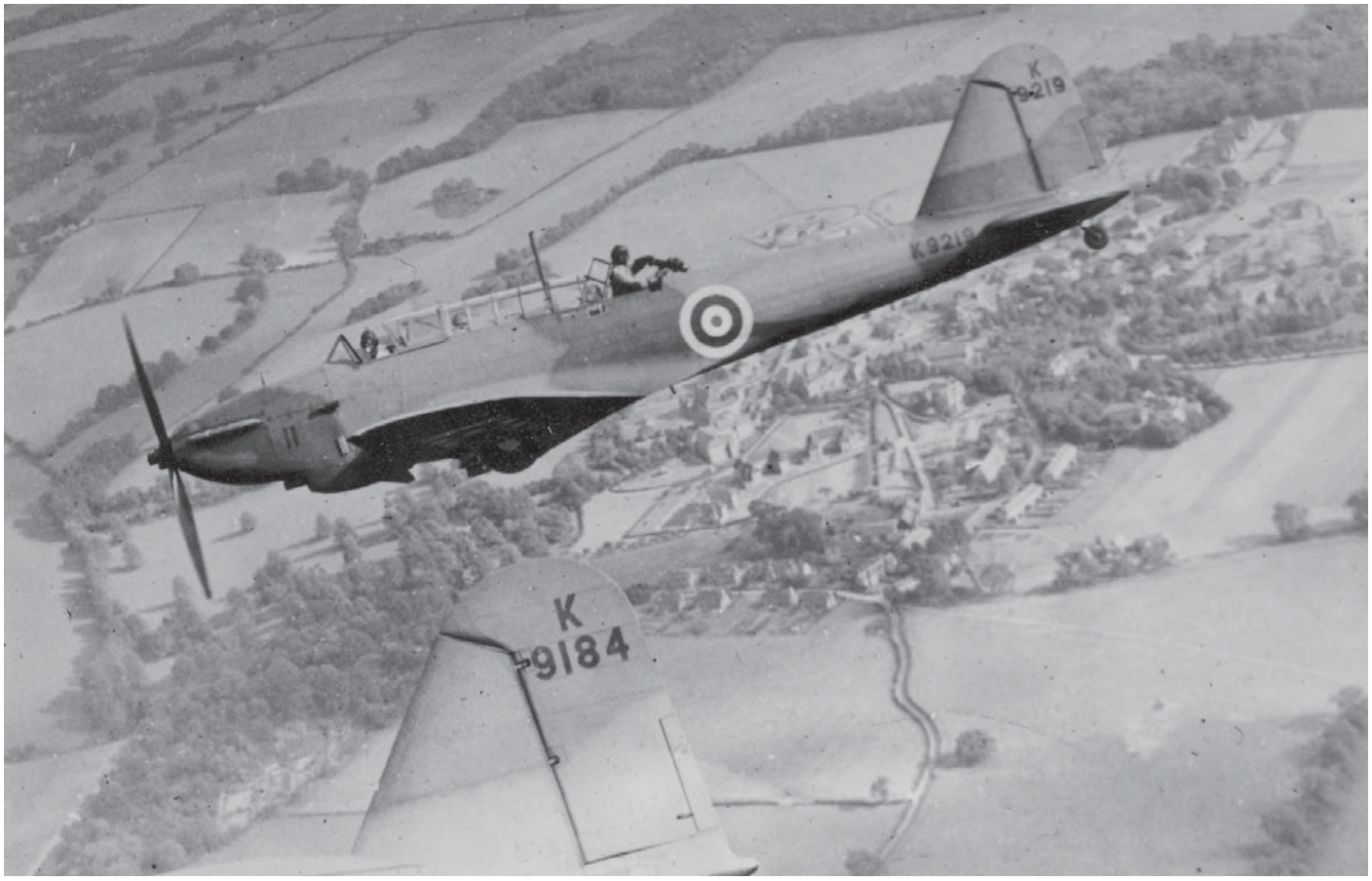
Le K7558 sur les nuages, « tout sorti ». Un des tout premiers appareils livrés en avril 1937, il connaîtra divers essais avant d'être détruit sur accident le 27 août 1940.

La RAF en France 1939-1940

1e partie : Battle dans la tourmente Mai-juin 1940

Le K7650 livré en janvier 1938 est vu aux couleurs du N° 63 Squadron peu après sa livraison. Ce fut la première unité à percevoir le nouvel appareil.

Par Jean-Louis Roba



Exercice mi-1938 à Gatwick. Le K9219 venait d'être livré au N° 142 Sq. En septembre 1941, il sera versé à la RAAF (aviation australienne).

Le Fairey Battle, bombardier ou avion de reconnaissance monomoteur d'entre les deux guerres, connut le sort de bien des appareils de cette époque : moderne en 1936, il était déjà désuet en 1939. Conçu dès 1933, il devait remplacer le Hawker Hart. Initialement prévu comme biplace, il devait pouvoir emporter quelque cinq cents kilos de bombes et disposer d'une autonomie d'au moins mille kilomètres. En fait, le bombardier moyen était déjà sur son déclin mais, face à la renaissance de la Luftwaffe et l'obligation de remplacer un matériel usé et vieillot, la RAF passa commande de cent cinquante-cinq Battle, son prototype ayant surclassé ceux de ses trois autres concurrents (Armstrong Whitworth, Bristol et Hawker). L'appareil allait être remotorisé et connaîtra par la suite diverses modifications. C'est ainsi que l'équipage fut porté à trois hommes. Fin 1937, quatre-vingt cinq Battle étaient en service, commençant à remplacer les Hind et Audax tout à fait dépassés.
Jusqu'à la fin de l'année 1940, pas moins de deux mille cent quatre-vingt cinq machines allaient être construites.
Les Battle allaient alors être exportés dans les Dominions comme en Afrique du Sud, en Australie et au Canada. La Turquie, la Grèce et la nouvelle République irlandaise en achetèrent quelques exemplaires. La Pologne aurait acquis un appareil ; il n'aurait cependant jamais atteint sa destination.
Sur le continent européen, la Belgique ainsi que la Grèce allaient mettre en ligne des Battle. Une succursale des usines Fairey étant établie à Gosselies (près de Charleroi), dix-huit de ces monomoteurs de combat y furent construits sous licence. Certains avancent la crédulité d'une partie des instances militaires belges. De présumés « spécialistes » de l'Aéronautique Militaire auraient été ébahis par la vitesse de cet appareil surclassant celle des chasseurs Fairey (Fox et Firefly) employés alors largement par l'aviation de chasse locale. Personne n'avait pensé que, si ces chasseurs biplans avaient été eux-mêmes des monoplans, leur vitesse aurait nécessairement été supérieure à celle du Battle… *Sé non é vero*… Quoi qu'il en soit, l'Aé.Mi. belge allait employer activement le Fairey Battle mais avec un équipage de deux hommes (comme l'appareil avait été initialement conçu).

Alignement de Fairey Battle de l'Aéronautique Militaire belge. On distingue sur le nez de l'appareil au tout premier plan, les différences de la version belge : pipes d'échappement, petite prise d'air en avant des pipes d'échappement, tube de venturi sur l'avant du fuselage et carénage du radiateur plus long. Sur cette photo, le capitaine De Caters, commandant de la 5/III/3Aé donne ses instructions pour un exercice.

Le QT-K du N° 142 Sq. sous un filet de camouflage à Berry-au-Bac.

L'engourdissement

1er octobre-31 décembre 1939

Le massacre du 30 septembre met automatiquement fin aux opérations offensives des Battle apparaissant désormais comme étant bien trop vulnérables face à la chasse allemande. Les opérations de reconnaissance sur le Reich sont donc délaissées aux plus solides Blenheim. Même si le Battle a montré ses faiblesses intrinsèques, l'appareil ne pouvait être pour autant retiré des opérations et rappelé de France. Quelque cent soixante machines de ce type équipaient toujours l'AASF et, vu l'obligation de maintenir une importante force aérienne sur le continent, la RAF n'avait pas la capacité de remplacer ces bombardiers moyens par d'autres. Il fallait donc les maintenir sur leurs aérodromes français même si les équipages, ne pouvant plus franchir la frontière et dès lors privés d'offensive, durent se rabattre sur de vagues exercices et des manœuvres.

Le restant de l'année ne verra ainsi que quelques incidents/accidents et la mort d'un unique équipage :

-3 octobre 1939 : un Battle du N° 88 Sq. se pose sur le ventre lors d'un exercice. Equipage indemne et appareil réparable.

-7 novembre 1939 : un Battle du N° 218 Sq. se

Le même appareil vu de l'arrière.

repose avec une jambe de train bloquée. Equipage indemne/appareil réparable.
-13 novembre 1939 : un Battle du N° 218 Sq. s'écrase à Auberive-sur-Suippes au cours d'une manœuvre de bombardement en piqué, l'aile ayant été arrachée (trois tués). Selon de nombreux aviateurs ayant utilisé cette machine, elle n'était pas adéquate pour ce type d'attaque.
-17 décembre 1939 : un Battle du N° 105 Sq. se pose en urgence à Thizay (Issoudun) lors d'un vol à basse altitude au cours d'un exercice. Équipage indemne (il semble n'y avoir eu que deux aviateurs)/ Appareil détruit.
Dans le courant de ce mois de décembre, les N° 15 et 40 Sq. sont rappelés de Vraux et de Bétheniville pour s'entraîner en Angleterre sur les plus modernes Blenheim et quittent dès lors le cadre de ce livret.
De l'autre côté de la frontière franco-belge, le 8 décembre, l'Aéronautique Militaire perd un Battle, le T.59, au cours d'une exercice lorsque le monomoteur percute la cime d'arbres près d'Eeklo tuant son pilote, le capitaine Jean de Caters, commandant la 5./III/3.

Pertes d'octobre/décembre 1939 :
AASF : deux Battle (trois tués).
Aé. Mi. : un Battle (un tué).

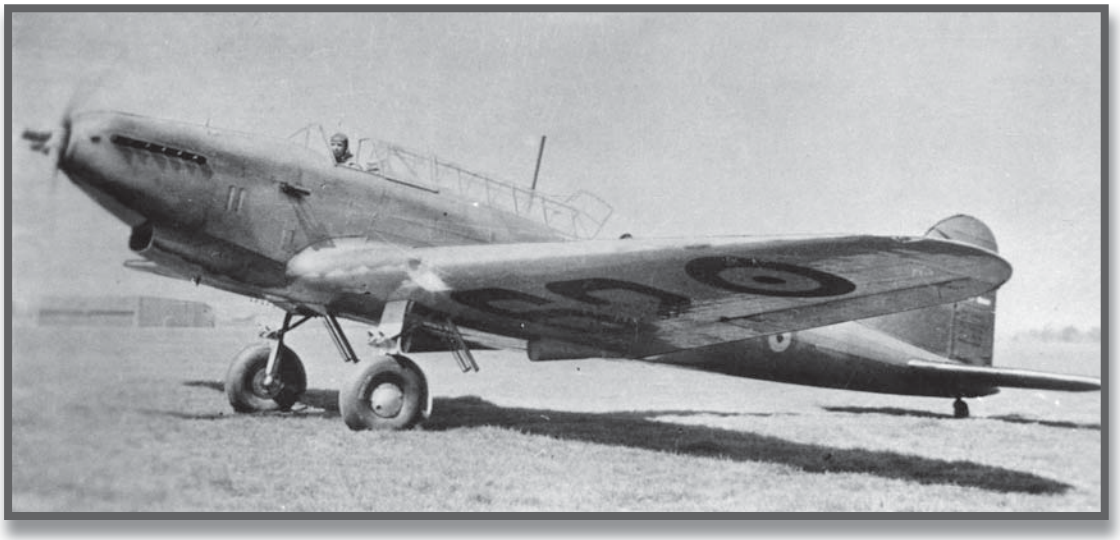
Un bombardier du N° 218 Sq. est préparé à Auberive. À cette époque, pourtant, les Battle étaient relégués à des vols d'entraînement.

Le Battle T.58 ici en mauvaise posture avant la guerre. Il sera abattu et son équipage tué le 11 mai 1940, par l'Oblt Redlich de la 1./JG 27. (AELR)

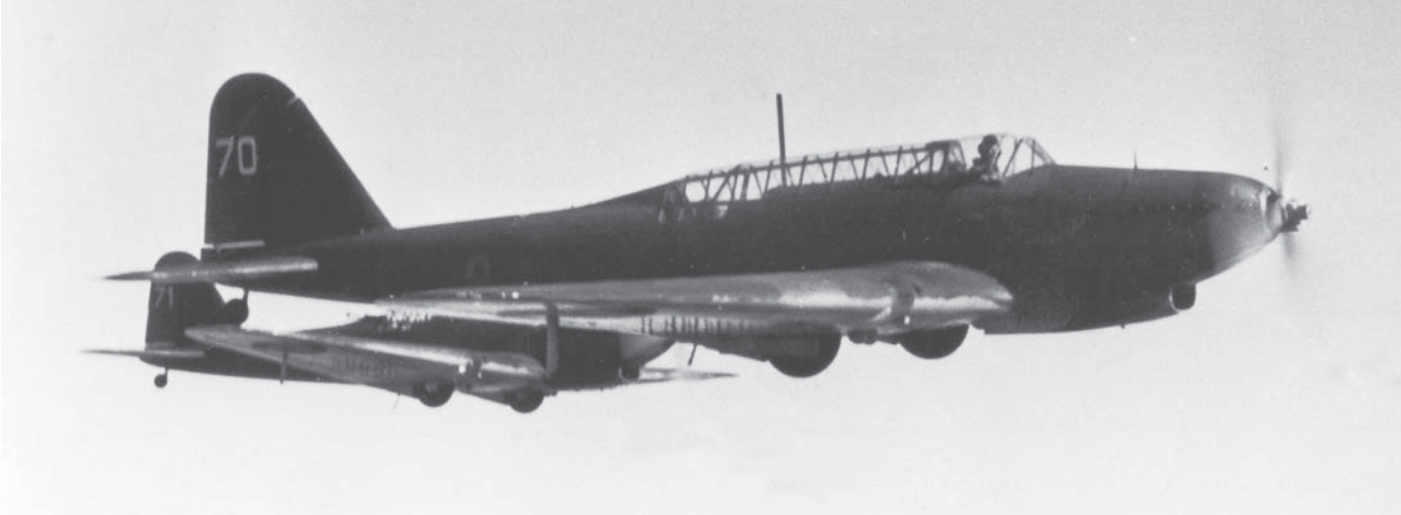
11 mai 1940

La matinée de ce jour-là voit la célèbre attaque des ponts du Canal Albert par les Battle belges, épisode devenu mythique dans l'histoire de l'aviation militaire de ce pays. Depuis 3h00, ordre et contre-ordres s'étaient succédé. La mission de bombardement avait été annulée et remplacée par des reconnaissances. Puis, au moment de décoller, ces opérations furent à leur tour annulées tandis que le bombardement redevint prioritaire. Les mécaniciens durent donc replacer avec difficultés les bombes qu'ils avaient retirées des Battle une heure auparavant ! Cette attaque débutait ainsi sous les meilleurs auspices… D'autant plus que les appareils dépourvus de viseurs doivent attaquer à deux cent cinquante mètres d'altitude maximum et que, les interphones étant douteux, pilote et observateur/radio ne peuvent que difficilement communiquer. Les neuf Battle disponibles allaient opérer en trois pelotons de trois, parfois protégés

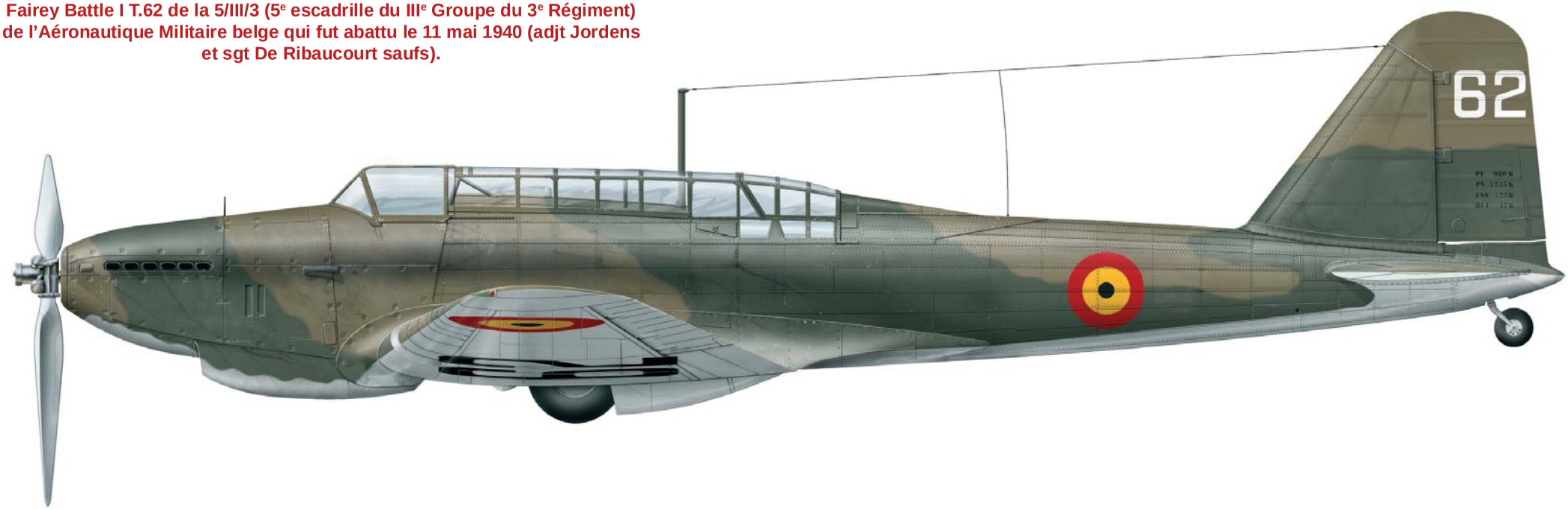
Le Battle belge T.62 qui fut abattu par la DCA de son propre camp ; ce genre d'accident se répéta à de nombreuses reprises et dans les deux camps. (AELR)



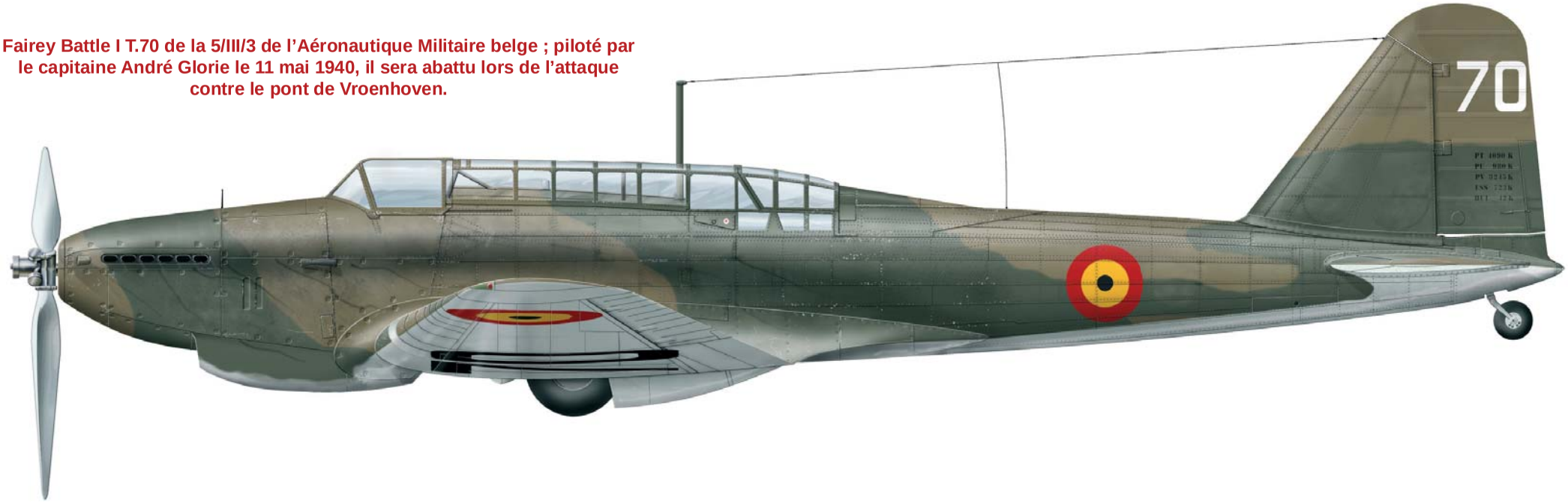
Les T.70 et T.71 en vol de convoyage avant la guerre. C'est un peu de la même manière qu'ils volèrent vers leur destin le 11 mai 1940. (AELR)



Fairey Battle I T.62 de la 5/III/3 (5e escadrille du IIIe Groupe du 3e Régiment) de l'Aéronautique Militaire belge qui fut abattu le 11 mai 1940 (adjt Jordens et sgt De Ribaucourt saufs).



Fairey Battle I T.70 de la 5/III/3 de l'Aéronautique Militaire belge ; piloté par le capitaine André Glorie le 11 mai 1940, il sera abattu lors de l'attaque contre le pont de Vroenhoven.



15 mai 1940

La chute de Sedan ouvre aux Allemands la porte de la plaine de Reims. Face à la progression inexorable des envahisseurs, l'AASF doit procéder à l'évacuation progressive de ses unités.
-Le N° 114 Sq. évacue Condé pour Crécy.
-Le N° 139 Sq. quitte Plivot pour se porter à Lannoy.
-Le N° 150 Sq. déménage d'Ecury à Pouan, passant du 71e au 75e Wing pour renforcer ce dernier.
-Le N° 218 Sq. abandonne Auberive pour Ferme de Moscou.

À chaque fois, des épaves de Battle plus ou moins en bon état seront laissées sur place ainsi que, souvent, un important matériel et des pièces détachées que l'on ne peut emporter. On détruit ce que l'on peut mais tout se fait dans la précipitation et, souvent, les Landser tomberont sur du ravitaillement et de l'armement qui trouveront rapidement acquéreurs… Cette pénurie allait limiter les capacités de réparation des appareils au sein des escadrilles.

Toute cette journée, seuls des Blenheim opèrent en combat. Il est alors décidé en haut lieu que

Lors de l'évacuation des terrains, de nombreux Battle sont abandonnés tel celui-ci. Certains seront inspectés par des techniciens de l'industrie aéronautique lors de leur tournée en France après l'armistice de juin 1940.

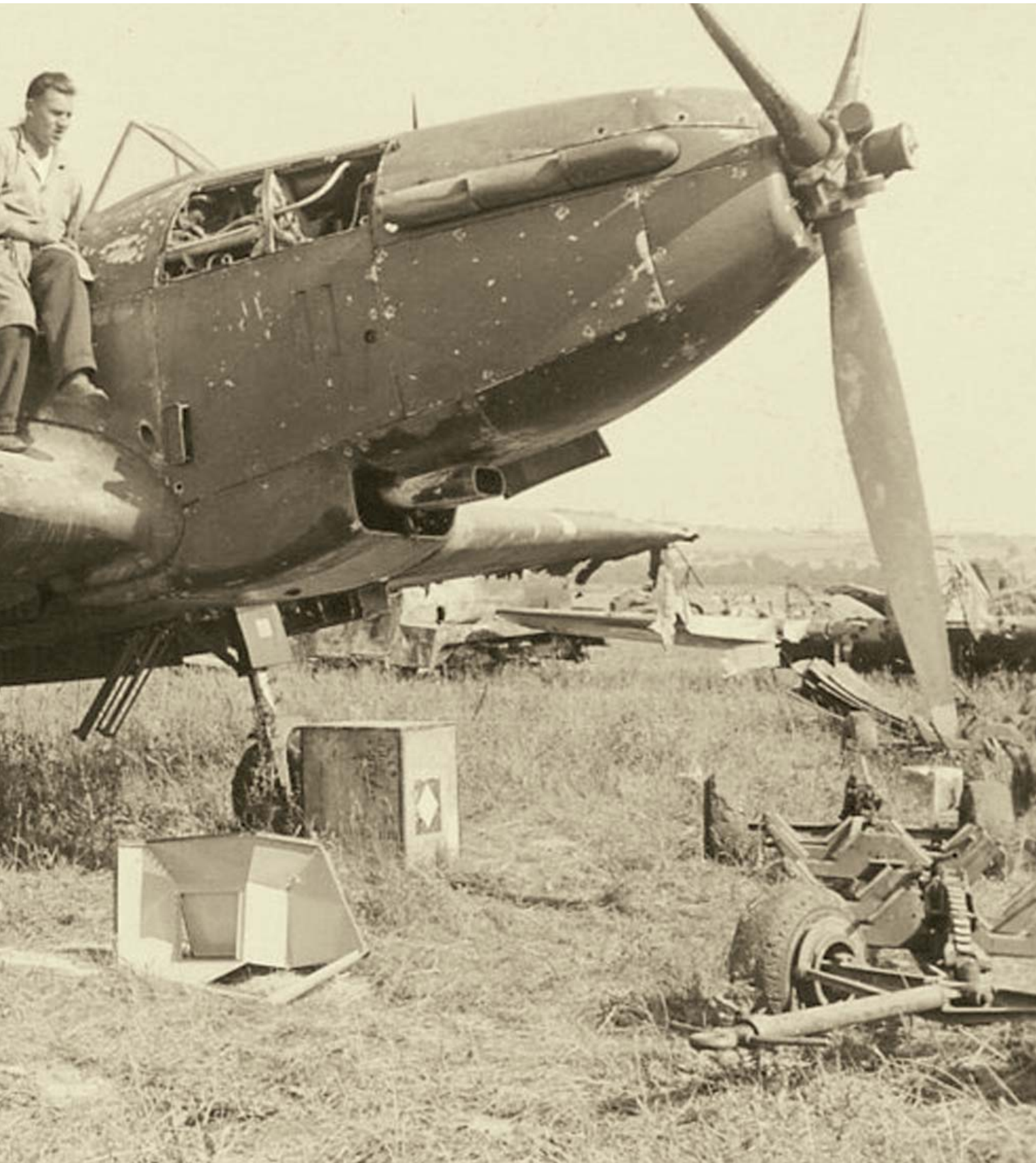
les Battle devront continuer à être engagés mais seulement dans des opérations nocturnes. Ce faisant, les équipages survivants feront bon usage de l'expérience acquise lors des nombreuses manœuvres accomplies de nuit tout au long de la Drôle de guerre.

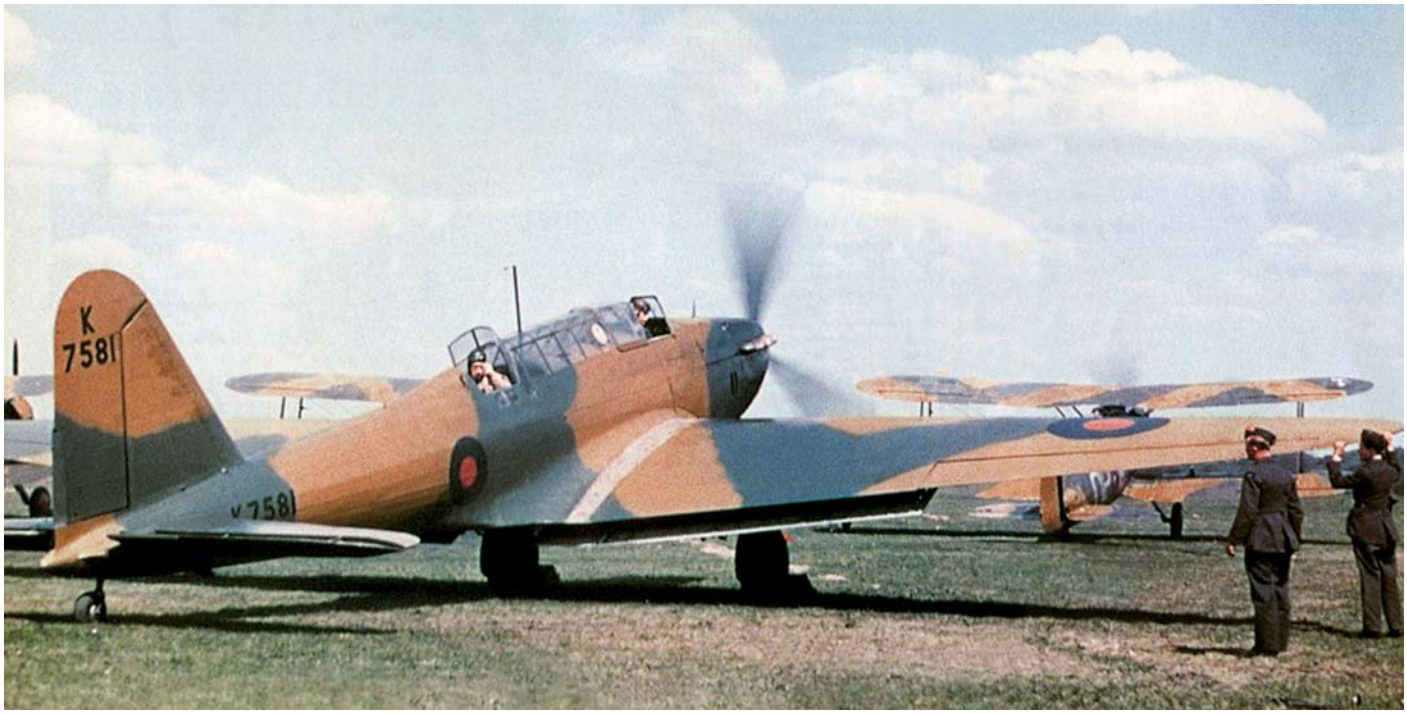
À Aalter, les Belges n'ont plus de Battle en ordre de vol. Tous restent ainsi cloués au sol.

L'heure est grave pour les Alliés. Ce 15 mai, cinq jours à peine après l'offensive allemande, le Président du Conseil français Paul Reynaud, affolé, contacte les Britanniques, employant déjà, lors de cette conversation téléphonique, le mot fatidique de « défaite ».

En soirée du 15, les Battle partent pour leur première mission offensive de nuit. Le N° 142 Sq. devrait être de la partie mais son terrain ayant été peu avant bombardé, l'aire de décollage ne peut être remise en état à temps. Les N° 12 et 88 Sq. vont ainsi envoyer respectivement six et deux appareils sur la région de Monthermé. Un Battle ne peut décoller. Les autres effectueront une mission sans histoire mais probablement également sans grand impact…

Pertes du 15 mai 1940 : aucune.





Photographie en couleurs du Fairey Battle I K7581 avec les cocardes Type B. Il appartient peut-être au N° 3 Squadron à Biggin Hill. Cet appareil fut un temps utilisé pour la conversion des pilotes de Gloster Gladiator (on en aperçoit d'ailleurs) sur Hurricane en mai 1939.

DÉCOUVERTE : LE FAIREY BATTLE

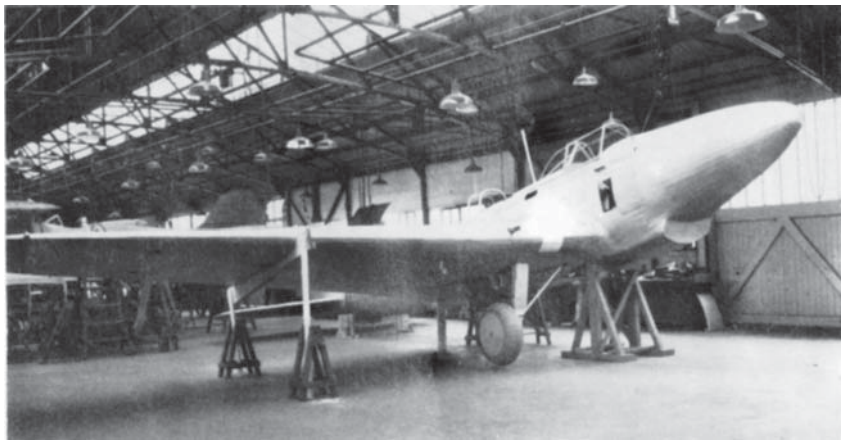
(par Michel Ledet ; profils couleurs de Thierry Dekker)

Le Fairey Battle fut, en son temps, le symbole du renouveau de la Royal Air Force (RAF), de son entrée dans l'ère moderne. Il est vrai qu'à l'époque de son apparition, l'élégant monomoteur séduit : belles lignes, construction métallique, nouveau moteur, train rentrant font de ce bombardier léger un avion décidément moderne. Comment par la suite, en est-on arrivé à ce qu'il devienne l'un des avions les plus décriés des combats de 1940 ? La réponse à cette question est relativement simple : l'entêtement de l'*Air Ministry*, le Ministère de l'Air britannique, à considérer de façon obtuse qu'un bombardier léger devait être monomoteur. Cet entêtement fit que le Battle fut obsolète dès son entrée en service !

Développement

La RAF fait en effet preuve d'un attachement très particulier au bombardier léger depuis le De Havilland DH-4 dont le descendant direct au début des années trente est constitué par la famille des Hawker Hart. Afin de succéder à ce dernier, l'*Air Ministry* émet en avril 1933, après examen de suggestions de certains constructeurs, le cahier des charges P.27/32 concernant un bombardier léger (monomoteur donc) avec un équipage de deux hommes, pouvant emporter 454 kg de bombes à 1609 km de distance à la vitesse de 322 km/h. Quatre constructeurs aéronautiques (Armstrong Whitworth, Bristol, Fairey et Hawker) présentent ainsi leurs projets mais seuls Armstrong Whitworth et Fairey sont retenus pour la commande d'un prototype.

La maquette du projet de Fairey qui amena au Battle, photographié à Hayes en 1934 et élaboré selon le cahier des charges P.27/32. On remarque les deux cockpits séparés. (Fairey)



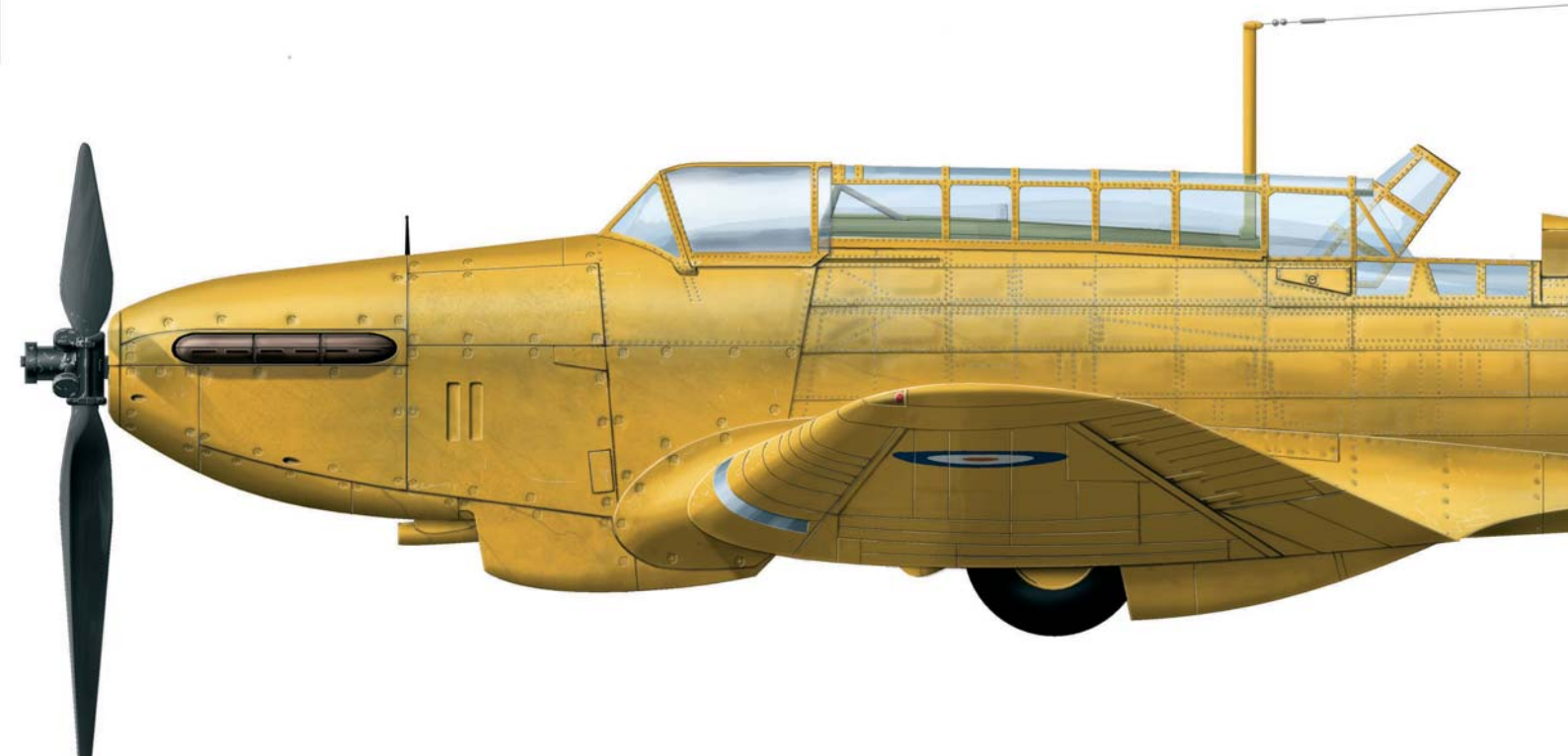
Mais peu avant, quand il lit le cahier des charges, Charles Richard Fairey n'est guère impressionné ; il pense, à juste titre, que les moteurs de l'époque ne sont absolument pas capables de respecter les demandes de l'*Air Ministry*. Il propose donc trois projets de bombardier léger : un petit monomoteur biplace, un biplace monomoteur de taille moyenne et un bimoteur à deux postes d'équipages indépendants, ce dernier sur fonds privés. Sans succès car l'*Air Ministry* s'obstine à ne considérer que les projets monomoteurs pour ne retenir finalement que le second projet de Fairey. Armstrong Whitworth (A.W.), peut-être plus pragmatique, soumet son projet désigné A.W. 29.

Finalement, chacun des deux constructeurs reçoit commande pour la construction d'un prototype, Fairey recevant son contrat le 11 juin 1934 et A.W. à peu près en même temps. Quelque peu débordé par les projets en cours, A.W. produira un prototype (s/n K4299) qui n'aura pas de suite, la direction décidant de concentrer le maximum de moyens sur le futur bombardier Whitley.

Chez Fairey, l'équipe de développement est dirigée par l'ingénieur belge Marcel Lobelle. Les ingénieurs se rendent vite compte qu'il leur sera bien difficile de satisfaire les exigences du cahier des charges et, avec l'aval de C.R. Fairey, ils sont bien décidés à proposer plusieurs motorisations. Lobelle voulant éviter toute utilisation du moteur en étoile, les choix se portent sur les moteurs P.12

L'armement défensif du Battle était ridiculement faible, avec une seule Vickers K tirant vers l'arrière. Le mitrailleur ne disposait que d'une faible protection. On imagine dès lors les dommages que pouvait causer une attaque de Bf 109 E !

Chargement de bombes d'exercice sur un Battle. On remarque les lance-bombes descendus pour faciliter le chargement.

Sur les Battle canadiens, la mitrailleuse Vickers K était bien souvent remplacée par une Browning américaine de 7,62 mm.

Le bombardier à son poste et en cours de visée pour larguer les bombes. On remarque les bras télescopiques sur lequel est installé le viseur.