



LES OUBLIÉS DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE

LA RAF ATTAQUE LES PORTS DE LA MANCHE

(DE LA CHUTE DE LA FRANCE À LA FIN DE LA BATAILLE D'ANGLETERRE)
(Fin juin-décembre 1940)

J-L Roba

Pour la quasi-totalité du public, toute l'activité de l'aviation militaire britannique en 1940 après la chute de la France se résume en la seule Bataille d'Angleterre avec ses 'Few' du Fighter Command, popularisés par une prose très nombreuse. Dans son ouvrage *'The other Few'*, Larry Donnelly a tenté de rappeler les combats oubliés de cette période menés par les deux autres branches de la RAF : les Bomber et Coastal Commands ainsi que leurs pertes trop souvent passées sous silence. Les actions des aviateurs d'Outre-Manche ne se résumèrent donc pas en des duels mortels sur l'Angleterre (avec, comme il se doit, l'aide primordiale de l'appareillage Ultra !) puisque, quittant l'espace aérien du Royaume-Uni et traversant le 'Channel', des équipages de Blenheim, Battle, Hampden, Wellington, ... allaient revenir sur la Belgique, les Pays-Bas et la France - nations évacuées à la fin mai 1940 – cela pour tenter au péril de leur vie de harceler l'adversaire dans des opérations aussi ingrates qu'éprouvantes.

Ce texte ne va développer que les seules opérations de la RAF sur l'Hexagone. Le lecteur ne devra dès lors pas perdre de vue que, concomitamment, cette même RAF envoya également ses bombardiers sur d'autres pays occupés (Scandinavie y compris) dispersant ainsi largement ses appareils.

Bien que, tout au long des combats de mai/juin 1940, la RAF se garda d'engager ses Spitfire sur le continent, un ou deux chasseurs de ce type tombèrent néanmoins entre les mains ennemies. Ainsi cet avion du N° 222 Sq., le ZD-A (P9317), posé en urgence au Touquet le 1^{er} juin après combat.

Le BEF dut abandonner son matériel lourd en France et en Belgique. Comme ici sur la plage de De Panne (La Panne) où des véhicules servirent de rampes d'embarquement lors des opérations d'évacuation vers l'Angleterre.





Supermarine Spitfire Mk.IA P9317/ZD-A du N° 222 squadron, capturé en juin 1940 au Touquet.

I : UNE INVASION FANTASMÉE

Le 25 juin 1940, la France mettait officiellement bas les armes après à peine six semaines de combat. La Blitzkrieg avait surpris tout un chacun, les vainqueurs allemands en premiers. « *Britain Alone !* ». Tel sera le fier cri lancé par la propagande officielle britannique pendant et après la guerre, voulant faire oublier qu'une semaine à peine après l'offensive de la Wehrmacht son corps expéditionnaire avait déjà entamé une évacuation feutrée à l'insu de ses alliés. « *France Alone* » eût été plus exact puisque, le **4 juin 1940**, lorsque l'Allemagne lance le 'Fall Rot' (la seule et réelle 'Bataille de France'), elle ne trouve plus en face d'elle que les troupes d'une armée amputée par le désastre du nord, se défendant sur leur territoire avec l'énergie du désespoir ainsi qu'une Armée de l'Air désemparée mais tentant toujours de faire bonne figure. Certes, des fantassins britanniques demeurèrent sur le continent (comme la 51st Highlands Division qui capitulera à Saint-Valéry le 12 juin 1940) tandis qu'une poignée de Squadrons étiqués de la RAF combatta jusqu'à l'armistice au départ d'aérodromes français. Mais ce n'était là

qu'une contribution symbolique, de la poudre aux yeux jetée par un Winston Churchill désireux '*de ne pas désespérer les Français*', ceux-là mêmes pourtant que Londres avait poussés à entrer en guerre.

La chute de la France laisse Allemagne et Grande-Bretagne face à face mais dans la plus totale expectative. Personne à Berlin n'ayant osé tabler sur une campagne aussi rapide, le Fall Gelb n'incluait pas un projet d'invasion de la Grande-Bretagne ; aucun plan en ce sens n'avait donc été dressé ou n'avait même connu un début d'élaboration. Il fallait dès lors tout improviser. De son côté, Londres n'avait plus à sa disposition d'armée capable d'opérer de l'autre côté de la Manche, le corps expéditionnaire ayant abandonné l'entièreté de son matériel lourd sur les plages de la Mer du Nord et du Pas-de-Calais.

La RAF était tout autant dans le marasme. Au minimum quatre cent cinquante chasseurs Hurricane et un grand nombre de pilotes avaient été perdus (tués, disparus, blessés ou capturés) lors de ces six semaines (cf. *Batailles Aériennes*

Les membres de la Luftwaffe ne manquèrent pas de se faire photographier avec cette rare prise de guerre.





Le pilote britannique capturé, le P/O H. Falkust, fut également largement, mais pacifiquement, 'mitraillé'.

N° 68 & 70). Le Fighter Command disposait bien de Squadrons de Spitfire mais ces chasseurs, les plus modernes de l'arsenal britannique (que l'on s'était naturellement gardé d'envoyer en France), étaient chargés d'assurer prioritairement la défense de l'espace aérien du Royaume-Uni. Le Fighter Command se voyait également échoir la tâche de former sur le tas un grand nombre d'aviateurs ayant fui leurs pays envahis, qu'il s'agisse de Français, Belges, Polonais, Tchèques, Norvégiens ou Néerlandais.

Depuis le 10 mai 1940, le Bomber Command avait engagé offensivement sur le continent (mais de nuit) ses bombardiers 'lourds' (Wellington, Hampden et Manchester), cela principalement sur le Reich (cf. *Batailles Aériennes* N° 53). 'Ayant besoin de toutes ses plumes pour voler', le bombardement britannique ne pouvait se permettre de divertir des 'heavies' pour d'autres tâches.

Restaient les bombardiers légers (Battle et Blenheim), bien que la plupart de ces Squadrons se soient faits étriller, voire anéantir, lors des mois de mai et de juin (cf. *Batailles Aériennes* N° 67, 71 & 72).

Face à une population britannique stupéfaite et désespérée (mais déjà largement sollicitée lors de la fuite de Dunkerque), Churchill et les ministres travaillistes (arrivés au pouvoir le 10 mai 1940) choisirent dès le départ de noircir le tableau pour mieux damer le pion à la très puissante frange pacifiste menée par Lord Halifax au sein du Parti conservateur et de ne laisser ainsi aucune chance à des négociations avec Berlin. Comme les Romains lors de la Seconde Guerre punique, on hurla à tort et à travers '*Hitler ad portas*', prédisant avec force trémolos un débarquement imminent en Angleterre, tout en ressortant des tiroirs les spectres de Jules César et de Guillaume de Normandie ainsi que le sort de la 'malheureuse Pologne'. Churchill, qui avait été à la base de la désastreuse expédition de Gallipoli (durant la 1^e

Guerre mondiale), savait pertinemment que toute invasion allemande était impossible avant 1941 mais cette idée de débarquement en Angleterre est toujours présente dans les récits. Cette propagande martelée par les médias d'alors allait 'formater' une population insulaire repliée sur elle-même et toujours très frileuse face à l'étranger (trait que l'on redécouvrira incidemment 'à la stupeur générale' soixante-quinze années plus tard lors du 'Brexit' de juin 2016). La crainte d'une invasion imminente fantasmée allait ainsi souder le peuple britannique et le maintenir dans la guerre.

Alors que les nouveaux occupants de la France tentaient de remettre un peu d'ordre dans un pays qui s'était subitement désagrégé, alors que les responsables militaires venus de Berlin inventoriaient les dommages causés aux infrastructures militaires, aux ports, aux aérodromes et aux voies de chemin de fer, de l'autre côté de la Manche, on s'activait à repousser le 'Jerry' venant sous peu fouler les plages britanniques. Cet esprit de résistance tournera souvent à l'hystérie, poussant parfois à des extrémités regrettables. Ainsi, la Home Guard, la 'Dad's Army', reçut l'ordre d'abattre les parachutistes, singeant ainsi les injonctions iniques imposées par l'armée française à ses soldats en mai de la même année. Arme à double tranchant puisque bien des aviateurs alliés furent ainsi abattus ou sérieusement molestés (comme ce sera le cas pour le seul récipiendaire de la Victoria Cross de la bataille d'Angleterre).

Pour se conformer à la phobie ambiante, mais également partiellement pour entretenir l'esprit de résistance du peuple britannique, la RAF se devra de lancer des 'missions préventives' contre « l'envahisseur » en devenant mais ne pourra donc pour ce faire qu'engager ses bombardiers légers. Nécessité faisant loi, suite aux pertes subies sur le continent, les Blenheim et autres bombardiers dépendant du Coastal Command interviendront au côté de leurs homologues du Bomber Command comme renfort bienvenu.

À Desvres, le Hptm Horst Tietzen (à g.), as de la 5./JG 51, s'entretient avec son supérieur, le général Theo Osterkamp, un autre as – mais, lui, de la Grande Guerre.



Toujours à Desvres, le Bf 109 du Hptm Tietzen est révisé.



Karl-Heinz Schnell (ici dans son Fw 190 en 1943) deviendra un des pilotes les plus talentueux de la Tagjagd. Il survivra à la guerre.



Après la chute de la France

Bien que demeurant toujours dans le flou quant aux missions des bombardiers légers, le Bomber Command allait cependant lancer très vite une série de reconnaissances et d'attaques.

Les premières connues ont lieu le **27 juin** :

-vers 13h00, six Blenheim sont envoyés sur Saint-Valéry avec escorte de Hurricane du N° 79 Sq. La petite formation se heurte à des Bf 109 E de la 5./JG 51 venus de Desvres et menés par un 'as', le Hptm Horst Tietzen. Deux Hurricane du 79^e, victimes des Uffz Rudolf Delfs et Lt Hermann Striebel, s'écrasent en mer avec leurs pilotes au nord-ouest d'Étaples. Le N° 79 Squadron connaissait fort bien la région puisque, en mai 1940, cette escadrille avait été longtemps basée à Merville. Le pilote disparu (le corps du second sera rejeté

Spitfire du N° 609 Sq. peu avant un départ.

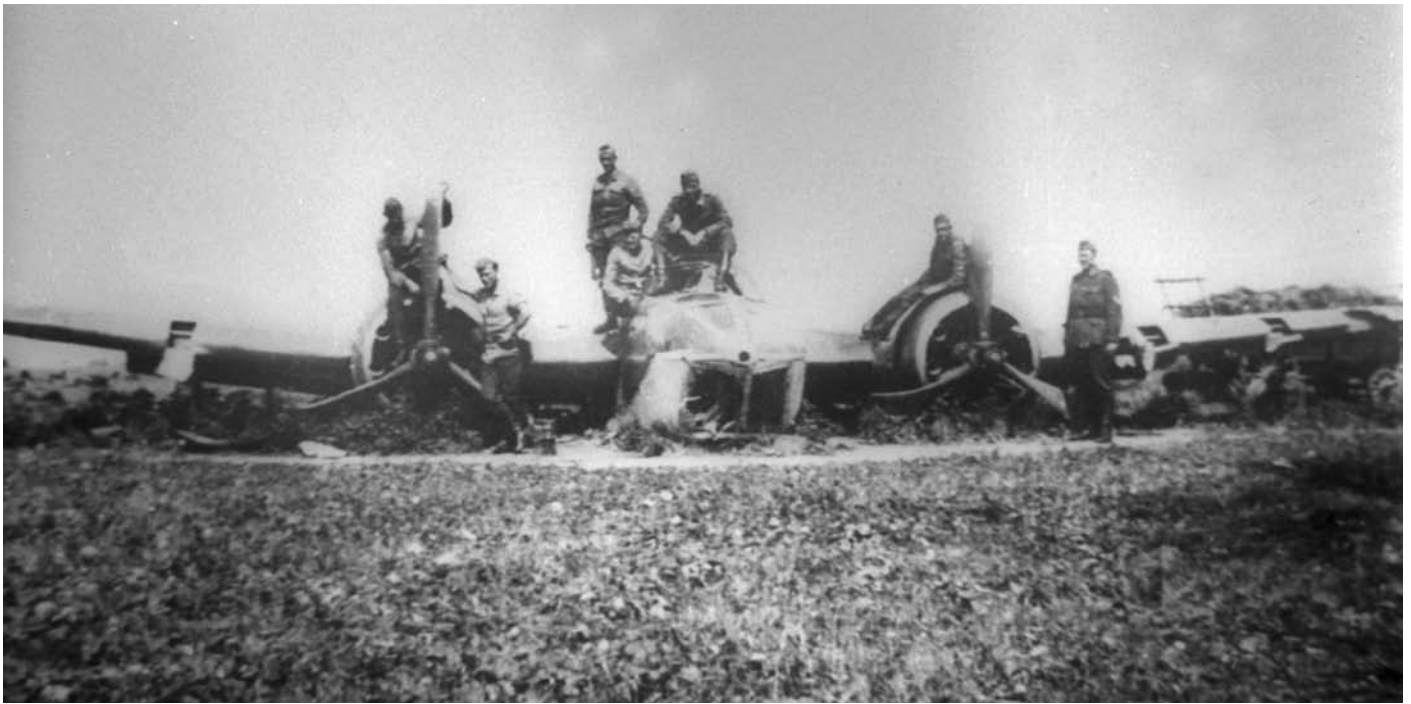


Au service du Bomber Command

Les appareils de la RAF étant à cette époque très rares - et dès lors très sollicités -, le Bomber Command se devra d'être renforcé par des avions du Coastal Command mais également (et très temporairement) par des appareils du Fighter Command comme s'en souvenait le F/Lt David Crook (pilote au N° 609 Sq.) dans son ouvrage "Spitfire Pilot" publié en 1942 : « *Le soir du lundi 1^{er} juillet, je trouvai le C.O. parlant à chacun car un ordre venait d'arriver stipulant que douze d'entre nous devaient effectuer une reconnaissance de divers aérodromes dans le nord de la France le matin suivant. Cela pour découvrir quels appareils ennemis y étaient basés. Si nos patrouilles repéraient des concentrations, nos bombardiers y seraient de suite envoyés. Je crois que personne n'était fort enthousiaste à cette idée mais cela devait être mené à bien et nous avons alors consulté nos cartes pour fixer notre route : départ au petit matin pour Hawkinge (Folkestone) pour ravitailler en carburant et prendre le breakfast ; ensuite droit vers Boulogne, puis le long de la côte jusqu'à l'embouchure de la Somme. Virage alors vers Abbeville pour y inspecter l'aérodrome. Après, nous devions gagner Rouen, inspecter cet autre aérodrome, puis gagner la côte et la franchir près de Dieppe tout en jetant un œil sur cet autre aérodrome. On nous dit que ce serait chose aisée d'aller jusqu'à Abbeville mais qu'après cela pouvait se corser. Nous gagnâmes alors nos lits mais je doute que beaucoup purent trouver le sommeil, ce qui fut mon cas. Je n'avais jamais volé à l'ennemi et me demandais ce que cela serait de connaître le combat pour la première fois. Nous nous levâmes à 3h00. C'était une matinée délicieuse et, en voitures, nous avons gagné le lieu où nos appareils étaient fin prêts. Je vérifiai avec précision tout ce qui pouvait l'être dans l'habitacle et, quelques minutes après, nous décollâmes pour traverser le Kent en route vers Folkestone. C'était la première fois que j'opérais au sein de l'escadrille au grand complet et c'était rassurant de voir évoluer ces onze autres Spitfire à proximité. Nous nous posâmes à Hawkinge et, de suite, le personnel au sol entama le ravitaillement. Nous attendions, fumant des cigarettes sans arrêt et tentant de nourrir une conversation tout en connaissant cette sensation de vide courante en pareille situation. Après cette pause, nous sommes repartis. Nous*



Supermarine Spitfire Mk.IA P9322/PR-L du N° 609 Squadron, piloté par le F/Lt David Crook en juillet 1940.



Epave d'un des cinq Blenheim du N° 107 Sq. perdus en France le 10 juillet 1940.

vers le sol et explosa. Trois cadavres calcinés furent extraits des débris. Les soldats de l'armée occupante rassemblèrent les corps et un numéro de série de l'avion, le L9468, fut retrouvé. Il figura non seulement sur le document dressé à la mairie mais également sur la croix érigée sur la tombe. Les corps furent initialement enterrés sans cercueil mais, un an après, le Maire les exhuma pour les réinhumer avec cercueil. Des autochtones nous ont remis divers objets trouvés sur les corps (...) et il semble qu'il s'agit bien là de l'équipage du P/O Atkin-Bery ».

Un aviateur, l'observateur du Blenheim R3916 tombé à Airaines, le Sgt Robert Lonsdale, pourra s'évader. Selon son rapport ultérieur extrêmement laconique : « Notre bimoteur se posa en feu à Airaines. Le pilote fut très vite capturé mais je pus fuir avec le mitrailleur, le Sgt Brymor George. Nous avons obtenu des vêtements civils et de la nourriture puis nous avons gagné Tully avec trois soldats de l'artillerie. Le 21 juillet à Oisemont, j'ai

été arrêté par un soldat allemand qui identifia probablement mes bottes de vol. Je fus amené à la mairie où je fus interrogé et fouillé. Je ne sais ce qu'il est advenu de mes camarades. Le 26 juillet alors que j'étais transféré avec des soldats français dans un camion, j'en sautai à l'est d'Oisemont et pris la fuite. J'ai traversé la Seine à l'est de Mantes puis ai marché vers Rambouillet et Chartres. J'ai passé la Loire entre Orléans et Blois avant de gagner Romorantin et Chabris. Le 11 août, j'ai passé la Ligne de Démarcation. J'ai atteint Châteauroux et, avec quelques soldats britanniques, ai gagné Agde via Toulouse le 15 août. J'ai été transféré le 18 octobre au Fort Saint-Jean de Marseille. Le 26 décembre, j'en suis parti pour gagner l'Espagne avec quatre compagnons. J'ai été interné à Figueras, Cervera, Saragosse et Miranda et fus libéré le 9 mars 1941 ». Bien que Lonsdale se garde de le mentionner, le fait qu'il fit deux trajets avec des compatriotes également clandestins implique qu'il fut assisté par des civils et, plus précisément, par un embryon de ligne



Bristol Blenheim Mk.IV serial ?/TR-J du N° 59 Squadron (Coastal Command) basé à Thorney Island en juillet 1940.



d'évasion. On ne peut cependant en dire plus car, à cette époque 'héroïque', les renseignements sur ces filières sont plus que fragmentaires.

Les revendications de la 9./JG 3 furent les suivantes :

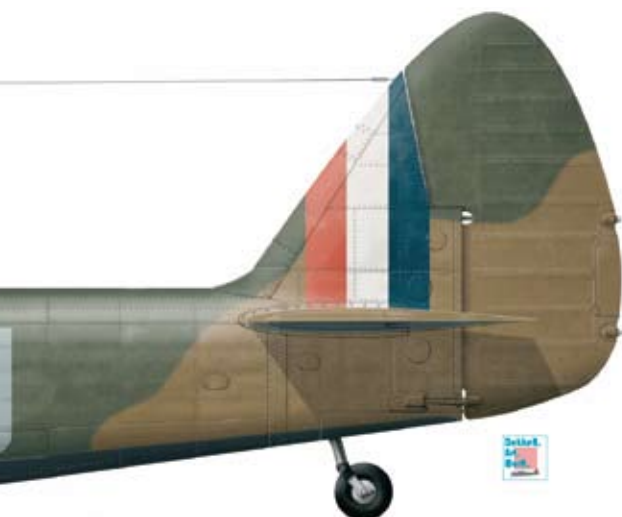
- Lt Franz Achleitner : deux Blenheim à vingt kilomètres à l'ouest d'Arras ;
- Gefr Otto Wessling : un Blenheim à vingt kilomètres à l'ouest d'Arras ;
- Ofw Hans Heitmann : un Blenheim à vingt kilomètres à l'ouest d'Arras ;
- Fw Hans Stechmann : un Blenheim à vingt-cinq kilomètres à l'ouest du Touquet ;
- Uffz Helmut Struve : un Blenheim au Touquet.

Ce même jour, deux Blenheim du N° 59 (CC) Sq. menèrent des reconnaissances de la côte française entre Le Havre et Cherbourg. Au retour,

le TR-A percuta une colline dans le Shropshire, tuant tout son équipage.

Même sort quelques heures plus tard pour un Avro Anson du N° 500 (CC) Sq. engagé en reconnaissance nocturne sur le secteur Dunkerque/Dieppe. L'appareil s'écrasa près de Detling lors du retour et, ici de même, son équipage au complet fut tué.

Blenheim du N° 59 Sq. sur sa base de Thorney Island.



Le Blenheim P6894 du N° 107 Sq. fut abattu le 10 juillet à Cavillon près de la route vers Crouy. L'équipage fut initialement enterré près de l'épave mais semble avoir été par la suite transféré au cimetière de la commune.

En 1946, le service britannique de recherche et d'identification placera cette croix sur la tombe du pilote, le P/O Thomas Maslin (NA, Kew).

SEPTEMBRE 1940

Le **1^{er} septembre**, six Blenheim du N° 59 (CC) partent vers Lorient mais seuls trois pourront effectivement bombarder le port.

De son côté, le Bomber Command se contente d'envoyer trois appareils sur des aérodromes en Belgique.

De nuit, trois appareils du N° 59 (CC) Sq. repartent sur Lorient. Huit bombes de 250 lb, dix-huit de 40 lb et trente-six incendiaires de 25 lb sont larguées. Des projectiles tombent près du Pont Gueydon, d'autres neutralisent un poste de tir antiaérien. L'équipage du T1880 l'échappe belle. Après avoir largué son chargement de bombes, le Blenheim est atteint de plein fouet par la Flak. Le P/O Short réussira à maintenir sa machine en l'air tout le temps du survol de la Manche et pourra la 'crasher' à peu de distance de son aérodrome de Thorney Island. Les trois hommes seront indemnes. Il semble que, cette même nuit, six Hampden du N° 83 Sq. vont également bombarder Lorient, atteignant le port de pêche (un civil tué et trois autres blessés).

Un unique Fairey Battle est également engagé sur Calais mais il est douteux qu'il ait pu causer de sérieux dégâts... Sept Wellington du N° 149 Sq. causeront cependant plus de dommages à Dunkerque.

Le **2 septembre** voit l'arrivée des Beauforts des N° 22, 42 et 217 Sq. venus renforcer le Coastal Command. Les opérations de ce jour visent principalement la Belgique et l'Allemagne.

Il en sera de même le **3 septembre**. Cependant, de nuit, le Bomber Command lance deux attaques sur les aérodromes de Saint-Omer et du Touquet. Le Blenheim R3769 du N° XV Sq. de retour de Saint-Omer s'écrase près de Kettering, tuant ses trois aviateurs.³

Le **4 septembre**, de nuit, huit appareils du N° 59 (CC) Sq. reviennent sur Cherbourg et son dépôt de carburant.

Toujours de nuit, dix-huit Blenheim du Bomber Command partent sur Saint-Omer, Dunkerque, Mardyck, Abbeville et la forêt de Guînes. Le R3824 du N° 107 Sq. engagé sur Mardyck revient se poser à Wattisham mais percute dans l'obscurité un appareil parké sur la piste. Deux des aviateurs sont tués lors de cette collision.

Quelques Wellington sont également envoyés sur Chartres cette nuit-là.

Vingt Hampden avaient été envoyés sur la ville portuaire allemande de Stettin. Le EA-D (P1347) du N° 49 Sq. semble ne pas avoir suivi le 'gros' de la force et, pris sous le feu de la DCA, est contraint de se poser à Saint-Brieuc. Deux aviateurs ayant sauté sont capturés mais leurs deux camarades, restés dans l'appareil, pourront gagner la Zone Libre puis l'Espagne (*cf. encadré*).

3. Équipage : P/O D.E.C. Myland, Sgt H.A. Powys-Jones et Sgt P.J. Petric.

Le 2 septembre 1940, des Beaufort viennent renforcer le Coastal Command ayant bien de la peine à assurer les missions qui lui sont imposées. Ici, un appareil du N° 22 Sq. va recevoir sa torpille.



Un He 59 survole à très basse altitude les dunes d'une plage du Pas-de-Calais.



Flying-Officer G. M. Simpson, of Christchurch, reported missing in air operations.

Le F/O néo-zélandais Geoffrey Simpson abattu au large de Boulogne le 26 octobre 1940.

qui largue deux bombes de 500 lb et six de 250. L'équipage signale avoir relevé des explosions au centre de la zone abritant les sous-marins.

Le **28 octobre**, trois Blenheim du Coastal Command bombardent la station électrique de Lorient tandis qu'un autre du Bomber Command attaque l'aérodrome de Berck.

Boulogne devient de nuit la cible de cinq Swordfish de la FAA et de six Blenheim du Coastal Command. Des barges sont détruites mais il semble que le coeur n'y soit plus guère puisque les opérations se déplacent progressivement - et de plus en plus massivement - vers le Reich...

Le **29 octobre**, retour sur la centrale de Brest pour des Blenheim du Coastal Command. Les aérodromes de Berck et Dieppe reçoivent la visite d'un unique Blenheim du Bomber Command.

De nuit, quelques appareils légers du Bomber Command partent vers des aérodromes. Le Blenheim T1861 du N° 144 Sq. disparaît corps et biens lors d'une attaque du Havre.

Le **30 octobre**, le Bomber Command ne peut qu'envoyer une demi-douzaine de Blenheim vers la France. Un attaquera des S-Boot à quelques kilomètres au large de Cherbourg, un autre bombardera trois navires devant Barfleur et un troisième larguera ses bombes sur les docks de Cherbourg.

Le **31 octobre**, jour imposé officiellement par les Britanniques pour marquer la fin de la Bataille d'Angleterre, trois Blenheim du Bomber Command partiront attaquer des ports de la Manche et trois autres des aérodromes dans le Pas-de-Calais. Quatre appareils reviendront prématurément et seuls deux S-Boot auraient été attaqués dans l'estuaire de la Somme.

Conclusions générales

Désirer actuellement rédiger l'historique précis et complet des actions des Bomber et Coastal Commands (ainsi que de quelques appareils du Fighter Command) sur la France à cette époque serait illusoire.

Premièrement parce que peu s'y sont intéressés, la Battle of Britain ayant oblitéré toutes autres actions aériennes contemporaines. Rappelons que, pour les Britanniques, cet engagement aérien se résume en quelques unités du seul Fighter Command triées sur le volet et ayant opéré tout au long d'une période impérativement définie. Ce qui permet de diminuer les pertes tout en gonflant les victoires. Ni les unités de bombardiers, ni les unités maritimes ou d'aviation navale ne sont incluses dans cette Bataille d'Angleterre alors que, pourtant, elles prirent sérieusement part à l'effort de guerre.

Ensuite parce que la RAF semble avoir été largement désemparée après la chute de la France. Les journaux d'opération des unités sont ainsi souvent confus, incomplets et probablement truffés d'erreurs. Il semblerait que leurs rédacteurs (parfois néophytes), ayant repris cette tâche après la destruction de ces ORB (Operation record books) lors de l'évacuation de la France, n'aient par tous fait preuve de la même rigueur. Le désordre ambiant et la pression des événements auraient ainsi perturbé les relations des opérations. Les différences entre ORB sont dès lors flagrantes :

- certains détaillent largement les missions (lieu, nombre d'avions, incidents,...) ; d'autres pas ;
- des numéros de code sont parfois employés pour désigner les objectifs du jour ;

Bibliographie

Bird Andrew, Coastal Dawn. Grub Street 2012.
 Bowyer Michael, 2 Group RAF. Faber & Faber 1974.
 Caldwell Donald, The JG 26 Diary Vol I. Grub Street 1996.
 Chaussois Robert, Calais 1940. s.d. (Calais).
 Chevalier Hughes, Crashes sur le Pas-de-Calais 1940-1945. Chez l'auteur 2006.
 Chorley William, Bomber Command Losses of the 2nd WW - 1940. Midland Counties 1993.
 Crook David, Spitfire Pilot. 1942
 Deere Alan, Nine lives. Coronet Book 1974.
 Divers auteurs. The Battle of Britain, then & now. After the Battle 1980.
 Donnelly Larry, The other Few. Red Kite 2004.
 Foreman John, Fighter Command war diaries Vol 1. Air Research 1998.
 Franks Norman, RAF Fighter Command Losses. Vol. 1. Midland Publishing 1997.
 Goss Chris, Mombeek Eric & Roba Jean-Louis, Histoire de la JG 2 (T. I) 2007.
 Matthews Rupert. Heroes of Fighter Command. Kent. Countryside Books 2007.
 McNeill Ross, RAF Coastal Command Losses. Midland Publishing 2003.
 Scott Stuart, Battle-Axe Blenheim (N° 105 Sq.). Budding 1996.
 Thomas Nich, RAF Top Gun ('Teddy' Donaldson). Pen & Sword 2008.
 Wagner Graham, The Bristol Blenheim. Crécy 2002.

Documents

National Archives, Kew (Londres) : série AIR 81 (Rapports sur les pertes d'équipages).
 London Monument Battle of Britain : biographies d'aviateurs de la RAF engagés dans cette bataille.
 Bundesarchiv Freiburg/Breisgau : Ehrenbuch der JG 26.

Annexe I : Pertes connues de la RAF en relation directe avec la France

Bien que cette liste ne concerne que les seules pertes relatives à la France, elle permet néanmoins de donner une idée de l'évolution des combats ainsi que du matériel employé. Jusqu'à la mi-août, à part une poignée de Hurricane chargés des escortes en juillet, les pertes ne frappent que des Blenheim, ces 'chevaux de bataille' du bombardement léger de la RAF. Des Whitley seront ensuite signalés lors de bombardements sur des cibles plus lointaines comme Bordeaux. Apparaissent alors des Battle remis en ligne puis des Beaufort et même quelques Albacore. Wellington et Hampden vont de plus en plus appuyer les Whitley lors des bombardements sur les ports vers le 7 septembre. Si quelques Spitfire furent bien perdus sur la France, il s'agissait pour la plupart d'avions endommagés en combat sur la Manche et posés en urgence ou abattus sur le continent lors de rares incursions (souvent par des pilotes égarés).

27 juin 1940 : Blenheim (R3778). N° 40 Sq. Abattu en mer par la 5./JG 51 au large de Douvres. Sgt James Morton, Sgt Alexander Kelso et Sgt Joseph Winston tués.

Hurricane I. N° 79 Sq. Abattu en mer au large d'Étaples par la 5./JG 51 lors d'une escorte de Blenheim vers Saint-Valéry. F/Lt James Davies DFC disparu.

Hurricane I. N° 79 Sq. Abattu en mer au large d'Étaples par la 5./JG 51 lors d'une escorte de Blenheim vers Saint-Valéry. Sgt Ronald McQueen tué.

28 juin 1940 : Hurricane I (P3322). N° 151 Sq. Abattu en mer au large de Boulogne par la 3./JG 20. F/O Ken Newton tué.

30 juin 1940 : Blenheim IV (L9467). N° 107 Sq. Abattu à Herbelles par la Flak et le I./LG 2. F/O John Quirke, Sgt David Hawkins et Sgt Kenneth Murray PG.

Blenheim IV (R3823). N° 107 Sq. Abattu à Wittes par la Flak et le I./LG 2. F/O Richard Bennett, Sgt Albert Langford et Sgt Dennis. Harrison tués.

Blenheim IV (R3870). N° 107 Sq. Abattu à Ecques par la I./LG 2. Sq/Ldr Herbert Pilling et Sgt Holman Denison tués ; Sgt Francis Roche PG.

Hurricane I (P3787). N° 151 Sq. Escorte de Blenheim vers Vignacourt. Abattu par le III./JG 3 sur la Manche au large de Boulogne. Sq/Ldr Edward Donaldson blessé saute et sauvé par l'ASR.

5 juillet 1940 : Spitfire I (P5907). N° 64 Sq. P/O Douglas Milne tué lors d'une patrouille sur Rouen.

6 juillet 1940 : Blenheim IV (R3662). N° 18 Sq. posé à Sangatte. P/O Barry Davidson, Sgt John Gilmour et Sgt Reginald Fisk PG.

9 juillet 1940 : Blenheim IV (L8836). N° 40 Sq. abattu par la 6./JG 51 sur la Manche lors d'une mission vers Lisieux. Sq/Ldr Robert Batt, Sgt Alan Spencer et Sgt Percival Johnson tués.

10 juillet 1940 : Blenheim IV (L9468). Prêté au N° 107 Sq. par le N° 82 Sq. ; abattu à Aigneville lors d'un raid sur Amiens-Glisy. P/O Harold Atkin-Bery, Sgt Robert Cook et Sgt Roy Mercer tués.

Blenheim (R3916). N° 107 Sq. abattu à Airaines lors d'un raid sur Amiens-Glisy. P/O John North-Lewis et Sgt