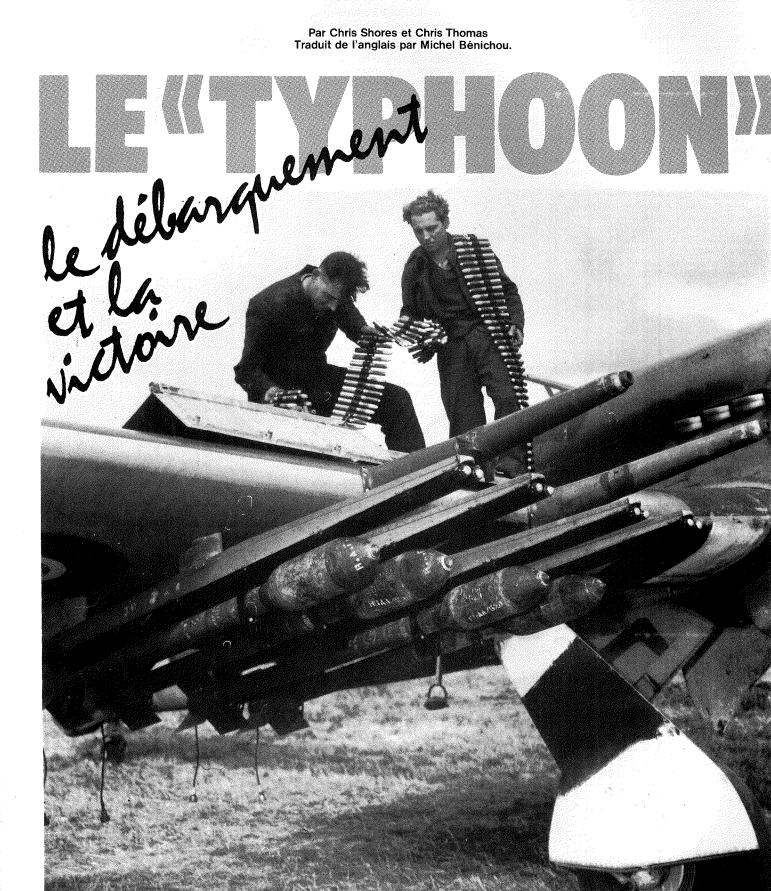
Les chasseurs Lourds de HAWKFR

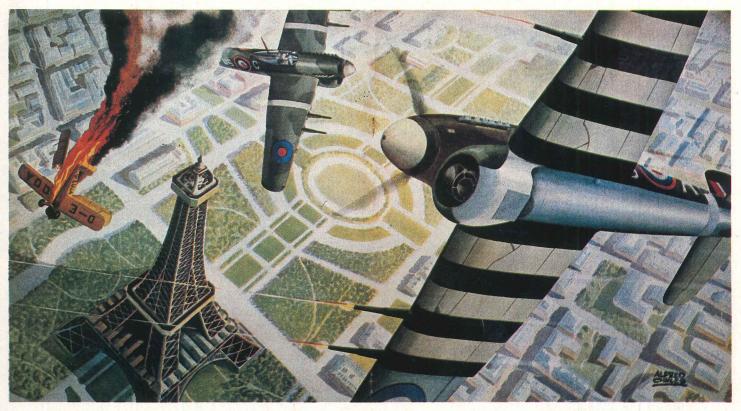
Par Chris Shores et Chris Thomas Traduit de l'anglais par Michel Bénichou.



Armuriers au travail sur un « Typhoon » du Sqdn 266 en juillet 1944. Les contacts de mise à feu électrique des roquettes ne sont pas branchés et pendent (Public Archives of Canada). Cidessous, la presse britannique, pendant la guerre, relata avec ce dessin naïf, le combat de « Typhoon » contre des Bûcker au dessus de la Tour Eiffel relaté dans notre n° 197. Ces mêmes revues publièrent en couleurs la photo du TP-R du Sqdn 198 en janvier 1944, parue en noir et blanc dans notre n° 196, page 48 (Coll G. Grod).

Armourers rearming a « Typhoon » of 266 Sqn in France, July 1944. The electrical firing leads are not connected and hang down by the tail of the

rockets. Below, the Bristish reviews related the combat between « Typhoons » and Bückers over the Eiffel Tower with this rather naïve painting. The color photo of the TP-R from the 198 sqn appeared in British reviews during the war. It was published in our no 196, page 48, in black and white



Au début de juin 1944, le système des « airfields » dans la zone du vieux 11e Groupe du Fighter Command fut abandonné et la 2º Tactical Air Force (force aérienne tactique) commença d'exister vraiment. Initialement, les opérations de la 2° TAF allaient être dirigées par le Group 83 jusqu'à la fin des opérations de débarquement, au moment où les armées alliées seraient en mesure d'avancer vers l'intérieur du continent. Les forces considérables mises en place pour soutenir la bataille à venir, comptaient sept escadres (wings) de « Typhoon » comprenant tous les escadrons (squadrons) de « Typhoon » de la RAF sauf deux. Cependant, à cette époque, tous n'avaient pas été préparés ou équipés pour le tir de roquettes; en fait, le Wing 143 du Group 83 ne le fut jamais et ses pilotes canadiens restèrent des chasseurs-bombardiers pendant toute la durée de la campagne. Les deux autres wings de ce groupe (notons qu'on les appelait encore « airfields ») avaient été entraînés à ce formidable projectile de même que les deux plus petits Wings 123 et 136 (deux escadrons chacun) du Group 84, ainsi que le Wing 129 (un seul escadron). Dans le gros Wing 146 de ce même groupe, les quatre escadrons 193, 197, 257, 266 continuèrent avec des bombes ; les deux derniers utilisèrent un peu des roquettes plus tard dans l'année.

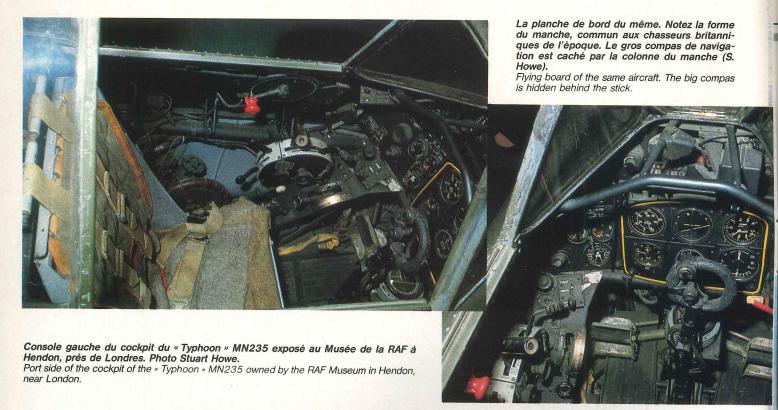
Aux premières heures du 6 juin 1944, tous les Wings de « Typhoon » furent engagés dans des missions « Cab Rank », entretenant en permanence des patrouilles armées au dessus des plages, prêts à intervenir sur la demande des officiers de liaison des troupes terrestres. Pour ceci, habituellement, chaque escadre tenait un escadron prêt à tout moment pour attaquer des

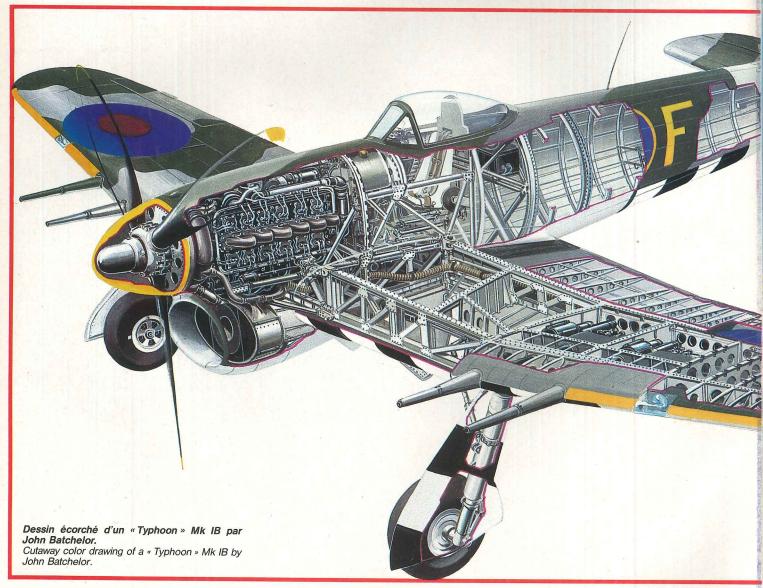


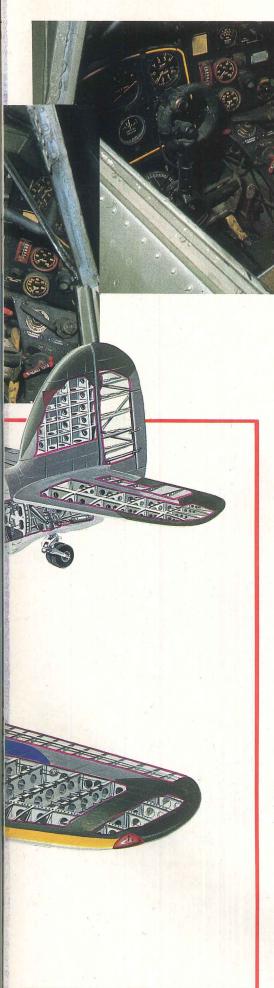
batteries d'artillerie, de mortiers, des postes de commandement, des blockhaus ou autres cibles de ce genre. Les autres unités, pendant ce temps, se ravitaillaient, se réarmaient ou volaient vers le front. Si, pendant ce premier jour, les apparitions de la Luftwaffe furent peu nombreuses, certains de ses avions réussirent des interceptions et des « Typhoon » furent parmi leurs premières victimes. Ainsi une patrouille du 183 fut surprise par une douzaine de Bf 109G alors qu'elle attaquait des blindés allemands et perdit trois avions en succession rapide. Durant le 6 juin, seul le Sqdn 164 engagea l'ennemi

avec succès, revendiquant un FW 190 sûr. Dans la soirée, l'escadron rencontra à nouveau les Focke-Wulf et perdit un « Typhoon », même si son commandant, le Sqdn Ldr P.H. Beake remporta la seconde victoire du jour.

Dès que l'opération Overlord fût accomplie, il devint vital de verrouiller le champ de bataille aussi vite que possible pour empêcher l'arrivée de renforts allemands lors de l'expansion et la consolidation de la tête de pont, et lors de la constitution des dépôts d'approvisionnement. Si, pour les avions, l'appui resta une tâche primordiale, les missions de supériorité aé-







rienne prirent de plus en plus d'importance. Tandis que les « Spitfire » patrouillaient en altitude pour défendre les arrières des appareils d'appui, les « Mustang » s'enfonçaient plus avant dans le pays pour attaquer les convois allemands. Les « Typhoon » concentraient leur effort sur l'arrière immédiat des lignes allemandes afin d'interdire la constitution des défenses ou leur ravitaillement.

Les appareils armés de roquettes cherchaient à tirer sur toutes les cibles qui se présentaient, et les autres lâchaient en piqué des bombes de 225 kg ou, de plus en plus souvent, de 450 kg, par paires. Comme lors des coûteuses semaines qui précédèrent le Débarquement, la Flak se révéla le plus dangereux adversaire des Typhoon » dont les pertes crûrent très rapidement pendant les deux premiers jours. D'ailleurs c'est la présence et la puissance de la Flak qui déterminait la façon dont les « Typhoon » lance-roquettes attaquaient. La traînée des rails de lancements fixés sous les ailes ralentissant leur vitesse maximale d'environ 25 km/h, les pilotes préféraient piquer légèrement en tirant des salves de deux roquettes ; face à un feu anti-aérien soutenu, une autre tactique s'imposa: les appareils attaquaient alors presque à la verticale, tiraient les huit roquettes en même temps et s'éloignaient rapidement à basse altitude. La visée s'effectuait toujours avec le collimateur. Sauf à courte distance ou à la verticale, la trajectoire des missiles était sensiblement modifiée par la gravité et il fallait beaucoup d'entraînement et d'expérience pour utiliser ce projectile avec une certaine précision.

Le bombardement en piqué ou horizontal avec les avions de chasse étaient encore plus une question de chance et d'expérience. Si les « Typhoon » furent meilleurs que la plupart des chasseurs-bombardiers alliés grâce à leurs roquettes, l'expérience et l'entraînement plus spécialisé de leurs pilotes, leurs résultats furent fréquemment inférieurs à ce qui fut annoncé. Mais le « Typhoon » demeura une plate-forme de tir extrêmement stable et, souvent, les plus gros dommages aux véhicules légers, aux troupes ou autres cibles non-blindées, furent infligés par le feu de leurs quatre canons de 20 mm. Le Génie et des commandos des régiments de servitude de la RAF suivirent de peu les premières troupes d'assaut pour établir, juste en avant des lignes, les terrains d'atterrissage que les escadrons du Group 83 occuperaient dès que possible. Ces pistes furent désignées par des chiffres et des lettres, A pour américaines, et B pour britanniques selon la zone où elles étaient implantées. Les premières furent prêtes le 10 juin. Ce jour-là, les «Typhoon» se posèrent pour faire le plein et se réarmer sur B-2, 3, 4

La console droite. Le collimateur a été enlevé. Ne reste que son armature métallique. (S. Howe).

The starboard side. Note that the sight is removed.

et 6. Une semaine plus tard, après plusieurs escadres de « Spitfire », le Wing 121 s'installa sur le sol français à B-5... Mais, comme ce terrain était toujours sous le feu de l'artillerie allemande, les équipes de mécaniciens durent s'enterrer tandis que les pilotes reçurent l'ordre de regagner chaque soir leurs bases en Grande Bretagne, pour revenir le lendemain à l'aube. Le 20 juin, les Wings 124 et 121 déménagèrent à B-6 où une autre difficulté apparut très rapidement. Les pistes rudimentaires, tracées à travers les prairies normandes et recouvertes de filets métalliques ou de plaques d'acier trouées, disparaissaient vite sous la poussière soulevée en nuages par les hélices. Très vite, cette poussière posa des problèmes aux toujours sensibles moteurs «Sabre». En outre, beaucoup d'hommes des commandos d'entretien avaient été formés presqu'exclusivement au moteur « Merlin » des « Spitfire » et des « Mustang ». En quelques jours, B-6 fut encombré de « Typhoon » indisponibles et les pannes en vol se multiplièrent de nouveau. Le 24, avec regrets, le 121 fut contraint de se replier en Angleterre pour révision des moteurs de ses appareils. Afin d'assurer son interim de trois jours, le Wing 143 gagna B-9 et l'unique squadron du 129 prit position sur B-10.

Les « Typhoon » des principaux groupes de la 2° TAF participèrent aussi à des missions spéciales à partir du Jour J. Le 10 juin, après avoir attaqué des canons à Tanquerolle, le Wing 124 et le Sqdn 245 envoyèrent 40 « Typhoon » contre l'état-major du PanzerGruppe West (Groupe des blindés Ouest) logé dans le château La Caine. Juste après 61 « Mitchell » du Group 2, les « Typhoon » balayèrent ce qui restait du château au canon et à la roquette avec beaucoup d'efficacité. Le Général Dawans, chef d'état-major, fut tué.

Le 27 juin, le Wing 146 accompagna des « Mitchell » pour un bombardement du même genre contre le quartier général du Général Dohlmann, commandant la division d'infanterie de St Lô, qui fut tué. Deux jours plus tard, des éléments du Wing 146 escortèrent les escadrons du 136 à la recherche d'objectifs ferroviaires: 10 « Typhoon » du Sqdn 193, menés par le Wg Cdr Johnny Baldwin affrontèrent alors plus d'une vingtaine de Bf 109, en revendiquèrent sept sûrs et deux probables, et n'eurent que deux des leurs endommagés qui se posèrent en catastrophe sur des pistes normandes. Fin juin, les renforts allemands avaient été considérablement retardés, tandis qu'une méthode d'appui aérien efficace avait été rapidement mise au point. A cette époque, tous les « Typhoon » du Group 83 étaient basés en France où, le 30 sur B-10, arriva le Wing 123 du Group 84. Cependant, la 2° TAF avait perdu depuis le 6 au moins 56 « Typhoon » dont une bonne moitié à cause de la Flak; un peu plus d'une demie douzaine avaient été descendus par la chasse allemande qui, de son côté, avait payé neuf avions au tribu des « Typhoon ». Les pertes les plus lourdes furent celles du Sqdn 440 du Group 83 (huit avions), et des Sqdn

198 (neuf) et 193 (huit) au Group 84. Il faut rappeler que les escadrons 137 et 263 étaient restés au sein de l'Air Defense of Great Britain (nom temporairement donné au Fighter Command), et avaient continué de s'en prendre aux navires allemands dans la Manche, depuis leurs bases de Manston et Bolt Head, le long