



LES DISCIPLES DE LA RELIGION CATHODIQUE (3)

CAT'S EYES

LA ROYAL AIR FORCE

PREMIÈRE PARTIE

par C-J. Ehrengardt

La RAF fut la première aviation belligérante à monter un radar miniaturisé dans ses avions et ce, dès septembre 1939.

Ses unités de chasse de nuit opéraient comme n'importe quelle unité du *Fighter Command*, intégrées dans une chaîne de défense aérienne dont l'avion était le dernier maillon.

▲ Le Beaufighter Mk. IF V8324, BAMBİ, du N° 29 Squadron présente la particularité d'avoir un empennage horizontal avec dièdre et d'être équipé du radar AI Mk. IV. Le 29 est l'un des trois premiers Squadrons à avoir été transformés sur « Beau », avec lequel il effectue sa première mission de guerre, le 17 septembre 1940. (ww2images.com)

LA QUESTION DE LA PATERNITÉ DU RADAR est un sujet sensible au Royaume-Uni, car les Britanniques clament haut et fort qu'il s'agit de l'invention de Sir Robert Alexander Watson-Watt [1]. La vérité est quelque peu différente, car le principe de détection par ondes électromagnétiques a été découvert trois ans avant la naissance de l'ingénieur anglais. Plusieurs brevets ont été déposés en France, aux États-Unis et dans d'autres pays pendant l'entre-deux-guerres, mais le grand mérite de Watson-Watt fut d'avoir installé la première station

expérimentale. L'événement eut lieu en juin 1935 sur la côte, près d'Orfordness. Le système de Watson-Watt pouvait repérer un avion à 65 km de distance et à une altitude de 5 000 mètres. Le radar reste cependant très embryonnaire et peu fiable, les erreurs d'altitude étant fréquentes, et surtout, il ne permet pas (encore) de distinguer amis et ennemis, ce qui entraînera le drame de la « bataille de Barking Creek », en septembre 1939 (voir *Il y a 70 ans, la guerre aérienne*, in *Aéro-Journal* n° 11 – août-septembre 2009).

PREMIER RADAR AÉROPORTÉ

Grâce à une invention française [2], le magnétron à cavité (dont les scientifiques ne comprendront le fonctionnement qu'après la guerre !), il devient possible d'émettre des ondes très courtes qui facilitent la miniaturisation du système (les antennes ayant une taille proportionnelle à la longueur d'onde). Pour les ondes centimétriques, on a recours à un réflecteur parabolique de faible encombrement, alimenté en son foyer par un tube guide d'ondes. En mai 1940, dans



le cadre d'échanges technologiques entre Alliés, la France expédie un magnétron en Grande-Bretagne.

Edgar George Bowen, qui a rejoint l'équipe de Watson-Watt en 1935, s'intéresse à la possibilité de monter dans un avion un radar capable de détecter les sous-marins en surface. Peu après, il fabrique un radar dédié à l'interception aérienne, qui est installé, le 9 juin 1939, à des fins expérimentales, dans un Fairey Battle. Baptisé AI Mk. I (AI pour *Airborne Interception* ou interception aéroportée), l'appareil n'a encore qu'une portée très limitée et demeure instable. Lorsque la guerre éclate, le 3 septembre 1939, quinze Blenheim Mk. IF équipés du AI Mk. I sont livrés au N° 25 *Squadron* de Northolt.

Bowen travaille alors sur une version améliorée grâce au magnétron, le AI Mk. III [3], qu'il destine aux Blenheim de chasse. L'un de ces appareils, appartenant à la *Fighter Interception Unit* (unité expérimentale basée à Field) et muni d'un AI Mk. III, remporte la toute première victoire aérienne assistée par radar aéroporté. En patrouille entre 22h59 et 00h06 la nuit du 22 juillet 1940, le L6836 (*Flying Officer* Glyn Ashfield, pilote, *Sergeant* Red Leyland, opérateur radar, *Pilot Officer* Geoffrey Morris, mitrailleur) est dirigé vers un intrus. Ashfield rapporte la suite :

« À approximativement 23h30, nous avons reçu l'ordre de faire un 180° à partir de Selsey Bill et de tirer une rafale [4]. Après deux ou trois minutes, un contact a été obtenu par le Sgt Leyland sur son écran. Nous avons corrigé notre altitude, de 3 000 à 1 800 m, puis notre cap. Approximativement six minutes plus tard, un avion ennemi a été repéré par l'observateur, le P/O Morris, à gauche et légèrement en dessous. Nous avons perdu un peu de hauteur en manœuvrant pour positionner l'avion ennemi entre la lune et nous. Dans le contre-jour, nous avons reconnu la silhouette d'un D.O. 17, d'ailleurs le type des éclairs produits par l'échappement m'a confirmé que cet avion n'était pas britannique. Nous avons volé pleins gaz

jusqu'à ce que nous soyons parvenus à la limite de la portée minimale du radar et, à 400/500 m, nous avons ouvert le feu. Comme je ne pouvais pas voir mon collimateur, je me suis rapproché avec précaution et, au vu du feu d'artifice déclenché par nos balles, j'en ai déduit que la visée était correcte. J'ai continué jusqu'à ce que l'avion ennemi soit aussi gros qu'une maison. Il a donné un coup à droite et est tombé. J'ai essayé de le suivre, toujours en tirant, quand, tout à coup, les vitres se sont couvertes de l'huile que perdait l'avion ennemi. Pendant quelques secondes, nous avons volé sur le dos et je n'ai pas réussi à redresser avant 210 m, mais nous avions alors perdu le contact avec l'ennemi. »

Toutefois, en franchissant la côte à la hauteur de Bognor, Morris aperçoit un incendie, derrière eux et légèrement sur la gauche. Il s'agit du Dornier Do 17 Z de la 2./KG 3 piloté par le *Leutnant* Kahlfuss, dont l'équipage sera repêché.

Si la portée maximale (3 000 m environ) du AI Mk. III est satisfaisante, sa portée minimale (300 m) est considérée comme insuffisante par la RAF. Le remède est apporté sur le AI Mk. IV – première version à être construite en série – dont la portée minimale est ramenée à 150 m. Cependant, Bowen reste convaincu que le véritable problème ne vient pas du radar, mais de la lenteur du Blenheim et de la déficience du contrôle au sol.

En raison de son poids (300 kg), le radar

ne peut guère être monté que dans le Blenheim Mk. I. Le 15 août 1940, six *Squadrons* sont équipés de la version de chasse de nuit : N° 23 (Collyweston), 25 (Martlesham Heath), 29 (Wellingore), 219 (Catterick), 600 (Hornchurch) et 604 (Middle Wallop) *Squadrons*. Pendant la phase diurne de la Bataille d'Angleterre, les Blenheim sont surtout utilisés de jour. Ils ne sont réellement employés pour des patrouilles nocturnes qu'à partir du début du mois de septembre et le commencement du « Blitz ».

Toutefois, tous les Blenheim de chasse de nuit – loin de là – ne sont pas dotés de radar et, dans ce cas, les missions s'effectuent à la va-comme-je-te-pousse, ainsi que le décrit le *Pilot Officer* John R. D. Braham du N° 29 *Squadron* :

« Nous n'avions pas de radar à bord et [en août 1940] le contrôle au sol était des plus rudimentaires. Nos patrouilles de nuit consistaient surtout à suivre un chemin balisé par des fusées de toutes les couleurs. Elles étaient disposées à intervalles réguliers sur une distance de 30 à 50 km, de manière à définir un parcours qui nous servait de lignes de patrouille. Depuis ces lignes, nous pouvions être dirigés vers un point particulier dans l'espace pour tenter d'intercepter l'ennemi. C'était un peu du quitte ou double et tout dépendait s'il y avait un peu ou pas du tout de nuages et si l'équipage du chasseur était encore capable d'apercevoir les fusées au sol depuis une altitude de 3 000 m ou plus. »

Cat's eyes (yeux de chat) est le terme officieux qui désigne la chasse de nuit à vue, sans assistance du radar.

[1] Les Français lui avaient donné le nom de détection électromagnétique (DEM) et les Britanniques celui de *radio location*. Ce sont les Américains qui imposèrent l'acronyme en forme de palindrome radar, tiré de *radio detection and ranging* (détection et télémétrie par radio).

[2] La CSF a équipé le paquebot *Normandie* d'un détecteur d'icebergs dès 1936.

[3] Le AI Mk. II devient ASV Mk. II, un radar de détection des navires de surface.

[4] En localisant les éclairs des mitrailleuses du Blenheim, après lui avoir fait faire un changement de cap brutal, le contrôle au sol détermine ainsi qui est l'avion ami et qui est l'avion ennemi. C'est un peu rudimentaire comme IFF (*Identification friend or foe*), mais, apparemment, cela fonctionne.



◀ Les équipages du N° 219 *Squadron* posent devant un de leurs Blenheim Mk. IF, à Catterick, au printemps 1940. On distingue les « moustaches » asymétriques du radar AI Mk. I sur la pointe avant. (Collection C. Goss)



◀ Un Blenheim Mk. IVF (L5722) du N° 68 *Squadron*, équipé du radar AI Mk. I, à Catterick, début 1941. On note la gondole ventrale contenant l'armement fixe tirant vers l'avant. (RAF Museum)

► Un Hurricane Mk. I (V6931) du N° 151 Squadron, à Digby, à l'automne 1940. L'appareil porte encore un camouflage diurne. (RAF Museum)



► Un Hurricane Mk. I (P3712), premier équipement du N° 96 Squadron, lors de sa reformation, le 18 décembre 1940, à partir du N° 422 Flight, une petite unité de chasse de nuit basée à Cranage. (RAF Museum)



► Le N° 87 Squadron s'est consacré à la chasse de nuit dès juillet 1940, d'abord sur Hurricane Mk. I, puis, à partir de juin 1941, sur Mk. IIC, dont on voit ici un exemplaire avec son pilote à Coleme. Transféré en Méditerranée, il deviendra ensuite une unité de chasse-bombardement. (RAF Museum)



Cependant, l'avion est lent et peu maniable et la majorité des interceptions ne peuvent être menées à leur terme. Ne parlons même pas de victoires, les Blenheim sont crédités de 11 succès nocturnes ! Le rapport officiel du N° 600 Squadron pour la nuit du 6 au 7 septembre est typique :

« Trois patrouilles ont décollé, mais aucune n'a réussi une interception. Le F/Lt Clarkson a eu un écho sur son radar AI, mais n'a pas réussi à rattraper l'avion ennemi. »

Il n'y a eu aucun Mk. IF construit spécifiquement pour la chasse, tous les exemplaires ont été des bombardiers modifiés

par l'installation d'une gondole ventrale logeant quatre mitrailleuses fixes sur les trappes scellées de la soute à bombes. La même modification est apportée au Blenheim Mk. IV qui devient ainsi le Mk. IVF, mais la plupart des exemplaires sont affectés au *Coastal Command*. En tout, dix-sept Squadrons du *Fighter Command* voleront sur Blenheim IF ou IVF entre décembre 1938 et octobre 1941.

« WILDE SAU » À ANGLAISE

Le fiasco initial de la chasse de nuit britannique est largement imputé à l'inefficacité du radar AI par certains responsables. Certes, l'appareil présente encore bien des défauts et une indéniable instabilité, mais il est malhonnête d'en faire un bouc émissaire alors que, manifestement, l'incapacité de la chasse de nuit à réussir ses interceptions tient aux insuffisances notoires du Blenheim et à l'inexpérience des contrôleurs au sol, déjà flagrante pendant la Bataille d'Angleterre. Toutefois, l'affaire prend une tournure politique, car le principal promoteur du radar AI n'est autre que l'*Air Marshal* Hugh Dowding, patron du *Fighter Command*, qui ne compte pas que des amis au sein de la RAF.

Quand il remplace Dowding, l'*Air Marshal* Sholto Douglas s'attaque à cette épineuse question. L'une de ses premières décisions concerne le transfert aux patrouilles nocturnes d'un certain nombre de Squadrons de Hurricane, anticipant de plusieurs années la naissance de la *Wilde Sau* allemande. Douglas se justifie ainsi :

« Je ne pouvais pas mettre tous mes œufs dans le même panier et il fallait que je sois attentif aux autres moyens de contrer les raids nocturnes. Dowding avait une telle foi en ses chasseurs équipés de radar qu'il en était devenu presque aveugle. J'ai opté pour une approche plus pragmatique, par tâtonnements, avec l'utilisation de chasseurs monomoteurs. »

La première unité choisie est le N° 151 Squadron à Digby, le 20 octobre 1940. En fait, sur la base de rotations,

► Le Havoc Mk. II AH522 est un ancien Boston Mk. II transformé en chasseur de nuit par les soins du *Repair Depot* de Burtonwood, où on le voit ici. Il sera pris en compte par le N° 85 Squadron avant d'être transféré à la *Telecommunications Flying Unit* de Defford, où il sera rayé des contrôles à la suite d'un accident, en novembre 1943. (IWM)





1939
1942



une section est en alerte permanente de nuit et une autre... de jour. Cependant, pendant trois mois, le 151 multiplie les sorties nocturnes sans aucun succès. Ce n'est pourtant pas faute de tester des tactiques nouvelles, comme les *Night Flying Curtains* (rideaux de vol de nuit), qui ne sont pas sans rappeler les « baldaquins » de Kammhuber, où neuf appareils sont empilés à un intervalle de 300 m entre 4 000 et 6 400 m d'altitude. La tactique fonctionne très bien par temps clair et pas du tout par temps nuageux. Les cerveaux du *Fighter Command* imaginent alors une nouvelle tactique qu'ils baptisent *Fighter Night*. Les Hurricane décollent individuellement et leur nombre dépend de l'activité aérienne ennemie. Ils sont conduits par un contrôleur dans une zone de patrouille, en principe proche d'un point sensible (usine, ville...), à une altitude prédéterminée. Ensuite, c'est à eux de jouer... La première *Fighter Night* se déroule dans la nuit du 9 au 10 janvier 1941 et se solde par un fiasco complet à cause de conditions météo défavorables. Cette tactique ressemble étonnamment à celle de la future *Wilde Sau* de la Luftwaffe.

Le 151 doit attendre la nuit du 15 au 16 janvier 1941 pour remporter ses premières victoires. Un premier engagement voit les *Flight Lieutenants* Kenneth Blair et Desmond McMullen se distinguer. Blair raconte :

« À 600 m de moi, je pouvais parfaitement distinguer deux traînées de condensation d'un bimoteur et, me rapprochant à 400 m, je l'ai identifié comme étant un Ju 88. À 200 m, j'ai ouvert le feu tout en venant à moins de 150 m et, après cinq rafales courtes, des flammes ont jailli du côté gauche et de la fumée noire du moteur gauche. Ayant reçu des projections d'huile sur mon pare-brise, j'ai tiré toutes mes munitions à l'aveuglette sur les flammes. L'incendie a redoublé d'intensité et le moteur gauche a lâché encore un peu plus d'huile et de fumée et à aucun moment le mitrailleur n'a riposté. »

Deux victoires probables sont accordées à Blair et à McMullen. Deux autres, confirmées celles-là, le sont lors d'un second engagement au *Pilot Officer* Richard P. Stevens.



◀ Gros plan sur le nez d'un Havoc Turbinlite. On note le réflecteur du projecteur et les antennes émettrices du radar AI dans le nez. Les antennes réceptrices (site et azimut) étaient montées de part et d'autre du nez et sur les ailes. (ww2images.com)

Le 151 est le premier à recevoir un exemplaire (V3760) du nouveau Mk. IIC armé de quatre canons Oerlikon de 20 mm alimentés par bandes (sur les versions de série, les canons seront alimentés par tambours) qui n'entrera pas en service avant juin 1941. D'abord utilisé comme chasseur-bombardier (avec deux bombes de 125 kg sous la voilure), le Mk. IIC est rapidement relégué au rôle de chasseur de nuit en raison des pertes importantes subies de jour au-dessus du continent. Dans ce nouveau rôle, il est équipé d'un radar AI Mk. V dans un conteneur sous une aile (l'autre recevant un réservoir de 200 litres), dont les antennes sont placées sur les ailes. Le Hurricane Mk. IIC est principalement employé pour des missions de pénétration nocturne au-dessus des terrains de la Luftwaffe.

A FLASH IN THE NIGHT

Dans ces temps héroïques, où même le chef du *Fighter Command* manifeste un pragmatisme à toute épreuve, toutes les idées, même les plus farfelues, finissent par trouver un écho, comme l'explique Edgar G. Bowen :

« Alors que l'année 1940 tirait à sa fin, il fallut bien constater que les chasseurs de nuit n'abattaient pas les avions allemands



◀ Joseph Risso dans son Hurricane de chasse de nuit du N° 253 Squadron.

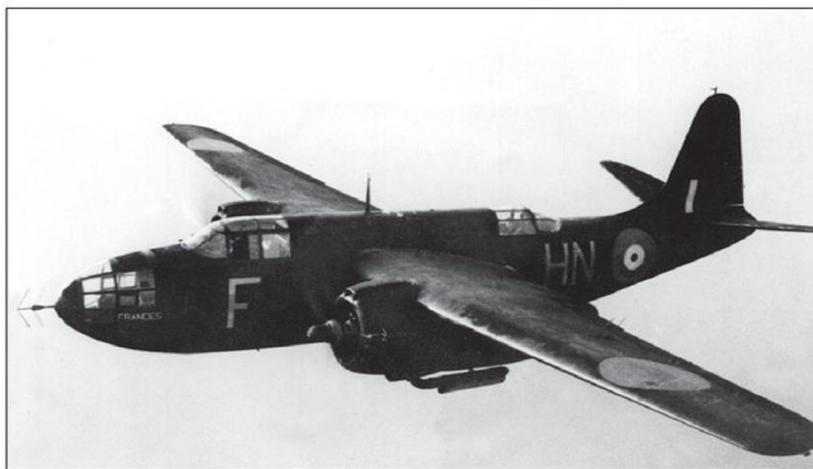
et le concept même du radar aéroporté devient l'objet de vives critiques. Leur source ne fut jamais clairement identifiée, mais elles étaient indéniablement entretenues par les incessantes récriminations de Lord Cherwell [conseiller scientifique personnel de Winston Churchill], qui ne manquait jamais une occasion de mettre des bâtons dans les roues au développement du radar. Tout cela favorisa le foisonnement d'un tas d'idées. L'une d'elle était le fameux Turbinlite, une autre consistait à bombarder les avions ennemis en volant au-dessus d'eux et bien d'autres encore. Elles étaient rarement judicieuses et aucune ne se révéla être une méthode de défense efficace contre les raids de nuit. »

C'est ainsi qu'un certain *Wing Commander* W. Helmore imagine de monter un puissant projecteur dans un avion.



Blenheim Mk. IF (K7178)
N° 601 Squadron
Tangmere, mars 1940.

► « Dommages collatéraux » infligés à un Harrow Mk. II du N° 93 Squadron dont la mine Pandora a manifestement explosé prématurément. On note que seul le revêtement a souffert. Les équipages sumommaient ces incidents « *Steam chicken* ». (Collection C. Goss)



Construit par General Electric UK, ce projecteur, baptisé Turbinlite, d'une puissance de 800 000 watts, peut illuminer comme en plein jour un cercle de 950 m de diamètre à une distance de 1 600 m pendant un maximum de deux minutes. En raison du volume et du poids (une tonne) des quarante-huit batteries qui l'alimentent et de la présence d'un radar AI Mk. IV, le Turbinlite ne peut être monté que dans un bimoteur non armé. Comme les électrodes mettent plusieurs secondes à fournir la puissance maximale, un volet masque le réflecteur jusqu'à l'obtention de la luminosité maximale pour éviter que l'avion ennemi ne profite de ce laps de temps pour s'échapper ou pour tirer sur la source lumineuse.

Prêtant une oreille attentive à cette suggestion, le ministère de l'Air alloue quelques Douglas Havoc Mk. I pour mettre la partition en musique. Le Havoc est chargé de repérer par radar puis d'illuminer à l'aide du Turbinlite un avion ennemi pour le compte d'un chasseur monomoteur qui n'a plus qu'à abattre la cible. Simple en théorie, cette tactique s'avère beaucoup plus complexe dans la réalité, voire quasi irréalisable.

Ce sont 31 Havoc Mk. I et 39 Mk. II (ainsi qu'au moins trois Mk. III) qui seront transformés en Turbinlite. Les premiers exemplaires sont confiés au N° 1453 *Air Target Illumination Flight* formé à Hunsdon, en juillet 1941.

Parmi les chasseurs chargés d'abattre les lapins pris sous les phares se trouve

un Français, le futur général et as du *Normandie-Niemen* Joseph Rizzo, qui est alors sergent-chef au N° 253 Squadron. Il raconte comment les choses se passaient – ou devaient se passer :

« Comment se déroule dans la pratique une mission de Turbinlite ? Le Hurricane décolle le premier, serre la piste au plus près, monte jusqu'à l'altitude maximale autorisée, se présente dans l'alignement de la piste au bout de laquelle l'attend le Havoc, les moteurs lancés. Au signal du Hurricane, le Havoc s'élance. Le Hurricane descend, manœuvre pour prendre la formation, le plus rapidement possible. Sans se soucier de son équipier, le Havoc prend le cap ordonné par le GCI [Ground Control Interception] et passe sur la fréquence radio de ce dernier. Jusqu'ici, rien que de très banal, les deux avions se comportent comme un seul. C'est avec l'intervention de l'AI que la patrouille composite prend son véritable sens, car la réussite dépend de la cohésion des trois hommes. Au navigateur-radariste incombe la responsabilité de placer la patrouille dans la meilleure position pour l'attaque sans risquer de donner prématurément l'alerte à l'équipage ennemi, d'anticiper l'interception, de donner à son pilote toutes les indications pour l'exécution de la phase finale, cap, vitesse, vitesse de rapprochement, distance de l'objectif. Sous la supervision du radariste, le pilote du Havoc prend alors le *kill* à son compte. Lorsqu'il estime les éléments réunis, il lance le mot code qu'attend le pilote du Hurricane. Celui-ci

Karel KUTTELWASCHER

Le faucheur nocturne



Karel Kuttelwascher est né en septembre 1916 près de Havlickuv Brod, en Bohême du Sud. Après des études commerciales, qui le conduisent à un poste de directeur de magasin, il entre à l'académie militaire en 1935 et commence l'entraînement de pilote deux ans plus tard. Lors de la mobilisation générale, en septembre 1938, il pilote un Avia B-534 du 1er Régiment aérien. En juin 1939, il s'échappe dans un wagon plombé et gagne la France, via la Pologne, où il s'engage dans la Légion étrangère. Lorsque la guerre éclate, il fait reconnaître son brevet de pilote et est admis au CIC de Chartres.

Il est affecté au GC III/3 le 17 mai 1940 et revendique deux victoires sûres (dont une en participation) et une probable. Le 9 juillet 1940, il quitte Casablanca à destination de Cardiff en compagnie d'autres pilotes tchèques. Il s'engage dans la RAF avec le grade de *Sergeant* et rejoint le N° 5 OTU avant d'être affecté au N° 1 Squadron, le 3 octobre. À partir de janvier 1941, son unité est engagée dans des opérations offensives au-dessus de l'Europe occupée. Lors du *Circus* n° 2, le 2 février, Kuttelwascher renoue avec le succès en revendiquant un Bf 109 au nez jaune au-dessus de Boulogne.

Basé à Redhill depuis mai 1941, le N° 1 touche ses premiers Hurricane Mk. IIC et Kuttelwascher se voit affecter le BE581 qu'il surnomme NIGHT REAPER (la « faucheuse » nocturne). En octobre 1941, il est promu *Pilot Officer*. Dernier Tchéque présent dans son unité depuis janvier 1942, il est nommé *Flight Lieutenant* le 17 février et prend en charge le *Flight A*. Au printemps, le N° 1 se spécialise dans les missions de pénétration nocturne. Sa première sortie, le 1er avril, s'achève par la destruction d'un Ju 88 au-dessus de Melun. En trois mois, le « faucheur nocturne » remporte 15 des 22 victoires de son escadron en 38 missions. Son terrain de chasse de prédilection est l'aérodrome de Saint-André-de-l'Eure, au-dessus duquel il abat 7 avions ennemis, dont 3 He 111 dans la seule nuit du 5 au 6 mai. Cette réussite spectaculaire lui vaut la *DFC and bar*.

Quand son unité est retirée des opérations pour être transformée sur Typhoon, il demande son transfert au N° 23 Squadron qui vole sur Mosquito NF II. Il effectue six sorties sans succès. Le 1er octobre 1942, il est nommé à l'inspection de l'Air tchèque à Londres. Il effectue un séjour aux États-Unis, puis, promu capitaine, il rentre au pays en août 1945. Inquiet de la tournure des événements, il quitte l'armée en mai 1946 et retourne s'installer en Angleterre avec son épouse de nationalité britannique. Il entre aux BEA où il devient commandant de bord, mais il est victime de deux infarctus, dont le second, en août 1959, lui sera fatal.

Le palmarès de Karel Kuttelwascher fait état de 20 victoires sûres, 2 probables et 5 endommagés. Son gendre, Roger Darlington, écrira ses mémoires en 1985 sous le titre de *Night Hawk*.

1939
1942

Hawker Hurricane Mk. IIC (BE581)
Flight Lieutenant Karel M. Kuttelwascher
N° 1 Squadron
Tangmere, 2 avril 1942.



se laisse glisser sous le ventre du Havoc, libère son gyro-directionnel préalablement placé sur zéro, pousse la manette des gaz à fond pour gagner les quelques dizaines de mètres qui lui permettront de tirer quand le phare du Havoc viendra illuminer la cible. Le reste se devine. »

Ce qui se devine aussi, c'est la lourdeur du système impliquant deux avions qui, bien que faisant équipe, ne forment pas un équipage unique. En outre, il est rare que le lapin pris dans les phares reste paralysé suffisamment longtemps pour que le Hurricane, dont le pilote doit accommoder sa vue après ce brutal passage de la nuit noire à une lumière aveuglante, ait le temps de se mettre en bonne position avant que l'avion ennemi n'ait échappé au faisceau du Turbinlite.

En septembre 1942, les Hurricane et les Havoc Turbinlite sont regroupés au sein d'un même Squadron, dont dix sont alors formés (N° 530 à 539 Squadrons). Ils sont dissous sans gloire le 25 janvier 1943. Le nombre de victoires remportées grâce au Turbinlite est égal à... zéro.

LES AVATARS DE PANDORA

Une autre expérience aussi peu académique, impliquant ultérieurement le Douglas Havoc, connaîtra un sort à peu près identique.

En octobre 1940, le N° 420 Flight est formé à Middle Wallop et confié au Wing Commander J. W. Homer. Il est doté d'appareils ultramodernes : cinq Handley-Page Harrow Mk. II, un modèle qui est entré en service en 1937 ! Tout aussi cocasse est la mission dévolue à ce Flight expérimental : bombarder les avions allemands de nuit à l'aide de LAM Pandora (*Long Aerial Mine*). Il s'agit de mines aériennes de 25 livres, freinées dans leur descente par un parachute et équipées d'un filin d'acier long de 600 mètres. Le Harrow peut en emporter 200. L'idée est de balancer les Pandora au milieu d'une formation d'avions ennemis avec l'espoir que l'un d'entre eux accrochera l'un des filins, déclenchant la glissade de la charge explosive le long du filin avec

les conséquences que l'on imagine. Les Harrow opèrent isolément à une altitude de 5 000 m environ et sont guidés vers les formations ennemies par le GCI.

L'expérimentation reçoit le nom de code de « Operation Mutton » et son importance semble telle que chaque compte rendu de mission doit être envoyé directement au QG du *Fighter Command*.

Dans la pratique, les Pandora s'avèrent plus dangereuses pour les Harrow que pour les avions ennemis. Un seul pilote du Flight ne sera jamais touché par les éclats d'une mine ayant explosé de manière intempestive. Par chance, les dégâts resteront toujours matériels et superficiels, la déchirure de l'entoilage du Harrow prévenant l'endommagement de la structure. Les stigmates sont rapidement baptisés « poulets vapeur » et, au retour d'une mission sans incident, les équipages ont l'habitude de dire à leurs camarades : « Vous avez vu ? Pas de plumes ! ».

Le 7 décembre 1940, le Flight est rebaptisé N° 93 Squadron. Son seul et unique succès est à porter au crédit du

Flight Lieutenant P. L. Burke dans la nuit du 22 au 23 décembre; sa victime n'a pas été identifiée. L'unité ajoutera une probable, le 10 avril 1941, créditée au Flight Lieutenant D. Hayley-Bell dans le secteur de Saint Albans.

En juin 1941, le 93 reçoit vingt (?) Havoc Mk. III pour poursuivre l'expérience, tandis que les Harrow sont remplacés par des Wellington Mk. IC. Après trois mois de tests avec les Havoc, le *Fighter Command* décide que, tout compte fait, ce n'est pas une bonne idée. En novembre 1941, le N° 93 Squadron est renommé N° 1458 Flight et transformé sur Havoc Turbinlite, qui n'est pas, à franchement parler, une meilleure idée.

LA SECONDE VIE DU DEFIANT

Tout comme l'échec du Bf 110 en tant que chasseur de jour pendant la Bataille d'Angleterre offre à la *Nachtjagd* une solide réserve, celui du Boulton-Paul Defiant permet une injection de chasseurs monomoteurs dans la chasse de nuit anglaise.



◀ V1123, un Boulton Paul Defiant Mk. I du N° 410 (RCAF) Squadron. Cette unité, essentiellement constituée de personnel canadien, a été formée à Ayr, fin juin 1940, pour assurer la défense aérienne nocturne du centre de l'Écosse et du nord de l'Angleterre. On note que toutes les cocardes sont de Type B. Curieusement, le blanc du drapeau de dérive a été conservé. (RAF Museum)



◀ Le N° 96 Squadron reçoit des Defiant Mk. I en février 1941. Il vole sur un équipement mixte, Hurricane/Defiant, jusqu'à sa transformation sur Beaufighter à partir de mai 1942. (RAF Museum)

► Un Defiant Mk. I (T4037) du N° 256 Squadron à Squires Gate, en octobre 1941. Le carénage en arrière de la tourelle a été rétracté pour laisser la liberté de mouvement au mitrailleur. (RAF Museum)



► Le Sergeant Jerzy Karais pose devant son Defiant du N° 307 (Polish) Squadron. En tant que mitrailleur du Sergeant Kazimierz Jankowiak, il a revendiqué un He 111 endommagé, le 12 mars 1941. (Collection A. Thomas)



[5] Voir *Aéro-Journal* n° 5 (août-septembre 2008).

[6] Voir *Aéro-Journal* n° 16 (juin-juillet 2010).

[7] La *Schräge Musik* est le surnom du dispositif installé sur certains chasseurs de nuit allemands, consistant en deux ou quatre canons montés sur le dessus du fuselage et tirant selon un angle oblique.

Nous ne reviendrons pas sur les tracas qu'a connus le Defiant au-dessus de Dunkerque [5] et pendant la Bataille d'Angleterre [6], ceux-ci ayant déjà été traités dans nos colonnes. Les deux unités équipées en Defiant ont été alors reléguées à la chasse de nuit : le N° 141 Squadron est déplacé à Gatwick le 18 septembre pour assurer la protection de Londres et le 264 est renvoyé à Kirton-in-Lindsey avant de gagner Rochford le 24 octobre.

Déjà, le 1er juillet 1940, le 141 a effectué la toute première patrouille nocturne d'un Defiant, tandis que le 264 a revendiqué la première victoire probable de nuit le 15 août. Cependant, la première

« vraie » victoire est revendiquée par les *Pilot Officers* Benson et Blair du 141 aux dépens d'un He 111 au large de Beachy Head, le 22 décembre.

En fait, dans la chasse de nuit, le Defiant va trouver une seconde vie. Ses défauts, rédhibitoires de jour (lenteur, lourdeur, nécessité pour le pilote de penser ses manœuvres en fonction de l'angle de tir du mitrailleur...) s'estompent et il devient enfin le « casseur de bombardiers » conforme au programme qui lui a donné naissance. L'absence d'armement fixe vers l'avant n'est plus un handicap et son armement en tourelle n'est finalement rien d'autre qu'une forme différente de *Schräge Musik* [7]. Mais il traîne encore

derrière lui sa mauvaise réputation de l'été 1940.

Comme la production bat son plein, de nouveaux Squadrons dédiés à la chasse de nuit vont donc être transformés ou même créés de toutes pièces sur Defiant. C'est le cas du N° 307 (Polish) Squadron, qui est constitué le 5 septembre 1940 à Kirton-in-Lindsey. Pour la petite histoire, il s'agit du huitième escadron de chasse polonais formé depuis le 1er juillet et le seul de chasse de nuit formé au sein de la RAF avec des équipages étrangers.

Le cas du 307 est d'ailleurs typique de celui de la plupart des unités de Defiant. Quand les pilotes apprennent qu'ils serviront de simples chauffeurs aux mitrailleurs, l'état-major polonais est submergé de demandes de transfert, à un tel point que l'effectif doit être presque entièrement renouvelé. La première mission de guerre se déroule le 8 décembre 1940, mais la première vraie interception n'est réalisée que le 12 mars 1941 (un He 111 endommagé). Il faut attendre un mois de plus, la nuit du 11 au 12 avril, pour la première victoire. Le *Sergeant* Kazimierz Jankowiak (mitrailleur *Sergeant* J. Lipinski) est en l'air à bord du N3315/EW-C quand il est contacté par le GCI :

« On m'a demandé de suivre le cap 180 et de monter à 15 000 pieds. J'ai été avisé que le *Bandit* était devant moi sur ma gauche. Après avoir traversé la couche nuageuse et être monté à 15 000

Hawker Hurricane Mk. IIC (BD936)
Sous-lieutenant Émile Claude Héliès (FAFL)
N° 247 Squadron
Exeter, juillet 1942.



pieds, j'ai vu, à 01h35, la silhouette d'un bimoteur volant sans lumières d'identification. Je n'ai pas pu identifier, dans un premier temps, l'avion qui volait juste au-dessus des nuages à 40° sur ma gauche et à environ 1 000 m devant. Je me suis dirigé vers lui en donnant pleine puissance. À ce moment-là j'ai reconnu l'appareil : un He 111 qui volait dans le sens opposé. J'ai immédiatement fait un virage serré vers la gauche en encerclant le He 111, tout en essayant de me maintenir à une distance de 80 m de lui et à une centaine de mètres au-dessus. Mon mitrailleur a ouvert le feu alors que je passais au-dessus de son aile droite et a continué à tirer jusqu'à ce que je me retrouve sur son autre aile. J'ai pu constater que des morceaux de fuselage se détachaient du Heinkel et ai pu voir une série de petites explosions au milieu du fuselage qui créaient une multitude de flammèches qui partaient dans toutes les directions. Le Heinkel est entré dans un piqué prononcé et a disparu dans les nuages. Je suis retourné à Colerne où j'ai atterri à 02h35 ».

Le Heinkel va s'écraser dans la campagne anglaise, près de Sherborne. Il s'agit d'un He 111 P-2 appartenant à la 9./KG 27 et codé 1G + HT; il était piloté par l'Unteroffizier Leo Roth et il n'y a aucun survivant.

Après avoir été transformé sur Beaufighter puis sur Mosquito, le 307 termine la guerre avec 30,75 victoires confirmées pour plus de 3 800 sorties.



HURRICANE VS DEFIANT

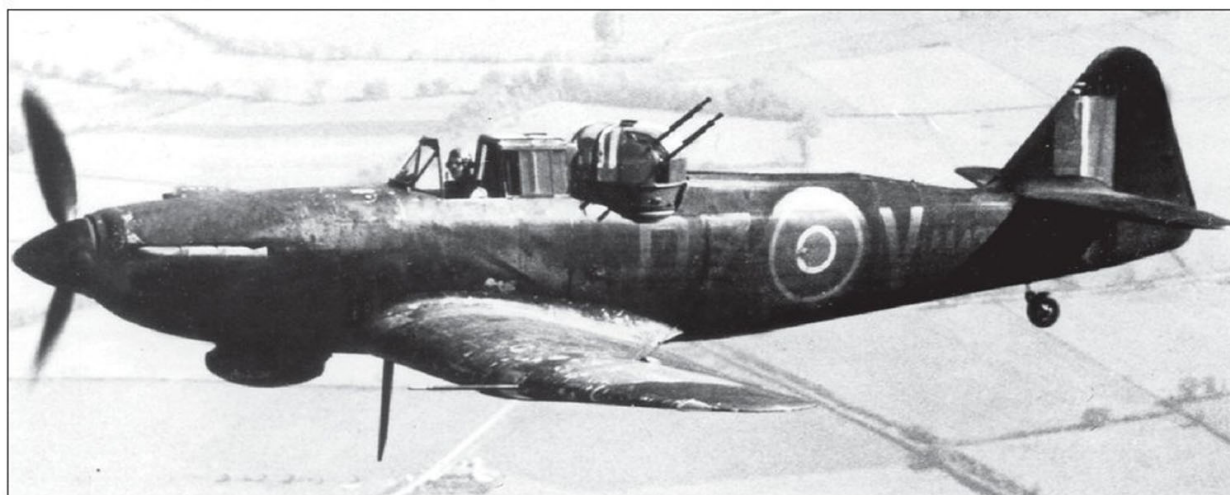
Lorsque le 151 reçoit à son tour des Defiant, au début de l'année 1941, la réaction des pilotes est la même que partout. Le 30 janvier, le *Squadron*, alors basé à Wittering, est réorganisé en trois *Flights*, deux de Hurricane et un de Defiant. Très vite, une compétition s'organise entre les sections pour prouver que le Hurricane est un bien meilleur chasseur de nuit que le Defiant. Malheureusement pour les pilotes de monoplaces, force leur sera de constater que les Defiant se débrouillent

beaucoup mieux. Dès le 4 février, les *Sergeants* Henry Bodien (pilote) et D. E. O. Jonas (mitrailleur) abattent un Do 17 Z du III./KG 2. Les deux hommes sont le sujet d'une petite mésaventure cocasse, quelque temps plus tard.

Le 10 avril, après avoir incendié un He 111, qui tombe à la verticale, Bodien a l'idée un peu stupide de le suivre. Parti dans un piqué très accentué, il doit rapidement se bagarrer avec son manche à balai pour redresser le Defiant.

Suite page 14

◀ Le *Flight Lieutenant* Richard P. Stevens, DSO, DFC and bar, l'as des *Cat's Eyes* de la RAF avec 15 victoires (dont une en collaboration). Cet ancien pilote civil ne doit qu'à sa grande expérience du vol de nuit d'avoir été accepté par la RAF à l'âge « réhibitoire » de 32 ans. On dit que sa femme et son enfant ont été tués dans un bombardement de Manchester et que cette tragédie familiale explique en grande partie son extrême agressivité au combat. On rapporte qu'il hurlait comme un dément à la radio dès qu'il passait à l'attaque et aussi que, après être rentré avec son Hurricane maculé de sang et de restes de l'équipage qu'il venait d'abattre, il aurait refusé que ses mécanos nettoient l'appareil. Transféré au N° 253 *Squadron*, il perd la vie lors d'une mission de pénétration nocturne sur Gilze-Rijen, le 16 décembre 1941. (ww2images.com)

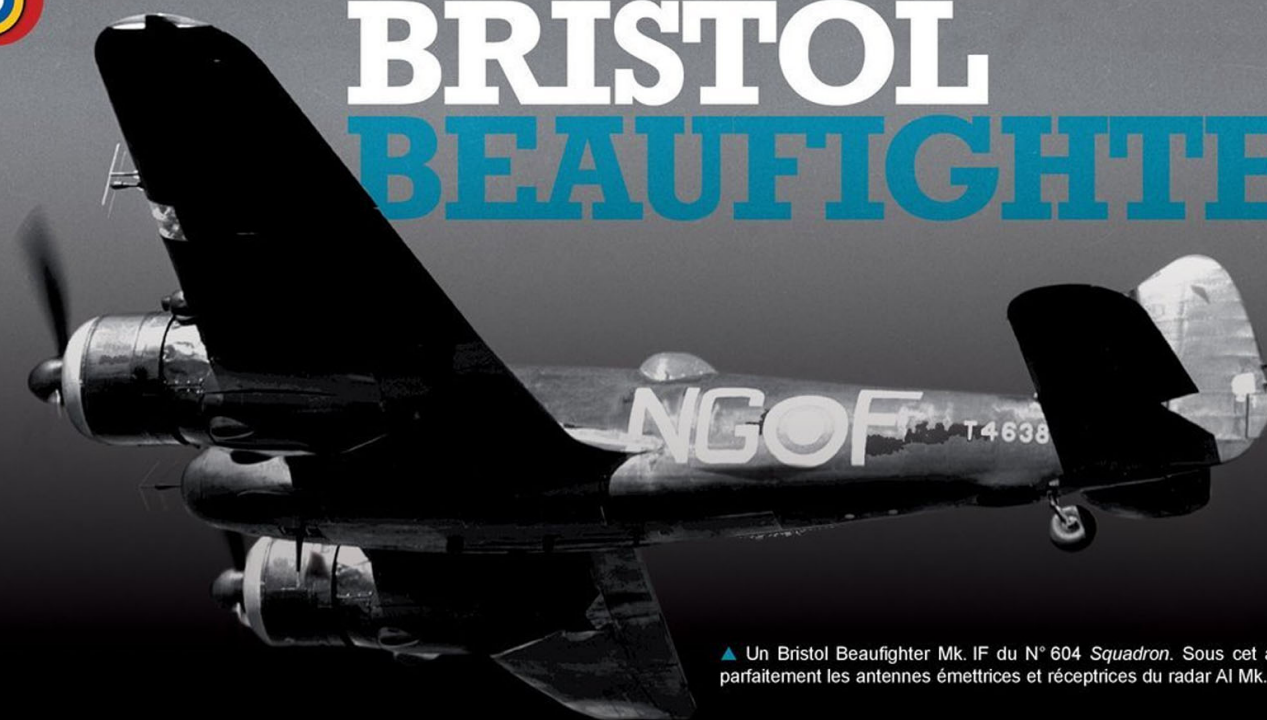


◀ Un Defiant Mk. II du N° 151 *Squadron*. En avril 1942, les derniers Hurricane et les Defiant Mk. I sont remplacés par des Mosquito Mk. II et des Defiant Mk. II. Ceux-ci seront maintenus jusqu'en juillet de la même année. (RAF Museum)

Boulton Paul Defiant Mk. I (V1110)
N° 410 (RCAF) *Squadron*
Drem, hiver 1941-42.



BRISTOL BEAUFIGHTER



▲ Un Bristol Beaufighter Mk. IIF du N° 604 Squadron. Sous cet angle, on distingue parfaitement les antennes émettrices et réceptrices du radar AI Mk. IV. (RAF Museum)

ALORS QUE S'AMONCELLENT AU-DESSUS DE L'EUROPE LES GROS NUAGES noirs de la guerre, la RAF, à l'inverse de la Luftwaffe, ne possède aucun chasseur lourd à long rayon d'action susceptible d'être engagé dans d'autres types de missions que celles dévolues aux intercepteurs monomoteurs, dont l'autonomie a été fixée à une heure par le cahier des charges.

BEAUFORT-FIGHTER

Or, comme souvent dans ce genre de circonstances, il se trouve des hommes pour pressentir l'avenir et, parmi ceux-ci figure Leslie G. Frise, devenu *Chief Designer* de la Bristol Aeroplane Company, en août 1938. À la fin de l'année, il fait plancher son bureau d'études sur un projet de chasseur lourd dérivé du bombardier-torpilleur Bristol Beaufort. Son exigence est d'utiliser autant d'éléments que possible du Beaufort de manière à diminuer les coûts de production. C'est ainsi que le Beaufort-Fighter, dont le nom sera vite contracté en Beaufighter, reçoit la voilure, l'empennage arrière, le train d'atterrissage et les moteurs Hercules en étoile de son grand frère. L'armement envisagé consiste en quatre canons Hispano de 20 mm. Débordé par son vaste programme de réarmement, l'*Air Ministry* est séduit par le côté économique du projet et commande quatre prototypes du Type 156. Les choses vont aller très vite. Le prototype (R2052) vole le 17 juillet 1939, alors que l'*Air Ministry* a déjà signé une première commande pour 300 exemplaires répondant au programme F.17/39, taillé sur mesure.

Pour éviter les vibrations, les moteurs Hercules avec compresseur à deux étages sont montés très en avant du bord d'attaque de l'aile, ce qui contraint, pour rééquilibrer le centre de gravité, à réduire la longueur du nez, donnant ainsi à l'appareil une silhouette très caractéristique. En dehors du fuselage et des bâtis-moteurs, le reste des éléments du Beaufighter est commun au Beaufort.

Si les performances du premier prototype sont satisfaisantes au poids en ordre de vol de 7 250 kg (540 km/h à 5 200 m), celles du second (R2053), « bénéficiant » des nouveaux moteurs Hercules II de 1 300 ch, qui font

grimper le poids en ordre de vol à 8 400 kg, sont assez décevantes et rien ne semble indiquer que l'installation de Hercules III de 1 400 ch puisse améliorer la situation. Dans l'attente de moteurs plus puissants, il est décidé de monter le Hercules XI de 1 590 ch dans la première version de série, le Beaufighter Mk. I. Comme à son habitude, pour éviter la dépendance à un seul modèle de moteur, l'*Air Ministry* commande la version Mk. II équipée de Rolls-Royce Merlin. Deux autres versions étudiées, le Mk. III (Hercules VI) et Mk. IV (Rolls-Royce Griffon), dérivées du Type 158, un modèle affiné sur le plan aérodynamique, ne verront pas le jour.

PLUTÔT BIEN ACCUEILLI

Produits dans l'usine de Filton, les premiers des 914 Mk. I sont livrés à la RAF le 27 juillet 1940. Ils ne présentent guère de différences par rapport au prototype, à l'exception des moteurs et de l'armement, renforcé par l'installation de deux mitrailleuses de 7,7 mm dans l'aile gauche et quatre dans l'aile droite. Comme l'appareil peut recevoir le radar AI Mk. IV sans sacrifier ses performances, les Mk. I, devenus Mk. IIF, sont réservés en priorité aux unités de chasse de nuit. Ils sont suivis par 450 Mk. IIF.

Le Beaufighter est plutôt bien accueilli par ses équipages en raison de ses bonnes performances et de sa relative facilité à piloter. Il peut, cependant, se révéler dangereux dans certaines conditions, en raison de sa tendance à faire des embardées au décollage, pouvant se terminer par un tonneau si l'un des moteurs se coupe. Pour cette même raison, il doit être fermement maintenu à l'atterrissage pour éviter le cheval de bois. Un appareil (R2268) recevra une double dérive à titre expérimental sans réellement améliorer la situation.

Les premiers Mk. I sont livrés sans l'armement dans les ailes. Il s'avère alors que le recul des quatre canons fait basculer le nez de l'appareil au point de faire perdre sa cible de vue au pilote. Parmi les solutions de remplacement, Bristol propose le Mk. V, une version à moteurs Merlin armée de deux canons seulement et d'une tourelle Boulton Paul de quatre mitrailleuses. Deux prototypes (R2274 et R2306) sont testés par les



▲ Le prototype R2052 du Type 156. (RAF Museum)



▲ Le Mk. I R2268 équipé d'une double dérive à titre expérimental. (RAF Museum)

1939
1942

▲ Le prototype R2274 du Beaufighter Mk. V. (RAF Museum)



▲ Le prototype T3177 du Beaufighter Mk. IIF à moteurs Griffon. (RAF Museum)

N° 29 et 406 *Squadrons* au début de l'année 1942, mais la traînée de la tourelle dégrade fortement les performances.

Deux Mk. I reçoivent des moteurs Rolls Royce Merlin X de 1 075 ch et deviennent les prototypes de la série Mk. II, dont 450 exemplaires, équipés de Merlin XX de 1 280 ch, seront construits. La réduction de la masse frontale des moteurs permet une légère augmentation des performances, mais elle rend l'avion plus instable en lacet. La réponse est trouvée par l'application d'un dièdre de 12° aux empennages horizontaux, modification apportée rétroactivement à tous les appareils, toutes versions confondues.

UNE PRODUCTION PARTAGÉE

Le *Coastal Command* s'intéresse de près au Beaufighter, d'abord pour contrer la menace des Condor dans le golfe de Gascogne, puis dans un rôle plus offensif et, en particulier, le torpillage. C'est vers l'automne 1941 que l'*Air Ministry* doit modifier sa nomenclature : désormais, les versions de chasse recevront le suffixe F (Mk. IF, Mk. IIF, Mk. VIF) et les versions de lutte maritime le suffixe C.

L'installation de moteurs Hercules VI ou XVI de 1 615 ch donne naissance au Mk. VI, au début de l'année 1942. C'est la première version armée d'une mitrailleuse de 7,7 mm dans le poste de l'observateur. Son rayon d'action est allongé par l'installation de quatre réservoirs dans les ailes. Essentiellement utilisé en Extrême-Orient, le Mk. VIF sera également fourni en grand nombre à l'USAAF (voir *Aéro-Journal* n° 15 d'avril-mai 2010). Il n'y aura pas de Mk. VII (Hercules VIII avec compresseur ou XXVI avec carburateur Bendix) et les dénominations Mk. VIII et IX sont réservées aux versions construites sous licence en Australie. Le Mk. X ou TF. X, ultime version équipée de Hercules XVI ou XVII de 1 725 ch et du radar AI Mk. VIII compatible pour la lutte aéronavale, sera réservé au *Coastal Command*. Enfin, le Mk. XII (Hercules XXVII et cellule renforcée) ne sera pas construit en série.

Le dernier exemplaire (SR919) est livré par l'usine de Weston-super-Mare, le 21 septembre 1945. Sur les 5 562 Beaufighter construits au Royaume-Uni, 1 063 ont été des Mk. VI et 2 231 des Mk. X.

Né de l'urgence de la situation, le Beaufighter fut sans aucun doute l'une des plus brillantes improvisations de la Seconde Guerre mondiale.

PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES BEAUFIGHTER MK. IF

Type : Bimoteur biplace de chasse de nuit.

Moteurs : Deux Bristol Hercules XI de 14 cylindres en double étoile refroidis par air, développant 1 590 ch au décollage

Dimensions : Envergure, 17,63 – Longueur, 12,60 m – Hauteur : 4,83 m.

Poids : À vide, 6 382 kg; en ordre de vol, 9 435 kg.

Performances : Vitesse maximale, 520 km/h à 4 600 m; de croisière, 438 km/h à 4 600 m – Distance franchissable, 2 420 km à 312 km/h à 4 600 m – Vitesse ascensionnelle initiale, 564 m/min – Plafond pratique, 8 800 m.

Armement : Quatre canons Hispano de 20 mm (240 opa) dans le fuselage et six mitrailleuses Browning de 7,7 mm (1 000 cpa) dans les ailes (deux à gauche et quatre à droite). ■



▲ Un Beaufighter Mk. IF (X7579) équipé à titre expérimental d'un radar AI Mk. VIII dans un *thimble nose* (nez en forme de dé à coudre). Cette disposition sera reprise sur le TF. X. (RAF Museum)



▲ Un Beaufighter Mk. II (R2402) à moteurs Merlin du N° 255 *Squadron* à Coltishall vers la fin de l'année 1941. (ww2images.com)

► Le Beaufighter Mk. I R2069 affecté au N° 25 Squadron à Debden, le 2 septembre 1940, pour évaluation. Cet appareil n'était pas équipé de radar. (ww2images.com)



La ressource est brutale. Les lumières verte et rouge, reliant la tourelle au poste de pilotage, s'allument, laissant à penser que Jonas a perdu connaissance pendant la manœuvre. Conscient de l'inanité de poursuivre la patrouille avec un mitrailleur dans les pommes, Bodien retourne se poser à Wittering, où, à sa grande surprise, il découvre que la tourelle est vide : Jonas a sauté ! Ce n'est que quelques heures plus tard, quand Jonas reviendra avec son parachute sous le bras, que Bodien apprendra la vérité : le piqué était si prononcé que Jonas avait cru que son pilote avait été tué ou sérieusement blessé et que sa seule chance de survie était d'évacuer l'avion !

Malgré les efforts acharnés du *Flight Lieutenant* Richard P. Stevens, qui, à bord de son Hurricane, va revendiquer 13 des 14 victoires des monomoteurs de son unité entre avril et son départ du 151, en novembre 1941, les Defiant remportent le match d'une courte tête ! Stevens devient l'as de la chasse de nuit au mois de juillet et aucun autre pilote n'atteindra son total record de victoires (15 dont une en collaboration) sans l'aide du radar, ce qui lui vaudra le DSO et la DFC *and bar*.

À la lumière (si l'on ose dire) des premiers combats nocturnes, Boulton Paul examine la possibilité de monter un radar dans le Defiant. Le projet débouche sur la version Mk. IA, qui fait son apparition à l'automne 1941, équipée d'un AI Mk. IV, dont les antennes émettrices, en forme de pointe de flèche, sont montées sur le bord d'attaque de l'aile droite et les antennes réceptrices, en forme de H, sur les flancs. Le 264 est le premier Squadron à étrenner le Mk. IA.

Mais Boulton Paul ne s'arrête pas en si bon chemin et lance le Defiant Mk. II. Son Merlin XX de 1 280 ch nécessite l'allongement du capot, mais aussi du gouvernail. Deux cent dix exemplaires sont commandés, auxquels s'ajoutent sept Mk. I modifiés aux nouveaux standards. Le radar AI Mk. IV est rapidement remplacé par le Mk. VI. Le Defiant Mk. II entre en service au sein des N° 96, 151 et 264 Squadrons à partir de février 1942. Mais sa durée de vie sera brève, puisqu'en juillet, il aura disparu de l'inventaire du *Fighter Command*.

En septembre 1940 apparaît une nouvelle silhouette, celle d'un biplace bimoteur qui ne tardera pas à remplacer le biplace monomoteur de Boulton Paul, ainsi que le Blenheim.

CAT'S EYES

Les premiers Beaufighter Mk. I sont pris en compte par la RAF à la fin du mois de juillet 1940 et trois sont répartis entre les N° 25 et 29 Squadrons, le 2 septembre, mais aucun n'est muni de radar.

Les pilotes estiment que le Beaufighter est plus plaisant que le Blenheim en raison de sa meilleure maniabilité. Ils trouvent que le nez court rend l'approche et l'atterrissage un peu surprenants, mais déplorent la vue réduite par l'épaisseur des montants du pare-brise.

Le 25 est déclaré opérationnel sur Beau, le 10 octobre, et le 29 forme un *Flight* fin novembre. Ils sont rapidement suivis par les N° 219, 600 et 604 Squadrons.

C'est au 219 que revient l'honneur de remporter la première victoire nocturne d'un Beaufighter (mais sans radar), l'événement se déroulant dans la nuit du 25 octobre avec le *Sergeant* Arthur Hodgkinson aux commandes – la première de ses onze victoires. La première victoire d'un Beau équipé d'un radar est créditée au futur grand as de la chasse de nuit britannique, le *Flight Lieutenant* John Cunningham, du 604, dans la nuit du 19 au 20 novembre. Voici son rapport de combat :



Bristol Beaufighter Mk. IF (V8324)
Pilot Officer R. J. L. Mellersh
N° 29 Squadron
West Malling, septembre 1942.



1939
1942

« Décollage : 22.21. Atterrissage : 23.59. Volant du sud vers le nord à la limite est de ma ligne de patrouille, j'ai aperçu une traînée de fumée et j'ai pris de l'altitude pour vérifier. À ce moment, j'ai aperçu un E/A [*enemy aircraft* ou avion ennemi] au-dessus et derrière sur ma droite avec ses feux de navigation allumés. L'E/A a croisé ma route par l'arrière, alors j'ai viré à gauche, me suis aligné derrière lui et ai cadré la cible, qui, malheureusement, a pénétré dans un nuage humide (qui a obscurci mon pare-brise). Je l'ai suivi pendant un moment à travers les éclaircies, quand six lumières rouges se sont allumées deux par deux sur ma gauche, à environ 400 m de distance. En regardant dans cette direction, j'ai vu un autre E/A avec ses feux de navigation. Je pense que j'étais tombé sur une formation de 3 bimoteurs ennemis et que je suivais leur leader. Mais j'ai changé pour celui de gauche, parce qu'il volait plus haut et que je pouvais voir ses feux. Juste avant que je ne me place derrière lui, l'E/A a perdu de l'altitude et est entré dans un nuage. Mais j'étais assez près de lui pour voir que c'était un bimoteur ennemi. Je l'ai suivi un court instant, puis je l'ai laissé filer dans le nuage. J'ai appelé Harlequin [nom de code du contrôle au sol] pour demander de nouvelles instructions. On m'a ordonné de retourner sur ma ligne de patrouille, ce que j'étais en train de faire quand on m'a informé qu'un E/A se trouvait à environ 15 km à l'est. J'ai viré dans cette direction, mais le radar n'a rien vu, alors je suis revenu vers ma ligne de patrouille, lorsque j'ai aperçu une autre concentration de lumières derrière moi. Peu après m'être dirigé vers ces feux, le radar a repéré un avion volant vers le nord. Je volais alors entre 4 600 et 5 000 m. Sur les instructions du radariste [*Sergeant J. R. Phillipson*], j'ai grimpé et augmenté ma vitesse et, après quelques changements de cap, je suis sorti des nuages et ai instanta-



◀ Sa Majesté le roi George VI s'entretient avec le *Flight Lieutenant* John Cunningham, lors de sa visite au N° 604 *Squadron* à Middle Wallop, le 7 mai 1941. Cunningham honorerait la visite de son souverain en ajoutant un He 111 à son palmarès la nuit qui suivra – sa douzième victoire confirmée. (ww2images.com)

nément aperçu des flammes d'échappement à environ 300 m au-dessus de moi. L'E/A suivait une trajectoire en S et je ne pouvais pas le suivre, parce que j'étais trop bas. Mais, en suivant les instructions du radariste, j'ai réussi à me placer derrière la cible et je suis remonté très lentement dessous. J'ai reconnu un quadrimoteur ennemi. Je suis arrivé au même niveau et, à 200 m derrière, volant à la même vitesse, j'ai ouvert le feu. Le collimateur était inutilisable en raison des vibrations. L'E/A a riposté presque immédiatement et a ramené les gaz; il a semblé ralentir brutalement et, au même moment, il a viré sur la droite. Je n'ai rien vu d'autre. » Sa victime, en fait, est un Ju 88 A-5 de la 3./KG 54. Cette victoire prouve à l'état-major du *Fighter Command* que l'association *Beaufighter-radar* est la combinaison gagnante. Cependant, pour préserver le secret du radar AI, la presse aura droit à une belle histoire vantant la vision perçante de John Cunningham, ce qui lui vaudra le surnom de *Cat's Eyes*, qu'il détestera tout au long de sa fructueuse carrière (20 victoires sûres).

DES DÉBUTS DIFFICILES

Cependant, les débuts du Beau sont difficiles, car les avions n'arrivent qu'au compte-gouttes et ne sont pas exempts de maladies infantiles, notamment, leurs canons ont une fâcheuse tendance à s'enrayer. Quant au radariste, il n'est pas vraiment à la noce. Séparé du pilote par deux portes blindées, il est assis sur un siège pivotant, qui lui permet de se tourner vers l'arrière pour travailler sur son radar et vers l'avant pour s'occuper des canons. Une passerelle reliant le poste du radariste à celui du pilote surplombe la baie où sont logés les quatre Hispano de 20 mm. Ceux-ci sont chargés au départ avec un tambour de soixante obus. Des tambours de rechange sont fixés sur des râteliers le long des parois du fuselage et c'est au radariste qu'incombe la corvée de recharger les canons – chaque tambour pesant dans les 30 kg ! C'est lui aussi qui doit débloquer les canons à chaque fois qu'ils s'enrayent, c'est-à-dire très fréquemment... Autant dire que sa tâche est loin d'être une sinécure.



◀ Un *Beaufighter* Mk. IF (X7583) du N° 68 *Squadron*, qui sera transformé sur ce type à High Ercall, en mai 1941. Il est piloté par le *Flight Sergeant* tchèque Ladislav Bobek, lorsque celui-ci revendique la première de ses cinq victoires aériennes, le 28/29 avril 1942. (RAF Museum)

Le 16 mars 1941, un pilote, qui ne tardera pas à faire parler de lui pour d'autres raisons, obtient sa première victoire. Il s'appelle Guy Pendrose Gibson et son nom est davantage attaché aux *Dambusters* des barrages de la Ruhr qu'à la chasse de nuit. Pourtant, avec le grade de *Flight Lieutenant*, il a rejoint le N° 29 *Squadron*, le 13 novembre. Le 16 mars, donc, il pourchasse un He 111 qui se dirige sur Glasgow. Son opérateur radar,

de descendre totalement impuissant, je me sentais désolé pour lui. »

Il n'y a pourtant aucun survivant dans le He 111 du I./KG 1 piloté par le *Leutnant* Günther Stugg. Quant à Guy Gibson, futur VC, DSO and bar, DFC and bar et *American Legion of Merit*, avant de connaître la gloire au-dessus des barrages de la Ruhr, il obtiendra deux nouvelles victoires confirmées et une probable. Il sera tué en mission le 20 septembre 1944.

les projecteurs sont inefficaces et que les bombardiers peuvent voir arriver les chasseurs de nuit et entreprendre des manœuvres évasives.

La Luftwaffe ne perd qu'un seul appareil, probablement « l'avion ennemi » endommagé par le *Flying Officer* Lionel G. H. Kells sur un Blenheim du N° 29 *Squadron*.

Le centre-ville de Coventry est la proie d'un gigantesque incendie qui ravage la

► Pilotes et opérateurs radar du N° 68 *Squadron* à High Ercall devant l'un de leurs Beaufighter Mk. IF (X7842). Le 68 a alors pour chef d'escadrille *The Honourable* John W. M. Aitken, fils de Lord Beaverbrook, magnat de la presse britannique et ministre de la Production aéronautique; il finira la guerre avec 14 victoires confirmées (dont 5 de nuit). (Collection Chris Goss)



le *Sergeant* Richard James, le guide jusqu'au contact visuel, 400 m derrière et légèrement en dessous du bombardier. Parvenu à moins de 100 m, il ouvre le feu. Il raconte la suite :

« Quand le petit rond au milieu du viseur s'est trouvé aligné sur le milieu du Heinkel, j'ai pressé la détente... mais au lieu d'un éclair aveuglant, il ne s'est rien passé. Le Heinkel poursuivait sa route et j'ai dû ramener les gaz pour ne pas le dépasser. Des flammes et des étincelles ont jailli de mes échappements et j'ai lâché un juron, espérant qu'il ne s'échapperait pas en piqué. Le temps de me remettre en bonne position et j'ai appuyé à nouveau sur la détente. Cette fois, un seul canon a tiré et rien ne s'est passé. Comme le mitrailleur arrière ne ripostait pas, j'ai pensé que j'avais dû le tuer dès la première rafale. La troisième fois, aucun des canons n'est parti. J'ai commencé par implorer le *Sgt* James de m'en trouver un qui marche afin que je puisse finir le boulot. Mais il lui a fallu dix minutes. Pendant ce temps, le Boche avait viré vers la mer et commençait à piquer pour rentrer chez lui. Finalement, le *Sgt* James a pu débloquent un canon et nous avons visé le moteur gauche. Les obus, les uns après les autres, ont fait mouche et il y eut un éclair jaune. Des étincelles volèrent de partout et le moteur s'est arrêté. Puis, nous avons visé le moteur droit et il s'arrêta aussi en quelques secondes. Quelqu'un a sauté en parachute et nous l'avons suivi des yeux tandis qu'il tombait dans la mer au large de la jetée de Skegness. Quand je l'ai vu réapparaître, j'ai crié dans la radio tant j'étais excité. Quand il était en train

BLITZ

Située dans le centre de l'Angleterre, près de Birmingham, la ville universitaire de Coventry est aussi un centre industriel important. Elle sera visée à différentes reprises par la Luftwaffe, mais aucun raid ne sera aussi dévastateur que celui monté dans la nuit du 14 au 15 novembre 1940.

Cette nuit-là, 500 bombardiers de la *Luftflotte* 3 sont précédés par 13 He 111 éclaireurs du KGr. 100 équipés d'un dispositif spécial de radionavigation, le *X-Gerät*. Pour faire simple, disons que le franchissement successif de trois faisceaux parallèles déclenche le largage automatique des fusées éclairantes marquant l'objectif pour les bombardiers qui arrivent derrière. Bien que ce système ne soit pas entièrement inconnu des Britanniques, ils ne parviennent pas à le brouiller. Par ailleurs, les bombardiers adoptent une tactique inédite, qui est fort bien décrite par le Dr. Alfred Price :

« Les équipages allemands ont renoncé à une concentration dans le temps et l'espace. Au contraire, ils se sont présentés à des intervalles d'environ quatre minutes, espacés de quelque vingt kilomètres les uns des autres. Cette tactique a rendu leur interception très compliquée pour les chasseurs *Cat's eyes*, dans la mesure où il n'y avait qu'un intrus par zone de 400 km². Si l'on considère que les bombardiers étaient étagés entre 3 000 et 6 000 mètres, il y avait donc une moyenne d'un bombardier pour 4 000 km³ ! »

Et par manque de chance, c'est une nuit de pleine lune, ce qui signifie que

cathédrale Saint Michael et détruit plus de 4 000 habitations, tuant plus de 600 civils et en blessant un millier d'autres. La RAF a perdu la première manche dans la « bataille des faisceaux », mais elle aura l'occasion de reprendre la main.

Le 8 avril 1941, le raid des *Dambusters* a bien failli n'avoir jamais eu lieu. En effet, alors qu'il est en approche de Digby, après une patrouille dans le secteur de Manchester, Guy Gibson est surpris par un chasseur de nuit allemand. À vingt mètres au-dessus de l'entrée de piste, volets et train descendus, tous feux allumés, il constitue une proie facile. Par chance, le pilote allemand vise mal et la plupart de ses projectiles manquent le Beaufighter, mais d'autres coupent le circuit hydraulique et touchent le radariste, le *Sergeant* Bell, à la jambe. Gibson parvient à poser son appareil, mais, sans freins, il termine sa course dans un bosquet en bout de piste. Les deux hommes s'en sortent sans plus de mal. Son vainqueur est vraisemblablement le *Feldwebel* Hans Hahn de la 3./NJG 2, qui revendique un Wellington.

Le mois de mai 1941 voit la Luftwaffe renforcer ses raids aériens nocturnes contre les cités anglaises et, en particulier, Londres. Elle est décidée à mettre le paquet, car elle sait que dans un mois elle devra se concentrer sur d'autres objectifs, beaucoup plus à l'est.

Le point culminant du « Blitz » se déroule dans la nuit du 10 au 11 mai, une nuit de pleine lune. Le *Fighter Command* y répond par un effort maximum de ses chasseurs équipés de radar et de ses *Cat's eyes*, opérant en *Fighter Night*, mais aussi de ses chasseurs de jour. La

1939
1942

bataille qui se déroule cette nuit-là est d'une intensité semblable à celles qui ont eu lieu en plein jour à l'été précédent. La RAF revendique 23 victoires, mais les pertes de la Luftwaffe ne s'élèvent qu'à la moitié de ce nombre. Le N° 1 *Squadron*, une unité de chasse de jour dotée de Hurricane, revendique 7 He 111 à lui seul, dont deux sont crédités à des Français libres, le *Flying Officer* Jean Demozay et le *Flight Lieutenant* Philippe de Scitivaux. Un autre *Free French* s'illustre cette nuit-là, le *Flying Officer* François Fayolle, du 242, qui revendique également un He 111. Dans le match qui les oppose, les Defiant et les Hurricane du 151 se quittent sur un nul : deux victoires partout.

MALTE ET LA MÉDITERRANÉE

Au second semestre 1941, la montée en charge de la production du Beaufighter permet à la RAF d'en envoyer outre-mer. C'est ainsi que le N° 89 *Squadron*, formé sur Mk. IF en Grande-Bretagne en septembre 1941, s'installe à Abou Sueir (Égypte) pour protéger le canal de Suez, le 10 décembre. Il remporte son premier succès, un He 111 crédité au *Squadron Leader* Derek Pain, le 2 mars 1942.

Quelques jours plus tard, le 89 envoie un détachement de quatre appareils et leurs équipages à Malte. Ce renfort est le bienvenu, parce que, jusque là, la défense aérienne nocturne de l'île n'a dépendu que d'une poignée de Hurricane.

La *Malta Nighter Fighter Unit* (MNFU), placée sous les ordres du *Squadron Leader* George S. ff. Powell-Shedden, est formée fin juillet 1941 avec huit Hurricane Mk. IIC et quatre Mk. IIB. Basée à Takali, elle recrute ses pilotes dans les autres formations. La tactique préconisée est de lancer les Hurricane par paires et de les faire tourner autour des deux batteries de projecteurs installées aux deux extrémités de l'île. Quand le radar signale l'arrivée de bombardiers italiens, les Hurricane prennent de l'altitude si nécessaire, afin de se trouver toujours 500 m au-dessus des assaillants. Les deux chasseurs les prennent alors en tenaille.



◀ X7873, un Beaufighter Mk. IF du N° 456 (RAAF) *Squadron*. Seule unité de chasse de nuit australienne en Grande-Bretagne, ce *Squadron* est formé en juin 1941 sur Defiant et Beaufighter. Il ne remporte que quatre victoires (dont deux de jour) avant sa transformation sur Mosquito, à la fin de l'année 1942. On note l'emploi inhabituel d'un chiffre comme code tactique. (Collection R.C. Jones)

La tactique fonctionne plutôt bien, puisque la MNFU ne patiente que jusqu'au 5 août pour voir le *Flying Officer* E. Cassidy abattre un BR.20M du 99° *Gruppo* et le *Pilot Officer* David U. Barnwell en revendiquer deux autres (un seul sera réellement descendu). Le *Tenente Collonello* Nello Brambilla, commandant du *Gruppo*, figure parmi les disparus.

Malheureusement, David Barnwell est abattu et porté disparu lors d'une interception de C.202 du 9° *Gruppo*, au petit matin du 14 octobre, après avoir remporté sa septième victoire (dont deux en collaboration). Cruel destin que celui de la famille Barnwell : le père de David avait été tué dans un accident aérien trois ans plus tôt et ses deux frères plus récemment, l'un aux commandes d'un bombardier et l'autre d'un chasseur.

Dans la nuit du 31 octobre, le *Sergeant* A. S. Mackie expédie un BR.20M du 116° *Gruppo* d'une manière curieuse :

« Je fus très étonné de ne pas être mitraillé quand j'exécutai ma première passe, plein arrière à moins de 50 m et aussi de constater que l'appareil ne tentait aucune manœuvre d'évitement. Je réalisai une seconde passe par derrière et dessous, toujours sans essayer le moindre tir en retour de la part de l'avion ennemi qui maintenait tranquillement son cap. Après la seconde rafale, il prit feu et tomba. Ce fut vraiment trop facile ! »

Le 2 décembre, la MNFU est rebaptisée 1435 (*Night Fighter*) *Flight* et son commandement passe aux mains du *Squadron Leader* Innes B. Westmacott.

La vie de nomade du N° 89 *Squadron* se poursuit avec les débarquements alliés en Afrique du Nord. Pour fournir une couverture aérienne nocturne, ce *Squadron* envoie un détachement à Alger-Maison Blanche, vers le 20 décembre, soit quelques jours après l'installation du N° 255 sur cette même base et l'arrivée du N° 600 à Blida.

Les débuts du 89 sont placés sous les meilleurs auspices avec les doublés des *Pilot Officer* Arthur L. M. Spurgin (un futur as) et *Sergeant* Park Norris (un Américain), dans la nuit du 27 au 28 novembre, le *Flying Officer* John H. Etherton ajoutant même une cinquième victoire. Ce dernier ne devra attendre que le 12 décembre pour devenir le premier as de chasse de nuit du théâtre, en abattant trois Ju 88 du II./KG 54. Fin février 1943, le 89 se regroupe à Castel Benito, mais d'autres aventures l'attendent.

UNE VICTOIRE D'UN FAFL

Nous clorons ce chapitre par la victoire d'un Français libre, le sous-lieutenant Émile Claude Héliès, appartenant au N° 247 *Squadron*. À 22h24, le 22 juillet 1942, il décolle depuis Exeter et est aussitôt pris en charge par le contrôle.

Bristol Beaufighter Mk. IF (R2101)
Squadron Leader John Cunningham
N° 604 *Squadron*
Middle Wallop, mai 1941.



© J.-M. Guillou, 2010

► Un Hurricane Mk. II (Z2961) de la *Malta Night Fighter Unit* à Takali (Malte), en septembre 1941. Prélevés sur les unités de chasse de jour, les appareils de la MNFU n'avaient pas tous eu le temps d'être repeints dans une teinte mieux adaptée à leur activité nocturne. (IWM)



► Un Beaufighter Mk. VIF du N° 89 *Squadron* à Castel Benito (Libye), en avril 1943. C'est la première version armée défensivement. (NARA)



Voici le compte rendu de sa mission, tel qu'il a été rédigé par son *Squadron Leader* [8] :

« Après plusieurs changements de cap, le dernier étant à 260°, le S/Lt Héliès a vu un E/A qu'il a reconnu comme étant un Ju 88 s'approchant de lui par

la droite et traversant sa ligne de vol. Notre pilote a viré brutalement sur la gauche, arrivant sur son flanc, puis effectuant une passe arrière à 120 m [d'altitude ?], lâchant une courte rafale à 200 m de distance et apercevant des coups au but sur le fuselage. L'E/A a

riposté maladroitement en zigzaguant et en piquant. Notre pilote a tiré une nouvelle rafale à 150 m et a ensuite vu deux boules rouges tomber en mer, formant un cercle de 30 m de diamètre qui est resté visible pendant environ 30 secondes. Heure : 23h20. Le *Pilot Officer* Burton, qui volait de concert, confirme que l'E/A a plongé dans l'eau avec un moteur en feu, à environ 35 km à l'est du point de départ. Visibilité mauvaise, nuages 10/10e à 450 m, 4/10e à 300 m, pas de nuages en dessous. Victoire homologuée le 23 juillet 1942. »

Héliès, élève à l'école d'Avord, gagne l'Angleterre déguisé en aviateur polonais, en juin 1940. Il sera affecté au 340 *Île-de-France* en septembre 1942; promu lieutenant, il sera abattu et tué par la *Flak* le 31 octobre. ■

À suivre



► Le sous-lieutenant Émile Claude Héliès en vol à bord du Hurricane Mk. IIC (BD936) du N° 247 *Squadron* à l'époque de sa victoire. (RAF Museum)



LES DISCIPLES DE LA RELIGION CATHODIQUE (4)

MOSQUITO

par C-J. Ehrengardt

LA ROYAL AIR FORCE
DEUXIÈME PARTIE

Qui trop embrasse mal étreint, dit le proverbe. Pourtant, le Mosquito, la « merveille en bois » de Geoffrey de Havilland, a excellé dans tous les rôles : reconnaissance photo, bombardement, chasse-bombardement et chasse de nuit. Il fut, sans contestation possible, le meilleur avion polyvalent de la Seconde Guerre mondiale.

LE 24 JUIN 1942 À 22H24, LE *Wing Commander* IRVING S. SMITH, DFC, RNZAF, commandant le N° 151 *Squadron*, arrache son Mosquito NF. II W4097 de la piste de Wittering avec à ses côtés son radariste, le *Fight Lieutenant* David Kerr-Sheppard. L'équipage est pris en charge par le GCI (*Ground-controlled interception* ou contrôle terrestre) de Coltishall. Vers 23h30, ils sont mis sur la piste d'un « bandit » et l'opérateur radar ne tarde pas à avoir un écho sur son écran. À 3 600 m d'altitude, le contact visuel est établi à une distance de cent mètres avec un He 111 qui « avait l'air de porter deux torpilles sous les ailes ». Cependant, il leur échappe et Smith ne revendique qu'un probable. Toutefois, la chance ne va pas tarder à lui sourire.

« Le GCI m'a guidé sur un autre "bandit" à 2 000 m d'altitude. Par cette nuit de pleine lune, je l'ai eu en visuel une seconde avant que le F/Lt Kerr-Sheppard ne me signale un écho sur son écran. C'était aussi un He 111 et également avec deux torpilles sous les ailes. J'ai manœuvré pour me mettre en bonne position, légèrement en dessous et sur la gauche, et j'ai tiré une rafale d'une seconde. Les balles et les obus ont déchiré son aile et son fuselage et le Heinkel est parti en piqué, l'aile gauche en flammes. L'avion ennemi n'a pas redressé et a percuté l'eau, ne laissant comme seule trace qu'un cercle de débris brûlants et fumants. Je revendique un He 111 détruit. » Il s'agit en fait d'un Do 217 E-4 du II./KG 40.

La nuit n'est pas terminée. Quelques minutes plus tard, le GCI le guide vers un troisième « bandit » qu'il ne peut rattraper, puis vers un quatrième. Kerr-Sheppard acquiert la cible sur son écran et « comaque » son pilote jusqu'au contact visuel à une distance de 300 m. « C'était un Do 217. Je lui ai balancé ce qu'il me restait d'obus de 20 en une seule rafale, l'arrosant le doigt crispé sur la détente des armes. Des pièces du fuselage et du capot ont volé de toutes parts et les deux ailes et le fuselage ont pris feu. Mais les Boches étaient décidés à vendre chèrement leur peau. Les mitrailleurs arrière ripostaient furieusement. Sans me démonter, je me suis approché à un peu moins de cent mètres et je les ai réduits au silence avec mes mitrailleuses. De l'huile a jailli d'un de ses

▲ Le de Havilland Mosquito NF. 30 MM748 appartenant à l'*Aeroplane and Armament Experimental Establishment* de Boscombe Down (Collection de l'auteur)

moteurs et a maculé mon pare-brise. J'ai dû dégager pour éviter l'abordage. Mais le Dornier volait au ralenti en perdant régulièrement de l'altitude avec le feu à bord. Il a disparu dans un nuage, mais on pouvait apercevoir la lueur de l'incendie qui le ravageait à travers la couche nuageuse. C'était impressionnant ! Je revendique un Do 217 détruit. »

Il s'agit des premières victoires homologuées à un Mosquito (une confirmée et une probable) [1]. Il était temps, pour-rait-on dire.

DES DÉBUTS LABORIEUX

Car, les débuts de la « merveille en bois » sont pour le moins laborieux.

Le N° 157 *Squadron* est reformé à Debden, le 13 décembre 1941, dans le but d'étreindre la version de chasse de nuit du Mosquito au combat. S'il touche son premier T. III d'entraînement à la mi-janvier 1942, les livraisons de la version de série, le NF. II, sont désespérément lentes : début avril, seules quatorze machines ont été réceptionnées et toutes ne sont pas équipées de radar.

C'est à cette époque que le N° 151 *Squadron* fait mouvement sur Colerne pour toucher ses premiers Mosquito destinés à remplacer ses Defiant Mk. II.

Mais c'est aussi à cette époque (23/24 avril 1942) que la Luftwaffe lance une série de *Terrorangriffe* (raids de terreur), connus sous le nom de « raids Baedeker » [2]. Les Mosquito, équipés du radar AI Mk. IV, tombent à pic. Cependant, les choses ne se passent pas aussi facilement que prévu.

Le N° 151 peut enfin réaliser sa première mission de guerre dans la nuit du 27 au 28 avril, quand trois de ses Mosquito patrouillent le secteur de Norwich. Si des contacts radar sont établis, aucune interception ne peut être effectuée, en grande partie à cause de problèmes techniques, tels que surchauffe des collecteurs d'échappement et défaut de conception des cache-flammes des canons (provoquant l'aveuglement momentané du pilote à chaque rafale). Le N° 157, qui entre en lice la nuit

suivante, n'est guère plus heureux. En trois semaines d'activité, seule une victoire probable a pu être portée à son crédit, alors que les accidents se multiplient, un équipage du 157 étant tué à la suite d'une panne de moteur, le 19 mai. On attribue généralement le premier succès du Mosquito au *Squadron Leader* Glyn Ashfield (commandant le *Flight A* du 157), celui-là même qui avait revendiqué la toute première victoire d'un avion équipé d'un radar intégré [3]. Or, le compte rendu de sa mission du 29/30 mai mentionne « victoire probable ». Le 157 devra attendre le 27/28 juillet pour obtenir – enfin – sa première victoire sur Mosquito, créditée à l'inévitable Glyn Ashfield [4].

PÉNÉTRATION NOCTURNE

Appliquant le principe que la meilleure défense, c'est l'attaque, les autorités de la RAF décident d'affronter la chasse de nuit allemande au-dessus du continent, de manière à diminuer la pression sur les expéditions de bombardement. Toutefois, comme le radar est considéré comme hautement secret, les Mosquito qui participent à ces opérations de pénétration nocturne n'en sont pas équipés. Leur première mission se déroule dans la nuit du 30 au 31 mai 1942, en accompagnement du raid des 1 000 bombardiers sur Cologne.

Le N° 264 *Squadron*, première unité équipée en Defiant dès décembre 1939 [5], commence sa transformation sur Mosquito début mai. Le 264 est le premier *Squadron* de Mosquito dédié aux missions de pénétration nocturne. Toutefois, comme celles-ci ressortissent davantage à une stratégie offensive qu'à la défense nocturne *stricto sensu*, nous ne nous attarderons pas sur ce sujet.

S'il est des équipages qui ont dû être soulagés de voir arriver la « merveille en bois », ce sont bien ceux du N° 85 *Squadron*. Cette unité, qui avait brillé pendant la Campagne de France et la Bataille d'Angleterre, avait basculé du côté obscur de la Royal Air Force en novembre 1940. Équipée en Hurricane, Defiant puis Havoc, elle accueille avec

soulagement ses premiers Mosquito en août 1942. Il lui faudra pourtant attendre le 17 janvier 1943 pour être créditée de sa première victoire, un honneur que son chef ne laissera à personne. Le *Wing Commander* Gordon L. Raphael, DFC and bar, est un personnage connu pour son extrême professionnalisme et sa poigne de fer, allant jusqu'à interdire à ses équipages de fumer de crainte de voir leurs réflexes s'émousser. Il remporte, ce jour-là, son septième succès personnel, dans les circonstances qu'il a lui-même relatées dans son rapport de mission : « Un Mosquito IIF du N° 85 *Squadron*, pilote W/C G. L. Raphael, DFC and bar (Canadien) et W/O Addison, DFM, opérateur du radar AI Mk. V, a décollé de Hunsdon à 19h45, le 17 janvier 1943, et a atterri à Bradwell Bay à 21h20. L'appareil a été confié par le secteur de North Weald au GCI de Foulness et, après une patrouille normale, un hostile a été repéré à 6 500 pieds. Le pilote est descendu de 10 000 à 5 500 pieds et a eu un contact plus bas et sur sa droite. Il a viré pour se placer derrière et a eu un Ju 88 en visuel à une distance de 200 à 300 m. Il s'est approché à 100 m, tandis que l'avion ennemi zigzaguait et, dès la première rafale, il y a eu une grosse explosion blanche provenant du moteur gauche. Des débris enflammés sont tombés. Le mitrailleur arrière a ouvert le feu sans grande précision, alors que l'avion était engagé dans un piqué à 60°. Le *Wing Commander* Raphael l'a suivi dans son piqué en mettant au but deux ou trois autres rafales, mais, vers 300 pieds, quand il a redressé pour éviter de percuter la mer, l'avion ennemi a disparu dans la brume qui couvrait la surface de l'eau. Le *Wing Commander* Raphael s'est posé à Bradwell Bay sans que personne n'ait été mis au courant de son combat, mais, à son arrivée, il a été informé que le personnel de la balise de Bradwell avait vu ce qui lui a semblé être un avion en feu plongeant verticalement dans la mer. Comme l'horaire et les coordonnées concordent, le *Wing Commander* leur a dit qu'il avait descendu un Boche en flammes. Il revendique ce Ju 88 comme détruit. »

[1] Smith recevra une bar à sa DFC quelques semaines plus tard. Titulaire de 8 victoires confirmées, il commandera le fameux raid sur la prison d'Amiens, le 18 février 1944.

[2] Voir *Aéro-Journal* n° 8, février-mars 2009.

[3] Voir la première partie dans le numéro précédent.

[4] Sa carrière s'arrêtera tragiquement le 12 décembre 1942, quand il percutera un arbre au cours d'un exercice de vol à basse altitude.

[5] Voir *Aéro-Journal* n° 5, août-septembre 2008.



◀ Le Mosquito NF. II W4087 du N° 157 *Squadron* à Castle Camps, début 1942. On note les antennes réceptrices du AI Mk. IV sur l'aile droite. Ultérieurement confié au N° 25 *Squadron*, cet appareil sera équipé à titre expérimental d'un Turbinlite. (Collection C. Goss)

▼ En novembre 1943, le N° 256 Squadron est rééquipé en NF. XIII, avec lesquels il opère depuis Malte, l'Algérie, la Corse, puis l'Italie. Toutefois, le secteur est plutôt calme la nuit et les Mosquito auront peu d'occasions de faire parler la poudre. (Collection J. Mutin)



► Un NF. II (DD739) du N° 456 (RAAF) Squadron, la seule unité de chasse de nuit australienne. Elle se spécialise dans les missions « Instep », l'interception des avions allemands dans le golfe de Gascogne. Elle sera particulièrement active pour la protection nocturne des plages de débarquement et la chasse aux V-1. (RAF Museum)



Raphael ajoutera deux V-1 à son palmarès en 1944.

Fin décembre 1942, huit Squadrons ont été transformés sur Mosquito NF. II ou sont en cours de transformation et leur bilan est maigre : 20 victoires seulement, dont la moitié a été revendiquée par le N° 151.

EXPANSION

Avec la montée en puissance de la production, la RAF envisage de moderniser la chasse de nuit sur les autres théâtres d'opérations. C'est le secteur méditerranéen qui en est le premier bénéficiaire. Rééquipé en Mosquito en juillet 1942, le N° 23 s'envole pour Malte à la fin du mois de décembre. Il s'agit, toutefois, davantage de missions offensives sur la Sicile que de chasse de nuit proprement dite. Son commandant, le

Wing Commander Peter G. Wykeham-Barnes, profitera du séjour pour porter son palmarès à 17 victoires (dont trois en collaboration).

Le N° 256, envoyé en Afrique du Nord lors des débarquements alliés, reçoit des NF. XII en avril 1943, mais il ne les conserve que quatre mois. Il sera ultérieurement doté de NF. XIII, puis à nouveau de NF. XII, qu'il percevra en Italie, en février 1945.

Le N° 27, quant à lui, se trouve déjà en Inde, quand, en avril 1943, il touche des NF. II. Toutefois, ils seront surtout utilisés pour mitrailler des cibles maritimes et terrestres en Birmanie, jusqu'à ce qu'ils soient logiquement remplacés par des FB. VI à partir de la fin de l'année 1943.

Les escadrons étrangers ne sont pas oubliés. Le N° 307 (*Polish*) abandonne ses Beaufighter en janvier 1943, tandis

que deux Squadrons canadiens, les N° 406 et 410, sont également transformés, le premier sur Mk. XII en juillet 1943 et le second sur Mk. II, dès octobre 1942. Patrouillant la nuit en mer d'Irlande, le N° 456 (RAAF) touche ses premiers NF. II au début du mois de janvier 1943, utilisés depuis Predannack pour chasser les avions ennemis dans le golfe de Gascogne.

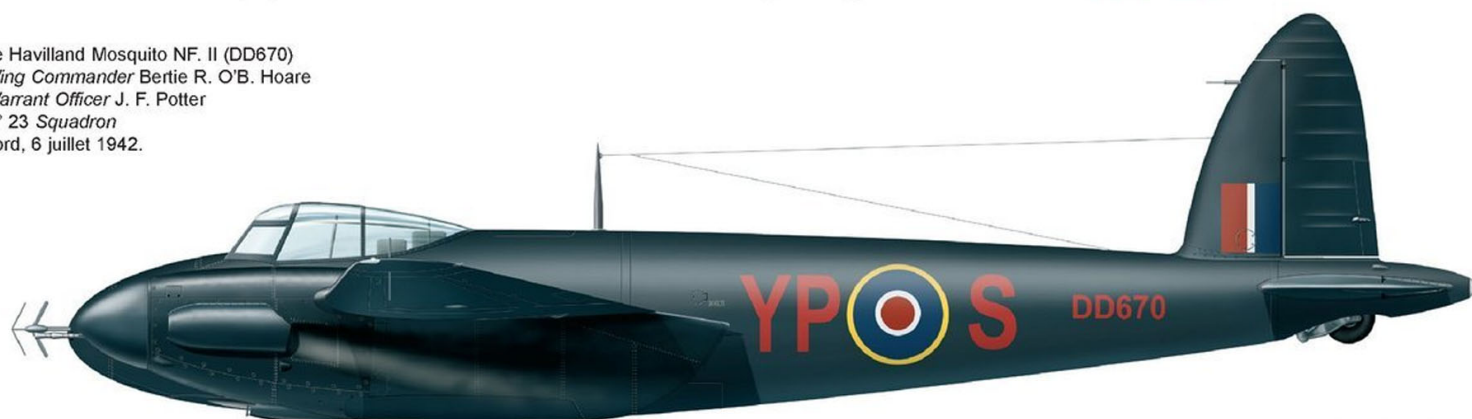
Étrillé en Malaisie avec ses Buffalo au début de l'année 1942 et reformé en Grande-Bretagne en juin 1942, le N° 488 (RNZAF) est la seule unité néo-zélandaise assignée à la chasse de nuit. En août 1943, il touche des Mk. XII en remplacement de ses Beaufighter.

Signalons pour mémoire le N° 60 (SAAF), qui emploie ses NF. II, entre février et novembre 1943, pour des missions offensives contre les troupes de Rommel, puis au-dessus de la Sicile et de l'Italie.

LA CHASSE AUX FOCKE-WULF

Formé en décembre 1942, le I. Gruppe de la SKG 10 doit attendre jusqu'en mars 1943 pour voir enfin arriver ses Focke-Wulf Fw 190 A-4/U8 sur le terrain de Saint-André-de-l'Eure. Cette escadre de bombardement rapide a vu le jour pour poursuivre les raids furtifs nocturnes au-dessus de Londres et des principales villes anglaises. Les pilotes allemands sont fort mécontents, car ils n'ont aucune formation au vol IFR et leurs appareils n'ont aucun équipement d'aide à la navigation. La première mission se déroule dans la nuit du 17 au 18 avril et se solde par un cuisant échec. Au départ, la chasse de nuit anglaise ne parvient pas à contrer cette nouvelle menace, mais tout va changer avec l'entrée en lice du Mosquito. John Cunningham écrira dans ses mémoires : « À notre plus grande joie, nous avons découvert qu'en maintenant les gaz à fond pendant toute la durée de notre montée – du décollage à l'interception – et bien aidés par l'habileté de nos radaristes, il était possible d'intercepter, d'accrocher, d'identifier, puis de descendre un Fw 190 portant une bombe. C'était incroyablement comme le Merlin pouvait encaisser un tel traitement de choc. »

de Havilland Mosquito NF. II (DD670)
Wing Commander Bertie R. O'B. Hoare
Warrant Officer J. F. Potter
N° 23 Squadron
Ford, 6 juillet 1942.

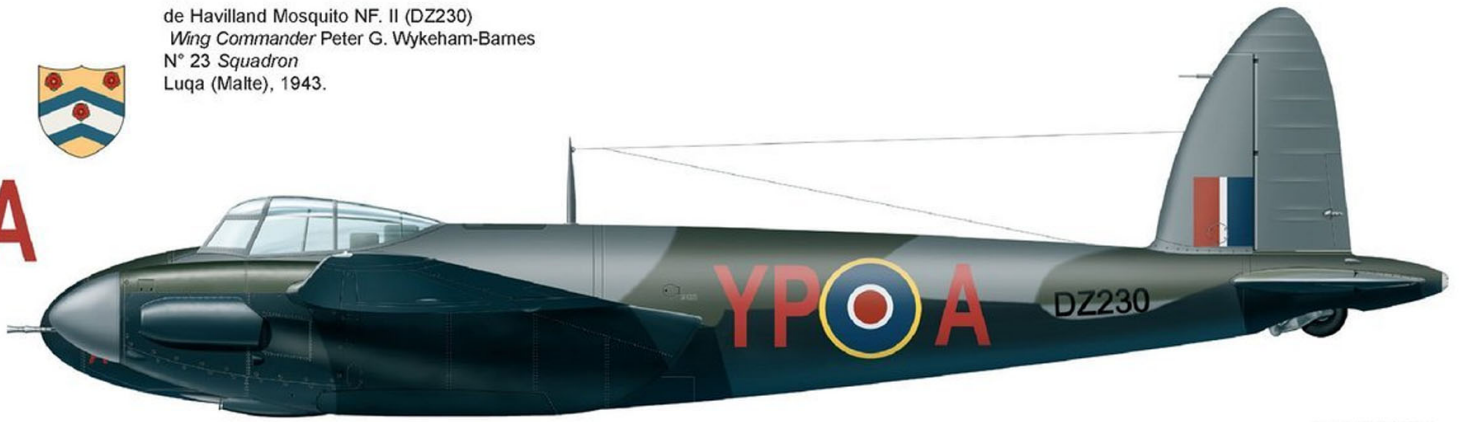




de Havilland Mosquito NF. II (DZ230)
Wing Commander Peter G. Wykeham-Barnes
 N° 23 Squadron
 Luqa (Malte), 1943.



A



© J.-M. Guilkou, 2010

Dans la nuit du 16 au 17 mai, la chance sourit au N° 85, qui revendique quatre Fw 190. Un équipage ouvre son compteur :

« Mosquito XII, AI Mk. VIII, 85 Squadron, *Flying Officer* Bernard J. Thwaites, pilote, et *Pilot Officer* W. P. Clemo, observateur. Décollage à 00h05 de West Malling, atterrissage à 01h55, même terrain.

« Pris en charge par le GCI Sandwich, j'ai grimpé jusqu'à 20 000 pieds et ai été dirigé sur un "bandit" sur sa route de retour à 190°. J'ai été informé que l'avion ennemi effectuait de violentes manœuvres évasives 5 km devant nous. La poursuite n'étant pas concluante, je l'ai cessée aux abords de la côte française. On m'a dit de me dépêcher de revenir et, alors que je prenais de l'altitude, on a eu un contact en dessous, traversant notre ligne de vol de la droite vers la gauche, à une distance de 5 km. J'ai engagé la poursuite, me rapprochant rapidement jusqu'à un visuel des flammes d'échappement. Entraîné par ma vitesse, j'ai failli le dépasser et j'ai dû dégager sur ma droite, tout en maintenant le contact visuel avec l'avion ennemi qui volait droit devant lui au-dessus de la mer éclairée par la lune. Je me suis placé en bonne position, derrière et légèrement en dessous, à 50 m de distance. J'ai reconnu un FW 190. J'ai tiré une courte rafale et l'avion ennemi a explosé dans une grosse boule de feu orange. Il est tombé en flammes et on l'a aperçu en train de brûler à la surface de l'eau. J'ai dégagé instantanément, mais je n'ai pu éviter quelques débris qui seront retrouvés dans une prise d'air à l'atterrissage. Nous avons noté la position R8783 à 01h17.

« Tout de suite après, le contrôleur m'a avisé qu'un autre "bandit" se trouvait devant moi, cap au 350, et qu'un second le suivait. Il m'a demandé d'orbiter à droite, mais nous n'avons eu aucun contact. Alors, j'ai fait un autre tour et ai eu un contact sur ma droite, à une distance de 4 km, altitude 20 000 pieds. À 200 m, j'ai ouvert le feu et l'avion ennemi a semblé exploser dans un éclair orange brillant, puis il a glissé sur l'aile pour s'échapper. J'ai maintenu l'écart,

tandis que l'avion ennemi perdait de l'altitude, et j'ai tiré trois nouvelles rafales, chacune produisant le même effet que la première. Puis un gros objet a semblé se détacher du dessus. Nous avons noté la position R4468 à 01h28.

« Je revendique le premier FW. 190 détruit et le second probablement détruit. »

Il n'est pas clair si le second a été officiellement homologué ou pas et le palmarès de Thwaites fait état de 5 ou 6 victoires, selon les sources.

Le N° 85 en ajoutera quatre autres à son tableau de chasse avant fin juin. Notamment, dans la nuit du 13 au 14 juin, un appareil de la 3./SKG 10 offre sa dix-septième victime au commandant du N° 85, le *Wing Commander* John Cunningham, DSO and bar, DFC and bar, DFM and bar. Il abattra deux autres Fw 190, dont un dans la nuit du 23 au 24 août, ainsi qu'il le raconte lui-même :

« J'ai décollé de West Malling à 23h45 avec le F/Lt. C. F. Rawnsley, DFC, DFM and bar, comme opérateur radar. Nous étions en patrouille à 17 000 pieds au-dessus de la Manche, quand le GCI nous a informés de la présence d'un "bandit" à 8 km, à 16 000 pieds, venant de notre droite. J'ai pris le cap 340 et nous avons eu un contact à 5 km, 15° sur nos 2 heures. L'avion ennemi suivait un cap au 310 approximativement et grimpait très vite, mais, en poussant le régime à 2 900 tr/min et à pleine puissance, nous avons réduit l'écart à 2 000 m à une altitude de 21 000 pieds. À ce moment, quelques projecteurs du secteur de Colchester-Harwich ont tenté de l'illuminer et il a zigzagué avant de mettre le cap vers le sud, tout en perdant de la hauteur. L'opérateur a eu l'écho d'une bombe ou d'un réservoir qu'il venait de larguer.

« Pendant la longue descente, nous avons réussi à nous rapprocher à moins de 300 m à trois reprises, à une vitesse de 550 à 580 km/h au badin. L'avion ennemi zigzagait continuellement, mais j'ai eu un visuel sur son échappement à 250 m et sur sa silhouette à 180 m. L'opérateur, qui portait des lunettes de vision nocturne Ross, a reconnu un FW.190. Notre altitude était alors

de 2 500 pieds et, à une distance de 100 m, j'ai ouvert le feu, provoquant un gros éclair orange dans son fuselage, mais il a continué à voler. J'ai tiré une nouvelle rafale à la même distance avec le même résultat et des pièces enflammées se sont détachées. L'avion ennemi a ralenti et je suis passé au-dessus de lui, puis je l'ai vu s'écraser près de la côte et brûler au sol près de Dunkerque. Il était 01h55. Nous avons atterri à West Malling à 02h25. »

Un autre type d'appareil allemand fait son apparition à peu près à la même époque. En effet, le 20 juin 1943, le V./KG 2, un groupe récemment formé, prend ses quartiers à Merville avec ses Messerschmitt Me 410 A. Le premier appareil de ce type abattu au-dessus de l'Angleterre est revendiqué par un Mosquito Mk. XII du N° 85, piloté par le *Flight Lieutenant* Edward N. Bunting avec le *Flying Officer* Frederick G. French comme radariste, dans la nuit du 13 au 14 juillet. En patrouille au-dessus de Douvres, l'équipage poursuit un avion ennemi dont un feu rouge est allumé. Pendant ce temps, le radariste capte un nouvel écho sur son écran. Pensant que le premier sert d'appât ou de leurre, Bunting choisit de poursuivre le second avion ennemi :

« Quand nous avons réduit la distance à 2 000 m, nous avons eu ses échappements en visuel, mais l'avion ennemi avait repris de l'altitude. Grimant à pleine puissance, régime au maximum, nous avons rapidement comblé l'écart, mais l'ouverture des volets du radiateur pour cause de surchauffe a fait chuter notre vitesse. Dès que les volets étaient fermés, nous regagnions du terrain. Nous avons continué la poursuite de cette manière pendant environ 15 minutes à 350 km/h au badin, sans que l'avion ennemi ne tente la moindre manœuvre évasive. Finalement, nous l'avons acquis en visuel dans le ciel clair à une distance de 600 m et une altitude de 25 000 pieds. Aucune lampe d'identification allumée, aucune réponse de l'IFF. L'avion n'était pas britannique et je pense avoir identifié un Me 410. Je suis venu à 200 m mais ma visée a été gênée par les remous de l'avion ennemi.



▲ Un NF. II (DZ231/R) du N° 23 Squadron survole l'île de Malte, en juin 1943. (IWM)

[6] La différence provient du fait que deux Squadrons (N° 23 et 27) ont été rééquipés en FB. VI pour des missions « intruder ».

▼ Un Mosquito NF. II (W4092/T) du N° 157 Squadron de passage à Bassingbourn, en janvier 1944, attire la curiosité d'aviateurs américains. Cette unité était basée à Predannack (Comouaille), d'où elle effectuait des missions de pénétration nocturne sur la France occupée. (IWM)

Je suis passé en dessous pour tirer deux courtes rafales (une seconde et demie et une seconde) sur le fuselage qui a immédiatement pris feu. L'avion ennemi a semblé être hors de contrôle et il est tombé sur le dos, l'arrière du fuselage engouffré dans les flammes, son piqué devenant vertical sur la fin. Je l'ai perdu de vue, mais j'ai aperçu un éclair rouge vif à la surface de la mer, près de Felixstowe. »

Sa chute sera confirmée par des témoins oculaires. Bunting vient de conjurer le mauvais sort. Affecté au N° 85 depuis le début de l'année 1941, il n'avait jusqu'alors été crédité que d'une victoire probable et un endommagé. Il ajoutera huit autres victoires confirmées, deviendra commandant du N° 488 (RNZAF), recevra la DFC *and bar*, mais sera tué par la *Flak* dans la nuit du 30 juillet 1944 au-dessus de la Normandie.

L'année 1943 a vu l'entrée en service des nouvelles versions de chasse de nuit : les NF. XII (février), XIII (octobre) et XVII (novembre).

Dix nouveaux Squadrons ont été transformés en totalité ou partiellement sur Mosquito NF au cours de l'année 1943. Seize Squadrons sont opérationnels au 31 décembre [6], plus une unité un peu à part, la *Fighter Interception Unit*.

Cette dernière a été créée à Tangmere,

en avril 1940, sous les ordres du *Squadron Leader* George P. Chamberlain, pour tester les nouvelles technologies en matière de combat aérien et, en particulier, le radar. Sa première dotation consiste en cinq Blenheim Mk. IF. Comme on l'a vu dans l'épisode précédent, elle a remporté la première victoire aérienne nocturne assistée par radar aéroporté (*Flying Officer* Glyn Ashfield). Les Blenheim seront remplacés par des Beaufighter, puis par des Mosquito. Au moment de sa réorganisation, en juin 1944, la FIU compte 21 victoires.

La « merveille en bois » est créditée de 108,5 victoires sur l'ensemble de l'année.

LE « BABY BLITZ »

Le 21 janvier 1944, la Luftwaffe lance l'opération « Steinbock », consistant en une série de raids en représailles à l'offensive du RAF *Bomber Command* sur Berlin. Pour la mener à bien, le *Generalmajor* Dietrich Peltz, qui en assure le commandement, a rassemblé 474 bombardiers, dont les Heinkel He 177 des I./KG 40 et I./KG 100. Compte tenu de la relative faiblesse des moyens engagés par les Allemands par rapport aux campagnes de 1940 et 1941, les Britanniques donnent à cette

opération le surnom de « Baby Blitz ». Comme toujours, la Luftwaffe manquera de souffle et « Steinbock » s'étirera en longueur, perdant de son intensité au fil des semaines pour s'achever au mois de mai sur un fiasco : 70% des effectifs initiaux perdus pour des résultats plus que dérisoires.

Dans la nuit du 21 au 22 janvier, un Mosquito abat le premier He 177 au-dessus des îles britanniques. Cette victoire est l'œuvre de l'équipage *Flying Officer* H. K. Kemp et *Flight Sergeant* J. R. Maidment du N° 151. Ce premier raid coûte 21 bombardiers à la Luftwaffe, dont plus de la moitié tombe victime du Mosquito.

Un pilote se distingue pendant cette période, le *Flight Lieutenant* Joseph Singleton, DFC, du N° 25 Squadron, qui, comme son nom ne l'indique pas, réalise un triplé dans la nuit du 19 au 20 mars, de la manière qu'il détaille lui-même :

« Mosquito Mk. XVII HK255, décollage de Coltishall à 20h55. Nous avons mis cap au 080 et avons été pris en charge par le GCI de Neatishead. On nous a dit de nous dépêcher de monter à 16 000 pieds. À 8 000, nous sommes passés sous les ordres de la CHL [*Chain Home Low*] de Happingburgh, qui nous a ordonné de prendre le cap 030, puis 010, et nous a dit que 12 "bandits" traversaient notre route de droite à gauche. À 16 000 pieds, le contact a été établi à une distance de 12 km, 30° sur notre droite. Nous avons viré à gauche et suivi, réduit l'écart et avons obtenu un visuel 10° au-dessus à 450 m. Identifié comme Ju 188 (par le pilote et l'opérateur radar). Nous sommes approchés à 100 m et lâché une rafale de 2 secondes et demie; plein arrière. Des coups au but ont été notés sur le fuselage, tout de suite suivis par une grosse explosion. Alors que nous nous rapprochions encore, nous avons aperçu les marques allemandes sur la queue de ce Ju 188 et avons dû cabrer brutalement pour éviter la collision; des débris de l'avion ennemi ont frappé notre appareil. Une fois l'avion ennemi tombé à 5 000 pieds, il s'est totalement disloqué et plusieurs morceaux en flammes ont percuté l'eau, illuminant tout le secteur.





Trois grands as de la chasse de nuit :

◀◀◀ John Cunningham, alias « Cat's Eyes », DSO and two bars, DFC and two bars, 20 victoires confirmées.

◀◀ Joe Singleton, DSO, DFC, 7 victoires plus un V-1.

◀ Wing Commander Frederick D. Hughes, DSO, DFC and two bars, 19 victoires (une en participation), dont 17 remportées de nuit avec les N° 264, 125, 600 et 604 Squadrons.

« Après avoir fait le point avec le GCI de Neatishead, nous sommes revenus à Happisburgh. On nous a fait prendre le cap 190 et, pendant que nous manœuvrions, nous avons eu un nouveau contact à 7 km, 15° à droite, cap au 330. Nous sommes arrivés sur l'avion ennemi par derrière et légèrement en dessous. À environ 500 m de distance, nous avons établi un visuel (le pilote et l'opérateur radar identifiant à nouveau un Ju 188). Avons réduit la distance à 100 m, plein arrière. L'avion ennemi n'a pas entrepris de manœuvres évasives et nous avons tiré une rafale de 2 secondes et demie, causant une explosion dans le fuselage. L'avion ennemi a explosé, piqué à la verticale et percuté la mer, où il a continué de brûler.

« Nous avons à nouveau orbité pour un relèvement avec Neatishead et sommes repartis pour Happisburgh. Aussitôt, nous avons eu un contact à 6 km, arrivant vite de notre droite. Nous avons effectué un virage serré sur la gauche et avons pris l'avion ennemi en chasse à 370 km/h au badin, à une altitude de 16 000 pieds. L'avion ennemi effectuait de violentes manœuvres évasives et changeait constamment d'altitude. À 500 m, nous avons eu un visuel à 10° au-dessus et légèrement à droite. Nous avons identifié un Ju 188. À 125 m, plein arrière, nous avons tiré une rafale de 2 secondes et demie, touchant le moteur droit qui a laissé échapper de nombreuses étincelles avant de prendre feu. Il a perdu de l'altitude. Une rafale de 3 secondes avec correction de 5° au-dessus et 5° à gauche, à 500-600 m, a enflammé l'avion ennemi, qui a perdu de nombreux débris avant de percuter l'eau. »

Ce que ne mentionne pas le rapport, c'est le fait que les trois victoires ont été obtenues en treize minutes, un exploit qui vaut à Singleton de recevoir le DSO avec attribution immédiate, son opérateur radar, le *Flying Officer* W. G. Haslam, recevant la DFC un peu plus tard. Cependant, la nuit n'est pas terminée pour les deux hommes et de nouvelles aventures les attendent :

« Tout de suite après le combat, j'ai trouvé que mes moteurs tournaient

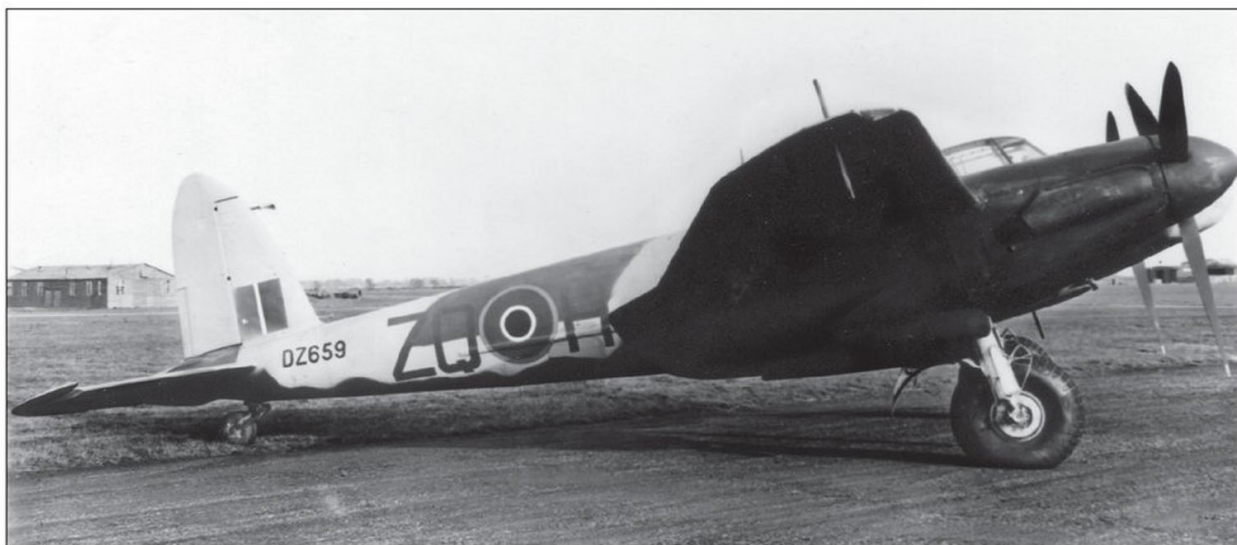


mal et, à la suite d'un examen rapide, j'ai vu que le cadran du thermomètre du radiateur gauche affichait 140° et celui du droit 120°. J'ai ramené les gaz, ouvert les volets des radiateurs en grand et ai évité de malmener les moteurs. J'ai averti Happisburgh que nous avions des ennuis de moteur et il m'a donné un cap pour me faire prendre en charge par Neatishead. Comme des étincelles jaillissaient du moteur gauche, qui était très chaud, j'ai mis l'hélice en drapeau. Aussitôt, le moteur droit est passé en surchauffe et j'ai dû remettre l'hélice en route pour continuer à voler sur deux moteurs en régime minimum sans trop perdre d'altitude (à la fin du troisième combat, nous étions à 14 000 pieds et j'ai rejoint la côte au cap 300 à environ 5 000 pieds). Les deux cadrans indiquaient 130-140° et j'ai dit à l'opérateur radar de se tenir prêt à sauter. J'ai appelé la base pour demander qu'on illumine la piste afin que je puisse la voir depuis la côte. Les deux moteurs continuaient à tourner tant bien que mal, mais nous perdions régulièrement de l'altitude. J'avais décidé de me poser tout rentré. À 290 au badin, nous sommes arrivés au-dessus de la terre ferme à 1 000 pieds. À ce moment, le moteur droit a serré et a pris feu. J'ai demandé à l'opérateur radar de s'occuper de l'extincteur. J'ai sorti le phare d'atterrissage gauche, pensant que cela pourrait m'aider, puisque le crash était inévitable; malheureusement, il

n'était pas complètement sorti quand j'ai atterri. J'ai demandé un peu plus de puissance au moteur gauche, mais il a serré à son tour. Nous avons touché à 225 km/h. L'opérateur radar a ouvert la verrière et a sauté. Je l'ai suivi quelques secondes plus tard et nous nous sommes éloignés de quelque 25 m de l'avion. Nous sommes restés assis par terre trente secondes et avons constaté que le feu provenait des têtes de cylindres. Je suis remonté dans l'avion pour fermer tous les contacts, mais je n'ai pas trouvé les extincteurs. Alors, j'ai ramassé de la terre pour la jeter sur les moteurs. J'ai réussi et les flammes se sont éteintes. Nous avons marché jusqu'à la route la plus proche et avons été recueillis par une ambulance. En examinant l'épave, par la suite, nous avons découvert que les deux réservoirs de glycol avaient été crevés par des débris d'un ou des avions ennemis. » Singleton et Haslam sont ensuite transférés au QG du *Fighter Command* pour une mission spéciale : présenter le Mosquito NF. 30 aux États-Unis et obtenir l'accord sur de nombreuses modifications à apporter au radar SCR-720 avant sa mise en production pour le compte de la RAF sous la dénomination de AI Mk. X. Pendant la préparation de leur mission, ils empruntent le MM415 à bord duquel ils abattent un V-1, le 23 juin 1944. Le palmarès de Singleton s'établit donc à sept victoires homologuées et une bombe volante.

◀ Le *Flight Lieutenant* Edward N. Bunting et son radariste, le *Flying Officer* C. P. Reed du N° 488 (RNZAF) Squadron viennent contempler l'une des deux victimes de leur sortie de la nuit du 21 au 22 mars 1944, dans la région de Clare. Tous deux, DFC and bar, seront tués au-dessus de la Normandie, le 31 juillet 1944. (ww2images.com)

► Un Mosquito Mk. XVII (DZ659) de la *Fighter Interception Unit*, basée à Ford de février 1941 à avril 1944. (RAF Museum)



LA MENACE FANTÔME

En avril 1944, trois unités viennent renforcer la 2nd *Tactical Air Force* en vue du débarquement : N° 264, 410 (RCAF) et 488 (RNZAF). Les autres sont maintenues au sein de l'*Air Defence of Great Britain* (AGDB), nom temporaire du *Fighter Command* entre novembre 1943 et octobre 1944.

Ces dernières vont d'ailleurs avoir fort à faire avec la mise en service par les Allemands du V-1, « Diver » dans la nomenclature des noms de code de la RAF et « Doodlebug » (tracteur artisanal) dans le langage imagé des pilotes.

Le premier V-1 abattu par un Mosquito tombe devant les canons du *Flying Officer* Rayne Schultz, un instructeur de la 54 OTU, dans la nuit du 14 au 15 juin. Boostés par l'injection d'oxyde nitrique, qui leur permet de rattraper les bombes volantes, les Mosquito vont en faire une grosse consommation : 471 seront revendiquées jusqu'à ce que cesse la menace.

L'as des as des missions « anti-Divers » est le *Flight Lieutenant* Francis R. L. Mellersh, du N° 96 *Squadron*, qui en abat 39, son compère, le *Squadron Leader* Richard N. Chudleigh, en revendique 15, dont 6 la même nuit. D'ailleurs, le N° 96 arrive en tête du palmarès avec

174 « Divers », suivi par le N° 418 (RCAF) avec 83.

Canadien, commandant ce dernier *Squadron*, le *Wing Commander* Russ Bannock, lui-même vainqueur de 19 V-1, raconte son expérience des patrouilles « anti-Divers » :

« Nous avons détruit notre premier V-1 le 20 juin. Je me souviens encore très bien de la manière dont nous sommes arrivés par l'arrière pour l'intercepter. La longue flamme qui jaillissait de son stato-réacteur nous donnait l'impression de regarder à l'intérieur d'un haut-fourneau. Après avoir récupéré quelques débris du premier V-1, nous avons appris à les attaquer sous un angle de 30°. À chaque fois qu'ils explosaient, un éclair blanc très vif nous aveuglait temporairement jusqu'à ce que nous ayons dégagé. Il y avait toujours une seconde explosion quand le V-1 tombait en mer, ce qui nous a amenés à penser que nos obus ne faisaient exploser que les réservoirs et que la charge détonnait au contact de la surface de l'eau. Une fois, il nous est arrivé une aventure cocasse. Nous n'avions plus d'obus et nous avons tiré avec seulement nos mitrailleuses qui ont endommagé le pilote automatique. Le V-1 a fait demi-tour, puis le pilote automatique a stabilisé la trajectoire et nous l'avons regardé partir tout droit jusqu'à ce

qu'il s'écrase sur les côtes françaises. « Souvent ils arrivaient en tir groupé de 10 ou 20, alors, c'était chacun pour soi avec deux ou trois avions attaquant le même V-1. Il y avait constamment quatre *Squadrons* de Mosquito en patrouille, donc au moins huit appareils à la fois dans le même secteur. Par crainte des collisions, nous étions convenus d'allumer nos feux de navigation quand nous piquions. Le N° 418 a continué ses patrouilles jusqu'à ce que les sites de lancement soient capturés par la 21st *Army* en août. »

La menace ne sera pourtant pas entièrement écartée, car les Allemands installeront désormais les V-1 sous les ailes des Heinkel He 111 H-22, pour les larguer en vol, la nuit, à 80 km des côtes. Dix-huit porteurs tomberont victimes des Mosquito entre le 26 septembre 1944 et le 6 janvier 1945.

MOSKITOPANIK

Le 100 *Group* est formé au sein du *Bomber Command*, en novembre 1943. Son but est d'apporter le soutien électronique aux bombardiers, ELINT, SIGINT, CME et *deception*, mais aussi l'escorte. Pour cette dernière mission, les N° 85 et 157 sont détachés de l'AGDB et rattachés au 100 *Group* en avril 1944. Leurs Mosquito (NF.XII, XVII et XIX) sont les premiers équipés du nouveau radar AI Mk. X d'origine américaine. Ces deux *Squadrons* rejoignent les N° 141 et 239, dont les appareils disposent du système Serrate, qui les guide sur les émissions des radars allemands.

L'utilisation du Serrate n'est pas forcément facile. L'équipage du *Flight Lieutenant* D. Welfare et du *Flying Officer* B. Bellis, du N° 239, doit attendre la nuit du 31 mai au 1er juin 1944 pour remporter sa première victoire à l'aide de ce système, comme l'explique l'opérateur radar :

« La réussite finit par nous sourire dans la nuit du 31 mai quand nous avons repéré une transmission Serrate au nord

▼ Le HK362 est un ancien NF. Il mis aux standards NF. XVII. On le voit ici aux couleurs du N° 29 *Squadron* à Ford, au début de l'année 1944. (RAF Museum)





◀ Un NF. XIX (TA437) du N° 255 Squadron, qui opère en Méditerranée depuis les débarquements alliés en Afrique du Nord. Le 255 a reçu ses Mk. XIX en janvier 1945, époque où il était stationné à Foggia (Italie). (RAF Museum)

de Paris. La première priorité fut de nous assurer que la transmission ne provenait pas d'un chasseur en train de s'aligner sur notre queue ! Nous avons alors manœuvré notre Mosquito pour poursuivre le chasseur émetteur. À notre grand désarroi, il coupa son radar avant que nous n'ayons pu l'acquérir sur l'écran du AI. Mais nous avons maintenu le même cap et nous eûmes un contact radar à peu près une minute plus tard, puis un contact visuel et, enfin, une victoire contre un Bf 110. »

Les Mosquito opèrent à la fois dans le *stream* avec leur radar AI et au-dessus du *stream* avec le système Serrate. Les équipages de la *Nachtjagd* passent alors du statut de chasseurs à celui de gibiers. Il se développe progressivement chez eux un phénomène qu'ils appellent la *Moskitopanik*, terme qu'il n'est pas nécessaire de traduire. La présence des Mosquito du 100 Group contribue de manière significative à la démoralisation des équipages allemands.

La *Moskitopanik* atteint son paroxysme en décembre 1944 quand 36 chasseurs de nuit allemands sont abattus dans le courant du mois, contraignant la *Nachtjagd* à modifier ses tactiques. Parmi les disparus figurent quelques as, comme le *Hauptmann* Hans-Heinz Augenstein (RK, 46 victoires) et le *Hauptmann* Heinz Strüning (RK-EL, 56 victoires), respectivement victimes d'un équipage de la FIU, le 7 décembre, et d'un Mosquito du N° 157, le 24. *Die heilige Nacht* de la veille de Noël coûte 18 chasseurs de nuit à la Luftwaffe, dont 5 sont victimes des unités du 100 Group.

Parmi les vainqueurs de cette mémorable nuit se trouve le *Captain* Svein Heglund. Ce Norvégien, qui visite l'Italie quand son pays est envahi en avril 1940, rejoint le Canada, où il reçoit un entraînement de pilote de chasse à *Little Norway*. Il arrive au N° 341 (*Norwegian*) volant sur Spitfire en avril 1942. Au terme de deux tours d'opérations, au cours desquels il revendique 11 victoires sûres, il est affecté au convoi d'avions entre les USA

et l'Angleterre, un job qui ne lui convient que moyennement. Grâce à l'appui de John Cunningham, il obtient d'intégrer le N° 85, fin 1944. Cette nuit-là, il pilote un NF. 30 et fait équipe avec son opérateur radar habituel, un Anglais, le *Flying Officer* Robert O. Symon. Il appartient aux patrouilles hautes de protection d'une expédition ayant comme objectifs Cologne et Bonn.

« Nous volions cap au sud-est en nous éloignant de l'objectif et en direction d'une balise visuelle dans le secteur de Wiesbaden, quand nous avons eu un contact droit devant, légèrement en dessous et à 10 km de distance. Nous avons viré sur la gauche et piqué, redressant vers 11 000 pieds. Nous sommes arrivés sur les arrières de l'avion ennemi qui faisait des manœuvres évasives. Très vite, nous nous sommes rapprochés à 2 000 m et l'avion ennemi a grimpé à 14 000 pieds sans arrêter de zigzaguer. Nous l'avons eu en visuel à 600 m, une vague silhouette et une faible lueur blanche à l'intérieur du moteur droit. En suivant la lueur blanche pendant plusieurs virages, nous avons réduit la distance à 50 m. C'est alors que nous avons reconnu un Me 110 grâce à sa double dérive, sa silhouette générale et ses deux gros réservoirs supplémentaires. Nous avons laissé l'écart se creuser jusqu'à 180 m et avons tiré une rafale d'une demi-seconde qui l'a touché à la racine de l'aile droite. L'avion ennemi a explosé instantanément et nous avons piqué à la verticale pour éviter les débris enflammés qui nous pleuvaient dessus. Le Me 110 a été vu percuter le sol à 50°25N et 07°20E. »

Heglund portera son palmarès à 15 victoires (dont une en participation) après deux autres tours d'opérations (soit quatre en tout !) et terminera la guerre avec le titre de plus grand as norvégien. Il décrochera un DSO bien mérité en octobre 1945 et deviendra chef d'état-major de l'aviation royale norvégienne.

Les pilotes allemands doivent avoir recours aux leurres (Düppel) pour tromper

les chasseurs anglais, mais cela n'est pas toujours efficace, car les radars AI Mk. X ne sont pas faciles à brouiller. Les pilotes allemands volent de plus en plus bas, à une altitude qu'ils appellent *Ritterkreuzhöhe* (l'altitude de la Croix de chevalier) : « Ceux qui volent plus haut n'auront jamais l'occasion de décrocher la *Ritterkreuz* ». La conséquence en est qu'un certain nombre finit par percuter un obstacle ou une colline. La psychose est telle que tout accident, même dû à des « causes naturelles », est imputé aux maudits Mosquito. Nous en reparlerons dans le volet que nous consacrerons prochainement à la *Nachtjagd*.

LA FIN DE LA GUERRE

La version NF. 30 entre en service en juin 1944 avec les N° 68 et 219; à la fin de la guerre, seize Squadrons en sont équipés. Pendant l'année 1944, les Mosquito (toutes versions confondues) revendiquent 767 victoires.

Il faut signaler la réussite du *Flight Lieutenant* George E. Jameson du N° 488 (RNZAF), qui expédie au tapis trois Ju 88 et un Do 217 entre Caen et Lisieux, dans la nuit du 29 au 30 juillet. Sa carrière s'arrête après sa onzième victoire, obtenue le 6 août, car, après avoir perdu son père, son frère aîné en Tunisie et son frère cadet dans un vol d'entraînement sur Beaufighter, il est rapatrié en Nouvelle-Zélande à la demande de sa mère pour s'occuper de la ferme familiale. Déjà titulaire de la DFC, il recevra le DSO peu après son retour au pays.

La guerre s'achève sur 136 nouvelles victoires revendiquées pendant les quatre premiers mois de 1945, portant le total de victoires homologuées au de Havilland Mosquito (toutes versions confondues) à 1 031,5.

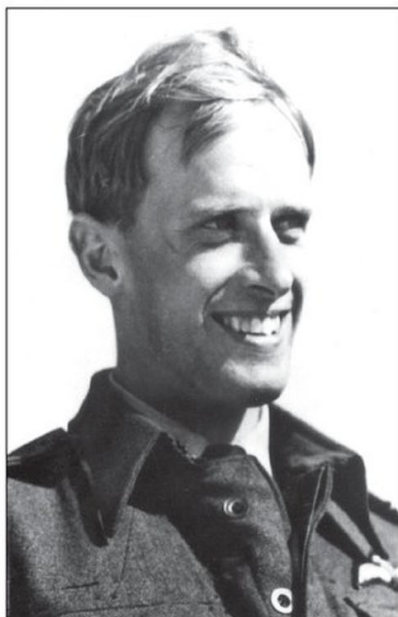
En tout trente et un Squadrons ont été équipés de manière permanente ou temporaire en Mosquito NF entre janvier 1942 et mai 1945, dont neuf ont été déployés sur les théâtres d'opérations extérieurs.



de Havilland Mosquito NF. 30 (NT484)
 Captain Svein Heglund
 Flying Officer R. O. Symon
 N° 85 Squadron
 Swannington, 5 janvier 1945.

© J.-M. Guillou, 2010

► Le *Captain Svein Heglund*, premier as norvégien avec 15 victoires, dont 4 de nuit. (Luftforsvaret)



BILAN

De toutes les aviations belligérantes, la RAF était la force aérienne la mieux préparée aux combats aériens nocturnes. Contrairement aux autres, en général, et à la Luftwaffe, en particulier, elle disposait, dès l'entrée en guerre, d'une poignée de chasseurs équipés d'un radar. Certes, le radar était encore peu fiable et surtout encombrant, nécessitant son installation dans un avion (Bristol Blenheim) dont les performances et la maniabilité n'avaient qu'un lointain rapport avec celles que l'on pouvait exiger d'un chasseur. Mais il ne demandait qu'à être perfectionné.

Dès lors s'engagea avec la Luftwaffe une guerre de religion cathodique que les Britanniques menèrent en permanence avec une longueur (d'onde) d'avance. Et l'apparition du radar américain SCR-720

(sous le nom de AI Mk. X), utilisant la technologie du magnétron à cavité, offrit à la RAF un avantage décisif et définitif. Jusqu'à la fin du « Blitz » (mai 1941), la RAF se contenta, par la force des choses, d'une stratégie défensive. Il s'agissait avant tout de protéger les villes britanniques menacées par les raids nocturnes allemands. Mais dès que la pression diminua, elle s'orienta vers une stratégie offensive pour aller porter la guerre au-dessus du continent. D'ailleurs, plusieurs unités de chasse de nuit furent reconverties en unités de pénétration nocturne et la plupart échangèrent leurs Mosquito NF contre des Mosquito FB.

La formation du 100 *Group* marqua un tournant dans les affrontements nocturnes au-dessus du *Reich*. Accompagnant les *streams* de bombardiers lourds, les chasseurs de nuit britanniques infligèrent de lourdes pertes à la *Nachtjagd* au point de créer une véritable panique dans les rangs des aviateurs allemands.

Sans doute grisée par ses succès technologiques, la RAF a probablement consacré trop de ressources et d'avions aux missions de *deception* et de brouillage, au détriment des missions de destruction directe de la *Nachtjagd*. Comme la 8th *Air Force* l'a clairement démontré, pour briser les reins de la chasse de jour allemande, rien n'a valu la confrontation directe avec l'escorte de chasse.

Certes, le 100 *Group* a permis de réduire de manière significative les pertes du *Bomber Command*, mais, en avril 1945, des chasseurs de nuit allemands continuaient à décoller pour descendre des bombardiers britanniques. Même à cette époque, le remplacement des avions perdus n'était pas un problème pour la Luftwaffe. En revanche, chaque équipage tué, parce que, soit il avait été abattu, soit il avait commis une erreur de pilotage en pensant (à tort ou à raison) qu'un Mosquito le poursuivait, était un équipage de moins pour la mission du lendemain. Et la Luftwaffe n'avait plus depuis longtemps les moyens de former des techniciens du combat aérien nocturne. ■

LES AS DE LA CHASSE DE NUIT DE LA RAF

Pilote	Squadron(s)	Victoires		
		Nuit	Jour	V-1
W/C B. A. Burbridge	85	21		3
G/C J. Cunningham	604, 85	19	1	
W/C J.R.D. Braham	29, 141	19	10	
F/Lt K. Kuttelwascher (Tch)	1, 23	18	2	
W/C F.D. Hughes (Irl)	264, 125, 600, 604	15	4	
F/Lt A.J. Owen	600, 85	15		1
F/Lt R.P. Stevens (†)	151	14,5		
W/C W.P. Green (†)	85, 410, 96, 219	14		13
W/C J.W. Allan	266	14		
W/C R.C. Fumerton (Can)	406, 89	14		
W/C N.E. Reeves	89, 239, BSDU	14		
W/C J.G. Topham	219, 125	13		
F/Lt M.C. Shipard (Aus)	68, 89	13		
W/C E.D. Crew	604, 85, 96	12,5		21
F/Lt M.M. Davison	46, 108, 264	12		
F/Lt A.B. Downing	600	12		
F/Lt A.J. Hodgkinson	219, 264, 23	12		
F/Lt H.E. White	141, BDSU	12		
W/C J.G. Benson	141, 157	11		6
F/Lt G.E. Jameson (NZ)	125, 488	11		
F/O W.H. Miller	125, 169	11		

G/C : Group Captain – W/C : Wing Commander
 F/Lt : Flight Lieutenant – F/O : Flying Officer.