



le Bolinbroke

Un Blenheim « Canada dry »

par Tom Spencer

ÉLÉGANT BOMBARDIER bimoteur léger conçu par la Bristol Aeroplane Company, le Blenheim allait tenir un rôle préminent au sein de la Royal Air Force pendant les deux premières années de la guerre. Sans doute ce fait relève-t-il davantage du hasard que de la volonté de l'*Air Ministry* dont les cahiers des charges étaient alors plutôt conservateurs. Au milieu des années trente, les biplans ou, à la rigueur, les monoplans mais à train fixe, constituaient la norme en termes de programmes militaires. Les innovations du genre revêtement travaillant et trains d'atterrissage rétractables étaient alors considérées comme trop en avance sur leur temps et comme induisant un facteur risque trop élevé.

Ce bimoteur qui entra en service en 1937 avait été conçu par

Frank Barnwell, directeur du bureau d'études de Bristol, en tant qu'avion de transport léger. À l'origine, il devait être motorisé par deux Aquila sans soupapes de 500 ch sous la dénomination interne de Type 135, mais, en 1934, il fut décidé de monter deux Mercury en étoile, en grande partie à la suite de l'intervention de Lord Rothermere, un magnat de la presse britannique. Selon les calculs, l'avion, alors rebaptisé Type 142, devait atteindre 385 km/h à 2-000 mètres, ce qui le rendait plus rapide que le Gauntlet, le tout dernier chasseur de la RAF.

Le ministère de l'Air s'intéressant à l'appareil, Barnwell proposa une version de bombardement (Type 142M) dont l'aile fut déplacée en position médiane afin de dégager une soute pour loger 500

kg de bombes. Une tourelle semi-rétractable fut montée en arrière du poste de pilotage. D'autres modifications touchèrent à l'empennage arrière ainsi qu'à l'installation d'un poste de bombardier dans une pointe avant vitrée. L'*Air Ministry* officialisa ce programme sous le timbre 28/35 et plaça une première commande de 150 avions avant même le vol du prototype. Et, d'ailleurs, il n'y eut pas de prototype, l'avion tête de série effectuant son premier vol le 25 juin 1936. Quand il entra en service, le Type 142M, qui avait entre-temps reçu l'appellation officielle de Blenheim, fut salué comme l'un des bombardiers les plus rapides du monde et ce ne fut pas une surprise si plusieurs pays étrangers lui manifestèrent un certain intérêt.

▲ Un Bolinbroke Mk. IV (n° 9052), codé DM-H, du N° 119 Squadron à Yarmouth (Nouvelle-Écosse), le 9 juin 1942. (RCAF)

1937
1945

LICENCE CANADIENNE

En 1937, cherchant à moderniser et à donner une certaine expansion à la Royal Canadian Air Force, notamment dans le domaine de la surveillance côtière, le gouvernement canadien porta son dévolu sur une version du Blenheim, connue sous la dénomination interne de Type 149. Il en acheta la licence de production pour le compte de Fairchild Aircraft Ltd à Longueuil (Québec).

Les plans et les éléments permettant d'assembler 18 exemplaires furent expédiés au Canada et la production commença au cours du second semestre de l'année 1939. L'avion tête de série, n° 702, vola le 14 septembre de cette même année et fut pris en compte par la RCAF le 15 novembre – il devait rester de longues années en service au sein des N° 119 et 147 *Squadrons*.

La RCAF conserva le nom d'origine du Type 149: Bolinbroke. Si tous les Bolinbroke furent semblables au Blenheim Mk. IV, version au «-long nez-», les Canadiens appliquèrent leur propre dénomination aux variantes qui leur furent propres.

Les 18 premiers Bolinbroke Mk. I étaient équipés de Mercury VIII et, munis d'une double commande, ils furent utilisés pour l'entraînement. Il n'y eut qu'un seul Mk.-II, le n° 705, destiné à tester des équipements d'origine US qui devaient être montés sur la version de série Mk. IV. Un Mk. I, le n° 717, reçut des flotteurs métalliques Edo pour une éventuelle version Mk. III, mais il fut rapidement remis aux standards terrestres. La principale version de série fut donc le Mk. IV, propulsé par des Mercury XV et équipé d'un canot pneumatique et de dégivreurs sur les ailes et l'empennage pour la surveillance côtière. Par crainte d'une rupture de stock, un appareil (9005) reçut des Pratt & Whitney



Twin Wasp et donna naissance à la version Mk. IV-W produite à 14 exemplaires. Un autre appareil (9074) fut équipé en 1942 de Wright Cyclone, mais la variante Mk. IV-C ne fut pas construite en série.

La principale version de série fut le Mk. IV-T à moteurs Mercury XX destiné à l'entraînement des navigateurs et des mitrailleurs dans le cadre du *Commonwealth Air Training Plan*. Quelques machines furent soustraites pour participer à des expérimentations diverses, comme le 9086 qui fut équipé de skis pendant un temps.

EN SERVICE

Rapidement surnommé «-Boley-», le Bolinbroke Mk. I entra en service en juillet 1940 au sein du N° 119 *Squadron* à Yarmouth (Nouvelle-Écosse), sous les ordres du *Wing Commander* N.S. McGregor, DFC. Quelques appareils, comme le n° 702, reçurent une gondole ventrale logeant quatre mitrailleuses sous la dénomination officielle de Mk. IF. Rattaché à l'*Eastern Air Command*, le *Squadron* effectua sa première mission de guerre le 16 mars 1941 quand quatre de ses Bolinbroke escortèrent le cuirassé HMS *Ramilles*. Le 119 exécuta de nom-

breuses patrouilles au large du golfe du Saint-Laurent jusqu'à ce que ses Mk. I soient transférés au N° 115 *Squadron* en août. Ceux-ci furent alors remplacés par des Mk. IV-W.

Les patrouilles côtières, longues et fastidieuses, n'étaient pas sans comporter quelques dangers et le Mk. IV-W n° 9023 dut amerrir d'urgence à la suite d'une panne de moteur, le 27 octobre 1941.

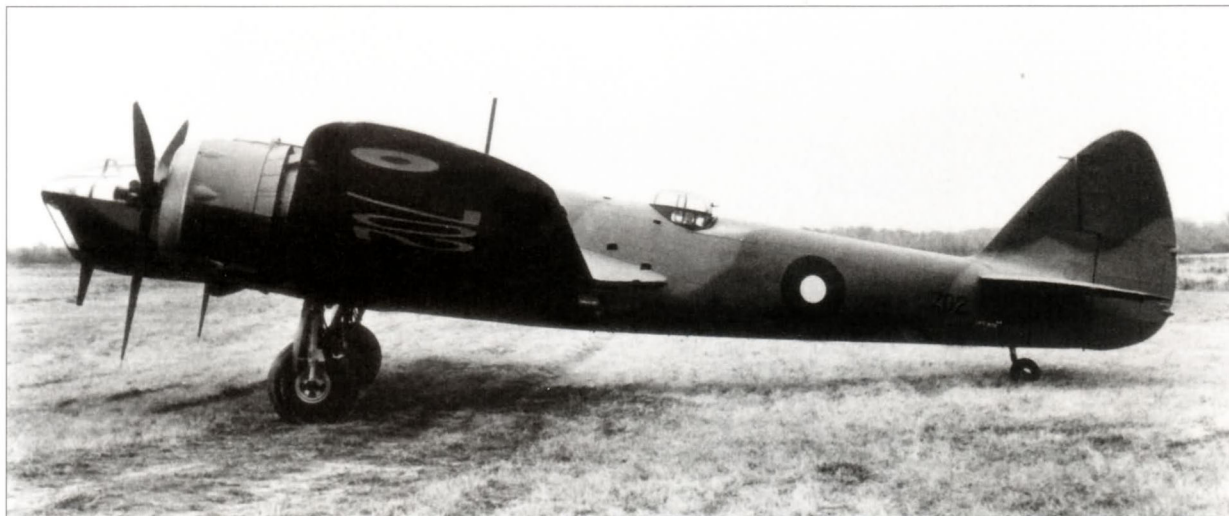
Les Mk. IV-W furent à leur tour remplacés par des Mk. IV à moteurs Mercury en novembre. En janvier 1942, le commandement du 119 fut pris par le *Squadron Leader* R.O. Shaw et, en juin 1942, le «-Boley-» céda sa place au Hudson.

Sur le plan chronologique, l'unité suivante à voler sur Bolinbroke fut le N° 5 *Squadron*, une formation d'hydravions basée à Dartmouth. En fait, elle n'en reçut qu'un seul exemplaire, l'unique Mk. III n° 717 muni de flotteurs, pour des tests qui s'étalèrent du 30 septembre 1940 à février 1941.

DANS L'ENFER DES ALÉOUTIENNES

Le N° 8 *Squadron* du *Squadron Leader* R.B. Wylie, basé à Sydney (Nouvelle-Écosse), fut entièrement transformé sur «-Boley-» à partir de décembre 1940.

▲ Les Bolinbroke Mk. IV-T, reconnaissables à leur livrée jaune, jouèrent un rôle très important pour la formation des navigateurs et des mitrailleurs dans le cadre du Commonwealth Air Training Plan, (Via J.D. Oughton)



◀ Le tout premier Bolinbroke Mk. I (n° 702) livré aux forces aériennes canadiennes en novembre 1939. (Bristol Aircraft)



► Froissement de tôles entre le n° 9909 et le n° 9977 sur le terrain de Lethbridge (Alberta), abritant la N° 8 *Bombing and Gunnery School*, le 16 juillet 1944. (Collection de l'auteur)



Un an plus tard, à la suite de l'entrée en guerre du Japon, le *Squadron* fut rattaché au *Western Air Command* et transféré sur la côte ouest, à Sea Island (Colombie Britannique). En juin 1942, après les débarquements japonais dans les Aléoutiennes, la RCAF apporta son soutien aux forces américaines et le N° 8 *Squadron*, affecté au X *Wing* sous les ordres du *US Alaskan Command*, s'installa à Anchorage (Alaska), le 7 juin. Le *Wing Commander* C.A. Willis en avait pris le commandement quelques jours plus tôt.

Le *Squadron* commença aussitôt ses patrouilles maritimes sous les ordres des Américains, la plupart à partir des îles Kodiak et Nome. À Kodiak, les trois Bolinbroke du détachement permanent opéraient dans des conditions les plus précaires. Les Canadiens eurent la mauvaise surprise de constater que les bombes d'origine US étaient incompatibles avec leurs lance-bombes et, comme les rechanges devenaient rares, improvisation et «-système-D-» devinrent à l'ordre du jour.

Le plus gros danger ne venait pas de l'ennemi mais des conditions climatiques et ce fut en grande partie pour récompenser leur détermination que, fin 1942, les *Pilot Officer* Woods et *War-rant Officer* Lindsay reçurent l'AFC après plus de 300 heures de vol de guerre. Le N° 8 *Squadron* retourna à Sea Island en mars 1943 où il fut transformé sur Ventura deux mois plus tard.

UN SOUS-MARIN JAPONAIS COULÉ

Comme mentionné plus haut, le N° 15 *Squadron*, alors sous le commandement du *Squadron Leader* E.M. Reyno, un vétéran de la Bataille d'Angleterre, reçut en août 1941 les Bolinbroke Mk. IF du 119. Après quelques mois d'entraînement, cette unité fut à son tour transféré sur la côte ouest, à Patricia Bay (Colombie Britannique), dans le courant du mois d'octobre. Comme beaucoup d'unités canadiennes de cette époque, le 115 possédait un effectif disparate, composé de pilotes expérimentés et de néophytes. Parmi ces derniers figurait le *Pilot Officer* Harry Clarke qui, après

avoir commencé son apprentissage en juin, décollait pour la première fois à bord d'un Bolinbroke le 22 octobre-!

En novembre, les Mk. IF furent remplacés par des Mk. IV, dont le n° 9118 que Harry Clarke posa train rentré le 28 janvier 1942. En avril 1942, le 115 fut déclaré opérationnel et quelques jours plus tard, les *Flight Lieutenant* Lay and *Flying Officer* McCaskill furent chargés d'évaluer l'état de leur nouvelle base à Annette Island, sur la côte de l'Alaska. La mission s'étant déroulée de manière satisfaisante, le 115, désormais considéré comme unité de bombardement et de reconnaissance, commença sa migration vers le nord pour rejoindre le Y *Wing*.

La première mission de guerre eut lieu le 13 mai lorsque le n 9060, piloté par le *Flight Lieutenant* Curry, partit à la recherche d'un sous-marin japonais à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de la base. Il s'avéra que le périscope repéré n'était rien d'autre d'une branche émergeant verticalement d'un tronc d'arbre flottant entre deux eaux... Le mois suivant, Reyno fut remplacé par

▼ Le N° 8 *Squadron* a été très actif aux Aléoutiennes. On voit sur ce cliché le n° 9009 (YO-N) à Elmendorf, près d'Anchorage (Alaska), en août 1942. (RCAF, via J.D. Oughton)





1937
1945



Ralph Ashman, un ancien pilote de reconnaissance maritime de la côte est. Le 7 juillet, le 115 fut à nouveau mis sur le pied de guerre quand lui parvint le rapport d'une attaque d'un bâtiment de l'US Coast Guard par un sous-marin japonais. Quatre «-Boley-» partirent à la recherche de ce dernier et celui piloté par le *Flight Sergeant* P.M. Thomas attaqua et endommagea le sous-marin ennemi au large des Aléoutiennes. L'US Navy fit savoir que le sous-marin, identifié comme étant le Ro 32, avait été coulé par des navires américains conduits sur zone par le Bolinbroke et reconnu

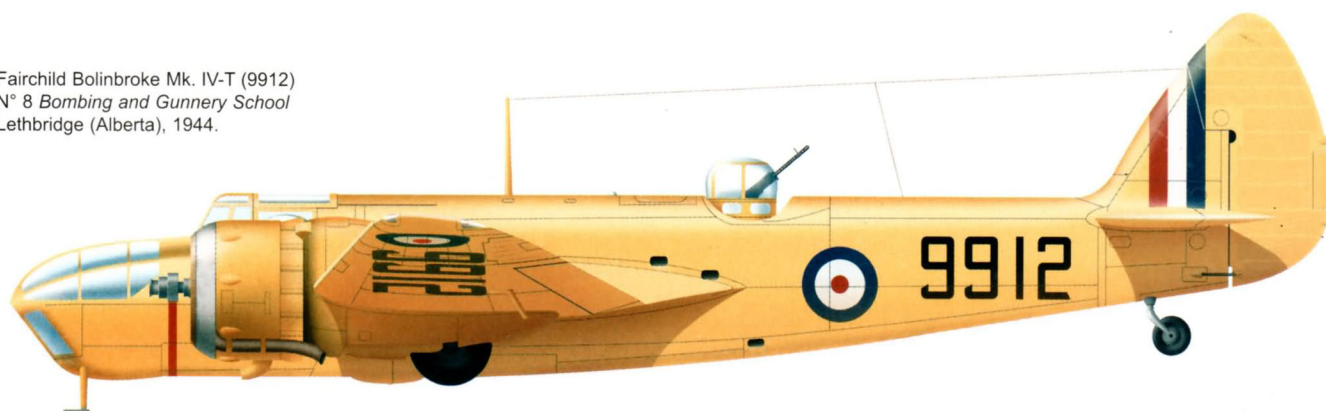
l'unité fut repliée sur Patricia Bay où elle commença immédiatement sa transformation sur Ventura.

FIN DE SERVICE

La dernière unité opérationnelle sur Bolinbroke fut le N° 147 *Squadron*, formé sous le commandement du *Wing Commander* A.L. Anderson à Sea Island (BC), le 10 juillet 1942. Le *Flight Lieutenant* Hunt, à bord du n° 9123, effectua la toute première patrouille côtière au large de Vancouver, le 7 novembre. En mai 1943, le *Wing Commander* G.S. Austin

ce type pour le soutien logistique et le remorquage de cibles: le N° 121 *Squadron* à Dartmouth, d'août 1942 à mai 1944, et le N° 122 *Squadron* sur la côte ouest; le Bolinbroke était le dernier type en service au sein de cette unité quand elle fut dissoute le 15 septembre 1945. En outre, le Bolinbroke Mk. IV-T fut employé dans un nombre important d'écoles, particulièrement pour la formation des navigateurs et des mitrailleurs, dans le cadre du British Commonwealth Air Training Plan. Leur silhouette entièrement peinte en jaune fut un spectacle familier tout au long

Fairchild Bolinbroke Mk. IV-T (9912)
N° 8 *Bombing and Gunnery School*
Lethbridge (Alberta), 1944.



© J-M. Guillou, 2007

Fairchild Bolinbroke Mk. IVF (9055)
N° 115 *Squadron*
Patricia Bay (Colombie britannique), début 1942.



© J-M. Guillou, 2007

la participation de l'équipage canadien dans sa destruction. C'était une grande première pour la RCAF! Toutefois, les archives japonaises confirmèrent après la guerre que le Ro 32 était encore en service en 1945.

Le 115 connut quelques autres périodes d'intense activité, notamment le 25 mars 1943, quand l'USN repéra un nouveau sous-marin japonais au large des côtes. Le *B Flight* effectua trois patrouilles, tandis que quatre appareils du *A Flight* enregistrèrent un total de 13 heures de vol de guerre, mais sans résultat. Le tour d'opérations du 115 en Alaska s'acheva le 18 août 1943 et

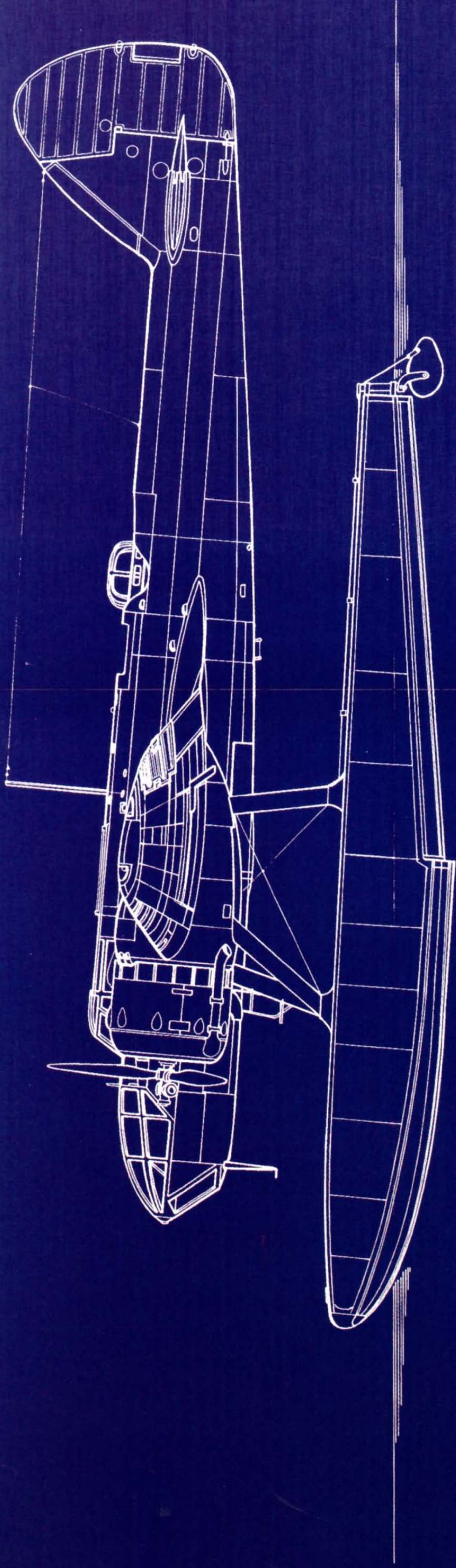
remplaça Anderson et ce fut à peu près le seul événement notable dans la vie de cette unité jusqu'à sa dissolution en mars 1944. Le *Flight Lieutenant* Gee, à bord du n° 9089, exécuta la 560^e et dernière patrouille le 29 février.

FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

La formation des équipages était assurée par le N° 13 *Squadron*, basé à Patricia Bay (BC) sous les ordres du *Squadron Leader* Z.L. Leigh, qui reçut un certain nombre de Bolinbroke Mk. IV entre octobre 1941 et juin 1942. Deux formations composites utilisèrent aussi

de la guerre, de la côte est à la côte ouest. Quelques appareils, modifiés en remorqueurs de cible (Mk. IV-TT) furent affectés à plusieurs *Operational Training Units*, comme la N° 8 OTU à Greenwood, par exemple.

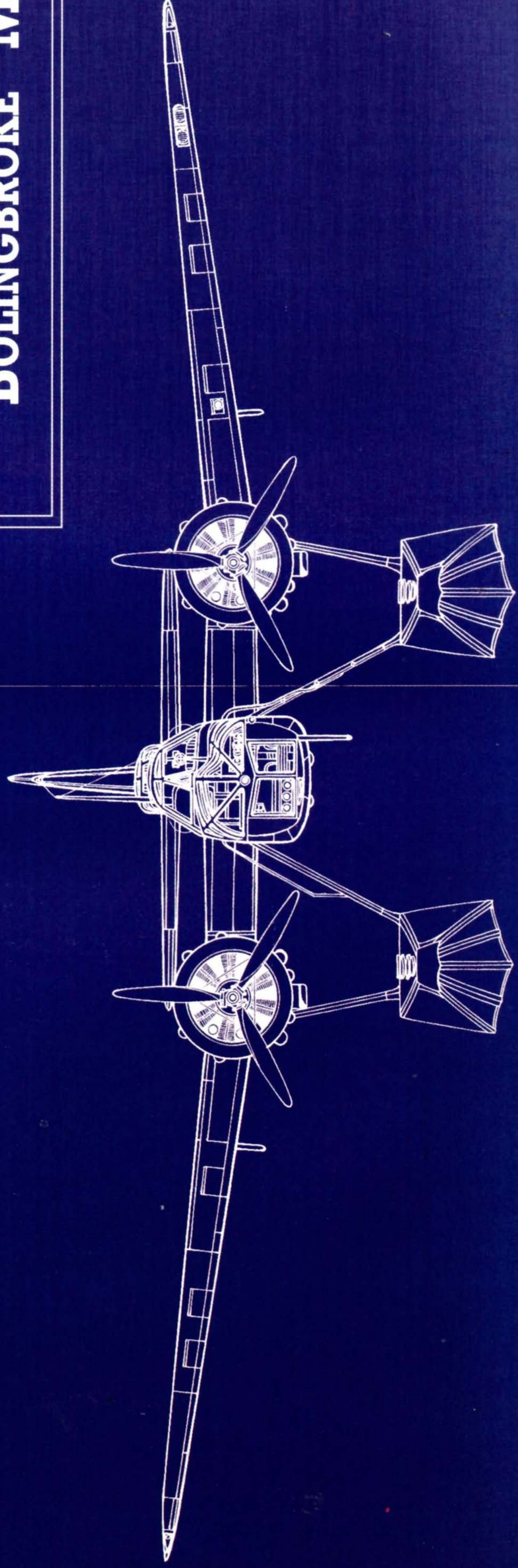
Toutefois, à mesure que se dessinait la victoire finale des Alliés et que les exigences en matière de formation d'équipages nouveaux diminuaient, les «-Boley-» furent progressivement retirés du service, la plupart terminant leur carrière dans les décharges, d'où quelques-uns furent récupérés pour être restaurés et exposés dans des musées en Grande-Bretagne et au Canada. ■



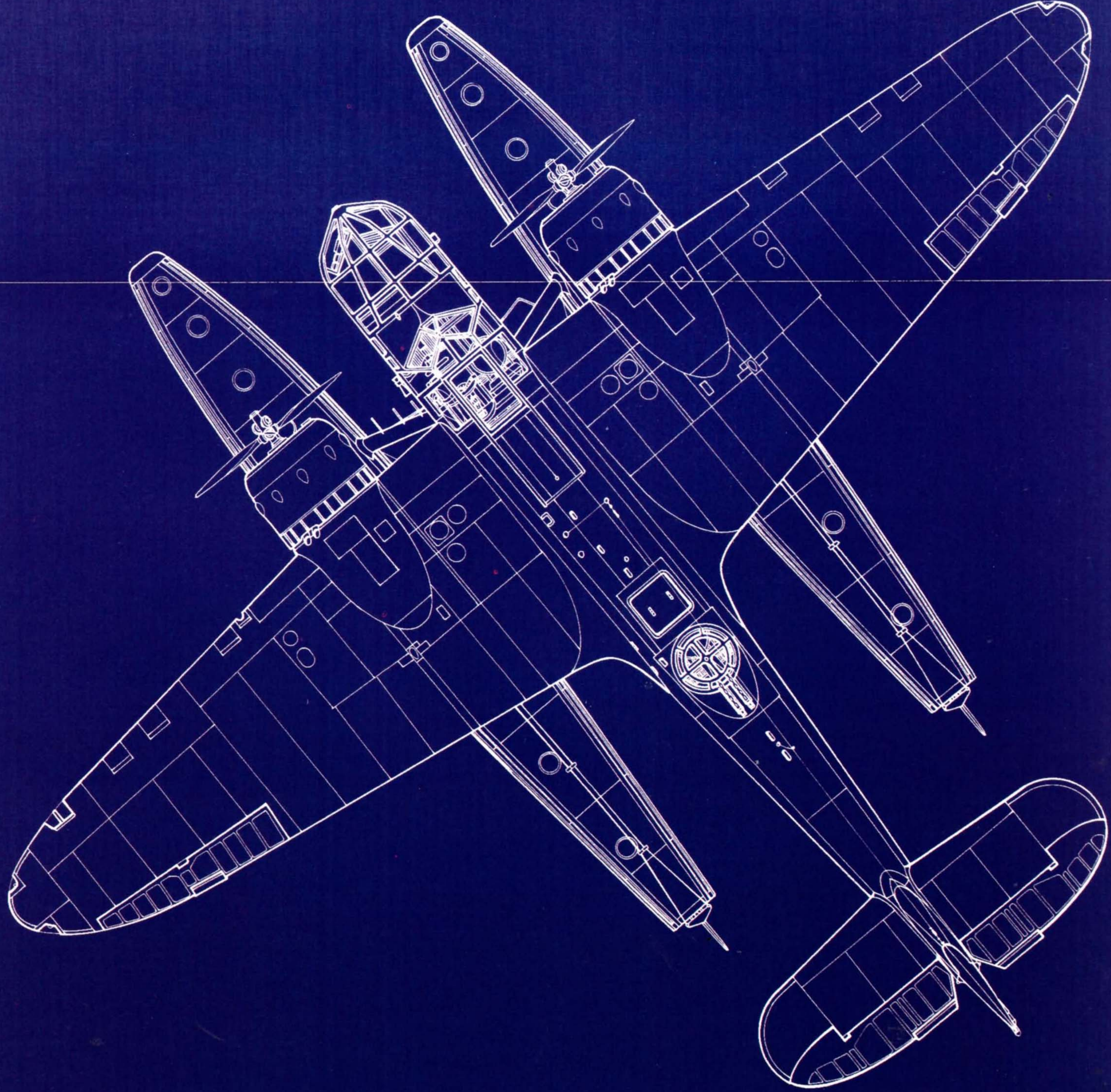
Echelle : 1/72^e

© Hubert Cance - 2008

**BRISTOL / FAIRCHILD (CANADA)
"BOLINGBROKE" Mk.III**



Type : bimoteur triplace de reconnaissance maritime.
Moteurs : deux Pratt & Whitney SB4G Twin Wasp Jr de 825 ch.
Dimensions : Envergure, 17,10 m – longueur, 13,00 m – hauteur : 6,20 m.
Poids : maximum en charge, 2 947 kg.
Performances : Vitesse maximale, 438 km/h à 3 000 m – vitesse de croisière, 322 km/h à 2 500 m – distance franchissable, 2 675 km – vitesse ascensionnelle initiale, 277 m/min – Plafond pratique, 7 530 m.
Armement : 1 mitrailleuse de 7,7 mm fixe dans le nez et 2 mitrailleuses de 7,7 mm dans la tourelle dorsale – 450 kg de charges offensives en soute interne et possibilité d'emport de 8 bombes de 18 kg sous les ailes.



Production du Fairchild Biliibrooke :

Version	Date contrat	Nombre	Livraisons	N° série
Mk. I	1937	18	11.39-08.40	702-719
Mk. IV	1939	151	01.41 -	9001-9004 9006-9009 9024-9073 9075-9151
Mk. IV-W	1939	1	1941	9005
Mk. IV-C	1939	14	1941	9010-9023
Mk. IV-T	1942	1	06.42	9074
	1941	50	1942	9152-9201
	1941	350	03.42-05.43	9850-10199
	1941	57	1943	10200-10256

Plus 51 Mk. IVT construits pour les rechanges, mais non pris en compte.