

MONOGRAPHIE

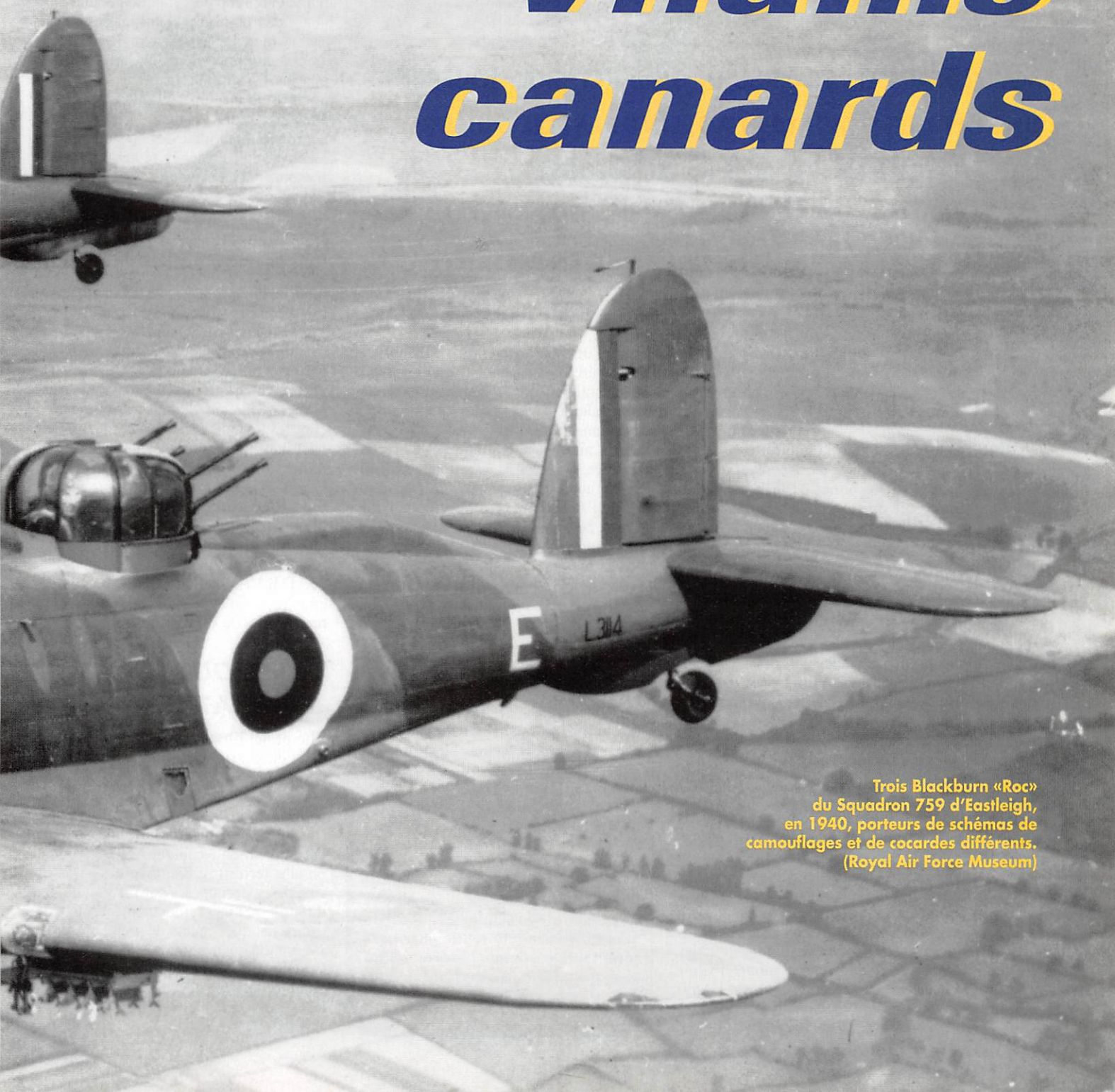
Par GEOFFREY BUSSY

BLACKBURN



JURN «SKUA» ET «ROC»,

Les gros vilains canards



Trois Blackburn «Roc»
du Squadron 759 d'Eastleigh,
en 1940, porteurs de schémas de
camouflages et de cocardes différents.
(Royal Air Force Museum)



MAL CONNUS, LES BLACKBURN «SKUA» ET «ROC» JOUÈRENT UN RÔLE TRÈS IMPORTANT AU SEIN DE LA FLEET AIR ARM BRITANNIQUE, EN 1939 ET 1940. CHASSEURS ET... BOMBARDIERS EN PIQUÉ À LA FOIS, ILS COMBATTIRENT DE LA NORVÈGE À L'AFRIQUE OCCIDENTALE, EN PASSANT PAR LE MAROC OÙ ILS EURENT À AFFRONTER... L'ARMÉE DE L'AIR!

Depuis l'incorporation, le premier avril 1918, du Royal Naval Air Service au sein de la Royal Air Force, l'aviation embarquée britannique était constituée avec des avions et du personnel de la RAF. Cette situation nourrissait sans cesse des conflits entre l'Amirauté et l'Air ministry, le ministère de l'Air britannique. La Royal Navy se plaignait notamment de l'insuffisance de ses moyens, en quantité et en qualité. La fourniture d'avions destinés aux navires de la Navy, ainsi que l'attribution des personnels relevaient de l'Air Ministry. Or, ce dernier accorda toujours plus d'attention aux requêtes du Fighter Command ou du Bomber Command (commandements de la chasse et du bombardement) de la RAF, surtout dans les années 30 lorsque les tensions internationales crurent, tandis que la situation économique de la Grande-Bretagne se détériorait.

Dans ce contexte, l'Amirauté fit part, en novembre 1933, de la nécessité d'équiper les porte-avions de chasseurs modernes en remplacement des biplans à train fixe Hawker «Nimrod» et «Osprey», versions navalisées des jolis «Fury» et «Hart», récemment mis en service. Deux types distincts étaient désirés : un biplace de chasse et un biplace d'attaque et de reconnaissance. La fonction principale du chasseur était la protection des navires de combat contre les attaques et les reconnaissances aériennes. Son cadre d'opérations devait ainsi rester hors du champ d'action des chasseurs terrestres ennemis (les combats à venir prouvèrent l'inexactitude de cette théorie) ; l'Amirauté attachait aussi beaucoup d'importance à la pré-

sence d'un second membre d'équipage, pour assurer la navigation. A cette époque, il n'existait aucune aide radioélectrique pour guider les avions et les radios de bord avaient une portée fort limitée.

Quant au biplace d'attaque et de reconnaissance, la Royal Navy voulait qu'il fût capable aussi de bombarder en piqué. Au sein de l'Amirauté, cette forme d'attaque avait de nombreux partisans ; elle apparaissait comme la seule alternative aux torpillages par avions. L'intérêt des stratèges marins pour le bombardement en piqué remontait à 1931, après un voyage du Lieu-

tenant Commander St. J. Prentice aux Etats-Unis. Malheureusement, l'Air Ministry maintenait sa préférence pour les bombardiers horizontaux à haute altitude. Son opposition empêcha tout développement du bombardement en piqué et du matériel indispensable, comme, par exemple, des viseurs spéciaux.

Finalement, les spécifications O27/37 furent publiées en 1934. L'avion décrit dans ce programme devait être un compromis entre le chasseur et l'avion d'attaque. Son armement devait consister en seulement une ou deux mitrailleuses fixes tirant en chasse, et une autre, mobile, en défense. Par contre, l'avion devait emporter une bombe de 500 livres (225 kg) à larguer en piqué. Etaient en outre requis la possibilité de monter des flotteurs, l'aptitude au catapultage, une autonomie de trois heures et une masse en pleine charge inférieure à 6 000 livres (2 722 kg).

Cet avion polyvalent révélait la philosophie de l'Amirauté, justifiée par le faible nombre de machines allouées à la Royal Navy par la RAF. Ainsi, un porte-avions pourrait remplir toutes les missions préconisées avec un parc aérien réduit mais souple, constitué par deux types d'avions.

Les deux types concernés étaient d'une part l'avion de chasse et d'attaque du programme O27/37, d'autre part une bonne à tout faire : le TSR (Torpedo-Spotter-Reconnaissance, torpillage, observation, exploration), en l'occurrence le biplan monomoteur triplace Fairey «Swordfish».

Le risque était évidemment grand que les machines polyvalentes n'auraient pas les performances des avions spécialisés. Des voix s'élevèrent au Air ministry et dans plusieurs bureaux d'études – dont celui de Hawker – pour décrier le projet. Il semblait illusoire de produire un avion répondant parfaitement aux spécifications O27/37. Une contre-proposition de chasseur sans capacité de bombardement en piqué fut faite. Cependant, l'Amirauté maintint ses desiderata et sélectionna le projet B-24 de Blackburn, également désigné D.B.1 (dive-bomber n°1, bombardier en piqué). En août 1937, ce projet reçut le nom officiel de «Skua».

L'ORIGINE DES NOMS

Skua est le nom anglais d'un oiseau marin des mers froides, le labbe.

Roc est le nom d'un oiseau mythique contre lequel Ulysse eut à lutter dans l'Odyssée d'Homère.

La Royal Air Force appliquait encore, à la fin des années 30, un système de désignation original pour les avions de la Fleet Air Arm : les avions de chasse devaient être baptisés d'un nom mythologique, les avions de chasse et de reconnaissance d'un nom d'oiseau marin, les bombardiers torpilleurs d'un nom d'océan ou de mer, les avions d'observation d'un nom d'animal marin.

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION

Le projet du bureau d'études de Blackburn, dirigé par G.E. Petty, concentrait tout le savoir faire de l'industrie aéronautique britannique. C'était un avion moderne qui, en avance sur les dernières réalisations de l'aviation embarquée américaine, soutenait la comparaison technique avec ses contemporains terrestres. Bien que des choix discutables, mais imposés par l'Amirauté, rendirent le «Skua» rapidement obsolète, ses caractéristiques étaient de premier ordre en 1935 : monoplan, entièrement métallique (à l'exception des surfaces mobiles), train escamotable, poste de pilotage fermé et hélice à pas variable.



En haut à gauche, l'un des premiers «Skua» de série, au Squadron 803. Le marche-pied, sous la cocarde est resté baissé. Ci-dessus, le premier prototype du «Skua», reconnaissable à son nez court. Il était peint en gris. Ils est ici maintenu en ligne de vol sur sa crosse d'appontage baissée et une tige métallique. (Collection MAP)

Deux prototypes furent commandés en avril 1935. Malgré la dégradation de la situation internationale et la stagnation des effectifs de la Fleet Air Arm, l'Air Ministry se montrait toujours peu enclin à commander des avions au profit des marins. L'Amirauté, poussée par l'urgence du rééquipement de ses unités embarquées, court-circuita la procédure officielle. Elle commanda de sa propre initiative 190 «Skua» en juillet 1936.

A ce moment, les deux prototypes étaient encore en cours de construction. Le premier – matricule K5178 – vola le 9 février 1937. Le vol inaugural fut effectué à partir de l'aérodrome de Brough (contigu à la principale usine de Blackburn) par le Flight Lieutenant A.M. Blake, qui fut

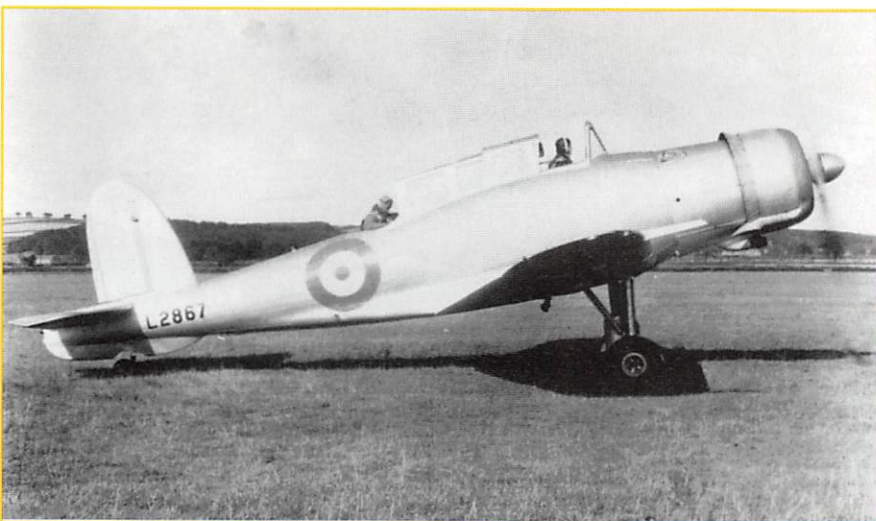
chef pilote d'essais de la firme jusqu'à son décès en octobre 1937.

La procédure habituelle des essais fit passer le prototype entre les mains des pilotes de l'A&AEE (Aircraft and Armament Experimental Establishment) de Martlesham Heath, en juin pour l'évaluation de ses performances. L'avion retourna à l'A&AEE en octobre 1937 et en mars 1938, pour l'étude des qualités de vol et du comportement en piqué. Le RAE (Royal Aircraft Establishment), situé à Farnborough, vit également passer le prototype à plusieurs reprises. Le K5178 alla, à partir de janvier 1939, finir sa carrière à Gosport, pendant des essais de flotteurs au cours desquels il fut endommagé gravement le 6 septembre.

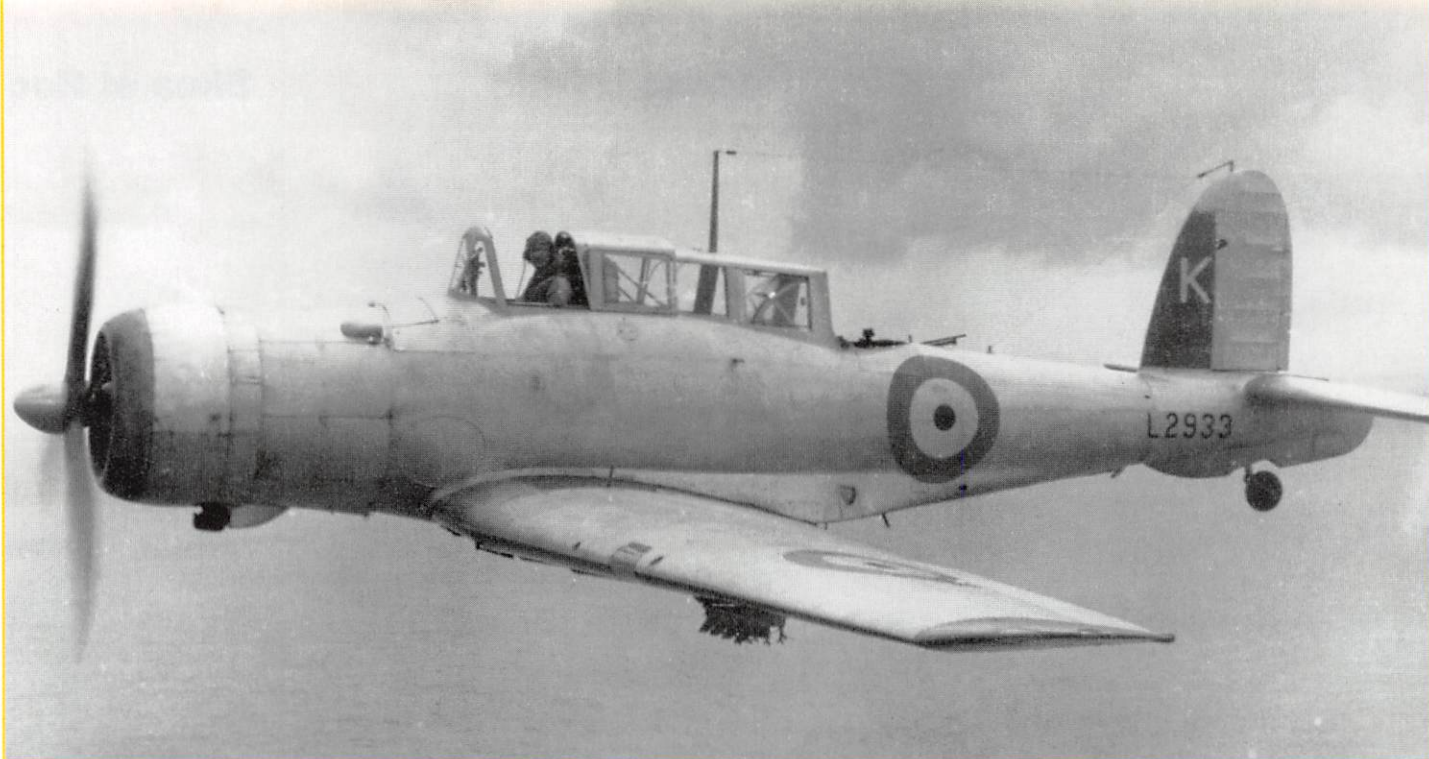
Le rapport de l'A&AEE rendit compte en termes favorables des essais du K5178. L'avion était à la fois facile et agréable à piloter. Néanmoins, il était instable en roulis et le devenait en tangage aux basses vitesses. Cette instabilité longitudinale, cependant, rendait la commande de profondeur particulièrement légère. L'engagement en piqué et la ressource étaient ainsi facilités. Au sol, le «Skua» se fit apprécier par sa bonne visibilité, la voie suffisamment large de son train – bien qu'il se rétractât vers l'extérieur –, le freinage efficace. Le décollage ne présentait aucune difficulté. La queue s'élevait rapidement et l'avion quittait le sol en dessous de 70 mph (115 km/h) avec 20° à 30° de volets. Le train était escamoté en environ 35 secondes.

Le second prototype, immatriculé K5179, effectua son vol initial le 4 mai 1938, piloté par le Flt. Lt. H. Bailey, un ancien instructeur dans la RAF et l'aviation civile, qui avait succédé à Blake. Le K5179 se différenciait extérieurement du premier prototype par l'allongement de 73 cm de la section du fuselage séparant le moteur du compartiment étanche, juste en avant du poste de pilotage. Cet ajout avançait la position du centre de gravité qui était trop reculée sur la première machine. De plus, les extrémités des ailes étaient modifiées ; les saumons présentaient un dièdre positif marqué. Les quatre mitrailleuses de voilure étaient installées.

Contrairement aux deux prototypes, motorisés par un Bristol «Mercury» IX de 825 ch, les «Skua» de série furent propulsés par un Bristol «Perseus» XII, refroidi par air. Ce neuf cylindres en étoile inaugura la lignée des moteurs Bristol sans soupape «Taurus», «Hercules» et «Centaurus». Le «Perseus» Mk.XII avait une puissance nominale de 905 ch (850 ch au décollage à 2 650 tours/min) et entraînait une hélice tripale à deux pas de Havilland. Ce changement de moteur fit désigner «Skua» Mk.II les exemplaires de série ; les Mk.I furent les seuls deux prototypes.



Le premier «Skua» de série vola pour la première fois le 28 juillet 1938. (Coll. MAP)



Un «Skua» Mk.II du Squadron 800. La dérive et les saumons d'ailes sont bleus. Des lance-bombes sont montés sous les ailes.
(Collection Fleet Air Arm Museum)

Le «Skua» fut donc le premier avion monoplan de la Fleet Air Arm. De construction entièrement métallique, le fuselage était semi monocoque avec couples, lisses et revêtement en Duralumin. Deux compartiments étanches étaient formés par la structure, l'un sous le plancher du pilote, l'autre dans l'arrière du fuselage jusqu'à la section portant les empennages. L'espace séparant le moteur du poste de pilotage abritait notamment un générateur, une bouteille d'air comprimé pour les freins, un réservoir de carburant et le réservoir de 54,5 l d'huile. Les deux réservoirs principaux de carburant étaient logés dans les flancs du

fuselage, entre le pilote et le radio-mitrailleur (1). La capacité totale en carburant était de 163 gallons (741 l).

Le poste d'équipage était complètement fermé par une longue verrière, dont une partie centrale fixe était construite autour de deux arceaux de sécurité. La verrière du pilote coulissait vers l'arrière et pouvait être bloquée dans n'importe quelle position. Le pare-brise, à peine incliné, cassait la silhouette du fuselage, offrant néanmoins une vue parfaite au pilote. La partie arrière de la

verrière, au-dessus du compartiment du radio-mitrailleur, s'ouvrait en basculant d'avant en arrière, et en déployant, sur les montants, deux petits déflecteurs qui protégeait l'habitacle des courants d'air. Le poste arrière était armé par une mitrailleuse Lewis Mk.III E de 7,7 mm qui, au repos, était logée dans un puits sur l'arête dorsale du fuselage. Elle était montée sur un pivot articulé, mais avec un débattement qui fut jugé limité par l'A&AEE.

La voilure était construite en trois sections autour de deux longerons principaux. La partie centrale, boulonnée au fuselage, fermait le compartiment étanche sous l'habitacle. Les deux panneaux externes étaient aussi étanches. La voilure abritait quatre mitrailleuses Browning Mk.II de 7,7 mm tirant en dehors du disque de l'hélice, et pouvait recevoir quatre supports pour des petites bombes d'exercice de 9 kg ou des

(1) Le second membre d'équipage des avions de la Fleet Air Arm était, selon les nécessités opérationnelles et les disponibilités, un TAG (Telegraphist Air Gunner, radio-mitrailleur) ou un observateur. L'observateur avait une situation plus importante. Avec son grade de sous-officier ou d'officier, il pouvait diriger une mission en effectuant les choix tactiques, voire même commander un squadron. Au sein d'une unité de «Skua», théoriquement, un observateur prenait place à bord de l'avion du commandant et de celui des trois chefs de sections, le poste arrière des autres machines était occupé par un TAG. A bord des «Swordfish», le pilote cohabitait habituellement avec un TAG et un observateur.

Une autre vue du prototype à nez court. Son revêtement est nu.

(Collection Fleet Air Arm Museum)





Le «Skua» Mk.II n° 2131.

(Collection Fleet Air Arm Museum)

bombes de 40 ou 50 kg, ainsi que deux supports L/S E.M. pour fusée éclairante de 10 cm. L'envergure était réduite à 4,72 m, lorsque les panneaux externes étaient repliés, à la main, le long du fuselage ; la hauteur de l'avion était inchangée.

L'étude des volets à commande hydraulique avait été soignée afin, pour décoller court, de réduire la vitesse d'approche et, surtout, de freiner en piqué. L'extrados de ces volets Zap, occupant 1,72 m³ sous l'arrière des ailes, de l'implanture aux ailerons, reculait lorsqu'ils étaient abaissés.

L'empennage vertical était implanté en avant de l'empennage horizontal pour faciliter la sortie de virille.

Les atterrisseurs principaux, à manœuvre hydraulique, portaient un carénage qui fermait les puits des roues lorsqu'elles étaient escamotées. La roulette arrière était escamotée en vol.

De dimensions sensiblement supérieures à celles des chasseurs de l'époque, le «Skua» ne pouvait réellement prétendre appartenir à cette catégorie, à cause de ses mensurations et de ses performances limitées. Il était plus proche des bombardiers légers – formule prisée par les Britanniques. Il mesurait 10,85 m de long et 14,07 m d'envergure. Sa masse respectable (2 493 kg à vide et 3 732 kg à pleine charge) par rapport à la puissance du moteur, ne lui permettaient pas d'atteindre les performances qui pouvaient être légitimement attendues d'un chasseur. Sa vitesse maximale plafonnait à 362 km/h, valeur ridicule en 1939 ; le taux de montée était de 1 500 pieds/min. Enfin, le nombre des mitrailleuses et leur calibre ne tenaient plus la comparaison avec celui des chasseurs modernes.

Heureusement, ses aptitudes de bombardier en piqué étaient bonnes, grâce, notamment, à ses volets. La principale charge offensive était une bombe SAP (semi-armour-piercing, semi-perforante) de 500 livres (225 kg), accrochée à une fourche partiellement encastrée sous le fuselage. La

fourche éloignait la bombe du disque d'hélice au moment du largage. La technique de bombardement en piqué en vigueur dans la Fleet Air Arm consistait à survoler l'objectif à 8 000 pieds (2 400 m) minimum, à le dépasser, et, lorsqu'il réapparaissait derrière le bord de fuite de l'aile, à réduire les gaz à fond et laisser décrocher l'avion pour le mettre à la verticale, puis à piquer ainsi gaz réduits, volets sortis. Le pilote ajustait ensuite l'objectif dans le prolongement de son capot avec les ailerons.

Les livraisons des premiers «Skua» de série intervinrent à partir d'octobre et de décembre 1938 aux Squadrons 800 et 803 respectivement. Ces deux unités, basées sur la Royal Naval Air Station de Worthy Down, reçurent chacune six chasseurs-bombardiers en remplacement de leurs Hawker «Nimrod». Elles conservèrent cependant jusqu'à la fin du printemps de 1939 trois Hawker «Osprey» en attendant les «Skua» supplémentaires. Alors que les vieux biplans servaient principalement à parfaire la formation des mitrailleurs, les pilotes se familiarisèrent avec les «Skua» qui nécessitait l'apprentissage de nouvelles procédures. Au décollage et à l'atterrissage, les formules mnémotechniques «PUF» et «REPUF» furent adoptées pour ne pas oublier les contrôles nouveaux et nombreux, pour l'époque, des compensateurs (trim), du pas d'hélice (pitch), du train (undercarriage) et des volets (Flaps) (REPUF signifiait : Rudder, trim, Elevator trim, Pitch, Undercarriage, Flaps).

L'histoire des Sqn 800 et 803 est intimement liée à celle du porte-avions *Ark Royal*. Celui-ci venait d'être lancé le 13 avril 1937 et avait été mis en service en novembre 1938. Il entreprit sa première croisière le

12 janvier 1939. Ce fut, pour le Sqn 800, accompagné de «Swordfish», le premier embarquement opérationnel ; il le conduisit en Méditerranée, où les «Skua» s'exercèrent en simulant des attaques contre le *Glorious*, notamment. Le Sqn 800 regagna Worthy Down le 24 mars.

L'ARK ROYAL

Durant le reste de l'année, l'*Ark Royal* fut rattaché à la Home Fleet et patrouilla dans les eaux froides de la Mer du Nord et de l'Atlantique. Sa seconde croisière réunit les Sqn 800 et 803 en avril et mai 1939. Les deux flottilles se rassemblèrent ensuite sur la base de Lympe, à proximité de Folkestone. L'embarquement suivant, le 29 juillet, amena les deux unités au nord de l'Ecosse à la veille de la déclaration de guerre. Le Sqn 800 passa quatre jours à Hatston dans les îles Orkneys, tandis que le 803 était envoyé à proximité du Moray Firth, à Evanton, à la fin du mois d'août.

Le 31 août 1939, l'*Ark Royal* appareilla de nouveau pour patrouiller en Mer du Nord, entre les Shetlands et la Norvège, de manière à surveiller l'accès de la Kriegsmarine (la marine de guerre allemande) à l'Atlantique Nord. Le torpillage du paquebot *Athenia*, dans la nuit de la déclaration de guerre, le 3 septembre, fit réorienter la mission des porte-avions britanniques. Deux groupes de chasse anti-sous-marine furent formés ; l'*Ark Royal* fut affecté au premier groupe, désigné pour garder le mer du Nord et les approches au nord-ouest, le *Courageous* au second qui patrouilla les routes au sud-ouest des îles britanniques.

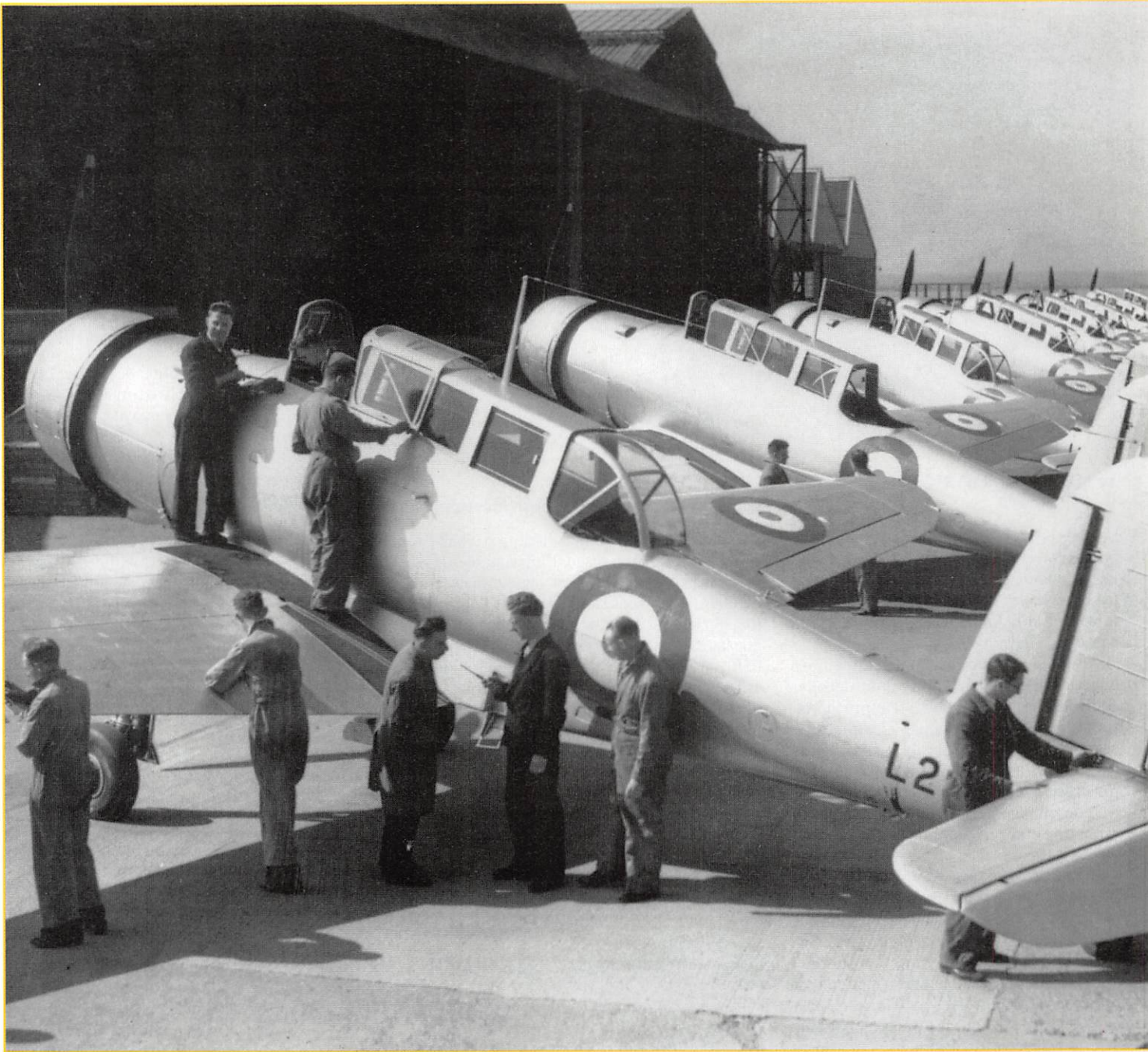
La première action de guerre eut lieu le 14 septembre. Peu après que le sous-marin U-39 eut tenté de torpiller le porte-avions, trois «Skua» du Squadron

803 furent dépêchés vers le cargo *Fanad Head* que l'U-30 avait attaqué. Les pilotes britanniques surprirent l'U-Boot essayant d'achever au canon le cargo que son équipage avait abandonné. Le sous-marin plongea en catastrophe, laissant dans l'eau ses deux artilleurs, ce qui ne pouvait empêcher les «Skua» de lâcher leurs bombes de 50 kg. Il semble que les Lieutenants Griffith et Thurstan bombardèrent trop bas, puisque leurs deux avions, criblés par les éclats de leurs propres bombes, s'abattirent en mer, entraînant

Les deux «Skua» bombardèrent trop bas et furent descendus par l'explosion de leurs bombes...

la mort les deux observateurs. 20 minutes plus tard, l'U-30 refit surface et fut mitraillé par le troisième «Skua» piloté par le Lieutenant Commander D.R.F. Campbell, commandant le Sqn 803. Le sous-marin plongea de nouveau jusqu'au départ du «Skua». Il réapparut alors pour... capturer les pilotes qui avaient survécu au crash des deux «Skua» !

La perte du *Courageous*, trois jours plus tard, torpillé par l'U-29, décida l'Amirauté à employer ses porte-avions dans des missions moins dangereuses que la lutte anti-sous-marine, et à leur fournir une escorte de bateaux. Mais avant de rejoindre Scapa Flow, l'*Ark Royal* reçut pour mission de raccompagner le sous-marin *Spearfish* qui avait été endommagé le long des côtes norvégiennes. L'escadre rassemblée pour protéger le submersible comprenait notamment deux navires de ligne et autant de croiseurs de bataille. Inévitablement, elle attira les hydravions de reconnaissance de la Luftwaffe. Trois hydravions à coque Dornier Do 18 du KüFlGr 506 (Groupe de



Finitions des «Skua» à l'usine de Brough

reconnaissance côtière 506) établirent le contact dans la matinée du 26 septembre. Aussitôt, l'*Ark Royal* lança trois sections de trois «Skua». Deux poursuivirent chacune un hydravion, en ne lui infligeant que des dégâts mineurs. La troisième section, composée de pilotes du Sqdn 803, rattrapa un Do 18 qui tentait de s'échapper au ras des flots. Les trois pilotes mitraillèrent l'hydravion avec application bien que leurs projectiles de faible calibre semblassent peu efficaces. Néanmoins, le Lt. McEwen et son radiomitrailleur, le Petty Officer Seymour, parvint à porter des coups décisifs qui contraignirent le Do 18 à amerrir. Le Sqdn 803 offrit ainsi à la Fleet Air Arm la première victoire aérienne britannique du conflit.

L'équipage allemand fut hissé à bord du destroyer *Somali* qui se chargea de couler l'hydravion. A partir de 14h 20, des bombardiers Heinkel 111 du KG 26 (escadre de bombardement 26) et Junkers 88 du KG 30 apparurent. Cependant, le commandement préféra garder ses «Skua» à bord et confier la défense des

bâtiments aux seuls canons antiaériens. Par chance, aucune bombe n'atteignit l'*Ark Royal* bien qu'un concours de circonstances fit croire à la destruction du porte-avions, rumeur qui fut transformée en certitude par la propagande nazie.

L'*Ark Royal* rejoignit Scapa Flow le 27 septembre ; le Sqdn 800 s'installa à Worthy Down dans le sud de l'Angleterre et le Sqdn 803 à Hatston, à l'autre extrémité de la Grande-Bretagne. Jusqu'en avril 1940, le Sqdn 803 opéra à partir de bases terrestres, effectuant des rotations entre Hatston et Wick. Les missions se résumèrent alors aux monotones patrouilles de protection des convois de navires marchands qui circulaient au large du nord de l'Ecosse.

Pour sa part, le Sqdn 800 Squadron réembarqua le 2 octobre 1939 à bord de l'*Ark Royal* qui avait cédé son affectation au sein

de la Home Fleet au *Furious*, afin de mener la chasse au cuirassé *Graf Spee*, dans l'Atlantique Sud, en compagnie de la Force K. Pendant cette traque, l'aviation n'eut pas à intervenir, le rôle principal étant tenu par les «Swordfish» d'exploration et de lutte ASM.

Le 15 janvier, une troisième unité fut dotée de «Skua», à Donibristle : le Sqdn 801. De mars à mai 1939, elle avait déjà été équipée de «Skua» mais avec pour mission l'entraînement. Elle avait alors, logiquement, été renumérotée (2) 769 le 25 mai 1939. Jusqu'à son absorption par le Sqdn 759, le premier décembre 1939, elle pour-



(2) Les Squadrons de la Fleet Air Arm sont toujours numérotés dans les séries 700 et 800, la seconde étant réservée aux flottilles de combat.



(Collection Imperial War Museum).

suivit l'instruction des pilotes à l'appontage avec un parc constitué de «Skua», «Roc» et «Sea Gladiator».

UNE EXCLUSIVITÉ BRITANNIQUE

Après le Sqn 767, qui perçut aussi quelques «Skua» en avril 1940, le Sqn 770 fut le troisième à assurer l'apprentissage des techniques d'appontage. Il avait été créé le 7 novembre 1939 à Lee-on-Solent avec deux «Skua» et deux «Swordfish» et deux «Sea Gladiator» et un unique de Havilland «Moth». Il embarqua le 9 novembre 1939 sur l'*Argus* qui se dirigea vers la Méditerranée. Dès lors, et jusqu'à sa dissolution le premier mai 1940, le Sqn 770 établit ses quartiers au Palyvestre.



Le «Skua» matricule L2879, au Squadron 800.

(Collection Fleet Air Arm Museum)

Parmi les unités de seconde ligne à utiliser des «Skua» et des «Roc», il y eut aussi le Sqn 778 à partir de septembre 1939, une Service Trials Unit, chargée de tester les avions nouveaux et leurs équipements.

La quatrième unité de combat formée sur «Skua» fut le Sqn 806, le 1^{er} février 1940 à Worthy Down. Son effectif était plus étoffé, puisqu'il comptait huit «Skua» et quatre «Roc», contre seulement six au 801. Il s'installa ensuite sur deux bases écossaises, à Hatston et West Freugh, originellement destiné à fournir la composante chasse de l'*Illustrious*. En attendant la mise en service de ce nouveau porte-avions, il intervint lors des campagnes de Norvège et de France.

Le «Roc», dont le Sqn 806 fut le premier doté, était un développement, pour tout dire pas très réussi, du «Skua». Il avait été conçu selon le concept du «turret-fighter», un chasseur dont tout l'armement était regroupé dans une tourelle. L'état-major britannique, n'imaginant pas que les bombardiers pourraient être escortés, croyait que la meilleure parade contre ceux-ci seraient des biplaces armés d'une tourelle. Ces chasseurs étaient censés évoluer parallèlement aux bombardiers, en les mitraillant ; cette conception assez particulière du combat aérien devait donner le Boulton Paul «Defiant» et le Blackburn «Roc».

Le «Roc» répondait aux spécifications O30/35 ; il fut commandé à 136 exemplaires le 28 avril 1937. Néanmoins, Blackburn étant fort occupé avec le «Skua» et le «Botha» – bombardier torpilleur destiné au Coastal Command qui fut un échec –, cette production fut sous-traitée à Boulton Paul. Le premier «Roc», immatriculé L3057, réalisa son premier vol le 23 décembre 1938, piloté le Flt. Lt. Wilson, pilote d'essais de Blackburn.

Ressemblant à son aîné, le «Skua», le «Roc» s'en différençait principalement par le fuselage élargi au centre pour recevoir une tourelle hydraulique française SAMM (3), construite sous licence comme Boulton Paul A Mk. II. Elle portait quatre mitrailleuses Browning de 7,7 mm, et était

manipulée au moyen d'un levier qui comprenait le contact électrique déclenchant de tir. Le débattement de la tourelle était de 360° en site, et 85° en gisement. Un dispositif de sécurité interrompait le tir lorsque les armes étaient alignées avec l'empennage ou l'hélice.

L'implantation de la tourelle avait nécessité le réaménagement du poste de pilotage. Deux carénages aérodynamiques, de part et d'autre de la tourelle, s'escamotaient partiellement dans le compartiment radio (entre le pilote et la tourelle) et dans le fuselage (entre la tourelle et l'empennage) pour libérer le champ de tir. La tourelle générait, bien sûr, une traînée importante, et alourdissait l'avion ; les performances s'en ressentiaient. Avec une vitesse de pointe inférieure à 360 km/h, le «Roc» allait se révéler incapable de rattraper le moindre bombardier moyen de la Luftwaffe, ni même les particulièrement lents Ju 87B «Stuka».

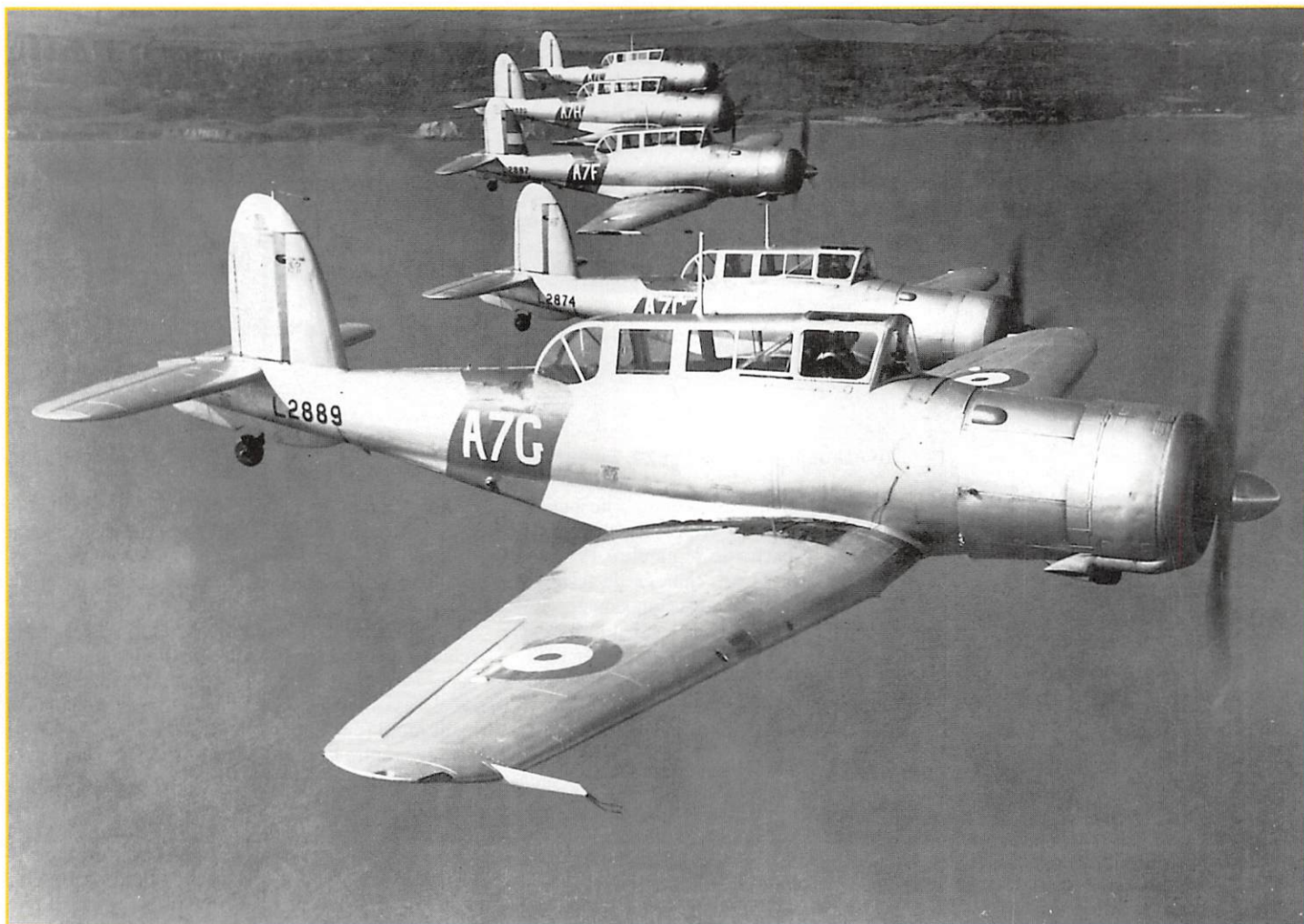
Les panneaux extérieurs de la voilure du «Roc», bénéficiant de l'expérience du «Skua», possédaient un dièdre supérieur de deux degrés. L'aile était aussi munie de deux points d'ancrage pour une bombe de 120 kg, en plus des huit attaches pour bombes d'exercices déjà présentes sur le «Skua». Un réservoir supplémentaire de 70 gallons (320 l), caréné mais largable pouvait être accroché sous le fuselage.

LA CAMPAGNE DE NORVÈGE

Lorsque les armées nazies envahirent le Danemark et la Norvège, le 9 avril 1940, la Royal Navy ne pouvait déployer aucun porte-avions dans la région. Le *Furious* était en réparation ; l'antique *Argus* n'était plus bon qu'à l'entraînement, l'*Eagle* était en cale sèche à Singapour, le *Glorious* était en exercice avec l'*Ark Royal* en Méditerranée. Les quatre unités de combat dotées de «Skua» et «Roc» durent ainsi opérer depuis leur base écossaise. Le *Furious* parvint à prendre la mer dès le 10 avril, mais l'urgence de son départ ne permit d'embarquer que des «Swordfish».

Malgré leur situation, les «Skua» accomplirent le premier coup d'éclat des forces alliées en ces premiers jours de combat. Un groupe composé des croiseurs légers *Köln* et *Königsberg* avait participé à la capture du port norvégien de Bergen. A la fin des opérations, des avaries avaient contraint le *Königsberg* à rester à quai. Alertée de la présence du croiseur par une reconnaissance de la RAF, la Fleet Air Arm organisa un raid. Le 10 avril à 5h, sept «Skua» du Sqn 800, sous la conduite du

.....
(3) *Fana de l'Aviation* n° 209 à 211.



Des «Skua» du Squadron 803, début 1939, désarmés, le fuselage barré des bandes bleu-rouge-bleu des avions de l'Ark Royal. (Coll. FAA)

Capt.(Royal Marines) Partridge, et neuf du Sqn 803, menés par le Lt Lucy, décollèrent de Hatston. Le vol entre les îles Orkneys et Bergen étant évalué à 2 heures, et l'autonomie des avions étant de 4h 20, le parcours le plus direct fut choisi et entrepris à la vitesse économique de 140 nœuds à 10 000 pieds (260 km/h à 3 000 m). Dès qu'ils eurent atteint la côte norvégienne, à 6h 55, les deux formations pénétrèrent dans le fjord qui mène au port, accélérant jusqu'à 200 nœuds (370 km/h). Les pilotes localisèrent immédiatement le *Königsberg*, piquèrent à 65° jusqu'à 2 000 pieds (600 m) pour larguer leur bombe de 245 kg. Le Lt Taylor du Sqn 800, et les Lt Filmer et Sub-Lt Fraser-Harris du Sqn 803 portèrent des coups directs au croiseur qui fut incendié. Deux autres projectiles, tombés dans l'eau, provoquèrent des brèches dans la coque ; le *Königsberg* finit par couler. L'effet de surprise avait joué en faveur des bombardiers en piqué qui purent s'enfuir en n'essuyant que quelques tirs sporadiques de Flak et sans rencontrer les redoutables chasseurs de la Luftwaffe. Un «Skua» du Sqn 803, probablement touché par la Flak, s'abattit en mer sur le chemin du retour, tuant le Lt Smeeton et le Midshipman Watkinson. Les autres «Skua» rentrèrent à bout d'essence à Hatston, ou se posèrent aux Shetlands, après avoir couvert 650 milles (1 050 km) en plus de... 4h30 pour certains !

Tandis que le Sqn 806 participait principalement à la protection des convois depuis l'aérodrome de West Freugh, les opérations au-dessus de la Norvège restèrent dévolues aux Sqn 800, 801 et 803.

Le 806 fut régulièrement délesté de ses meilleurs équipages au profit des trois autres, devant se contenter de nouveaux ou de réservistes.

L'EMBARQUEMENT, ENFIN

En plus de l'envoi de «Skua» solitaires en reconnaissances armées, des raids de plus grande envergure furent à nouveau tentés. Le 12 avril, 19 «Skua» attaquèrent des bâtiments allemands dans le port de Bergen sans leur porter de dommages substantiels. Le Sqn 803 perdit l'avion du Pty Off. Gardner et du N/A Todd qui furent récupérés par des pêcheurs norvégiens, et purent regagner l'Angleterre. Bergen fut de nouveau visité deux jours plus tard par 15 «Skua» des Squadrons 800 et 803. Le transport *Bährenfels* fut coulé et trois autres embarcations furent endommagées par des bombes ; un hydravion Heinkel 115 au mouillage fut détruit. Le Capt.(R.M.) McIver et le Pty Off. Barnard furent tués lorsque leur «Skua» s'écrasa dans le port. Un autre raid du 803 sur Bergen, le 16 avril, fut infructueux. Par contre, le 17, une patrouille de trois «Skua» du 801 – envoyée couvrir le retour du *Staffolk* qui avait bombardé Stavanger mais avait subi des dom-

mages – abattirent un hydravion Do 18 de reconnaissance. Une autre section intercepta 22 He 111 du KG 26 lancés pour une dernière attaque contre le croiseur lourd ; les «Skua» revendiquèrent une victoire.

Les *Ark Royal* et *Glorious* enfin revenus, les trois flottilles de Hatston se préparèrent à embarquer. Les Sqn 800 et 801 intégrèrent respectivement deux et six «Roc» dans leur effectif. Le 22 avril, les Sqn 800 et 801, ainsi que deux unités dotées de «Swordfish», rejoignirent l'*Ark Royal*. Le Sqn 803 fut scindé en deux : six «Skua» allèrent à bord de l'*Ark Royal*, six autres à bord du *Glorious* avec les «Sea Gladiator» des Sqn 802 et 804 ainsi que des «Gladiator» du Sqn 263 de la RAF. Les troupes, débarquées à Namsos le 14 avril et à Aandalsnes le 18 avril pour reconquérir Trondheim, avaient le plus grand besoin de protection aérienne.

La première mission des avions de la Fleet Air Arm, avec 12 «Skua», eut lieu au-dessus de Trondheim, le 24 avril, en fin d'après-midi. Six «Skua» du Sqn 803 interceptèrent deux He 111 du KG 4. Chacun fut pris en charge par trois «Skua» et abattu. Les six pilotes de la flottille qui se partagèrent ces victoires étaient les Lt Lucy, Fraser-Harris, Christian, Harris, Filmer, et le Sub-Lt Easton. Peu après, un autre He 111 fut gravement endommagé par deux «Skua» dont l'un, à court de muni-

tions, fit feu avec la mitrailleuse du poste arrière. Mais la formation du Sqn 800 perdit deux machines en panne d'essence ; leurs équipages furent secourus. Le lendemain, les opérations reprurent dès le matin. Après les bombardements des «Swordfish», cinq avions du 803 mitraillèrent des hydravions au mouillage ; quatre He 115 furent détruits, trois autres endommagés. Le «Skua» du Lt Fraser-Harris et du L/A Russell, touché, amerrit dans le Størnfjord ; l'équipage put gagner la côte et rentrer à pied. Trois autres «Skua» piquèrent peu après sur deux pétroliers et les incendièrent. Une heure plus tard, les Sqn 800 et 801 rassemblèrent neuf avions pour attaquer deux cargos, surpris un Ju 88 qui se préparait à décoller, et le mitraillèrent avec succès. Pendant ce temps, une section de trois «Skua» du 803, revenant d'un bombardement du port de Trondheim, intercepta un He 115 qui fut abattu par le Lt Collingham. Enfin, trois avions du Sqn 800 laissèrent s'échapper dans les nuages un He 115, et ne purent rattraper un quadrimoteur Ju 90. Les pertes qu'enregistrèrent les trois unités de «Skua» furent l'avion du Pty Off. Lloyd et du Lt Pardoe (Sqn 801) qui s'abattit en mer, ainsi que quatre autres «Skua» qui se posèrent, en Norvège à court de carburant (4).

LA RETRAITE DES FJORDS

Le 26 avril, les «Skua» patrouillèrent au-dessus du port d'Aandalsnes. Deux formations de trois He 111 furent aperçues par

.....
 (4) Les porte-avions ne s'approchaient pas à moins de 80 à 100 milles de la côte pour ne pas faciliter la tâche de la Luftwaffe, ce qui était aussi un inconvénient pour leurs propres avions. Au cours des opérations de Norvège, ainsi de nombreux «Skua» furent contraints d'atterrir en Norvège ou se posèrent en mer par manque de carburant.

Le premier «Roc» construit.



six «Skua» du Sqn 801. L'un des bombardiers fut endommagé par le Sub-Lt Wigginton, un autre fut abattu par le Lt Martyn et le Lt-Cdr Bramwell. Dans l'après-midi, trois avions du 803 décollèrent du *Glorious* et croisèrent à plusieurs reprises des He 111 en leur infligeant des dégâts mineurs. Au cours de ces attaques, le «Skua» du Lt C.H. Filmer et du Pty Off. Baldwin, radio-navigateur, tué à son poste, dut amerrir à Aalesund. Les deux autres pilotes de la section, les Lt Lucy et Christian, rencontrèrent ensuite un He 111 et l'abattirent. Les «Skua» du Sqn 800 se montrèrent moins efficaces : ils laissèrent s'enfuir deux He 111 qui avaient bombardé le *Flamingo*, puis s'essouffèrent sans succès à la poursuite d'un He 115.

Le commandement allié abandonnant alors tout espoir de tenir le centre de la Norvège, décida d'évacuer Aandalsnes et Namsos le 27 avril. Les «Skua» et les «Sea Gladiator» couvrirent la retraite à Aandalsnes. La Luftwaffe intervint massivement. Trois «Skua» du Sqn 800, pilotés par le Capt. (R.M.) Partridge, le Lt Taylour et le Sub-Lt Hurler-Hobbs, interceptèrent 18 He 111 du KG 26, concentrant leurs attaques sur l'un d'eux qui fut contraint de se poser en catastrophe. L'avion du chef du dispositif, Partridge, fut descendu (5). Le Lt. Lucy, accompagné du Sub-Lt. Gray et

.....
 (5) Le «Skua» du Capt. Partridge et du Lt Bostock fut posé sur un lac gelé où il coula plus tard. L'équipage rejoignit les troupes britanniques grâce à la complicité de résistants norvégiens. L'avion fut récupéré en 1974 ; il est actuellement exposé en l'état au FAA Museum à Yeovilton.

(Collection MAP)

du Pty Off. Johnson du Sqn 803, abattirent un autre Heinkel 111.

Les vagues de bombardiers allemands se succédèrent au cours de l'après-midi, mais les faibles performances et l'armement limité des «Skua» ne leur permirent pas de remporter les succès que le nombre d'engagements laissait espérer. Parfois, les pilotes tiraient toutes leurs munitions sur un seul adversaire sans lui infliger de dégâts suffisants. Le Lt Finch-Noyes, le Pty Off. Monk et le Mid. Gallagher, du Sqn 800, remportèrent néanmoins une seconde victoire sur un Heinkel. Les deux derniers succès de la journée furent crédités aux deux sections du Sqn 801. Le Lt Hay et le Pty Off. Kimber détruisirent le Heinkel 111 isolé dont les mitrailleurs venaient d'abattre et de tuer le Lt Church et le Sub-Lt Willis. La patrouille, composée des Lt Strange et Sub-Lt Marsh et Mid Baldwin, s'en prit à deux He 111 de la dernière vague, et en abattirent un. En fin de journée, le *Glorious* fut rappelé en Angleterre et tous les «Skua» furent rassemblés à bord de l'*Ark Royal*.

Toujours dans le cadre de l'évacuation alliée, six «Skua» des Sqns 800 et 801 escortèrent, le 28 avril, 12 «Swordfish» en au-dessus de l'aérodrome de Vaernes. Les «Skua» y détruisirent un hangar. A Trondheim, ils trouvèrent des cargos sur lesquels ils obtinrent quelques coups au but avec des bombes de 125 kg, puis, à la mitrailleuse, décimèrent les He 115 du KüFlGr 506, détruisant dix de ces hydravions au mouillage. Pendant ce temps, deux He 111 de reconnaissance trouvaient l'*Ark Royal* et s'enfuyaient facilement, malgré la tentative d'interception de trois «Roc». Plus tard dans la matinée, une patrouille de trois «Skua» du Sqn 803 surprit un Ju 88 qui fut descendu par le Lt Lucy et le Pty Off. Johnson. La même section intercepta ensuite huit He 111. Le Lt Lucy et le Sub-Lt Brokensha en obligèrent un à amerrir ; les sept autres s'échappèrent, mais rencontrèrent une patrouille du Sqn 800 dont les trois pilotes – Lt Finch-Noyes, Lt Taylour et Pty Off. Monk – en abattirent encore un. Après avoir disloqué une formation de Ju 88 et He 111, les «Skua» durent encore faire face à une autre attaque de He 111. Les trois chasseurs du Sqn 803 menés par le Lt Lucy, les seuls à avoir encore munitions et carburant, endommagèrent un des Heinkel qui dut se poser. Dans l'après-midi, l'*Ark Royal* s'éloigna pour réapprovisionner ses avions.

Le *Glorious* ayant rejoint l'*Ark Royal*, les «Skua» du Sqn 803 lui furent affectés. Aussitôt après avoir pris position pour couvrir l'évacuation des troupes, les porte-avions devinrent les cibles privilégiées des bombardiers allemands. Les Ju 88, Ju 87, He 111 et Do 17 se succédèrent au-dessus des bâtiments britanniques dont la défense fut principalement assurée par les «Sea Gladiator». Une patrouille de «Skua» du Sqn 803 tenta d'intercepter 12 He 111, en vain. Mais, le «Skua» du Lt Brokensha et du Pty Off. Andrews fut abattu par la DCA d'un navire britannique ; l'équipage fut repêché sain et sauf par le *Nubian*.

Aandalsnes ayant été abandonné par les alliés la nuit précédente, l'évacuation de Namsos fut achevée dans la nuit du 1 au 2 mai. Les deux porte-avions regagnèrent l'Ecosse.

A suivre

BLACKBURN



Les gros vilains

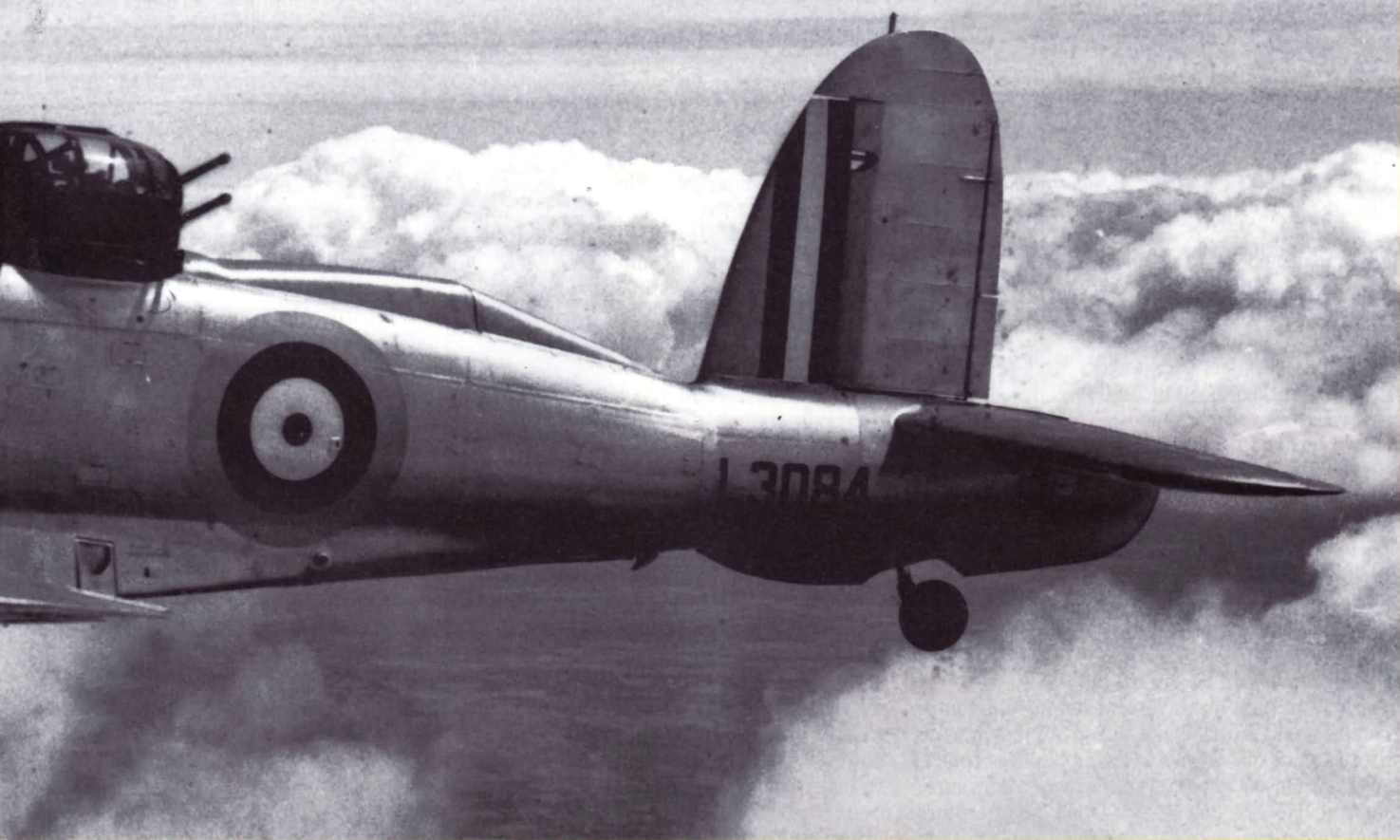
SUITE DU PRÉCÉDENT NUMÉRO. MALGRÉ LA MODESTIE DE LEURS PERFORMANCES, CES MONOMOTEURS, CHASSEURS ET BOMBARDIERS EN PIQUÉ À LA FOIS, ACCOMPLIRENT, JUSQU'EN 1941 UNE TÂCHE CONSIDÉRABLE.

Les opérations scandinaves des troupes franco-britanniques furent, début mai 1940, concentrées sur Narvik, à l'extrême nord de la Norvège. Le porte-avions *Ark Royal* ne resta qu'un jour à Scapa Flow pour se réapprovisionner et réceptionner des avions neufs en compensation des pertes subies. Il reprit la mer le 4 avec des «Skua» des Squadrons 800, 803, et 801 et des «Swordfish» des Sqns 810 et 820. Ces flottilles s'étaient débarrassées de leurs «Roc» qui avaient été peu utiles lors des opéra-

tions précédentes. Bien qu'arrivé le 6, le groupe aéronaval dut attendre le lendemain et une météo moins défavorable pour commencer à opérer.

Dans l'après-midi du 7, deux paires de «Skua» des Sqns 801 et 803 interceptèrent quatre bombardiers He 111 du KG 26 qui adoptèrent une formation défensive en dispensant un feu dense et précis. Le «Skua» du Lt Russell et du L/A Pickering (Sqn 803), touché, amerrit dans l'Ofofjord qui menait à Narvik; l'équipage fut secouru par un destroyer. Les deux chasseurs du Sqn 801, pilotés par le Lt Gray et le Mid. Martin, revendiquèrent une victoire sur un He 111

«SKUA» ET «ROC»,



canards

Le Blackburn «Roc» L3084 du Squadron 778, basé à Lee-on-Solent en juin ou juillet 1940. Très vite, ce biplace armé d'une seule tourelle révéla ses graves lacunes.
(Collection du Royal Air Force Museum)

qui, en réalité, regagna l'aérodrome de Vaernes où il se posa en catastrophe.

Le lendemain, une section du Sqn 803 – Lt Harris, Sub-Lt Charlton et Pty. Off. Johnson – surprit un hydravion Dornier 26 qui transportait des soldats. Les chasseurs lui infligèrent de sérieux dégâts et mirent hors service trois de ses quatre moteurs. Il réussit néanmoins à s'échapper dans les nuages, pour aller amerrir dans le Vestfjord où son équipage le saborda.

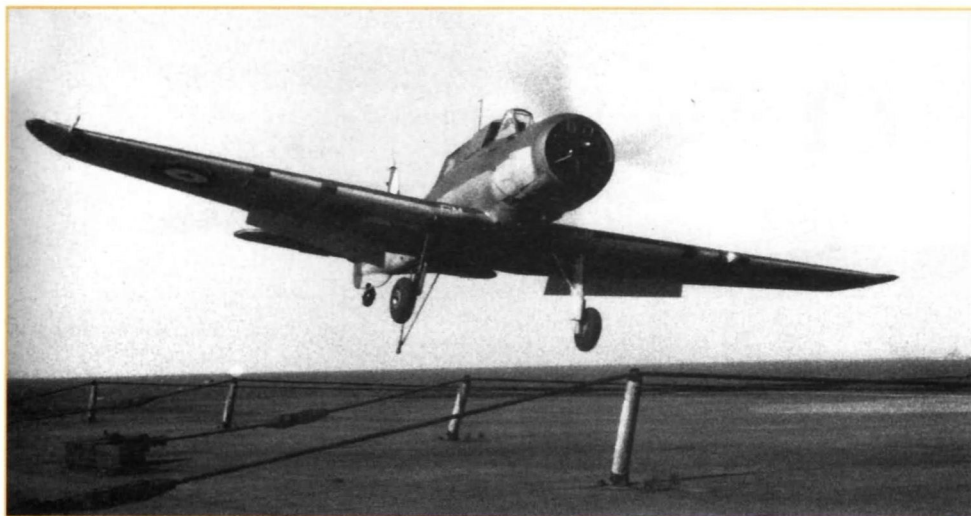
Seul deux «Skua» rentrèrent car l'avion du Sub-Lt Charlton et du N/A Culliford dut amerrir dans l'Ofotfjord à la suite d'ennuis mécaniques; l'équipage fut heureusement

récupéré par un destroyer. Le Mid. Griffith et son radio-mitrailleur, le N/A Dooley, revendiquèrent des dégâts sur un He 111 et un Ju 88.

A l'aube du 9 mai, les «Swordfish» bombardèrent une voie ferrée. Les trois «Skua» du Sqn 800 qui assuraient leur protection mitraillèrent sur le lac Hartvigvann, au retour, dix Ju 52/3M qui avaient déjà été mises hors service. Un des chasseurs fut touché par la Flak et atterrit; le Mid. Treen et le N/A Goble regagnèrent leurs lignes à pied. L'*Ark Royal* se retira ensuite, la météo interdisant toute opération aérienne.

Pendant ce temps, le Sqn 806 s'était réinstallé, le 1^{er} mai 1940, à Hatston d'où il pouvait entreprendre des opérations au-dessus de la Norvège. La première mission fut, sur Bergen, le 9 mai, un raid de huit «Skua», lestés chacun d'une bombe de 225 kg et escortés par des chasseurs à long rayon d'action de la RAF, des «Blenheim» Mk.IV F du Sqn 254. Les avions du Sqn 806 portèrent trois coups au but sur le navire école *Bremse* (ce bâtiment survécut cependant, et fut coulé par deux croiseurs, en septembre 1941). L'un des «Skua» s'écrasa à l'atterrissage à Hatston.

L'invasion des Pays-Bas et de la Belgique, le 10 mai, réduisit considérablement l'intérêt du théâtre d'opérations norvégien, principalement pour la RAF. Néanmoins, les «Skua» continuèrent à soutenir la poche de



Un «Skua» du Squadron 800 apponte sur l'Ark Royal, en avril 1941. (Collection IWM)

Narvik, le port de Bergen restant la cible des attaques lancées depuis l'Ecosse. Six «Skua» du Sqn 806 et trois «Blenheim» de la RAF le visitèrent le 11 mai. Ils incendièrent les 19 m³ de sept réservoirs de carburant que leur patrouille les avait amené à découvrir.

Les «Skua» embarqués sur l'Ark Royal limitaient, depuis le 10 mai, leurs opérations à des patrouilles de couverture infructueuses malgré la présence de plusieurs bombardiers et avions de reconnaissance allemands. Bergen reçut encore, le 12 mai, la visite – six «Skua» de Hatston et de trois «Blenheim» qui visèrent des navires de transport sans succès.

Le 14 mai, la conquête de Narvik reprit avec un débarquement franco-britannique, plus au sud, à Bdø, auquel participèrent les «Skua» de l'Ark Royal. Ceux-ci mitraillèrent de nouveau les Ju 52/3m du lac Hartvigvann bien qu'ils fussent depuis longtemps irrécupérables! Trois «Skua» du Sqn 803 tentèrent de briser la glace qui recouvrait le lac pour les couler. Sur le chemin du retour, ces trois avions rencontrèrent cinq He 111 du KG 26. Deux bombardiers furent endommagés, dont un sérieusement, mais le «Skua» du Lt Luc (7), touché, explosa à une quinzaine de mètres au-dessus de la mer. Le corps du pilote fut repêché; celui de l'observateur, le Lt Chanson, ne fut pas retrouvé. Au cours de l'après-midi, deux «Skua» du Sqn 803 revinrent sur le lac Hartvigvann. Le Lt Harris et le Pty. Off. Johnson tombèrent ensuite sur deux He 111 qu'ils criblèrent de projectiles. L'un d'eux s'écrasa peu après et Harris fut crédité d'une victoire.

Les mauvaises conditions météorologiques le 15 mai empêchèrent les «Skua» d'opérer. Le lendemain, neuf «Skua» venus d'Ecosse détruisirent six réservoirs de carburant à Bergen. La Luftwaffe fut également plus entreprenante dans les environs de Narvik. Dans la matinée, deux «Skua» du Sqn 803 engagèrent deux

Messerschmitt 110 et deux Ju c escortant 11 He 111. Les bimoteurs de chasse allemands, très agressifs, prirent l'ascendant sur les Blackburn. Le Lt Harris fut contraint de poser le sien dans le Rombakfjord où le navire *Matabele* le secourut avec son observateur, le Lt Meddicott-Vereker. En début d'après-midi, de nombreux bombardiers revinrent vers le porte-avions. Trois «Skua» du Sqn 803 interceptèrent six Ju 88 du KG 30 au-dessus de l'Ofofjord. Le Sub-Lt et le Mid. Griffith s'octroyèrent chacun une victoire. Plus tard, une section du Sqn 800 accrocha un Ju 88 solitaire que le Sub-Lt Kearsley envoya dans la mer, et endommagea deux autres bombardiers.

Le 17 mai, l'Ark Royal remonta plus au nord, à Tromsø, où il fut ravitaillé et retrouva les *Glorious* et *Furious* qui amenaient deux squadrons de la RAF dotés de «Hurricane» et de «Gladiator». Le lendemain, quatre «Skua» du Sqn 800 surprisent deux hydravions à coque Blohm und Voss

138 qui amerrissaient dans le Beisfjord, et les détruisirent.

La décision d'abandonner la Norvège aux troupes allemandes fut prise le 21 mai. Cependant, les alliés voulaient au préalable capturer Narvik et y détruire les installations qui pouvaient servir au transport de minerai de fer vers l'Allemagne. Afin de préparer cette dernière opération, les porte-avions rentrèrent à Scapa Flow le 24 mai.

Accompagnant quatre paquebots réquisitionnés pour rapatrier les troupes, les *Ark Royal* et *Glorious* quittèrent Scapa Flow le 31 mai. Le groupe aérien de l'Ark Royal était constitué des 24 «Skua» des Sqn 800 et 803 et de 22 «Swordfish», celui du *Glorious* était de neuf «Sea Gladiator» du Sqn 802. Les porte-avions devaient protéger l'évacuation de Narvik qui débuta le 3 juin. L'activité des «Skua» se résuma à des patrouilles, à l'exception du bombardement d'une jetée à Sörfjord le 4, et, le 6, de l'escorte de «Swordfish» et de «Walrus» utilisés en appui-feu, puis du mitraillage de troupes dans la région de Fauske.

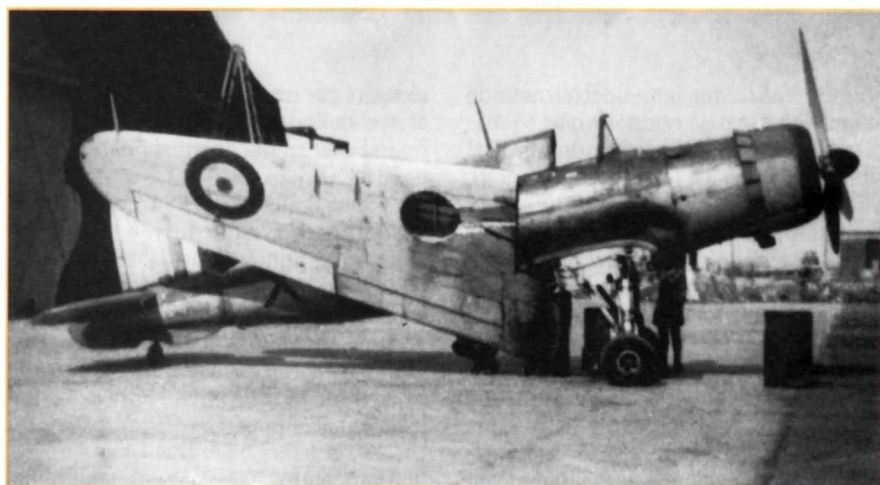
Après avoir embarqué les «Hurricane» du Sqn 46 et les «Gladiator» du 263, le *Glorious* repartit vers Scapa Flow le 8. L'évacuation était achevée. Deux jours plus tôt, les Allemands avaient envoyé les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau* en mer du Nord pour y détruire le plus possible de bâtiments en retraite. Ils interceptèrent le *Glorious*, accompagné par deux destroyers, et les coulèrent le 8 juin.

L'Ark Royal resta encore quelque temps en Norvège afin d'escorter le convoi principal qui était plus lent. Un hydravion He 115 de reconnaissance découvrit ce convoi dans l'après-midi du 9 en échappant à deux «Skua». Inévitablement, des bombardiers de la Luftwaffe apparurent par la suite. Dans la soirée, trois «Skua» du Sqn 800 et autant du Sqn 803 accrochèrent six He 111 du KG 26. La section du Sqn 803 – Lt Gibson, Sub-Lt Barlett et Pty. Off. Theobald – obtint une victoire tandis que les «Skua» de l'autre unité laissaient filer un He 111 endommagé. Le convoi atteignit les eaux territoriales britanniques le 10 juin,

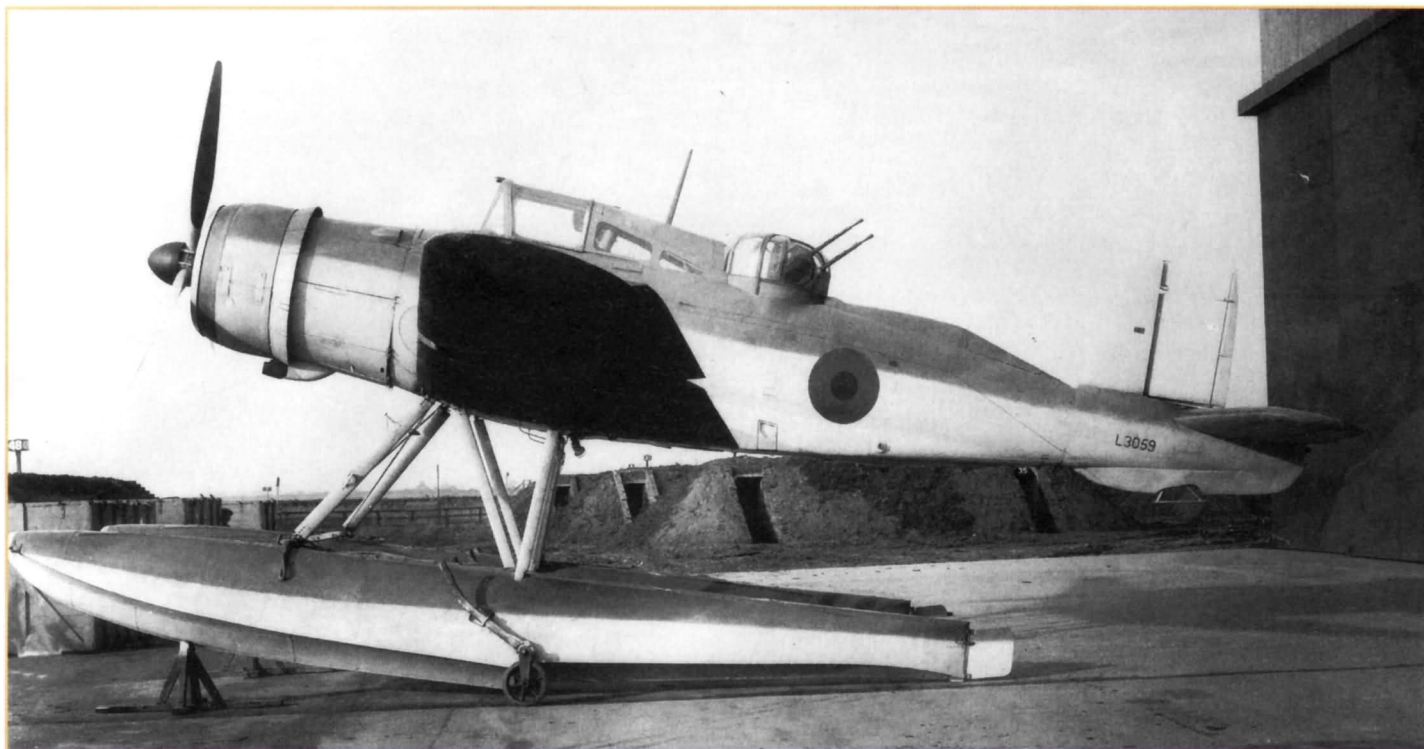
Un seul «Skua» réussi à toucher le *Scharnhorst*. Sa bombe ricocha sur le bateau, sans exploser.

Un Blackburn «Roc», ailes repliées, en 1941.

(Fleet Air Arm Museum)



(7) Cet officier avait conduit et élaboré l'attaque du *Königsberg*, à Bergen, qui lui avait valu la DSO (Distinguished Service Order). Alors commandant du Sqn 803, le Lt Lucy fut le chasseur le plus doué de la Fleet Air Arm en Norvège. Il y engrangea six victoires qui en firent le premier as de la FAA, même si toutes furent acquises en coopération avec d'autres pilotes.



Un «Roc» transformé en hydravion. Le dessous de l'aile gauche est noir, le dessous de la droite blanc, système employé en 1940 pour éviter que la DCA britannique ne tire sur les avions amis. (Collection Fleet Air Arm Museum)

toujours poursuivi par des avions de reconnaissance ennemis. Trois «Skua» du SqN 803 – Lt Cdr Casson, Sub-Lt Brokensha et Pty Off Riddler – endommagèrent un He 115.

En coulant le *Glorious*, le *Scharnhorst* avait été touché par une torpille du destroyer *Acasta* et s'était réfugié avec son escadre à Trondheim où il fut localisé le 10 juin. Après l'échec d'un bombardement par des «Hudson» de la RAF le 11 juin, l'*Ark Royal* fut désigné pour lancer un raid avec ses «Skua». Le 13 juin, peu après minuit, le Lt Cdr J. Casson, commandant le SqN 803, conduisit 15 «Skua» armés d'une bombe de 225 kg; six avions appartenaient au SqN 800. Des «Blenheim» de chasse qui devaient les escorter ne purent les trouver. Par ailleurs, pour distraire les chasseurs de la Luftwaffe, l'aérodrome de Vaernes devait être bombardé par des «Beaufort»; malheureusement, à cause du mauvais

temps, quatre des «Beaufort» parvinrent sur cet objectif où ils obtinrent un très médiocre résultats, mais ils contraignirent de nombreux Messerschmitt 109 de la JG 77 et Messerschmitt 110 de la ZG 76 à s'envoler. Or, une fois les «Beaufort» éloignés, les chasseurs allemands tombèrent sur les «Skua» au moment où ils s'alignaient pour piquer. A l'exception d'une section, les «Skua» plongèrent sur le croiseur, mais les chasseurs et une Flak intense perturbèrent la visée. Une seule bombe toucha le *Scharnhorst*. Elle rebondit sur son blindage sans exploser.

Face aux chasseurs allemands bien plus performants, les «Skua» constituèrent des proies faciles; sept d'entre eux seulement réussirent à s'échapper au ras des flots, en profitant de la brume... La campagne de Norvège se terminait amèrement pour les équipages de «Skua».

L'ensemble de la campagne avait révélé les faiblesses du monoplan de Blackburn; l'Amirauté devait en tirer les conclusions. Le bombardement du *Königsberg* s'était déroulé dans des conditions particulièrement favorables : absence de chasseurs, réaction tardive de la Flak, bénéfice de la nuit. Il était impossible de ne compter ainsi que sur la chance. Face à d'autres chasseurs, le «Skua» était surclassé; contre les bombardiers, il manquait et de vitesse et de puissance de feu. Malheureusement, en cet été de 1940, la Fleet Air Arm n'avait rien de mieux. Elle s'appêtait à mettre en service le Fairey «Fulmar», un autre monoplan monomoteur, chasseur biplace polyvalent. Les «Skua» devaient donc servir encore quelque temps, bien que leur nombre eût été réduit sérieusement par les combats de Norvège.

DES FLOTTEURS

La Norvège, dont la longue côte était découpée en innombrables et profonds fjords, possédait aussi beaucoup de lacs; l'hydravion lui semblait donc bien adapté. Ainsi furent mises à l'étude des versions à flotteurs des chasseurs de la RAF, «Hurricane» et «Spitfire». Pour l'heure, un Blackburn «Roc» hydravion existait déjà. Selon le contrat initial, les «Skua» et «Roc» devaient pouvoir être pourvus de flotteurs. La fiche programme 26/36 définissait ces versions aquatiques.

En octobre 1939, deux des trois prototypes du «Roc» – les n° L3057 et L3059 – furent renvoyés chez Blackburn à Dumbarton pour y subir les modifications nécessaires. La transformation était relativement facile avec deux flotteurs de biplan Blackburn «Shark», six mâts dont deux en forme de N, deux carénages pour obturer les logements du train et le remplacement de la roulette de queue par un crochet d'amarrage.

Le L3059, modifié le premier, fut convoyé en novembre 1939 au MAEE (Marine Aircraft Experimental Establishment) alors voisin de l'usine; la

DES GRADES FRANÇAIS ET BRITANNIQUES

FLEET AIR ARM

Naval Airman
Naval Airman 1st Class
Leading Airman
Petty Officer
Chief Petty Officer
Fleet Chief Petty Officer
Midshipman
Sub-Lieutenant
Lieutenant
Lieutenant Commander
Commander
Captain

ABRÉVIATION BRITANNIQUE

N/A
N/A1
L/A
Pty Off.
CPO
FCPO
Mid.
Sub-Lt
Lt
Lt Cdr
Cdr
Capt.

AÉRONAUTIQUE NAVALE

Matelot
Matelot Breveté
Quartier Maître de 1^{ère} Classe
Second Maître, Maître
Premier Maître
Maître Principal
Aspirant
Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} Classe
Lieutenant de Vaisseau
Capitaine de Corvette
Capitaine de Frégate
Capitaine de Vaisseau



guerre avait contraint le centre d'expérimentation à quitter Felixstowe pour Helensburgh, dans l'estuaire de la Clyde. L'hydravion s'y montra difficile à contrôler, instable en lacet à basse vitesse. Il devait donc amerrir à une vitesse élevée, mais l'instabilité réapparaissait ensuite sur l'eau. Il fut détruit le 3 décembre 1939, peu après son décollage.

Le «Roc» L3057 fut modifié avec une dérive sous la queue qui améliora la stabilité sans véritablement résoudre le problème. Les qualités marines de l'appareil furent jugées bonnes dans des vents de 35 km/h. Le décollage était laborieux, l'hydravion étant incapable de quitter l'eau avant 140 km/h. L'amerrissage était facile, mais après une approche très rapide pour l'époque, à 170 km/h, et un posé à 130. Les essais furent poursuivis par le MAEE, où, au mouillage, l'hydravion coula, un flotteur crevé. Il fut renfloué et cédé à une école technique en décembre 1941, comme cellule d'instruction.

Plusieurs jeux de flotteurs furent adaptés à divers «Roc» jusqu'en 1942, selon les besoins. La Fleet Air Arm envisagea même de constituer une flottille entière de «Roc» hydravions. Dans ce but, au moins un exemplaire fut livré en février 1940 au Sqn 765 de Lee-on-Solent, unité d'entraînement à l'hydraviation. Elle devait transformer des pilotes pour le Sqn 805, créé le 4 mai 1940 à Donibristle, qui devait être doté de 18 «Roc» à flotteurs pour des opérations en Norvège. Quelques équipages étaient en formation quand l'évolution de la guerre mit un terme au projet; le Sqn 805 fut dissous le 13 mai 1940... heureusement pour ses équipages qui auraient fait des proies faciles à bord de ces hydravions plus que médiocres (pas plus de 310 km/h en vitesse de pointe).

DUNKERQUE

En juin 1940, les deux unités de «Skua» et de «Roc» qui n'étaient pas concernées par l'évacuation de Narvik s'installèrent au sud de l'Angleterre pour soutenir une l'évacuation de troupes encerclées dans la poche de Dunkerque (8). Le Sqn 806 prit positions à

Worthy Down le 26 mai, mais, chaque jour, ses avions étaient déployés sur les bases de la RAF de Detling ou de Manston – plus à l'est – pour y être ravitaillés et armés avant de gagner la côte française. Le Sqn 801 put s'établir à Detling le 31 mai.

L'embarquement des troupes britanniques et françaises commença le 27 mai 1940. Le lendemain, le Sqn 806 envoya ses deux premières patrouilles au-dessus de Dunkerque, l'une composée de trois «Roc», l'autre de trois «Skua». ceux-ci, pilotés par le Lt Campbell-Horsfall, les Mid. Marshall et Hogg, perdit un avion au décollage, puis fut interceptée par erreur par des «Spitfire» ou des chasseurs français, selon les équipages. Les deux avions furent descendus et se posèrent en mer. Si les équipages furent secourus, l'un des radio-mitrailleurs, le N/A1 Burton, décéda de ses blessures.

Le 29 mai, trois «Skua» surprirent cinq Ju 88 attaquant un convoi devant Ostende, détruisirent un des bombardiers allemands et en endommagèrent un second qui s'en-

fuit en perdant de l'altitude. Une autre section de «Skua» éloigna un He 111 le 30 mai, en l'obligeant à se débarrasser de ses bombes. Un second Ju 88 fut crédité au Sqn 806 le 2 juin. Neuf appareils avaient attaqué un Ju 88 qui disparut vers la mer, à travers les nuages. Deux «Skua» attaquèrent vainement un autre Ju 88.

La première opération du Sqn 801 à Dunkerque, eut lieu le 31 mai. A la recherche de pontons, six «Skua» bombardèrent finalement une jetée au nord de Nieuport, tandis que trois autres attaquaient deux pontons à Nieuport. Au retour, deux «Skua» furent descendus par des Me 109.

En juin, les «Skua» et les «Roc» du Sqn 801 accomplirent des missions de protection et des reconnaissances au-dessus de Dunkerque, Boulogne, Gravelines et Calais, obtenant quelques succès contre une grue et des vedettes rapides allemandes (E-Boote). Seule la Flak leur infligea quelques dommages; elle renvoya prématurément le «Skua» du Lt Collet à Manston, et le 21 juin, abattit l'avion des Sub-Lt Day et N/A1 Berry, lors du bombardement de batteries d'artillerie au Cap Blanc Nez.

.....
(8) *Fana de l'Aviation* n° 248.



Ci-dessus, le «Skua» Mk.II L2951, en 1940. (FAA Museum)

A gauche, en haut, des «Skua» des Squadron 800 et 803 sur l'Ark Royal. (FAA Museum)

Ci-contre, à gauche, chargement d'une bombe de 225 kg sous un «Skua» du Sqn 800, à bord de l'Ark Royal. (IWM)

Ci-contre à droite, des «Skua» attaquent des réservoirs de pétrole près de Bergen, en Norvège, en 1940. L'un des assaillants est visible, en haut de la photo, au-dessus du fjord. (IWM)



DÉSASTRE AUX BERMUDES

Le Sqn 801 poursuivit jusqu'au 23 juin ses activités sur la Manche et la mer du Nord, à partir de Detling. Le 806 avait été éloigné des opérations, pour embarquer à bord de l'*Illustrious*. Mais la mise en service de ce nouveau porte-avions ayant été une nouvelle fois retardée, les «Roc» de l'unité avaient déjà été remplacés par trois «Fulmar» lorsque l'embarquement eut lieu. Par conséquent, le 11 juin, au large de

Plymouth, l'*Illustrious* ne put ramasser avec les «Swordfish» des Sqn 815 et 819, qu'une partie du Sqn 806, celle qui était encore opérationnelle sur «Skua» ; le reste du personnel était en transformation sur les «Fulmar».

L'*Illustrious* mit le cap vers l'archipel des Bermudes. Il devait s'y entraîner dans de bonnes conditions ; cette partie de l'Atlantique, proche des côtes américaines, bénéficiait normalement d'un temps clément, et n'était pas encore fréquentée par les U-Boote, les sous-marins allemands.

Cette campagne devait être un désastre. Le porte-avions, endommagé par une violente tempête lors de la traversée, fit escale à Bermuda pour y être réparé. Néanmoins, il fut décidé de ne pas attendre pour commencer les vols. Le navire immobilisé fut donc orienté face au vent, de sorte que les «Swordfish» purent décoller et se poser presque quotidiennement. Pour les «Skua», cependant, il fallait, sur le pont d'envol, un vent plus établi d'au moins 13 nœuds.

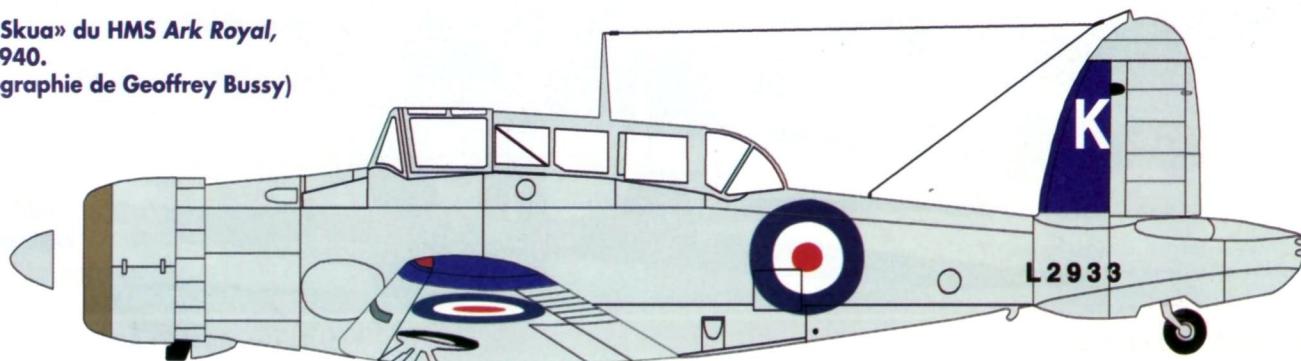
Le matin du 7 juillet, un vent fort se leva sur les Bermudes et le chef avions, le Lt Cdr Robertson, après avoir recueilli l'avis favorable des météorologues, fit décoller les «Skua» des trois unités... Une heure plus tard, le vent était tombé. Or aucun aérodrome n'était accessible. Dans ces conditions, le retour des avions s'annonçait très périlleux.

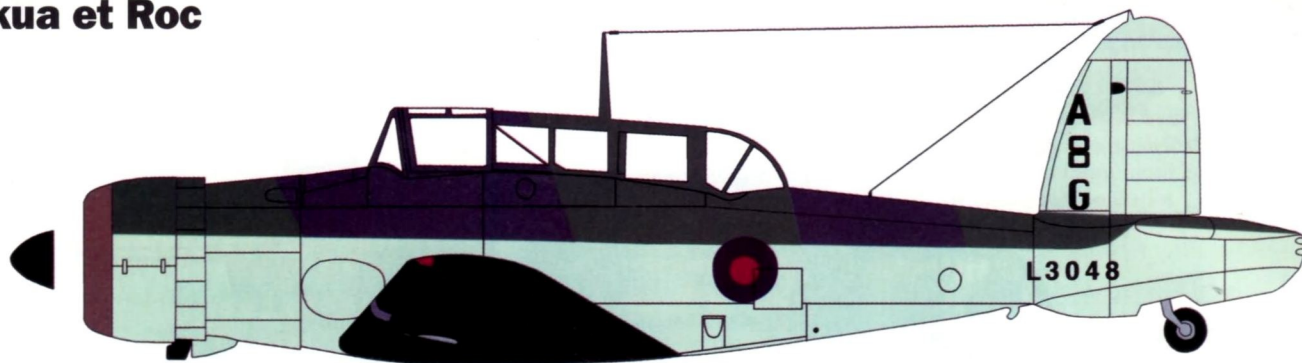
Les «Swordfish», capables de voler très lentement, ne rencontrèrent pas la moindre difficulté pour atterrir. Le premier «Skua» à les suivre fut celui du commandant d'unité, le Lt Cdr Evans. Il termina brutalement sa course contre l'îlot du porte-avions. Quatre autres «Skua» appontèrent derrière lui sans trop de dégâts, un sixième s'arrêta sur la gauche du pont, en équilibre au-dessus de l'eau, un septième, incapable de s'arrêter avant l'extrémité du pont, bascula par-dessus la proue. Le Sub-Lt Nicolls, aux commandes du dernier, remit les gaz suffisamment tôt, lorsqu'il comprit que sa crose n'avait pas accroché les brins, et reprit son vol. Il reçut alors l'instruction de trouver un endroit convenable sur l'île pour atterrir. Il choisit une étroite bande de gazon bordée de pins. C'était le 17^e trou du parcours de golf du Mid Ocean Club. L'avion heurta des pins qui lui arrachèrent les ailes !

Le chef du Sqn 806 vint récupérer l'épave, sauf le moteur qu'il offrit en souvenir au club de golf.

Un autre incident, plus dramatique, intervint le 18 juillet lors d'un combat simulé avec un «Swordfish» piloté par le Lt Lamb. Le Lt Dean lança son «Skua» dans une boucle pour revenir sur le gros biplan, beaucoup plus manœuvrant. La manœuvre fut répétée, mais il est possible que Dean oublia que celui qu'il

Un «Skua» du HMS Ark Royal, en 1940. (Infographie de Geoffrey Bussy)





Le «Skua» du Lt G.R. Collingham, au Squadron 803, embarqué en Norvège sur l'Ark Royal, en 1940.

(Infographie de Geoffrey Bussy)

visait était descendu à une quinzaine de mètres au-dessus de l'eau. Il percuta la mer; son équipier, le N.A. Jones fut également tué.

L'illustrious regagna la Grande-Bretagne le 24 L'hécatombe continua : deux autres «Skua» furent perdus pendant la traversée. Ainsi, avant d'être revenu, le 806 avait cessé d'exister en tant que squadron de «Skua» ! Néanmoins, depuis le 15 juillet, le noyau laissé à Worthy Down avait grossi et devait prendre le relais avec 12 «Fulmar».

CONTRE L'ARMÉE DE L'AIR

A peine débarqués de l'Ark Royal le 14 juin 1940, à la suite de la catastrophique attaque du *Scharnhorst* où près de la moitié de leurs effectifs furent perdus, les Sqn 800 et 803 furent renforcés. L'Ark Royal était en effet expressément requis pour constituer l'épine dorsale de la Force H en Méditerranée occidentale. En trois jours, les deux flottilles complétèrent leurs effectifs à Hatston et rejoignirent le porte-avions avec 12 machines, pour appareiller le 18 juin. Le porte-avions atteignit Gibraltar le 23 et se joignit aux bâtiments du Vice-Admiral Sir James Somerville, le croiseur de bataille *Hood*, les cuirassés *Valiant* et *Resolution*, les croiseurs *Arethusa* et *Enterprise*, et 11 destroyers.

La première intervention de la Force H fut l'opération *Catapult*, connue en France sous le nom d'affaire de Mers-el-Kébir, bien qu'elle concerna aussi d'autres ports où stationnaient des bâtiments de la Marine française, au sud de l'Angleterre, en Égypte, aux An-

tilles, et à Dakar. Devant le port de Mers-el-Kébir, n'ayant pas obtenu de réponse satisfaisante à l'ultimatum présenté par Churchill, Somerville fit ouvrir le feu contre les bâtiments de guerre français.

Deux «Swordfish» guidèrent le tir, cinq autres mouillant des mines à l'entrée du port. C'est alors que les Curtiss H-75 du Groupe de Chasse II/5 *La Fayette* de l'Armée de l'Air, intervinrent; ils ne purent toucher les biplans trop agiles, mais les éloignèrent. Les «Skua» du Sqn 803, qui protégeaient des «Swordfish» et la flotte britannique, engagèrent les Curtiss H-75 français.

Un «Skua» et son équipage (Pty Off Riddler et N/A Chatterley) percuta la mer en vrille, en tentant de suivre les virages serrés du S/Lt Paul Boudier. Un second se posa en mer, en panne d'essence. Son équipage (Pty Off. Glover et N/A Burkey) fut repêché par un destroyer. Il s'agissait peut-être du «Skua» que le S/C Legrand prétendit avoir abattu. Le Lt Smeeton proclama avoir endommagé un Curtiss et un «Morane-Saulnier 406» (sic).

Plus tard, deux hydravions à coque

Breguet «Bizerte» de l'Escadrille E2 tentèrent de bombarder les navires britanniques. Les «Skua» des Lt Smeeton / Lt Carver et des Sub-Lt Brokensha / L.A. Coston en endommagèrent un qui se posa en mer avec une fuite de carburant.

De retour à Gibraltar le 4 juillet, la Force H réappareilla le lendemain à 20 h Mais l'Amirauté n'était pas satisfaite des destructions infligées aux Français.

Elle renvoya l'Ark Royal pour une seconde attaque, aérienne cette fois. Une première formation de six «Swordfish» du Sqn 820, armés de torpilles, décolla le 6 juillet à 5h 15, les «Skua» du Sqn 800 leur fournissant l'escorte. L'attaque fut une surprise totale; les Britanniques ne rencontrèrent aucune opposition et revendiquèrent

A Mers-el-Kébir, les «Skua», engagèrent le combat avec les Curtiss H-75 du II/5 français.

quatre coups au but; en réalité, une seule torpille frappa le patrouilleur *Terre-Neuve* chargé de grenades sous-marines, à proximité du *Dunkerque*.

A 6 h, deux sections du Sqn 803 accompagnèrent deux autres formations de «Swordfish» du Sqn 810. Elles furent accueillies par une artillerie antiaérienne



Un «Skua» Mk.II du Squadron 757.

(Collection du Fleet Air Arm Museum)



Un «Roc» du Squadron 806 en juin 1940, à l'époque de Dunkerque.

(Collection du Fleet Air Arm Meum)

féroce et par des chasseurs de l'Armée de l'Air, les Curtiss du II/5 *La Fayette*. Le Mid. Griffith et son radio-navigateur le N/A Dooley, éloignèrent trois «*M.S.406*» (sic) qui attaquaient un «*Swordfish*». Après avoir tiré une rafale d'une distance de 180 m, le «*Skua*» trouva refuge dans une fine couche nuageuse à 1500 pieds où il fut poursuivi durant une quarantaine de minutes par quatre Curtiss. Il s'agissait peut-être de l'un des trois chasseurs britanniques qui s'en prirent au S/C Gisclon du II/5. Celui-ci, dont le Curtiss fut atteint à plusieurs reprises sans gravité, avait vu ses balles frapper l'aile d'un «*Skua*» qui, en vrille ou en spirales serrées, s'était laissé tomber dans les nuages bas.

Le «*Skua*» du Pty Off. Peacock et du N/A Dearnley, frappé par des Curtiss, s'abattit en mer; son équipage fut repêché sain et sauf. Il est possible qu'ils furent les victimes du Capitaine Huvet, lui aussi du II/5.

Le Lt Gibson (Sub-Lt Gordon-Smith) tira sur «*un D.520*» (sic) qu'il dit avoir laissé s'éloigner, émettant de la fumée. Au terme

de cette seconde attaque, une torpille frappa de nouveau le *Terre-Neuve* qui explosa en éventrant la coque du *Dunkerque*. 150 marins français furent tués. L'*Ark Royal* rentra à Gibraltar le jour même.

MARE NOSTRUM

Peu de répit fut alloué aux équipages britanniques. La Force H appareilla le 8 juillet dès huit heures en direction de la Méditerranée centrale. Dans l'après-midi du 9, les «*Skua*» se heurtèrent pour la première fois à des ennemis portant la croix de Savoie, les Italiens.

Nouveau commandant du Sqn 800 depuis le 16 juin, le Lt Smeeton menait, avec le Lt Carver comme observateur, une patrouille constituée des avions des Pty Off. Sabey / L.A. Coles, et des Sub-Lt Fell / N.A. Lowndes. Ils surprisent un trimoteur Cant Z.506 de la 287 Squadriglia Ricognizione Marittima volant à 12000 pieds. Après une longue poursuite d'une demi-heure – l'hydravion italien pouvait atteindre 360

km/h – les «*Skua*» parvinrent à portée de tir, et le forcèrent à amerrir.

A partir de 15h30, trois vagues d'un total de 40 trimoteurs Savoia Marchetti SM.79 des 8^e et 32^e Stormi bombardèrent la flotte. Une section du Sqn 803, en alerte sur le pont du porte-avions, décolla tandis que les premières bombes tombaient dans l'eau sur l'arrière du navire. Lorsqu'elle parvint à l'altitude de 10000 pieds, les Italiens s'étaient évanouis. Les «*Skua*» patrouillèrent à cette altitude et, après une heure, virent arriver un autre vague de bombardiers. Les Mid. Griffith et Dooley engagèrent un groupe de huit trimoteurs; ils épuisèrent leurs munitions en n'obtenant pour seul résultat visible que la mise hors d'état du moteur gauche d'un SM.79. Un deuxième SM.79 fut endommagé par le «*Skua*» des Lt Christian et Sub-Lt Gore Langton. Enfin, l'équipage Lt Gibson/Sub-Lt Gordon-Smith dut joindre ses efforts à ceux des Pty Off. Gardner et N.A. Pickering pour réussir à endommager substantiellement un troisième bombardier qui rallia l'île de Majorque où il s'écrasa. Les Italiens reconnurent la perte de deux SM.79 mais proclamèrent, à tort, qu'ils avaient touché le *Hood* et le porte-avions.

La Force H avait servi de diversion à deux convois qui évacuaient des femmes et des enfants de Malte,



Le «Roc» L3057, premier de série, tourelle désarmée.

(Collection Fleet Air Arm Museum)



Trois «Roc» du Squadron 759 de la base d'Eastleigh. Sous chaque aile, un râtelier pour une bombe de 130 kg et quatre bombes d'exercice. (Collection du Fleet Air Arm Museum)

sous l'escorte des bâtiments de guerre venus d'Alexandrie. La Force H retourna à Gibraltar et l'*Ark Royal* retrouva son mouillage habituel le 11 juillet à l'aube. Le porte-avions reprit la mer durant la nuit du 23 au 24 juillet, en compagnie de son escorte. La force fila vers Bordeaux où avait été repéré un rassemblement de navires marchands de gros tonnage – une invasion allemande de la Grande-Bretagne était encore crainte. Le lendemain, un rapport des services de renseignements informa le Vice-Admiral Somerville de l'absence de navires de valeur à Bordeaux et l'opération fut décommandée. La Force H revint à Gibraltar le 27.

Trois jours plus tard arriva l'*Argus* avec, à son bord, 12 «Hurricane» destinés à la défense aérienne de Malte, ainsi que deux «Skua». La Force H et l'*Argus* partirent vers Malte le 31 juillet à 08 h. Des avions de reconnaissance de la Regia Aeronautica les trouvèrent le soir même.

Le lendemain, les Italiens les bombardèrent à nouveau sans résultat. Puis, les *Ark Royal*, *Hood* et *Enterprise*, protégés par quatre destroyers, mirent cap au nord vers la Sardaigne, les autres navires poursuivant leur route vers le nord de la Tunisie, au large de laquelle les «Hurricane» devaient s'envoler vers Malte sous la conduite des deux «Skua».

Le 2 août à l'aube 11 biplans «Swordfish», dont trois armés de mines, attaquèrent le port de Calgari,

en Sardaigne. Un avion fut perdu. Les «Skua» qui les escortèrent au retour, abattirent un Cant Z.501 du 85° Gruppo basé à Elmas. Cette victoire fut partagée entre... cinq pilotes des deux flottilles ! Une autre victoire contre un autre hydravion, un Z.506 qui explosa en vol, fut créditée à une section du Sqn 800 dont les pilotes étaient les Lt Kearsley et Cullingham et le Pty Off. Heard. A l'appontage, le «Skua» des Lt Christian / Sub-Lt. Gore Langton, du Sqn 803, percuta la superstructure de l'*Ark Royal*.

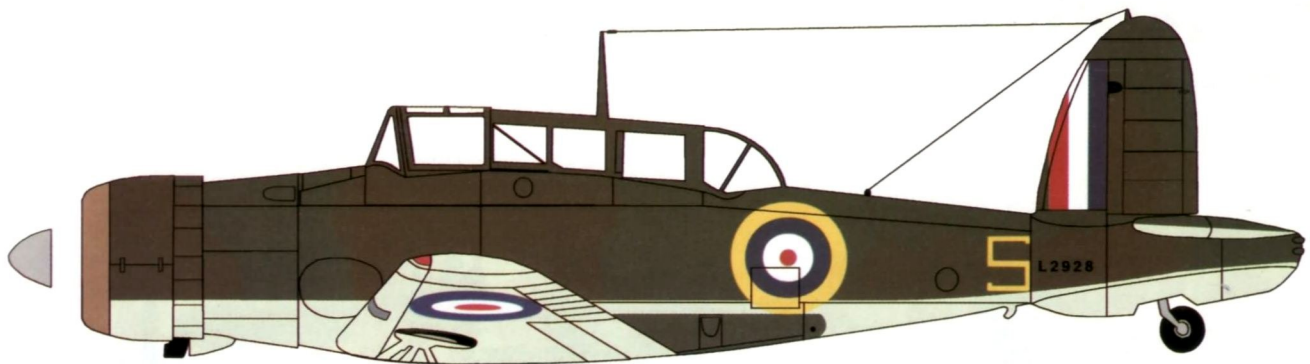
Le 30 août, la Force H accompagnait le tout récent porte-avions *Illustrious* qui allait se joindre à la Flotte de la Méditerranée d'Alexandrie. Des avions de la Regia Aeronautica les découvrirent le lendemain. En dépit de leur faible vitesse, les «Skua» revendiquèrent trois victoires ce jour-là : une par le Lt Spurway du Sqn 800, qui abattit un Cant Z.506B et deux par les équipages Lt Bruen / Lt Godden et Lt Peever / Sub-Lt Brokensha du Sqn 803, sur un hydravion Z.501 et un SM.79.

L'*Ark Royal* appareilla le 6 septembre à 17 h et recueillit trois nouveaux «Skua» venant de North Front, l'aérodrome de

Gibraltar. En compagnie d'autres bâtiments, il descendit le long des côtes atlantiques d'Afrique jusqu'à Freetown, en Sierra Leone, où devait se rassembler la force navale destinée à l'opération *Menace*. Des navires français ralliés au Général de Gaulle – qui dirigeait lui-même l'opération – devaient convaincre les forces de Dakar, et donc l'Afrique Occidentale Française, de rejoindre les Forces Françaises Libres.

NOUVEAU DÉASTRE À DAKAR

Le porte-avions était devant Freetown dans la matinée du 12 septembre, puis au large de Dakar le 15 septembre. Les avions furent mis en alerte dès 08 h : les «Skua» du Sqn 800 armés pour le bombardement en piqué, ceux du Sqn 803 préparés pour des reconnaissances et des patrouilles de chasse. Les Lt Christian et Ennever survolèrent Dakar par deux fois, ramenant des photos du port et des batteries côtières. En fait, l'*Ark Royal* repartit aussitôt après pour Freetown, d'où l'opération *Menace* fut lancée le 21.



Un «Skua» du Squadron 759, Fleet Fighter School, à Eastleigh, en 1940.

(Infographie de Geoffrey Bussy)



Un Blackburn «Roc»

(Collection du Fleet Air Arm Museum).

A l'aube du 23 septembre, au large de Dakar, l'*Ark* lança deux Caudron «Luciole» et trois «Swordfish» chargés de déposer des parlementaires français libres sur le terrain d'Ouakam. Ceux-ci ne parvinrent ni à convaincre, ni à conquérir. Les forces françaises de Dakar, sous les ordres du gouverneur Boisson, finirent par faire parler la poudre; les navires britanniques entrèrent en action. Les «Skua» furent cantonnés à des patrouilles défensives au-dessus de l'*Ark Royal* ou de la Force M, et n'intervinrent pas contre les Curtiss H.75 du G.C. I/4 qui interceptèrent des «Swordfish» semant des tracts sur la ville. Un «Skua» tomba en mer, mais son équipage fut repêché.

Face à la détermination des vichystes et à cause des dégâts infligés aux navires, le Général de Gaulle se résolut à renoncer. Néanmoins, au même moment, l'Amirauté britannique enjoignait le Vice-Admiral Cunningham, commandant la Force M, d'aller jusqu'au bout. Ainsi, le 24 à l'aube, huit «Swordfish» escortés par des «Skua» tentèrent de couler à la torpille le *Richelieu* dont l'artillerie antiaérienne abattit cinq biplans. Ailleurs, des Curtiss éloignèrent les «Swordfish» qui guidaient l'artille-

rie britannique. Le combat tourna dès lors à l'avantage du cuirassé français. A 10h40, la Force M se retira. Deux «Skua» du Sqn 803 et du 800 furent gravement endommagés par des Curtiss du I/4. Leurs pilotes parvinrent à amerrir à proximité de navires amis. Le «Skua» de l'équipage Christian / Gore Langton, au sein d'une section du Sqn 803 intercepta et endommagea un bimoteur Martin 167 du Groupe de Bombardement II/62 qui essayait d'attaquer isolément les navires.

Au cours de l'après-midi, les Britanniques s'obstinèrent contre Dakar, et perdirent encore quatre «Swordfish». Ils revinrent le 26 au matin. Cette fois, le cuirassé *Resolution* encaissa une torpille lancée par le sous-marin *Bévèziers*. C'en était trop, Cunningham abandonna Dakar.

L'*Ark Royal* fit route vers la Grande-Bretagne pour y être révisé. Ses avions le quittèrent le 8 octobre 1940. Le Sqn 803 partit pour Donibristle et le Sqn 800 pour Craill. A l'occasion de ce retour en Grande-Bretagne, le groupe aérien de l'*Ark Royal* fut remanié. Le Sqn 803, qui fut transformé sur «Fulmar», laissa sa place au Sqn 808, déjà opérationnel sur ce chas-

seur. Bien qu'une seconde flottille de «Fulmar» fût disponible, le Vice-Admiral Sir Somerville préféra conserver le Sqn 800 dont les «Skua» lui paraissaient indispensables.

CONTRE LA REGIA AERONAUTICA

Le nouveau groupe aérien embarqua le 31 octobre 1940 sur l'*Ark Royal* qui reprit son poste au sein de la Force H à Gibraltar. Celle-ci, à partir du 8 novembre, fut de nouveau confrontée à l'aviation italienne. Les Sqn 800 et 808 inscrivent à leur palmarès respectifs un Cant Z.506 et un Savoia SM.79. Neuf «Swordfish» bombardèrent l'aérodrome de Cagliari et la Force H se retira.

Deux jours plus tard, les «Swordfish» de l'*Illustrious* infligèrent de gros dégâts aux navires de la Regia Marina mouillés à Tarente. L'Amirauté jugea alors les conditions favorables au passage d'un convoi de trois navires rapides, à destination de Malte et d'Alexandrie.

Bien que marqué par le coup de Tarente, Supermarina (la marine fasciste) déploya une force d'interception conséquente, comprenant notamment deux navires de ligne et six croiseurs lourds. Malgré la présence d'aérodromes tout proches, le commandement italien se trouva privé de reconnaissance et de protection aériennes. Les Britanniques, par contre, à l'aube du 27 novembre, trouvèrent les navires italiens et les firent pister par un «Swordfish». Ils purent ainsi organiser un combat à distance dans des conditions on ne peut meilleures.

Une première vague de 11 «Swordfish» du Sqn 810 attaqua à la torpille. Les pilotes revendiquèrent deux coups sur le *Vittorio Veneto*. L'escadre italienne ne fut pas pour autant ralentie. Les gros calibres de la Force H abandonnèrent la poursuite mais l'*Ark Royal* lança encore dans l'après-midi neuf «Swordfish» des Sqn 810 et 820. Les biplans tombèrent d'abord sur les croiseurs italiens et, craignant les avions de l'aérodrome sarde de Monserrato, à seulement 60 km, décidèrent d'attaquer sans attendre. Ils touchèrent un croiseur qui ralentit. Aussitôt que l'information fut connue, sept «Skua» furent armés d'une bombe de 225 kg et, sous la conduite du Lt Smeeton, se précipitèrent à l'assaut du navire mutilé.

Ce qui allait être le dernier engagement offensif des «Skua» ne fut cependant pas couronné de succès. Les équipages ne réussirent pas à retrouver le croiseur. Ils trouvèrent néanmoins trois autres croiseurs et plongèrent sur eux. En dépit de conditions excellentes – une couche nuageuse cacha leur approche – pas une bombe n'atteignit son but. Sur le chemin du retour, les «Skua» croisèrent la route d'un frêle hydravion biplan IMAM Ro.43 qui fut abattu en flammes; cette victoire sans gloire fut cré-



Un «Roc» TT I remorqueur de cible, avec son caisson sous le ventre, au Squadron 771 en mars 1942.

(Collection FAAM)

ditée à quatre pilotes : le Lt Rooper, les Pty Off. Sabey, Burstson et Jopling.

Le 9 janvier 1941, dix SM.79 bombardèrent la force H qui escortait quatre cargos, selon leur habitude à haute altitude, et en vain; deux sections de «Fulmar» abattirent deux bombardiers. Une section de «Skua» du Sqn 800 s'accrocha avec trois Fiat CR.42, sans résultat ni pour les uns ni pour les autres. Le Lt Rooper affirma avoir touché l'un des chasseurs italiens. Le lendemain, les bombardiers en piqué de la Luftwaffe (le Fliegerkorps X) remportèrent en Méditerranée un premier succès tonitruant, en mettant hors de combat l'*Illustrious*, qui se réfugia difficilement à Malte.

LA DERNIÈRE VICTOIRE

À la suite de cette action, plus aucun convoi britannique ne fut envoyé en Méditerranée avant mai. L'*Ark Royal* ne resta pas pour autant passif : une première mais vaine incursion le 2 février aux abords de la Sardaigne. Puis un raid audacieux sur la côte nord de l'Italie, dans la nuit du 8 au 9; l'*Ark Royal* escorté par trois destroyers lança des «Swordfish» contre la raffinerie de Livourne et le port de La Spezia. Les Italiens et les Allemands avaient été prévenus, mais seul un Cant Z.506 parvint à trouver les unités de la Royal Navy. Il fut intercepté par le «Skua» des Pty Off. Jopling et L/A. Glen qui l'obligèrent à amerrir. Alors que les navires britanniques filaient vers Gibraltar, un autre Z.506 B fut abattu par une section de «Skua» du Sqn 800, conduite par le chef de l'unité, le Lt Smeeton, au terme d'une poursuite de 15 minutes à 100 km à l'est des Baléares. Ce fut la dernière victoire aérienne portée au crédit des «Skua».

En février et en mars, la Force H fut affectée à l'escorte de convois entre le Royaume-Uni et la Sierra Leone, ainsi qu'à la poursuite des cuirassés de poche allemands, *Scharnhorst* et *Gneisenau*. Au cours de ces croisières atlantiques, l'activité des «Skua» fut réduite au profit des «Swordfish» à l'autonomie plus grande, ou des «Fulmar» bien plus rapides, pour les reconnaissances.

Le 5 avril 1941, le Sqn 800 fut transbordé sur le *Furious*. Ce porte-avions avait amené jusqu'à Gibraltar des «Hurricane» que l'*Ark Royal* s'était chargé de livrer à Malte, le 2 avril, sous la conduite



de deux «Skua» du Sqn 800. Le *Furious* ramena le Sqn 800 en Grande-Bretagne. Les «Skua» se posèrent à Lee-on-Solent le 12 avril. Le Sqn 800 était la dernière flottille de première ligne encore dotée de «Skua» ; sitôt arrivé, il fut transformé sur Fairey «Fulmar».

HARCÈLEMENT EN NORVÈGE

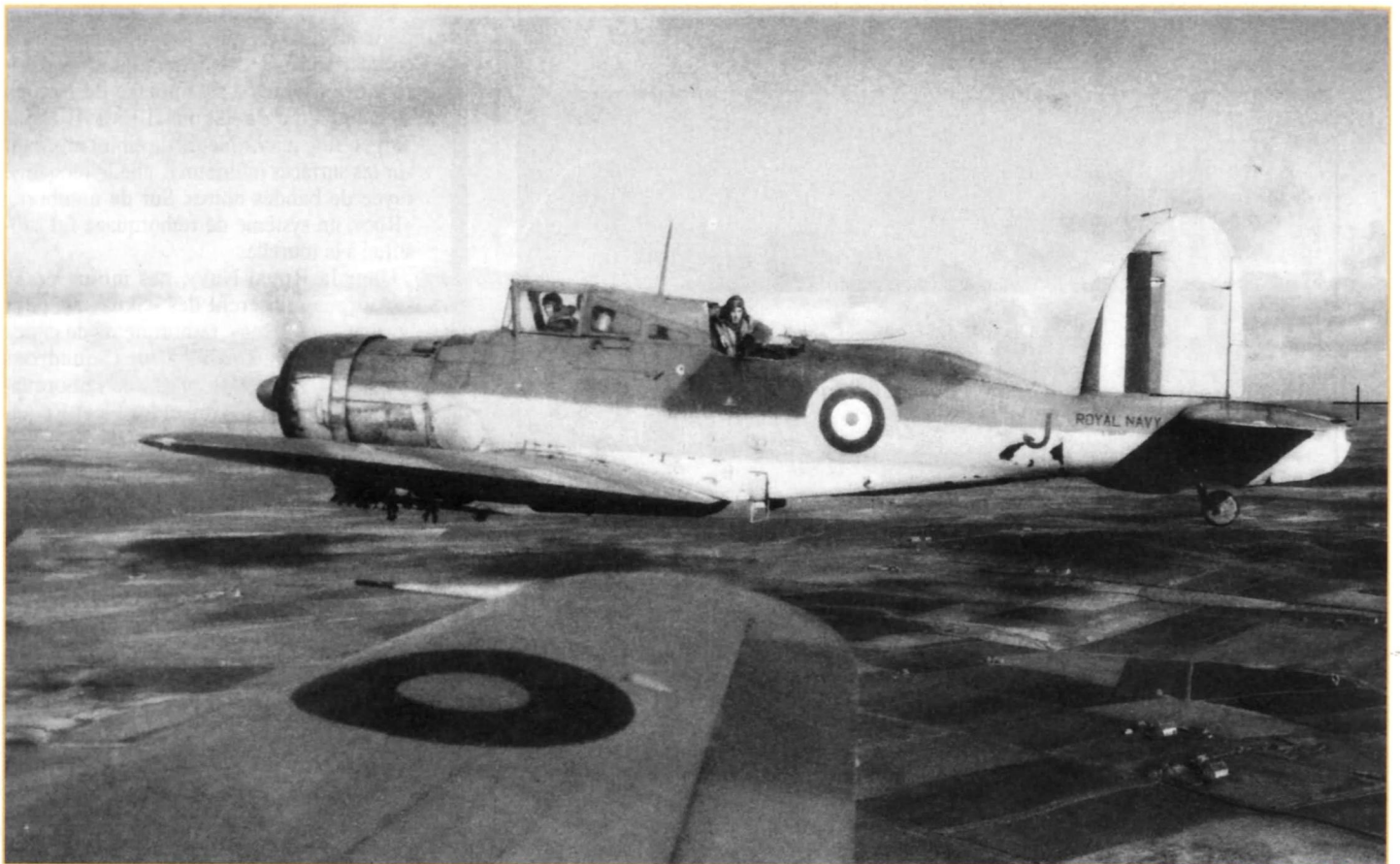
Très engagée en Méditerranée et dans l'Atlantique, la Royal Navy ne délaissait pas la Mer du Nord, recourant à des raids éclairs pour divertir des forces allemandes et perturber leur trafic maritime d'importation de minerai. Le *Furious* fut affecté à cette tâche, avec le Sqn 801.

En juillet et août 1940, la flottille entreprit dix raids vers la Norvège à partir de sa base des îles Orkneys. Les conditions étaient difficiles du fait principalement de la distance à parcourir et de la menace des chasseurs de la Luftwaffe. Souvent, les résultats furent médiocres, voire nuls. Ainsi, dans la nuit du 23 au 24 juillet, neuf «Skua» cherchèrent vainement un convoi. Plus dramatique fut l'attaque de réserves de pétrole au sud de Bergen le 26 juillet. Deux «Skua» se heurtèrent lors de leur piqué à travers les nuages. La machine des Sub-Lt Myers / N.A.1 Bass s'écrasa près de la côte. Le second «Skua» parvint à rallier les îles Shetland. L'escadron déplora encore la disparition de l'équipage composé des Pty Off. Kimber / Pty Off. Clayton au cours d'un bombardement de bateaux près de Haugesund, le 9 septembre.

Un fois embarqué sur le *Furious*, le Sqn 801 allait enfin pouvoir opérer dans de meilleures conditions, et non plus à la limite de son autonomie. Un bref déploiement, du 6 au 8 septembre fut vain. Les «Skua» réembarquèrent le 12 septembre pour dix jours. Leur première mission fut l'attaque de réservoirs d'essence de Skaalevik, près de Bergen. Ils y revinrent le 13, mais, cette fois, des Messerschmitt 109 du 4/JG 77 apparurent. Deux «Skua» furent sérieusement endommagés. Celui des Pty Off. Harwin / N/A1 Maunder s'écrasa en tuant son équipage. Le Lt Gray fit un atterrissage forcé et fut capturé avec son observateur, le Lt Iliffe. Une autre opération fut lancée le 22. Onze «Swordfish» des Sqn 816 et 825, gardés par six «Skua», visitèrent le port de Trondheim mais n'y trouvèrent aucune proie. Le «Skua» des Sub-Lt Wigginton / N/A King ainsi qu'un biplan, ne pouvant rallier le porte-avions, traversèrent la Norvège pour se poser en Suède, territoire neutre. Quatre autres «Swordfish» furent perdus.

En octobre, le Sqn 801 n'embarqua qu'une fois, du 11 au 19. Au second jour de mer, les installations et les réservoirs situés à Tromsø furent visés par les avions mais avec un résultat négligeable. L'attaque fut répétée le 16 et se solda par la perte d'un «Skua» qui se posa en Suède où les Lt Savage et Hayes furent internés.

Ce fut la dernière opération aéronavale britannique le long des côtes norvégiennes jusqu'à la mi-juillet de 1941. Le théâtre méditerranéen accaparait toute l'attention des forces du Commonwealth; de gros moyens y étaient affectés. Les trois ultimes



Un «Roc» TT. I du Squadron 771

(Collection du Fleet Air Arm Museum)

embarquements du Sqn 801 – en novembre, décembre et janvier – furent accomplis dans le cadre des opérations de ravitaillement de l'Égypte. Le *Furious* apporta ainsi des avions en caisses, à l'ouest de l'Afrique, à Takoradi (12), point de départ d'une ligne aérienne d'approvisionnement vers l'Égypte. Les deux dernières sorties ne requièrent que la présence de six puis deux «Skua» pour les patrouilles anti-sous-marins. Le Sqn 801 fut dissous le 2 mai 1941.

Parmi les aéronefs britanniques conçus au cours du milieu des années trente et qui se révélèrent inférieurs à leurs adversaires allemands de 1939 et 1940, beaucoup furent ensuite d'une utilité inestimable au sein des écoles et des unités de servitude. Parmi eux, que caractérisait des qualités de vol honorables ou une adaptabilité particulière, se trouvaient les Fairey «Battle», Boulton Paul «Defiant» et, bien sûr, les Blackburn «Skua» et «Roc». De fait, les Blackburn furent livrées très tôt à des unités de seconde ligne.

Des unités réservés à la formation des pilotes de chasse, trois reçurent des «Skua» et des «Roc». La première fut le

Sqn 759 créé le 1^{er} novembre 1939 comme Fighter School and Pool Squadron à Eastleigh. Sa dotation initiale incluait, entre autres, neuf «Skua» et cinq «Roc». Dès le 1^{er} décembre 1939, il absorba le Sqn 769 et devint Fleet Fighter School, l'école de chasse de la Fleet Air Arm. A partir de septembre 1940, il fut basé à Yeovilton, les Blackburn laissant progressivement leur place aux Fairey «Fulmar», Hawker «Sea Hurricane» et Miles «Martlet», avant de disparaître des effectifs de l'école en juin 1941.

La création de la Fleet Fighter School imposa de former une nouvelle unité de réserve de chasse. Ainsi naquit le Sqn 760, ou Fleet Fighter Pool n° 1, le 1^{er} avril 1940. Son parc aérien fut limité à quatre «Skua», deux «Roc» et un «Sea Gladiator» jusqu'au printemps de 1941. Le Sqn 787 eut un rôle sensiblement différent. Egalement basé à Yeovilton, il fut créé le 5 mars 1941 pour développer les chasseurs de la FAA. Il fut stationné à Duxford à partir du 18 juin 1941 et y devint la section navale de l'Air Fighting Development Unit de la RAF. Quelques «Skua» y furent employés durant une année.

Le «Skua» trouva aussi sa place en 1943 au sein du Sqn 780, dans un parc hétéroclite. Cette flottille avait été établie après la

déclaration de guerre pour transformer sur avions militaires des pilotes civils confirmés. Installée à Eastleigh puis, à partir d'octobre 1940, à Lee-on-Solent, cette Conversion Course Unit vit son rôle évoluer selon les besoins, organisant, par exemple, des stages de conversion sur monoplan à toute une génération de pilotes de biplans «Swordfish» expérimentés. «Roc» et «Skua» servirent dans une multitude d'unités d'entraînement. Au Sqn 755 quelques uns, arrivés au début de 1940, furent utilisés à la formation d'opérateurs radio. Le 758, créé en juillet 1939, en reçut d'autres à l'automne, pour la formation pratique des mitrailleurs. Il fut dissous le 1^{er} février 1941 et sa mission fut reprise par le Sqn 757, formé le 6 mars 1941. Dans un but de rationalisation, des Westland «Lysander» commencèrent à y remplacer les «Skua» en avril 1942. Le Sqn 774 fut doté de «Skua», «Roc», de novembre 1939 à janvier 1941, pour la formation des mitrailleurs également, mais au tir réel.

REMORQUEURS DE CIBLES POUR LES ARTILLEURS

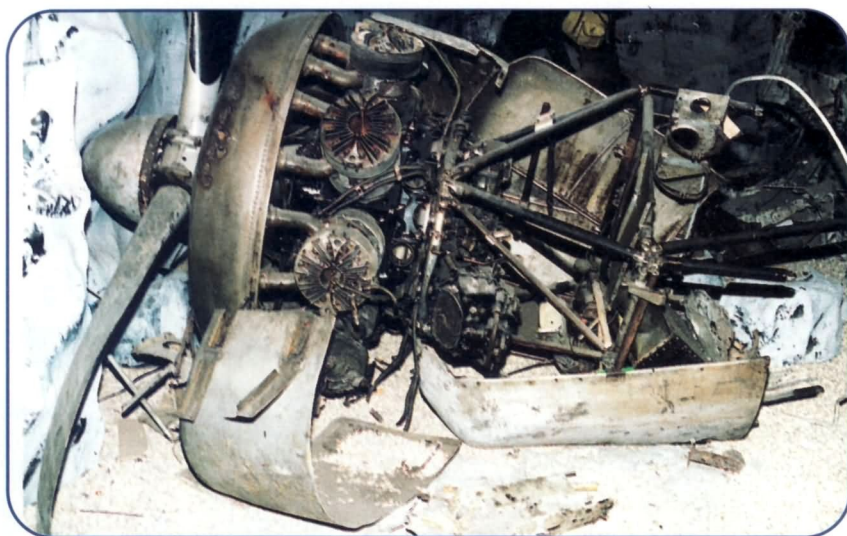
Pour les écoles d'artillerie antiaérienne, les «Skua» et «Roc», furent très tôt déclinés en remorqueurs de cible. Des essais furent, notamment, menés à Martlesham Heath dès août 1939 avec le premier «Skua» de série.

Blackburn étudia un système complet, avec un treuil B Mk.II dont le câble, passant par une trappe sous le fuselage, était réenroulé au moyen d'un dispositif éolien animé par une hélice sur le flanc droit de l'avion. Un coffre métallique, sous le fuselage, abritait les cibles, deux manches à air de 90 cm de diamètre ou trois drapeaux d'1,65 m de long.

**«Skua» et «Roc»,
dès 1940, furent
affectés aux
écoles où ils se
rendirent
indispensables.**

.....
(12) *Fana de l'Aviation* n° 321 et 322.

LE DERNIER «SURVIVANT»



Le musée de la Fleet Air Arm à Yeovilton, en Angleterre, présente, telle qu'elle fut trouvée au fond d'un lac norvégien, l'épave du «Skua» des Capt. Partridge et Lt. Bostock, abattu en 1940 (lire notre précédent numéro).

En haut, le moteur sans soupapes Bristol «Perseus».

Au centre l'arrière du fuselage surmonté par... une bouée.

En bas une aile, posée à l'envers sur le fond. Le volet d'intrados étrangement situé, loin du bord de fuite, est entrouvert.

Le «Skua» n'avait pas assez de qualités pour poursuivre une longue carrière de combattant. Les derniers de la série sortirent des chaînes d'assemblage de Brough sous la forme de «Skua» TT.Mk.II (pour Target-Tug, remorqueurs de cible) arborant sur les surfaces inférieures, une livrée jaune rayée de bandes noires. Sur de nombreux «Roc», un système de remorquage fut substitué à la tourelle.

Dans la Royal Navy, pas moins de 15 squadrons utilisèrent des «Skua» et, pour certains, des «Roc», remorqueurs de cible : les Air Target Towing Unit (Squadrons 791, 792, 793 et 794), unités de remorquage de la Fleet Air Arm, et les Fleet Requirements Units (Squadrons 725, 771, 772, 773, 775, 776, 777, 779, 788, 789 et 797), unités de servitude chargées de remorquer des cibles, de calibrer des radars, d'entraîner les contrôleurs d'interception, les opérateurs des projecteurs de DCA, etc. Plusieurs de ces unités étaient basées hors du Royaume-Uni, en Égypte, à Gibraltar, aux Bermudes, en Sierra Leone, à Ceylan et en Afrique du Sud. Installé aux Bermudes sur un terrain sommairement aménagé et de capacité réduite, le Sqn 773 était, par nécessité, utilisateur d'hydravions. A sa création en juin 1940, il disposait de «Swordfish» à flotteurs et de Supermarine «Walrus» à coque. Il reçut au moins deux «Roc» TT.I équipés de flotteurs, au début de 1942. L'hydravion «Roc» TT.I L3174 fut essayé par le MAEE à Helensburgh, de mars à septembre 1942, sur demande de la FAA. Il se révéla inadapté. Pour le maintenir à 10000 pieds en traînant une cible, il fallait toute la puissance, et le moteur «Perseus» surchauffait. A 2000 pieds (600 m), déjà, la température d'huile était excessive ! Cela mis à part, les qualités de vol étaient satisfaisantes, en dépit d'un centrage trop avant, gênant à l'amerrissage.

Un gros employeur de remorqueurs de cible «Skua» et «Roc» fut la 2 Anti-Aircraft Co-Operation Unit de la RAF (unité d'entraînement de la DCA). Elle joua un rôle peu connu lors de l'évacuation de Dunkerque ; depuis leur base de Gosport, ses avions patrouillèrent la nuit au-dessus de la mer en remorquant des fusées éclairantes pour révéler la présence de vedettes rapides lance-torpilles allemandes.

Enfin, deux unités de liaison utilisèrent des «Skua» et des «Roc», le Sqn 782 de la FAA et le Sqn 24 de la RAF. Quelques «Roc» arrivèrent également au Sqn 241 de la RAF, en novembre 1940, dans le cadre d'expériences de bombardement en piqué, mais n'y restèrent que quelques semaines. Une autre unité de coopération avec l'armée de Terre, le Sqn 110 de la Royal Canadian Air Force, eut, d'août à décembre 1940, une escadrille (Flight) dotée d'au moins six «Roc».

G.B.

L'auteur remercie Dickie Rolph.