



Un des premiers Hurricane.



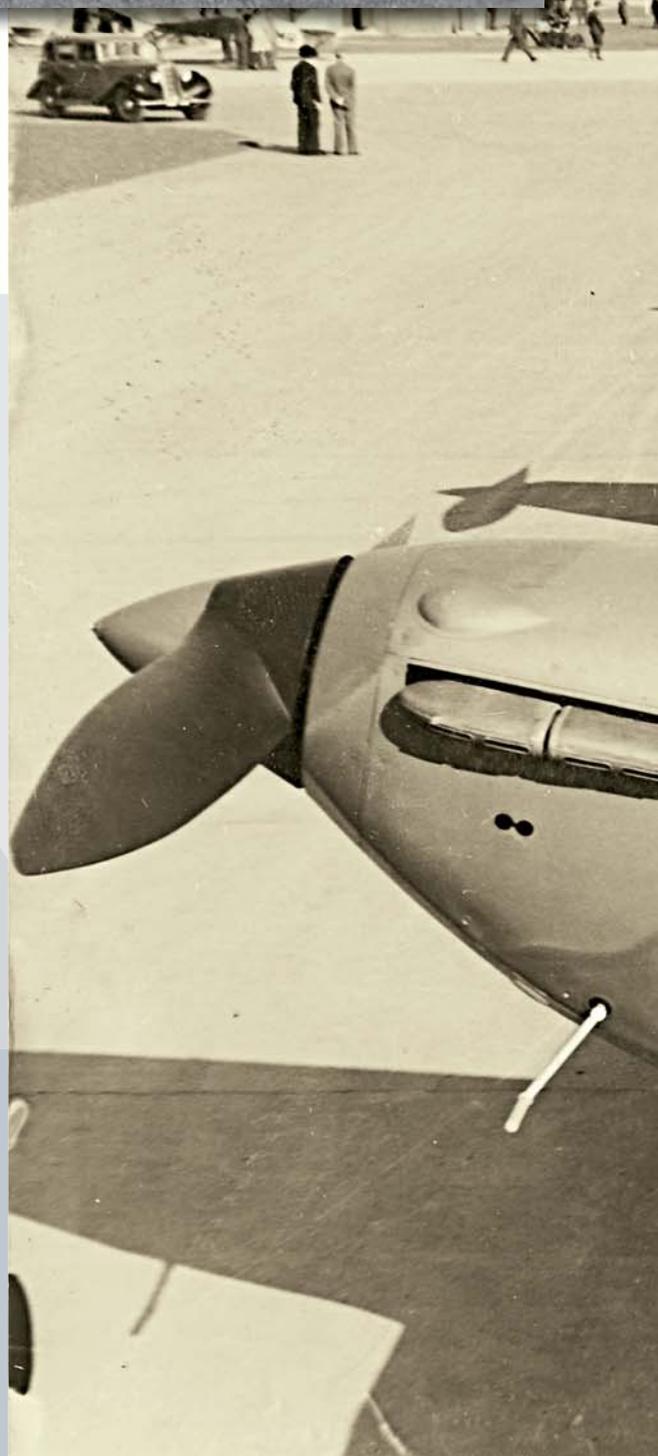
Avertissement

Ce texte vise à décrire les engagements des Hurricane principalement en France lors des mois couvrant la « Drôle de Guerre » et la « Westfeldzug » allemande (qui, comme tout un chacun le sait, ne s'est pas circonscrite au seul hexagone français !). Lors de l'évacuation fort précipitée du continent, les escadrilles britanniques « liquidèrent » leurs archives qui, dès lors tout à fait incomplètes, ont fait l'objet de « reconstitution ». D'où de nombreuses lacunes ayant ouvert la porte à toutes les approximations. En comparant quatre ou cinq sources sérieuses (mais souvent contradictoires), nous avons tenté à notre tour de relater vaillamment que vaillamment cette campagne des Hurricane demeurée fort méconnue.

Il n'empêche que, même après corrections et ajouts de documents nouveaux, il est difficile de surpasser nos prédécesseurs et, ici et là, on trouvera comme il se doit quelques fautes ou lacunes (spécialement dans les victoires présumées et les localisations). Mais ce texte doit servir de base aux chercheurs ultérieurs désireux de l'améliorer.

C'est pourquoi, en fin du volume II, on trouvera à leur intention des listes d'avions et de pilotes ordonnées chronologiquement ou alphabétiquement.

Les Hurricane Mk.I désormais produits en série sont versés au N° 3 Sq. en mars 1938, période de l'Anschluss (rattachement) de l'Autriche. On remarque les détails caractérisant ces avions de début de série : échappements, mât d'antenne et tube venturi sur le fuselage entre autres.



LA RAF EN FRANCE :

2^e partie : Hurricane sur le continent

Tome I :
Du 9 septembre 1939 au 14 mai 1940

Par Jean-Louis Roba





Un Do 17 P lors de la Drôle de guerre.



Le P/O Peter « Boy » Mould qui remporta la première victoire britannique sur la France.

j'entendis un bruit de moteur inconnu. Je levai les yeux et aperçus après avoir bien scruté le ciel un Do 17 juste au-dessus de nous vers vingt mille pieds ; comme tous les appareils de la Luftwaffe, sa surface inférieure était peinte entièrement en bleu ce qui rendait l'avion difficile à repérer. La DCA française se mit à tirer mais sans grand effet. C'était le premier « Hun » que nous voyions et nous étions tous très excités ». Richey décolle avec un camarade mais tous deux perdent l'intrus des yeux. Ils s'égarèrent alors avant de repérer un bimoteur. Richey se lance à l'attaque... avant de découvrir qu'il s'agit d'un Potez 63. L'équipage français, ayant eu la peur de sa vie, lance sa machine dans un piqué. Revenant à Vassincourt, les deux infortunés pilotes croisent la route d'un troisième Hurricane : « C'était « Boy » Mould qui avait rejoint l'unité en juin. Il venait de refaire le plein juste après une patrouille lorsqu'il avait vu arriver le Do 17. Il avait alors décollé de suite sans ordre, perdu le « Hun » de vue puis était grimpé à dix-huit mille pieds avant de le retrouver. Il effectua une attaque par l'arrière classique avec une longue rafale décochée dans le fuselage. Le « Hun » prit feu de suite, partit en vrille et percuta le sol français. On ne trouva que quatre mains mais trois cercueils seront néanmoins inhumés avec les honneurs militaires. Le soir, Mould se soûla sérieusement. Par la suite, il déclarera : « Je suis désolé. Je suis allé voir l'épave et me suis alors dit : c'est MOI qui ai fait cela ».

L'aspect du Hurricane ne passe toujours pas chez les Français puisque, le 31 octobre, un autre Hurricane (le TP-B) du N° 73 Sq. est victime du tir d'une batterie française. Le Sgt George Philips peut sauter sur la région de Sarreguemines mais percute d'une jambe la dérive de son appareil. Rapatrié, il sera déclaré inapte au col et finira sa carrière dans des bureaux. Le 73° a un autre avion endommagé ce jour-là lorsque Kain (encore lui), voulant probablement faire montre de ses qualités de pilote, vole si bas près de Rouvres qu'il endommage le ventre de sa machine (ultérieurement réparée). Le F/O Richard Glyde du N° 87 Sq. échappe de peu à la mort le même jour lorsque, en se posant à Merville, le moteur de son chasseur s'arrête brutalement vu la mauvaise qualité de l'essence. Le pilote australien peut crasher son appareil et s'en tirer sans mal. Mais son L1743 est détruit.

En novembre, le N° 87 Sq. quitte Merville pour Seclin où le confort est renforcé. Des détachements de Hurricane sont parfois envoyés au Touquet pour assurer les escortes maritimes. Selon Dennis David : « Arrivés à Seclin, nous avons été surpris de découvrir que nous allions devoir loger dans des baraquements en bois surélevés de quelque cinquante centimètres au-dessus du sol. Désastreux car le vent et le froid allaient pouvoir s'infiltrer de la sorte par tous les côtés. Notre seul chauffage était un poêle à bois installé au centre et auprès duquel nous étions tous rassemblés. Je couchais avec mon blouson Irving, de chaudes



Hawker Hurricane Mk.I L1842/G du N° 1 Squadron, Vassincourt, automne 1939. C'est sur cet appareil que le P/O P.W.O. Mould remporta sa première victoire le 30 octobre 1939 au-dessus du secteur de Toul.



Une formation de Hurricane du N° 73 Sq.

Crusoe, s'égarant par mauvais temps et doivent se poser en urgence à Loxéville. Ils sont indemnes et les deux Hurricane seront réparés. Le même jour, le Sgt Faulkner du N° 85 Sq. endommage son L1653 à l'atterrissage au Touquet. Il est également sain et sauf et son appareil est tout aussi réparable. Mais, surtout, ce jour-là voit le premier engagement sanglant des Hurricane sur la frontière. Lors d'une rencontre avec des Bf 109 E du III./JG 53 (le nouveau Groupe levé puis mené par Werner Mölders - cf. *Batailles Aériennes N° 57*), le N° 73 Sq. perd deux pilotes. Le N2385 du Sgt Reginald Perry est abattu à Budange, probablement par Mölders en personne tandis que le L1967 du Sgt John Winn serait tombé à Altroff sous les coups de l'Oblt Hans von Hahn. Les deux infortunés sergents devaient être de nouveaux arrivés à l'unité effectuant une patrouille sous la conduite d'un vétéran, le P/O Waller, qui reviendra à Rouvres en revendiquant erronément une victoire. C'est très probablement ce combat que décrit rapidement Richey en évoquant « Cobber » Kain : « *Ce Néozélandais était le meilleur pilote du 73°. Il menait souvent sa section jusqu'à quarante kilomètres à l'intérieur de l'Allemagne en dépit du fait que c'était contre l'ordre de ne pas franchir la frontière. Mais, à une occasion, le sort allait durement les frapper. Les Huns avaient aperçu Cobber et les siens en l'air et lorsqu'un Pilot Officer peu expérimenté prit la relève avec deux « bleus », des sergents à peine arrivés d'Angleterre, les 109 furent là. Les deux néophytes furent abattus en flammes et tués tandis que le Pilot Officer eut la grande chance de s'en tirer* ».

Le 23, deux appareils du N° 85 Sq. ratent leur décollage du Touquet suite à la présence d'une importante couche de verglas. Les F/O James Boothby et P/O J. Marshall sont indemnes mais leurs appareils (L1765 et L1773) sont détruits. Selon le F/O Billy Drake : « *Pour Noël, la plupart d'entre nous au N° 1 Sq. obtint une permission pour la première fois depuis le début de la guerre. Certains comme Richey, Hanks et Mould en profitèrent pour se marier* ». Et, selon le P/O John Hewingway du N° 85 Sq. : « *À la Noël de 1939, j'obtins de pouvoir regagner Dublin pour les fêtes, ce qui me permit de limiter les effets du froid exceptionnellement rigoureux qui allait sévir lors de cet hiver en France* ».

Le 25 décembre, voit le retour du P/O Richard Martin interné au Grand duché. Comme ses camarades du 87° internés en Belgique, il va de soi qu'il dut bénéficier de certaines complaisances... Il racontera officiellement à son auditoire avoir été gardé par un unique officier au fort embonpoint. Pour célébrer ce jour de Noël, il aurait entamé une petite course avec son « géôlier », l'aurait laissé en arrière tout à fait essoufflé puis, dans la foulée, aurait atteint ... la frontière française. *Se non è vero...*

Le 27, la dernière perte en Hurricane de l'année frappe de nouveau le N° 85 Sq. Alors qu'il décollait du Touquet pour effectuer une mission nocturne, le F/Lt Robert « Lawrie » Lorimer s'écrase détruisant sa machine (L1835), lui-même étant indemne.



Malgré la rigueur de l'hiver, des vols de patrouille ont encore lieu. Mais les interceptions seront rares et aléatoires.

De l'autre côté de la frontière, on affronte le même climat qui gêne toute opération et cloue les avions au sol.

09-00 : Le Sgt Frank 'Boudienny' Soper du N° 1 Sq.

David Atcherley, remplacé à la tête du 85^e par le Sq/Ldr John Oliver.

Le mois de février sera plus calme :

-le 12, le Sgt Percy Thurgar, de toute évidence un nouveau venu au N° 87 Sq., se tue dans son L1613 en percutant le sol à Pléchâtel alors qu'il était perdu dans la brume ;

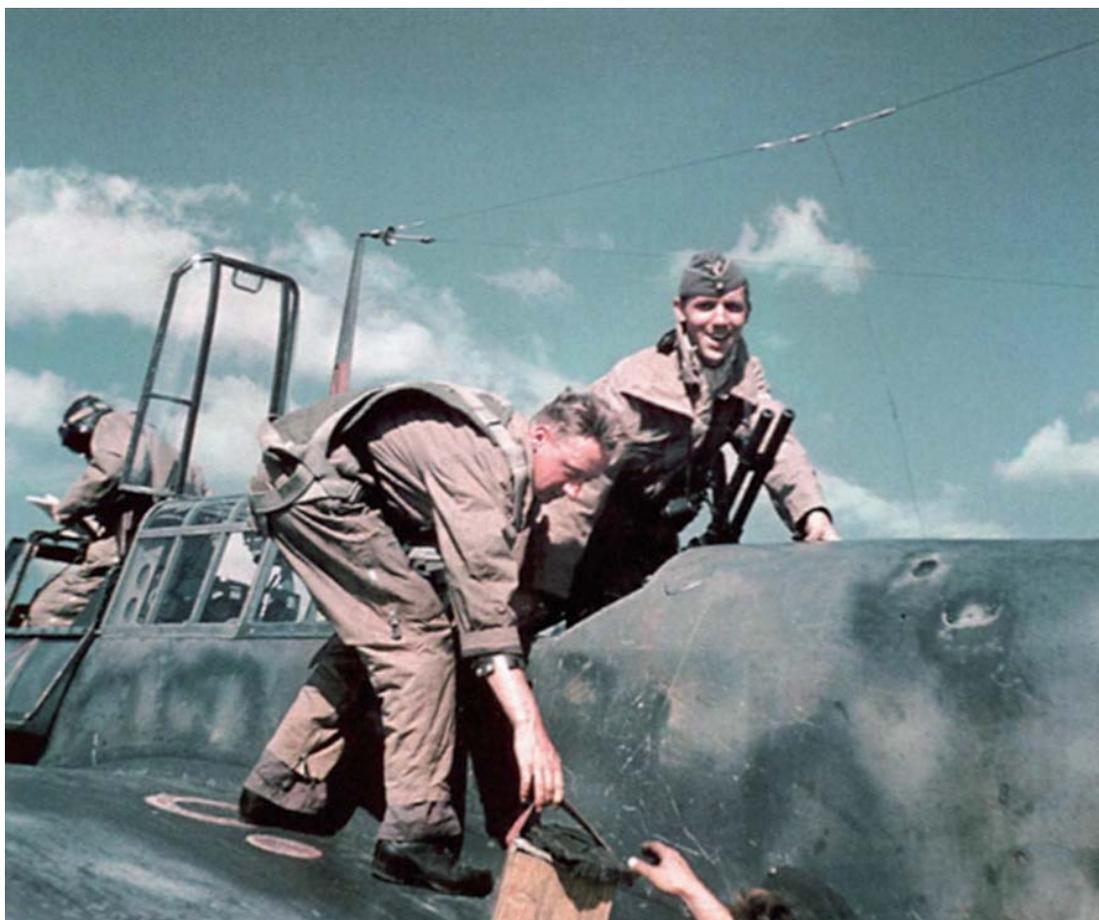
-Le 23, un Hurricane au décollage du Touquet se met en pylône victime d'une plaque de sable mou. Le pilote est indemne et l'avion sera rapidement remis en état.

Comme l'écrit Richey : « Quand je revins à l'unité en février, le temps était toujours mauvais et le froid aussi intense. La glace et la neige omniprésentes empêchaient tout chauffage et, dans ma chambre, même l'encre gelait. Patrouiller à vingt-cinq mille pieds ou demeurer sur la piste dans une tente de l'aurore au crépuscule n'était guère amusant. Mais, en mars, le temps s'adoucit. N'ayant pu mener de reconnaissances pendant ces semaines, les Allemands désirèrent rattraper le temps perdu et cela nous annonçait de l'action ».

À cette époque-là, le N° 87 Sq. avait été partiellement détaché pour quelques semaines de Seclin à Rosières-en-Santerre. Tandis que le reste de l'unité poursuivait ses missions de patrouille et d'escorte de convois dans la Manche, quelques pilotes effectuaient des manœuvres conjointes avec des Blenheim. Selon Dennis David : « Le froid glacial de cet hiver ne sera jamais oublié. À Rosières, nous ne disposions pas de hangars pour nos Hurricane et les faire démarrer était un cauchemar pouvant atteindre les trois heures. Même avec tout le savoir-faire de nos mécaniciens-venus par route -, maintenir nos avions en état constituait un redoutable problème. Nous n'allions plus faire qu'un : pilote, personnel au sol et appareil. Il y eut toujours une affection particulière pour le Hurricane qui semblait être devenu une personne. Nos liens avec cette machine inanimée furent réels ».



Embarquement dans un Bf 110.



Avril-mai 1940

Le 1^{er} avril (Richey date erronément ce combat du 31 mars), un trio de Hurricane du N°1 Sq. croise lors de sa patrouille quotidienne une formation de neuf Bf 110 du I./ZG 26 assurant la protection d'un Do 17 de la 3.(F)/11. Volant quatre mille pieds plus haut, les Britanniques piquent mais ne peuvent cependant bénéficier de l'effet de surprise car les Zerstörer, les ayant repérés, s'égaient et se lancent de même à l'attaque. Le F/Lt Peter « Prosser » Hanks attaque de face un des 110 et va le revendiquer mais doit lui-même poser en urgence son N2380 à Rouvres, terrain du N° 73 Sq. Il est indemne et son 'S' sera réparé. Ses coéquipiers, les F/O Clisby et P/O Mould, revendiqueront chacun un bimoteur mais on ne relèvera que de légers dommages sur deux Bf 110 de la ZG 26 revenus à leur base de Niedermendig.

Le 2 avril (et non le 1^{er} selon les souvenirs de Richey), une patrouille de cinq appareils vole vers le secteur de Nancy. Bizarrement, cette formation est très composite : Laurie Lorimer du N° 87 Sq. (mais qui sera sous peu transféré au N° 1 Sq.), Albert « Lew » Lewis du N° 85 Sq. (un Sud-africain tout juste arrivé à l'unité) et trois pilotes du N° 1 Sq. : Leslie Clisby, « Pussy » Palmer et « Killy » Kilmartin. Ce qui semblerait indiquer qu'il y eut parfois des échanges de pilotes, les aviateurs des N° 85 et 87 Sq. désirant probablement se frotter au danger pour s'aguerrir. Richey doit être le sixième pilote mais un ennui mécanique l'empêche de décoller avec ses camarades. Un Do 17 isolé est aperçu et les Hurricane se lancent à sa poursuite. Ce doit être probablement un leurre car, plus haut, les Bf 109 de Mölders veillent. Les chasseurs allemands piquent et un combat acharné s'engage sur Saint-Avoid. Le N2327 du F/O Cyril Palmer est atteint au réservoir et son pilote doit l'abandonner.

Il saute dans le no man's land à cinq cents mètres des lignes ennemies mais sera récupéré par une patrouille française. Deux de ses camarades revendiquent des victoires mais ne durent qu'endommager un ou deux Bf 109. Selon Richey : « À ce moment-là, j'évoluais difficilement à vingt-cinq mille pieds sur Metz cherchant les copains. Tout ce que je vis c'était une demi-douzaine de Morane. Je piquai à travers les nuages, pensant évoluer sur Thionville. Je fus pris alors sous un violent tir de Flak et compris que j'étais en fait sur Trèves, bien au-delà de la frontière. Je me posai à Metz car je n'avais plus de carburant mais, ce faisant, brisai la roulette de queue (de mon L1681), ce qui me força à demeurer deux jours sur place ».

C'est peut-être lors d'un autre combat que les P/O Kilmartin et F/O Clisby revendiquent un Bf 109 également abattu près de Saint-Avoid. Leur victime aurait été un appareil du II./JG 52 contraint de se poser à Pirmasens avec des dommages relativement légers (le pilote au nom inconnu étant sain et sauf).

Le 5 avril, le Hurricane P2552 du N° 85 Sq. est détruit sur accident à Lille-Seclin mais son pilote est indemne.

Le 7 avril, c'est au tour du N° 73 Sq. de se frotter aux Bf 109 de la Pik As (I. et II./JG 53) lors d'une patrouille sur Thionville. Le P/O Peter Ayerst réussit à abattre le Bf 109 du Fw Erwin Weiss qui s'écrase en territoire français à Ham-sous-Varsberg, Weiss étant tué dans le crash. Mais, en contrepartie, le F/O G. Brotchie est abattu par l'Oblt Wolfgang Lippert, menant la 3./JG 53. Brotchie peut sauter mais, sérieusement blessé à une jambe, partira à l'hôpital.

Le 11 avril, le N° 1 Sq. apprend son déménagement immédiat à Berry-au-Bac. Les pensées des pilotes sont mitigées. Le temps s'améliore, ce qui peut



Le P/O Peter Ayerst dans le cockpit de son Hurricane du N° 73 squadron en 1939 à Rouvres, que des mécaniciens s'apprêtent à démarrer.

pousser à de nouveaux combats mais la vie était bien agréable à Vassincourt. À Berry-au-Bac, le N° 1 Sq. partage la piste avec des Battle du N° 12 Sq. et les hommes sont logés à Guignicourt. Les cantonnements étant trop limités, un déplacement a lieu quelques jours plus tard à Pontavert. Quant aux lieux de distractions, ils se déplacent à Soissons. Cependant, une semaine après ce déplacement surprise, le N° 1 Sq. revient à Vassincourt ! Quelle fut la raison de ce déménagement inutile ? Un exercice d'évacuation en prévision d'une attaque allemande ? Une information émanant d'une source de renseignements. Nul ne le saura ! Vers cette même époque, le N° 85 Sq. quitte Seclin pour Mons-en-Chaussée avant de revenir à Seclin. Le 87°, lui, quitte également Seclin pour Le Touquet. Il sera alors partiellement partagé, des sections revenant à Lille mais d'autres gagnant Senon (pour assurer des escortes de Lysander) et Amiens-Glisy.

Le 17 avril, près de Carvin, le Sgt Geoffrey Goodman, vétéran du N° 85 Sq., est victime d'un ennui moteur et se pose en urgence. Victime de nombreuses contusions, il part à l'hôpital. Son L1637 est réparable mais, vu le court laps de temps avant le début de l'offensive allemande, il devra être abandonné en mai. Goodman reviendra à l'unité pour prendre part à la Bataille d'Angleterre. Le 20 avril 1940 (date célèbre dans l'Allemagne d'alors car c'était celle de l'anniversaire du Führer) sera un jour chargé. Selon Richey : « *Pussy, Killy Kilmartin et moi-même effectuons notre habituelle patrouille matinale tout autour de Metz et de Nancy. Nous avons poussé vers l'est mais avons été déçus comme à chaque fois. Nous sommes alors revenus en jouant à nous attaquer mutuellement. (...). Nous nous sommes reposés à Vassincourt. Je parlais avec Killy lorsque nous entendîmes le bruit particulier des moteurs allemands. Je lui montrai le ciel mais il sautait déjà dans son appareil. Il décolla*



Hawker Hurricane Mk.I « LK-H/L2047 » du N° 87 Squadron basé à Lille-Seclin en mai 1940.

LES HAWKER HURRICANE BELGES

Par Michel Ledet



Alignement à Schaffen de six Hawker Hurricane Mk.I de la 2^e escadrille du 1^{er} groupe de chasse (2/1/2 A^é), seule unité ainsi équipée de l'Aéronautique Militaire belge. On distingue, de dr. à g., les H-22, 20, 21, 28, 29 et 27. (Toutes les photos coll. Musée de l'Armée Bruxelles sauf autre mention)

Le 10 mai 1940, l'Aéronautique Militaire belge dispose de six escadrilles de chasse réparties en trois groupes au sein d'un unique régiment, le 2^e Régiment d'Aéronautique (2 A^é). De ces six unités de chasse, une seule peut être considérée comme équipée en matériel moderne, la 2^e escadrille du 1^{er} groupe. Malheureusement, à cause d'un manque total de prévoyance, cette escadrille est éliminée en quelques minutes au cours d'une attaque de la Luftwaffe !

Acquisition du Hawker Hurricane Mk.I par la Belgique

L'achat par la Belgique du Hawker Hurricane fait suite à un malheureux accident, et il résulte surtout d'un manque total de confiance de la part des hommes politiques belges en les capacités de leur industrie aéronautique !

Nous sommes en 1936 et certains en Belgique, civils et militaires, se soucient de l'obsolescence du matériel de l'Aéronautique Militaire. En effet, ses unités sont toujours équipées de biplans Fairey Firefly pour la chasse et Fairey Fox pour la reconnaissance ; le reste du matériel, Renard R-31 (qui fit son premier vol en décembre 1932 mais ne fut commandé qu'en mars 1934), ou Fokker F.VII, n'est guère plus glorieux. Les performances de tous ces appareils sont totalement dépassées en

1936. Que faire, en particulier pour les avions de chasse qui assurent la défense de l'espace aérien national ? L'industrie aéronautique est pourtant bien présente en Belgique : Renard, LACAB, la SABCA, Avions Fairey ou encore Stampe & Vertongen. Cependant, le gouvernement s'est laissé endormir et quand il se rend compte de l'état de désuétude du matériel aérien en 1936, il est déjà bien tard. De plus, l'« habitude » veut que l'on s'adresse à l'étranger pour l'acquisition d'avions de combat et cette « habitude » va perdurer.

Un constructeur va toutefois tenter de relever le défi en développant sur ses fonds propres (et sans aucune subvention) un avion de chasse. Fin 1936, les Ateliers Renard entreprennent le développement d'un monoplace de chasse à train rentrant. Notons qu'à l'époque, politiciens et militaires belges « lorgnent » déjà sur le Hurricane.

Le chasseur Renard R-36, aux bonnes qualités, aurait pu permettre à l'Aéronautique Militaire belge de disposer en nombre d'un appareil aux performances honorables et beaucoup moins cher que le Hurricane.



Hawker Hurricane Mk.I « H-39 » de la 2/I/2 Aé en mars 1940.
Il fut le seul avion de ce type équipé d'une hélice tripale.



Le 12 avril 1940, nouvelle alerte et ordre est donné le lendemain aux deux escadrilles du 1^{er} groupe de se préparer à faire mouvement vers leur terrain de campagne ; en soirée, tout est prêt pour le départ. La 2^e escadrille aligne alors 11 Hurricane et 8 pilotes disponibles plus 3 Hurricane et 4 pilotes indisponibles. À 20h55, l'ordre de repos est donné et le lendemain, tout le monde stationne toujours à Schaffen ; dans la journée, après reconnaissance, le terrain de Beauvechain est déclaré disponible pour les Gladiator et Hurricane. Tous les avions doivent demeurer hors des hangars, armés et prêts à décoller mais le 15 avril, l'alerte est levée et les avions peuvent être rentrés au hangar ; le matériel est déchargé des camions et wagons, permettant ainsi aux mécaniciens de travailler.

Le 23 avril, commence une période d'entraînement au tir depuis le terrain de Steene (Ostende), les patrouilles de Hurricane y alternant les séances avec celles de Gladiator. Le 27 avril, lors de l'atterrissage à Steene, le sgt Lelièvre met le H-25 en pylône à cause du mauvais état du terrain, l'avion étant légèrement endommagé.

Le mois de mai 1940 débute comme les mois précédents mais rapidement, les rumeurs de



guerre se précisent. Il semble que le 6 mai, l'escadrille des Chardons soit encore amputée d'un appareil lorsque le H-36, pneu crevé, capote sur le terrain de Schaffen et devient indisponible. Le 7 mai, nouvelle alerte et ordre de se préparer à faire mouvement vers le terrain de campagne (Beauvechain). Les convois doivent être prêts à partir et le personnel navigant doit être présent à l'aérodrome à 3h30. Cette alerte est levée le 9 mai ; ce jour-là, la 2^e escadrille aligne 11 Hurricane plus un autre indisponible.

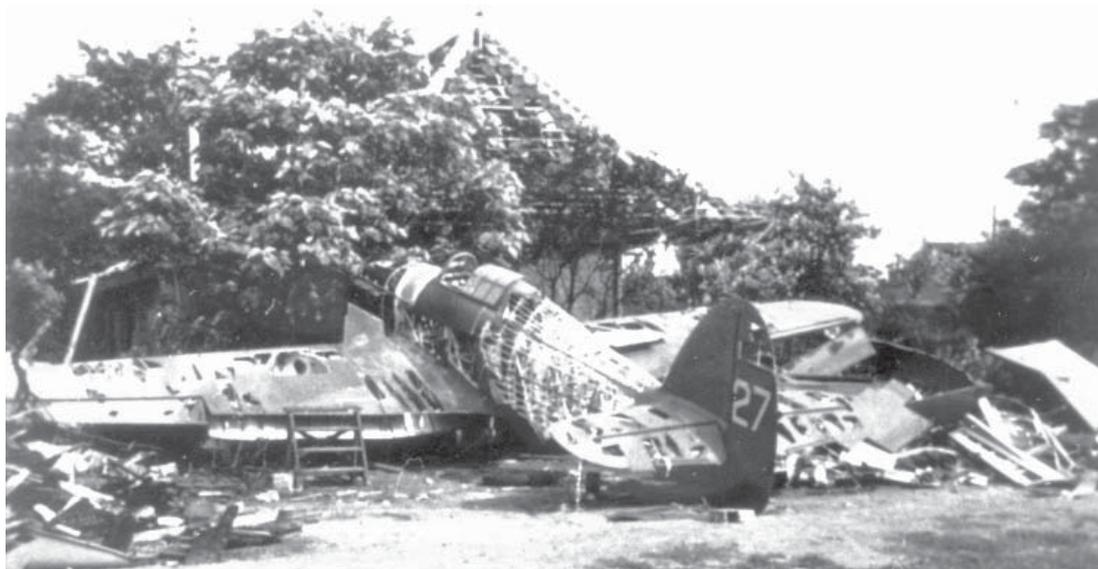
Résultat du capotage du H-39 le 2 mars 1940 à Bierset, qui blessa légèrement le cne Van den Hove d'Ertsenrijk.



Pilotes de la 2/I/2 Aé posant près d'un Hurricane de l'escadrille lors d'un exercice de tir à Ostende durant l'hiver 1939-1940. De g. à dr. : (debout) Adj Borisewitz, sgt Van Strydonck, s/lt de Hemricourt de Grunne, cne Van den Hove d'Ertsenrijk, cne Charlier (cdt de l'escadrille), 1sgt Siroux et sgt Lieutenant, (au premier rang) sgt Lelarge, 1sgt Doêré, X, adj Duchateau, sgt Libert et sgt Lelièvre. (coll. Peter Taghon)



Le H-27 inspecté par des cavaliers allemands. Il ne fut que peu endommagé mais le personnel ne put le réparer.



Le même H-27 vu à Schaffen après avoir été poussé dans un coin du terrain par les Allemands qui l'ont d'ailleurs bien dépouillé.



Le 1sgt Paul Siroux parvint à amener « son » H-29 (ici vu avant la guerre) à Beauvechain le 10 mai 1940, après y avoir convoyé un Gladiator.

Hawker Hurricane Mk.I « H-29 » de la 2/I/2 Aé, piloté par le 1 sgt Paul Siroux le 10 mai 1940.

