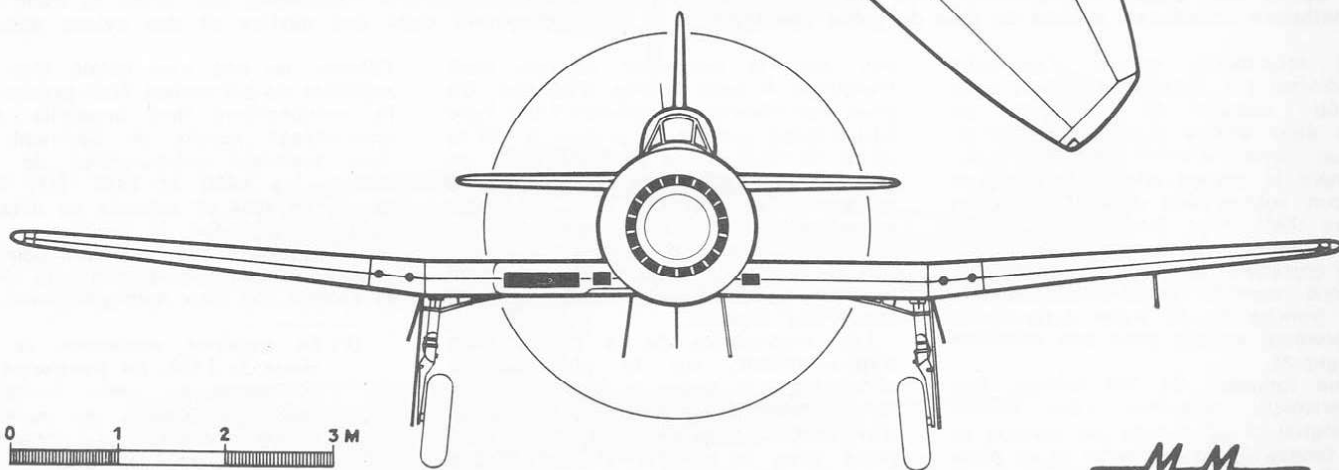
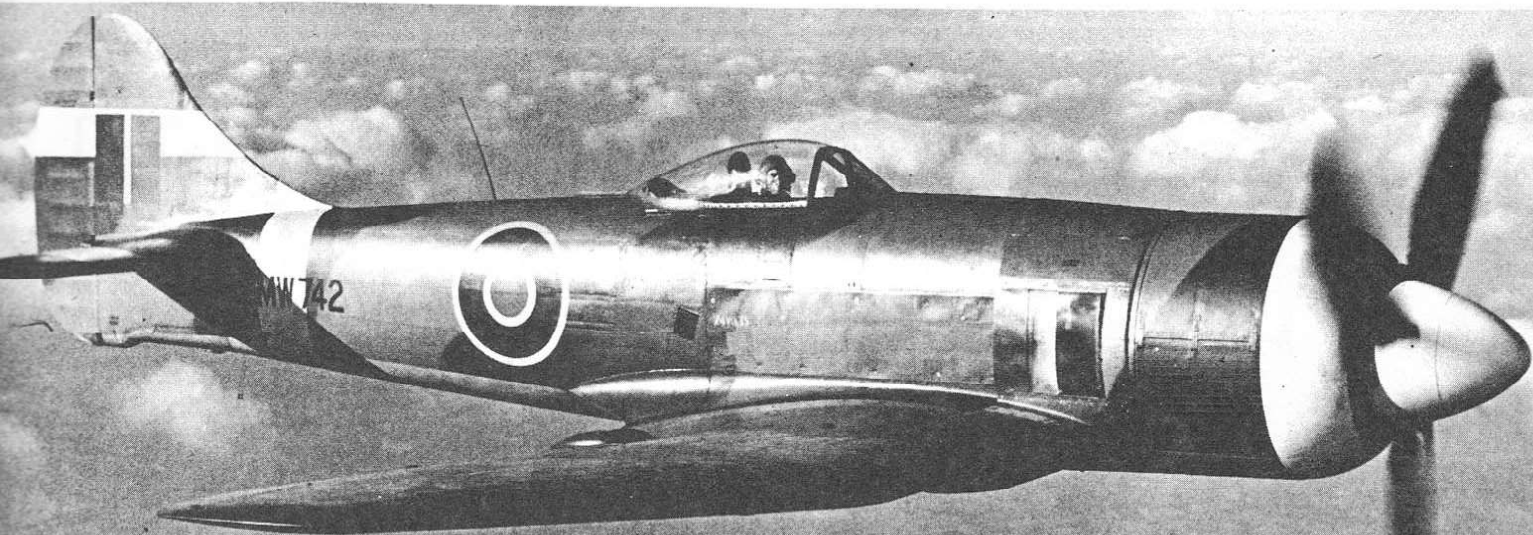


HAWKER
"TEMPEST" II



MM



HAWKER "TEMPEST" II

les
belles
bêtes du
temps passé

DE la même manière et pour les mêmes motifs que les derniers biplans de chasse — Affinement de la formule, concurrence d'un type d'avion nouveau — les ultimes chasseurs à hélice furent de très beaux avions.

Les exigences de la guerre avaient porté ce genre d'appareil à une sorte de perfection technique qui fut encore stimulée en 1945 par l'apparition des chasseurs à réaction. Ceux-ci étaient loin d'être parfaits mais déjà leurs performances dépassaient celles de leurs homologues conventionnels. Jusqu'en 1950 environ, les deux types de machines allaient coexister dans les forces aériennes jusqu'à la victoire complète du réacteur, du moins pour les missions de pure interception.

En Angleterre ce furent les derniers dérivés du « Spitfire », les « Spiteful » et « Seafang » et le « Tempest » II qui représentèrent l'achèvement de cette ère. Le retard pris par le Hawker « Tempest » II par rapport au modèle V qui, lui, vécut les derniers mois de la guerre, fut provoqué par la lenteur de sa production de série, probablement freinée par le petit nombre de moteurs « Centaurus » disponibles, Bristol étant engagé dans la production massive de « Hercules » pour le Bomber Command. Par le jeu des priorités contradictoires de production, la mise en service du Mark II fut peu à peu repoussée et l'avion ne fut opérationnel qu'en novembre 1945.

Pourtant le moteur prototype Bristol « Centaurus » avait été essayé sur le Hawker « Tornado », frère jumeau du « Typhoon » fin 1941 et le premier prototype du « Tempest » II (LA 602) volait le 28 juin 1943 aux mains de Philip Lucas, chef pilote (l'avion avait des canons débordants à la manière du « Tempest » V Série I). Cet appareil répondait à la spécification F.10/41 de l'Air Ministry et ce ne fut que 15 mois plus tard que le premier appareil de présérie (LA 607) volait à son tour pendant que la fabrication démarrait lentement chez Hawker et chez Bristol (50 exemplaires sous licence).

L'avion était destiné à la fameuse Tiger Force qui devait être engagée contre les Japonais, mais qui ne se concrétisa pas avant la capitulation de l'empire

nippon. On peut penser que le capot-moteur de l'appareil, extrêmement bien réussi et qui ne donna aucun souci de refroidissement malgré la petitesse de l'entrée d'air, était inspiré de celui du Lockheed P-38. Excellent modèle, d'ailleurs, pour ce retour des aviateurs anglais au moteur en étoile sur avion de chasse, formule abandonnée pendant les années de guerre.

Dès sa sortie en 1945 au Squadron 54 l'avion fut salué comme une réussite parfaite, bien supérieur au « Tempest » V, le formidable moteur « Centaurus » de 2.500 ch fournissant au Mark II une vitesse de 710 km/h avec une bien meilleure sécurité, un niveau de bruit et de vibrations inférieur dans le cockpit par rapport à l'avion avec le moteur « Sabre ». Le « Tempest » II était très apprécié de ses pilotes pour ses excellentes réponses aux commandes et la nervosité de son moteur.

Le Mark II fut produit à 450 exemplaires jusqu'à début 1946, le premier de série étant le MW 374, il fut en service dans huit squadrons de la R.A.F. en Allemagne, aux Indes et en Malaisie. Dans ce dernier pays il connut sa seule utilisation opérationnelle en attaquant les maquis chinois dans la jungle avant d'être remplacé par les bimoteurs D.H. « Hornet » en 1951.

Comme intercepteur à hélices cet appareil représentait une sorte de perfection dans l'élégance, que l'on retrouvait à un moindre degré sur l'avion frère pour

la Marine, le « Sea Fury ». Aucun doute que cet avion fut le baroud d'honneur, pour le Royaume Uni, des avions de chasse avec « un éventail sur le nez »... Hawker, qui avait pris assez tardivement le virage vers la réaction, méditait déjà deux avions mémorables ; le « Sea-hawk » et surtout le « Hunter ».

Michel MARRAND

Bristol « Centaurus » V ou VI de 2.520 ch.	
Envergure	12,49 m
Longueur	10,48 m
Hauteur	4,90 m
Surface alaire	28,04 m ²
Poids vide	4.045 kg
Poids en charge	5.170 kg
Vitesse maximale à 4.500 m ..	710 km/h
Montée à 4.500 m en	4'30"
Autonomie normale	1.287 km
Avec bidons	2.370 km
Plafond pratique	11.270 m
Armement : 4 canons de 20 mm British Hispano Mk.V. Deux bombes de 453 kg ou huit rockets.	

Ce Mk-II témoigne de la période 1948-1954 où la R.A.F. ne camouflait plus ses avions.

