

No.615 (County of Surrey) Squadron



*Chronique d'un escadron de chasse de
la Royal Air Force
De la Bataille de France aux combats en
Birmanie.
1939 – 1945*

Alexis Rousselot

Version 3.0

Cet ouvrage est distribué, en l'état, à titre gratuit. Merci de n'en faire aucune copie ou réutilisation sans autorisation expresse de l'auteur.

Merci par avance pour tous commentaires, compléments, corrections ou critiques. Je suis preneur de toutes informations relatives directement ou indirectement au No.615 (County of Surrey) Squadron.

Si vous souhaitez soutenir mes recherches, vous êtes libres de faire un don sur mon compte PayPal (rousselotalexis@gmail.com)

Ce document ne constitue d'une première étape, si vous souhaitez recevoir les futures mises à jour du document, merci de m'envoyer un mail à cet effet.

© Alexis Rousselot, 2019.

rousselotalexis@gmail.com

Chapitre 1 : Les origines, de la création (juin 1937) à l'entrée en guerre (septembre 1939)

Section 1 : Création du No.615 (County of Surrey) Squadron, une unité de la Auxiliary Air Force

Le No.615 (*County of Surrey*) Squadron trouve ses origines dans le cadre du développement de la *Auxiliary Air Force*. Cette dernière trouve son origine dans les idées de Lord Hugh Montague Trenchard visant à établir un corps d'élite de volontaires civiles, tous issus de la bonne société britannique, au sein de la force aérienne. Ainsi, les candidats doivent obtenir un brevet de vol sur leurs propres deniers, soit l'équivalent de £96, ce qui correspond aujourd'hui à environ 5 500 €, somme non négligeable pour l'époque. Certes, cette dépense est censée être remboursée en cas d'incorporation dans la *Auxiliary Air Force*. Or, la commission de sélection est organisée par chacune unité, ce qui permet d'en restreindre l'accès à un cercle social bien particulier. Les volontaires, une fois acceptés, signent un engagement pour une période de cinq années durant laquelle ils doivent s'entraîner un certain nombre d'heures par trimestre, ainsi que participer à un camp annuel d'entraînement d'une période de quinze jours en été¹.

Ce côté très élitiste est parfaitement mis en lumière par le *Group Captain* Hugh S.L. Dundas lorsqu'il décrit rétrospectivement son expérience au sein du No.616 (*South Yorkshire*) Squadron :

« Être un membre d'un Squadron de la AAF consistait à appartenir une élite jalousement gardée, dont l'accès était barré par des conventions sociales et financières, qu'il était difficile de contourner »².

Le cas de High Dundas est, par ailleurs, assez illustratif puisque son cousin et parrain, *Sir* Harald Peake, commande le No.609 (*West Riding*) Squadron où sert notamment son frère John. On retrouve les mêmes caractéristiques auprès du No.607 (*County of Durham*) Squadron. Ainsi, le commandant, le *Squadron Leader* Walter L. Runciman, dirige une entreprise familiale dans le domaine de la livraison, tandis que l'officier médical est un voisin de Runciman, et que les premières recrues sont tous des avocats, des ingénieurs, des agents immobiliers ou travaillants

¹ Auxiliary Air Force : Commissioned Officers Required for New Squadrons. Flight, n°41, Vol. XVII. 8 Octobre 1925, p.663 à 664.

² DUNDAS Hugh. Flying Start : A Fighter Pilot's War Years. Pen & Sword, 2012. 224 p.

dans le milieu des affaires. Le *Squadron Leader* Walter L. Runciman préfère même rester en sous-effectif afin d'accepter des candidats conformes à ce qui est attendu et uniquement sur recommandation d'un autre membre de l'unité³. Si on place de côté le cas bien particulier des unités londoniennes, on ne peut nier cette uniformisation sociale. Comme l'explique Louise Wilkinson :

« il est évident que les jeunes candidats partageaient un environnement social commun ; la plupart provenaient de propriétaires terriens ou d'entreprises familiales, particulièrement dans le domaine des textiles, charbonniers, transports de bois et verres, voire de juristes ou journalistes. Beaucoup aimaient les sports de l'élite comme la chasse au renard, la navigation de plaisance, la pratique de l'aviron, le rugby ou le cricket. Ils avaient souvent été formés à Oxford ou Cambridge. Par ailleurs, les connections sociales restaient importantes à travers le réseau des *publics school* et du sport, lequel trouvait une expression nouvelle dans la AAF. On voit ainsi un système de solidarité de classe prendre le pas sur les identités régionales des différentes unités »⁴.

Toujours est-il que le *No.615 (County of Surrey) Squadron* est créé le 1^{er} juin 1937 sur la base aérienne de Kenley, dans la banlieue sud de la métropole londonienne. Son premier commandant, le *Squadron Leader* Arthur V. Harvey mérite que l'on s'arrête brièvement sur vie précédente. Il naît le 31 janvier 1906 dans le Suffolk et rejoint la *RAF* en 1925. Il sert alors au sein du *No.9 (RAF) Squadron* avant d'obtenir la qualification d'instructeur. Il connaît, alors, une première expérience avec la AAF puisqu'il est transféré comme instructeur auprès du *No.602 (City of Glasgow) Squadron*. Il quitte, cependant, la force aérienne à l'issue de son engagement en 1930 pour partir à Hong-kong en qualité de directeur de la *Far East Aviation Company Ltd*. Cette période est, cependant, de courte durée puisqu'il rejoint la Chine nationaliste dès 1932 comme conseiller militaire en matière d'aviation avec le grade honoraire de *Major-General*. Cette expérience prend brutalement fin en 1939, lorsqu'il est contraint à un atterrissage forcé en territoire japonais durant un vol au-dessus de la Mandchourie. Interné pendant un mois, il est finalement relâché avec une interdiction d'accès à vie. De retour au Royaume-Uni, il décide peu après d'intégrer la AAF, et fonde finalement l'unité.

Il est rejoint par le *Flight Lieutenant* Richard C.M. Collard, officier de carrière, qui est chargé des fonctions d'Adjudant et d'instructeur de vol. Né le 25 août 1911, il rejoint la *RAF* et sert notamment au sein du *No.4 (RAF) Squadron*, où il est qualifié aux fonctions d'instructeur. Il est à noter qu'il représente à plusieurs reprises la *RAF* en Rugby à XIII.

³ DIXON, Robert. *607 Squadron : A Shade of Blue*. Wolf's Nick Publishing, 2012. 200 p.

⁴ WILKINSON, Louise. *The Territorial Air Force 1925-1957 – Officer Class and Recruitment*. Thèse pour l'obtention du Doctorat. Université de Wolverhampton. 2017.

Le No.615 (*County of Surrey*) Squadron est initialement chargé de mission de coopération avec les troupes territoriales locales et reçoit une collection de biplans Hawker Hart, Audax et Hector. On dispose malheureusement de peu d'informations sur cette courte période de l'avant-guerre, ainsi que sur la sélection et l'affectation progressive des pilotes. Toutefois, en septembre 1938, l'escadron est conduit à changer de rôle pour devenir une unité de chasse avec des *Gloster Gauntlet*, remplacé peu après (mai 1939) par des *Gloster Gladiator Mk II*. Dans le même temps, un évènement important a lieu lorsqu'un vieux député de la Chambre des communes, alors totalement désavoué depuis la crise de succession Edward VIII et ses critiques répétées contre la politique d'*appeasement* est nommé *Air Commodore* honoraire : en l'occurrence un certain Winston Churchill. Une dernière série d'entraînements au sein de la *Auxiliary Air Force* est organisé au mois d'août 1939, après quoi l'escadron est incorporé au sein de la *Royal Air Force* pour se préparer à la guerre qui éclate suite à l'invasion de la Pologne par l'Allemagne.

Un état de service donne, alors, la liste des pilotes suivants :

- Squadron Leader : Arthur V. Harvey ;
- Officier d'équipement : Flight Lieutenant K.P. Dampier ;
- Officier médical : Flying Officer Robert S. Cromie ;
- Officier administratif : Flight Lieutenant G.A.B. Cooper, Flying Officer Walter O. Stern et Pilot Officer Francis G. Bowling
- À Flight : Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley, Peter Collard et John R.H. Gayner, Pilot Officer Anthony Eyre, Thomas C. Jackson, David J. Looker, Anthony St.C. Rose ;
- B Flight : Flying Officer Peter N. Murton-Neale et Eric C. Fieldsend, Pilot Officer Bernard J.R. Brady, Levin Fredman, John C.M. Hanbury, Patrick G.M. Hancock, Keith T. Lofts et John R. Lloyd.

Parmi ces différents pilotes, on retrouve une certaine conformité avec les caractéristiques de la *AAF*. Ainsi, John C.M. Hanbury travaille dans le milieu des affaires, plus précisément en codirigeant de la brasserie *Truman, Hanbury, Buxton & Co*, tandis que sa famille possède la somptueuse résidence de Hylands Park (près de Chelmsford dans l'Essex). De son côté, David J. Looker a été éduqué au prestigieux collège d'Eton puis *Trinity College* de Cambridge, avant de se faire remarquer dans le sport de haut niveau puisqu'il remporte à deux reprises le Championnat mondial de Bobsleigh (1937 et 1938) en équipe à quatre, tout en participant à

diverses compétitions de ski. Le père de John R. Lloyd, outre son grade de colonel, appartient à l'aristocratie galloise, tout comme celui de John R.H. Gayner⁵. Il en est de même pour Anthony St.C. Rose⁶. Outre une formation d'avocat (*Barrister*) dans l'un des prestigieux instituts de formation londoniens, son père est lui-même un des grands ténors du barreau tout en étant titulaire d'une Pairie.

Finalement le portait le plus surprenant est celui de Bernard J.R. Brady qui tranche fortement avec les autres. Né dans un milieu populaire, il quitte l'école dès l'âge de 14 ans pour s'engager comme simple matelot dans la *Royal Navy* où il aurait servi durant la Première Guerre mondiale (son nom est mentionné en 1916). Il semble suivre, ultérieurement, une formation comme mécanicien sur avion auprès du Royal Naval Air Service, avant à la fin de la guerre de bifurquer vers la toute jeune RAF où il obtient son brevet de pilote. Toujours est-il qu'il crée vers la fin des années 1920 / début des années 1930 une entreprise spécialisée dans la location d'avion et les cours de pilotage, en l'occurrence la *Aircraft Exchange and Mart Ltd* située dans le *London Air Park*⁷. Faisant désormais partie de la classe moyenne aisée, il réussit à contourner les barrières sociales pour intégrer la AAF, malgré son âge approchant de la quarantaine.

Affiche de promotion pour la Aircraft Exchange and Mart Ltd, publié dans la revue Flight en

1935

AIRCRAFT EXCHANGE & MART LTD.

7, PARK LANE, W.I, & HANWORTH AIR PARK.

Telephone : Gro. 3071-3. Telephone : Felt. 236.

Have you arranged your Easter Flying Programme?

<p style="text-align: center; font-weight: bold;">WE HAVE FOR HIRE OR CHARTER</p> <ul style="list-style-type: none"> ● AIRSPEED COURIER ● AVRO CLUB CADET ● BLACKBURN B2 TRAINER AND TOURER ● DESOUTTER ● PUSS MOTH ● INSTRUCTION AND JOY RIDING 		<p style="text-align: center; font-weight: bold;">BOOK NOW AND AVOID DISAPPOINTMENT</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">SPECIAL</p> <p style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">EASTER BARGAINS</p> <p style="font-size: small;">GIPSY II MOTH. Slots. Dual Instruments. Extra Tank. 12 months' C. of A. Only 130 hours since new £475</p> <p style="font-size: small;">PUSS MOTH. 12 months' C. of A. In excellent condition £575</p> <p style="font-size: small;">GULL. New Napier Javelin. Luxuriously Equipped £1,195</p> <p style="font-size: x-small; text-align: center;">ALSO 24 OTHER USED AIRCRAFT FOR SALE</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

ALL TYPES OF AIRCRAFT BOUGHT, SOLD OR EXCHANGED.

MOTOR CARS, MOTOR BOATS TAKEN & SUPPLIED IN PART EXCHANGE FOR AIRCRAFT.

Kindly mention "Flight" when corresponding with advertisers.

⁵ WILKINSON, Louise. *The Territorial Air Force 1925-1957 – Officer Class and Recruitment*. Thèse pour l'obtention du Doctorat. Université de Wolverhampton. 2017.

⁶ Sa tente (Evelyn St. Croix Fleming) n'est autre que la mère du fameux écrivain Ian Fleming.

⁷ WILKINSON, Louise. *The Territorial Air Force 1925-1957 – Officer Class and Recruitment*. Thèse pour l'obtention du Doctorat. Université de Wolverhampton. 2017.

AIRCRAFT EXCHANGE & MART, Ltd., 7, Park Lane, W.1

Telephone: Grosvenor 3071

Sole Concessionaires—

BLACKBURN B2
TRAINER & TOURER
MONOSPAR
HENDY HECK

Bargain Sale . . . £525
Avro Genet Major
Total engine hours 267
Total airframe hours 116
Hours since complete Nil
Cruising speed 115 m.p.h.
C. of A. until June 1935

FROM AB INITIO

TO "A" LICENCE

FOR £30!

A.E.M. operates at the
following Aerodromes:—
HANWORTH
ALDENHAM
GUERNSEY
ISLE OF MAN
(CLOSELAKE)

Entrance Fee - £2 - 2 - 0
Subscription - £3 - 3 - 0
Dual - - - £2 - 5 - 0
Solo from - £1 - 15 - 0

Large variety of light
aircraft for instruction.

Telephone: Feltham 2621

THE LONDON AIR PARK FLYING CLUB, HANWORTH

Section 2 : Préparation à la guerre (septembre 1939 – 10 novembre 1939)

§ 1 : Premiers renforcements (4 octobre 1939)

La journée du 4 octobre 1939 est marquée par l'arrivée de plusieurs pilotes afin de renforcer l'effectif du *No.615 Squadron*. Cependant la majorité d'entre eux sont relativement inexpérimentés provenant soit directement des écoles, soit bénéficiant de promotions rapides dans le cadre des procédures d'expansion de la *RAF* en temps de guerre.

Le *Flying Officer* Hedley N. Fowler (39457), bien que né à Londres le 8 juin 1916, passe une partie de son enfance en Australie du côté d'Adélaïde lorsque la famille suit les



*Squadron Leader Hedley N. Fowler.
Photographie en date du 14 décembre
1943.*

pérégrinations du père (officier d'intendance dans la *Royal Navy*). Il est vrai qu'il dispose d'une connexion australienne puisque son grand-père maternel, Henry Ayers, a exercé les fonctions de Premier ministre d'Australie-Méridionale entre 1863 et 1873. Il rentre brièvement en Angleterre pour suivre une scolarité à la prestigieuse Rugby School⁸. De retour en Australie en 1933, il étudie la mécanique à l'Université d'Adélaïde, puis intègre la *Royal Australian Air Force*, où il obtient ses ailes le 8 décembre 1936 et remporte la Mannock Cup, avant d'être transféré vers la *Royal Air Force* avec une *Short Service Commission* comme *Pilot Officer* le 19 février

⁸ Wikipedia – The Free Encyclopedia, Hedley Fowler : https://en.wikipedia.org/wiki/Hedley_Fowler ; RAF Commands forum, Antiques Roadshow 11.09.16 - Squadron Leader Hedley Neville Fowler : <http://www.rafcommands.com/forum/showthread.php?20552-Antiques-Roadshow-11-09-16-Squadron-Leader-Hedley-Neville-Fowler> ; Australian War Memorial, Military Cross : Squadron Leader H N Fowler, RAF : <https://www.awm.gov.au/collection/REL46322.001>

1937⁹. Après sa formation à la *No.6 (RAF) Flying Training School* de Netheravon¹⁰, il intègre le *No.3 (RAF) Squadron* le 22 mai 1937¹¹.

Le *Flying Officer* Herbert S. Giddings (37283)¹² est né, en 1915, à Knaresborough (North Yorkshire – Angleterre). Il rejoint la *RAF* avec une *Short Service Commission* en juillet 1935¹³. Après sa formation à la *No.3 (RAF) Flying Training School* de Grantham, le 28 septembre 1935, il intègre le *No.65 (RAF) Squadron* à Hornchurch le 5 août 1936.



Le *Pilot Officer* Richard D. Pexton (72150)¹⁴ est né, le 26 octobre 1913, dans le Yorkshire. Après sa scolarité à la *St. Peter's School* de York, il travaille dans la ferme familiale à Watton (East Yorkshire), tout en rejoignant la *Territorial Army* comme *Second Lieutenant* au sein du *5th Battalion, Green Howards*, le 5 novembre 1932. Il bifurque, par la suite, vers la *RAF Volunteer Reserve* qu'il intègre comme pilote le 26 janvier 1938¹⁵.



Le *Pilot Officer* Stanley M. Wickham (40773) est probablement né en 1917 dans les environs de Sydney où il effectue sa scolarité à la *North Sydney High School*. Titulaire d'un brevet de pilotage au *Sydney Aero Club*¹⁶, il rejoint la *RAF* vers 1938 avec une *Short Service Commission*¹⁷.

Le *Pilot Officer* Brian P. Young (33376) est né, le 5 mai 1918, dans la province du Natal (Afrique du Sud). Après sa scolarité à la *Michaelhouse School*, il intègre la *RAF* en 1936 avec une *Permanent Commission*. Suite à sa formation au *RAF College de Cranwell*, il rejoint le *No.32 (RAF) Squadron* le 30 juillet 1938¹⁸.

Finalement le renfort le plus important arrive par un étrange concours de circonstances. Il s'agit du *Flight Lieutenant* James G. Sanders (37510)¹⁹ chargé de prendre la charge du *B*

⁹ The London Gazette, 2 March 1937, p.1417 : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/34376/page/1417>

¹⁰ Flight, 25 March 1937, p.308 : <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1937/1937%20-%200812.html>

¹¹ Flight, 10 June 1937, p.584 : <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1937/1937%20-%201540.html>

¹² Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/Lt. H S Giddings : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Giddings.htm> ; SHORES, Christopher. Those other Eagles. London : Grub Street, 2004. p.211.

¹³ The London Gazette, 8 October 1935 : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/34205/page/6302/data.pdf>

¹⁴ Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/Lt. R D Pexton : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Pexton.htm>

¹⁵ The London Gazette, 26 April 1938 : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/34505/page/2713/data.pdf>

¹⁶ The Cumberland Argus, 20 December 1939 : <https://trove.nla.gov.au/newspaper/page/10073745>

¹⁷ The London Gazette, 14 March 1939 : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/34607/page/1772/data.pdf>

¹⁸ Air of Authority - A History of RAF Organisation, Air Vice-Marshal B P Young : http://www.rafweb.org/Biographies/Young_BP.htm

¹⁹ Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/Lt. J G Sanders : <http://www.bbm.org.uk/airmen/SandersJG.htm> ; FRANKS, Norman. Dowding's Eagles: Accounts of Twenty-five

Flight. Celui est né, le 19 juin 1915, à Richmond upon Thames dans la banlieue de Londres. Éduqué, pour partie en Italie à Gêne où il rencontre quelques soucis suite à ses propos sur Benito Mussolini²⁰. Il rejoint la *RAF* avec une *Short Service Commission* le 25 novembre 1935²¹. Après sa formation à la *No.10 (RAF) Flying Training School* de Ternhill (1^{er} février 1936²²), il intègre le prestigieux *No.111 (RAF) Squadron* à la date du 10 août 1936²³. Il a, notamment, le privilège d'être le troisième pilote transformé sur le tout nouveau chasseur *Hawker Hurricane* lorsque son unité est désignée pour tester l'appareil. Malheureusement, un incident éclate durant l'été 1939 lorsque James G. Sanders effectue quelques acrobaties, non autorisées, à bord d'un *Gloster Gauntlet* après que le *Squadron Leader* Harry Broadhurst ait critiqué ses compétences de pilotages²⁴. Les diverses tensions (et probablement d'égo) entre les deux hommes seront, néanmoins, bien gérées par le commandement. Si James G. Sanders est effectivement transféré vers une unité bien moins prestigieuse, le *No.615 (County of Surrey) Squadron* y gagne un *Flight Lieutenant* particulièrement expérimenté.

§ 2 : Premiers entraînements, premières pertes

L'entrée en action du *No.615 Squadron* est rapide avec une série d'alertes aériennes sur la base de Kenley dès les premiers jours de septembre. Ainsi, le 6 septembre, le *A Flight* reçoit l'ordre de décoller vers 06 h 00 et d'orbiter pendant trente minutes au-dessus de l'aérodrome, avant d'être rappelé. Ces événements sans incidences réelles se calment, cependant, après les deux premières semaines de guerre et l'activité essentielle du *Squadron* se tourne vers l'entraînement. Dans le même temps, une partie des pilotes sont envoyés temporairement au *No.11 (Fighter) Group Pool* afin de suivre un stage de conversion sur *Hawker Hurricane*. C'est malheureusement dans le cadre de cette période préliminaire d'entraînement que le *Squadron* connaît ses premières tragédies.

Battle of Britain Veterans. Pen & Sword Aviation, 2015. 272 p. ; WYNN, Kenneth G. Men of The Battle of Britain: A Biographical Dictionary of The Few. Frontline Books, 2015. 584 p.

²⁰ Imperial War Museum, Sanders, James Gilbert (Oral history) : <http://www.iwm.org.uk/collections/item/object/80020501>

²¹ *Flight*, 20 February 1936, p.204 : <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1936/1936%20-%2000471.html>

²² London Gazette, 4 February 1936 : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/34252/page/737/data.pdf>

²³ *Flight*, 3 Septembre 1936, p.257 : <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1936/1936%20-%20202424.html>

²⁴ The Telegraph, Obituaries Wing Commander J G 'Sandy' Sanders, 19 August 2002 : <http://www.telegraph.co.uk/news/obituaries/1404745/Wing-Commander-J-G-Sandy-Sanders.html>

Ainsi, le *Pilot Officer* Anthony St.C. Rose a le triste privilège d'être le premier tué du lorsqu'il s'écrase aux commandes du *Gloster Gladiator Mk I K7987*, dans les environs de Bletchingley, le 11 septembre 1939. Selon la documentation disponible²⁵, décision est alors prise d'organiser des séances d'entraînement au vol de nuit à travers différents circuits, atterrissage et vol en formation, dans un rayon d'environ huit kilomètres au sud-ouest de Croydon. Les conditions météo sont jugées conformes avec une bonne visibilité et une base nuageuse à 600 mètres. Toutefois, afin de minimiser les risques, seulement trois appareils doivent être en vol au même moment. Le *Pilot Officer* Anthony St.C. Rose doit décoller, à 20 h 15, à bord du *Gloster Gladiator Mk I K7987* pour une durée d'environ trente minutes. L'entraînement prend du retard, et il ne quitte finalement le sol qu'à 20 h 40. Vers 21 h 05, il communique par radio avec le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley afin de s'enquérir de la suite des événements. Il lui est, alors, demandé de retourner au-dessus de Croydon afin de procéder à un vol de formation. Le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley décolle au même moment, en compagnie du *Pilot Officer* Thomas C. Jackson. Ils ne sont, cependant, pas en mesure de prendre contact avec le *Pilot Officer* Anthony St.C. Rose qui semble connaître de sérieuses difficultés pour la navigation suite à de nombreux échanges avec le contrôleur aérien. Les conditions météorologiques se dégradent rapidement, réduisant très fortement la visibilité, en obligeant à voler uniquement aux instruments. Vers 21h50, un appel téléphonique est passé par la police locale afin de signaler un possible accident d'avion selon plusieurs témoins. Le *Pilot Officer* Keith T. Lofts et le *Flying Officer* Robert S. Cromie (médecin) sont immédiatement envoyés sur place où ils ne peuvent que constater la destruction de l'appareil et le décès du malheureux Anthony St.C. Rose. L'enquête conclut, pour causes de l'accident, à une perte de contrôle suite à une brutale dégradation de la visibilité, ainsi qu'à un manque d'expérience dans le vol aux instruments. Il est incinéré au crématorium de Croydon, le 14 septembre 1939.

Le 21 septembre, le *Pilot Officer* John R. Lloyd endommage le *Gloster Gladiator Mk I K8044* au roulage sur l'aérodrome de Croydon. Le mois de septembre est aussi marqué par la visite du *First Lord of the Admiralty* Winston Churchill, lequel a été fait *Honorary Air Commodore* du *No.615 (County of Surrey) Squadron* le 4 avril 1939.

Le mois d'octobre commence avec un nouvel accident tragique, puisque le *Pilot Officer* John C.M. Hanbury se tue, lorsque le *Gloster Gladiator Mk II N2314 (KW-M)* s'écrase près de

²⁵ Enquiries into Missing Personnel : Pilot Officer A. Rose (11/09/39). Kew : The National Archives, AIR 81/1512.

Dorking²⁶. En l'espèce, il décolle vers 20h00 de l'aérodrome de Croydon en compagnie du *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale et du *Pilot Officer* Keith T. Lofts pour un entraînement au vol de nuit entre Gatwick et Ockley. Le dernier visuel sur le *Pilot Officer* John C.M. Hanbury est signalé, vers 20 h 30, lorsque le leader vérifie la présence de ses deux ailiers au-dessus de Ockley. Malheureusement, ce dernier est découvert manquant au-dessus de Kenley et aucun contact radio n'est en mesure d'être établi avec lui. Peu après, un appel téléphonique de l'armée signale un accident aérien près de Holmwood (aux environs de Dorking) vers 20 h 50. Les raisons de l'accident apparaissent mystérieuses dans le rapport puisque le pilote possède une expérience certaine en matière de vol dans ces conditions. En outre, l'étude de l'épave de l'avion ne révèle aucun mauvais fonctionnement ou panne potentiels. L'altitude sur place est, en outre, faible : 90 mètres au-dessus de la mer. Les conditions météorologiques ne sont, cependant, pas excellentes puisqu'elles se détériorent, à partir de 20 h 30, avec une forte couverture nuageuse dont la base est à seulement 800 mètres. L'hypothèse la plus vraisemblable serait que le pilote aurait confondu les lumières au sol avec les feux de navigations de son leader. Il aurait, alors, tenté de le rejoindre sans vérifier ses instruments jusqu'à l'impact fatal. Il est, à noter, qu'au moment de rejoindre l'aérodrome de Kenley, le *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale a été contraint de descendre à une altitude d'environ 300 mètres pour rester sous la couche nuageuse, ainsi qu'à plusieurs changements de cap brusque sur instruction du contrôle au sol. Néanmoins, rien ne permet d'affirmer avec certitude les raisons de l'accident ayant coûté la vie au *Pilot Officer* John C.M. Hanbury. Il est inhumé au cimetière de Chelmsford, le 3 octobre. Ses cendres seront, ultérieurement, transférées à la demande de sa mère dans la propriété familiale de Hylands Park pour reposer auprès de son père.

À noter que plusieurs autres vols devaient avoir lieu dans la même soirée, en l'espèce les *Pilot Officer* Patrick G.M. Hancock (N5578 KW-H), Levin Fredman (N2308 KW-T), Richard D. Pexton (N5581, KW-K) et John R. Lloyd (N2314 KW-M) entre 20 h 15 et 21 h 15. Ils sont, évidemment, suspendus en raison des circonstances tragiques²⁷.

John C.M. Hanbury était né le 23 novembre 1908 à Chigwell (Essex), d'un père (John M. Hanbury) codirecteur d'une brasserie à Londres (*Truman, Hanbury, Buxton & Co*) et d'une

²⁶ Enquiries into Missing Personnel : Pilot Officer J.C.M. Hanbury (01/10/39). Kew : The National Archives, AIR 81/1562.

²⁷ AIR 81/ 1562, TNA (Kew), No.615 Squadron, RAF Croyon. Night Flying Detail – Sunday – 01/10/39.



mère (Christine G. Colston), infirmière de formation. Il passe une partie de son enfance dans une ferme familiale dans le petit village de West Hatch. Ses parents font partie de la bourgeoisie relativement aisée puisqu'ils ont à leurs dispositions sept domestiques, sont en mesure de passer les vacances dans un petit domaine en Écosse, tandis que leur jeune fils unique est envoyé suivre sa scolarité à Eton. Il souffre,

cependant, des séquelles d'une polio durant son enfance ce qui l'empêche de pouvoir se consacrer pleinement aux activités sportives, ciment social de l'élite britannique.



En 1922, son père est en mesure d'acheter le magnifique domaine de *Hylands House* (Chelmsford), datant de 1730, et son immense parc de 232 hectares. Malheureusement, le bonheur est de courte durée puisqu'il décède subitement en



1923, laissant à sa femme la charge de la brasserie. Si son entrée dans la majorité donne lieu à des grandes réjouissances avec un bal réunissant près de trois cents invités à *Hylands House*, ses études au *Pembroke College Oxford* en octobre 1928 ne semblent pas être une grande réussite puisqu'il disparaît des registres fin 1930 sans être

diplômé. Après un « tour du monde », il rejoint la brasserie familiale comme codirecteur. Il semble, en outre, mener la vie trépidante de la jeunesse fortunée multipliant soirées fortement alcoolisées et fêtes dans la piscine du domaine, tandis qu'il accompagne régulièrement sa mère



dans des croisières. C'est à l'occasion de l'une d'entre-elle, en 1935, dans les Caraïbes qu'il fait la rencontre de la jeune Felicity Hyde Watts, dont le mariage a lieu le 25 janvier 1934.



Les deux jeunes mariées semblent se découvrir une passion pour l'aviation puisqu'ils prennent rapidement des cours, au *Avro Club Cadet, Airwork School of Flying* sur l'aérodrome d'Heston, et obtiennent leurs certificats de vol au mois de novembre. Ce nouveau passe-temps permet au jeune couple de pouvoir régulièrement louer un avion pour aller passer le week-end au Touquet, évidemment en étant accompagnés de leur valet. L'approche de la guerre conduira finalement John C.M. Hanbury à s'engager auprès de la *Auxiliary Air Force* et plus particulièrement du *No.615 Squadron* en septembre 1938, tandis que sa femme essaye de rejoindre la *Auxiliary Territorial Service* en janvier 1939 (elle rejoindra, ultérieurement, la *Women Auxiliary Air*

Force).

§ 3 : Départ pour la France (15 novembre 1939)

Le 4 octobre, le *No.615 Squadron* apprend son départ imminent pour la France afin d'intégrer l'*Air Component de la British Expeditionary Force*. Ce choix peut paraître étrange en raison du manque d'expérience criant des pilotes et d'un équipement désuet avec le *Gloster Gladiator*. Ce n'est, ainsi, pas un hasard, si plusieurs pilotes réguliers de la Royal Air Force ont été envoyés pour compléter les effectifs. Il est vrai que le cas du *No.615 Squadron* n'est pas

unique puisqu'une autre unité de la *Auxiliary Air Force* est présente, en l'espèce, le *No.607 (County of Durham) Squadron*. Ce choix est, en outre, dicté par une longue réflexion au sein de la *RAF* concernant l'engagement de la force aérienne sur le continent en cas de guerre. Les premiers éléments concrets apparaissent en février 1938 lorsque la composition terrestre de la *British Expeditionary Force* est fixée. Une première approche de War Office envers l'Air Ministry est enclenchée afin de réviser le plan initial en demandant la présence de deux *Squadrons* supplémentaire de chasse. La requête est acceptée sur le principe, quoique dès le 29 avril une première réserve est faite en raison d'un manque de matériel adéquat, et d'une nécessaire coordination avec l'Armée de l'Air française afin d'en confirmer ou non la nécessité. Dans le même temps un rapport de l'*Imperial Defense Joint Intelligence Committee*, de février 1939, portant sur les leçons des combats en Espagne vient jeter le trouble. Les conclusions sont assez surprenantes quant à l'utilisation effective des chasseurs dans l'appui aux opérations au sol. Dans cette hypothèse, il est indiqué que les monoplans *Polikarpov I-16* ont fait preuve d'une unité bien moindre que les biplans *Polikarpov R-5* en raison d'une vitesse plus adaptée pour viser avec précisions les objectifs au sol²⁸. Si le rapport est rapidement rejeté par l'Air Ministry en argumentant que les conditions d'opérations (et de terrains) en cas de conflit avec l'Allemagne ne seront pas celles de la Guerre civile espagnole, la défense du *Gloster Gladiator* se trouve renforcée. Dans le même temps, une dispute éclate entre l'Air Commodore John C. Slessor (Director of Plans, Air Ministry) et l'Air chief marshal Hugh C.T. Dowding. Le premier modifie rapidement les plans en demandant désormais une couverture aérienne par au minimum huit *Squadrons* de chasse, lesquels ne seront pas à disposition unique de la *British Expeditionary Force*, mais pour être employés sur l'ensemble du front selon les besoins. Or, cet argument fait l'objet d'une opposition frontale de Hugh C.T. Dowding en se basant sur deux arguments : d'une part, des chasseurs modernes ne peuvent opérer que sur des bases aériennes bien équipées et non sur des terrains de campagne ; d'autre part, l'équipement actuel de la *RAF* est insuffisant pour remplir la double mission de défense du territoire britannique et des opérations extérieures (sans compter la défense de l'Empire). Finalement, un difficile accord est obtenu pour l'envoi de six *Squadrons* de chasse en France..., accord relativement mal interprété par les parties en présence : John C. Slessor espérant attendre le départ à la retraite imminent (juin 1936) de Hugh C.T. Dowding²⁹, tandis que ce dernier considère que cet accord

²⁸ Subcommittee on Air Warfare in Spain: report, minutes and papers. Kew : The National Archives, CAB56/5.

²⁹ Celui-ci devait, alors, être remplacé à la tête du Fighter Command par Air Vice Marshal Christopher Courtney, lequel partageait la position de Slessor. Il sera, cependant, sérieusement blessé dans un accident d'avion en 1939, ce qui aboutira à prolonger le service de Dowding jusqu'en juin 1940...

donne la priorité à la défense du Royaume-Uni et qu'il s'agit du maximum autorisé. Un second argument vient renforcer sa défense. Dans un rapport sur le rôle de la RAF en France³⁰, l'Air Commodore Keith R. Park déconseille fortement l'envoi des Spitfire et Hurricane sur le continent au motif que, selon un très curieux argument, les unités concernées ne sont pas entraînées et équipées pour le combat contre chasseur. Il explique que ces intercepteurs modernes sont trop rapides et pas assez manœuvrables pour affronter les chasseurs adverses et les appareils de coopération au sol. Dans ce rôle, le Gloster Gladiator est, à son avis, bien mieux adapté. Ce positionnement est rapidement renforcé par l'avis de l'Air Chief Marshal Edgar R. Ludlow-Hewitt (en charge du Bomber Command), lequel préconise aussi l'utilisation du Gloster Gladiator voire même du Gloster Gauntlet comme la meilleure option pour escorter ses bombardiers. Finalement, le dernier plan prévoit que dans l'hypothèse où une guerre éclaterait au 1^{er} septembre (date choisie ironiquement de façon arbitraire), seulement six escadrilles de chasse sur Hawker Hurricane seraient envoyées sur le continent, malgré les demandes pressantes de l'armée pour en augmenter le nombre. Un dernier renfort décisif à la position de Dowding est jeté dans la balance, le 14 septembre, par l'Air Vice-Marshal William L. Welsh (en charge de l'approvisionnement en avion). Dans son rapport³¹, il explique que si « *la production a excédé les attentes pour équiper les unités aériennes, il faut regretter un gaspillage alors même que les opérations n'ont pas encore commencé (...). Afin de lutter contre cette situation fâcheuse, il convient de n'envoyer en France que des escadrilles équipées de Gloster Gladiator (...). Cet appareil est, particulièrement, populaire auprès de nos pilotes, tandis que les nombreux rapports sur la Guerre d'Espagne ou les événements chinois ont prouvé toute la valeur des biplans dans les opérations aériennes (...). Il convient donc de préparer le plus rapidement possible au mois trois cents exemplaires de cet appareil en cas de besoin (...). Par ailleurs, il serait extrêmement utile d'équiper les prochaines escadrilles, envoyées en France, avec cet appareil* ». Finalement, après plusieurs rencontres entre l'Air Marshal Arthur S. Barratt (officier de liaison auprès de l'Armée de l'Air) et le Général Joseph Vuillemin, décision est prise, en octobre 1939, d'envoyer deux escadrilles de chasse supplémentaire équipé du Gloster Gladiator. Le choix s'explique, donc, par une double croyance entre l'idée que ce biplan est le meilleur chasseur dans le rôle souhaité, et celle de vouloir conserver à l'arrière, pour la défense de l'Angleterre, les chasseurs modernes³².

³⁰ The role of Fighter Squadrons in France. Kew : The National Archives, AIR 16/119

³¹ Hawker Aircraft Ltd: development and performance of Hurricane aircraft. Kew : The National Archives, AVIA 10/19.

³² Pour de plus amples détails sur ces débats, voir BAUGHEN, Greg. The RAF in the Battle of France and the Battle of Britain: A Reappraisal of Army and Air Policy 1938-1940. Fonthill, 2017. 288 p.

Toujours est-il que, indépendamment de ces débats, le 10 novembre, l'ordre de transfert vers la France est annoncé en direction de l'aérodrome de Merville. En raison du mauvais temps, le départ commence cinq jours plus tard lorsque les seize *Gloster Gladiator* décollent de Croydon à 11h30 pour se poser à Merville à 13h00. De leurs côtés, les *Flying Officer* Walter O. Stern et *Pilot Officer* John R. Lloyd embarquent à bord d'avions de transport, en compagnie de 54 hommes de troupe. Le vol est effectué, en compagnie des *Gloster Gladiator* du No.607 (*County of Durham*) *Squadron*, ainsi que d'une collection d'appareils de transport très hétéroclites, en l'occurrence : cinq *Armstrong Whitworth A.W. 27 Ensign*, quatre *De Havilland DH.86*, un *Avro 618 Ten*, un *Fokker* et deux *Short L.17 Scylla*. Le reste du personnel arrivant le lendemain, à bord de deux *Armstrong Whitworth A.W. 27 Ensign*.

Squadron Leader Arthur V. Harvey (N2312)	Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley (N5587)
Flight Lieutenant James G. Sanders (N2306)	Flying Officer Herbert S. Giddings (N5585)
Flying Officer Peter N. Murton-Neale (N2310)	Flying Officer John R.H. Gayner (N5583)
Flying Officer Hedley N. Fowler (N2303)	Flying Officer Leonid Ereminsky (N5580)
Pilot Officer Brian P. Young (N2309)	Pilot Officer David J. Looker (N5577)
Pilot Officer Levin Fredman (N2304)	Pilot Officer Thomas C. Jackson (N5581)
Pilot Officer Keith T. Lofts (N2308)	Pilot Officer Stanley M. Wickham (N5582)
Pilot Officer Richard D. Pexton (N5586)	Flying Officer Peter Collard (N5578)

Chapitre 2 : Séjour en France (15 novembre 1939 – 20 mai 1940)

Section 1 : La Drôle de Guerre (15 novembre 1939 – 9 mai 1940)

§ 1 : Premières Patrouilles (18 novembre 1939 – 17 décembre 1939)

Ce 18 novembre marque la véritable entrée en guerre du *Squadron* qui commence ses premières missions opérationnelles après la série d'entraînements des mois précédents. Dans la matinée, une section du *B Flight* est déployée sur l'aérodrome du Touquet (*Flying Officer* Hedley N. Fowler : N2303, *Pilot Officer* John R. Lloyd : N2312, *Pilot Officer* Brian P. Young : N2309) tandis qu'une seconde est envoyée en patrouille au-dessus d'Amiens : *Flight Lieutenant* James G. Sanders : N2306, *Pilot Officer* Levin Fredman : N2304, *Pilot Officer* Keith T. Lofts : N2310. Le *A Flight* reste sur l'aérodrome de Merville, depuis lequel une patrouille est effectuée au-dessus de Lille par les *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley (N5581), *Flying Officer* Peter Collard (N5578) et *Pilot Officer* Stanley M. Wickham (N5582) entre 11h00 et 12h15.

Ce séjour à Merville est essentiellement marqué par des conditions météorologiques difficiles, qui ont pour conséquence de réduire drastiquement l'activité aérienne. Ainsi, dès le lendemain, une patrouille, du secteur Merville – Nieppe, effectuée par les *Flying Officer* Herbert S. Giddings (N5585), *Flying Officer* Peter Collard (N5577) et *Pilot Officer* Stanley M. Wickham (N5582) à partir de 10h00 est rapidement interrompue après seulement trente minutes de vol durant la première journée. Dans le même temps, l'état de l'aérodrome s'avère déplorable, ce qui conduit le *Squadron Leader* Arthur V. Harvey à envisager dès le 22 novembre, un transfert vers le terrain de Vitry-en-Artois.

Finalement, l'évènement marquant à lieu les 5 et 6 décembre 1939 lorsque le Roi George VI effectue une tournée pour passer en revue les troupes en France. À cet effet, le *Squadron Leader* Arthur V. Harvey et le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley rejoignent l'aérodrome de Lille-Seclin avec une partie du personnel au sol, ainsi qu'un des *Gloster Gladiator Mk II*.



Revue des troupes par le Roi George VI, le General John S.S. Prendergast Vereker, Lord Gort (Commandant du B.E.F.) et le Prince Harry, Duke of Gloucester (Officer de Liaison du B.E.F.).

Le 12 décembre, le *B Flight* est envoyé sur le terrain d'Abbeville afin de participer à un exercice avec les *Westland Lysander* du *No.51 (Army Co-op) Wing : No.2 et No.26 (RAF) Squadron*. Durant les vols, le *Pilot Officer* Brian P. Young est victime d'un problème moteur et doit poser son *Gloster Gladiator Mk II* en urgence près de Berck.

Après en avoir obtenu l'autorisation la veille, les *No.607 (County of Durham)* et *No.615 (County of Surrey) Squadron* quittent l'aérodrome de Merville dont l'état de la piste était jugé déplorable. Le transfert est effectué le 13 décembre 1939 dans la matinée, malgré le mauvais temps, et l'ensemble des appareils sont considérés comme opérationnels dès l'après-midi. Les pilotes sont, alors, hébergés au bien nommé *Café de la Grande-Bretagne*, tandis que le reste du personnel est logé sur le terrain dans des conditions jugées comme bien meilleures qu'à Merville.

Le 17 décembre, deux nouveaux pilotes viennent renforcer l'effectif : les *Pilot Officer* Petrus H. Hugo et *Flying Officer* Woodwark sont affectés respectivement aux *A et B Flight*. Le premier, Petrus H. Hugo, est né le 20 décembre 1917 à Pampoenpoort, dans la Province du Cap en Afrique du Sud. Il fait des études d'ingénieur auprès de l'Université du Witwatersrand, avant



de rejoindre le Royaume-Uni en raison des faibles perspectives d'avenir au sein de la force aérienne sud-africaine. Après avoir obtenu son brevet de pilote à la *Civil Flying School de Sywell*, il s'engage dans la RAF avec un Short Service Commission en avril 1939. Après sa formation à la *No.13 (RAF) Flying Training School de Drem*, où il reçoit la mention « exceptionnelle », à la *No.11 (RAF) Group Pool de St. Athan* (23 octobre 1939) et à la *No.2 (RAF) Ferry Pool de Filton* (17 novembre 1939), il est transféré au *No.615 Squadron*³³. L'identité du second est plus délicate à établir. En effet, son nom n'est cité qu'à quelques reprises

dans l'*ORB* sans jamais mentionner ses initiales ou prénoms. Il disparaît, par ailleurs, de l'effectif vers le mois de mars 1940 sans aucune précision. Après une recherche dans les archives de la *London Gazette*, l'hypothèse la plus vraisemblable est celle de George Stuart Woodwark (37842), nommé *Pilot Officer* à la fin de sa formation en mars 1937, il bénéficie du grade de *Flying Officer* en 1939 avant d'être promu *Flight Lieutenant* en novembre 1940. Il est déchargé de la *RAF*, en 1949, comme *Squadron Leader*. Toutefois, si les dates semblent correspondre, aucune preuve concrète ne permet d'affirmer que ce dernier est bien le Woodwark du *No.615 (County of Surrey) Squadron*.

§ 2 : Premiers combats, premières pertes, l'entrée en guerre du No.615 (County of Surrey) Squadron

Le 18 décembre, le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley reçoit l'ordre de rejoindre l'aérodrome de Saint-Inglevert avec le *Flying Officer* Peter Collard et les *Pilot Officer* David J. Looker et Stanley M. Wickham. Ils sont rejoints, peu après, le lendemain par les *Flying Officer* Leonid Ereminsky et Herbert S. Giddings, ainsi que le *Pilot Officer* Thomas C. Jackson. L'objectif pour le *A Flight* est d'assurer la protection du navire de liaison britannique, occupation qui constituera désormais l'activité aérienne principale (et partiellement pour le *B Flight*) jusqu'en mars 1940. Selon, les ordres de missions³⁴, les navires de liaisons britanniques

³³ Wikipedia – The Free Encyclopedia, Petrus Hugo : https://en.wikipedia.org/wiki/Petrus_Hugo ; Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/O P H Hugo : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Hugo.htm> ; BREW Steve. Blood, Sweat and Courage : 41 Squadron RAF 1939 – 1942. Fonthill, 2014, p. 549, 550 et 779.

³⁴ Headquarters, No.60 Wing RAF : Operation Instruction No.8 (20th December, 1939). No.61 Wing, Appendices. Kew : The National Archives : AIR 26 / 83.

doivent desservir les ports suivants : Boulogne – Douvres ou Folkestone ; Dunkerque – Douvres et Calais – Harwich. La RAF doit assurer la couverture des navires depuis chaque port français dans un rayon d'environ quinze kilomètres, avant de transmettre le relais au Fighter Command. Chaque port correspond à une zone de patrouille dénommée : *Patrol Line A* (Boulogne – 1 800 mètres), *Patrol Line B* (Dunkerque – 3 000 mètres), *Patrol Line C* (Calais – 1 500 mètres). S'agissant du *No.615 Squadron*, trois sections doivent être déployées, soit neuf *Gloster Gladiator*, ainsi que le personnel nécessaire. Chaque détachement est prévu pour une période d'environ cinq jours. En pratique cette mission sera essentiellement assurée par le *B Flight*, tandis qu'un roulement régulier des pilotes du second *Flight* aura lieu. Malheureusement, l'inauguration de cette nouvelle routine est tragique. Alors, que les conditions météorologiques se dégradent rapidement dans l'après-midi, le *Pilot Officer* Stanley M. Wickham est tué lorsque son appareil (N5582) s'écrase au sol pendant l'atterrissage suite à un décrochage vers 13h40. Il est inhumé, le 21 décembre 1939, au cimetière communal de Douai³⁵.

Le 28 décembre 1939, la patrouille d'une section du *A Flight*, depuis Saint-Inglevert (entre 08h55 – 10h00) marque un tournant majeur pour le *No.615 (County of Surrey) Squadron*. En effet, durant le vol, le *Flying Officer* Herbert S. Giddings signale la présence d'un appareil identifié comme un *Heinkel He 111*. Les événements ne vont guère plus loin puisque le bombardier allemand s'échappe rapidement face à des *Gloster Gladiator* décidément trop lents.

Comme la veille, les pilotes continuent leurs patrouilles du secteur Saint-Inglevert. L'évènement majeur a lieu à 13h10 lorsque le *Flight Lieutenant* James G. Sanders décolle à bord du *Gloster Gladiator Mk II N2308*. Un *Heinkel He 111* de la *Wekusta 26* est, alors, signalé au-dessus de Wissant à environ 7 000 mètres. Une poursuite s'engage et le *Flight Lieutenant* James G. Sanders rattrape le bombardier allemand au sud-ouest de Douvres et ouvre le feu. Le *Heinkel He.111* s'engage, immédiatement, dans un piqué jusqu'à 1 000 mètres et disparaît dans les nuages. En raison de la faible visibilité, le pilote décide d'abandonner la poursuite sans pouvoir apprécier les résultats de son attaque³⁶.

La nouvelle année commence avec un léger incident, le 2 janvier, lorsque les *Pilot Officer* David J. Looker et Thomas C. Jackson sont contraint à un atterrissage forcé, au crépuscule, à bord du *Miles Magister* de servitude après un vol de liaison entre Vitry-en-Artois et Saint-Inglevert. Aucun dégât ni aucune blessure ne sont, toutefois, à signaler.

³⁵ Commonwealth War Graves Commission – Wickham, Stanley Macdonald : <http://www.cwgc.org/find-war-dead/casualty/2276520/WICKHAM,%20STANLEY%20MACDONALD>

³⁶ James G. Sanders, Combat Report. The National Archives (Kew). AIR/50/75. GUSTAVSSON Håkan. Gloster Gladiator in 615 RAF Squadron service. Biplane Fighter Aces from the Second World War : http://surfcity.kund.dalnet.se/gladiator_raf_615.htm

Au rayon des bonnes nouvelles, lors d'une visite d'inspection, le Sous-secrétaire d'État pour l'Air Harold H. Balfour et l'Air Vice-Marshall Sholto Douglas ont le plaisir d'annoncer la transformation prochaine du *No.615 (County of Surrey) Squadron* sur *Hawker Hurricane*. Les pilotes devront, néanmoins, attendre le début du mois d'avril pour commencer leurs transformations sur cet appareil plus moderne que les *Gloster Gladiator*.

Enfin, l'unité reçoit le renfort d'un nouveau pilote en la personne du *Pilot Officer* Horace E. Horne, en date du 1er janvier. Ce pilote canadien, né à Edmonton, a rejoint la RAF comme pilote probablement au milieu des années 1930, puisqu'il est admis dans la réserve le 23 octobre 1937, avant d'être rappelé en service lors de l'entrée en guerre.

Le 3 janvier 1940, le *Flying Officer* John R.H. Gayner est victime d'un accident, suite à un problème moteur (rupture de la pipe à huile) sur son appareil. Contraint à un atterrissage forcé, près de Crécy-en-Ponthieu, il casse la roulette de queue. Il s'en sort, cependant, sans blessure.



Alignement de Gloster Gladiator Mk II du No.615 Squadron sur l'aérodrome de Vitry-en-Artois.

Le 20 janvier 1940 voit le départ du *Flying Officer* Eric C. Fieldsend, lequel faisait partie de l'unité depuis ses origines en 1938. Il est transféré à cette date auprès du *No.61 (RAF) Wing*. Le 19 juin 1940, il rejoint le *No.4 (RAF) Ferry Pilots Pool*. Sa présence est très courte puisqu'il

est signalé au *No.10 (RAF) Group*, dès le 24 du mois. Le 20 juillet, il est attaché à la base aérienne de Middle Wallop où il semble servir au contrôle aérien³⁷. La suite de sa carrière n'est pas connue. Il termine la guerre avec le grade de *Squadron Leader*, puis quitter la *Royal Auxiliary Air Force Reserve of Officers* avec le grade de *Wing Commander* en décembre 1954.

Si les informations sont relativement rares concernant le personnel au sol, l'*ORB* nous indique le décès de l'*Aircraftman* Henry Clemson des suites d'une possible méningite, le 21 janvier 1940. Il est inhumé, le 23, au cimetière de Douai (rangée L, tombe 3).

La fin du mois de janvier 1940 est marquée par l'arrivée de deux nouveaux pilotes, en l'occurrence les *Pilot Officer* Michael R. Mudie et Ralph Roberts. Le premier (42073) est né à Singapour le 26 février 1916. Il rejoint la *RAF* avec une *Short Service Commission* en mars 1939, où il est formé auprès du *No.11 (RAF) Group Pool*, puis du *No.2 (RAF) Ferry Pool* à partir de novembre 1939³⁸. Le second (90897) a rejoint la *Auxiliary Air Force* auprès du *No.616 (South Yorkshire) Squadron* en mars 1939. Après sa formation, il intègre le *No.2 (RAF) Ferry Pool* en décembre 1939, où il est chargé de convoier les *Hawker Hurricane* vers leurs escadrilles d'affectation. L'heureux hasard en fait finalement un des rares pilotes de l'escadrille à disposer d'une expérience sur la future monture³⁹.

Le mois de février 1940 est relativement calme en raison d'une météo des plus déplorable. Toutefois un nouveau pilote rejoint l'escadrille à la date du 28 février 1940, en la personne du *Flying Officer* Lionel M. Gaunce. Né à Lethbridge (Alberta, Canada), le 20



septembre 1915, il sert dans l'armée canadienne au sein du *Loyal Edmonton Regiment* avec le grade de *Corporal* entre 1933 et 1935. Il rejoint la *RAF* avec une *Short Service Commission* en janvier 1936. Après sa formation, à la *No.5 (RAF) Flying Training School* de Chester, il intègre le *No.3 (RAF) Squadron* en octobre 1936, et exerce les fonctions *Acting Flight Lieutenant* à partir d'avril 1939. Il est, cependant, légèrement blessé dans un accident de moto à la fin du mois de juin 1939 et, après quatre semaines à l'hôpital, il

³⁷ <http://www.chch.ox.ac.uk/fallen-alumni/flight-lieutenant-john-charles- Dundas>

³⁸ Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - P/O M R Mudie : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Mudie.htm>

³⁹ Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/O R Roberts : <http://www.bbm.org.uk/airmen/RobertsR.htm>

est transféré au *No.17 (RAF) Squadron*. Il s'agit, donc, pour une fois d'un pilote relativement expérimenté, notamment *Hawker Hurricane*⁴⁰.

Un drame a lieu dans la nuit du 6 mars 1940, lorsque l'*Aircraftman 1st Class* Reginald E. Parfitt fait une chute dans un canal près de Vitry-en-Artois. Il est inhumé au cimetière communal de Douai (rangée L, tombe 8)⁴¹.

À partir du 15 mars, force est de constater que la qualité de l'*ORB* connaît une certaine détérioration. Désormais, la mention des heures de missions n'est plus régulière, et se limite souvent à en indiquer la durée. Il n'est, en outre, pas impossible que certaines sorties soient absentes. Il est, en effet, flagrant que les patrouilles s'effectuent, à partir de cette date, individuellement par les pilotes, au regard de la documentation. Certes, cette pratique n'est pas systématique, mais elle devient assez régulière. Reste à déterminer, si cette évolution correspond à une nouvelle modalité d'opérer les vols ou d'un manque de précisions des documents. En outre, la mention unique de la durée, à plusieurs reprises, empêche de pouvoir déterminer si les sorties sont individuelles ou à plusieurs. Cette situation s'aggrave pour le mois d'avril où l'activité est résumée en une page avec deux entrées (1er – 12 avril et 27 avril). Il est vrai que la période est essentiellement consacrée à la transformation sur *Hawker Hurricane*. Ainsi, il faut bien reconnaître que la période allant de la mi-mars à la fin avril fait l'objet d'une documentation très limitée quant à l'activité précise de l'unité. Dans tous les cas, comme lors des mois précédents, la majorité des patrouilles continuent à s'effectuer depuis Saint-Inglevert afin d'assurer la protection des navires de liaison britanniques.

On note, par ailleurs, le retour du Pilot Officer Patrick G.M. Hancock. Ce dernier, membre de l'unité avant la guerre, avait été transféré le 4 octobre 1939 auprès du *No.151 (RAF) Squadron*. Son passage est de courte durée puisqu'il est renvoyé auprès du *No.615 Squadron* dès le 18 février 1940.

Le départ du *Squadron Leader* Arthur V. Harvey est confirmé le 12 mars suite à sa promotion au grade de *Wing Commander*. Il quitte officiellement son commandement le 16 mars afin de rejoindre le *No.14 (RAF) Group*. Il termine la guerre dans divers postes administratifs et de commandement, avec le grade d'*Air Commodore*. Après la guerre, il décide d'entrer en politique et est élu à la Chambre des communes, en 1945, avec le siège de Macclesfield au sein du *Conservative Party*. Il conserve le siège jusqu'en 1971. Nommé Pair à

⁴⁰ Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/Lt. L M Gaunce : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Gaunce.htm> ; BREW Steve. Blood, Sweat and Courage : 41 Squadron RAF 1939 – 1942. Fonthill, 2014, p. 427 – 428 et 771 - 772.

⁴¹ Commonwealth War Graves Commission : Casualty Details PARFITT, Reginald Ernest : [http://www.cwgc.org/find-war-dead/casualty/2276510/PARFITT, % 20REGINALD%20ERNEST](http://www.cwgc.org/find-war-dead/casualty/2276510/PARFITT,%20REGINALD%20ERNEST)

vie (*Baron Harvey of Prestbury*), il décède à St Martin's Port, sur l'île de Guernesey, le 5 avril 1994.



Dans le même temps, le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll arrive pour assurer le remplacement. Ce dernier n'est pas inconnu pour les pilotes puisqu'il provient du *No.607 (County of Durham) Squadron*, rattaché aussi au *No.61 (RAF) Wing* et basé sur les mêmes aérodromes. Né le 12 avril 1914 à Sunderland, il étudie à *Aysgarth School* dans le Yorkshire, sans succès, puisqu'il quitte l'école à l'âge de 16 ans et part travailler dans une scierie. Après avoir obtenu son brevet de pilotage, il intègre la *Auxiliary Air Force* en 1934. Il bénéficie d'une formation d'instructeur à la *Central Flying School* d'Upavon en juillet 1939⁴².

Comme les événements sont relativement calmes en France, plusieurs pilotes bénéficient de périodes de repos pour rentrer en Angleterre, c'est notamment le cas du *Pilot Officer* Michael R. Mudie. Sa permission n'est, cependant, pas de tout repos. Il se retrouve au cœur d'un incident, le 6 avril 1940, lors d'une soirée dansante au *Coronation Hall* à Kingston upon Thames. En l'occurrence, une altercation éclate entre lui et d'autres membres de la RAF suite à un différend concernant ses boutons d'uniformes non réglementaires (il semble porter, souvenirs de son séjour en France, ceux de l'Armée de l'Air). Toujours est-il que Michael R. Mudie ouvre le feu avec un pistolet. Il est rapidement conduit au poste, dans un état alcoolisé et légèrement blessé d'une balle dans la jambe droite. Selon sa défense, passablement énervé il aurait dégainé son pistolet et tiré deux coups en direction du sol. L'une des balles aurait, alors, ricocheté et touché sa jambe. Il en sort, finalement, avec une amende et la confiscation de l'arme. L'incident ne semble, cependant, pas avoir eu de conséquence puisqu'il est de retour peu après au *No.615 Squadron*⁴³.

Nous disposons de peu d'informations relatives au *No.615 Squadron* durant le mois d'avril 1940. L'*ORB* de résumé à une seule page comportant uniquement deux entrées (1er – 12 avril et 27 avril), et la documentation est très limitée. On peut toutefois noter quelques événements.

⁴² DIXON, Robert. *607 Squadron : A Shade of Blue*. 2012. 200 p ; *Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories* - S/Ldr. J R Kayll : <http://www.bbm.org.uk/airmen/as-kayll.htm>

⁴³ South-East History Boards, Pilot Officer Michael Mudie : <http://sussexhistoryforum.co.uk/index.php?topic=11178.0>

Tout d'abord, l'unité quitte l'aérodrome de Vitry-en-Artois le 12 avril, après un séjour assez peu marquant sur le plan aérien, pour rejoindre Poix. Dans le même temps, le *B Flight* reste à Saint-Inglevert afin d'assurer les patrouilles habituelles, toujours sans évènements marquants. La présence à Poix est, cependant, de courte durée puisque, dès le 27 avril, un nouveau déplacement a lieu en direction d'Abbeville. À la même date, les premiers *Hawker Hurricane Mk I* arrivent enfin et la transformation peut débuter et se prolonger durant les premiers jours de mai 1940.

Deux mouvements ont lieu durant la journée du 9 mai 1940. Tout d'abord, le *B Flight* quitte Saint-Inglevert pour rejoindre Abbeville afin de découvrir aussi la nouvelle monture. Dans le même temps, le *A Flight* part pour Le Touquet afin d'expérimenter le *Hawker Hurricane* dans un cadre plus opérationnel en menant des patrouilles au-dessus de la Manche.

Mais, le réveil sera brutal le lendemain...



Pilotes du No.615 Squadron, sur l'aérodrome d'Abbeville. Assis (gauche à droite) : Flying Officer Brian P. Young, Flying Officer John R.H. Gayner, Pilot Officer Thomas C. Jackson and Flying Officer Levin Fredman. Debout (gauche à droite) : inconnue, Flying Officer Peter Collard and Flight Lieutenant James G. Sanders

Section 2 : La Bataille de France (10 – 20 mai 1940)

10 mai 1940

Les pilotes du *A Flight*, basé à Le Touquet, sont réveillés très tôt le matin en raison d'un bombardement par des *Heinkel He 111 (II./KG 27)*. Trois *Hawker Hurricane Mk I*⁴⁴ sont endommagés, dont deux sont rapidement réparés⁴⁵, tandis que le *Leading Aircraftman* Alan Brooks est brûlé aux mains en essayant d'éteindre l'incendie⁴⁶.

Selon le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll :

*« Nous avons été bombardés très tôt le matin. Les pilotes étaient hébergés dans un château inoccupé à quelques kilomètres de l'aérodrome et nous avons été réveillés par le bruit des bombes. Comme nous n'avions reçu aucune alerte, nous avons pensé que c'était un entraînement des Français. Ce n'était pas le cas, puisque nous avons reçu un appel de l'aérodrome et nous avons réalisé que la guerre avait commencé »*⁴⁷.

Selon le *Pilot Officer* Thomas C. Jackson :

*« Réveil à l'aube suite à des grosses explosions. En regardant par la fenêtre de l'hôtel, je vois des fumées s'élevant de l'aérodrome. Je bondis du lit et enfile mon uniforme sur le pyjama. Je réquisitionne un véhicule, mais les autres ne me rejoignent pas, donc direction l'aérodrome où deux appareils sont en feu. Je grimpe dans un Hurricane et décolle. Je vois un Heinkel à distance et plus haut. Je le prends en chasse, mais sans pouvoir le rattraper. J'entends des tirs, et sens quelque chose sur le manche – je pense avoir été touché, mais c'est de l'huile. La pression d'huile est nul, donc je rentre et atterris. Nous avons, par la suite, récupéré le moteur d'un des Hurricane endommagé pour le remplacer et rendre l'appareil de nouveau opérationnel »*⁴⁸.

L'ensemble du personnel rejoint l'aérodrome d'Abbeville dans l'après-midi pour rejoindre le reste de l'escadron.

⁴⁴ Nous ne disposons, malheureusement, pas d'une liste des appareils en dotation au No.615 Squadron à la veille du 10 mai 1940.

⁴⁵ Selon John Foreman, les trois Hawker Hurricane sont détruits. FOREMAN, John. *Fighter Command War Diaries (September 1939 to September 1940)*. Air Research Publications, 1996, p. 53 et 54 ; tandis que Brian Cull fait état d'un seul appareil réparable. CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May*. Grub Street, 1999. p.44.

⁴⁶ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May*. Grub Street, 1999. p.44.

⁴⁷ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May*. Grub Street, 1999. p.45.

⁴⁸ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May*. Grub Street, 1999. p.45.

S'agissant du *B Flight*, le réveil à Abbeville est très similaire. Une formation de *Heinkel He 111* de la LG 1⁴⁹ est chargée de bombarder notamment la gare et l'aérodrome vers 04h30. Selon un rapport :

« Le terrain d'aviation a été attaqué ; il est permis de supposer que l'un des avions (deux peut-être) était piloté par des hommes inexpérimentés éprouvant des difficultés à découvrir l'objectif »⁵⁰.

Effectivement, aucun dégât n'est signalé suite à l'attaque. Cette fois, par contre, un des pilotes est en mesure de décoller à 05h00. Il s'agit, en l'occurrence, du *Flying Officer* Levin Fredman. Il intercepte la formation de *Heinkel He 111*, à environ 6 000 mètres, et endommage le moteur gauche (fumée noire) d'un des appareils⁵¹. Il s'échappe, cependant, vers l'est. Le rapport de combat qualifie la revendication de non concluante.

À l'issue de la journée, la situation du *No.615 (County of Surrey) Squadron* est loin d'être idéal avec seulement neuf *Hawker Hurricane Mk I* en dotation. Trois appareils sont néanmoins réceptionnés dans l'après-midi.

11 mai 1940

On trouve peu d'informations s'agissant de l'activité du *No.615 Squadron* durant cette journée, sauf la mention de patrouilles entre Abbeville et Le Touquet⁵². Il est probable que le manque d'entraînement des pilotes, l'accélération de la transformation sur *Hawker Hurricane Mk I*, et le faible nombre d'appareils disponibles aient favorisé le maintien de l'unité hors des points chauds de la journée.

⁴⁹ TAGHON, Peter. *La Lehrgeschwader 1 : L'Escadre au Gruffon. Tome 1*. Lela Press, 2017, p.49.

⁵⁰ GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940)*. Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.40.

⁵¹ Levin Fredman – *Combat Report 10/05/40*. Kew : The National Archives, AIR 50/175. Curieusement, le rapport est signé du nom de Readman... ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May*. Grub Street, 1999. p.45 ; FOREMAN, John. *RAF Fighter Command Victory Claims of World War Two : Part one 1939 – 1940*. Red Kite, 2003. p.31 ; FOREMAN, John. *Fighter Command War Diaries (September 1939 to September 1940)*. Air Research Publications, 1996, p. 52.

⁵² *No.615 (RAF) Squadron, Operations Record Book*. Kew : The National Archives, AIR 27/2123 ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.71 ; GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940)*. Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.91.

12 mai 1940

Contrairement à la veille, le *No.615 Squadron* connaît une activité plus intense. Afin de compenser les manques, le *A Flight* reçoit l'ordre de rejoindre l'ancien aérodrome de Vitry-en-Artois afin de coopérer avec le *No.607 (County of Durham) Squadron*. Au moins trois patrouilles sont effectuées⁵³.

Malheureusement, l'une d'elles se terminera tragiquement. En l'occurrence, le *Flying Officer* William F. Blackadder (*P3535 – AF-C*) est chargé de conduire une patrouille à la tête de cinq *Hawker Hurricane Mk I* du *No.607 (County of Durham) Squadron*, auxquelles s'ajoutent trois autres appareils du *No.615 Squadron*, dont notamment les *Flying Officer* Hedley N. Fowler (*P2622*) et Levin Fredman (*P2564*)⁵⁴. L'ensemble de la formation décolle, à 9 h 30, de Vitry-en-Artois, et à 10 h, dans les alentours de Tongres, les pilotes britanniques rencontrent une formation de *Bf 109* du *I(J)/LG 2*, et l'affrontement éclate. Si le *Flying Officer* Hedley N. Fowler est en mesure de revendiquer une victoire⁵⁵, son compatriote Levin Fredman ne rentre pas. Son appareil s'écrase à Wihogne, près de Liège. Son corps sans vie, extrait de la carcasse de l'avion, est inhumé dans le cimetière voisin⁵⁶. Les pilotes allemands revendiquent la destruction de trois chasseurs adverses : *Oberleutnant* Hans-Erwin Jäger (*1.Staffel*), *Leutnant* Helmut Mertens (*2.Staffel*) et *Oberfeldwebel* Hermann Guhl (*1.Staffel*). Dans le même temps, un *Bf 109 (2.Staffel)* est contraint à un atterrissage forcé à l'ouest de Tongres (endommagé à 70 %) ⁵⁷. De son côté, Peter Cornwell mentionne que le combat aurait aussi concerné des appareils des *I/JG 21* et de la *JG 27*, tandis que la perte du *Flying Officer* Levin Fredman pourrait être du fait du *Feldwebel* Erich Schröder (*2./JG 27*)⁵⁸.

⁵³ No.615 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/2123.

⁵⁴ Malheureusement, l'identité du troisième pilote n'est pas connue.

⁵⁵ Si cette revendication est citée par plusieurs auteurs, notamment Brian Cull (*Twelve days in may*) ou John Foreman (*RAF Fighter Command – Victory Claims*), on n'y trouve aucune référence dans l'ORB du Squadron. En outre, il ne semble pas exister de rapport de combat correspondant.

⁵⁶ DIXON, Robert. *607 Squadron : A Shade of Blue*. 2012.

⁵⁷ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.90 et 91 ; WATTEEUW, Pierre. *Les pertes de la chasse allemande de jour en Belgique (1940 – 1945)*. Tome I. Erpe : Editions De Krijger, 2000. p.19.

⁵⁸ CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940*. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.247.

13 mai 1940

Brian Cull fait état de la présence du *B Flight* sur l'aérodrome de Merville, avec un certain nombre d'entraînements sur *Hawker Hurricane Mk I*⁵⁹.

Toujours est-il que le *A Flight* reste déployé pour la journée sur le terrain de Vitry-en-Artois avec le *No.607 (RAF) Squadron*.

La première mission vise à escorter un *Bristol Blenheim Mk IV*, du *No.18 (RAF) Squadron*, au-dessus du canal Albert pour vérifier l'état des ponts. Le décollage est fortement perturbé par l'annonce de l'arrivée d'une formation aérienne adverse⁶⁰ ou en raison des manœuvres du bombardier⁶¹, et seuls deux *Hawker Hurricane Mk I (Squadron Leader Joseph R. Kayll ; Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley)* sont en mesure d'assurer l'escorte. La mission se déroule sans incident, mais l'appareil du *Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley* (longeron d'aile touché) ainsi que le *Bristol Blenheim* sont endommagés par des tirs provenant du sol. À noter que le *Bristol Blenheim Mk IV L8866 (Flying Officer D.D. Rogers ; Sergeant A.J. Gulliver ; Leading Aircraftman D.C. Moore)* du *No.18 (RAF) Squadron* est signalé endommager durant une reconnaissance au-dessus du canal Albert, vers 6 h 45, du fait de tirs au sol⁶². Peut-être s'agit-il de la sortie en question.

Selon le *Squadron Leader Joseph R. Kayll* :

« L'escadron reçoit l'ordre d'escorter un *Blenheim* pour une reconnaissance du canal Albert, afin de voir l'état des ponts. Au ras du sol, un *Blenheim* est presque aussi rapide qu'un *Hurricane*, et comme le pilote effectue des changements brutaux de direction, une partie de nos appareils ne sont pas en mesure de le suivre. Finalement, il ne reste plus que moi et le *Flight Lieutenant Thornley* (avec un appareil endommagé) pour le suivre, chacun d'un côté. Le pilote du *Blenheim* est très expérimenté et vol sous les ponts lorsqu'ils sont intacts, tandis que nous préférons survoler ces derniers. Le seul incident a lieu lors du retour en survolant une formation allemande, ces derniers nous tirent dessus avec tout ce qu'ils

⁵⁹ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.108.

⁶⁰ No.615 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/2123.

⁶¹ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.108.

⁶² CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.256 et 257.

ont. Le mitrailleur arrière du Blenheim est blessé, et je suis sauvé par la plaque de blindage derrière mon siège »⁶³.

Enfin, dans la soirée plusieurs appareils décollent, aux côtés du *No.607 (County of Durham) Squadron*⁶⁴, pour une patrouille dans les environs de Namur. Un combat éclate avec plusieurs *Bf 110* et l'appareil du *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale (*L2035*) est abattu, probablement par le *Leutnant* Richard Marchfelder *du Stab II./ZG 1*⁶⁵, près de Courrière. Le malheureux Peter N. Murton-Neale est tué. Il faisait partie de l'effectif originel du *No.615 (County of Surrey) Squadron*, puisqu'on retrouve sa trace dès novembre 1937, et avait brièvement occupé les fonctions de *B Flight Commander* avant l'arrivée de James G. Sanders. Il avait 23 ans, et repose aujourd'hui au cimetière de Courrière en Belgique⁶⁶.

On ne dispose malheureusement d'aucune précision sur la disparition de Peter N. Murton-Neale. Toutefois, un rapport du *Pilot Officer* John R. Lloyd apporte quelques nouveaux détails⁶⁷. Le Hawker Hurricane Mk I serait le P2580 et non le L2035 comme cité dans les différentes publications. Trois Hawker Hurricane auraient décollé, pilotés par le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll, le *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale et un troisième pilote dont on ne connaît pas l'identité. Les appareils décollent de Vitry-en-Artois en fin d'après-midi probablement vers 17h00 (la disparition de Peter N. Murton-Neale étant enregistré vers 17h45). Enfin, le *Pilot Officer* John R. Lloyd mentionne une rencontre avec plusieurs Heinkel He.111, environ huit kilomètres à l'ouest de Huy. Les bombardiers allemands se réfugient alors dans la couche nuageuse (1 500 mètres), et c'est en émergeant des nuages que la disparition du *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale. Le dossier comporte un deuxième document intéressant : en l'occurrence une lettre de son père (A.G. Murton-Neale) adressée à l'Air Ministry en date du 10 décembre 1943. Il y est notamment fait mention de la récupération, par l'intermédiaire de la Croix rouge, d'un étui à cigarettes en argent lequel présente deux impacts de balles. À partir de là, toutes les hypothèses restent ouvertes.

⁶³ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999. p.108 et 109.

⁶⁴ GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940).* Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.154.

⁶⁵ No.615 (RAF) Squadron, *Operations Record Book.* Kew : The National Archives, AIR 27/2123 ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999. p.109 ; CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940.* Old Harlow : After the Battle, 2007. p.257.

⁶⁶ Commonwealth War Graves Commission : <https://www.cwgc.org/find-war-dead/casualty/4001719/murton-neale.-peter-norman/>

⁶⁷ Casualty Record : *Flying Officer* Peter N. Murton-Neale. The National Archives, Kew : AIR 81/2100.

14 mai 1940

Plusieurs renforts arrivent au sein du *No.615 (County of Surrey)* lorsque la *RAF* décide de détacher plusieurs *Flight* pour renforcer les unités en France. Il s'agit ici de pilotes provenant du *B Flight* du *No.229 (RAF) Squadron* : *Pilot Officer* John E.M. Collins⁶⁸, Malcolm Ravenhill⁶⁹ et Victor B.S. Verity⁷⁰, ainsi que du *Pilot Officer* Cecil R. Young⁷¹ en provenant du *No.601 (County of London) Squadron*.



Un groupe de pilotes, probablement du No.615 Squadron en France. On note la présence du Pilot Officer Cecil R. Young (deuxième depuis la gauche). Collection Drew Davidson.

Une fois de plus les événements de la journée sont des plus confus. Selon l'*ORB* plusieurs patrouilles sont effectuées, sans plus de détails, depuis les aérodromes d'Abbeville, Vitry-en-Artois et Douai où *le B Flight* passe la nuit.

On connaît quelques détails sur l'une des sorties de la journée, en l'occurrence un affrontement entre une section de *Hawker Hurricane Mk I* et un bombardier allemand dans la matinée (aux alentours de 6 h). Une victoire est alors revendiquée par le *Flying Officer* Hedley N. Fowler⁷². Une fois de plus cet événement pose davantage de questions qu'il n'offre de réponse. Ainsi, on ne trouve aucun rapport de combat, et il est dès lors difficile de confirmer ou

⁶⁸ John Edward Collins (n° 41830).

⁶⁹ Il a rejoint la *RAF* (n° 40750) en mars 1938 et rejoint le *No.229 (RAF) Squadron*, le 9 mars 1940. The Battle of Britain London Monument – F/O M Ravenhill : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Ravenhill.htm> ; One of the Few – Flying Officer Malcom Ravenhill : <http://www.oneofthefew.co.uk/pilots/mravenhill/mravenhill.php>

⁷⁰ Victor Bosanquet Strachen Verity, né le 5 novembre 1919 à Timaru (Nouvelle-Zélande). Il rejoint la *RAF* en 1938, puis le *No.229 (RAF) Squadron* en novembre 1939. The Battle of Britain London Monument – P/O V B S Verity : <http://www.bbm.org.uk/airmen/Verity.htm>

⁷¹ Pour plus d'information, voir : Aircrew Remembered – Cecil R. Young : <http://www.aircrewremembered.com/young-cecil-reginald.html>

⁷² FOREMAN, John. *RAF Fighter Command Victory Claims of World War Two : Part One 1939 - 1940*. Walton-on-Thames : Red Kite, 2003. p.42.

non cette victoire. En outre, les sources divergent sur la potentielle victime. Arnaud Gillet fait état d'un Dornier Do.17 lors d'une mission de défense des terrains, tout en s'interrogeant sur sa véracité faute de confirmation dans les archives⁷³. De son côté, Brian Cull se réfère au *Junkers Ju.88 A-1 7A+BH* de la *1.(F)/121* (*Oberleutnant* Heinz Spillmann ; *Oberfeldwebel* Richard Schnegotzki ; *Unteroffizier* Wilhelm Colleseus et Walter Gers, tous tués) effectuant une reconnaissance du secteur Bruxelles – Courtrai – Gand – Anvers.⁷⁴ L'appareil s'écrase à Winkel-Sainte-Croix, au nord-est de Gand, à 6 h. Enfin, Peter Conrwell fournit une autre interprétation. Pour lui, l'appareil de la *1.(F)/121* aurait été victime du *No.504 (RAF) Squadron*, tandis que c'est un *Junkers Ju.88 A-1 F6+BL* de la *3.(F)/123* qui serait à relier à la revendication du *Flying Officer* Hedley N. Fowler. L'appareil allemand effectué, alors, une reconnaissance des aérodromes le long de la côte nord française, lorsqu'il aurait été intercepté par des chasseurs britanniques. Moteur endommagé, le *Junkers Ju.88* est contraint à un atterrissage forcé à Aalst, à 6 h 15. L'*Unteroffizier* Willi Reissmann est tué et le reste de l'équipage capturé (*Feldwebel* Friedrich Küttner et Eugen Lauterbach ; *Unteroffizier* Erwin Maxrath)⁷⁵.

15 mai 1940

Contrairement aux journées précédentes, l'activité du *No.615 Squadron* est assez intense et relativement bien détaillée. Elle est aussi l'occasion de plusieurs revendications, mais aussi de nouvelles pertes.

La journée commence par plusieurs patrouilles depuis le terrain de Le Touquet, sans davantage de précisions, selon l'*ORB*.

Plus tard dans la matinée, six *Hawker Hurricane Mk I* décollent, sous les ordres du *Squadron Leader* Joseph R. Kayll, depuis Vitry-en-Artois pour une mission d'escorte sur Dinant en compagnie de six autres appareils du *B Flight* du *No.607 (County of Durham) Squadron*. Les douze *Bristol Blenheim Mk I* (trois du *No.15 Squadron* et neuf du *No.40 Squadron*) sont chargés de détruire plusieurs ponts sur la Meuse. L'ensemble de la formation est, cependant, intercepté par plusieurs *Bf 109* et *Bf 110* vers 11 h. Les pilotes du *No.615*

⁷³ GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.408.

⁷⁴ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.117. ; ROBA, Jean-Louis. La RAF en France — 2e partie : Hurricane sur le continent — Tome 1 : du 9 septembre 1939 au 14 mai 1940. Batailles Aériennes, n°68 (Avril - Juin 2014). p. 80.

⁷⁵ CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.276.

Squadron semblent avoir été surpris puisque le *Flying Officer* Hedley N. Fowler (*Hawker Hurricane Mk I P2622*), à l'arrière de la formation, peut seulement hurler un avertissement avant d'être touché par les tirs des *Bf 109*. Son appareil commençant à prendre feu, il est contraint de sauter en parachute. Il réussit à rejoindre plusieurs soldats français, mais ils sont tous capturés le lendemain⁷⁶. La victoire pourrait avoir été revendiquée par l'*Oberleutnant* Franz Eckerle (3./JG 76)⁷⁷. Selon une lettre ultérieure du *Flying Officer* Hedley N. Fowler :

« Nous escortons plusieurs bombardiers et j'occupe la position de *Back-end-Charlie*, c'est-à-dire en arrière pour avertir l'ensemble de la formation en cas d'attaque. Quatre *Bf.109* me plonge soudain dessus et je suis touché au réservoir en essayant de poursuivre l'un d'entre eux. La situation est très inconfortable et je dois prendre rapidement une décision. Mon parachute s'accroche à la verrière, mais je peux rapidement le décrocher. Je remarque aussi beaucoup de sang sur ma combinaison et je commence à m'inquiéter très sérieusement. Heureusement, j'ai juste pris quelques bouts de métal dans le cuir chevelu et dans mon bras droit. Je me pose, en parachute, dans la forêt des Ardennes. Je décide de marcher vers l'ouest, en m'orientant grâce au soleil. Tout est désert : je croise de temps à autre des tranchées abandonnées ou des carcasses de blindés. Soudain des tirs au-dessus de ma tête : il s'agit d'un groupe de soldats français du génie qui m'ont confondu avec un allemand en raison de ma combinaison de vol grise. Je décide de rester avec eux pour regagner nos lignes. Toute la contrée est vide et parsemée de destruction. Je repère, dans un champ, un cheval de trait blanc sur lequel je grimpe afin d'épargner ma jambe droite qui me fait souffrir. Nous faisant une halte durant la nuit, mais nous sommes repérés par des soldats allemands le lendemain. Après avoir vidé nos munitions, nous ne pouvons rien faire d'autre que nous laisser capturer. »⁷⁸

Il fera ultérieurement les gros titres de la presse à la suite de son évasion du château de Colditz le 9 septembre 1942. Déguisé en officiers allemands il réussit à rejoindre la Suisse (en compagnie du lieutenant néerlandais Damiaen Joan van Doorninck). De retour en Angleterre en avril 1944, il reçoit la *Military Cross* avant d'être posté au *Armament Test Squadron* de Boscombe Down. Il se tue en testant un *Hawker Typhoon* le 26 mars 1944. Il est inhumé au cimetière de Durrington. Selon le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll :

⁷⁶ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999. p.148.

⁷⁷ CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940.* Old Harlow : After the Battle, 2007. p.283.

⁷⁸ Casualty Record : *Flying Officer Hedley N. Fowler* The National Archives, Kew : AIR 81/409.

« la formation de Hurricane est attaquée simultanément par plusieurs Bf.110 et Bf.109. J'effectue une attaque de face contre un premier Bf.110 qui atterrit peu après, ainsi qu'un tir en déflexion sur un second, lequel est vu tombé et explosé dans un bois »⁷⁹.

Les deux revendications ne semblent pas concluantes. Selon Peter Cornwell, cet affrontement pourrait être relié avec celui entre les *Bloch MB.152* du *GC I/8* et des *Bf 110 C* de la *2./ZG 26* dont trois appareils sont abattus par les Français⁸⁰. Si on observe la description du combat en question, on ne peut nier des éléments concordants : l'heure (10 h 30 – 12 h 15), ainsi que les lieux (au-dessus de la Meuse, dans les environs de Mézières). En outre, l'Adjudant Michaud indique la présence d'un *Hawker Hurricane* lors de l'affrontement :

« Il lui lâche une longue rafale, mais à cet instant un Hurricane inattendu passe entre lui et sa cible. Il est obligé d'interrompre son tir et prend du retard sur sa proie qui pique devant lui. Le Messerschmitt a son compte, un membre d'équipage saute, mais le parachute du malheureux se met en torche. Le biplan désemparé percute et explose dans une clairière au nord-est de Renwez »⁸¹.

On ne peut nier plusieurs éléments concordant avec la seconde partie du rapport rédigé par le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll. Il s'agit en l'espèce d'un *Bf 110 C* de la *2./ZG 26* (*Feldwebel* Kurt Friedrich et *Gefreiter* Willi Neuburger, tués) qui s'écrase, vers 11 h 10, à Sécheval. Évidemment, à défaut de détails plus probants, cela reste de la simple hypothèse. Les Allemands enregistrent la perte de deux *Bf 109 E-3* du *Stab I./JG 52*, *Hauptman* Siegfried von Eschwege et *Leutnant* Kurt Kirchner (capturé), tandis que trois chasseurs britanniques sont revendiqués par les *Hauptmann* Werner Molders, *Oberleutnant* Heinz Wittenberg et *Leutnant* Georg Claus de la *III./JG 53*. Du côté du *No.607 (RAF) Squadron*, le *Squadron Leader* Lance Smith (P2870) est tué durant le combat, et deux *Bf 109* sont revendiqués par les *Flying Officer* Bill Whitty et *Pilot Officer* Bob Grassick⁸².

L'après-midi est encore assez mouvementé puisque le *A Flight* est chargé d'une série de trois patrouilles dans les environs de Wavre. Plusieurs *Henschel Hs 126* sont rencontrés et une série d'affrontement éclate. Ainsi, une section sous les ordres du *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley effectue une patrouille au nord-ouest de Gembloux à 15 h. Selon le *Pilot Officer* Thomas C. Jackson :

⁷⁹ *Squadron Leader* Joseph R. Kayll, *Combat Report*. The National Archives, Kew. AIR 50/175/14 ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.148.

⁸⁰ CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940*. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.290.

⁸¹ JOANNE, Serge. *Le Bloch MB-152*. Les éditions Lela Presse, 2003. p.225 à 226.

⁸² DIXON, Robert. *607 Squadron : A Shade of Blue*. 2012.

« Nous apercevons soudain un Hs.126 lorsqu'il ouvre le feu sur nous. Je peux l'aligner et le toucher, probablement en tuant le mitrailleur, puis je le laisse au Flight Commander. Il tombe au sol »⁸³.

Selon le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley :

« Avion signalé et le Pilot Officer Jackson attaque d'une assez grande distance. L'ennemi fait un demi-tonneau et plonge. Je le suis dans sa descente jusqu'à cinq cents pieds en tirant sans cesse. L'appareil atterrit dans un champ labouré à 1 500 mètres au nord de Gembloux, mais sans se disloquer »⁸⁴.

L'appareil pourrait être appartenir à la 4.(H)/22 (*Leutnant* H. Ricke blessé)⁸⁵. Les événements semblent se dérouler moins bien pour le *Pilot Officer* David J. Looker (P2554), qui est touché par des tirs au sol. Au moment de sauter, il heurte le gouvernail avec le bras gauche. Touchant le sol, près de Waterloo, il est récupéré par des soldats britanniques et rapidement renvoyé en Angleterre pour un séjour à l'hôpital (*Shenley Military Hospital*). Un autre Hs.123 est rencontré au même moment par une seconde section sous les ordres du *Flying Officer* Peter Collard vers 15 h :

« L'ennemi volait au ras de la forêt, mon altitude était de 1 500 mètres. Je plonge sur lui et porte une attaque sur le côté. J'essuie une courte rafale du mitrailleur arrière à deux cents mètres. L'ennemi se cabre lorsque je suis à trente mètres juste derrière lui, c'est pourquoi je me trouve en dessous de lui. Ensuite plus aucun signe d'avions (...) Ennemi aperçu sortant du soleil en piqué sur deux Hurricanes en dessous. Je m'approche derrière lui, mais mon viseur me lâche, quand j'ouvre le feu. L'ennemi effectue un violent virage sur l'aile en montée par la droite : attaque interrompue à trois cent cinquante mètres, munitions épuisées »⁸⁶.

À noter que ce dernier appareil est erronément identifié comme un *Heinkel He.112*. Enfin, à 15 h 30, un autre Hs.126, probablement de la 1.(H)/23 (*Leutnant* Hermann Küster et Felix

⁸³ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.150.

⁸⁴ Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley, Combat Report, The National Archives, Kew. AIR 50/175/31 ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.150 ; GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.206.

⁸⁵ CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.288.

⁸⁶ Peter Collard, Combat Report. The National Archives, Kew. AIR 50/175/3 (curieusement, le Flying Officer Peter Collard est identifié sous le nom de P.Collins) ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.150 ; GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.206 et 207.

Hack, tués)⁸⁷ est intercepté par une troisième section à l'est de Gembloux vers les 750 mètres. D'après le *Flying Officer* Horace E. Horne :

« *Le Henschel chancelle, après la première attaque, et atterrit sur le ventre dans un champ. Impossible de mener à bien l'attaque finale en raison des puissants tirs antiaériens. Je tente aussi d'attaquer un ballon attaché au sol, mais le site est truffé de défense antiaérienne. Résultat : machine touchée quatre fois* »⁸⁸.

En raison de l'évolution des événements, le *No.615 Squadron* reçoit l'ordre de quitter Vitry-en-Artois pour rejoindre le nord-ouest de la Belgique. Selon le *Flight Lieutenant* James G. Sanders :

« *Joe Kayll et moi-même devons décoller pour trouver un aérodrome belge d'où le Squadron pourrait opérer. Je prends un Gladiator, tandis qu'il utilise un Hurricane. Il part pour Moorseele, tandis que je rejoins Evere à l'est de Bruxelles. À peine posé, je m'aperçois que le terrain est plein d'allemand, je redécollé immédiatement et rejoins rapidement nos lignes au ras du sol* »⁸⁹.

Sans surprise, le choix final se fixe sur l'aérodrome de Moorseele.

16 mai 1940

Après les pilotes du *No.229 (RAF) Squadron*, un second groupe de renfort arrive avec un détachement de trois pilotes en provenance du *No.242 (RAF) Squadron, B Flight*. Il s'agit en l'occurrence, des Pilot Officer Robert D. Grassick⁹⁰, William L. McKnight⁹¹ et Percival S.

⁸⁷ CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940*. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.288.

⁸⁸ *Flying Officer* Horace E. Horne, *Combat Report*, The National Archives, Kew. AIR 50/175/12 ; CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.150 ; GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest — Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940)*. Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.206.

⁸⁹ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.151.

⁹⁰ Robert Davidson Grassick (41579) est né à Londres (Ontario – Canada) le 22 mai 1917, et rejoint la RAF avec une SSC en novembre 1938. Après sa formation à la No.5 (RAF) Flying Training School de Sealand, il est transféré au No.3 (RAF) Squadron (septembre 1939) puis No.242 (RAF) Squadron (novembre 1939). Il est détaché en urgence auprès du No.607 (RAF) Squadron, le 14 mai 1940, avec trois autres pilotes du B Flight de son escadron. SHORES Christopher ; WILLIAMS Clive. *Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII*. 2008, Grub Street ; *Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/O R D Grassick*: <http://www.bbm.org.uk/airmen/Grassick.htm>

⁹¹ William Lidstone McKnight (41937) est né à Edmonton (Alberta – Canada) le 18 novembre 1918. Il rejoint la RAF, en février 1939, avec une SSU. Après sa formation, auprès de la No.6 (RAF) FTS de Little Rissington il intègre le No.242 (RAF) Squadron le 6 novembre 1939, avant d'être détaché auprès du No.607 (RAF) Squadron le 14 mai 1940. *Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - P/O W L McKnight*: <http://www.bbm.org.uk/airmen/McKnight.htm> ; SHORES Christopher ; WILLIAMS Clive. *Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII*. 2008, Grub Street, p.437.

Turner⁹². Ils disposent déjà d'une petite expérience puisqu'ils ont rejoint le No.607 (RAF) Squadron, le 14 mai, et participés à quelques opérations, lesquelles ont déjà couté la vie de Flight Lieutenant John L. Sullivan en charge du détachement.

Le *No.615 Squadron* quitte Vitry-en-Artois et Abbeville pour Moorseele avec douze *Hawker Hurricane Mk I*. C'est durant ce transfert que le *Pilot Officer* Robert D. Grassick (KW-X) commet une malencontreuse erreur lorsqu'il engage et revendique un possible bombardier *Junkers Ju.88*. Celui-ci s'avère être un *Bristol Blenheim Mk IV (N6168 TR-A)* du *No.59 (RAF) Squadron* rentrant d'une mission de reconnaissance. Le *Flight Lieutenant* G.V. Smither réussit, néanmoins, à poser son appareil gravement endommagé sur la piste de Vitry-en-Artois avec son mitrailleur blessé (*Aircraftman* Davy J. Pitcher)⁹³.

Dans l'après-midi, neuf *Hawker Hurricane Mk I* décollent sous les ordres du *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley afin d'escorter un *Westland Lysander*. Entre Tirlemont et Bruxelles, les pilotes britanniques sont surpris par plusieurs *Bf.109*. Le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley (N2335) est immédiatement abattu, dans les environs de Rosières, et tué. Selon le *Pilot Officer* Thomas C. Jackson (N2338) :

« J'ouvre la verrière, car je n'arrive pas à voir grand-chose à l'arrière. Quasiment au même moment, alors que nous volons avec le soleil derrière, nous avons été pris par surprise. Je ne m'en suis rendu compte qu'après avoir été touché une première fois. Un appareil passe sous moi et j'essaye de le poursuivre, mais mon moteur coupe. Un second Bf.109 et j'ai ma chance – je crois voir quelques débris. Je continue à tirer dessus par-derrière. Plein d'avions dans le ciel. Mon appareil est, alors, gravement touché et soudain une explosion. J'ai mes lunettes, mes bottes, mais plus mon casque. Je ne débranche pas l'arrivée d'air, etc., mais je bondis tout simplement en dehors. J'ouvre le parachute et ne peux m'empêcher de songer : « dieu que c'est calme ».

Il est capturé dès son arrivée au sol par des soldats allemands. Blessé et souffrant de plusieurs brûlures, il se souvient :

« Un soldat sort un couteau et ouvre mon col, tandis qu'un autre sort une seringue pour m'injecter un calmant. Un véhicule arrive et on m'ordonne de grimper dedans ; un Oberleutnant s'assit à l'arrière en me braquant son pistolet. Je suis conduit à un hôpital de campagne à Tirlemont où je partage pendant

⁹² Percival Stanley Turner (41631) est né le 3 septembre 1913 à Ivybridge (Devon – Angleterre). Sa famille émigre, cependant, à Toronto au Canada où il effectue des études d'ingénieur, tout en intégrant le No.110 Squadron de la Canadian Auxiliary Air Force. Il rejoint la RAF, avec une SSC, novembre 1938. Après sa formation auprès de la No.7 (RAF) FTS de Peterborough et la No.1 (RAF) Fighter Training School de St.Athan, il intègre le No.219 (RAF) Squadron, le 4 octobre 1939, avant d'être transféré au No.242 (RAF) Squadron le 20 novembre 1939. Il est envoyé, en France, en détachement au No.607 (RAF) Squadron le 14 mai 1940. Battle of Britain London Monument, The Airmen's Stories - F/Lt. P S Turner : <http://www.bbm.org.uk/airmen/TurnerPS.htm>

⁹³ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.166.

deux jours une chambre avec huit ou neuf officiers allemands ; l'un d'eux gravement blessé à l'estomac étant très bruyant. Peu après, je suis transféré dans un grand bâtiment avec un sol en pierre où sont concentrés plusieurs centaines de soldats britanniques, avant d'être conduit, une semaine après, vers Maastricht ».

Un troisième pilote est perdu, en l'occurrence, le *Pilot Officer* Brian P. Young dont le *Hawker Hurricane Mk I (P2577)* s'écrase en flammes près d'Essene. Brûlé dans le haut du corps et au visage, il parvient cependant à sauter. Il est, toutefois, malchanceux puisqu'il est immédiatement pris pour cible par des soldats britanniques qui ouvre le feu dans sa direction, puis lance une grenade, avant de s'apercevoir qu'il s'agit de l'un d'entre eux. Il est conduit vers un hôpital de campagne à Dieppe avant d'être évacué vers Saint Nazaire. N'ayant décidément pas de chance, son ambulance est touchée, en arrivant dans le port, par un éclat d'obus tuant la quasi-totalité des occupants. Brian P. Young en réchappe miraculeusement afin d'être embarqué dans un navire à destination de l'Angleterre. Il ne reviendra plus au *No.615 Squadron*. Après une longue hospitalisation, il reprend du service courant 1942 comme pilote d'hydravion *Short S.25 Sunderland* au sein du *Coastal Command*, avant d'être transféré au Moyen-Orient dans divers commandements. Il reste dans la *RAF* après la guerre en exerçant toute une série de hauts postes, tout en suivant les cours de l'*Imperial Defense College*. Il prend sa retraite le 5 mai 1973 avec le grade de Air Vice-Marshal et décède le 26 juillet 1992⁹⁴.

De son côté, le *Pilot Officer* Robert D. Grassick (KW-X), très actif en cette journée, est en mesure de revendiquer un chasseur allemand abattu.

Il est difficile de pouvoir identifier l'affrontement en question faute de disposer de l'heure durant laquelle cette escorte a eu lieu. Ainsi, Brian Cull⁹⁵ et Donald Caldwell⁹⁶ font mention d'un affrontement vers 15h50 avec le II./JG 26, lesquelles revendiquent trois victoires (identifiés comme des Morane 406 et Hawk 75A) malgré la perte d'un appareil (pilote tué). Cette analyse est, toutefois, démentie par Arnaud Gillet⁹⁷ et Peter D. Cornwell⁹⁸ qui y font un lien avec les évènements propres au No.87 (RAF) Squadron. Une autre hypothèse serait celle du I./JG 27 qui revendiquent plusieurs Hawker Hurricane dans les environs de Bruxelles vers

⁹⁴ Air of Authority - A History of RAF Organisation – Air Vice-Marshal B P Young (33376) : http://www.rafweb.org/Biographies/Young_BP.htm

⁹⁵ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. p.166 à 168.

⁹⁶ CALDWELL Donald. The JG 26 War Diary, Vol 1 (1939 – 1942). Grub Street, 1996. 346 p.

⁹⁷ GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.221 et 222.

⁹⁸ CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. p. 294 et 299

13h40 (malheureusement une partie de ces revendications ne disposent pas d'heure précise). Ainsi, le *Flight Lieutenant* Leslie T.W. Thornley serait tombé victime de l'*Oberleutnant* Gerhart Framm de la 2./JG 27. Inversement, deux *Bf.109 E-3* de la 1./JG 27 aurait été endommagé, dont celui du *Feldwebel* Otto Sawallish. Une fois de plus, faute de davantage de précisions, il reste délicat de faire correspondre les faits, sans compter que rien ne prouve que l'ensemble des évènements propres au *No.615 Squadron* ait lieu lors de la même sortie.

17 mai 1940

Dans la matinée, plusieurs sections du *No.615 Squadron* décollent de Moorseele pour effectuer diverses patrouilles, dont on connaît les détails pour au moins deux d'entre elles.

Ainsi, les trois pilotes détachées du *No.229 (RAF) Squadron* (*Pilot Officer* John E.M. Collins, Malcolm Ravenhill et Victor B.S. Verity) décollent à 05h30. Selon le rapport de combat du *Pilot Officer* Malcolm Ravenhill (P2907) :

« Je vole, en zig-zig, en direction de Bruxelles. Mon chef de section attaque un Henschel Hs.123. Une forte défense antiaérienne me force à virer sur la droite (le n°3 me suit, mais nous perdons contact avec le leader en raison d'un problème de fréquence radio). Quelques minutes plus tard, j'aperçois (à 06h25) un appareil adverse isolé qui patrouille le long de la Meuse. L'avion porte un camouflage marron et vert au-dessus et d'un vert plus pâle en dessous. Je l'attaque par l'arrière en le prenant par surprise. Il plonge vers le sol en émettant une fumée noire, avant de redresser près du sol. Aucun tir de défense depuis l'arrière. Alors que j'observe, j'aperçois un autre appareil similaire et je l'attaque immédiatement. À environ 180 mètres, le mitrailleur arrière ouvre le feu et je vois des balles se diriger vers moi. Je continue de m'approcher, jusqu'à 90 mètres, avant de tirer une longue rafale, avant de virer à seulement 9 mètres de l'appareil ennemi. Le Henschel Hs.123 se retourne immédiatement, pour s'écraser au sol. Je découvre, alors, que je suis seul. Je décide de continuer ma patrouille à l'ouest de Bruxelles. Je décide, finalement, d'atterrir à Compiègne où des Français m'informent que je suis en réalité à 50 kilomètres au sud de Lille. Je décolle, donc, avec pour objectif de rejoindre Vitry-en-Artois, mais je me retrouve rapidement perdu au-dessus d'une zone boisée et décide finalement d'un atterrissage forcé dans un champ après une panne de carburant. Je suis réceptionné, sur place, par la police locale de Forges-les-Eaux, et je rejoins l'aérodrome de Poix par la route avant d'embarquer dans un avion pour Abbeville ».⁹⁹

⁹⁹ Pilot Officer Malcolm Ravenhill, Combat Report, The National Archives, Kew. AIR AIR 50/86/32.

L'identification des appareils concernés est délicate. Si Brian Cull¹⁰⁰ fait référence à un appareil des *I.(H)/14* et *I.(H)/23*, Peter D. Cornwell¹⁰¹ s'oriente vers un *Henschel Hs 123* de la *3.(H)/41* qui s'écrase près de Mons tuant l'un des membres d'équipage, tandis que le second est blessé (*Oberstleutnant Graf von der Schulenburg*).

Peu après, une autre section décolle vers 09h30. Un *Junkers Ju.88* est revendiqué par le *Flight Lieutenant James G. Sanders* entre Charleroi et Wavre. Effectivement, un *Junkers Ju.88 A-1 (L1+AR)* s'écrase près de Flines-lez-Raches, vers 10h15, tuant tout l'équipage (*Oberleutnant Ernst Schwartz*, *Gefreiter Alfred Dudeck*, *Oberfeldwebel Bernard Rinke* et *Gefreiter Georg Fuhrmann*)¹⁰². Le *Hawker Hurricane Mk I* semble, cependant, touché par les tirs défensifs puisque le pilote est contraint à un atterrissage forcé, quoique son appareil est signalé comme réparable.

Si quelques autres sorties ont lieu dans l'après-midi, sans évènements particuliers, les *Flying Officer Anthony Eyre* et *Richard D. Pexton* rejoignant le terrain de Glisy, à bord du *Miles Master N7577*, pour réceptionner deux nouveaux *Hawker Hurricane Mk I*¹⁰³.

18 mai 1940

On ne dispose, malheureusement, d'aucun détail concret sur les évènements de cette journée. Tout au plus, l'ORB indique la préparation d'une mission d'escorte, au profit de *Bristol Blenheim* à 04h00, laquelle est annulée ; tandis que Brian Cull¹⁰⁴ mentionne un bref affrontement avec des *Heinkel He.111* du *KG 1* sans davantage de précisions.

¹⁰⁰ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.186.

¹⁰¹ CORNWELL, Peter D. *The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940*. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.307.

¹⁰² Une fois de plus, cette revendication est controversée puisque Arnaud Gillet (GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940)*. Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. p.243) et Peter Taghon (TAGHON, Peter. *La Lehrgeschwader 1 : L'Escadre au Gruffon*. Tome 1. Lela Press, 2017, p.56) attribue la victoire au *Flight Lieutenant Ian Soden* du No.56 (RAF) Squadron qui revendique aussi un *Ju.88* vers la même heure dans des conditions concordantes. De surcroit, l'absence d'un rapport de combat signé par le *Flight Lieutenant James G. Sanders* empêche d'obtenir davantage de précisions quant à cet évènement.

¹⁰³ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999. p.187.

¹⁰⁴ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved*. London : Grub Street, 1999, p.225.

19 mai 1940

À 4 h, six *Hawker Hurricane Mk I* décollent de Moorseele pour une patrouille du secteur Cambrai —Le Cateau-Cambrésis.

À 17 h 30, six appareils patrouillent au-dessus d'Arras, tandis que cinq autres surveillent la route entre Arras et Cambrai. Un affrontement éclate, vers 19 h 40, avec une quinzaine de *Bf 109* de la *9./JG 26*, au nord-est de Cambrai¹⁰⁵. Selon le *Flying Officer* Anthony Eyre (*L1289 KW-V*) :

« Je suis le n° 2 d'une section de quatre, quand le n° 4 nous avertit par radio que des avions ennemis s'approchent. Je vire à 90 degrés par la droite, puis 180 degrés et attaque sur le côté droit un *Bf.109* en train d'attaquer un appareil de notre formation à environ cent vingt mètres en dessous. Je vire à 90 degrés et cherche le reste des appareils. Je vois un avion, que je crois être celui que je viens d'engager en piqué dégageant une fumée noire. Puis je vois un autre *Bf.109* en dessous. Je plonge sur lui et tire une longue rafale juste en dessous. Je dégage, munition pratiquement épuisée »¹⁰⁶.

Selon le *Pilot Officer* William L. McKnight :

« Lors d'une patrouille au-dessus de Cambrai, l'ennemi au nombre de sept attaques par derrière suivi par huit autres appareils. Après avoir alerté le reste de la section par radio, je prends très vite de l'altitude par un virage à gauche, suis une machine ennemie et tire. De la fumée sort de l'avion ennemi que je tire jusqu'au contact du sol »¹⁰⁷.

Dans le même temps, le *Hawker Hurricane Mk I N2331* est touché dans le combat. Blessé aux jambes, le *Flying Officer* Richard D. Pexton est contraint de sauter en parachute en territoire adverse. Il est difficilement évacué vers Dunkerque où il peut embarquer, le 23 mai, à bord du navire-hôpital *Worthing*. De retour en Angleterre, il est admis à l'hôpital de Barnet (Hertfordshire) et ne reviendra dans l'escadron qu'à la date du 10 juillet. Le *Flying Officer* Richard D. Pexton a fourni un compte rendu très détaillé sur ces quelques jours d'odyssée à travers la débâcle en France :

¹⁰⁵ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999, p.261.

¹⁰⁶ *Combat Reports. Flying Officer Anthony Eyre (19/05/40).* Kew : The National Archives, AIR 50/175/2. GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940).* Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.296.

¹⁰⁷ *Combat Reports. Pilot Officer William L. McKnight (19/05/40).* Kew : The National Archives, AIR 50/175/22. GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940).* Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.296.

Je suis abattu dans l'après-midi du 19 mai dans les environs de Cambrai. Après quelques moments difficiles, je me retrouve finalement entre les mains du Royal Army Medical Corps dans la soirée du 20 mai. Heureusement mes blessures sont légères, mais je suis toutefois incapable de marcher.

Je suis alors conduit, en ambulance, au sein d'une Casualty Clearing Station avant d'être évacué vers un train de la Croix rouge à Armentières (vers 21h30). Peu après, un autre pilote est amené, à bord d'une civière, dans le même wagon. Il s'agit du Pilot Officer Richard A. Sanders¹⁰⁸ qui souffre de brûlures sévères sur l'ensemble du corps. On nous sert un léger repas froid, puis toutes les lumières sont coupées et le train démarre une fois la nuit tombée.

Je me réveille le lendemain : le train est à l'arrêt et des bombes tombent dans les environs. On m'informe que la voie ferrée a été bombardée et que cinq autres trains sont devant nous. Le bombardement continue toute la journée et notre moral chute fortement.

Vers 17h00, plusieurs bombes tombent à proximité et, soudain, plusieurs avions mitraillent le train dans toute la longueur. Il y a plusieurs morts. Après une petite heure, plusieurs ambulances arrivent pour charger les différents blessés. Nos regards sont saisissants d'angoisse et bien peu d'entre nous espèrent encore s'échapper voir simplement survivre.

Nous sommes transportés à l'hôpital de Steenvoorde, dans la soirée du 21 mai, d'où je suis finalement envoyé vers Dunkerque le 23 mai. J'ai la chance de pouvoir embarquer à bord du Worthing afin de rejoindre l'Angleterre. Ces quelques jours m'ont permis de comprendre tous les dangers en cas de brûlures et j'ai partagé mon expérience au sein du No.615 Squadron à mon retour. Désormais nous portons tous des vêtements de protections, quelle que soit la météo, tandis que nous consommons toujours notre réservoir de réserve en priorité afin de réduire les risques d'incendie dans le cockpit. »¹⁰⁹

Selon Donald Caldwell¹¹⁰, les pilotes britanniques auraient affronté la 4./JG 26 sous les ordres du *Kommandeur*, le *Hauptman* Herwig Knüppel (*Bf.109 E-3 – W.Nr.1542*). Ce dernier est abattu et tué durant le combat, tandis que l'*Oberleutnant* Karl Ebbighausen (*Bf 109 E-3*), blessé, effectue un atterrissage forcé dans les environs de Lille. Un autre *Bf.109 E-3* est signalé comme ayant effectué un atterrissage forcé à Bruxelles. Peut-être s'agit-il de l'appareil qui aurait heurté, selon l'auteur, le *Hurricane* du *Flying Officer* Richard D. Pexton¹¹¹. Selon un résumé des événements côté allemand :

¹⁰⁸ Le Pilot Officer Richard Atheling Sanders est détaché, depuis le No.141 (RAF) Squadron, auprès du No.87 (RAF) Squadron à la date du 16 mai 1940. Il est abattu, à bord du Hawker Hurricane Mk I N2710, le 20 mai probablement victime d'un Bf 110 au nord-ouest d'Arras.

¹⁰⁹ Casualty Record : Flying Officer Richard D. Pexton The National Archives, Kew : AIR 81/742.

¹¹⁰ CALDWELL Donald. The JG 26 War Diary, Vol 1 (1939 – 1942). Grub Street, 1996, p.28 à 29.

¹¹¹ A noter que Peter D. Cornwell fait correspondre la perte du Flying Officer Richard D. Pexton à une revendication du Hauptman Günther Lützow (Stab I./JG 3), vers 19h15, dans les environs de Arras - Cambrai.

« Chasse libre sur la région de Grammont — Lille – Cambrai. Le groupe décolle à 19 h 7 sous le commandement du Hauptman Knüppel. Au-dessus de la Lille, un combat aérien a lieu avec quatre Hurricanes au cours duquel trois machines ennemies ont été abattues. Le capitaine Knüppel en combat singulier est mitraillé de front, puis pourchassé en descente. On n'a pas suivi la suite du combat. Le Hurricane a été abattu par le Leutnant Krug. Le Hauptman Knüppel n'est pas rentré de cette mission. »¹¹²

Une dernière sortie est signalée, dans la soirée, au-dessus d'Audenarde — Tournai, sans événements particuliers. Mais, c'est la fin pour le No.615 Squadron comme l'explique le Squadron Leader Joseph R. Kayll :

« Dans la soirée du 19 mai, nous sommes surpris de voir une moto et un side-car allemand à proximité de l'aérodrome de Moorseele, tandis que nous entendons des tirs à l'est. Puis, nous recevons l'ordre de rejoindre Merville dès l'aube, en ne laissant que le minimum de personnel au sol. Durant la nuit (vers 22 h), un officier belge arrive et une explique avoir reçu l'ordre de saboter l'aérodrome immédiatement. Il me faut environ une heure pour le persuader de renoncer grâce à l'aide de quelques verres. Un compromis est finalement obtenu selon lequel nous devons l'aider à placer les mines et endommager la piste, sauf un petit chemin afin de pouvoir décoller le lendemain ». ¹¹³

Toujours est-il que les *Pilot Officer* Robert D. Grassick¹¹⁴, William L. McKnight¹¹⁵ et Percival S. Turner¹¹⁶ reçoivent l'ordre, dans la soirée, de rejoindre l'aérodrome de Kenley pour réintégrer le *No.242 (RAF) Squadron*.

¹¹² GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.296.

¹¹³ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999, p.261 à 262.

¹¹⁴ De retour au No.242 (RAF) Squadron, il participe aux divers combats au-dessus de Dunkerque et à la Bataille d'Angleterre, ainsi qu'aux divers opérations britanniques de 1941. Il rejoint, le 28 septembre 1941, la OTU d'Aden. Désormais la suite de sa carrière se déroulera essentiellement en Afrique orientale et australe comme instructeur et pilote de liaison - transport. Il intègre la RCAF, le 1^{er} mai 1945 et rentre au Canada. Il décède le 28 octobre 1978.

¹¹⁵ De retour au No.242 (RAF) Squadron, il participe aux divers combats au-dessus de Dunkerque et en appuis aux dernières troupes britanniques jusqu'à la mi-juin 1940, puis à la Bataille d'Angleterre. Le 12 janvier 1941, il disparaît en combat aérien, aux commandes du Hawker Hurricane Mk I P2961, lors d'une Rhubarb dans les environs de Gravelines. Son nom est commémoré au Runnymede Memorial.

¹¹⁶ De retour au No.242 (RAF) Squadron, il participe aux divers combats au-dessus de Dunkerque et à la Bataille d'Angleterre. Il rejoint le No.145 (RAF) Squadron, en juin 1941, et obtient la DFC en octobre de la même année. Après un court repos, il prend le commandement du No.411 (RCAF) Squadron, en décembre 1941, puis du No.249 (RAF) Squadron à Malte, en février 1942. Il reste sur l'île assiégée jusqu'en novembre 1943 en exerçant diverses fonctions. En mai 1944, il reçoit la DSO, tout en intégrant le QG de la Desert Air Force. Il revient en Europe, en janvier 1945, avec le grade de Group Captain pour prendre le commandement du No.127 (RAF) Wing. Il intègre la RCAF après la guerre jusqu'à sa retraite en 1965. Il décède le 23 juillet 1985.

20 mai 1940

Le No.615 Squadron part, finalement, à 04h30, pour l'aérodrome de Norrent-Fontes avec treize Hawker Hurricane Mk I en état de vol (ainsi qu'un Miles Magister). La journée démarre assez tôt puisque dès 08h00, une double patrouille est organisée : la première au-dessus de Lille (six appareils), et la seconde en défense de l'aérodrome (trois avions).

Une opération plus ambitieuse débute à 11h00. En l'occurrence, une formation composée des *No.504, No.607 et No.615 (RAF) Squadron* est chargée d'attaquer un convoi allemand sur la route reliant Cambrai à Arras. Selon le *Squadron Leader* Joseph R. Kayll :

« Une demande de l'armée arrive : nous devons retarder l'avancée de troupes allemandes en direction d'Arras sur la route en provenance de Cambrai. Nous arrivons à regrouper douze appareils (trois de chaque Squadron), sous mes ordres. Nous trouvons sur place une grande quantité de véhicules allemands et sommes en mesure d'effectuer quelques dommages. Malheureusement, nous perdons trois appareils, dont le *Flying Officer* Bob Pumphrey (P3448 – AF-H) du 607, qui réussit à sauter en parachute et survivre comme prisonnier de guerre. Notre erreur a été d'attaquer en section de trois en ligne arrière, ce qui a permis à la Flak allemande de concentrer ses tirs ».

Effectivement, les pertes sont non-négligeable puisque, outre le *Flying Officer* Robert E.W. Pumphrey, le *No.504 (RAF) Squadron* perd les *Pilot Officer* Michael Jebb (P3586) et Blair E.G. White, quoique les deux pilotes sont seulement blessés et pourront être évacué de Dieppe, tandis que le *No.607 (RAF) Squadron* perd le *Pilot Officer* Richard S. Demetriadi (P2671 – AF-H), là encore sans conséquence pour le pilote. Dans le même temps, l'appareil du *Squadron Leader* Joseph R. Kayll est aussi endommagé à l'aile, mais il peut rentrer à Norrent-Fontes¹¹⁷. Malgré ces pertes, essentiellement matérielles, les pilotes britanniques sont en mesure de détruire sept véhicules selon une sortie de reconnaissance effectuée par le *Flying Officer* Lionel M. Gaunce vers 13h00.

Dans l'après-midi, six *Hawker Hurricane Mk I* décollent pour une patrouille du secteur Arras – Douai – Lens. Une formation de douze Heinkel He.111 du I./LG 1 est aperçu sur place, à une attitude d'environ 4 800 mètres, et un combat s'engage, vers 16h00, durant lequel les

¹¹⁷ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countires, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999, p.292 à 293 ; CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. p.332 ; DIXON, Robert. 607 Squadron : A Shade of Blue. 2012. 200 p.

Squadron Leader Joseph R. Kayll et le *Pilot Officer* Petrus H. Hugo revendiquent un bombardier¹¹⁸. Selon Joseph R. Kayll :

« *J'attaque l'avion de queue de la formation par le travers, mettant hors combat le mitrailleur arrière. Puis j'attaque par l'arrière en m'approchant à deux cents mètres. Le moteur gauche s'arrête et fume beaucoup. L'avion part en vrille et disparaît derrière des nuages bas* »¹¹⁹.

Effectivement, le Heinkel He.111 (L1+GK), de la 2./LG 1¹²⁰, percute le sol près de Lille tuant les Feldwebel Erich Hackbarth, Unteroffizier Max Bröge et Gefreiter Heinz Schönberg. Selon un rapport d'interrogateur de l'unique survivant, le Feldwebel Erich Weber, par les Britanniques :

« *Nous avons décollé de Düsseldorf à 14h00 pour observer les mouvements de troupes à l'ouest de Lille. L'avion de type Heinkel 111 était armé de quatre mitrailleuses et emportait douze bombes de 50 kilos. Nous avons essuyé plusieurs tirs antiaériens, mais sommes descendus par un Morane à 4 800 mètres* »¹²¹.

Cette patrouille constitue la dernière sortie documentée du No.615 Squadron pour la Bataille de France. Les ordres d'évacuations vers l'Angleterre commencent à pleuvoir sur les différents escadrons britanniques. L'évacuation du terrain de Norrent-Fontes commence vers 18h30 lorsque neuf *Hawker Hurricane Mk I* du No.615 Squadron, dont le L1289 du *Flying Officer* Anthony Eyre, décollent avec quatre autres du No.607 (RAF) Squadron afin d'escorter un *Savoia-Marchetti S.73P* de la Sabena emportant l'état-major du No.60 (RAF) Wing, et une partie du personnel au sol, en direction de l'aérodrome de Kenley¹²². Trois autres *Hawker Hurricane Mk I* et les quatre derniers *Gloster Gladiator Mk I* (dont les N2304 et N2306) empruntent le même chemin dans la soirée. De son côté, le Flight Lieutenant James G. Sanders effectue la traversée avec un *Bristol Blenheim*, tandis que le *Pilot Officer* Petrus H. Hugo rentre avec le *Miles Magister* depuis Merville.

¹¹⁸ CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999, p.294 ; TAGHON, Peter. *La Lehrgeschwader 1 : L'Escadre au Griffon. Tome 1.* Lela Press, 2017, p.59.

¹¹⁹ *Combat Reports. Pilot Officer Joseph R. Kayll (20/05/40).* Kew : The National Archives, AIR 50/175/14. (n°27) ; GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940).* Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.332.

¹²⁰ Peter D. Cornwell (*The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940.* Old Harlow : After the Battle, 2007, p.337) attribue la victoire au *Flying Officer* Duus du No.79 (RAF) Squadron à 13h45.

¹²¹ GILLET, Arnaud. *La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940).* Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.332.

¹²² CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. *Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved.* London : Grub Street, 1999, p.294

« À 13h00, on a reçu des instructions pour que chacun se tienne prêt à évacuer vers l'Angleterre. À 14h30, le personnel au sol plie bagage pour Boulogne laissant derrière dix-huit aviateurs. À 18h25, un avion de transport S.M.75 prend à son bord le commandant de l'escadre n°60 et son personnel ainsi que les dix-huit aviateurs de l'escadron, vingt-et-un aviateurs de l'escadron n°615 et dix aviateurs de l'escadron n°607. L'avion prend la direction de l'Angleterre »¹²³.

Les Pilot Officer John E.M. Collins¹²⁴, Malcolm Ravenhill¹²⁵ (à bord du Gloster Gladiator Mk II N2308 KW-T) et Victor B.S. Verity¹²⁶ rentrent, dans la soirée, auprès du No.229 (RAF) Squadron.

23 – 30 mai 1940 : détachement sur Gloster Gladiator

On ne dispose, malheureusement, que de peu d'informations relatives à cette période, l'ORB de l'escadron ne reprenant que début juin.

Toutefois, il apparaît que le Flight Lieutenant James G. Sanders, ainsi qu'une partie des pilotes, participe à l'opération Dynamo au sein d'un Flight constitué pour l'occasion sur Gloster Gladiator Mk II. Cette unité provisoire est basée à Manston, auprès du No.604 (RAF) Squadron, entre les 23 et 30 mai 1940¹²⁷. Selon l'ORB du No.604 (RAF) Squadron, le détachement est composé, outre le Flight Lieutenant James B. Sanders, par le Flying Officer Lionel M. Gaunce et les Pilot Officer David Evans, Petrus H. Hugo, Michael R. Mudie et Ralph Roberts. Les pilotes sont, alors, censés effectuer des patrouilles de nuit au-dessus de Dunkerque et Boulogne, quoique la liste des vols semble montrer aussi des sorties dans la journée. Selon Håkan Gustavsson, quatre appareils sont utilisés, en l'occurrence les K7928, K7970, K8001

¹²³ GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008, p.345.

¹²⁴ De retour auprès du No.229 (RAF) Squadron, il participe aux combats au-dessus de Dunkerque, où il disparaît en mission, aux commandes du Hawker Hurricane Mk I L1982, le 31 mai 1940.

¹²⁵ De retour auprès du No.229 (RAF) Squadron, il participe aux derniers combats au-dessus de Dunkerque, puis à la Bataille d'Angleterre. Le 1^{er} septembre 1940, il est hospitalisé après avoir été contraint de sauter en parachute durant un combat aérien au-dessus de Biggin Hill (Hawker Hurricane Mk I P3038). De retour en opération, il disparaît le 30 septembre lorsque suite à un combat avec des Bf.109 son Hawker Hurricane Mk I P2815 percute le sol près d'Ightham (Church Road). Il est inhumé au cimetière de City Road Cemetery, Sheffield.

¹²⁶ Après une évacuation compliquée, en passant par Cherbourg, il peut embarquer à bord d'un navire et rejoint l'Angleterre le 23 mai. De retour au No.229 (RAF) Squadron, il participe aux combats au-dessus de Dunkerque, puis à la Bataille d'Angleterre. A la fin 1940, il se porte volontaire pour rejoindre la chasse de nuit. En avril 1942, il est transféré en Afrique du Nord jusqu'en juin 1943. De retour en Europe, il est chargé durant la première moitié de l'année 1944 de prendre les commandes du No.650 (RAF) Squadron afin d'assurer l'entraînement de la défense anti-aérienne britannique. Après un passage dans divers commandements et OTU, il rentre chez lui en Nouvelle-Zélande, en novembre 1945. Il décède le 2 février 1979 à Wellington.

¹²⁷ FRANKS, Norman. Dowding's Eagles: Accounts of Twenty-five Battle of Britain Veterans. Pen & Sword Aviation, 2015 ; Christopher SHORES; WILLIAMS Clive. Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII. 2008, Grub Street ;

(endommagé, le 26 mai, lors d'une collision au sol avec le Bristol Blenheim L6607 sur le terrain de Manston) et le K8033¹²⁸.

Liste des vols			
25/05/40 (10h45 – 11h30)	Pilot Officer David Evans	Gladiator K8001	Vol d'entraînement
25/05/40 (15h30 – 16h40)	Flying Officer Lionel M. Gaunce		Patrouille
	Pilot Officer David Evans		
	Pilot Officer Ralph Roberts		
25/05/40 (20h45 – 21h20)	Pilot Officer David Evans		Patrouille
	Pilot Officer Petrus H. Hugo		
	Pilot Officer Ralph Robers		
27/05/40 (10h30 – 11h45)	Flight Lieutenant James B. Sanders	KW-P	Patrouille
	Pilot Officer David Evans	KW-N	
	Pilot Officer Michael R. Mudie	KW-M	
28/05/40 (07h25 – 09h10)	Flight Lieutenant James B. Sanders	KW-P	Patrouille

¹²⁸ GUSTAVSSON, Hakan. Gloster Gladiator in Fighter service : http://surfcity.kund.dalnet.se/gladiator_raf_ff.htm

	Flying Officer Lionel M. Gaunce	KW-M	
	Pilot Officer Petrus H. Hugo	KW-N	
28/05/40 (14h00 – 15h00)	Flight Lieutenant James B. Sanders	KW-N	Patrouille
	Flying Officer Lionel M. Gaunce	KW-M	
	Pilot Officer Petrus H. Hugo	KW-P	
29/05/40 (13h10 – 15h00)	Flight Lieutenant James B. Sanders	KW-N	Patrouille
	Flying Officer Lionel M. Gaunce	KW-M	
	Pilot Officer Petrus H. Hugo	KW-T	
29/05/40 (17h00 – 18h30)	Flight Lieutenant James B. Sanders	KW-N	Patrouille
	Flying Officer Lionel M. Gaunce	KW-M	
	Pilot Officer Petrus H. Hugo	KW-T	
29/05/40 (20h20 – 21h15)	Pilot Officer David Evans	KW-P	Patrouille
	Pilot Officer Michael R. Mudie	KW-T	
	Pilot Officer Ralph Roberts	KW-N	

1 – 7 juin 1940 : réorganisation

Dans le même temps, le Squadron Leader Joseph R. Kayll s'occupe de la réorganisation du No.615 Squadron, sur l'aérodrome de Kenley, à la suite des diverses pertes subies durant les opérations de mai 1940. Ainsi, le Flying Officer Lionel M. Gaunce prend provisoirement la tête du A Flight avec les fonctions de Flight Lieutenant. Le Pilot Officer Horace E. Horne est transféré auprès du No.242 (RAF) Squadron, en date du 2 juin¹²⁹. En parallèle, on note la présence de deux nouveaux pilotes, les Pilot Officer David Evans¹³⁰ et Cecil R. Montgomery¹³¹.



Pilot Officer Cecil R. Montgomery

Ces premiers jours de juin sont, alors, essentiellement consacrés à une série d'entraînement afin de permettre au Squadron de pouvoir retrouver une activité opérationnelle le plus rapidement possible dans le cadre des opérations qui continue sur le continent. On note, cependant, quelques sorties plus sérieuses. Ainsi le 2 juin, les Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2871), Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) et Cecil R. Young (P2966) effectue un décollage sur alerte entre 18h20 et 19h55. Il en est de même, le 3 juin, pour les Flying Officer Peter Collard (P2768) et Pilot Officer Michael R. Mudie (P2337) entre 11h55 et 13h00. Le 5 juin 1940, c'est une patrouille en force au-dessus de l'aérodrome de Mayfield qui a lieu, entre 21h00 et 21h45, avec 9 appareils : Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487), Flying Officer Anthony Eyre (P2793), Pilot Officer Keith T. Lofts (P2578), Squadron Leader Joseph R. Kayll

¹²⁹ La suite de sa carrière reste inconnue en l'état de recherche. En effet, il ne semble pas participer à la Bataille d'Angleterre à la suite de son transfert auprès du No.242 (RAF) Squadron puisque son nom n'apparaît pas dans la liste des « Few ». Il est promu au grade de Flying Officer (septembre 1940), puis Flight Lieutenant (septembre 1941), avant d'être transféré vers la RCAF en date du 3 janvier 1945.

¹³⁰ David Evans, né le 21 novembre 1919 à Liverpool, il rejoint la Territorial Army en 1938 au sein du 38th (AA) Battalion of the King's Regiment. Il obtient son transfert vers la RAF avec une SSU en juin 1939. Après sa formation auprès de la 9 E&RFTS de Ansty, il rejoint le No.615 Squadron durant le mois de mai.

¹³¹ Cecil Robert Montgomery, né en 1914 à Lisnaskea (Irlande du Nord). Il rejoint la RAF avec une SSU en juin 1939. Il fait sa formation auprès de la 22 E&RFTS (Cambridge), puis de la No.2 Flying Training School de Brize Norton (21 août 1939 – 17 février 1940). Après sa conversion sur Hawker Hurricane, il intègre le No.615 Squadron en mai 1940.

(P2871), Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801), Pilot Officer John R. Lloyd (L2003), Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966), Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) et Pilot Officer Michael R. Mudie (2768). Enfin, les Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) et Pilot Officer John R. Lloyd (P3487) décollent, le 6 juin, entre 12h15 et 12h50 pour une courte patrouille au-dessus de Kenley. Ces différentes sorties semblent se dérouler sans le moindre incident.

8 juin 1940 : retour au-dessus de la France

Après une courte période de réorganisation, le No.615 Squadron est rapidement renvoyé en opération au-dessus de la France. Ainsi, neuf Hawker Hurricane Mk I décollent depuis Kenley en direction de Hawkinge à 09h45. Après les ravitailles et préparations nécessaires, la formation reprend l'air, à 12h50, en compagnie du No.111 (RAF) Squadron pour une patrouille offensive au-dessus du secteur Le Tréport – Aumale. À l'issue de la mission (14h15), ordre est de se poser sur l'aérodrome français de Dreux afin d'avitailier et réarmer les avions. Malheureusement, le Pilot Officer David Evans endommage l'hélice du P3380 à l'atterrissage¹³². Il devra attendre, le 14 juin, pour rentrer à Kenley en passant par l'île de Jersey. Les huit Hawker Hurricane restant repartent, dans la soirée (19h30), pour une seconde patrouille du secteur avant de reprendre la direction de Kenley où ils atterrissent à 21h00. Les pilotes effectuent 03h45 minutes de vol durant l'après-midi, sans autres événements particuliers à signaler.

Pilotes et appareils engagés : Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Flying Officer Peter Collard (P2768) ; Pilot Officer Michael R. Mudie (P2966) ; Flight Lieutenant James G. Sanders (L1992) ; Pilot Officer John R. Lloyd (P2003) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P2578) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2793) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Pilot Officer David Evans (P3380).

Pertes : Hawker Hurricane Mk I P3380 (Pilot Officer David Evans) : hélice endommagée à l'atterrissage sur l'aérodrome de Dreux.

¹³² CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007, p.446.

9 juin 1940

Comme la veille, neuf pilotes quitte Kenley, à 10h15, pour rejoindre Tangmere afin d'effectuer une patrouille offensive, en compagnie des No.111 et 601 (RAF) Squadron, au-dessus secteur Le Tréport – Aumale – Poix (12h00 – 13h30). Là encore, un des Hawker Hurricane doit abandonner la mission pour donner suite à des problèmes techniques. Cette fois-ci, cependant, l'escale n'est pas effectuée en France, mais sur l'aérodrome d'Hawkinge, d'où une seconde patrouille est effectuée au-dessus du même secteur dans l'après-midi (15h35). Les huit appareils restants rentrent sur Kenley à 19h15. Les pilotes effectuent 04h40 de temps de vol, une fois de plus sans rencontrer la Luftwaffe. La visibilité est signalée comme très médiocre, tandis que les pilotes notent d'importantes colonnes de fumée s'élevant depuis les villes de Rouen et Beauvais.

Pilotes et appareils engagés : Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Flying Officer Peter Collard (P2768) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Flying Officer John R.H. Gayner (P2871) ; Pilot Officer Cecil R. Young (N2337) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584) ; Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P2793) ; Pilot Officer John R. Lloyd (2801).

Pertes : Hawker Hurricane Mk I P3487 (Flight Lieutenant James G. Sanders) : retourne à Kenley à la suite d'un problème technique.

10 juin 1940

Neuf appareils décollent de Kenley, à 11h15, pour rejoindre Tangmere. Ils en repartent, à 14h00, pour une nouvelle patrouille offensive au-dessus de la France. Cette fois-ci, il s'agit du secteur Fécamp – Abbeville – Dieppe – Le Tréport. Les pilotes rentrent, sur Kenley, à 15h30. Contrairement aux journées précédentes, des appareils allemands sont signalés au loin, mais les pilotes britanniques ne peuvent pas les rattraper.

Pilotes et appareils engagés : Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2793) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Pilot Officer Ralph Roberts (L1983) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Flying Officer John R.H. Gayner (P2871) ; Pilot Officer Cecil R. Young (N2337) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584).

11 juin 1940

Neuf Hawker Hurricane décollent de Kenley, à 13h30, pour effectuer une patrouille offensive au-dessus du secteur Fécamp – Le Tréport en compagnie du No.111 (RAF) Squadron. Une formation allemande est rencontrée peu après et durant le combat qui s'en suit le Flying Officer Anthony Eyre revendique deux Bf.109, dont un probable, à environ 8 km au nord-ouest du Havre¹³³. Durant l'affrontement l'un des pilotes semble s'être séparé puisqu'il atterrit à Kenley, contrairement aux autres qui se posent sur Manston. Selon le rapport de combat du Flying Officer Anthony Eyre :

« Je participe à une patrouille avec onze appareils du No.111 (RAF) Squadron et huit aux de notre escadron au-dessus de la côte française (entre Dieppe et Le Havre). Je vol en position de n°2 à droite de la formation. Nous volons à environ 4 800 – 5 500 mètres d'altitude lorsque nous apercevons ce qui semble être des appareils ennemis. Notre formation est rapidement dispersée lorsque commence le combat, et je me retrouve seul. J'aperçois, alors, au sud (à environ 6 700 mètres) les Bf 109 en dessous de moi. Je plonge immédiatement sur le premier et tire une rafale à environ 6 000 mètres. Lorsqu'il s'aperçoit de l'attaque, il part en piqué et vire brusquement ce qui me permet de le toucher encore trois fois. J'aperçois alors deux autres Hurricane qui l'engagent à environ 3 000 mètres, tandis qu'il continue à piquer en direction du sol. Je vois, alors, un autre Bf 109 à ma gauche et je l'engage immédiatement. Il part, lui, aussi en piqué à la suite de mon attaque »¹³⁴.

Comme d'habitude, il est difficile de déterminer avec précision l'adversaire faute de documentation plus précise. Toutefois, Peter D. Cornwell¹³⁵ fait état d'un affrontement entre les appareils du No.111 (RAF) Squadron est une formation de la Luftwaffe composée de Dornier Do.17M de la KG 28 et des Bf 109 de la 2/JG 3 dans le secteur du Havre vers 14h15. Deux Bf 109 E-1, de la 2./JG 3 sont gravement endommagés, tandis qu'un troisième s'écrase entre Berneval-le-Grand et Belleville-sur-Mer (Unteroffizier Lutz Uth tué). Aux vues du rapport du Flight Lieutenant Anthony Eyre, on peut légitimement penser que les pilotes du No.615 Squadron ont affronté le même adversaire.

¹³³ A noter que l'ORB du No.615 Squadron fait mention d'un Bf 109 détruits (inconclusive), ainsi que d'un second Bf 109 et un Ju.87 probablement endommagé. De son côté, John Foreman mentionne la revendication d'un Bf 109 détruit et un Bf 110 endommagé (FOREMAN, John. RAF Fighter Command Victory Claims of World War Two : Part One 1939 – 1940. Walton-on-Thames : Red Kite, 2003, p.86). Son rapport de combat (AIR AIR 50/175/6) fait état de la revendication de deux Bf.109.

¹³⁴ Combat Reports. Flying Officer Anthony Eyre (11/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/6.

¹³⁵ CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007, p.459.

Une seconde patrouille est effectuée, depuis Manston, au-dessus de Saint-Valery-sur-Somme, à partir de 20h00. Aucun évènement particulier n'est à signaler et l'ensemble des pilotes rentrent sur Kenley à 21h15. Le temps de vol est de 03h00 pour l'ensemble de la journée.

Pilotes et appareils engagés : Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Flying Officer John R.H. Gayner (P2768) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P3487) ; Pilot Officer Ralph Roberts (L1983) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2793).

Revendications : Flying Officer Anthony Eyre, deux Bf 109 dont un probable (2./JG 3 ?) au nord-ouest du Havre vers 14h30.

12 juin 1940

Neuf pilotes décollent de Kenley, à 15h15, pour une patrouille dans les environs de Saint-Valery-sur-Somme – Le Tréport – Le Havre. À l'issue de la mission, les appareils atterrissent sur Manston (sauf deux appareils qui se pose à Kenley) pour avitailler. L'ensemble de la formation reprend les aires, à 19h15, pour une seconde patrouille au-dessus du même secteur avant de rentrer à Kenley pour 20h55. Le temps de vol est de 03h30.

Pilotes et appareils engagés : Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871) ; Pilot Officer (P2963) ; Flying Officer John R.H. Gayner (P2768) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P3487) ; Pilot Officer Ralph Roberts (L1983) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2793).

14 juin 1940

Comme d'habitude, huit Hawker Hurricane décollent, à 08h15, depuis Kenley afin d'effectuer une patrouille au-dessus d'Abbeville – Saint-Quentin – Saint-Omer en compagnie du No.111 (RAF) Squadron. L'ensemble de la formation se pose, à 09h45, sur l'aérodrome d'Hawkinge. Ils repartent, à 12h30, pour une seconde patrouille sur le secteur d'Abbeville – Rouen avant d'atterrir à Kenley pour 14h25. En tout, les pilotes prennent l'air pendant 03h20.

Pilotes et appareils engagés : Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2963) ; Flying Officer Peter Collard (P2768) ; Pilot Officer Cecil R. Young (P2328) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584) ; Pilot Officer Ralph Roberts (L1983) ; Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Pilot Officer John R. Lloyd (P2801).

15 juin 1940

Neuf appareils décollent, à 10h45, pour rejoindre Hawkinge afin d'assurer la protection aérienne d'un convoi maritime à partir de 15h30. Le Hawker Hurricane Mk I P3380, du Flying Officer John R.H. Gayner, doit, cependant, retourner à Kenley en raison d'un problème au train d'atterrissage. Le reste de la formation rentre se poser à 18h20 après 03h00 de vol (dont un avitaillement à Hawkinge).

Pilotes et appareils engagés : Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Flying Officer Peter Collard (P2871) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (L1584) ; Pilot Officer Cecil R. Young (N2399) ; Flying Officer John R.H. Gayner (P3380) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P3487) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2793) ; Pilot Officer John R. Lloyd (L1992) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (L1789).

Pertes : Hawker Hurricane Mk I P3380 (Flying Officer John R.H. Gayner) : problème train d'atterrissage.

18 juin 1940 : renforts et retour progressif vers la défense du Royaume-Uni

Le 16 juin, un message arrive pour indiquer que si l'escadron reste disponible pour les opérations au-dessus de la France, il convient dès à présent une série d'entraînement en vue de participer à la défense du territoire britannique au sein du Fighter Command. Les pilotes doivent, donc, partir progressivement en détachement auprès du No.11 (RAF) Group pour suivre une mise à niveau sur les procédures radio et radar dans le cadre des interceptions de bombardiers.



Sergeant Derrick W. Halton

En outre, trois nouveaux pilotes arrivent en date du 18 juin en provenance de la No.5 (RAF) Flying Training School. Il s'agit du Pilot Officer Sydney J. Madle¹³⁶ et des Sergeant Derrick W. Halton¹³⁷ et Olivier V. Houghton¹³⁸. La présence de ce dernier sera très courte puisqu'il sera transféré, dès le 10 juillet, auprès du No.32 (RAF) Squadron.



Pilot Officer Sydney J. Madle

19 juin 1940

Neuf pilotes décollent de Kenley, à 06h45, pour rejoindre l'aérodrome de Hawkinge. Ils en repartent, à 08h00, pour une reconnaissance offensive de Abbeville, Flixecourt, Poix, Rouan et Dieppe. En volant au-dessus de Rouan, les pilotes notent la présence d'environ 45 appareils allemands sur le terrain d'aviation. En rentrant sur Hawkinge, à 09h45, le Squadron Leader Joseph R. Kayll reçoit l'ordre de rester sur place afin d'assurer une escorte pour douze Bristol Blenheim à partir de 12h55. Le bombardement semble, cependant, raté puisqu'il est indiqué que seulement une section des bombardiers touche l'aérodrome de Dieppe. Dans le même temps, le Flying Officer Anthony Eyre est contraint à un atterrissage forcé à Wilmington à la

¹³⁶ Sydney James Madle. Né le 13 janvier 1921, à Strood (Kent), il est éduqué à la Sir Joseph Williamson Mathematical School avant de travailler pour la South Eastern Electricity à Rochester. Il intègre la RAFVR en janvier 1939 et est formé à la No.23 (RAF) Elementary & Reserve Flying Training School puis à la No.5 (RAF) Flying Training School. Il intègre le No.615 Squadron le 18 juin 1940.

¹³⁷ Derrick Wilson Halton (748212). Né en 1939. Il travaille comme journaliste au Northamptonshire Evening Telegraph, avant de rejoindre la RAFVR en mai 1939. Après sa formation auprès de la No.5 (RAF) Flying Training School avec le No.45 Course (11 décembre 1939 – 10 juin 1940), il intègre le No.615 Squadron le 18 juin 1940.

¹³⁸ Oliver Vincent Houghton. Né le 19 janvier 1921 à Foleshill (Conventry). Il travaille comme ouvrier aéronautique, avant de rejoindre la Civil Air Guard en octobre 1938 puis la RAFVR le 22 mars 1939. Il est formé à la No.4 (RAF) Initial Training Wings (30 octobre) puis la No.5 (RAF) Flying Training School (9 décembre). Il intègre le No.615 Squadron le 18 juin 1940 mais sa présence est très courte (il ne semble pas avoir effectué de vol opérationnel) puis il est transféré au No.32 (RAF) Squadron (10 juillet) puis au No.501 (RAF) Squadron (27 août). Il est tué en combat aérien, le 6 septembre 1940, lorsque son Hawker Hurricane Mk I V6646 s'écrase près de Long Beech Wood (Kent).

suite d'une panne de carburant. Si le pilote n'est pas blessé, le Hawker Hurricane Mk I P2793¹³⁹ est gravement endommagé. Les huit autres appareils du No.615 Squadron atterrissent à 15h55. Soit un temps de vol de 04h45.

En parallèle, trois pilotes participent à un entraînement au combat aérien au-dessus du champ de tir de Sutton Bridge, tandis que six heures d'entraînement au vol de nuit sont effectuées.

Pilotes et appareils engagés : Flying Officer Anthony Eyre (P2793) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P2578) ; Pilot Officer John R. Lloyd (P2764) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (P3390) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Flying Officer John R.H. Gayner (L1584) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963).

Pertes : Hawker Hurricane Mk I P2793 (Flying Officer Anthony Eyre) : gravement endommagé à l'atterrissage à Wilmington (panne carburant).

22 juin 1940

Neuf Hawker Hurricane décollent de Kenley pour rejoindre Hawkinge à 05h45. Ils repartent, à 07h00 pour une reconnaissance offensive du secteur Abbeville – Poix – Rouen – Dieppe. La formation semble se séparer durant la mission puisque l'ORB indique que seulement cinq pilotes rencontrent, près de Rouen, une formation de He.111 de la III./KG 1 escortée par des Bf.110 de la 7./ZG 26 vers 07h45. Les pilotes britanniques se séparent en deux puisque le Squadron Leader Joseph R. Kayll revendique deux He.111 (une revendication non concluante et un probable), tandis que le Flying Officer Peter Collard revendique aussi une victoire non concluante sur un des bombardiers. Selon Peter D. Cornwell, l'un des He.111 effectue un atterrissage forcé à l'ouest de Rouen¹⁴⁰. Dans le même temps, les trois autres pilotes affrontent l'escorte. Le Flight Lieutenant James G. Sanders revendique deux Bf.110 (une concluante et une autre non concluante). Il en est de même pour le Flying Officer Anthony Eyre avec une autre revendication concluante contre l'un des chasseurs. La 7./ZG 26 ne semble, cependant, pas subir de perte. Malheureusement le bilan de l'affrontement est aussi lourd pour le No.615 Squadron puisque le Pilot Officer John R. Lloyd est abattu et tué durant l'affrontement. Son

¹³⁹ Les dégâts semblent, cependant, limité puisqu'on retrouve l'appareil en action dès le 27 juin...

¹⁴⁰ CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007, p.497.

Hawker Hurricane Mk I P2764 s'écrase, vers 08h10, près de La Mailleraye-sur-Seine. Il est probablement victime du Leutnant Kuno-Adalbert Konopka, de la 7./ZG 26. Il avait 30 ans. Il sera inhumé au cimetière communal de la Mailleraye-sur-Seine, où il repose toujours aujourd'hui. De son côté, le Flight Lieutenant James G. Sanders est contraint à un atterrissage forcé, à la suite d'une panne de carburant, sur l'île de Wight. Son appareil, le Hawker Hurricane Mk I P3487 n'est, toutefois, pas endommagé.

Selon le rapport du Squadron Leader Joseph R. Kayll : « Au-dessus de Rouen, à environ 2 700 m, j'aperçois des Bf.110 volants depuis l'est à une altitude d'environ 1 800 mètres. Cinq de nos appareils attaquent dont deux pour les He.111. J'attaque un He.111 puis un second sur lequel j'ouvre le feu pendant cinq seconds. Son moteur gauche semble avoir des difficultés à fonctionner, tandis qu'une fine fumée s'en échappe »¹⁴¹.

Le Flying Officer Peter Collard apporte quelques précisions : « Au-dessus de Rouen, nous apercevons huit He.111 et quatre Bf.110 approchant par en dessous. J'attaque un He.111. J'observe une fumée s'échappant de la machine, mais je ne le vois pas s'écraser »¹⁴².

Concernant l'attaque des Bf 110, le Flying Officer Anthony Eyre fait le rapport suivant : « Durant une reconnaissance avec quatre autres appareils, j'observe une formation de He.111. Alors que je me prépare à attaquer, j'aperçois trois Bf.110 opérants probablement en escorte des bombardiers. J'attaque l'un des trois et détruis son moteur droit. Il disparaît en perdant de l'altitude. J'essaye de faire de même avec les deux autres, mais ils effectuent plusieurs virages m'empêchant de viser. Je ne peux pas observer davantage et je grimpe rapidement avec le peu de munitions qu'il me reste pour continuer ma reconnaissance tout seul avant de retrouver le Squadron Leader au-dessus de Dieppe »¹⁴³.

Curieusement, le Pilot Officer Keith T. Lofts revendique une victoire non concluante sur un Junkers Ju.52. Selon Brian Cull : « Selon un rapport en provenance de Zurich, le général Fritz Löb, commandant du Luftgau Belgien-Nordfrankreich, est abattu et tué par un chasseur britannique durant un vol de reconnaissance »¹⁴⁴. Selon une autre source, l'appareil transportant notamment le General-Major Fritz Löb aurait été victime d'une collision fatale sur l'aérodrome de Bruxelles-Evere. Dans le même temps, le KTB de la 9./JG 54 indique sur le Junkers Ju.52

¹⁴¹ Combat Reports. Squadron Leader Joseph R. Kayll (22/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/14.

¹⁴² Combat Reports. Flying Officer Peter Collard (22/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/2.

¹⁴³ Combat Reports. Flying Officer Anthony Eyre (22/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/6. On ne trouve, malheureusement, pas de rapport pour le Flight Lieutenant James G. Sanders.

¹⁴⁴ CULL, Brian. First of The Few : 5 June – 9 July 1940. Fonthill, 2012 ; Flight Magazine, 4 July 4, 1940, p.5 et 11 : <https://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1940/1940%20-%201887.html?search=Fritz%20L%C3%B6b> ;

transportant un général aurait été victime d'une collision aérienne avec un Do.17, quoique l'on ne trouve aucune correspondance pour la date¹⁴⁵.

Le rapport de combat de Keith T. Lofts¹⁴⁶, outre d'être difficilement lisible, renforce encore le mystère sur cette revendication. En effet, il indique que le combat se déroule vers 08h30 dans les environs de Forges-les-Eaux, ce qui correspond plus ou moins aux lieux où se déroule l'autre affrontement. Il est, en outre, fait mention d'un « transport de troupes » identifié comme un Ju.52 volant au ras du sol (environ 600 mètres). L'affrontement (en plongeant depuis le soleil) est très court puisque le pilote abandonne son attaque, sans en observer le résultat, en raison de l'arrivée d'au moins trois Bf 110. On ne dispose pas d'informations supplémentaires sur cet évènement.

Pilotes et Appareils engagés : Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871) ; Flying Officer Peter Collard (P2768) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (P3380) ; Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P2578) ; Pilot Officer John R. Lloyd (P2764) ; Flying Officer Anthony Eyre (P2801).

Pertes : Pilot Officer John R. Lloyd (Hawker Hurricane Mk I P2764). Tué en combat aérien avec des Bf 110, vers 08h10, dans les environs de Mailleraye-sur-Seine. Probablement victime du Leutnant Kuno-Adalbert Konopka, de la 7./ZG 26.

Revendications : Squadron Leader Joseph R. Kayll : deux He.111 (une revendication non concluante et un probable) vers 08h45 ; Flying Officer Peter Collard : un He.111 (revendication non concluante) vers 08h45 ; Flight Lieutenant James G. Sanders : deux Bf.110 (une revendication concluante et une autre non concluante) ; Flying Officer Anthony Eyre : un Bf 110 (revendication concluante) vers 08h40 ; Pilot Officer Keith T. Lofts : un Ju.52 (revendication non concluante).

26 juin 1940

Douze pilotes décollent de Kenley, à 06h44, en direction de Hawkinge afin d'effectuer une reconnaissance du secteur Dieppe – Rouen – Boos. Aucun évènement notable n'est à signaler durant la patrouille et l'ensemble de la formation entre à Hawkinge pour 08h40.

¹⁴⁵ <http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-31810.html>

¹⁴⁶ Combat Reports. Pilot Officer Keith T. Lofts (22/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/17.

Cependant, à l'atterrissage, le Hawker Hurricane Mk I¹⁴⁷, du Pilot Officer Cecil R. Young, est gravement endommagé lorsqu'une des jambes du train se rétracte. Le pilote n'est, toutefois, pas blessé. Soit, 02h06 de vol durant la journée.

Pilotes et Appareils : Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Pilot Officer David Evans (L1983) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P2578) ; Pilot Officer Ralph Roberts (P2793) ; Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (P2328) ; Pilot Officer Michael R. Mudie (P3380) ; Pilot Officer Cecil R. Young (P2966) ; Flying Officer Peter Collard (P2768) ; Squadron Leader Joseph R. Kayll (P2871).

Pertes : Pilot Officer Cecil R. Young (Hawker Hurricane Mk I ?) : gravement endommagé à l'atterrissage sur Hawkinge à la suite d'un problème de train d'atterrissage, vers 08h40.

27 juin 1940

Onze appareils décollent de Kenley, à 09h40, pour rejoindre Hawkinge afin d'escorter un Flight de Bristol Blenheim en charge d'une mission de photographie aérienne sur le nord de la France. La mission se déroule sans incident et tout le monde rentre à Kenley pour 12h25. Le personnel du No.615 Squadron a, alors, le plaisir de recevoir le Roi George VI lequel outre de rester pour le thé en profite aussi pour décorer de la DFC les Squadron Leader Joseph R. Kayll et Flight Lieutenant James G. Sanders. Sur une autre note joyeuse, le Flying Officer Peter Collard bénéficie d'une permission afin de se marier avec Annette Christina McNally. Ils emménagent, alors, à Whyteleafe Road (Caterham).

28 – 29 juin 1940 : poursuite des entraînements

Ces deux jours sont essentiellement consacrés à une série d'entraînement durant la journée et la nuit. Ainsi, trois pilotes sont envoyés au-dessus du champ de tir de Sutton Bridge.

¹⁴⁷ L'identification pose problème, en effet, l'ORB fait mention à cette date du Hawker Hurricane Mk I P2966, lequel est indiqué aussi comme assigné au Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce. Le P2966 étant d'une part sa monture habituelle et l'appareil étant signalé comme opérationnel le lendemain (27 juin), on peut raisonnablement penser à une erreur.

En parallèle, une patrouille de nuit est effectuée, entre 23h35 et 01h25, au-dessus de Kenley par les Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) et Pilot Officer Anthony Eyre (P3487).

30 juin : dernier combat au-dessus de la France

Onze appareils décollent de Hawkinge, à 09h25, afin de participer à une mission commune avec le No.111 (RAF) Squadron afin d'escorter plusieurs Bristol Blenheim Mk IV au-dessus de Merville. Une fois de plus, l'ORB du No.615 Squadron est assez avare en informations. Il est juste fait mention d'un affrontement avec des Bf 109 (quatre victoires non concluantes sont revendiquées), tandis que trois Bristol Blenheim sont portés disparus. Tous les pilotes du No.615 Squadron rentrent à Hawkinge après environ 02h20 de vol.

Les journaux du No.111 (RAF) Squadron contiennent davantage de précisions¹⁴⁸. Ainsi, la formation de bombardiers est composée de douze appareils, le gros étant escorté par le No.111 (RAF) Squadron, tandis que le No.615 (RAF) Squadron est chargé d'assurer les arrières. Un Bristol Blenheim tombe, victime de la DCA, tandis que le reste de la formation rejoint Hawkinge à 12h20, puis Croyon à 14h45. Toutefois la sortie n'est pas de tout repos puisqu'il apparaît que l'arrière de la formation, ainsi que le No.615 Squadron, rencontre quatre Bf 109 au moment de franchir la côte française. Un combat éclate durant lequel deux Bristol Blenheim sont abattus, tandis que deux ou trois chasseurs allemands sont détruits.

Les bombardiers semblent appartenir au No.107 (RAF) Squadron¹⁴⁹ qui opère au-dessus de Merville. Malheureusement, l'ORB de cet escadron comporte peu d'éléments intéressants¹⁵⁰ puisqu'il confirme seulement la perte de trois appareils : L9467 (Pilot Officer J.P. Quirk, Sergeant D.C. Hawkins et K.E. Murray, tous capturés), R3870 (Squadron Leader Herbert Pilling ; Sergeant F.A.S. Roche et Holman T. Denison, seul le deuxième survit comme prisonnier) et R3823 (Pilot Officer Richard H.M. Bennett ; Sergeant Albert B. Langford et Denis S. Harrison, tous tués)¹⁵¹. Cette participation est confirmée par le No.2 (RAF) Group qui fait état d'une attaque sur Merville par douze appareils du No.107 (RAF) Squadron entre 10h15 et 12h35. L'aérodrome est bombardé, depuis une altitude d'environ 1 800 m, et trois appareils

¹⁴⁸ No.111 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/866.

¹⁴⁹ <http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-32356.html>

¹⁵⁰ No.107 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/841.

¹⁵¹ http://www.epibreren.com/ww2/raf/107_squadron.html#3006

ne rentrent pas (un quatrième est contraint à un atterrissage forcé à Manston à la suite de dommages adverses)¹⁵².

Il est, en revanche, plus difficile de déterminer l'adversaire. John Foreman indique que les Bf 109 du I./JG 20 et du I.(J)/LG 2 ont décollé pour intercepter la formation¹⁵³. Effectivement, les Oberfeldwebel Erwin Clausen (3./JG 77), Leutnant Hans Kolbow (3./JG 20), Karl-Heinz Schnell (3./JG 20), Leutnant Hermann Staiger (1./JG 20) et Feldwebel Wilhelm Koslowski (1./JG 20) revendiquent des Bristol Blenheim entre 12h43 et 12h50¹⁵⁴. On note plusieurs autres revendications (15h25), mais elles pourraient correspondre au raid effectué par l'après-midi par les Bristol Blenheim du No.110 (RAF) Squadron (escortés par les No.56 et 151 Squadron) entre 13h15 et 15h30 où un affrontement est signalé entre chasseurs.

Pour revenir au No.615 Squadron, les revendications sont l'œuvre des Squadron Leader Joseph R. Kayll, Flight Lieutenant James G. Sanders, Flying Officer Herbert S. Giddings et Pilot Officer Cecil R. Young vers 11h45.

Selon le Squadron Leader Joseph R. Kayll : « trois Blenheim volent en direction du nord vers Merville lorsqu'ils sont attaqués par deux Bf 109. J'attaque celui de gauche (...) et je vois une fine traînée de fumée noire. Je vise, ensuite, le second qui s'apprête à ouvrir le feu sur la formation de bombardiers. (...) Je réussis à le toucher, mais il est en mesure d'abattre le deuxième Blenheim dont le moteur droit prend feu »¹⁵⁵.

Selon le Pilot Officer Cecil R. Young : « nous approchons de Merville, à environ 600 mètres au-dessus des bombardiers. Nous plongeons sur trois Bf 109. J'en attaque un au moment où il s'apprête à ouvrir le feu sur le dernier Blenheim de la formation. J'ouvre le feu à environ 275 mètres, au moment même où le Blenheim prend feu. Je m'en approche à moins de 45 mètres. Des débris s'échappent de l'appareil et une importe traînée de fumée noire apparat avant qu'il plonge à la verticale en direction du sol. Mes munitions sont épuisées et je décide de prendre le chemin de la maison, mais je suis poursuivi par trois autres Bf 109. J'effectue un atterrissage forcé à Martlesham »¹⁵⁶.

Pilotes et Appareils engagés : Squadron Leader Joseph R. Kayll (P3109) ; Pilot Officer Cecil R. Young (P3380) ; Pilot Officer Michael R. Mudie (P2337) ; Flight Lieutenant Lionel M.

¹⁵² <http://forum.12oclockhigh.net/archive/index.php?t-49106.html>

¹⁵³ FOREMAN, John. RAF Fighter Command Victory Claims of World War Two : Part One 1939 – 1940. Walton-on-Thames : Red Kite, 2003. p.101.

¹⁵⁴ Pour rappel, il y'a un décalage d'une heure entre l'heure allemande et anglaise.

¹⁵⁵ Combat Reports. Squadron Leader Joseph R. Kayll (30/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/14.

¹⁵⁶ <http://aircrewremembered.com/cecil-reginald-young-chapter-3.html> et Combat Reports. Pilot Officer Cecil R. Young (30/06/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/33.

Gaunce (P2966) ; Pilot Officer Cecil R. Montgomery (P2768) ; Pilot Officer Petrus H. Hugo (P2963) ; Flight Lieutenant James G. Sanders (P3487) ; Pilot Officer Keith T. Lofts (P3111) ; Pilot Officer David Evans (L1992) ; Flying Officer Herbert S. Giddings (P2801) ; Pilot Officer Ralph Roberts (L1983).

Revendications : Squadron Leader Joseph R. Kayll : un Bf 109 (revendication non concluante) ; Flight Lieutenant James G. Sanders : un Bf 109 (revendication non concluante) ; Flying Officer Herbert S. Giddings : un Bf 109 (revendication non concluante) ; Pilot Officer Cecil R. Young : un Bf 109 (revendication non concluante).



La date exacte de cette photo n'est pas connue. Elle aurait été prise sur l'aérodrome de Kenley entre le retour du No.615 Squadron et le début de la Bataille d'Angleterre. Le pilote au premier plan serait le Pilot Officer Cecil R. Young.

Collection : Drew Davidson.

Annexes

I) Aérodromes

Kenley	Juin 1937 – 2 septembre 1939
Croydon	2 septembre 1939 – 15 novembre 1939
Merville	15 novembre 1939 – 12 décembre 1939
Vitry-en-Artois	13 décembre 1940 – 12 avril 1940
Saint-Inglevert (détachements)	17 décembre 1940 – 9 mai 1940
Poix	12 avril 1940 – 27 avril 1940
Abbeville (détachements)	27 avril 1940 – 16 mai 1940
Le Touquet (détachements A Flight)	9 mai 1940 – 16 mai 1940
Vitry-en-Artois (détachements A Flight)	12 mai 1940 – 16 mai 1940
Merville (détachements B Flight)	13 mai 1940 – 16 mai 1940
Moorsele	16 mai 1940 – 20 mai 1940
Norrent-Fontes	20 mai 1940
Kenley	20 mai 1940 -

II) Avions en service

1) Gloster Gladiator Mk I et Mk II

Serial connu
K7987 ; K8044 ; N2303, N2304, N2306, N2308 (KW-T) ; N2309, N2310, N2312, N2314 (KW-M), N5577, N5578 (KW-H), N5580, N5581, N5582, N5583, N5585, N5586, N5587.

2) Hawker Hurricane Mk I

Serial connu
L1289 (KW-V) ; L1992 ; L2003 ; N2331 ; N2335 ; N2337 ; N2338 ; P2554 ; P2564 ; P2577 ; P2578 ; P2622 ; P2768 ; P2783 ; P2793 ; P2801 ; P2871 ; P2907 ; P2963 ; P2966 ; P3380 ; P3487.

3) Miles Magister

Serial connu
N7577

III) Commandement

1) Squadron Leaders

Squadron Leader	
Squadron Leader Arthur V. Harvey	Juin 1937 - 16 mars 1940
Squadron Leader Joseph R. Kayll	16 mars 1940 -

2) Flight Commanders

Flight Lieutenant	
Flying Officer Peter N. Murton-Neale	1939 – 4 octobre 1939
Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley	1939 – 16 mai 1940
Flight Lieutenant James G. Sanders	4 octobre 1939 -
Flight Lieutenant Lionel M. Gaunce	5 juin 1940 -

IV) Pertes, accidents et incidents divers

11/09/39	Pilot Officer Anthony St.C. Rose	Gladiator K7987	Tué	Accident vol de nuit, Bletchingley
21/09/39	Pilot Officer John R. Lloyd	Gladiator K8044		Endommagé au roulage ; Croydon
01/10/39	<i>Pilot Officer</i> John C.M. Hanbury	Gladiator N2314	Tué	Accident vol de nuit ; Beare Green – Dorking
25/10/39	<i>Flying Officer</i> Leonid Ereminsky	Gladiator N5585 (KW-S)		Problème moteur ; Croydon
25/10/39	<i>Pilot Officer</i> Stanley M. Wickham	Gladiator N2312 (KW-M)		Problème moteur ; Croydon
18/12/39	<i>Pilot Officer</i> Stanley M. Wickham	Gladiator N5582	Tué	Patrouille Saint-Inglevert — Boulogne (13 h 15 – 13 h 40). Tué lorsque son appareil décoche à l'atterrissage et s'écrase au sol.
02/01/40	<i>Pilot Officer</i> David J. Looker <i>Pilot Officer</i> Thomas C. Jackson	Miles Magister		Vol de liaison Vitry-en-Artois — Saint-Inglevert. Atterrissage forcé au crépuscule, près de Vitry-en-Artois.
03/01/40	<i>Flying Officer</i> John R.H. Gayner	Gladiator (N5583 ?)		Endommagé (roulette de queue) suite à un atterrissage forcé (rupture pipe huile) durant un entraînement ; Crécy-en-Ponthieu.

21/01/40	<i>Aircraftman</i> Henry Clemson		Décès	Maladie. Inhumé au cimetière de Douai (rangée L, tombe 3)
04/03/40	<i>Pilot Officer</i> Ralph Roberts	Gladiator N2303		Patrouille Saint-Inglevert – Boulogne (Patrol Line A). Retour suite à un problème moteur (08h30)
06/03/40	<i>Aircraftman 1st Class</i> Reginald E. Parfitt		Décès	Chute dans un canal, dans la nuit, près de Vitry-en-Artois.
12/03/40	<i>Pilot Officer</i> David J. Looker	Gladiator N5586		Patrouille Saint-Inglevert – Dunkerque (Patrol Line B). Rentre, à 12 h 10, suite à un problème de magnéto.
10/05/40	<i>Leading Aircraftman</i> Alan Brooks		Blessé	Brûlures aux mains lors du bombardement de l'aérodrome du Touquet.
12/05/40	<i>Flying Officer</i> Levin Fredman	Hurricane Mk I (P2564)	Tué	Patrouille aux alentours de Tongres. Combat aérien avec Bf 109. S'écrase près de Wihogne. Inhumé au cimetière de Wihogne, tombe 9.
13/05/40	<i>Flight Lieutenant</i> Leslie T.W. Thornley	Hurricane Mk I		Escorte d'un Bristol Blenheim au-dessus du canal Albert. Appareil endommagé par la DCA (longeron d'aile touché).
13/05/40	<i>Flying Officer</i> Peter N. Murton-Neale	Hurricane Mk I (L2035)	Tué	Patrouille au-dessus de Namur. Combat aérien avec Bf.110. S'écrase près de Courrière. Inhumé au cimetière de Courrière.
15/05/40	<i>Flying Officer</i> Hedley N. Fowler	Hurricane Mk I P2622	Capturé	Escorte de Bristol Blenheim sur Dinant. Combat aérien avec Bf 109 et Bf 110. Saute en parachute et capturée le lendemain.
15/05/40	<i>Pilot Officer</i> David J. Looker	Hurricane Mk I P2554	Blessé	Patrouille dans les environs de Wavre, touché par la DCA. Saute en parachute et blessé (évacué vers l'Angleterre).

16/05/40	<i>Flight Lieutenant</i> Leslie T.W. Thornley	Hurricane Mk I N2335	Tué	Escorte Lysander. Combat aérien avec Bf 109 entre Tirlemont et Bruxelles, s'écrase. Commémoré sur le Mémorial de Runnymede (tableau 5).
16/05/40	<i>Pilot Officer</i> Thomas C. Jackson	Hurricane Mk I N2338	Capturé	Escorte Lysander. Combat aérien avec Bf 109 entre Tirlemont et Bruxelles, saute en parachute et capturée.
16/05/40	<i>Pilot Officer</i> Brian P. Young	Hurricane Mk I P2577	Blessé	Escorte Lysander. Combat aérien avec Bf 109 entre Tirlemont et Bruxelles, saute en parachute au-dessus d'Essene. Blessé (brûlures) et évacué vers l'Angleterre.
17/05/40	<i>Flight Lieutenant</i> James G. Sanders	Hurricane Mk I		Interception de Ju.88 entre Charleroi et Wavre. Endommagé par les tirs défensifs.
19/05/40	<i>Flying Officer</i> Richard D. Pexton	Hurricane Mk I N2331	Blessé	Patrouille au-dessus d'Arras. Affrontement avec Bf 109, saute en parachute, blessé et évacué vers l'Angleterre.
20/05/40	<i>Squadron Leader</i> Joseph R. Kayll	Hurricane Mk I		Attaque convoi allemand sur la route de Cambrai à Arras. Endommagé par la DCA.
08/06/40	<i>Pilot Officer</i> David Evans	Hurricane Mk I P3380		Hélice endommagée à l'atterrissage ; aérodrome de Dreux.
09/06/40	<i>Flight Lieutenant</i> James G. Sanders	Hurricane Mk I P3487		Problème technique, retour base.
15/06/40	<i>Flying Officer</i> John R.H. Gayner	Hurricane Mk I P3380		Problème train d'atterrissage, Hawkinge.
19/06/40	<i>Flying Officer</i> Anthony Eyre	Hurricane Mk I P2793		Gravement endommagé à l'atterrissage à Wilmington (panne carburant).
22/06/40	<i>Pilot Officer</i> John R. Lloyd	Hurricane Mk I P2764	Tué	Tué en combat aérien avec des Bf 110, vers 08h10, dans les environs de

				Mailleraye-sur-Seine. Probablement victime du Leutnant Kuno-Adalbert Konopka, de la 7./ZG 26.
26/06/40	Pilot Officer Cecil R. Young	Hurricane Mk I		Gravement endommagé à l'atterrissage sur Hawkinge à la suite d'un problème de train d'atterrissage, vers 08h40.

V) Liste des Revendications

NB : La liste suivante contient l'ensemble des victoires revendiquées par les pilotes du No.615 Squadron, que ce soit à travers l'étude des documents officiels de la RAF ou des sources secondaires. Comme le nom l'indique, il s'agit uniquement de revendications, ce qui ne signifie pas forcément confirmation. Quelques précisions ont été indiquées à chaque fois (pour davantage, le lecteur est invité à consulter l'entrée journalière).

29/12/39 13h50	<i>Flight Lieutenant</i> James G. Sanders	1 He.111	4 miles S.O. Douvres. Il pourrait s'agir d'un appareil de la Wekusta 26. Le pilote perd rapidement l'appareil de vue en raison de la couche nuageuse.
10/05/40 04h30	<i>Flying Officer</i> Levin Fredman	1 He 111	Abbeville. Il pourrait d'agir de He.111 de la LG 1. Le pilote indique avoir endommagé le moteur gauche (fumée noire) d'un des appareils.
12/05/40 10h00	<i>Flying Officer</i> Hedley N. Fowler	1 Bf 109	Tongres. Il pourrait s'agir d'un Bf 109 du I(J)/LG 2. On ne dispose qu'aucune précision (et

			rapport de combat) concernant cette revendication.
14/05/40 09h30	<i>Flying Officer</i> Hedley N. Fowler	1 Do.17 ou Ju.88	Environ de Vitry-en-Artois. On ne dispose qu'aucune précision (et rapport de combat) concernant cette revendication. L'identité de la possible victime diverge aussi selon les sources secondaires.
15/05/40 11h00	<i>Squadron Leader</i> Joseph R. Kayll	2 Bf.110	Environ de Dinant. Il pourrait s'agir de Bf 110 C de la 2./ZG 26 (dans possible affrontement commun avec le GC 1/8).
15/05/40 15h00	<i>Flight Lieutenant</i> Leslie T.W. Thornley, Pilot Officer Thomas C. Jackson et David J. Looker	1 Hs.126	Environ de Gambloux. Il pourrait s'agir d'un Hs.126 de la 4.(H)/22 (Leutnant H. Ricke blessé).
15/05/40 15h00	<i>Flying Officer</i> Peter Collard	1 He.112	Environ de Gambloux. Probablement une erreur dans la retranscription du rapport. Il pourrait s'agir d'un Hs.126 en lien avec les autres revendications de l'après-midi.
15/05/40 15h30	<i>Flying Officer</i> Horace E. Horne	1 Hs.126	Environ de Gambloux. Il s'agit probablement d'un Hs.126 de la 1.(H)/23 (Leutnant Hermann Küster et Felix Hack, tués).

17/05/40 09h30	<i>Flight Lieutenant James G. Sanders</i>	1 Ju.88	Environ de Charleroi – Wavre. Potentiellement le Ju.88 A-1 (L1+AR) qui s'écrase près de Flines-lez-Raches
19/05/40 19h40	<i>Flying Officer Anthony Eyre</i>	2 Bf 109	Nord-Ouest Cambrai. Potentiellement des appareils de 9./JG 2, dont l'un dégage avec la fumée noire d'échappant du moteur.
20/05/40 16h00	<i>Squadron Leader Joseph R. Kayll</i> et <i>Pilot Officer Petrus H. Hugo.</i>	1 He.111	Environ Douai – Arras. Il pourrait s'agir du le Heinkel He.111 (L1+GK), de la 2./LG 1 qui s'écrase près de Lille. Le rapport des pilotes fait état de l'arrêt du moteur gauche et d'une fumée importante.
11/06/40 14h30	Flying Officer Anthony Eyre	2 Bf 109 dont un probable.	Nord-ouest du Havre. Il pourrait s'agir de Bf 109 E-1 de la 2./JG 3.
22/06/40 08h45	Squadron Leader Joseph R. Kayll	2 He.111, dont un probable	Environ de Rouen. Il pourrait s'agir d'une formation de He.111 de la III./KG 1. L'un des He.111 effectue un atterrissage forcé à l'ouest de Rouen
22/06/40 08h45	Flying Officer Peter Collard	1 He.111	Environ de Rouen. Il pourrait s'agir d'une formation de He.111 de la III./KG 1. L'un des He.111 effectue un atterrissage forcé à l'ouest de Rouen.
22/06/40	Flight Lieutenant James G. Sanders	2 Bf.110	Environ de Rouen.

			Il pourrait s'agir de Bf.110 de la 7./ZG 26. Ces derniers n'auraient pas subi de pertes.
22/06/40 08h40	Flying Officer Anthony Eyre	1 Bf.110	Est de Rouen. Il pourrait s'agir de Bf.110 de la 7./ZG 26. Ces derniers n'auraient pas subi de pertes.
22/06/40 08h30	Pilot Officer Keith T. Lofts	1 Ju.52	Environs de Forges-les-Eaux. Cette revendication est très énigmatique, voire l'entrée journalière pour plus de détails.
30/06/40 11h45	Squadron Leader Joseph R. Kayll	1 Bf.109	11 km sud de Merville. Il pourrait s'agir de Bf 109 du I./JG 20 et du I.(J)/LG 2.
30/06/40	Flight Lieutenant James G. Sanders	1 Bf 109	Environ de Merville. Il pourrait s'agir de Bf 109 du I./JG 20 et du I.(J)/LG 2.
30/06/40 11h45	Flying Officer Herbert S. Giddings	1 Bf 109	Environ de Merville. Il pourrait s'agir de Bf 109 du I./JG 20 et du I.(J)/LG 2.
30/06/40 11h45.	Pilot Officer Cecil R. Young	1 Bf 109	Environ de Merville. Il pourrait s'agir de Bf 109 du I./JG 20 et du I.(J)/LG 2.

VI) En Mémoire

11/09/39	Pilot Officer Anthony St.C. Rose	Gladiator K7987	Accident vol de nuit, Bletchingly. Inhumé au crématorium de Croydon (Mitcham Road), panneau n°5.
----------	----------------------------------	-----------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------

01/10/39	Pilot Officer John C.M. Hanbury	Gladiator N2314	Accident vol de nuit ; Beare Green – Dorking. Il est inhumé à Hylands Park, Writtle.
18/12/39	Pilot Officer Stanley M. Wickham	Gladiator N5582	Patrouille Saint-Inglevert – Boulogne (13h15 – 13h40). Tué lorsque son appareil décoche à l’atterrissage et s’écrase au sol. Il est inhumé au cimetière communal de Douai (rangée K, tombe 1).
21/01/40	Aircraftman Henry Clemson		Maladie. Inhumé au cimetière communal de Douai (rangée L, tombe 3)
06/03/40	Aircraftman 1st Class Reginald E. Parfitt		Noyade après être tombé dans le canal près de Vitry-en-Artois. Inhumé au cimetière communal de Douai (rangée L, tombe 8)
12/05/40	Flying Officer Levin Fredman	Hawker Hurricane Mk I	Patrouille au-dessus de la Belgique. Abattu et tué, près de Wihogne, probablement par des Bf 109 de la I./JG 21, JG 27 ou I (J)./LG 1. Inhumé au cimetière de Wihogne (tombe 9).
13/05/40	Flying Officer Peter N. Murton-Neale	Hawker Hurricane Mk I L2035	Patrouille secteur Namur. Combat aérien avec des Bf 110 près de Courrière. Probablement abattu et tué par le Leutnant Richard Marchfelder du Stab II./ZG 1. Inhumé au cimetière de Courrière.

16/05/40	Flight Lieutenant Thomas T.W. Thornley	Hawker Hurricane Mk I N2335	Mission d'escorte d'un Westland Lysander. Affrontement avec des Bf 109 entre Tirlemont et Bruxelles. Probablement abattu et tué par l'Oberleutnant Gerhart Framm (2./JG 27). Son nom est commémoré sur le Mémorial de Runnymede.
22/06/40	Pilot Officer John R. Lloyd	Hurricane Mk I P2764	Tué en combat aérien avec des Bf 110, vers 08h10, dans les environs de Mailleraye-sur-Seine. Probablement victime du Leutnant Kuno-Adalbert Konopka, de la 7./ZG 26. Inhumé au cimetière de La Mailleraye-sur-Seine (rangée 1, tombe 1).

Bibliographie

Archives

No.615 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/2123.

No.61 (RAF) Wing, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 26/82.

Combat Reports : Flight Lieutenant J.G. Sanders (29/12/39). Kew : The National Archives, AIR 50/175.

No.107 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/841.

No.111 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/866 (Juin 1940)

No.601 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/2068 (Juin 1940).

No.604 (RAF) Squadron, Operations Record Book. Kew : The National Archives, AIR 27/2082 (Mai 1940).

Combat Report. Flying Officer L. Fredman. Kew : The National Archives, AIR 50/175.

Combat Report. Pilot Officer William L. McKnight. Kew : The National Archives, AIR 50/175/22.

Combat Report. Pilot Officer Joseph R. Kayll. Kew : The National Archives, AIR 50/175/14.

Combat Report. Flight Lieutenant Leslie T.W. Thornley, Kew : The National Archives, AIR 50/175/31.

Combat Report. Peter Collard. Kew : The National Archives. AIR 50/175/3.

Combat Report. Flying Officer Horace E. Horne. Kew : The National Archives, Kew. AIR 50/175/12.

Combat Report. Pilot Officer Malcolm Ravenhill. Kew : The National Archives, Kew. AIR 50/86/32.

Combat Reports. Flying Officer Anthony Eyre. Kew : The National Archives, AIR 50/175/2.

Combat Reports. Pilot Officer William L. McKnight (19/05/40). Kew : The National Archives, AIR 50/175/22.

Enquiries into Missing Personnel : Pilot Officer A. Rose. Kew : The National Archives, AIR 81/1512.

Enquiries into Missing Personnel : Pilot Officer J.C.M. Hanbury. Kew : The National Archives, AIR 81/1562.

Casualty Record : Flying Officer Peter N. Murton-Neale. The National Archives, Kew : AIR 81/2100.

Casualty Record : Flying Officer Hedley N. Fowler. Kew : The National Archives, AIR 81/409.

Casualty Record : Flying Officer Richard D. Pexton The National Archives, Kew : AIR 81/742.

The role of Fighter Squadrons in France. Kew : The National Archives, AIR 16/119

Ouvrages imprimés

BAUGHEN, Greg. The RAF in the Battle of France and the Battle of Britain: A Reappraisal of Army and Air Policy 1938-1940. Fonthill, 2017. 288 p.

BREW Steve. Blood, Sweat and Courage : 41 Squadron RAF 1939 – 1942. Fonthill, 2014. 959 p.

CALDWELL Donald. The JG 26 War Diary, Vol 1 (1939 – 1942). Grub Street, 1996. 346 p.

CORNWELL, Peter D. The Battle of France, Then and Now : Six Nations Locked in Aerial Combat, September 1939 to June 1940. Old Harlow : After the Battle, 2007. 592 p.

CULL, Brian ; LANDER, Bruce ; WEISS, Heinrich. Twelve Days in May. The Air Battle for Northern France and the Low Countries, 10 – 21 May 1940, as seen through the eyes of the fighter pilots involved. London : Grub Street, 1999. 328 p.

CULL, Brian. First of The Few : 5 June – 9 July 1940. Fonthill, 2012. 224 p.

DIXON, Robert. 607 Squadron : A Shade of Blue. 2012. 200 p.

FOREMAN, John. Fighter Command War Diaries : September 1939 to September 1940. Walton-on-Thames : Air Research Publications, 1996. 224 p.

FOREMAN, John. RAF Fighter Command Victory Claims of World War Two : Part One 1939 – 1940. Walton-on-Thames : Red Kite, 2003. 312 p.

FRANKS, Norman. Dowding's Eagles: Accounts of Twenty-five Battle of Britain Veterans. Pen & Sword Aviation, 2015. 272 p.

GILLET, Arnaud. La Luftwaffe à l'ouest – Les victoires de l'aviation de chasse britannique (10 mai 1940 – 23 mai 1940). Béthenville : Arnaud Gillet, 2008. 431 p.

JOANNE, Serge. Le Bloch MB-152. Les éditions Lela Presse, 2003. 544 p.

ROBA, Jean-Louis. La RAF en France – 2e partie : Hurrricane sur le contient – Tome 1 : du 9 septembre 1939 au 14 mai 1940. Batailles Aériennes, n°68 (Avril – Juin 2014). p. 80.

SHORES Christopher ; WILLIAMS Clive. Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII. 2008, Grub Street. 704 p.

SHORES, Christopher. Those other Eagles. London : Grub Street, 2004. 671 p.

Christopher SHORES; WILLIAMS Clive. Aces High: A Tribute to the Most Notable Fighter Pilots of the British and Commonwealth Forces of WWII. 2008, Grub Street. 704 p.

TAGHON, Peter. La Lehrgeschwader 1 : L'Escadre au Griffon. Tome 1. Lela Press, 2017, 222 p.

WATTEEUW, Pierre. Les pertes de la chasse allemande de jour en Belgique (1940 – 1945). Tome 1. Erpe : Editions De Krijger, 2000. 80 p.

WILKINSON, Louise. The Territorial Air Force 1925-1957 – Officer Class and Recruitment. Thèse pour l'obtention du Doctorat. Université de Wolverhampton. 2017.

WYNN, Kenneth G. Men of The Battle of Britain: A Biographical Dictionary of The Few. Frontline Books, 2015. 584 p.

Sites Internet

Aircrew Remembered – Cecil R. Young : <http://www.aircrewremembered.com/young-cecil-reginald.html>

Air of Authority - A History of RAF Organisation : <https://www.rafweb.org/>

Battle of Britain London Monument : <http://bbm.org.uk/>

Commonwealth War Graves Commission : <https://www.cwgc.org/>

GUSTAVSSON, Håkan. Biplane Fighter Aces from the Second World War :
<http://surfcity.kund.dalnet.se/>

Imperial War Museum : <https://www.iwm.org.uk/>

Luftwaffe and Allied Air Forces Discussion Forum : <http://forum.12oclockhigh.net/index.php>

The London Gazette – Official Public Record : <https://www.thegazette.co.uk/>

Table des matières

Chapitre 1 : Les origines, de la création (juin 1937) à l'entrée en guerre (septembre 1939).....	3
Section 1 : Création du No.615 (County of Surrey) Squadron, une unité de la Auxiliary Air Force.....	4
Section 2 : Préparation à la guerre (septembre 1939 – 10 novembre 1939)	9
§ 1 : Premiers renforcements (4 octobre 1939)	9
§ 2 : Premiers entraînements, premières pertes.....	11
§ 3 : Départ pour la France (15 novembre 1939)	15
Chapitre 2 : Séjour en France (15 novembre 1939 – 20 mai 1940)	19
Section 1 : La Drôle de Guerre (15 novembre 1939 – 9 mai 1940).....	20
§ 1 : Premières Patrouilles (18 novembre 1939 – 17 décembre 1939).....	20
§ 2 : Premiers combats, premières pertes, l'entrée en guerre du No.615 (County of Surrey) Squadron.....	22
Section 2 : La Bataille de France (10 – 20 mai 1940).....	29
10 mai 1940.....	29
11 mai 1940.....	30
12 mai 1940.....	31
13 mai 1940.....	32
14 mai 1940.....	34
15 mai 1940.....	35
16 mai 1940.....	39
17 mai 1940.....	42
18 mai 1940.....	43
19 mai 1940.....	44
20 mai 1940.....	47
23 – 30 mai 1940 : détachement sur Gloster Gladiator.....	49
1 – 7 juin 1940 : réorganisation.....	52
8 juin 1940 : retour au-dessus de la France.....	53
9 juin 1940.....	54
10 juin 1940.....	54
11 juin 1940.....	55
12 juin 1940.....	56
14 juin 1940.....	56

15 juin 1940.....	57
18 juin 1940 : renforts et retour progressif vers la défense du Royaume-Uni	57
19 juin 1940.....	58
22 juin 1940.....	59
26 juin 1940.....	61
27 juin 1940.....	62
28 – 29 juin 1940 : poursuite des entraînements	62
30 juin : dernier combat au-dessus de la France	63
Annexes.....	66
I) Aérodrômes	67
II) Avions en service	67
1) Gloster Gladiator Mk I et Mk II.....	67
2) Hawker Hurricane Mk I.....	68
3) Miles Magister	68
III) Commandement.....	68
1) Squadron Leaders.....	68
2) Flight Commanders.....	68
IV) Pertes, accidents et incidents divers.....	69
V) Liste des Revendications	72
VI) En Mémoire	75
Bibliographie.....	78
Archives	78
Ouvrages imprimés	79
Sites Internet.....	80
Table des matières.....	82