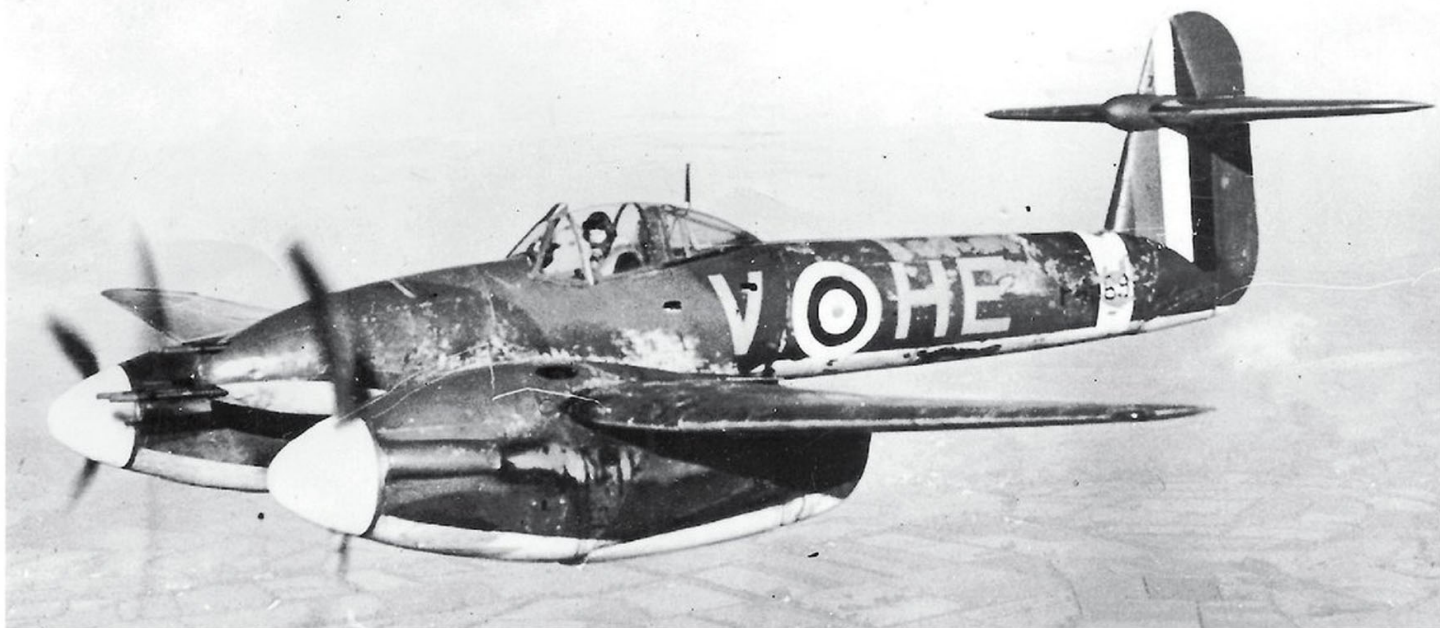


QUAND LE WHIRLWIND RÉCOLTE LA TEMPÊTE^[1]



La première victoire confirmée sur Whirlwind est remportée le 8 février 1941 par le P/O Ken Graham aux commandes du P6969 « HE-V ». Il descend un Ar 196 mais, apparemment touché par le tir ennemi, est abattu à son tour. (coll. P.H.T. Green)

Par Andrew Thomas (traduction de Michel Ledet et profils de Pierre-André Tilley)

Nous sommes à l'été 1940. Peu de temps auparavant, le 8 juin 1940, le No 263 Squadron est décimé lorsque le porte-avions *HMS Glorious*, revenant de Norvège, est intercepté et coulé par les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau*, avec la plus grande partie de l'équipage et des personnels de la RAF présents à bord. Le No 263 Sqn est alors progressivement réarmé et rééquipé sur les bases écossaises de Grangemouth puis Drem. Son rééquipement est assez singulier puisqu'il perçoit les premiers chasseurs bimoteurs Westland Whirlwind, mis en œuvre avec quelques Hurricane, plus familiers aux pilotes. Le nouveau commandant de l'unité, le Squadron Leader (Sqn/Ldr) Henry Eeles, supervise la mise en service du bimoteur ; il dispose de quelques pilotes ayant servi en Norvège, qui constituent le noyau dur de l'unité. Certains sont affectés ailleurs mais parmi ceux qui demeurent à l'escadron figure le Sergeant (Sgt) Herbert « Kitch » Kitchener qui a engrangé plusieurs victoires dans des conditions difficiles en Norvège, à bord d'un Gloster Gladiator.

[1] Jeu de mot basé sur l'expression britannique « to reap the whirlwind » : récolter la tempête.

[2] Ils ne seront d'ailleurs jamais entièrement au point et leur développement sera abandonné au profit de celui du Rolls-Royce Merlin, nettement plus puissant et plus fiable.

Très bien armé, disposant d'une excellente visibilité et performant, on attend beaucoup du Whirlwind, même si ses moteurs Rolls-Royce Peregrine de 885 chevaux chacun posent quelques problèmes qui ralentissent sa mise en service [2]. Le Whirlwind peut atteindre la vitesse de 580 km/h, dispose d'une autonomie de 1320 km et il est armé de quatre ca-

nons Hispano-Suiza HS.404 de 20 mm, tous regroupés dans le nez afin de concentrer la puissance de feu. Ce bimoteur était le fruit du cahier des charges F.37/35, émis par l'Air Ministry en 1935, le prototype n'ayant toutefois pas pris l'air avant le 11 octobre 1938.

Westland Whirlwind Mk.I « HE-V » (P6969) du P/O Ken Graham, No 263 Sqn, Exeter début février 1941.



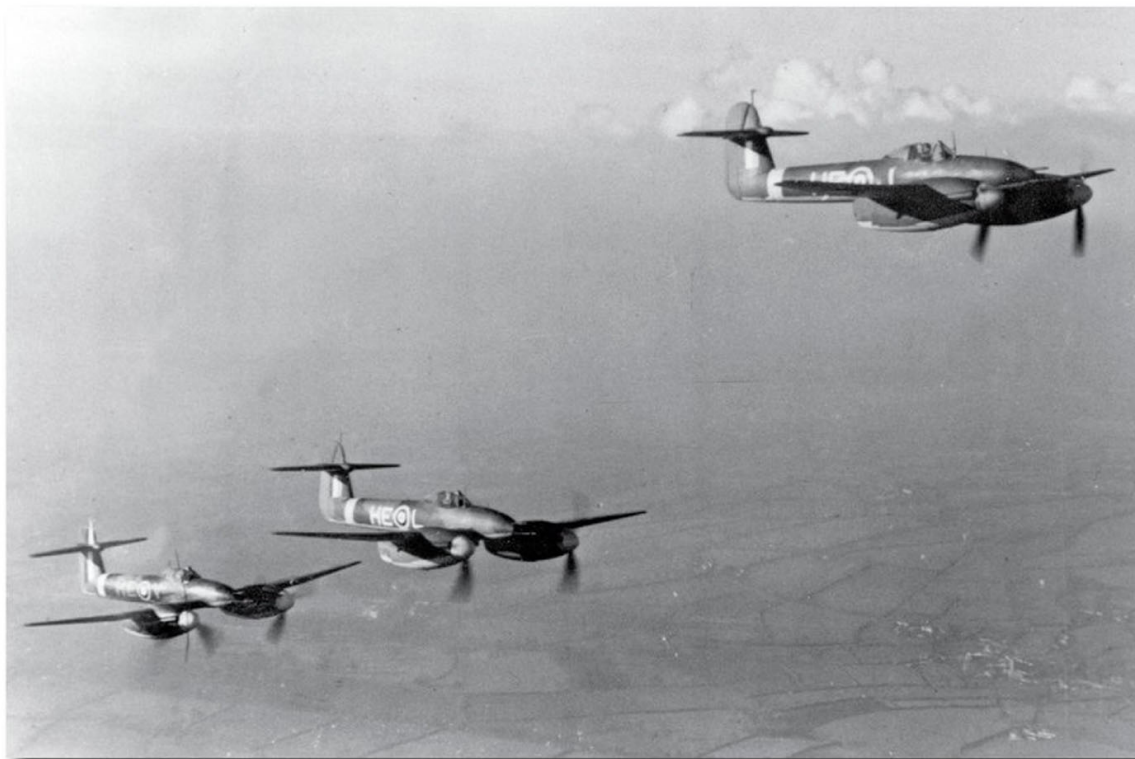


Le Westland Whirlwind « HE-N » photographié à Ternhill fin octobre 1940. On pense qu'il s'agit du P6972, l'avion piloté par le P/O Stein quand il revendique la première victoire sur ce type d'appareil le 12 janvier 1941. (coll. Reg Findley)

Alignant un nombre sans cesse croissant de Whirlwind, le No 263 Sqn se sépare de ses derniers Hurricane à la fin de novembre 1940 et fait mouvement sur Exeter pour débiter les opérations avec son nouvel avion. Après une brève période d'installation, le Whirlwind enregistre ses premières missions le 7 décembre quand le Sqn/Ldr Harry Eeles (sur le *serial* P6974) effectue un vol de patrouille au large de la côte sud du pays, en compagnie du *Flight Lieutenant* (F/Lt) W.O.L. Smith sur le P6975 et du *Pilot Officer* (P/O) Joseph Hughes sur le P6976 « HE-X ». Une semaine plus tard, le Sqn/Ldr John Munro prend le commandement de l'unité. Le 23, le Whirlwind se heurte pour la première fois à la Luftwaffe quand le F/Lt Smith, pilotant le P6970, aperçoit un Junkers Ju 88 au cours d'une patrouille au large de Start Point (Devon), mais ce dernier disparaît dans un épais nuage avant d'être intercepté.

1941 : LES PREMIÈRES VICTOIRES DU WHIRLWIND

La nouvelle année débute de manière prometteuse quand, le 2 janvier 1941, le F/O David Crooks et le Sgt Morton décollent sur alerte après un « signal » qui s'avère être un Ju 88 finalement endommagé par un Spitfire du No 234 Sqn. Il ne faut cependant pas attendre bien longtemps pour que le Whirlwind entre réellement en action. Le 12 janvier, en détachement à Saint Eval, sur la côte déchiquetée du nord de la Cornouaille, le P/O David Stein (P6972 « HE-N ») décolle à 09h40 en compagnie du Sgt Mason (P6968). Alors qu'ils volent à environ 40 milles au sud-ouest des îles Scilly, les deux pilotes aperçoivent un Ju 88, comme le décrira Stein dans son rapport : « *Après quelque dix minutes de vol, nous interceptons un Ju 88. Je poursuis l'intrus et arrive sur lui de trois quarts*



Les trois premiers Whirlwind de série livrés au No 263 Sqn en vol au-dessus du Devon en décembre 1940. De gauche à droite : le « HE-V » (P6969), le « HE-L » (P6987) et le « HE-J » (P6985). (coll. Jean-Louis Roba)



Le Whirlwind P6984

« HE-H » attend la prochaine mission à Exeter. On remarque les quatre canons HS.404 regroupés dans le nez. Cet appareil livré au No 263 Sqn le 22 décembre 1940 sera perdu le 19 janvier suivant, victime d'une panne simultanée de ses deux moteurs. Le F/Lt Thomas Pugh devra l'évacuer en vol près de Middlemoor, dans le Devon.

(toutes les photos : archives du No 263 Sqn, sauf autre mention)

L'un des Whirlwind du No 263 Sqn au roulage à Exeter début 1941, à l'époque où l'unité remporte ses premiers succès.

avant. L'attaque est en cours et je tire une rafale de quatre secondes. Le mitrailleur ennemi ouvre le feu simultanément mais stoppe immédiatement. Je vois mes obus toucher le haut du fuselage à environ les 2/3 de l'empennage et une petite explosion se produit. Le bimoteur part en piqué, en spirale, dans un nuage (sans aucune visibilité) et bien que le cherchant partout, je ne l'ai plus revu. »

L'avion est revendiqué « endommagé » ; les écoutes des émissions radio allemandes tendant à confirmer sa perte, il sera finalement homologué comme « probablement détruit ». Le lendemain, Le P/O « Kitch » Kitchener sur le P6988 et son ailier le P/O P.G. Thornton-Brown sur le « HE-N » patrouillent à quelque 5500 m d'altitude à une vingtaine de milles au sud de Lands End quand ils aperçoivent un Heinkel He 111 légèrement au-dessus d'eux et un peu au-devant ; ils lui donnent immédiatement la chasse, comme le décrit le rapport : « Au sud des Scilly, Pink 2 (Kitchener) n'avait presque plus de carburant, selon les indications de sa jauge ; il ouvrit le feu par l'arrière, tirant une rafale de 4 ou

5 secondes. L'avion ennemi entama une violente manœuvre évasive et Pink 2 approcha jusqu'à 300 m mais il ne lui restait que deux obus et il dut rompre le combat. L'avion ennemi n'a pas ouvert le feu.

Pink 1 n'avait lui aussi presque plus de carburant et il tira une courte rafale sur l'arrière entre 800 et 500 m de distance. L'avion ennemi, qui s'était mis en piqué, pénétra alors dans une couche nuageuse à 900 m d'altitude, volant en direction du Sud. Vers la fin de l'engagement, l'un des mitrailleurs ennemis tira des balles traçantes de manière inefficace. Pink 1 suivit l'avion ennemi dans le nuage, l'indicateur de vitesse montrant 720 km/h. Il redressa puis sortit du nuage à environ 60 m de hauteur. » Le bombardier réussit à s'échapper et au retour, on s'aperçoit que les jauges étant défectueuses !

Le succès va toutefois venir. Peu après le petit déjeuner, le 8 février 1941, la section bleue composée du F/O J.G. Hughes (P6991) et du Sgt Cliff Rudland (P6989) décolle d'Exeter pour un vol d'entraîne-





Le P6976 « HE-X » piloté par le P/O Thornton-Brown s'est écrasé à l'atterrissage, après une interception, le 13 janvier 1941. L'avion a été piloté par le Sgt Cliff Rudland plus tôt dans la journée. Le 7 décembre 1940, c'est à son bord que le P/O Hughes a effectué la première mission opérationnelle du Whirlwind.



ment. Au bout d'une vingtaine de minutes de vol, les deux avions sont déroutés et reçoivent l'ordre d'aller identifier un écho radar désigné « Raid 139 ». Le contrôleur guide les bimoteurs au-dessus de la mer et tandis qu'ils orbitent à environ 20 km au sud de leur terrain, Rudland reconnaît la silhouette caractéristique d'un hydravion Arado Ar 196 qui se réfugie immédiatement dans un nuage. Hughes l'aperçoit une nouvelle fois à environ 800 m sur la gauche et entame immédiatement une attaque, ouvrant le feu à 450 m de distance avec une rafale de cinq secondes qu'il termine à 200 m. Il ne constate aucun résultat et l'hydravion se réfugie dans l'obscurité.

Pendant ce temps-là, la section rouge des F/Lt David Crooks (P6968) et P/O Ken Graham (P6969 « HE-V »), détachée à Saint Eval, a pris l'air sur alerte ; elle a reçu l'ordre de patrouiller sur le secteur de Dodman Point, non loin du village de Mevagissey. Vers 09h40, les deux bimoteurs se séparent, Crooks volant au-dessus des nuages et Graham en-dessous. Ne voyant rien, Crooks descend et juste quand il sort des nuages, il aperçoit l'avion de Ken Graham qui se dirige vers l'Ouest ; il vire lentement sur la gauche pour le rejoindre mais le Whirlwind disparaît dans un nuage bas. Restant en dehors du nuage, Crook voit deux minutes plus tard un hydravion en sortir en piqué et s'écraser en mer sur le dos, les croix noi-



Le 8 février 1941, le Sgt Cliff Rudland réussit à approcher un Ar 196 mais ne peut tirer sur lui dans le mauvais temps, manquant ainsi la première victoire.

(archives No 64 Sqn)

Belle vue de l'Arado 196 A-3 « 6W+ON » de la 5./Bordfl.Gr. 196. Le cliché est probablement postérieur au combat du 8 février 1941 car il a été pris près de Brest par un correspondant de guerre italien, soit vers 1942. (Il Tempo)



Le P/O « Kitch » Kitchener va revendiquer plusieurs Ju 88 endommagés aux commandes d'un Whirlwind mais il sera grièvement blessé en s'écrasant à l'atterrissage après son dernier combat, le 11 mars 1941.

(coll. H.H. Kitchener)

Un Westland Whirlwind du No 263 Sqn dans la neige du terrain d'aviation d'Exeter, le 3 février 1941. On note les surfaces inférieures peintes en noir et en sky, un schéma de peinture en vigueur sur les chasseurs de la RAF de fin novembre 1940 à avril 1941.



res bien visibles. Au même moment, les garde-côtes locaux rapportent avoir vu deux avions s'écraser en mer à 4,5 km au sud de Dodman Point, l'un d'eux en flammes. Ken Graham, âgé de 20 ans, ne reviendra pas à sa base mais il est crédité de la destruction de l'Arado, remportant ainsi la première victoire sur Whirlwind. Cet Ar 196 A était le « 6W+ON » (W.Nr. 129) de la 5./Bordfliegergruppe 196 piloté par le chef d'escadrille, l'Oblt Adolf Berge qu'assistait le LzS Hans-Erich Hirtz comme opérateur-radio.

Dix jours plus tard, le Sqn/Ldr Arthur Donaldson prend le commandement du No 263 Sqn. Il est le frère de feu le premier commandant de l'unité, J.W. « Baldy » Donaldson, disparu le 8 juin 1940 avec le porte-avions *Glorious* au retour de Norvège.

Au mois de mars, les Whirlwind du No 263 Sqn rencontrent régulièrement la Luftwaffe au-dessus des *Western Approaches*, comme en ce matin du 1^{er}

mars ; les P/O Thornton-Brown (P6989) et Kitchener (P6996) repèrent un Ju 88 devant eux, à environ 30 km au sud de Lands End. Le bombardier fait demi-tour et prend la fuite ; la longue chasse ne permet aux deux Britanniques que de le revendiquer « endommagé » à 11h05. La même paire est concernée par l'incident suivant qui se déroule le 5 mars, quand ils décollent de Predannack, Kitchener en tête ; ils aperçoivent de nouveau un Ju 88 vers le Sud volant à 5700 m. Mais Thornton-Brown se perd dans les nuages alors qu'il se positionne pour attaquer, laissant Kitchener seul poursuivre le bimoteur à bord du « HE-J » (P6989) :

« J'approchai pour une attaque sur le côté gauche mais quand je fus à 300 m, l'avion ennemi s'est dirigé vers un nuage. Je l'ai suivi pleins gaz. Bien que le gardant bien en vue, la poursuite commença au-dessus de Lands End et je ne pus m'en approcher à 400 m qu'au-dessus des îles Scilly.



Il y avait une légère couche nuageuse pendant toute la descente puis la clarté à 1200 mètres et en-dessous, un gros nuage noir de pluie. À 1500 mètres, j'envoyai une courte rafale vers l'avion ennemi qui approchait des nuages de pluie. Je vis mes obus faire mouche sur l'aile gauche, juste en dehors du moteur. On aurait dit que l'aile avait brusquement largué une nappe. Je suis incapable de décrire cela plus correctement. J'imagine qu'un obus avait explosé dans l'aile. L'avion ennemi s'est alors réfugié dans le nuage épais.

Quand j'émergeai, l'avion ennemi piquait environ à 7 ou 8 km sur la droite. Arrivé à 60 mètres d'altitude, il se redressa. Je le poursuivis et fut à 350 m en cinq minutes, épuisant toutes mes munitions ; je le vis alors descendre encore et virer pour rentrer chez lui. Je le vis partir en virage normalement, ne tentant

aucune manœuvre évasive. Je pense que c'était dû aux dommages subis par l'aile. »

Six jours plus tard, le 11 mars à 16h40, Kitchener décolle une fois de plus sur alerte à bord du Whirlwind P6985 ; il grimpe à 7000 mètres et se dirige vers le sud de la péninsule de Lizard, à la pointe de la Cornouailles. Au bout d'une heure de vol, il repère un avion et décrira ce qui suit de nombreuses années plus tard : « Venant du secteur des Scilly, je vis un nouveau Ju 88, semblable à celui que j'avais poursuivi quelques jours plus tôt. Il m'avait certainement vu car il piqua du nez et mit pleins gaz, avec moi à sa poursuite. À environ 300 mètres d'altitude, je me trouvai à quelque 400 m de lui et ouvris le feu en même temps que son mitrailleur. Juste avant qu'il ne se réfugie dans un nuage, je lui expédiai une autre rafale, observant alors des morceaux prove-

Le cône de dérive du P7116 « HE-F » porte une décoration en damiers rouges et blancs, assez inhabituelle sur un Whirlwind. Cet appareil baptisé *Bellows Argentina N° 2* (Soufflets de forge d'Argentine n° 2) est celui du Sqn/Ldr Thomas Pugh dont le trèfle vert est l'insigne personnel ; il est vu sur le terrain enneigé de Charmy Down, dans le Somerset, au début de l'hiver 1941-1942.





Westland Whirlwind Mk.I « HE-F » (P7116) du Sqn/Ldr
Thomas P. Pugh, commandant du No 263 Sqn,
Charmy Down janvier 1942.



[3] Le Whirlwind s'avèrera durant sa carrière assez vulnérable aux tirs de riposte des bombardiers allemands, même effectués avec de simples mitrailleuses de 7,92 mm...

[4] Par le P/O C.P. Rudland (2) et le F/S R.A. Brackley (1) le 6 août 1941. Jusqu'au retrait du service du Whirlwind fin 1943, les pilotes des deux Squadrons qui l'utilisent ne se verront homologuer que 9 victoires « sûres », 2 « probables » et 18 avions endommagés.

nant du fuselage, juste derrière l'habitacle. Je ne pus le suivre car son tir avait touché mon moteur gauche qui laissait s'échapper du glycol et je dus mettre l'hélice en drapeau [3]. Je me suis alors dirigé vers Predannack, ne me servant que du moteur droit mais ce dernier avait certainement été touché aussi car à l'approche du terrain, je vis qu'il était en feu ; il s'arrêta juste avant la piste et je m'écrasai. »

Kitchener est grièvement blessé ; souffrant d'une fracture du crâne et d'un bras cassé, il peut être retiré de l'épave juste avant l'explosion. Il va passer une longue période à l'hôpital avant de revenir en unité mais il ne pourra jamais revoler. Abandonnant la RAF après la guerre, il a quitté ce monde le 7 juillet 2010 à l'âge de 95 ans !

UNE VIE OPÉRATIONNELLE MITIGÉE

Le lendemain 12 mars, la Luftwaffe bombarde violemment le terrain de Saint Eval sur lequel elle endommage sept Westland Whirlwind. Elle renouvelle son attaque le 14, provoquant à nouveau des dégâts sur quatre Whirlwind du No 263 Sqn. Le même jour, le P/O Thornton-Brown est sévèrement blessé lorsque son appareil s'écrase à Portreath au retour d'une protection de convoi.

Une nouvelle victoire sur Whirlwind est finalement revendiquée le 1^{er} avril 1941, alors que l'escadron est venu se baser à Portreath depuis le 18 mars. Le Sqn/Ldr Arthur Donaldson (P6998) et le F/Lt David Crooks (P6989 « HE-J ») effectuent une patrouille en soirée. Regardant vers le Nord, ils aperçoivent un Dornier Do 215 que Donaldson attaque et endommage à 18h55 au nord de Predannack. Malheureusement, au retour, l'avion de David Crooks s'écrase en flammes près de Helston. Donaldson ne l'a pas entendu l'appeler mais il est fort probable que Crooks est lui aussi passé à l'attaque et qu'il a été touché par le tir des mitrailleurs ennemis. Le Canadien âgé de 28 ans sera enterré dans le cimetière de l'église, près de Redruth. Cinq jours après, le F/O B. Howe à bord du P7002 et le P/O A. Tooth sur le P7004 attaquent à 13h05 deux He 111 ; ils se partagent un Heinkel « endommagé » au sud-est du Cap Lizard. Le lendemain 7 avril, le P/O Roy Ferdinand (P6996) et le Sgt C.P. King (P6970) ont moins de réussite, le Ju 88 qu'ils ont pris à partie parvenant à leur échapper dans les nuages.

Malgré ces résultats mitigés, les Whirlwind vont encore remporter trois victoires certaines sur des Bf 109 avant la fin de leur première année d'opérations [4] ; ils seront utilisés pour l'escorte des bombardiers sur le continent européen, puis pour l'attaque au sol ou des navires ; dans ce but, on les équipera en août 1942 de lance-bombes capables d'emporter deux projectiles de 113 kg. Le No 263 Sqn continuera d'utiliser le Whirlwind jusqu'au 29 novembre 1943, les bimoteurs étant alors retirés du service.

Seuls 114 exemplaires de série de ce chasseur innovant ont été construits et ils n'ont équipé que deux escadrons, les No 137 et 263 Sqn. Lors de sa conception, le Whirlwind était un avion très moderne ; si les problèmes de moteur n'avaient pas retardé sa mise en service, il aurait été disponible à l'été 1940 pour les combats au-dessus de l'Angleterre au cours desquels il aurait sans aucun doute remporté des succès contre les grandes formations de bombardiers. Cet élégant bimoteur a cependant été largement oublié. Conçu pour le moteur Rolls-Royce Peregrine abandonné très tôt, l'appareil était en fait condamné avant même sa mise en service...

FIN

Un Westland Whirlwind du No 263 Sqn parké sur le terrain de Warmwell à la fin de l'été 1942, époque à laquelle l'appareil est utilisé comme chasseur-bombardier « Whirl-bomber ». On distingue à peine quelques Typhoon (probablement du No 257 Sqn) à l'arrière-plan.

