

## Texte manquant de la page 75

### Du 19 au 26 août au matin

Le **19 août**, vingt-cinq V1 auraient été abattus par la chasse. Un pilote du 129 Sqn passant à deux cents mètres devant un V1 survolant la Manche réussit à le déstabiliser lorsqu'il traversa son sillage et l'envoya s'écraser en mer.

La nuit du **19/20 août**, si la DCA côtière revendiqua une vingtaine de V1, deux seulement furent abattus par la chasse (un Mosquito du 85<sup>e</sup> et un Tempest du 501<sup>e</sup>).

Le **20 août**, onze V1 furent réclamés par la chasse. Le F/Sgt belge Paul Leva, pilote au 350 Sqn sera crédité ce jour-là du premier V1 abattu par l'unité par 'Tipping'. Son mécanicien, le Sgt Marcel Saigot, a décrit son retour : « 'Pino' est en mission avec le MN-R, à la recherche de V1. Il atterrit plus tôt que prévu. Je suis étonné de voir l'état de l'aile gauche avant qu'il n'arrive à l'endroit que je lui désigne par gestes conventionnels. Le bout de l'aile est replié vers le bas, j'ai suivi son atterrissage... Il a été parfait, s'il avait touché le sol du bout de son aile elle serait pliée vers le haut. Je vais l'aider à descendre. Il me dit joyeusement : « Je l'ai eu .... Je n'ai pas voulu le lâcher... après avoir tiré toute mes munitions, je l'ai rattrapé, j'ai placé mon aile sous l'aile du V1, je l'ai soulevé jusqu'au moment où, déséquilibré, il a plongé vers le sol et explosé ». Maintenant je comprends pourquoi le wingtip de l'aile est plié vers le bas !».

*Un Mustang du 129 Sqn est perdu avec son pilote canadien. Apparemment égaré dans la brume, il percuta violemment le sol.*

*La nuit du **20/21 août**, de nouveau, deux V1 seulement furent abattus - cette fois par deux Mosquito. Cependant, un bimoteur du 125 Sqn en détresse revenu en hâte sur la gun belt fut alors pris pour cible par une batterie antiaérienne près d'Hastings. Il est probable que, dans leur hâte, les deux aviateurs ne se signalèrent pas correctement. Le radio put sauter mais son pilote périt dans le crash. Le 125<sup>e</sup> qui avait été inclus dans l'ADGB probablement fin juillet semble cependant*

*avoir été autorisé à mener conjointement des opérations sur le continent.*

*Le **21 août**, les V1 continuaient à frapper Londres. Un de ces 'Divers' explosa à Willesden (vingt tués) et St Marylebone (vingt-neuf tués). Pourtant, seul le W/Cdr Beamont fut crédité d'un V1 sur Sevenoaks, la dernière de ses trente-deux victimes (six ayant été abattues en collaboration).*

*Le 501 Sqn perdit un avion dans le Kent, probablement suite à une erreur de son pilote qui périt dans le crash.*

*On ne relève aucune victoire aérienne la nuit du **21/22 août** ainsi que lors de la journée du lendemain même si la DCA continua à engranger les succès. En soirée du 22, un pilote du 456 (RAAF) Sqn décolla en urgence pour intercepter un V1. Il s'agissait en fait d'un Do 217 de la 3./KG 2 qui, totalement égaré, s'était retrouvé du mauvais côté de la Manche (il était censé se poser à ... Nantes). Il sera abattu par la DCA de Douvres.*

Le **23 août**, Paris est libérée. Les forces alliées poussant vers le Pas-de-Calais, le Flakregiment 155 dut progressivement évacuer ses sites de lancement ce qui allait ainsi mettre Londres temporairement hors de portée des V1. Mais, en attendant, ce jour-là, seize 'Divers' furent revendiqués par la chasse de jour. De nouveau, un pilote d'un 'désuet' Spitfire Vb du 277 (ASR) Sqn abattit un V1 sur Deal au retour d'une patrouille de secours en mer. Le sort lui fut doublement favorable puisqu'il put au surplus éviter les tirs concentrés des canons antiaériens Bofors le visant.

(En bleu figure le texte manquant entre les pages 74 et 76 de BATAILLES AÉRIENNES N°93)