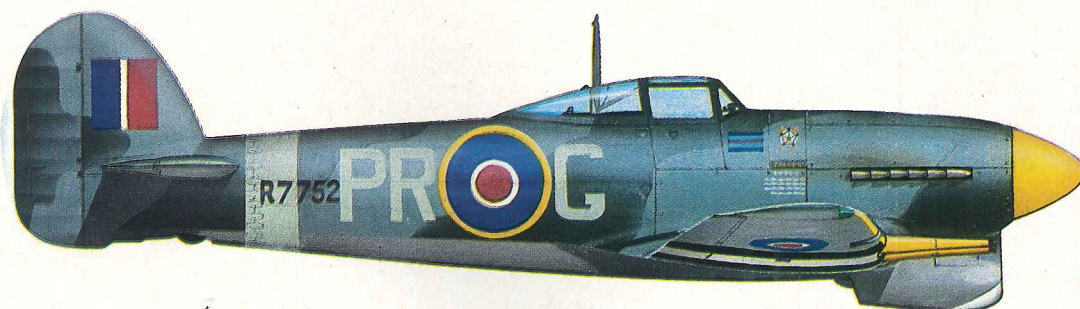
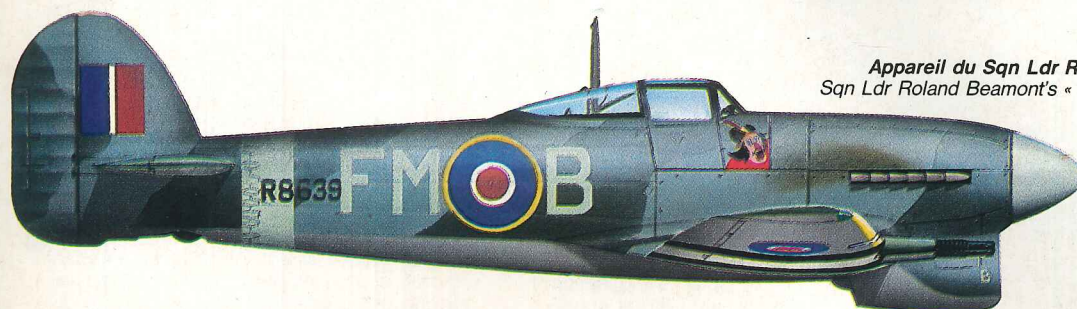




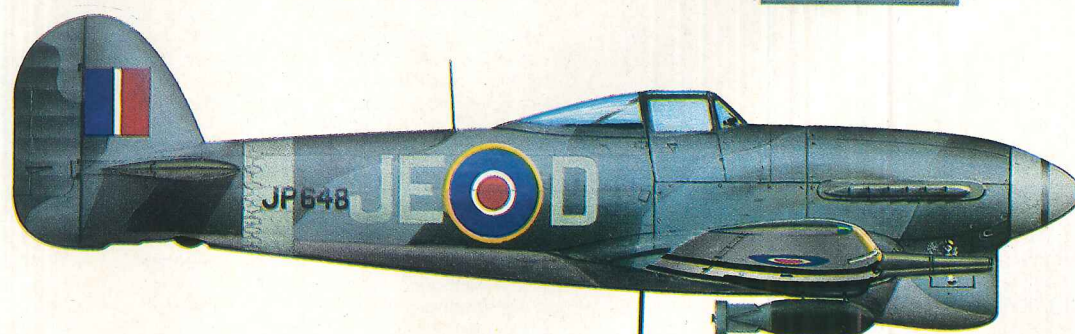
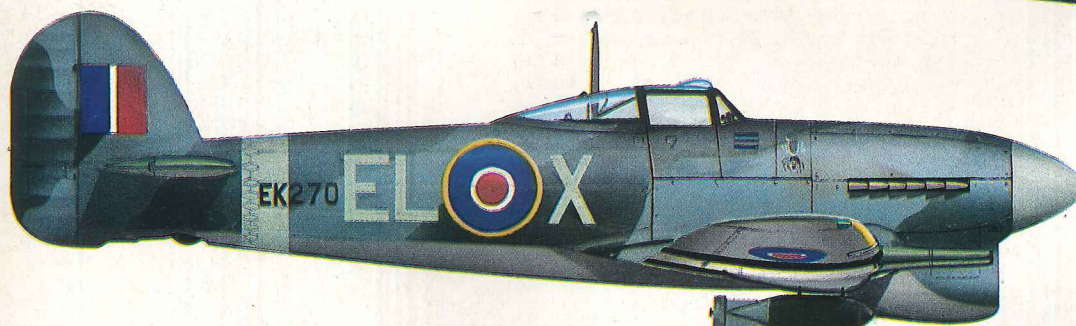
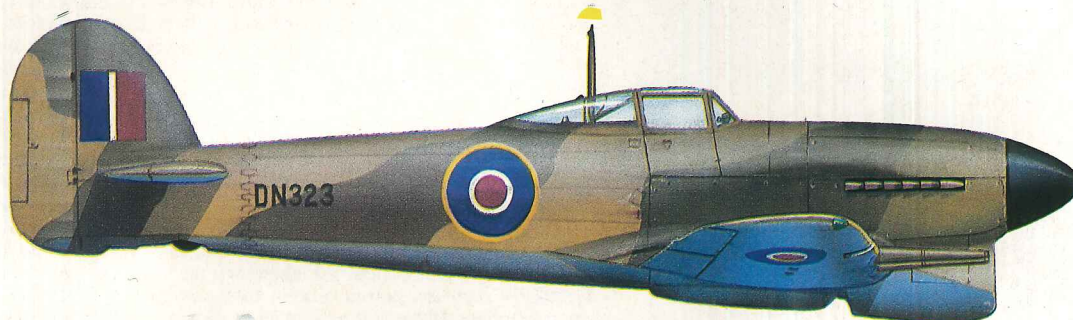
Appareil du Sqn Ldr Roland Beamont, Sqdn 609, octobre 1942.
Sqn Ldr Roland Beamont's « Typhoon » at the 609 Sqn in October 1942.



Appareil du F1 Off Cedric Hemann, argentin, au Sqdn 257, Warmwell, juillet 1942.

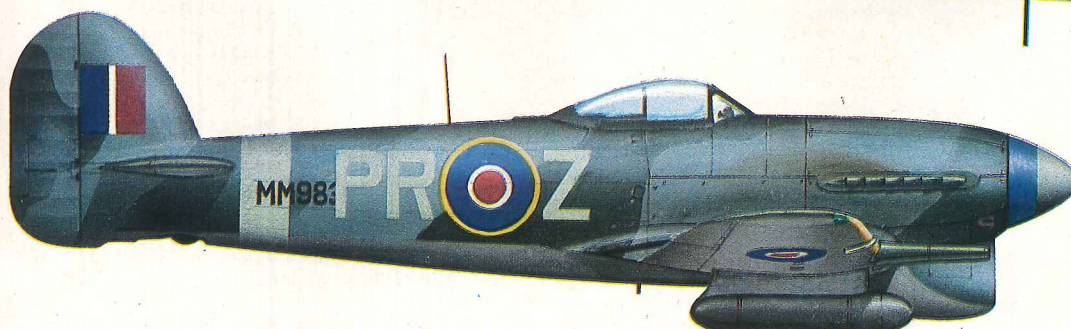
F1 Off Cedric Henmann's (Argentine) at the 252 Sqn, Warmwell, July 1942.

L'un des trois « Typhoon » testés dans le desert par le Sqdn 451, à Casablanca en avril 1943. One of the three tested in Middle-East by the Sqdn 451, seen at Casablanca in April 1943.



EL-X du Sqdn Ldr Denis Crowley-Milling, Sqdn 181.
Sqn Ldr Crowley-Milling's EL-X, 181 Sqn.

JE-D « Typhoon » du Sqdn 195, piloté par Ken Trott (Fana 183, page 38).
Ken Trott's JE-D at the Sqn 195 (Fana de l'Aviation n° 183, page 38).



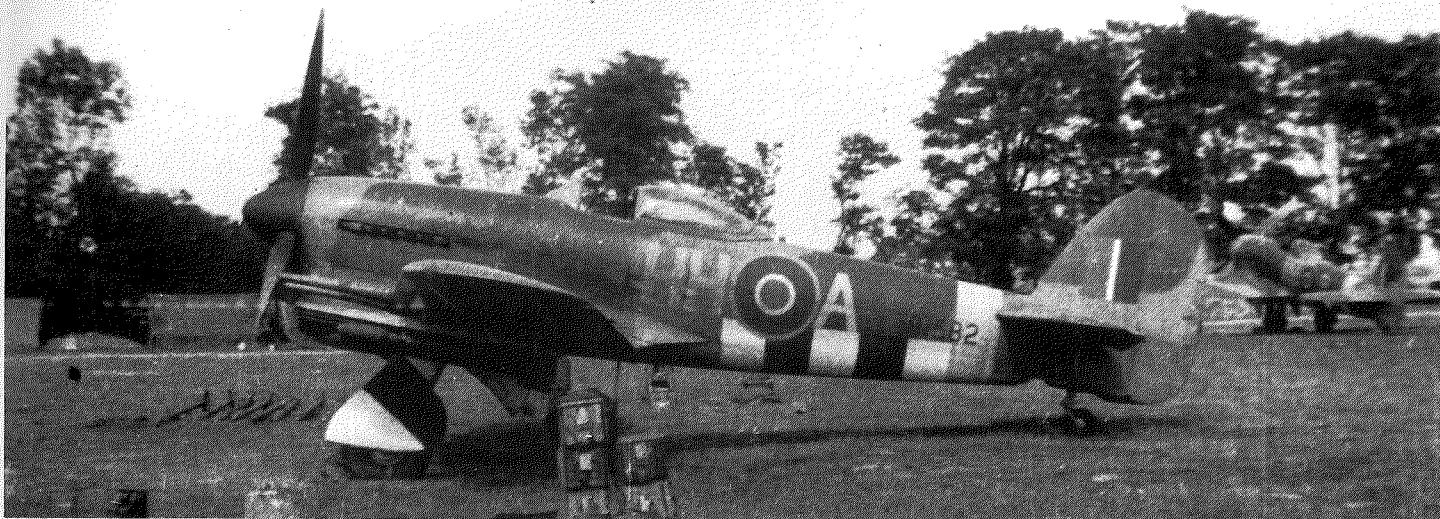
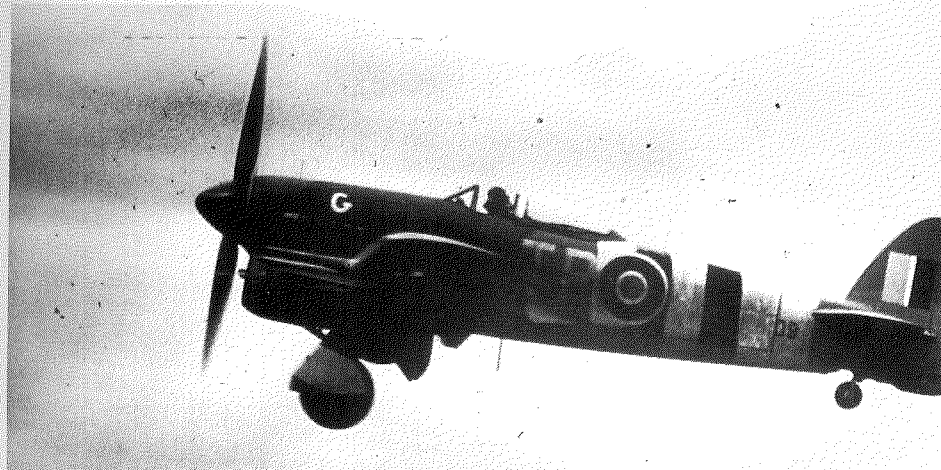
« Typhoon » avec bidons de volure, au Sqdn 609. Profils de Chris Thomas.
Long range intruder at the Sqn 609, early 1944. Profiles by Chris Thomas.

Le F/L K.J. Harding du Sqn 198 décolle de Thorney Island au soir du 6 juin 1944, avec le TP-G MN409 pour une reconnaissance armée vers Falaise. Notez que les bandes d'identification rapide mal peintes couvrent tout l'arrière du fuselage et que la lettre de code individuelle est reportée hâtivement sur le nez (IWM). En dessous, HH-A du Sqn 175 à B-5, le Fresne-Camilly, avec les marquages typiques de

juillet-août 1944. Les bandes n'apparaissent, mieux peintes, qu'au dessous de l'avion. La casserole d'hélice est noire, comme sur la plupart des « Typhoon » d'alors.

F/L K.J. Harding of 198 Sqn climbs away from Thorney Island on the evening of D-Day in TP-G MN409. Note that the quickly painted D-Day stripes

cover the individual letter then painted on the engine cowling. Below HH-A of 175 sqn at B. 5 le Fresnes-Camilly. Typical Normandy « Typhy » in July/August 1944. As soon as they were based in France, D-Day stripes were removed from the upper surfaces of wings and fuselage. Most squadrons then painted black the spinners.



des côtes britanniques, le 263 perdit six avions abattus par les bateaux-Flak. Au nord de la zone de débarquement, le 137 attaqua, sans perte, les vedettes allemandes et autres bâtiments côtiers.

Mais, peu après le Jour J, les nouvelles bombes volantes V-1 commencèrent à tomber sur le sud de l'Angleterre, tirées du Pas de Calais sur des sites de lancement que la RAF avait si souvent bombardés au cours des mois précédents. Tandis que des escadrons de « Mustang » et « Tempest » rapides étaient retirés de la 2^e TAF pour aider les « Spitfire » Mk XIV et les « Mosquito » à affronter la nouvelle menace, le 137 se trouva bien placé à Manston pour intercepter les « Divers » (plongeurs ou piqueurs) comme on les appelait en langage codé. Le « Typhoon » était toujours un excellent intercepteur à basse altitude et, en quelques semaines, cette unité abattit 30 V-1, les Flt Off A.N. Sames et Plt Off J.C. Holder en revendiquant respectivement cinq et quatre ! Pendant le reste de l'été, parce que les « Typhoon » étaient surtout engagés en Normandie, le 137 resta la seule unité de « Typhoon » affectée à la chasse aux V-1.

Ces engins allemands obligèrent, malgré tout,

la 2^e TAF à divertir en juillet quelques uns de ses chasseurs bombardiers de leurs cibles en Normandie pour les lancer contre les rampes de lancement au nord et, à nouveau, des stations de radar côtières. L'activité des « Typhoon » fut intense en juillet, mais un peu moins coûteuse : 46 avions perdus environ.

La présence du Group 84 en Normandie avait été de courte durée ; son Wing 123 fut renvoyé à Hurn après que B-10 eût été détrempé par des averses et fut retombé à portée de l'artillerie allemande. Les Wing 136 et 146 étaient aussi revenus à Hurn et toutes les forces d'appui du groupe se retrouvèrent rassemblées pour une huitaine de jours sur ce petit terrain. A ce moment-là la piste de B-15 ne fut plus employée que pour le ravitaillement des avions, jusqu'au retour de ces unités en France.

Lorsque leur installation définitive fut assurée sur le continent, il devint évident que l'existence de sept wings de tailles différentes n'était plus une nécessité administrative. Le 10 juillet 1944, le Sqn 263 fut affecté à la 2^e TAF au Wing 136 du 84^e Groupe. Quelques jours plus tard, il fut envoyé au champ de tir n° 18 d'Eastchurch pour s'entraîner au tir de roquettes, mais de retour de ce stage, la 136^e Escadre devant

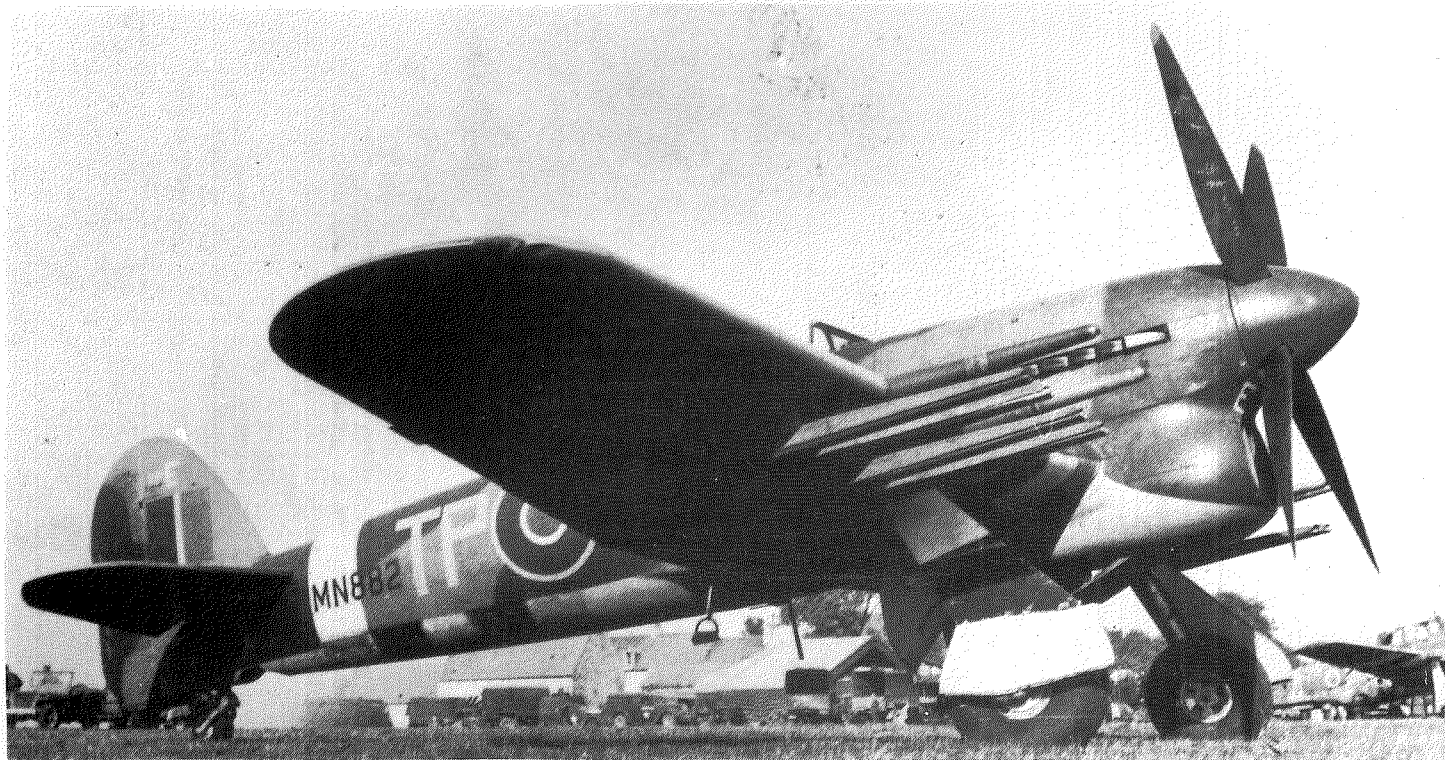
surclassés en nombre, les « Typhoon » firent face ; Baldwin et le F/sgt Shannon du 257 revendiquèrent chacun un 109 sûr et d'autres pilotes du 257 une victoire probable et quatre ennemis endommagés. Au moins un 109 fut réellement descendu, celui du Lt Dieter Sachs qui sauta en parachute ; de leur côté, chacun des squadrons britanniques ne perdit en fait qu'un avion, le F/Sgt Marriott (257) sauta, mais le Flt Off Trott (197) disparu ; un second « Typhoon » du 197 fut durement touché, mais réussit à rentrer. Six jours plus tard, le I/JG5, accompagné cette fois par des éléments de l'état-major et du 3^e Staffel et de la JG 1, patrouillait entre St-Quentin, Le Havre et Bernay, lorsqu'il tomba sur des « Typhoon ». Il s'agissait du Sqn 266 du Wing 146 en reconnaissance armée dans la région de Lisieux. Attaqué par surprise, il perdit trois « Typhoon » et leurs pilotes. Le Plt Off Forrester réussit à abattre l'un des assaillants. Cependant, les pilotes de la JG 5 surestimèrent leur succès : Weissenberger revendiqua trois victoires, portant son palmarès à 197, Mors, promu sous-lieutenant, deux autres, ses 56^e et 57^e victoires, tandis que le S-Lt Lehner prétendit avoir obtenu sa 37^e victoire... Mais tous les pilotes de

Ci-dessous, TP-E du Sqn 198 à B.8 Sommervieu en juillet 1944. Notez que, sous le fuselage, les bandes blanches ont été complètement effacées et ne subsistent que partiellement sous les ailes. A droite, démonstration de tir de roquettes en Normandie sur des blindés capturés. En bas, à gauche, chargement d'une « Bumph bomb » ou bombe P.Q. en bon français, les tracts invitant

les Allemands à se rendre qu'elle contenait étant assimilés aux feuilles qu'on pend à des crochets dans des édifices spécialisés ! A droite, confection d'une piste en treillis sur une prairie normande (IWM).

Below, TP-E of sqn 198 at B.8 Sommervieu, July 1944. Under the fuselage, the white stripes have

been completely erased. Right, top : Rocket firing demonstration laid in Normandy on captured armoured vehicles. Bottom left, loading a « Bump bomb » with leaflets to urge German in the « Falaise Gap » to surrender (Bumph = bum fodder = any excess paper for private use). Right, sommerfeld tracking laid on one of the many stripes in Normandy.



l'unité allemande ne furent pas aussi agressifs que ces trois-là. Le service d'écoute britannique rapporta avoir entendu Weissenberger hurler comme un hystérique en menaçant de les abattre contre deux de ses pilotes qui hésitaient à suivre ! Il semble, par ailleurs, qu'encore un Messerschmidt de la JG 5 fut perdu, son pilote ayant réussi à l'évacuer.

Entre ces deux combats, le 17 juillet, le commandant en chef du front ouest allemand, le Général Feldmarschall Erwin Rommel, fut très gravement blessé -fracture du crâne- lorsqu'il fut mitraillé par des chasseurs britanniques dans son command-car qui se renversa hors de la route. La responsabilité de cette attaque reste controversée ; elle est à la fois revendiquée par les « Typhoon » du Sqn 193 du Wg Cdr Baldwin, et par les « Spitfire » du Sqn 602 conduits par l'as sud-africain Sqn Ldr J.J. « Chris » Le Roux ; il est vraisemblable que la revendication valable soit celle du 602.

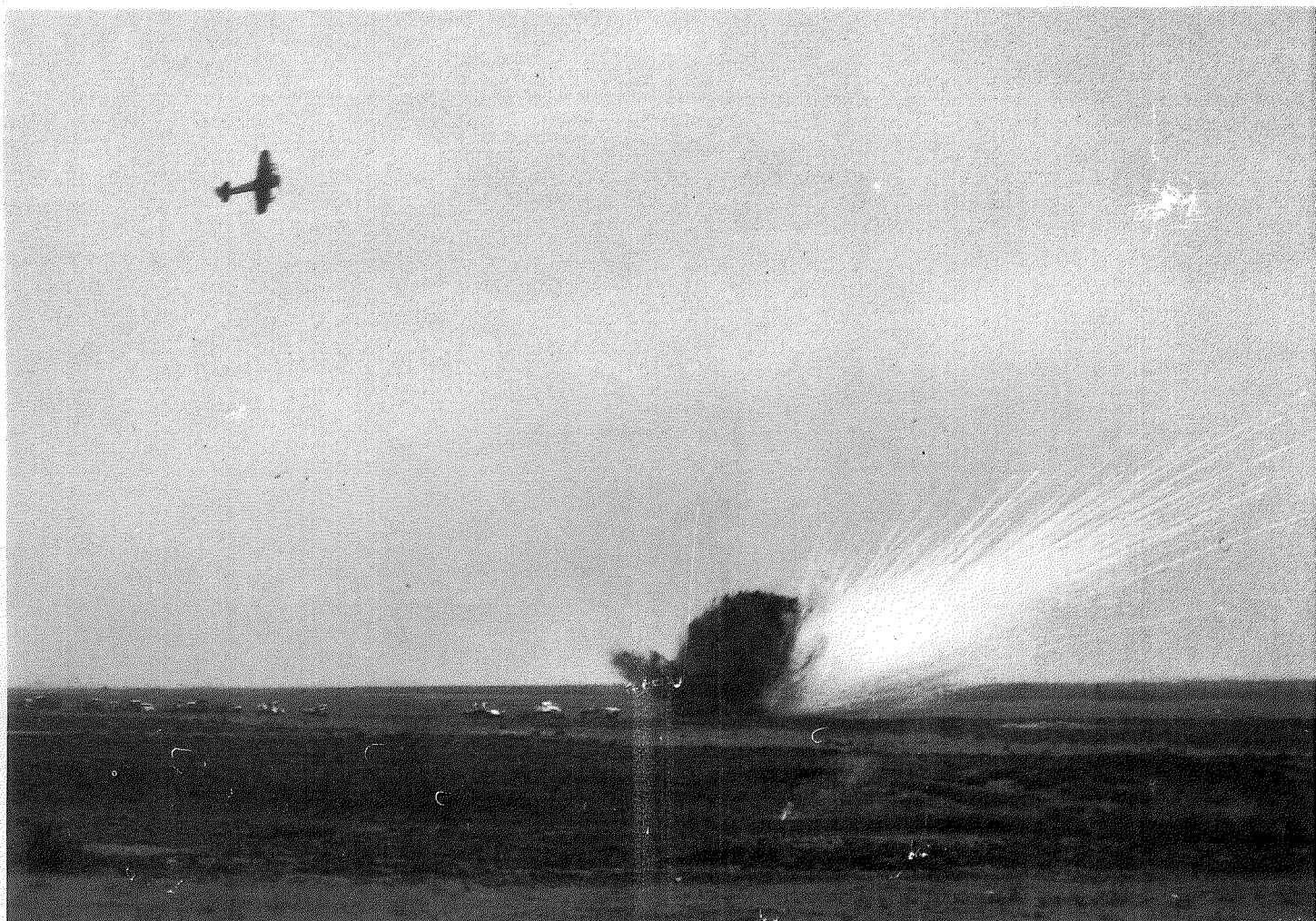
Tôt le 7 août, les « Typhoon » furent appelés au secours des Américains. Avec cinq divisions de blindés, le Général Von Kluge contrattaquait vers Mortain dans le but d'atteindre Avranches et de couper de ses arrières la 3^e Armée de Patton, lequel descendait en Bretagne pour renverser le flanc sud des Allemands. Hitler avait lui-même ordonné cette offensive qui faillit réussir. A cette époque, les P-38 et P-47 américains ne pouvaient emporter que des bombes et ne pouvaient lutter efficacement contre des véhicules blindés. A la suite d'un échec des P-47, presque tous les « Typhoon » furent lancés dans la bagarre, alors que les Allemands se précipitaient sur les positions de la 38^e division d'infanterie américaine. Dès l'aube, 19 squadrons de « Typhoon » attaquèrent à la roquette, au canon et à la bombe les

colonnes blindées, y détruisant d'abord les premiers et les derniers véhicules pour les immobiliser et les anéantir. Après deux heures de feu, la fumée et la poussière étaient si denses qu'il fallut s'arrêter. 81 blindés de tous types furent revendiqués par les pilotes, soit, environ, 50 % du total des pertes allemandes pendant leur poussée. La contreoffensive était brisée. Les « Typhoon » furent orientés sur Vire où le secteur britannique subissait un petit assaut et cinq autres chars furent annoncés mis hors combat. Au soir de cette journée intense, on comptabilisa 294 missions, 80 tonnes de bombes lâchées et 2 088 roquettes tirées. Ces opérations, jointes aux coups violents portés par les Canadiens et les Britanniques vers le nord, mirent pratiquement fin à la résistance allemande en Normandie. En poursuivant Von Kluge, la 1^{re} Armée américaine fit sa jonction avec la 2^e Armée britannique sur sa gauche. Dans la nuit, des « Lancaster » et des « Halifax » pilonnèrent les défenses allemandes et les Canadiens attaquèrent Falaise. Au sud, la 3^e Armée américaine prenait son élan, libérant Le Mans le 9 août, Argentan le 13, à 25 km au sud-est de Falaise. Il était désormais possible d'encercler la 7^e Armée allemande. Le Maréchal Montgomery ordonna aux Canadiens d'attaquer encore le 14 pour tenter de joindre les avant-postes de Patton à Argentan ; ils furent soutenus par la 2^e TAF tandis que le Bomber Command réduisait Falaise en ruines inextricables. Le 18, il ne restait plus aux Allemands qu'un passage à Chambois, défendu avec la dernière énergie. Alors, on s'en remit aux chasseurs-bombardiers et, pendant tout ce milieu du mois d'août, la 7^e Armée, piégée sur les routes étroites de Normandie, fut sans cesse attaquée et presque massacrée.

Toutefois, la densité de l'artillerie anti-aérienne auprès des objectifs très concentrés, fut très importante. Les pertes des « Typhoon » furent les plus élevées de toute la guerre : 80 appareils et d'autres endommagés. L'immense majorité fut détruite par la Flak ou des armes légères ; envoyés sur Falaise dans une tentative désespérée, les chasseurs de la Luftwaffe furent taillés en pièces par la chasse de couverture alliée. Deux fois seulement, réussirent-ils à passer, mais sans pouvoir abattre une dizaine de « Typhoon ». Presque tous ces combats eurent lieu le 17 août, le premier au début de l'après-midi avec huit « Typhoon » du Sqn 183 en reconnaissance armée sur Evreux. Des Bf 109 du III/JG 27 en abattirent quatre et endommagèrent un cinquième au nord-ouest de Bernay ; l'un des vainqueurs était l'Ofw Fritz Gromotka qui revendiqua sa 28^e victime. Au cours d'autres engagements, un « Typhoon » du 184 fut descendu par un FW 190 au-dessus de Vimoutiers où le 197 perdit aussi un avion, sans doute abattu par le Major Ernst Düllberg du III/JG 27 (38^e victoire). Des FW 190 descendirent un « Typhoon » du 266, et en endommagèrent un autre gravement. Deux FW 190 furent touchés. Le Fw Söldner, du I/JG 2, pilote de FW 190, revendiqua sa 7^e victoire sur des « Typhoon ».

Le 19 août, la « poche » était presque close. Le lendemain, la brigade blindée polonaise tenta de compléter l'encercllement, mais fut repoussée près de Vimoutiers par une force supérieure en nombre. Une nouvelle fois, le Wg Cdr Dring emmena 32 « Typhoon » du Wing 123 pour la disperser.

Le 25 août, il n'y avait plus grand-chose à faire. La destruction systématique des véhicules en tête et queue de colonnes allemandes bloquait



les routes. Toutefois, les enquêtes de l'armée montrèrent que les plus gros dégâts avaient encore été faits par les canons des avions, capables de mettre hors de combat des half-tracks, des transports blindés légers, ou de l'artillerie tractée. Le nombre des chars réelle-

1 : XP-A, du Sqdn 174 sur B.5 soulève un nuage de poussière. 2 : pour combattre les effets de cette dernière, on commença par employer des déflecteurs sur l'entrée d'air au centre du radiateur, pour retenir 96 % de la poussière... mais en cas de retour de flammes, les

défecteurs étaient chassés vers l'avant ! on employa plus tard des petites trappes. 3 : deux « Typhoon » chargés de bombes décollent.

1 : XP-A from 175 sqn at B.5 raises dust. 2 : the first attempt at solving the dust problem in Normandy was the fitting of dome-shaped deflectors over the

air intake in the centre of the radiator housing. This was claimed to deflect 96 % of the dust but proved to be very dangerous when the engine backfired, as it often « fired » the ground crew. Later a filter with « cuckoo doors » was fitted. 3 : bomb carrying « Typhoon » after take off.



1



2

ment détruits par roquettes ou bombes était moins élevé que l'on croyait ; néanmoins, lorsqu'une roquette atteignait son but, elle l'anéantissait.

Ce qui restait de la 7^e Armée allemande cherchant à fuir en traversant la Seine, les forces aériennes alliées furent tournées contre les points de passage sur le fleuve et le dernier pont fut détruit par les « Typhoon » du Wing 146. Le gros de la défense allemande en France s'était effondré. Le 15 août Français et Américains débarquaient en Provence. Paris fut libéré le 25. Le 26, la 2^e Armée britannique traversa la Seine à Vernon et fonça sur la Belgique vers le port, vital, d'Anvers. Le front

avança alors rapidement, au delà du rayon d'action des chasseurs-bombardiers. Tandis que les opérations de juillet et d'août battaient leur plein, les escadrons 257 et 266 de la 146^e Escadre furent envoyés en Angleterre pour s'entraîner au tir de roquettes, et le dernier squadron de « Typhoon » dans l'ADGB, le 137, en France, au sein du Wing 124. Les escadres prenant de plus en plus d'importance, la fonction de commandant d'escadre fut élevée au grade de Group Captain (la 146^e était déjà commandée par le Gp Capt Denys Gillam). Le Wg Cdr Charles Green, Wing Leader du Wing 121, fut promu et placé à la tête du Wing 124 ; son remplaçant fut le Wg Cdr J.G. Keep, DSO.

Fin août, les Wing 121 et 143 s'installèrent sur le terrain B-24 à St-André de l'Eure, et le 124 sur B-30 à Creton. Le 3 septembre, ils étaient à Beauvais et Glissy, puis Tille et Vitry avant d'aller à Moranville et Merville. Faute de terrain avancé, le 146 regagna Manston et le terrain d'East Kentish d'où il partait pour des opérations sur les côtes françaises et belges, harcelant les garnisons allemandes dans les ports et continuant d'appuyer le flanc gauche de la 1^{re} Armée canadienne dans son avance vers le cœur de la Belgique. Les 11 et 12 septembre, le Wing 146 déménagea pour B-5 à Lille-Vendeville. Le 17, après qu'Anvers fût tombée, le 121 fut basé sur B-70 à Anvers-Duerne. Au milieu de ce mois, les forces britanniques pénétrèrent aux Pays-Bas, tandis que les Américains, ayant traversé la France, atteignaient les frontières allemandes et les fortifications de la ligne Siegfried.

Pour maintenir à toute force le rythme de leur offensive, les alliés tentèrent une très importante opération aéroportée, « Market Garden » (jardin maraîcher) fin septembre. Des parachutistes américains venus d'Angleterre furent lâchés sur Grave et Nimègue et la 1^{re} Division aéroportée britannique sur Arnhem, pour capturer les ponts du Rhin, de la Maas et de la Waal.

Finale, à cause d'une mauvaise coordination avec les forces avançant de Belgique et une résistance inattendue à Arnhem, Nimègue et Grave furent prises, mais Arnhem resta allemande. Parce que cette opération avait été menée depuis la Grande Bretagne, mais aussi à cause de la médiocrité du temps, le 2^e TAF ne put agir beaucoup.

Les armées d'invasion s'étant répandues sur tout le nord-ouest de l'Europe, les unités des Group 83 et 84 furent enfin dispersées. Les Wings 121, 124 et 143 continuèrent d'appuyer la 2^e Armée britannique aux Pays Bas et le long de la frontière allemande ; les 123 et 146 furent beaucoup occupés par l'assaut contre des garnisons encerclées, et des objectifs autour de l'estuaire de l'Escaut et de Walcheren d'où les Allemands bloquaient l'accès du port d'Anvers. Le trafic côtier fut aussi attaqué.

Les avions du Group 83 volaient désormais fréquemment sur l'Allemagne où le Sqdn 137 effectua très tôt des reconnaissances armées. Le 24 septembre, il fut surpris près de Goch par 30 FW 190 du I/JG 26 ; son commandant, le Sqdn Ldr G. Piltingrud, fut abattu en flammes par le S-Lt Ellenrieder dont il fut la 12^e victoire. Deux jours plus tard, le Sqdn 175 partit pour couler des péniches près de Tilberg, mais, dans la région d'Appeldoorn, fut assailli par une cinquantaine de Bf 109 ; un « Typhoon » fut descendu par le S-Lt Klaffenbach du III/JG 4. Les Wt Off Speedie et Capt Hopkins tirèrent leurs roquettes contre les Messerschmidt, mais en vain ! Le Lt Capstick-Dale, membre, comme Hopkins, de la SAAF, fut endommagé par trois ou quatre chasseurs. Il réussit à se poser train rentré sur une piste avancée construite pour des petits Auster de réglage d'artillerie. Un Auster l'y récupéra et, au moment où ils décollaient, des Allemands ouvrirent le feu auquel Capstick-Dale répondit avec son revolver. Pour essayer de renforcer la chasse-bombardement, on échangea les « Mustang » de l'une des unités de reconnaissance tactique du Group 83, le Sqdn 168, contre des « Typhoon », fin septembre. Après sa rapide transformation, l'escadron rejoignit le Wing canadien 143 début octobre, et escorta surtout les chasseurs-bombardiers canadiens.

à suivre



3