Les chasseurs lourds de HAWKER

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

LE « TYPHOON »

le débarquement et la victoire

Les « Typhoon » de reconnaissance

Vers l'été de 1944, les « Mustang » à moteurs Allison des escadrons de reconnaissance tactique de la 2e TAF commencèrent à manquer. Dès le début juillet, un Flight du Sqdn 268 fut rééquipé avec des « Typhoon » de reconnaissance. Si ces avions obtinrent certains résultats au-dessus de la Normandie, ils manquèrent ensuite de rayon d'action pour les nouvelles missions qui durent donc être assumées par l'autre escadrille de « Mustang ».

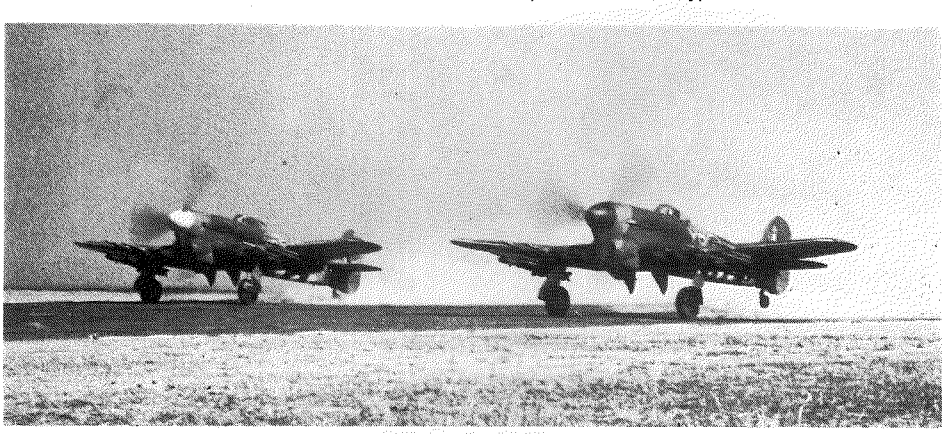
Lorsque l'avance alliée s'arrêta, on put réorganiser et rééquiper. Une autre formation de « Mustang » reçut une nouvelle version de reconnaissance du « Spitfire » Mk XIV, et ses « Mustang » allèrent à leur tour remplacer les « Typhoon » du 268. Un mois plus tôt, le Sqdn 4 de reconnaissance (Group 84) avait été partiellement transformé sur « Typhoon » pour compléter ses effectifs de « Spitfire » IX non armés. Cet escadron employa principalement les Hawker à basse altitude, surtout au-dessus des ports de la Manche toujours occupés par les Allemands. En novembre 1944, une perte, due à la Flak, fut à déplorer ; cette unité vola avec ces « Typhoon » jusqu'en janvier 1945, mais pour très peu de missions.

Accalmie hivernale

Quand à l'automne de 1944, l'offensive cessa, les escadres de « Typhoon » bombardiers accomplirent plus souvent des missions d'interdiction derrière les lignes allemandes, attaquant, de jour, tout ce qui bougeait, trains et véhicules routiers surtout. Le 24 octobre, le Wing 146 lança une opération d'envergure sur Dordrecht où la résistance néerlandaise avait signalé une conférence d'officiers généraux allemands. L'assaut fut prévu pour 13 h, au moment où, pensait-on, ils seraient tous à table. Les « Typhoon » arrivèrent en trois vagues, en ligne de front, les deux vagues latérales devant

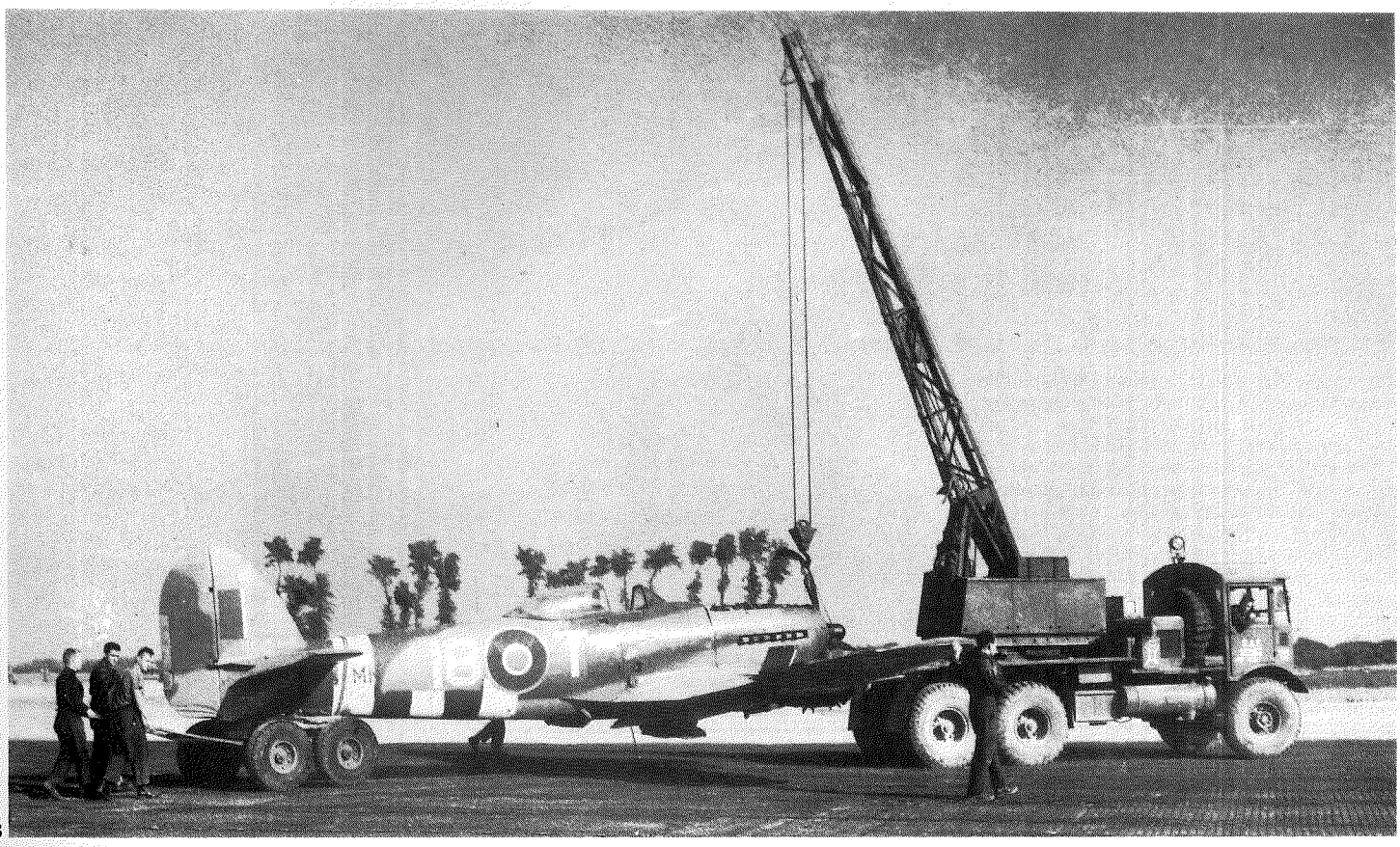
Page de gauche : en mars 1945, EL-F SW494 du Sqdn 181 décolle de B.86 Helmond avec les marques des quatre derniers mois de guerre : casserolle d'hélice noire, plus de bandes d'identification et cocardes C1 entourées de jaune (PAC). 1 : décollage de B.5 Le Fresne-Camilly dans la poussière. Notez à gauche, un appareil avec une ancienne verrière (FWM). 2 : dommages du HF-N MN871 du F/Lt Cocks, Sqdn 183, touché par un obus de 40 mm. 3 : I8-T MN413, le 1er août 1944 après rupture de train à B.9 Lantheuil (IWM).

Left : EL-F SW494 from 181 sqn takes off from B.86 Helmond. Markings of the last 4 months of the war : black spinner, all D-Day stripes removed, « Type C1 » roundels with yellow outter ring. 1 : a pair of Sqn 174 « Typhoons » takes off from B.5 Le Fresne-Camilly. Note at left an aircraft with the former canopy. 2 : F/Lt Cocks, Australian of the 183 Sqn, and his HF-N MN871 hit by 40 mm Flak burst over Clais on September 29 1944. 3 : I8-T MN413 removed from the strip at B.9 Lantheuil after its undercarriage had collapsed on landing on August 1 1944.



1

2



3

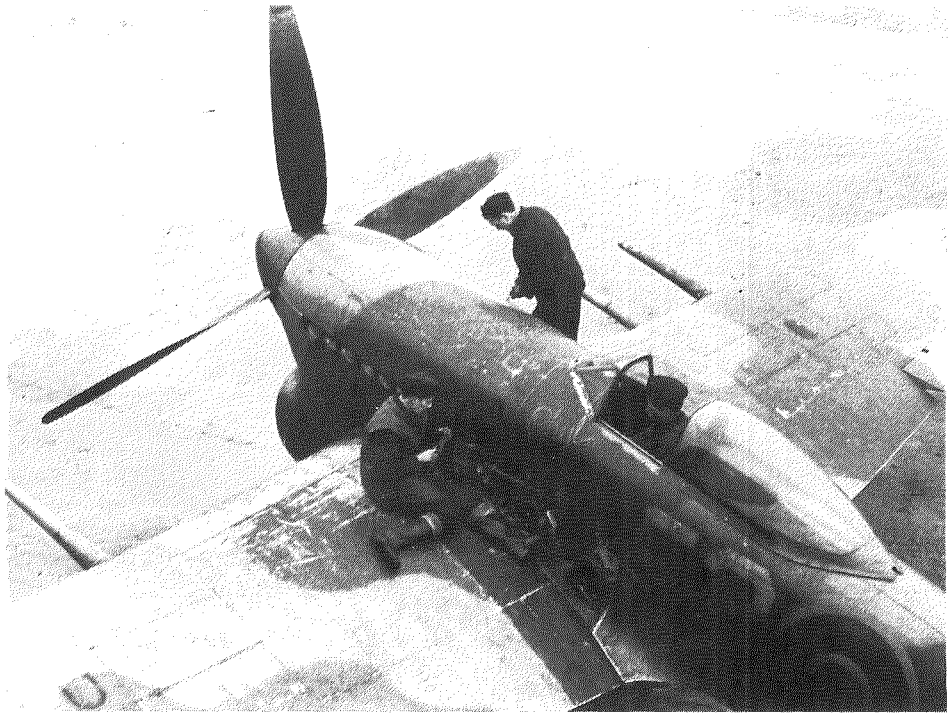
d'abord museler la Flak.
Le Gp Capt. Gillam marqua l'objectif avec une bombe fumigène et deux de 225 kg ; derrière lui, le Sqdn 266 lança huit bombes de 450 kg et deux de 225. Alors les deux autres unités revinrent pour larguer leurs projectiles. Cette attaque eut un succès remarquable : deux généraux, 17 officiers d'état-major général, 55 officiers et beaucoup d'autres hommes du quartier général de la 15e armée furent tués. Les Anglais envisagèrent d'attaquer encore pendant les funérailles, mais cette opération fut annulée à cause du mauvais temps.
Anvers était alors la cible de nombreux V-1 et des premières V-2. L'une de celles-ci tomba sur le terrain de Duene le 25 octobre, détruisit le « Typhoon » personnel du Wg Cdr Baldwin, tua cinq hommes et en blessa six. En environ un trimestre, 80 de ces bombes volantes tombèrent sur ce terrain.
Les pertes se réduisirent sensiblement : 33 en septembre, 35 en octobre, 27 en novembre dont très peu du fait de la chasse adverse. Une exception le 28 octobre, cependant, lorsque des FW 190 du II/JG 26 « tombèrent » sur des avions du Sqdn 182 près de Venlo ; un « Typhoon » s'abattit en flammes. Chez les Allemands, le Major A. Hackl revendiqua sa 166e victoire et le S-Lt G. Vogt, sa 45e.
En deux jours, début novembre, les Canadiens s'emparèrent de Walcheren en réduisant la poche de Breskens avec l'appui massif des « Typhoon » du Group 84. Ceci permit enfin l'ouverture du port d'Anvers, puis la reprise de l'avance alliée. Les Wing 123 et 146 concentrèrent leurs efforts sur Nimègue et Arnhem. Le 19 novembre, Gillam mena une autre mission spéciale sur le quartier général de la Gestapo d'Amsterdam. Il le marqua avec des fusées au phosphore pour aider les avions du 266 à le localiser. Le 22, le Wg Cdr Wells conduisit le Wing pour une mission semblable à Rotterdam. Le temps empirant, les unités prirent leurs quartiers d'hiver sur des bases permanentes et la plupart, par rotation, allèrent s'entraîner à

1 : l'hiver rigoureux de 1944-1945 posa des problèmes aux mécaniciens qui devaient travailler en plein air. (IWM). 2 : Eindhoven, décembre 1944, mécaniciens au travail sur un avion du Sqdn 438 baptisé « Phyl ». La peinture est très usée. 3 : sur l'île de Thorney, au Wing 123, PR-A, avion du Sqdn 609 sur lequel les bandes de débarquement recouvrent le code PR de l'unité constituée en grande partie par des pilotes belges. Le code complet est répété sur la dérive (IWM). Plan au 1/72e par Jean Molveau, d'un « Typhoon » Mk IB.

1

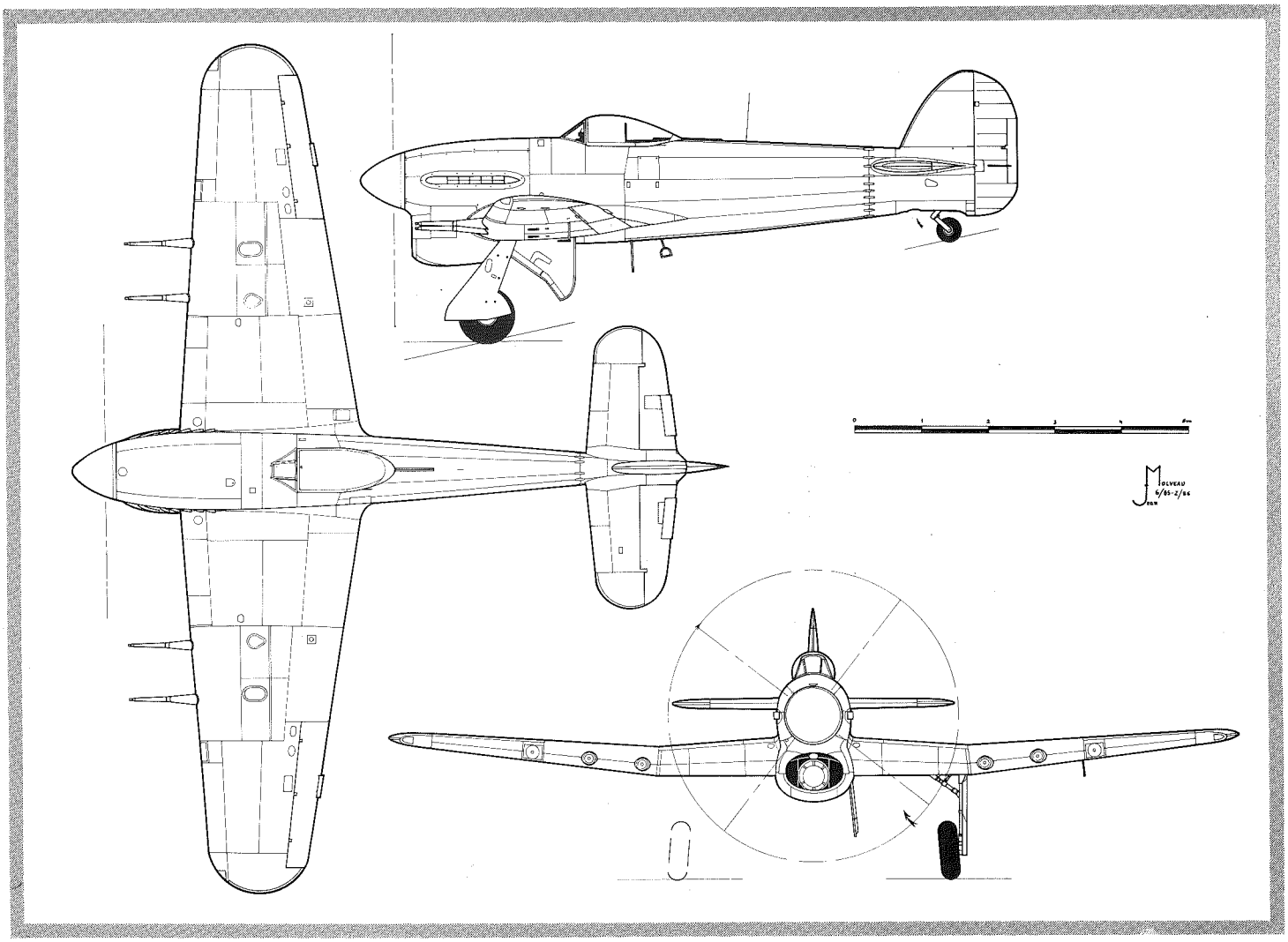
Warmwall et Fairwood Common. Dès lors, tous les pilotes de « Typhoon », à l'exception de ceux du Wing 143 et des Sqdes 193 et 197 du 146, furent prêts à tirer des roquettes. L'hiver 1944-1945 fut rigoureux. Le brouillard, la neige, une météo défavorable réduisirent le nombre des vols. Début décembre, les missions des « Typhoon » furent surtout l'interdiction et l'assaut de fortes positions ; déjà à cette époque, plusieurs escadrons avaient été attaqués par des chasseurs américains qui les confondaient facilement avec des FW 190. Au moins trois « Typhoon » furent ainsi abattus avant la fin de l'hiver.

Le 17 décembre, profitant des pires conditions météo, les Allemands lancèrent leur offensive des Ardennes ; le ciel ne se dégagea pas avant le 24 pour permettre à l'aviation de ralentir leur progression. Dès le matin le Sqdn 440 perdit un avion à cause de la Flak ; au cours d'une seconde sortie sur Malmédy, un FW 190 isolé plongea sur les Pl Off W.T. Dunkeld et D.H. Cumming qui protégeaient six autres « Typhoon » et les descendit, un « Tempest » du Sqdn 274 piloté par le Sqdn Ldr E.D. Mackie qui survolait l'action, poursuivit le FW 190 et l'envoya s'écraser... L'identité de l'excellent pilote allemand n'est pas connue avec certitude. Ce jour-là, ailleurs, le Wing 146 rencontra aussi la Luftwaffe. Lors d'un « sweep », le Sqdn 193 fut attaqué par plusieurs FW 190 et Me 109 qui descendirent un « Typhoon » et en endommagèrent un autre. Le Sqdn 197 tenta de le secourir et fut pris à parti par les chasseurs et la Flak ; deux de ses avions furent perdus et un autre endommagé. Le lendemain, jour de Noël, l'escadrille (flight) B du Sqdn 266, escortée par des « Typhoon » du 193 venait de



2

1 : servicing outdoors in the bitter winter of 44/45 brought many problems for the groundcrews. 2 : fitters at work on a 438 Sqn « Typhoon » called « Phyl », Eindhoven December 1944. 3 : 123 Wing at Thorney Island on D-Day. The aircraft is Sqn 609 PR-A. Hastily applied stripes have obscured the squadron letters on the fuselage. PR-A was re-applied on the fin. 1/72nd plan of a « Typhoon » Mk IB by Jean Molveau.



3

détruire un train lorsque les Messerschmidt et des Focke Wulf (de 60 à 150) l'attaquèrent et abattirent deux appareils. Du 193 arrivé au secours, le Flg Off Bulleid mit en flammes un FW 190, le Flt Lt Smith en descendit probablement un et fut touché. Le 29, le Sqdn 168 tout entier survolait la région de Munster lorsqu'il rencontra une douzaine de Me 109 et FW 190 qui descendirent les deux commandants d'escadrilles, les Flt Lt L.E. Gibbons et R.F. Plant. Sept pilotes britanniques s'acharnèrent sur un malheureux FW 190 qui partit en vrille, son pilote sauta en parachute ; deux autres appareils allemands furent endommagés. Ce même jour, des FW 190 abattirent un « Typhoon » du 439 près de Coesfeld, un du 247, le 31, près de Munster. Jamais la 2e TAF n'avait perdu autant de « Typhoon » en combat aérien au cours d'un même mois. 26 autres furent perdus en huit jours, dont un abattu par un P-47 américain, la plupart du fait de la Flak. La bataille des Ardennes coûta très cher à l'aviation d'appui, d'autant plus que, parmi les pilotes descendus se trouvaient des officiers supérieurs dont les commandants des Sqdn 181 et 247, et, le 26 décembre, le Gp Capt C. Green qui commandait l'Escadre n° 124. Il fut remplacé par le Gp Capt E.R. Bitmead, DFC.

Après les Ardennes, la dernière grande opération de la Luftwaffe eut lieu le 1er janvier 1945, tôt le matin, avec l'attaque surprise des terrains alliés, l'opération « Bodenplatte ». Au cours de celle-ci, les Allemands perdirent plus de pilotes et d'avions qu'ils n'en détruisirent au sol, ils remportèrent leur plus grand succès sur l'aérodrome d'Eindhoven, aux Pays Bas, là où étaient basés les « Typhoon » du 83e Group qui encaissa le choc principal. Ce jour-là, le Wing 143 devait partir en mission et le Sqdn 168 était déjà en l'air pour une reconnaissance armée vers Frith et Prum quand il croisa six Me 109. L'un d'eux tenta de tirer les « Typhoon », mais fut contré et, pour sa peine, reçut du plomb. Quand les Messerschmidt et les Focke Wulf atteignirent Eindhoven (B-78), le Flt Lt H.P. Gibbons essayait un autre avion du 168 ; on le vit abattre un FW 190 avant de succomber sous les coups de trois 109. Quatre « Typhoon » du Sqdn 439 effectuaient une reconnaissance météo à l'est d'Helmond et virent 15 FW 190 ; ils les attaquèrent en compagnie de deux « Spitfire » et leurs pilotes canadiens revendiquèrent quatre victoires sûres (deux chacun pour les Flg Off R.H. Lawrence et A.H. Fraser ; Lawrence, dont s'était le second doublé, reçut la DFC) ; un de leur « Typhoon » fut perdu.

Sur le terrain d'Eindhoven, les Sqdn 438 et 440 allaient décoller, les deux premiers avions du 438 avaient déjà mis pleins gaz lorsque surgit la JG 3. Le Ft Lt P. Wilson fut touché et le second appareil descendu en flammes ; Wilson tira sur le manche et dégagea, mais mourut en quelques minutes d'une blessure à l'estomac. D'autres pilotes sautèrent de leurs cockpits pour se cacher avant l'explosion de leurs avions ; deux autres encore furent blessés. Le Pl Off R.A. Watson, du 440, ouvrit le