

Le Messerschmitt Bf 110 G-4... chasseur de nuit aux canons "verticaux"

Daniel Bastien (71-Blanckaert)

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, les bombardiers lourds de la RAF, lors de leurs raids nocturnes contre le potentiel industriel de l'Allemagne nazie (1 108 avions pour le raid le plus important), qui volaient naturellement tous feux éteints et en silence radio, étaient confrontés à un certain nombre de risques

et menaces. Il s'agissait essentiellement de la DCA bien entendu, mais aussi des risques de collision, des mauvaises conditions météorologiques (givrage notamment) et de la chasse de nuit.

Si la chasse de nuit allemande était bien présente, le rapport avions abattus/pertes, au début du conflit tout au moins, n'était pas mirobolant. Les cibles privilégiées par les chasseurs de nuit étaient des bombardiers le plus souvent isolés des raids ou attardés pour des raisons diverses. Mais les *Lancaster* et les *Halifax* visés disposant d'une tourelle de queue et d'une tourelle supérieure, il arrivait fréquemment que les servants de ces tourelles aperçoivent les chasseurs de la Luftwaffe plongeant vers eux, et les abattent. Au final, si la chasse de nuit allemande occasionnait des pertes certaines au sein des raids de la RAF, ses propres pertes n'étaient pas négligeables.

Malgré leurs qualités reconnues, les *Lancaster* et les *Halifax* présentaient cependant l'inconvénient de ne pas posséder de tourelle ventrale¹. Ce point faible a été assez rapidement exploité par les Allemands qui, pour diminuer la vulnérabilité de leurs chasseurs de nuit lors de leurs attaques "canon" classiques, ont équipé, dès le printemps 1943, certains de leurs avions bimoteurs *Me 110*, de deux canons fixes quasi verticaux (cf. illustration). Ces derniers, expérimentés dès 1942 sur divers types d'avions, ont été installés juste derrière l'équipage de ce bimoteur et dépassaient à

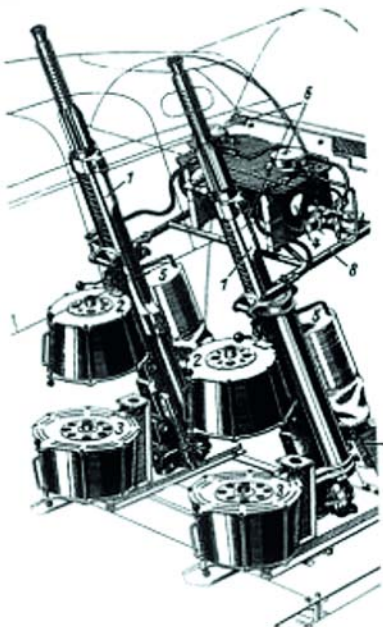
peine du cockpit. Ils étaient inclinés d'environ 20 degrés vers l'avant par rapport à la verticale. Il suffisait aux équipages de ces *Me Bf 110 G-4*, sommairement guidés vers un avion en queue de raid par des radars au sol et en volant à un niveau de vol inférieur à celui des bombardiers britanniques, de les remonter² par l'arrière. Lorsqu'ils avaient le visuel sur leur proie, il suffisait aux équipages de venir se placer, sans grand danger pour eux, à faible distance sous le quadrimoteur concerné qui ne voyait rien venir et, au moment opportun, de déclencher les canons "verticaux". En règle générale, un bombardier touché dans ces conditions prenait feu immédiate-

ment et il restait aux membres valides de l'équipage moins de 30 secondes pour évacuer l'avion, avant que ce dernier ne perde une aile ou n'explose en vol.

Grâce à ces canons "verticaux", la chasse de nuit allemande a amélioré de façon très sensible son efficacité; c'est ainsi que, le 21 février 1945,

lors d'un raid allié de 800 avions sur le Nord de l'Allemagne, sur les 62 avions qui furent abattus, 28 le furent par des *Me 110* équipés de canons verticaux; on notera également que, cette nuit-là, l'un des équipages allemands abattit à lui seul huit *Lancaster* en moins de 20 minutes... En réaction à cette nouvelle vulnérabilité, dans les derniers mois de la guerre, des tourelles ventrales réapparurent sur certains bombardiers britanniques mais, de nuit, la visibilité vers le bas n'étant généralement pas très bonne, cela ne changea pas grand-chose à la donne.

Fort heureusement pour les Britanniques, leurs bombardements et ceux des Américains ayant détruit une bonne partie du potentiel industriel nazi, la chasse de nuit allemande, privée de carburant, a été progressivement clouée au sol. Dans les dernières semaines du conflit, même si la DCA était toujours très active, la menace de la chasse de nuit ayant quasiment disparu, c'est dans un contexte beaucoup plus serein que les équipages britanniques (mais aussi français pour certains d'entre eux) continuèrent à mener à bien, jusqu'à la victoire finale, leurs dangereuses missions. ■



1- Les premières versions de ces avions disposaient de tourelles ventrales, mais celles-ci avaient été rapidement supprimées au profit de la capacité d'emport en bombes et du rayon d'action.

2- À l'aide de leur radar de bord rudimentaire et de faible portée, qui leur permettait tout de même de disposer d'informations de distance, d'azimut et de dénivelé sur l'avion détecté, et de pouvoir s'en approcher discrètement.



Un Me110 G4 capturé par les Britanniques