent des ponctions.

Le N° 53 perd le L8863 (on cite le L8853 mais c'est douteux) du P/O Gerald Bailey. Le 18 mai, avec ses deux mêmes camarades, il avait été contraint de se poser à Soissons. Huit jours plus tard, envoyé sur Saint Omer, leur bimoteur est victime de tirs venus du sol et s'écrase avec son équipage à Bayenghem près de Lumbres.

Bf 109 E de la JG 27 lors de la campagne à l'Ouest.





LES BRISTOL BLENHEIM MK. I & IV

2^e partie

Gros plan sur la partie avant du Blenheim Mk.I. On constate bien le manque d'espace pour le navigateur et on remarque l'emplacement du tube de pitot.

La seconde partie de cet article consacré au bombardier bimoteur de la Royal Air Force, débute avec la description technique. Ne pouvant, dans le cadre d'un article, relater toute la carrière opérationnelle de cet appareil qui fut très largement utilisé, nous avons choisi de la décrire en deux endroits assez rarement évoqués, c'est-à-dire en Grèce et en Malaisie.

DESCRIPTION TECHNIQUE

Le Bristol Blenheim est un monoplan bimoteur entièrement métallique dont la mission principale est le bombardement de jour. Il est en principe triplace, son équipage comprenant un pilote, un bombardier/navigateur et un mitrailleur/radio.

Fuselage

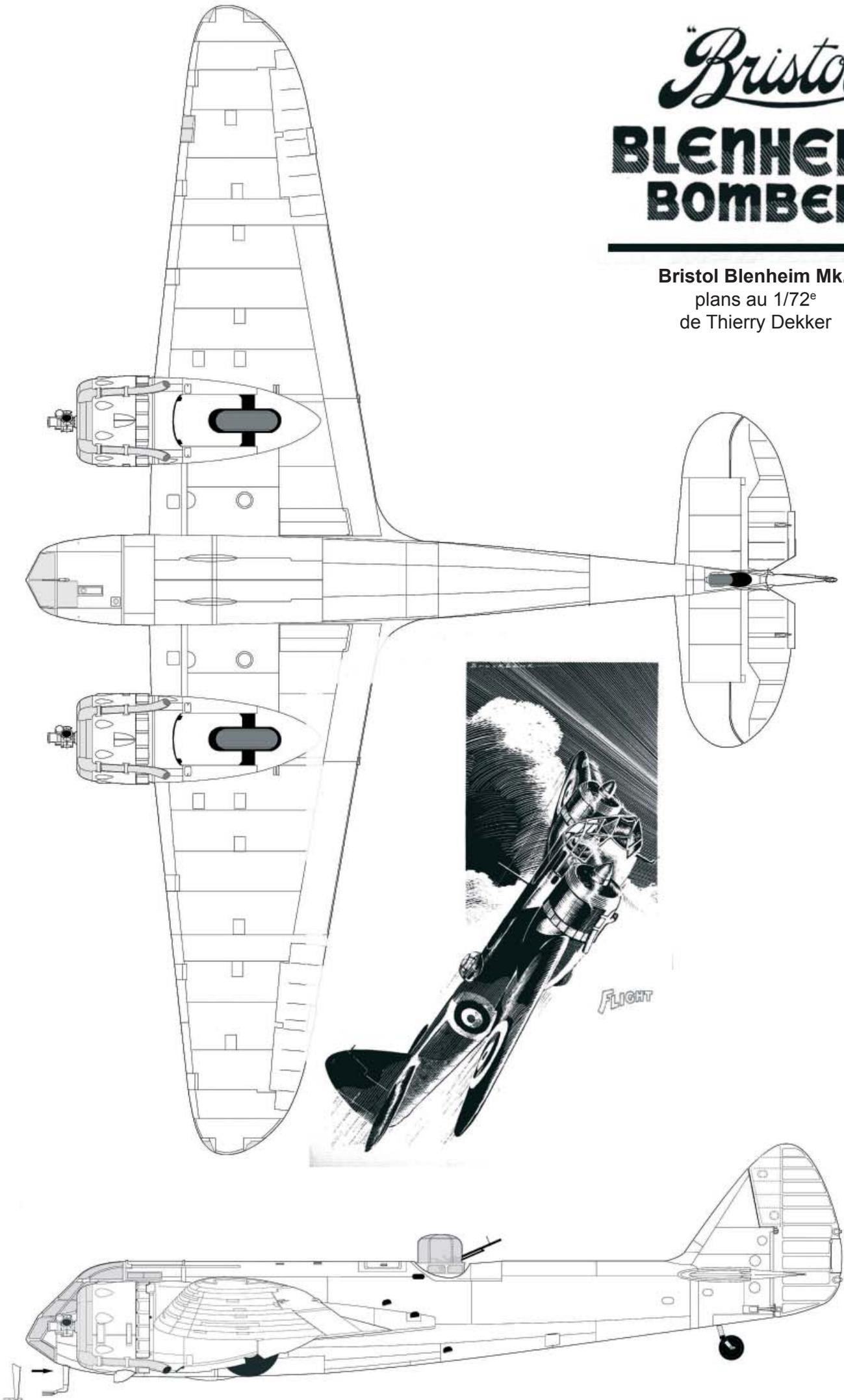
Le fuselage est de construction monocoque entièrement métallique. Il comprend trois parties : avant (avec cockpit), la partie centrale (la plus longue) et la partie arrière. Les deux parties avant et centrale sont reliées entre elles dans leur partie supérieure par le revêtement tandis que la rigidité de l'ensemble est assurée par la partie centrale de la voilure à laquelle elles sont reliées par des attaches rigides. La partie arrière est reliée à la partie centrale grâce au revêtement. Les tôles de revêtement sont reliées aux cadres et nervures par des rivets en duralumin.

La partie avant abrite le pilote et le bombardier/navigateur. Sa structure comprend des lisses et des cadres en alliage léger ; le revêtement est en alclad ; la structure de la verrière est en tubes d'alclad. L'accès à cette partie se fait par une trappe coulissante servant de toit au cockpit et

qui est maintenue fermée par un petit levier sur la partie avant. Les panneaux de la verrière sont en novellon. La partie avant est fixée à la partie centrale de la voilure en boulonnant à droite et à gauche le rebord de la section arrière du cadre aux rails en « U » du longeron avant. Le pilote prend place du côté gauche du cockpit, sur un siège réglable en hauteur et pouvant recevoir un parachute. Il dispose d'un manche à balai classique sur lequel se trouve le levier de mise en œuvre des freins ainsi que le déclencheur de tir de la mitrailleuse d'aile. Le pilote peut déclencher le largage des bombes, tout comme le bombardier mais c'est le pilote qui actionne en premier lieu le commutateur principal. Le palonnier, réglable en hauteur grâce à une manette située en bas du tableau de bord, sert bien entendu au contrôle de la gouverne de direction. La compensation est manœuvrée grâce à deux roues situées sur le côté droit du siège ; la plus grande sert pour la profondeur et la plus petite pour le compensateur de la direction. Les manettes de contrôle des gaz sont disposées sur la gauche du cockpit. Le tableau de bord est très classique et est équipé des instruments habituels à l'époque. Le bombardier/navigateur prend place sur la droite du cockpit, légèrement en avant du pilote sur le Mk.I et dans le « nez » sur le Mk.IV dans lequel le compartiment est plus spacieux. Il

"Bristol" BLENHEIM BOMBER

Bristol Blenheim Mk.I
plans au 1/72^e
de Thierry Dekker

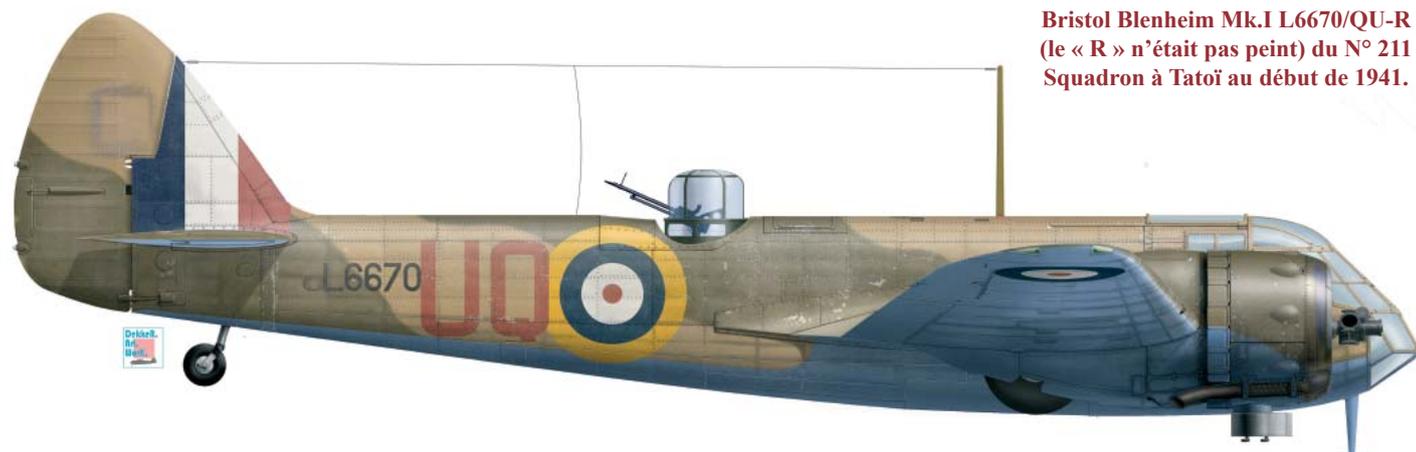




Deux jours plus tard, trois autres appareils du N° 211 Sq., emmenés par le F/O Ken Dundas, vont bombarder des entrepôts en Albanie. Le même jour, le N° 11 Sq. accomplit sa première mission quand 9 de ses avions décollent de Larissa vers 13h00 pour aller bombarder des bâtiments à Elbasan. La mission est un succès et tous les avions reviennent à leur terrain. Toujours le 12 février, douze Blenheim du N° 84 Sq. arrivent en détachement à Paramythia. Le lendemain, douze appareils des N° 211 et 84 Squadrons, emmenés par leurs commandants et escortés par 14 Gladiator, décollent de Paramythia pour aller bombarder des objectifs au nord de Tepelene. Non loin de l'objectif, le L8541 du F/Lt Buchanan est intercepté par des G.50 de la 395^e Squadriglia qui arrosent copieusement le bimoteur ; Buchanan pourra cependant le poser sur une « patte » à Paramythia. Les autres Blenheim reviennent à Paramythia après avoir largué leurs projectiles. En milieu d'après-midi, six appareils du N° 211 sont envoyés bombarder Bousi tandis que six autres

du N° 11 se dirigent vers Berat. Ces derniers sont attaqués par six G.50 de la 395^e Squadriglia qui abattent en flammes le T2237 du P/O Jim Hutchison ; seul le navigateur, le Sgt Stan Whiles, s'en sort en se parachutant avant d'être secouru par des soldats grecs. Un second Blenheim, le T2166, est descendu par les G.50, seul le pilote, le Sgt Len Williams s'en sortant vivant. Au retour, le T2347 doit se poser en campagne sur un seul moteur. Deux autres Blenheim parviennent à atteindre Larissa sans encombre tandis qu'un troisième, très endommagé le rejoint avec le mitrailleur blessé. Les Blenheim du N° 211 Sq. souffrent eux aussi des coups portés par la chasse italienne ; en effet, un G.50 de la 361^e Squadriglia intercepte les bimoteurs à 15h25, suivi une vingtaine de minutes plus tard par un autre de la même unité. Malheureusement, l'escorte des Gladiator, séparée des bombardiers, ne participe pas à l'action. Il semble que quatre Blenheim sont alors abattus.

Le Blenheim Mk.I UQ-D du N° 211 Sq. à Paramythia.



Bristol Blenheim Mk.I L6670/QU-R (le « R » n'était pas peint) du N° 211 Squadron à Tatoï au début de 1941.



Symbole des premiers avions modernes à venir défendre Singapour, le Bristol Blenheim équipait quatre unités lors de l'invasion japonaise de la Malaisie. Sur cette photo couleurs, le L6669/PT-N, un Mk.IV du N° 27 Squadron qui sera basé à Sungei Patani en décembre 1941.

Les huit Blenheim du N° 84 Squadron quittent la Grèce le 22 avril, emmenés par le F/Lt Tony Plintson. Un dernier appareil (L1872), endommagé, est réparé et évacué sur Fuka le 23.

C'est la fin ou presque pour « la RAF en Grèce ». Tous les avions encore en état de vol se replient vers la Crète mais le commandement ne sera pas reformé. Une vingtaine de Blenheim des N° 11, 84 et 211 Squadrons vont être évacués vers l'Égypte, seuls les appareils du N° 30 demeurant en Crète pour un baroud final. La campagne de Grèce coûta 91 Blenheim à la RAF dont 61 furent perdus au combat et 78 hommes d'équipage perdirent la vie. Le résultat obtenu est bien difficile à apprécier. Si la RAF put contenir les Italiens sans trop de problèmes, il en fut tout autrement dès l'intervention de la Luftwaffe, cette dernière ne laissant aucun répit aux Britanniques et aux Grecs, menant une guerre rapide avec des unités aguerries.

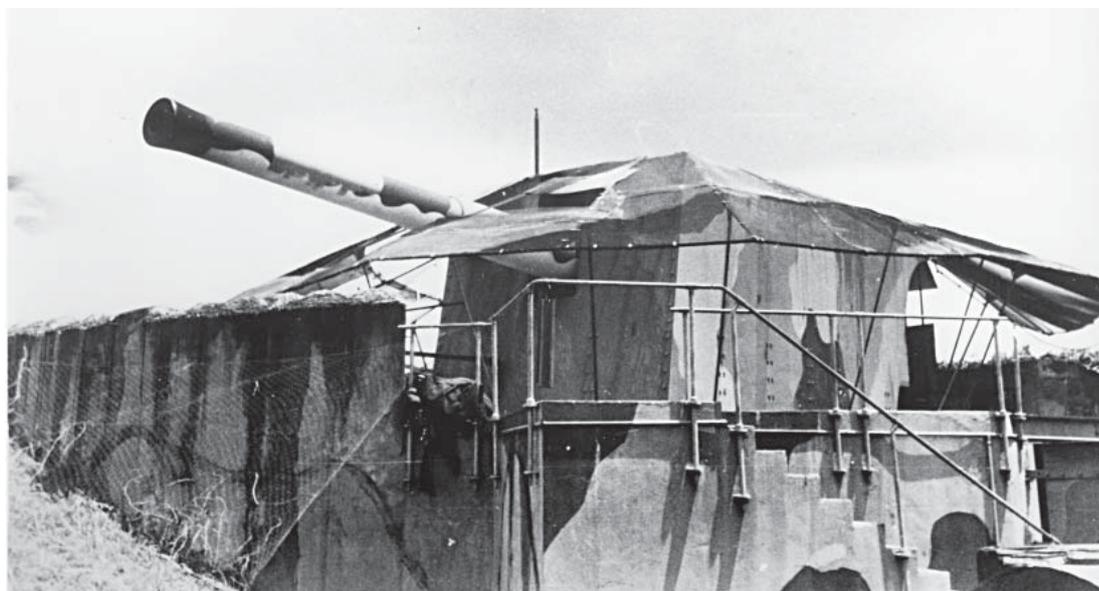
MALAISIE : LE FIASCO DES BLENHEIM

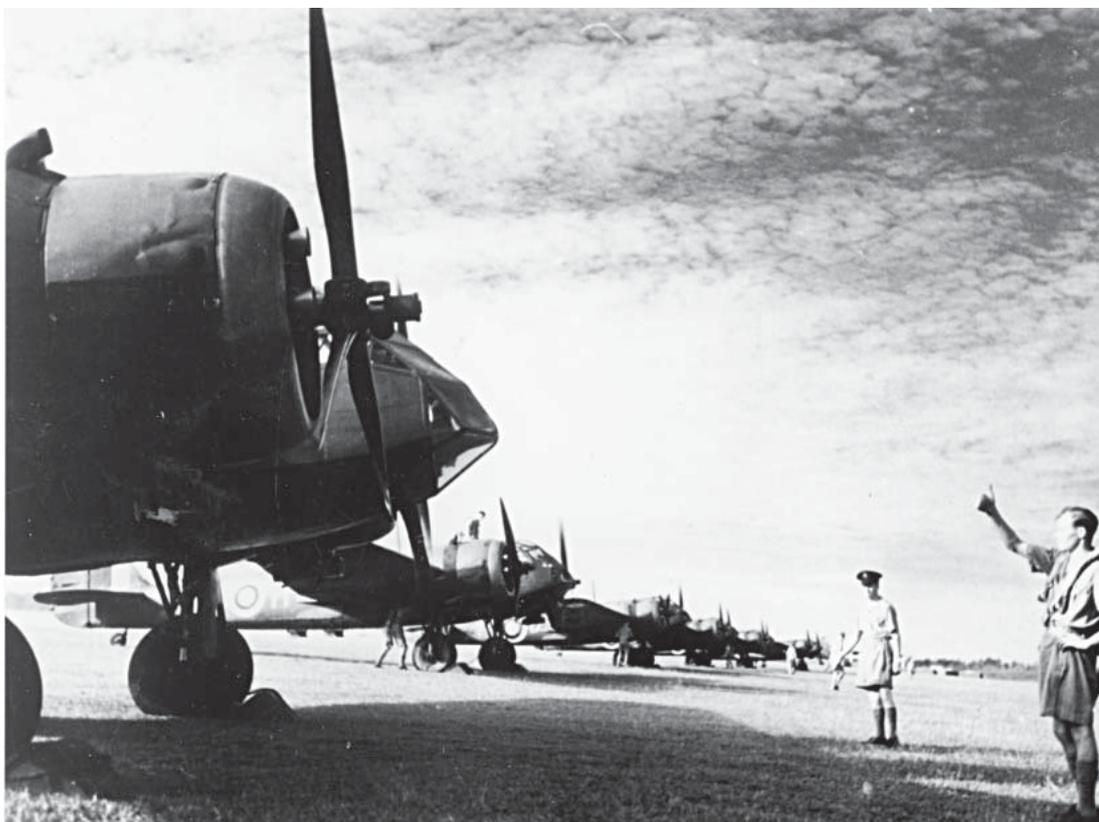
Un système défensif inadéquat

S'il y eut un front sur lequel les forces britanniques furent totalement impuissantes à endiguer une invasion étrangère, ce fut la Malaisie. Plusieurs raisons peuvent expliquer le désastre qui amena à la capitulation de Singapour ; l'une des principales, à n'en pas douter, fut la faiblesse de la RAF (et de ses aviations associées, RAAF, RNZAF).

Comme toutes les puissances coloniales occidentales, la Grande-Bretagne débute très (trop) tardivement le renforcement de ses moyens militaires et en particulier aériens dans sa lointaine colonie d'Extrême Orient. Au début des années vingt, le gouvernement britannique décide de construire une grande base navale à Singapour, en remplacement de Hong Kong, jugée trop proche du Japon et de la turbulente Chine. D'importants crédits sont mis à disposition afin de

Dans les années trente et pendant trop de temps, la défense de Singapour fut orientée vers la mer, principalement avec de l'artillerie de moyen calibre. L'idée que la Malaisie était impénétrable allait coûter très cher aux Britanniques en 1941-1942.





Départ des Blenheim Mk.I
du N° 62 Sq. pour leur
nouvelle base d'Alor Star
en 1941.

D'autres Blenheim vont bombarder des barges mais la DCA nipponne réplique durement ; le Blenheim L4913 du F/Lt W.E. Bowden est touché et s'écrase en mer. Seul Bowden survit au crash et il est fait prisonnier le lendemain par un destroyer japonais. Le L4829 du Sqn/Ldr Westropp-Bennett est lui aussi touché et il va s'écraser parmi les arbres de la mangrove d'une plage thaïlandaise toute proche, tout l'équipage périssant. Le L1530 (Mk.I) encaisse quelques coups mais il parvient à regagner Kuantan. L'un des Blenheim arrive après les autres sur les lieux (V5598) et attaque deux destroyers, parvenant ensuite à rentrer indemne.

Peu après, arrivent sur les lieux 9 autres Blenheim Mk.IV, du N° 34 Sq. qui s'en prennent eux aussi aux embarcations japonaises. L'un des bimoteurs est touché, peut-être par des chasseurs et contraint de se poser sur le terrain auxiliaire de Machang. Au retour, les appareils du N° 34 Sq. doivent aller se ravitailler en carburant à Butterworth mais des chasseurs japonais du 59 Sentai sont déjà là et ils s'en prennent aussitôt aux Blenheim. Le V5633 du Sgt J.E. Smith est touché et son pilote doit le poser sur le ventre. Le V5636 du F/O N.N.H. Dunlop est poursuivi mais le mitrailleur, bien que blessé, parvient

Sur cette photo couleurs prise juste avant la guerre, le Blenheim Mk.If L6669/PT-N du N° 27 Squadron sera détruit juste avant le décollage lors d'une attaque aérienne japonaise sur Sungei Patani le 8 décembre 1941.





Un Blenheim Mk.If du N° 27 Sq. et des Brewster Buffalo Mk.I en vol à Singapour avant la guerre. Avant la chute de Singapour, ces deux types d'appareils sont les seuls intercepteurs de la RAF dans le secteur, avant l'arrivée des Hurricane. On remarque l'absence de saumon d'aile sur cet appareil.

le N° 62 Sq. avec des Hudson devant arriver de Grande-Bretagne. Deux squadrons de Blenheim Mk.IV, les N° 84 et 211, doivent également arriver en renfort en janvier 1942, comme nous le verrons plus loin.

Le 27 décembre en soirée, la RAF organise une attaque aérienne de Sungei Patani, alors utilisé par les Japonais. Six Blenheim du N° 34 Sq., répartis en deux sections (Wg/Cdr Longfield et F/Lt Cox), accompagnés par cinq Hudson du N° 8 RAAF Squadron arrivent au-dessus du terrain à la nuit tombante. Les Japonais sont totalement surpris et vu le nombre élevé d'avions présents sur le terrain, les projectiles britanniques font du dégât. Une dizaine d'avions sont entièrement détruits tandis qu'une cinquantaine d'autres sont endommagés. Ils seront toutefois, en partie, rapidement remis en état. Le lendemain matin, trois Blenheim du N° 62 Sq. sont envoyés en reconnaissance sur le détroit de Malacca afin d'identifier d'éventuels navires coulés ou endommagés lors d'une attaque aérienne nipponne, près de Port Swettenham (Kuala Lumpur). Ils sont malheureusement confondus avec des avions japonais et victimes des tirs de la DCA amie. Le L1243 du Sgt G. Dawson est abattu, pilote tué avec son navigateur, seul le mitrailleur parvenant à se parachuter. Un second Blenheim est touché mais il parvient à rentrer à sa base.

Pendant la nuit du 28 au 29 décembre, six Blenheim sont envoyés une nouvelle fois bombarder Sungei Patani mais deux d'entre eux reviennent prématurément à leur terrain suite à des problèmes de moteur. Les autres bombardent effectivement Sungei Patani où quelques Ki-51 sont endommagés ou détruits. La DCA nipponne touche le V5636 (F/Lt R.E. Hill) qui ne reviendra pas à Singapour, disparaissant avec son équipage. Un second bimoteur, pris dans le mauvais temps, s'écrase sur la côte occidentale de Johore mais son équipage est sauf. Dans la nuit du 30 décembre, deux Ki-48 du 90 Sentai viennent bombarder Tengah, y endommageant trois Blenheim. Mais lorsque les deux bimoteurs japonais viennent se

poser à Sungei Patani, ils sont surpris par l'attaque de trois Blenheim du N° 62 Sq. et de deux Catalina du N° 205 Sq. L'un des Ki-48 est endommagé et 13 hommes sont tués.

1942 : la débâcle

La nouvelle année n'apporte guère de réconfort pour les Alliés en Extrême Orient, loin de là. Partout, les troupes japonaises progressent à une étonnante vitesse, appuyées par une aviation supérieure en nombre et en qualité à celle de ses opposants anglais, américains et néerlandais.

La première mission des Blenheim en ce 1^{er} janvier 1942 est exécutée par deux Blenheim Mk.I du N° 62 Sq. Les deux bimoteurs, décollant de Kluang, sont chargés d'attaquer des embarcations nippones dans l'embouchure de la rivière Bernam, au nord de Kuala Lumpur. Les deux bombardiers ne rentrent pas, abattus par les Ki-43 du 59 Sentai. Durant la nuit, l'aviation japonaise vient bombarder les terrains d'aviation de Singapour : Tengah, Sembawang et Seletar subissent ainsi des dommages. Cinq Blenheim Mk.If du N° 27 Squadron sont envoyés à la rencontre des agresseurs mais sans succès. Dans le même temps, trois Blenheim du N° 62 Sq. vont attaquer le terrain de Kuala Pest. Les projectiles britanniques parviennent à détruire deux Ki-21 tandis que vingt autres avions sont endommagés ! Un joli coup, trop rare pour avoir une quelconque influence sur la situation générale.

Le 11 janvier 1942, Kuala Lumpur tombe aux mains des Japonais. De moins en moins nombreux, les Blenheim interviennent beaucoup moins. Ils ne sont guère plus de six disponibles le 16 janvier 1942. Les forces australiennes ayant attaqué les forces japonaises dans le secteur de Gemas (située en environ 160 km au sud-est de Kuala Lumpur), la route Gemas – Tampin est encombrée de véhicules japonais qui sont rapidement repérés par les reconnaissances de la RAF. Une attaque est décidée et six Blenheim du N° 34 Sq.