

# Les Whitley dans la Campagne de France

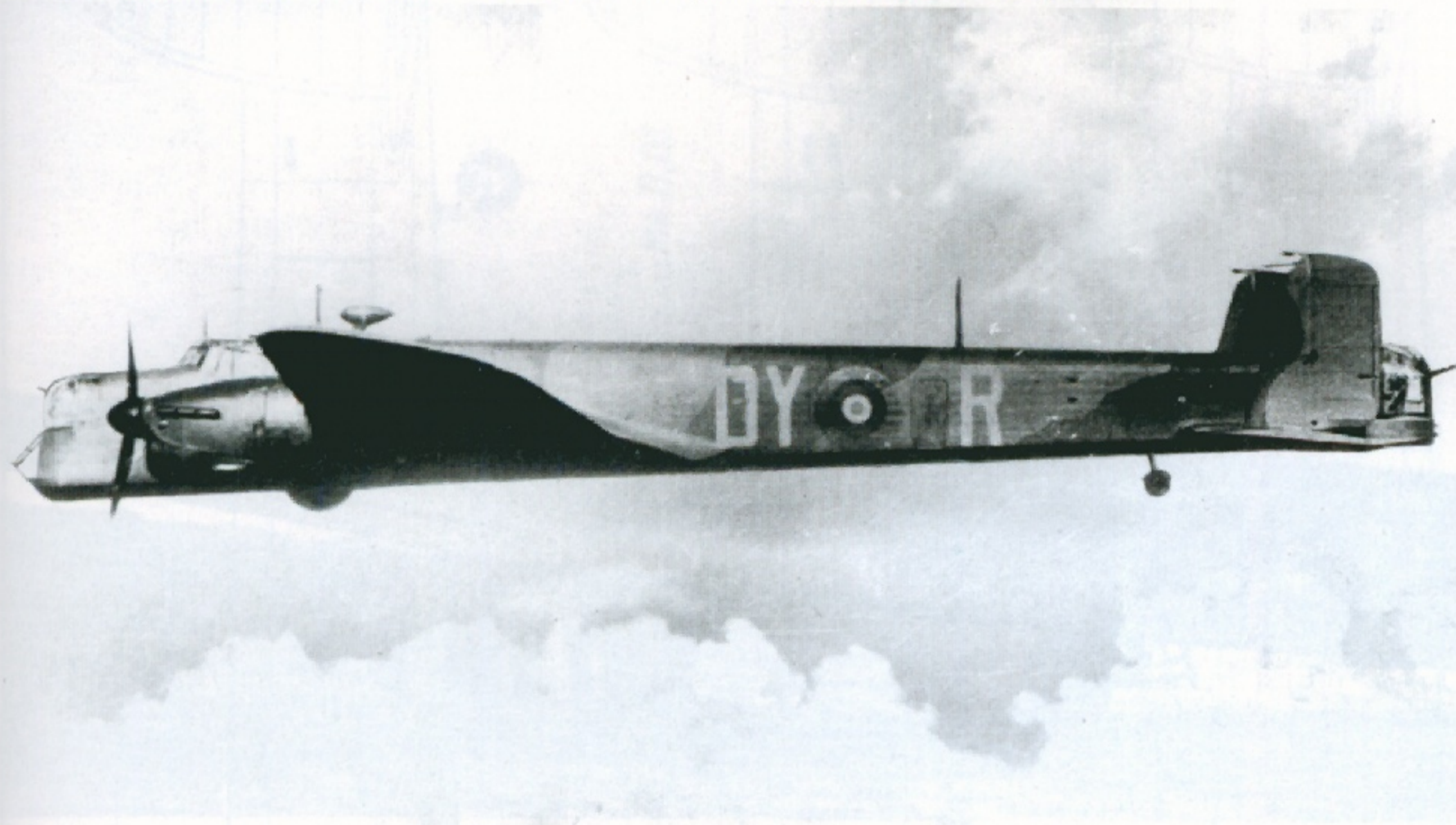
Cinquième partie, par Vincent Gréciet

Quand la France est envahie, les A.W. Whitley sont enfin engagés dans des missions de bombardement des centres industriels ennemis pour lesquelles ils ont été conçus. Mais ces bombardiers sont trop peu nombreux et ne sont pas assez performants ; pendant deux ans, malgré les dangers encourus par les équipages, ils illustrent l'incapacité du Bomber Command à démanteler l'industrie de guerre allemande.

Le N1380 codé DY-R du Sq. 102 est piloté par le Sq Ldr Staton lors du premier raid de bombardement sur le territoire allemand. Il sera perdu le 20 mai en attaquant les ponts de l'Oise. (IWM)

## Mai 1940 : comment freiner la Wehrmacht ?

Au printemps 1940, le N°4 Group est mieux armé que jamais : les cinq Squadrons de première ligne et l'unité de réserve volent sur Whitley V, l'OTU 10 (unité d'entraînement opérationnel 10) formé en avril en regroupant les moyens des Squadrons 97 et 166 est à même de fournir des équipages de remplacement. L'OTU est doté de Mark II, III, IV et d'Avro Anson et peut, si le besoin s'en fait sentir, participer aux opérations de combat. La guerre des tracts est terminée. Dans les deux camps, on s'est gaussé de cette campagne ; dans "Bomber Offensive" paru après guerre, le maréchal de l'Air Harris a clairement dit ce qu'il en pensait en



Un Whitley Mk.V au camouflage passablement fatigué fait chauffer ses moteurs avant de décoller pour une mission de bombardement en Allemagne. Les restrictions de la Drôle de Guerre sont levées en mai 1940. (MAE)







expliquant l'usage hygiénique que les Allemands pouvaient faire de ces papiers. Mais le mal que se sont donné les équipages pour semer leur cargaison dans l'obscurité n'a pas été peine perdue, ils se sont familiarisés avec leur futur champ de bataille.

Lorsque le 10 mai la *Wehrmacht* attaque sur le front Ouest, le tout nouveau gouvernement de Churchill (qui cumule les fonctions de premier ministre et de ministre de la Défense) doit décider de l'emploi des bombardiers lourds de la RAF, la première décision n'en

est pas une. Ordre est donné au 4 *Group* d'attaquer de nuit et les raffineries de pétrole et les voies de communication allemandes et les concentrations de troupes.

C'est un compromis adopté pour concilier les vues du *Bomber Command*, de l'état major de la RAF et du haut commandement français : au *Ruhr Plan*, projet d'une attaque diurne massive sur la Ruhr proposé en octobre 1939, l'Armée de l'Air a opposé une demande d'intervention sur les aérodromes, voies de communication et colonnes ennemies et Sir Edgar Ludlow Hewitt, comman-

dant en chef du *Bomber Command* a rétorqué que ses formations, trop peu nombreuses, n'obtiendraient de jour que de piètres résultats pour de lourdes pertes.

Dans la soirée du 10 mai, 9 Whitley partent donc attaquer les carrefours ferroviaires et routiers de Geldern, Goch, Aldekerk, Rees et Wesel au Sud des Pays Bas. Ces objectifs se révèlent difficiles à localiser et un temps considérable est passé à larguer des fusées éclairantes pour les identifier. La nuit suivante est montée le premier grand raid sur le territoire allemand : 17 Whitley des *Squadrons* 51, 58, 77 et 18 Hampden sont dépêchés sur Mönchengladbach où transitent les renforts allemands. Le N1366 du *Squadron* 77 n'en revient pas.

C'est l'émotion provoquée par le sauvage bombardement de Rotterdam qui autorise à partir du 15 mai les missions à l'est du Rhin. 30 Whitley (9 des *Squadrons* 51 et 58 et 12 du 10<sup>ème</sup>) sont mobilisés en un premier effort de masse ; mais ils sont dispersés sur de trop nombreux objectifs (raffineries de Wanne-Eickel et Gelsenkirchen, gare de triage de Schwerte, centrale thermique de Reisholz, hauts fourneaux de Düsseldorf) qu'ils ne trouvent pas tous à cause du brouillard.

Le 17 mai 1940 voit la première attaque coordonnée : 4 Whitley du *Squadron* 10 orbitent au dessus de la raffinerie de Brême en tirant des fusées Very pour guider 15 autres machines des *Squadrons* 10 et 51. La Flak est de plus en plus dense : six Whitley du 10<sup>ème</sup> et un du 51<sup>ème</sup> *Squadron* sont endommagés. Le

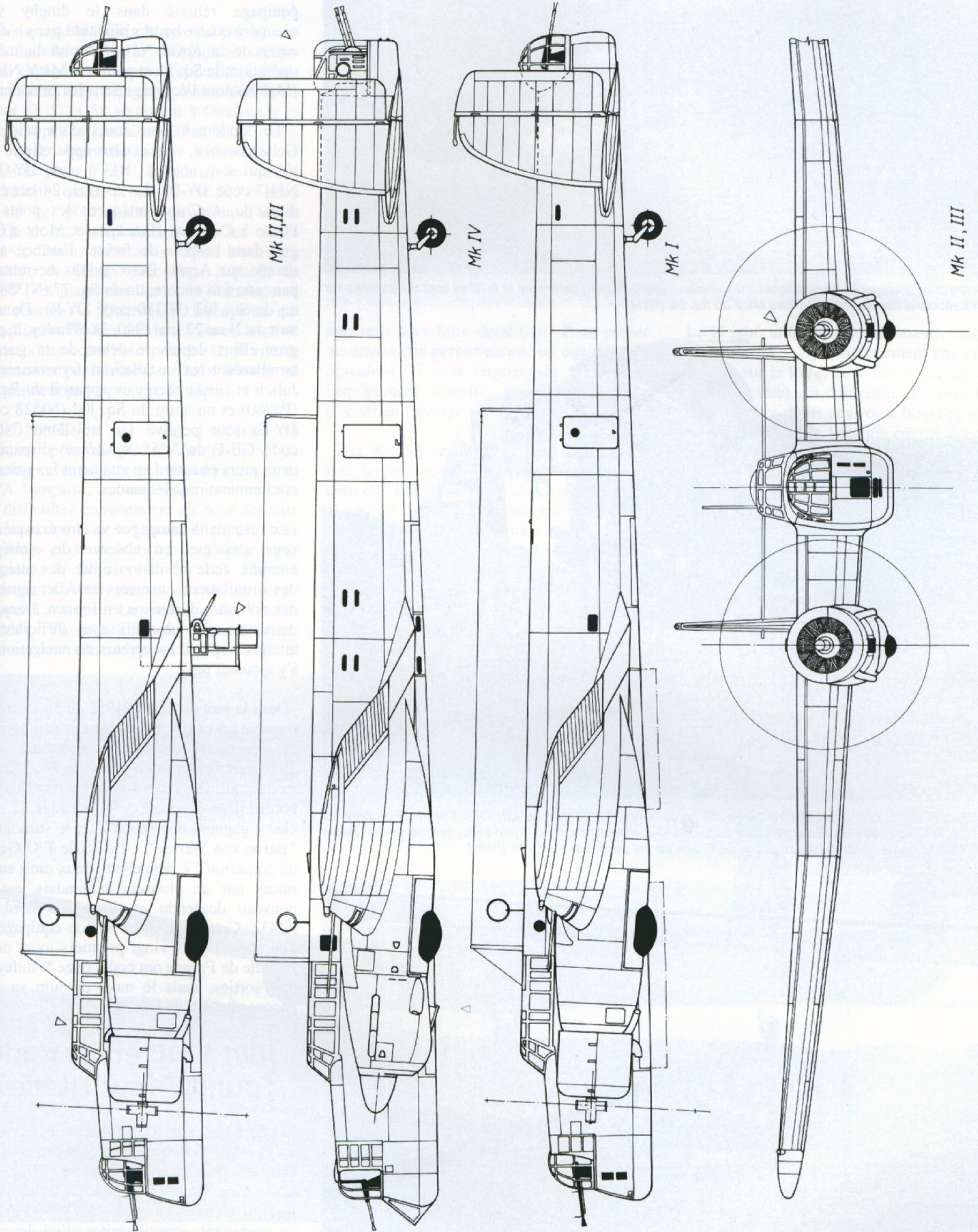


En juin 1940, en bordure du terrain de Linton on Ouse, le Mark V N1426 codé GE-O attend son chargement de bombes. Le code est Medium Sea Grey, le drapeau couvre toute la hauteur du plan fixe de dérive. (IWM)



# Armstrong Whitworth Whitley

Dessin de Iulian Robanescu  
Plans au 1/100e





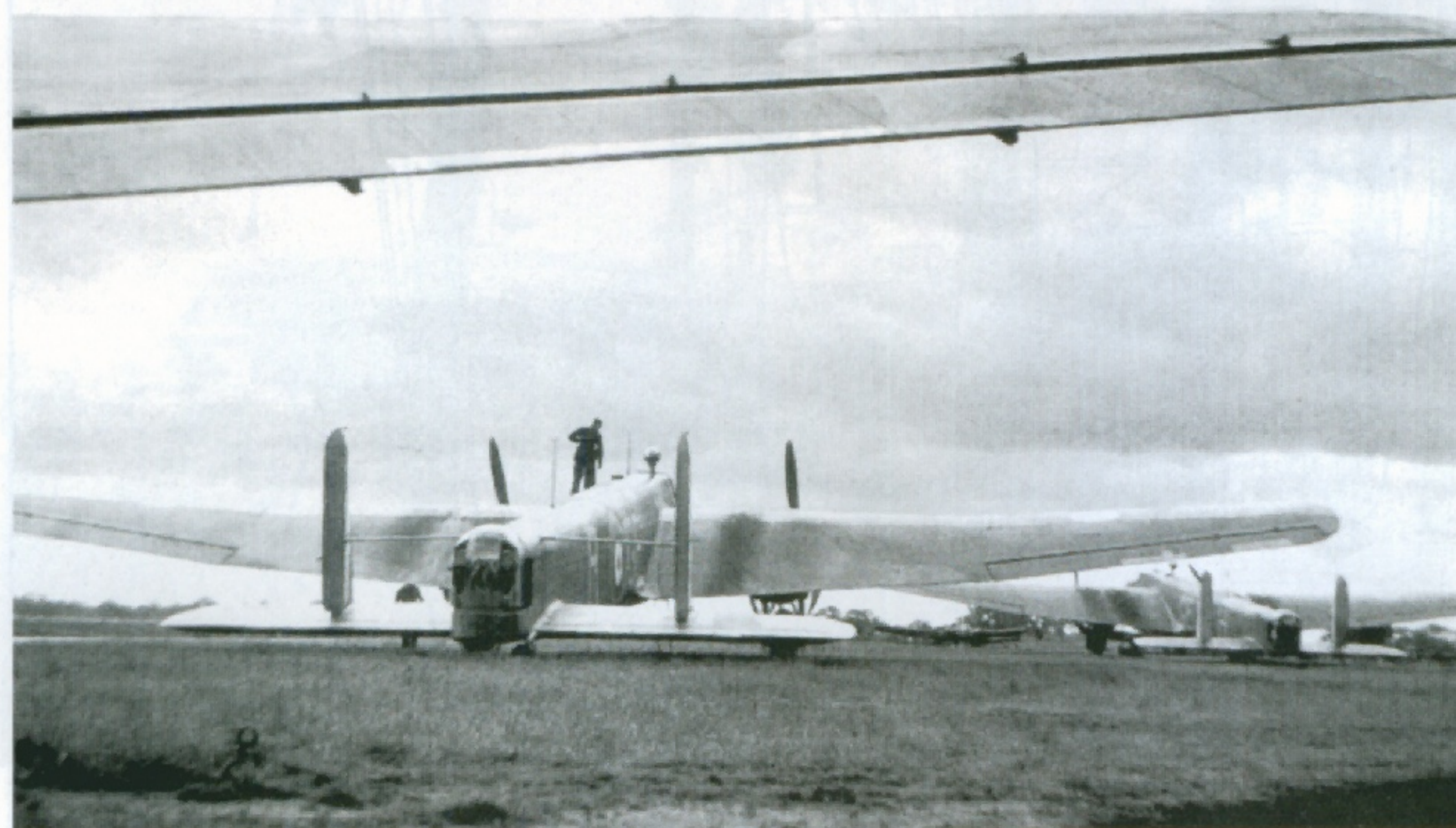
"Two-Six!". C'est le cri de ralliement des armuriers qui poussent un chariot de bombes de 114 kg vers un Whitley Mk.V du squadron 58, à Linton on Ouse en 1940. (IWM)



Pivotée pour dégager la porte d'accès du mitrailleur, les Browning nettoyées et huilées sont réinstallées sur leur tambour à l'arrière d'un Whitley Mk.V du Sq. 58. (IWM)



Derniers préparatifs sur des Whitley du Sq. 58 en cette fin d'après-midi de juin 1940. L'appareil au premier plan est le N1460 codé GE-R qui participe au raid sur Turin dans la nuit du 11 juin et qui bombarde les usines Fiat. Une semaine après cet avion et son équipage seront perdus sur la Ruhr. (IWM)



18 mai, le Mk.V N1388 codé KN-R est piloté par le F/Lt Raphael. Tandis qu'il fait route vers Hanovre, une rafale d'obus et de balles secoue à 21h35 le Whitley et incendie son moteur gauche. Alors que l'assaillant (un Bf 110 C) le dépasse, le mitrailleur de queue, l'AC1 Parkes, tire une bordée de ses quatre Browning. Le chasseur s'effondre en flammes dans la mer du Nord, mais le bombardier désarmé doit amerrir ; son équipage réfugié dans le dinghy sera récupéré quatre heures plus tard par un *destroyer* de la *Royal Navy*. Durant la même opération, le Sq. 51 va perdre le Mk.V N1408 (MH-K) dont l'équipage sera fait prisonnier.

Le lendemain, au cours d'un raid sur Gelsenkirchen, ce sont deux appareils du Sq. 102 qui sont abattus (N1376 codé DY-O et N1417 codé DY-B). Le 20 mai, 24 bombardiers du 4 *Group* attaquent les ponts de l'Oise à Catillon, Hannapes et Mont d'Origny dans l'espoir de freiner l'avance allemande sur Arras. Deux avions ne rentrent pas cette fois encore, un du Sq. 77 (N1384) et un du Sq. 102 (N1380 codé DY-R). Dans la nuit du 21 au 22 mai 1940, 38 Whitley, le plus gros effort depuis le début de la guerre, bombardent les installations ferroviaires de Julich et Euskirchen ; un appareil du Sq. 51 (P4980) et un autre du Sq. 102 (N1528 codé DY-E) sont perdus. Un troisième (N1361 codé GE-F du N°58 *Squadron*) disparaîtra deux jours plus tard en attaquant les voies de communication allemandes.

Le reste de la campagne va être marqué par cette stratégie, ou absence de stratégie, bâtarde, cette hésitation entre des attaques des installations ennemies en Allemagne ou des colonnes d'invasion en France. Dans les deux cas, les objectifs sont difficilement atteints... quand les erreurs de navigation ne s'y ajoutent pas !

Dans la nuit du 27, le P4952 du *Squadron* 10 traverse un orage magnétique et son équipage, désorienté, confond l'embouchure de la Tamise et l'estuaire du Rhin : le P/O Warren va du coup larguer ses bombes sur Basingstourn, dans le comté de Cambridge ! L'officier y gagnera une sanction et le surnom de "Baron von Warren"... Le 28, le F/O Geach du *Squadron* 77, déjà abattu deux mois auparavant par un chasseur hollandais, est de nouveau descendu en France à bord du N1432. Cette fois, ni lui ni son équipage ne s'en sortent. Les vingt premiers jours de la Bataille de France ont coûté onze Whitley en 350 sorties, mais le mois de juin va être encore plus terrible.

## Juin 1940 et les raids punitifs sur l'Italie

Malgré l'effondrement français, l'état major du *Bomber Command* reste encore confiant dans les effets du bombardement stratégique. L'*Air Vice Marshall* Portal qui a remplacé Ludlow Hewitt pense que si 300 000 tonnes de carburant sont détruites d'ici le mois d'août, les Allemands seront dans une situa-



tion critique. Et les Whitley de repartir à l'assaut de la Ruhr qu'ils vont bientôt appeler la "Vallée Heureuse" au fur et à mesure du renforcement de ses défenses... Les pertes continuent à croître : un Mk.V (ZA-B serial P4963 du Sq. 10) le 3 juin, un le lendemain (KN-G serial N1522 du Sq. 77), deux autres du même Squadron les 6 et 9 juin au cours de sorties sur le front français, plus un troisième le 11 (P4954 codé ZA-T du Sq. 10)

Mais quand le 10 juin Mussolini engage son pays dans le conflit, le 4 Group est rapidement engagé dans une action punitive. Dans l'après midi du 11 sept et six avions des Squadrons 10, 51 et 58 se posent à Guernesey et huit et sept des Squadrons 77 et 102 à Jersey. Ils sont immédiatement ravitaillés et préparés pour la nuit ; la charge de bombes est réduite (quatre projectiles de 227 et deux de 113 kg) pour assurer un rayon d'action maximal. L'objectif premier est les usines Fiat de Turin, l'alternative étant les usines Ansaldo de Gênes. Décollage à partir de 19h30 ; les pistes des îles de la Manche sont très courtes. A Guernesey, les avions qui franchissent l'extrémité du terrain en bord de falaise s'enfoncent pour prendre de la vitesse et remonter péniblement... Deux Whitley ne parviennent pas à prendre le départ.

Le N1362 du Sgt Songest s'écrase en flammes près du Mans, la traversée de l'Hexagone est saluée par quelques tirs de la DCA française, heureusement sans mal, et les difficultés commencent au bout de deux heures et demie de vol quand il faut affronter les Alpes et de violents orages. Alourdi par la glace, le Whitley du Sq Ldr Hanafin plafonne à 4000 mètres quand un éclair frappe l'antenne. Le radio a les mains brûlées, l'installation est hors d'usage. Comme le commandant du Squadron 10, 19

Un équipage du Sq. 58 s'équipe devant son appareil. Par-dessus la tenue de service réglementaire gris bleu, l'un enfile une tenue de travail, deux mettent une veste Irvin, un autre ajuste une combinaison de travail, le quatrième un "para suit" avec harnais intégral qui permet d'accrocher en deux points le parachute mis en service avant guerre, le cinquième enfile une combinaison intégrale doublée. (IWM)

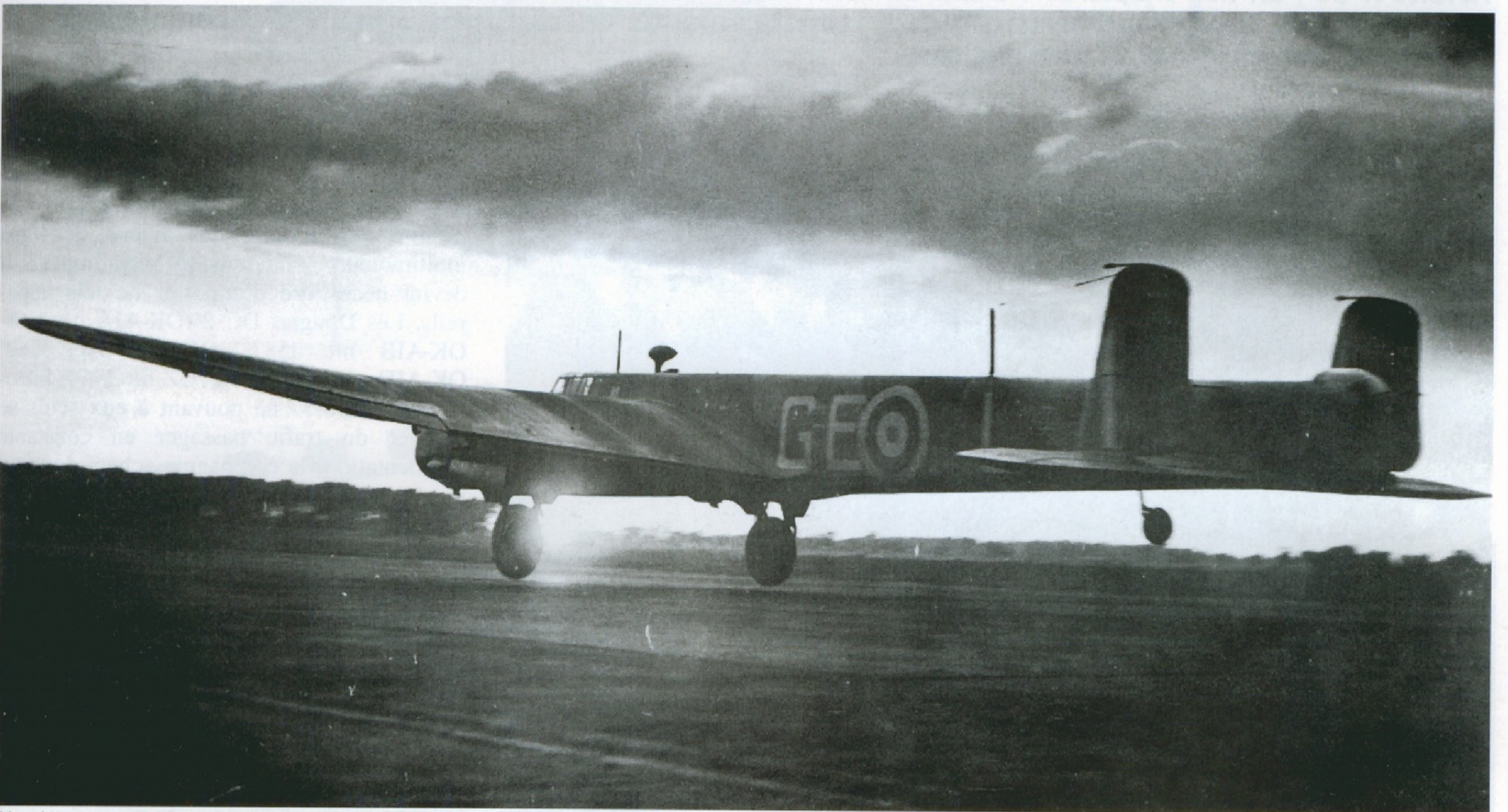


appareils font faire demi-tour. Pour passer au-dessus des perturbations, un équipage du Squadron 77 doit larguer ses bombes et l'équipement superflu, y compris la porte d'accès au fuselage.

Dix Whitley bombardent Turin où la DCA tire largement au-dessus des bombardiers dont elle surestime l'altitude, deux avions du Squadron 51 se détournant sur Gênes. Le raid, peu probant en termes militaires, est cependant une première qui montre la détermination des équipages du Bomber Command ; il vaut aux Squadrons du 4 Group les félicitations du Secrétaire d'Etat à l'Air, Sir Archibald Sinclair.

Le 14 juin, alors que les Allemands entrent à Paris, les Whitley expérimentent une arme nouvelle sur la Ruhr, la *W Bomb* (en fait une mine dérivante) qui doit couler les péniches et détruire les ponts des voies fluviales allemandes. C'est un échec, les engins doivent être largués à moins de 300 mètres d'altitude dans des zones bien défendues par la Flak. Six Whitley vont encore être perdus dans des raids sur l'Allemagne jusqu'au 25 juin 1940 : un le 17 (N1463 GE-L du Sq. 58), deux le 18 (N1460 GE-R du Sq. 58 et N1499 DY-M du Sq. 102), deux le 19 (P4960 ZA-S du Sq. 10 et N1476 du Sq. 77) et enfin un le 20 (N1442 GE-N du Sq. 58).

à suivre...



Une image symbolique : le Whitley Mk.V codé GE-L décolle en juin 1940. Le camouflage supérieur recouvre les flancs de la carlingue, les codes sont Medium Sea Grey, la cocarde de fuselage est du type A1. (IWM)