

# LE BLACKBURN SKUA

Par Michel Ledet (deuxième partie)

#### Les livraisons aux unités

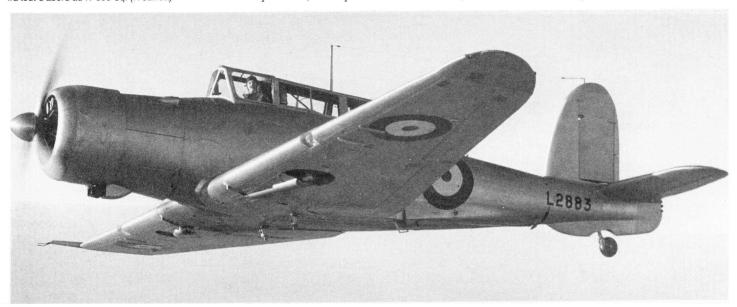
Comme on l'a vu dans la première partie, le premier exemplaire de série du Skua est sortit d'usine fin août 1938. Les premières unités de la *Fleet Air Arm* à percevoir des Skua sont les N°800 et 803 *Squadrons*; les Skua y remplacent les Hawker Osprey complète-

Ci-dessus: Les premiers Skua sortent d'usine en 1938. Ils sont prêts à être livrés à la Fleet Air Arm. (IWM) Ci-dessous: Le tout nouveau L2883 en janvier 1939. Les premiers Skua sont livrés entièrement alu. Celui-ci ira tout d'abord au N°800 Sq. (P. Jarrett) ment démodés. Le premier livré au N°800 Sq. sera le L2869 en octobre 1938. Cependant, ce n'est qu'au début de 1939 que l'unité reçoit suffisamment d'avions pour être déclarée à plein effectif. Au début de 1939, le squadron embarque sur le porte-avions HMS Ark Royal afin d'entraîner les équipages. En décembre 1938, le N°803 Squadron commence aussi à remplacer ses Osprey à l'aide de 6 Skua. L'unité rejoint également l'HMS Ark Royal.

En avril 1939, c'est au tour du N°801 Squadron (embarqué sur le HMS Furious) de

recevoir 6 Skua qui servent à l'entraînement en compagnie de quelques Sea Gladiator avant que l'unité ne soit renommée N°769 *Squadron*, une unité de seconde ligne. Les entraînements s'effectuent sur le porte-avions *HMS Courageous*.

Malgré les appareils sortant d'usine régulièrement, seuls les deux premiers *squadrons* sont pleinement opérationnels lors de la déclaration de guerre en septembre 1939, tous deux embarqués sur l'*HMS Ark Royal*. D'autres *squadrons* ont en effet reçu des Skua mais il s'agit là d'unités d'entraînement



Ci-contre : Le même appareil en piqué ; on remarque d'ailleurs les volets utilisés comme freins de piqué. (P.

Ci-dessous: Le L3007 vu de dessous nous montre quelques détails intéressants. En premier lieu les bandes rouges peintes pour rendre l'avion plus voyant en cas de chute en mer ; cette expérience ne fut pas poursuivie. On aperçoit également le logement de la bombe sous le fuselage ainsi que la fourche faisant basculer le projectile en dehors du champ de rotation de l'hélice. (P. Jarrett)

En bas à droite : Deux Skua du N°803 Sq., les L2889 A7G et L2874 A7C, basés sur l'Ark Royal, en vol au-dessus du Channel en été 1939. Le L2889 sera perdu au 801 sq. le 9 septembre 1940 au cours d'une opération sur la Norvège, son équipage tué (PO Kimber/PO Clayton). (IWM)

; le N°759 Sq., par exemple, formé à Eistleigh le 1er novembre 1939, faisant partie du Fighter School and Pool et reçoit à ce titre jusqu'à 9 Skua en décembre suivant.

## De septembre 1939 à la campagne de Norvège

Les débuts de la guerre sont relativement agités pour les porte-avions britanniques qui subissent la loi des premiers sous-marins allemands, principalement à cause de tactiques inadéquates. En effet, dès le 14 septembre 1939, l'U-30 parvient à portée de l'HMS Ark Royal et lui décoche une torpille qui manque son but de peu. Une patrouille de Skua qui attaque le submersible sans succès, perd deux de ses appareils dont le L2957 A7K du N°803 Squadron (équipage : lt. Thurston prisonnier et PO Mc Kay, tué); ces deux appareils sont endommagés par l'explosion de leur propre bombe. L'HMS Courageous est moins chanceux lorsque le 17 septembre il est coulé par l'U-29.

Mais tout n'est pas perdu. Les Skua des N°800 et 803 Squadrons vont quelques jours plus tard remporter la première victoire aérienne britannique de la guerre. Le 26 septembre 1939, alors qu'ils patrouillent en Mer du Nord, le porte-avions Ark Royal, les croiseurs de bataiile Hood et Renown et les cuirassés Nelson et Rodney sont dépêchés avec leur escorte de croiseurs et de destroyers vers Heligoland afin d'escorter un sous-marin anglais endommagé et qui a beaucoup de mal à rentrer à la maison. La marine allemande ne sort cependant pas pour affronter la Royal Navy; mais les hydravions de plusieurs unités sont chargés de surveiller cette imposante flotte et à 10 h 45, un Do 18 du 2./Kü.Fl.Gr. 506 repère les navires ennemis. Du pont de l'Ark Royal, on aperçoit bien sûr l'intrus et on fait décoller 9 Skua des N°800 et 803 Sq. qui se lancent à sa poursuite. Pendant ce temps, le Do 18 est rejoint par deux de ses semblables. Les Skua se divisent en trois patrouilles et attaquent les hydravions. Mais les balles de 7,62 mm sont insuffisantes sauf si elles touchent un organe vital de l'hydravion; ce qui se produit sur le Do 18 K6+YK, touché au radiateur et qui doit amerrir. Son équipage est fait prisonnier et le Lt. McEwan et son mitrailleur, le PO Seymour, crédités

bardiers allemands d'intervenir et de proclamer la fin de l'Ark Roval!

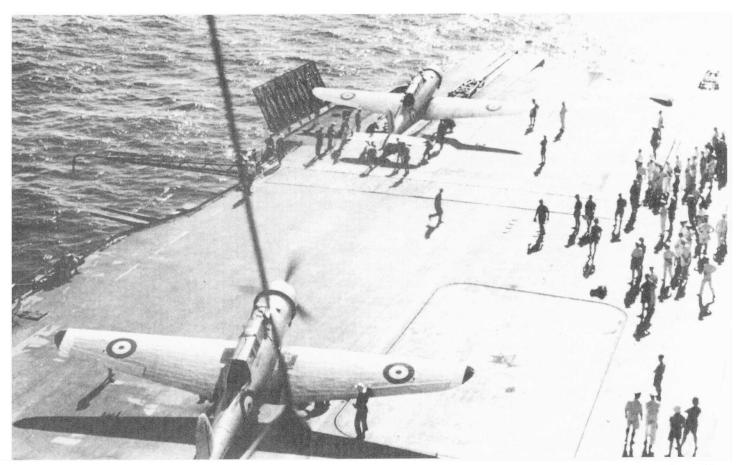
Peu après ces événements, le porte-avions britannique est transféré dans l'Atlantique sud afin de faire échec aux raiders allemands tels le Graf von Spee ou encore l'Admiral Scheer qui menacent les lignes maritimes commerciales alliées. Cela se traduit pour les Skua et Swordfish de l'Ark Royal par de longues patrouilles infructueuses mais pas sans danger. C'est ainsi que le 8 décembre 1939, à l'appontage, la crosse du Skua L2880 n'accroche aucun brin; l'appareil tombe à la mer, causant la mort du pilote le S/L Bethall,

Une fois la menace des cuirassés de poche allemands écartée avec la fin du Graf von









Spee, le porte-avions *Ark Royal* se rend en Méditerranée pour entraîner l'équipage pendant que ses deux *squadrons* de Skua sont basés à Hatston, sur les îles Orkney. Le porte-avions *Argus*, un vieux navire réservé à l'entraînement, se trouve lui aussi en Méditerranée; il a à son bord le N°770 *Squadron*, formé le 7 novembre et qui possède quelques Skua dont les L2942, L2962 et L3039. L'unité utilise de février à mai 1940 la base de Hyères-Le Palyvestre pour s'entraîner.

L'année 1940 voit la formation de nouveaux squadrons de Skua tel le N°801 Sq. qui prend armement le 15 janvier avec 6 appareils. Le

Ci-dessus: Des Skua vont être catapultés depuis l'Ark Royal lors des opérations dans l'Atlantique Sud en novembre 1939. L'avion au premier plan est le L2877 (C) du N°800 Sq. qui sera perdu le 24 avril 1940. (Cdr. Everett)

Ci-dessous: Des unités d'entraînement reçurent également des Skua; celui-ci, le L2928, est vu en service au sein du N°759 Sq. entre mai et juillet 1940. Les appareils sont maintenant camouflés. (P. Jarrett)

ler février suivant, c'est le N°806 Sq. qui est formé à Worthy Down avec 8 Skua et 4 Roc. La *Fleet Air Arm* possède alors 4 *squadrons* de Skua ; ils vont avoir beaucoup de travail durant le second trimestre de 1940!

## La campagne de Norvège

Lorsque les Allemands attaquent le Danemark et la Norvège, les Alliés ne sont pas surpris, eux-mêmes prévoyant d'y intervenir à plus ou moins long terme. Les porte-avions *Ark Royal* et *Glorious* sont rappelés sur Gibraltar le 10 avril et le lendemain, ils reçoivent l'ordre de rejoindre la *Home Fleet*.

Mais les Skua ne peuvent se permettre d'attendre leurs porte-avions. Basés en Ecosse, comme on le sait, ils doivent intervenir rapidement contre les forces allemandes, vu la faiblesse des forces aériennes alliées dans la région. Cela n'est pas sans risques pour les monomoteurs qui vont attaquer leurs objectifs à la limite de leur rayon d'action.

Le 10 avril 1940, tôt le matin, le Lt. W.P. Lucy est à la tête d'un dispositif comprenant 5 Skua du N°800 Sq. et 11 autres du N°803 Sq. ; ils doivent attaquer les navires allemands dans le port de Bergen. En cours de route, l'un des appareils du 803, le L2923, doit amerrir à cause de problèmes techniques mais l'équipage (Lt. Smeeton et Mids. Watkinson) se tue. C'est donc à 15 qu'arrivent à Bergen les Skua, où ils découvrent le croiseur léger *Königsberg*.

Lucy mène sa formation dans une attaque en piqué très classique, sur une cible immobile mais protégée par une forte Flak. Le croiseur allemand reçoit 3 bombes de 225 kg et 2 autres explosent tout près. Elles font d'ailleurs plus de dégâts que les autres et enfoncent littéralement la coque où s'engouffrent des tonnes d'eau qui font bientôt couler le navire ; à 11 h 00, le Königsberg n'est plus qu'un souvenir! Un Skua du N°803 Sq. est touché par les obus des canons du Flak. Regt. 33 et va s'écraser près d'Askoy où son équipage (S/Lt. Faragut, Mids. Owbridge) est secouru par les Norvégiens ; les deux Britanniques vont combattre avec l'aéronautique navale norvégienne jusqu'en mai. Un autre équipage est porté manquant, son avion touché par la Flak ; il s'agit d'un avion du 803 qui s'écrase dans le port de Bergen. Les deux hommes (Capt. McIver et PO Barnard) sont tués. Un autre Skua est abattu, le L3037 doit amerrit à 10 km à l'ouest de Bergen. Son équipage évacue (PO Gardner et NA Todd), pourra regagner Hatston on ne sait comment. Les autres Skua rentrent à Hatston, à bout de carburant mais avec un beau résultat.

Le 17 avril suivant, toujours sans porte-avions, deux patrouilles du N°801 Sq.





assurent la protection du croiseur lourd *Suffolk* qui vient d'être endommagé par des bombes allemandes alors qu'il canonnait le port de Stavanger. Surveillés par les Do 18, le navire britannique et son escorte de destroyers sont plusieurs fois la cible des He 111. Vers 14 h 00, la seconde patrouille de Skua du 801 prend en chasse un Do 18 et l'abat ; la victime est le K6+FH de la 1./Kü.Fl.Gr. 406. Deux pilotes britanniques se partagent l'hydravion : le Lt. Com. Bramwell (Skua L2907, A7A) et le Lt. Martyn. Un He 111 est également revendiqué par deux autres Skua (dont le L2917 ; équipage : PO Kimber et NA1 Miles) du 801.

Pendant ce temps, les porte-avions *Glorious* et *Ark Royal* sont en route vers la métropole. Le *Glorious* arrive à Scapa Flow le 20 avril, suivi le lendemain par l'*Ark Royal*. Le 21, plusieurs *squadrons* embarquent sur le *Glorious* dont le N°803 avec ses 12 Skua. Les 800 et 801 embarquent eux sur l'autre porte-avions avec chacun 9 appareils (ces embarquements ne sont pas fixes et les avions changeront plusieurs fois de navire durant la campagne, selon les besoins et les opportunités). Le *Glorious* doit convoyer les

Gladiator du N°263 Sq. de la RAF aux environs d'Aandalsnes, où les chasseurs décolleront de son pont. Les deux porte-avions arrivent le 24 avril à environ 150 milles des côtes norvégiennes en milieu d'après-midi ; les Gladiator décollent en 2 formations de 9 avions, guidées par 4 Skua. Ils arrivent sur leur terrain vers 18 h 00. Puis les porte-avions poursuivent leur route plus près de la côte afin de soutenir l'effort des troupes alliées. Le mauvais temps ne permet que le début des vols en fin d'après-midi.

L'Ark Royal met en l'air 12 Skua pour patrouiller et nettoyer le ciel au-dessus de Trondheim, qui se séparent en deux groupes de 6 avions chacun. L'un des groupes grimpe jusqu'à 2500 m et à 17 h 55, il aperçoit deux He 111 et les abat ; font partie des vainqueurs les Skua L2925 A8F, L2918 A8G, L? A8H, L2905 A8K plus 2 autres (les 8P, 8Q ou 8C). Deux Skua sont endommagés au cours de l'engagement mais tous regagnent le porte-avions. Un autre Skua, le L3050 A6M du 800 Sq. tombe en panne de carburant et amerrit à l'ouest de Namsos ; son équipage, Mids. Treen et NA Goble, est recueilli.

Le lendemain, les Skua sont encore actifs et

ce, tôt le matin. En effet, dès 03 h 15, 5 avions du 803 quittent le *Glorious* et vont bombarder des hydravions à Trondheim. L'un des Skua (le L2903, A8H) piloté par le Lt. Fraser-Harris (mitrailleur LA Russell) fait un atterrissage forcé dans le Stornfjord. On s'active également sur l'*Ark Royal* et à 04 h 15 décollent 7 Skua du N°801 Sq. accompagnés de 2 autres du N°800 Sq. Ils attaquent deux navires marchands dans le port de Trondheim ainsi que des hydravions, puis vont mitrailler et bombarder des avions allemands sur le terrain, en dehors de la ville. Un Ju 88 est détruit.

Mais les Skua ne s'en sortent pas très bien, non pas à cause des Allemands mais par manque de carburant. Un premier avion du 801 s'écrase en mer (Lt. Pardoe et PO Lloyd tués) et deux autres avions atterrissent sur le lac gelé de Lesjaskog. Le L3046 (N°800 Sq.) du S. Lt. Kearsley et LA Eccleshall est atteint dans l'aile et doit atterrir à Aandalsnes; on le croit perdu à son unité mais il regagnera

Cette page: Deux photos du L3007, camouflé cette fois, mais pas encore affecté. Il fera une longue carrière au N°800 Sq. de juillet 1940 à mars 1941 et ne sera réformé qu'en mai 1944!



Hatston (!) le 29 suivant...

Trois autres Skua du 803 ayant décollé du Glorious ont également suivi à 04 h 30, emmenés par le Lt. Collingham. Ils se perdent quelque peu mais gagnent finalement Trondheim où ils bombardent un navire. Lors du retour, un appareil se sépare du groupe et les deux autres interceptent un He 115 de la 2./Kü.Fl.Gr. 506 qu'ils réussissent, non sans mal, à abattre. L'équipage saute en parachute. L'avion de Collingham n'a alors plus assez de carburant pour regagner le porte-avions et le pilote décide d'atterrir où il peut ; il épuise son carburant puis atterrit sur une bande de sable où il est accueilli par des chasseurs alpins français qui l'aident à mettre l'avion à l'abri. Le L3048 restera cependant sur place et sera sabordé le 1er mai suivant. Un dernier groupe de 3 appareils du 800 (les avions A6F, A6G et L3055 A6H) décolle encore à 04 h 45 de l'Ark Royal; il pourchasse un He 115 et un autre appareil ennemi sans les abattre.

Plus tard, vers 07 h 00, la *Luftwaffe* attaque Lesjaskog et y détruit, en plus de 4 Gladiator de la RAF, 4 Skua du 803 et 2 du 801!

Le 26 avril, vers 10 h 30, 6 Skua du N°801 Sq. décollent de l'*Ark Royal* pour effectuer une patrouille au-dessus d'Aandalsnes. Ils tombent sur des He III de la KG 4; dont l'un est abattu par le Lt. Martyn (A7C) et le Lt. Com. Bramwell (L2907 A7A). Le bombardier (5J+CN) se pose sur le ventre et y restera pendant des années jusqu'à ce qu'il soit retrouvé et restauré par une équipe d'amateurs éclairés.

Trois autres Skua, cette fois du 803 (dont le L2953 A7F; A7Q+A7H), décollent du *Glorious* vers 11 h 00; ils interceptent aussi un trio de He 111 du I./KG 26 au-dessus de Storfjord. Malheureusement sans succès et pour la perte d'un Skua, le A7Q du Lt. Filmer et PO Baldwin, ce dernier étant retrouvé mort après l'atterrissage de fortune de l'appareil. Les deux autres Skua poursuivent leur quête de cibles; ils rencontrent un nouveau He 111 de la 9./LG1 qu'ils finissent par abattre. La journée n'est pas encore terminée pour les Skua dont 6 du N°800 Sq. rencontrent un He 115 sans parvenir à l'abattre.

En début d'après-midi du 27 avril, trois avions du N°800 Sq. interceptent des He 111 du III./KG26; l'un de ces derniers est abattu mais un Skua est également touché. Le L2940 A6A (Capt. Partridge et Lt. Bostock) se pose sur un lac gelé, équipage indemne. Cet appareil sera retrouvé en 1974 et amené au *FAA Museum* pour y attendre une éventuelle restauration. Le A6A partage cette victoire avec les A6B (Lt. Taylour, NA1 Halifax) et A6C (S. Lt. Hurle-Hobbs, PO Hart).

Un autre He III est abattu mais cette fois par deux appareils du 803, les L2992 A7L (PO Johnson et LA Coston) et A7H (Lt. Lucy et Lt. Hanson). Vers 15 h 00, un gros groupe de bombardiers allemands (He III et Ju 88) est intercepté par 5 Skua (3 du 800 et 2 du 801). Le L2907 A7A du Lt. Com. Bramwell est crédité d'un Ju 88. A 17 h 35, trois Skua du 801 attaquent un He III de la 2./KG 100 dont le mitrailleur abat en flammes le L2931 A7L,



Deux photos du Skua L3048 A8G du N°803 Squadron . Piloté par le Lt. Collingham, ce Skua doit atterrir près de Namsos à bout de carburant, le 25 avril 1940. Des chasseurs alpins français aident l'équipage à mettre l'avion en sécurité mais il sera abandonné et sabordé le 1<sup>er</sup> mai suivant. On remarque quelques détails intéressants : le logement de la bombe et sa fourche de même que le camouflage inférieur style avion de chasse de la RAF, soit une aile blanche et l'autre noire en dessous, mais pas de cocarde. (ECPA)



tuant l'équipage (Lt. Church et S. Lt. Willis). Le He III est malgré tout abattu, tombant en mer. Les Skua du N°801 Sq. sont encore actifs et trois d'entre eux expédient un autre He III au tapis ; il s'agit des A7F, A7G et L2912 A7H. Le He III s'abat dans une forêt, équipage fait prisonnier.

Le lendemain, 3 Skua du 800 interceptent et abattent un Ju 88 qui tombe en mer, équipage tué. La victoire est créditée aux Skua L3000 A6F, A6G et L2934 A6H. Des Skua du 803 sont également crédités d'une victoire sur un He 111 de la KG 26, après le départ de leurs collègues du 800 qui n'ayant plus de munitions sont contraints de rompre le combat ; le L2905 A8K (S. Lt Brokensha et PO Andrews) et le A8H (Lt. Lucy, Lt. Harmon).

Le 1<sup>er</sup> mai, des Skua du 803 rencontrent des He 111 sans pouvoir en abattre un seul ; par contre, le L2905 A8K est abattu par sa pro-

pre DCA. L'équipage, le Lt. Brokinsha et le PO Andrews, se retrouve dans l'eau et il est recueilli par le destroyer Nubian. L'Ark Royal s'éloigne ensuite pour quelques jours du théâtre des opérations, pour réparer quelques petites avaries mais aussi pour faire reposer l'équipage. Il se rend donc à Scapa Flow; pas pour longtemps cependant car il appareille le 4 mai avec à son bord 12 Skua du N°800 Sq. et 11 autres du N°803 Sq. (en plus de 21 Swordfish des N°810 et 820 Sq.). Ses avions doivent soutenir les opérations dans le Nord de la Norvège, autour de Narvik. Les Skua commencent leurs patrouilles le 6 mai mais c'est le lendemain qu'a lieu la première escarmouche avec des avions de la Luftwaffe. Décollés de l'Ark Royal à 13 h 30, les avions L3030 A7K (Lt. Gray, Lt. Webb) et L2878 A7L (Mids. Martin, LA Clayton) débutent leur patrouille ; à 14 h 50, 2 autres

Skua, du 803 cette fois, viennent en renfort. Il s'agit du L2925 A8F (Lt. Lucy, Lt. Hanson) et du L2918 A8G (Lt. Russell, LA Pikkering). Les deux patrouilles interceptent à 16 h 30, 4 He 111 du III./KG 26 au-dessus de l'Ofotfjord. Mais les mitrailleurs allemands sont compétents et bientôt le L2918 est touché et contraint d'atterrir dans le fjord ; les deux hommes sont recueillis par un destroyer. Pendant ce temps, Gray et Martin abattent un He 111 qui s'écrase au retour à sa base. Un autre Skua est endommagé à son retour d epatrouille ; en effet, le train d'atterrissage du L2912 A7G se brise à l'appontage sur l'Ark Royal mais sans gravité pour le PO Kimber et le LW Miles.

Le lendemain, 8 mai 1940, c'est un Do 26 (P5+BH) qui fait les frais de sa solitude, après avoir réussi à traverser le mauvais temps pour débarquer des troupes et des approvisionnements vers Narvik, contrairement aux autres hydravions qui sont repartis sur Trondheim. Aux environs de Narvik, le gros hydravion est intercepté par 3 Skua du 803: L2910 A8K (Lt Harris, Lt Medlicott-Verecker), L2992 A8L (PO Jonhson, LA Coston) et L2916 A8M (S. Lt. Charlton, NA Culliford) ; Ils endommagent sérieusement le Do 26, contraint d'atterrir à l'entrée du Vestfjord. L'équipage détruit l'appareil et toute sa "population" est faite prisonnière. Mais au retour, le L2916 a un problème mécanique et le PO Charlton est contraint de poser son appareil dans l'Ofotfjord avant d'être recueilli par un destroyer avec son mitrailleur. Un dernier Skua revendique un He 111 et un Ju 88 probables ; il s'agit du L2961 A8C du Mids. Griffiths et du NA Dooley, d'une autre patrouille de 3 appareils.

Le 9 mai, une patrouille de 3 Skua du N°800 Sq. est en l'air à 08 h 00, escortant des Swordfish; les Skua mitraillent des Ju 52 abandonnés sur le Lac Hartvigvann. L'un des attaquants est touché par la Flak; il s'agit du L3055 A6H qui fait un atterrissage forcé à Gronndalen. Le Mids. Teen et le NA Goble marcheront jusqu'à Rombaken et rejoindront leur unité. Le même jour, un nouveau squadron, le 806, arrive à Hatston. Formé en février, comme on l'a vu plus haut, ce squadron n'a pas conservé ses Roc. Il arrive à Hatston avec une douzaine de Skua (dont

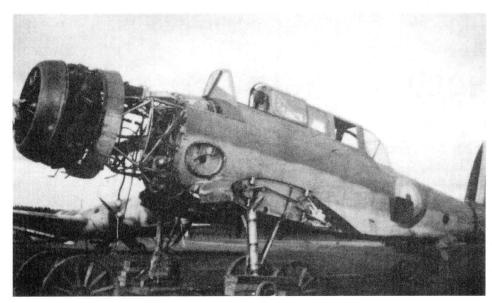


probablement les L3011 à 3016, L3023, L2896, L2897, L2914, L2935 et 2939). Dès 16 h 00, 8 appareils se mettent en route, chargés de bombes et escortés par 6 Blenheim IVF du N°254 Sq. de la RAF; ils vont attaquer le port de Bergen. Ils y coulent le patrouilleur *Jungingen*. Un Skua s'écrase à l'atterrissage. Le 11 mai, 6 Skua renouvellent leur attaque sur Bergen, avec 3 Blenheim. Malgré le mauvais temps, les Britanniques mettent en flammes 7 réservoirs de carburant sur l'île de Strusshamn, qui se consument pendant cinq jours! Le lendemain, nouvelle attaque des Skua sur le port de Bergen mais sans succès cette fois.

Le 14 mai, tôt le matin, les Skua de l'*Ark Royal* soutiennent le débarquement des troupes franco-britanniques sur Narvik et ils mitraillent à nouveau les épaves de Ju 52 sur le Lac Hartvigvann. Plus tard, une patrouille de 3 Skua du 803 bombarde le même objec-

Ci-dessus: Deux photos de l'un des Skua abattus par les Bf 110 de la 3./ZG 76 le 13 juin 1940, lors du raid désastreux mené par les 800 et 803 Sq. contre le "Scharnhorst" à Trondheim. (DR)

Ci-dessous : L'épave du Skua L2942 du N°801 Sq. qui atterrit en Suède le 22 septembre 1940 après s'être perdu dans le brouillard. Au fond, un Ju 86 suédois.





tif, cassant la place du lac. Puis ils rencontrent des He III de la KG 26 qu'ils attaquent. Un bombardier allemand est durement touché et crédité aux L2918 et 2925 (resp. Lt. Gray/LA Clayton, Lt. Lucy/Lt. Hanson) ; il s'écrasera au retour sur sa base. Mais les choses tournent mal pour les Skua.

L'avion du Lt. Lucy est touché par le feu des mitrailleuses des He III et explose au-dessus de Tranöy. Immédiatement, Gray guide le destroyer *Whirlwind* sur les lieux où est trouvé le corps de Lucy; on ne retrouve pas le corps de son mitrailleur. Gray, quant à lui, doit atterrir par manque de carburant, sur la plage de Breivik; les deux hommes sont recueillis par le destroyer *Encounter*.

La mort de Lucy est un drame pour les équipages de Skua. Il avait en effet mené l'attaque sur le *Königsberg* et participé à la destruction d'au moins 6 avions ennemis. Deux autres Skua, les L2910 et L2992 (resp. pilotés par le Lt. Harris et le PO Johnson) bombardent la glace du Lac Hartvigvann puis interceptent 2 He 111 du II./KG 26; l'un d'eux fera un atterrissage forcé, équipage prisonnier par les Norvégiens, et l'autre sera endommagé. Cependant, le L2992 sera lui aussi endommagé et les deux membres d'équipage blessés.

Le 16 mai, les équipages de Skua sont encore sur la brèche et vont avoir une dure journée. Deux appareils du 803 interceptent 2 Bf 110 mais sont à leur tour surpris par 2 Ju 88C. Le L2910 A8K du Lt. Harris est touché et doit se poser dans le Rombaksfjord où lui et son mitrailleur sont secourus par le destroyer Matabele. En début d'après-midi, 3 autres Skua du 803 engagent des Ju 88 au-dessus d'Ofotfjord. Un rude combat débute et les Skua ne s'en tirent pas trop mal. Le L3010 A8B (S. Lt. Easton/LA Hayman) abat un bombardier qui s'écrase dans le fjord et le L2961 A8C (Mids. Griffiths/NA Dooley) s'en octroie un autre qui s'écrase contre la montagne voisine. Des appareils du N°800 Sq. se trouvent encore confrontés à des He 111 et obtiennent une victoire sûre.

Pendant ce temps, Bergen, au Sud, est attaquée par 9 Skua du 806 qui s'en prennent à

nouveau aux réservoirs de carburant ; tous reviennent à leur base sans encombre.

Le lendemain, 17 mai, des appareils du 800 interceptent un unique He 111 mais sans l'abattre cependant.

Il est alors temps pour l'Ark Royal de "panser ses plaies"; 9 Skua ont été perdus pour 6 victoires sûres et 9 probables. Seul un équipage a été perdu. Le porte-avions, relevé par le Glorious et le Furious, quitte le secteur pour refaire les pleins de carburant et reposer l'équipage. Avant cela, 4 Skua du 800 détruisent encore 2 hydravions BV 138 A-1 à Beisfjord, alors qu'ils amerrissent pour débarquer des troupes. L'Ark Royal est de retour dans le secteur le 21. Plus bas, les Skua du 806 quittent Hatston pour Worthy Down le 25 mai; ils vont participer au soutien aérien lors de l'évacuation de Dunkerque.

L'Ark Royal quitte également le secteur et rejoint Scapa Flow, qu'il quitte à nouveau pour la Norvège le 30 mai. Il a à son bord 12 Skua du N°800 Sq. et 12 autres du N°803 Sq.. Le 801 est, comme le 806, parti pour le Sud, où la situation devient préoccupante.

Le 2 juin, l'Ark Royal et le Glorious rejoignent la flotte près des Lofoten. Le 5 juin, les deux porte-avions se trouvent au large de Narvik que les alliés évacuent. Les Skua effectuèrent alors des opérations de couverture plutôt que des actions offensives. Le 9 juin, cependant, 3 avions du 800 et 3 autres du 803 interceptent 6 He 111 du II./KG 26 qui attaquent le porte-avions ; les 3 Skua du 803 se partagent un bombardier qui est abattu. Le lendemain, un He 115 est encore abattu par des Skua du 803. La campagne de Norvège est terminée, pour les forces terrestres au moins et le général norvégien Otto Ruge signe la reddition de ses troupes.

### Raid désastreux sur le Scharnhorst

Pour les Skua de l'Ark Royal, cependant, la lutte n'est pas finie. L'arrivée quelques jours plus tôt des croiseurs de bataille allemands Scharnhorst et Gneisenau dans le secteur est intolérable pour la Home Fleet. D'autant que le porte-avions Glorious a été coulé le 8 juin avec plus de 1200 hommes tués. Mais les destroyers britanniques de son escorte ont réussi à placer une torpille dans le Scharnhorst qui a dû se rendre à Trondheim pour réparer. Les Britanniques décident donc de bombarder le grand navire allemand avec les Skua de l'Ark Royal. Le 12 juin dans la nuit, les Skua reçoivent leurs projectiles ; 14 d'entre eux décollent un peu après minuit comme suit:

#### 800 Sq.

L2995 A6A Capt. Partridge/Lt. Bostock L3000 A6F Lt. Finch-Noyes/PO Cunningham L3001 A6K Lt. Spurway/PO Hort L3028 A6G Mids. Gallagher/PO Crawford L3047 A6H Mids. Martin/LA Tremler 803 Sq.

L2991 A7A Lt. Com. Casson/Lt. Fanshawe L? A7B Lt. Brokensha/LA Coston L2915 A7C PO Ridler/NA Chatterley L2963 A7F Lt. Filmer/Mids. McKee L2961 A7G Mids. Griffiths/NA Dooley L2992 A7L S. Lt. Harris/NA Stevenson L? A7P Lt. Gibson/NA Gordon-Smith L2955 A7Q S. Lt. Bartlett/NA Richards L2956 A7R PO Gardiner/NA Pickering

Le programme ne se déroule malheureusement pas comme convenu ; en effet les Beaufort du N°22 Sq. de la RAF doivent bombarder le terrain de Vaernes sur lequel se trouvent les Bf 109E du II./JG 77 et les Bf 110

de la 3./ZG 76. En fait, seuls 4 parviennent à y lâcher leurs bombes mais ne causent que peu de dégâts. Les chasseurs allemands décollent pour s'en prendre aux Beaufort, sans les rattrapper. Au lieu de cela, ils tombent sur les Skua, lourdement chargés de leurs bombes. Ceux qui échappent aux chasseurs lancent leur projectile sur le Scharnhorst, sans résultat. Finalement, seuls 7 Skua reviennent sur l'Ark Royal, escortés par les Blenheim du 254, arrivés "après la bagarre". Le bombardement en piqué en prend un sérieux coup dans la Royal Navy; on peut même affirmer que cette action sonne le glas de ce type d'appareil au sein de la Fleet Air Arm.

Mais les Skua effectuent encore des missions en Norvège. Le N°801 Sq., par exemple, revient sur ce théâtre d'opérations, embarqué sur le Furious, après avoir pris part à la campagne de France (sur laquelle nous reviendrons dans notre prochain numéro). Le 13 septembre 1940, une mission de bombardement a lieu sur les réservoirs de carburant de Sklaalevik au cours de laquelle le L3030 est abattu (Lt. Gray/Lt. Iliffe faits prisonniers). De même le 22 septembre, le L2942, toujours du 801, est perdu dans le brouillard et effectue un atterrissage forcé en Suède ; l'équipage, S. Lt. Wigginton/NA King, est interné pour quelque temps dans ce pavs.

Peu à peu, les Skua sont remplacés dans les squadrons de la FAA, cet avion étant décidément trop peu performant. Il servira toutefois encore en Méditerranée, ce que nous verrons dans le prochain numéro.

Ci-dessous: Les A7F et A7H du 803 survolent le cuirassé "Nelson" ou "Rodney" en été 1939. L'un des appareils de cette unité obtient le 26 septembre 1939, la première victoire aérienne britannique de la guerre sur un Do 18. (P. Jarrett)

