

1941  
1944

**L**ES COMBATS NOCTURNES ONT PEU inspiré les aviateurs pour la lumineuse raison que, la nuit, on y voit moins bien que le jour, et que, faute de matériel adéquat, il est fort difficile de repérer l'ennemi. Sans parler de la nécessité de décoller et d'atterrir dans le noir.

Au début de la guerre, l'intérêt de disposer de chasseurs de nuit était d'autant plus discuté que la technologie en limitait l'efficacité et que les principaux belligérants mettaient surtout l'accent sur le bombardement diurne. Aucune force aérienne ne possédait alors d'avions dédiés.

Malgré la grande technicité qu'elle exigeait de ses pilotes, à une époque où le vol aux instruments était l'apanage d'une minorité, la chasse de nuit était davantage considérée comme un sport que comme une activité militaire utile. Ce rôle doublement obscur était relégué à une poignée de nyctalopes, élevés au caro-

tène, remisés dans les placards d'unités de seconde zone et volant sur des avions d'un autre âge. Tout espoir d'interception relevait du domaine de la science-fiction.

Leur appellation de chasseurs de nuit était alors purement académique, car rien ne les distinguait des chasseurs diurnes – pas même le camouflage.

Sous la pression des événements, l'évolution de la chasse de nuit s'accéléra à l'automne de 1940. Anglais et Allemands, soucieux de réduire les terribles pertes de leurs bombardiers, décidèrent de ne plus s'aventurer en territoire ennemi que la nuit. Dès lors, la mise en œuvre de chasseurs spécialisés s'imposait. Les uns comme les autres allaient bientôt transformer cette petite entreprise artisanale en une industrie lourde. S'engagea alors une véritable course technologique pour la miniaturisation d'un équipement essentiel : le radar aéroporté.

Certes, l'acuité visuelle nocturne du pilote restait encore un élément important, mais il n'était plus aussi déterminant. La chasse de nuit était devenue une arme de techniciens – les premiers disciples de la religion cathodique. Elle exigeait en outre un travail d'équipe parfaitement rodé et, de la part du pilote, une confiance – ô combien ! – aveugle dans son radariste et dans son contrôleur terrestre.

Les Britanniques furent les premiers à comprendre la nécessité d'intégrer le chasseur de nuit dans une chaîne de contrôle, dont il serait l'ultime maillon. Les Allemands ne tardèrent pas à leur emboîter le pas. La qualité de l'organisation du système au sol allait faire toute la différence. La faillite de l'Italie et du Japon dans ce domaine en est sans doute la meilleure illustration.

Nous vous proposons une série d'articles passant en revue les forces aériennes de défense nocturne des principaux belligérants de la Seconde Guerre mondiale – en commençant par l'US Army Air Force.



# LES DISCIPLES DE LA RELIGION

par C-J. Ehrengardt

# CATHODIQUE



# L'USAAF MIDNIGHT

## PREMIÈRE PARTIE : BRICOLAGES ET BIDOUILLAGES

**L'USAAF s'est fort peu préoccupée de la chasse de nuit avant et pendant la Seconde Guerre mondiale. Paradoxalement, elle mettra en œuvre l'un des rares avions conçus dès le départ pour ce rôle.**

**L**ORSQUE LES ÉTATS-UNIS ENTRENT en guerre le 7 décembre 1941, ils ne disposent d'aucun avion ni d'aucune unité de chasse de nuit et pas davantage de programmes, de tactiques, d'équipages et de matériel spécialisés. Ce n'est donc pas étonnant si, dans le domaine de la détection (radar), ils accusent un retard certain par rapport aux Britanniques et aux Allemands. Seuls les Japonais en sont à peu près au même stade qu'eux. En Europe occidentale, l'USAAF, qui ne s'engage que de jour, n'a nul besoin de protéger ses bombardiers la nuit. Quant

à la défense nocturne de ses bases en Angleterre, elle la « sous-traite » à la RAF. Dans le Pacifique, la supériorité aérienne écrasante dont elles disposent jusqu'à la fin de l'année 1942 permet aux forces aériennes japonaises de n'entreprendre que des actions diurnes, ce qui rend superflue la présence de chasseurs de nuit américains.

Pour l'USAAF, la question de la défense aérienne nocturne ne commence à se poser que dans le nouveau théâtre d'opérations méditerranéen ouvert avec l'opération « Torch », le 8 novembre 1942. Mais elle se pose aussi, et de

manière aiguë, dans le Pacifique à peu près au même moment, lorsque l'aviation japonaise, subissant une plus forte pression de la part des Alliés, développe progressivement ses opérations aériennes nocturnes.

### DES OBJECTIFS COLOSSAUX DES MOYENS NULS

Pourtant, l'USAAF ne s'est pas totalement désintéressée de la question, mais elle a surtout vu dans le chasseur de nuit un avion d'escorte à long rayon d'action. D'ailleurs, elle passe commande de son tout premier modèle, le P-70, en octobre 1941, deux mois avant son entrée en guerre.

En décembre 1941, dans la paranoïa ambiante née de la crainte de débarquements massifs japonais à Hawaï et même sur le côté Ouest des États-Unis, l'USAAF prend brutalement conscience de la nécessité d'une défense aérienne nocturne. La tâche de la mettre sur pied est confiée au 5th *Interceptor Command* [1] du Colonel Willis R. Taylor qui s'installe sur la base d'Orlando (Floride) en mars 1942. Le Major Donald B. Brummel est nommé à la tête du 81st *Fighter Squadron*, rattaché à la *Night Fighter Division* de la *Fighter Command School*, elle-même dépendant de l'*AAF School of Applied Tactics*. C'est ce *Squadron* – qui n'a de *Fighter* que le nom – qui va être chargé de former les futurs équipages de la chasse de nuit de l'Air Force.

[1] Ce commandement, qui n'a aucun rapport avec le V *Fighter Command* de la 5th *Air Force*, sera rebaptisé *Fighter Command School* en août 1942.

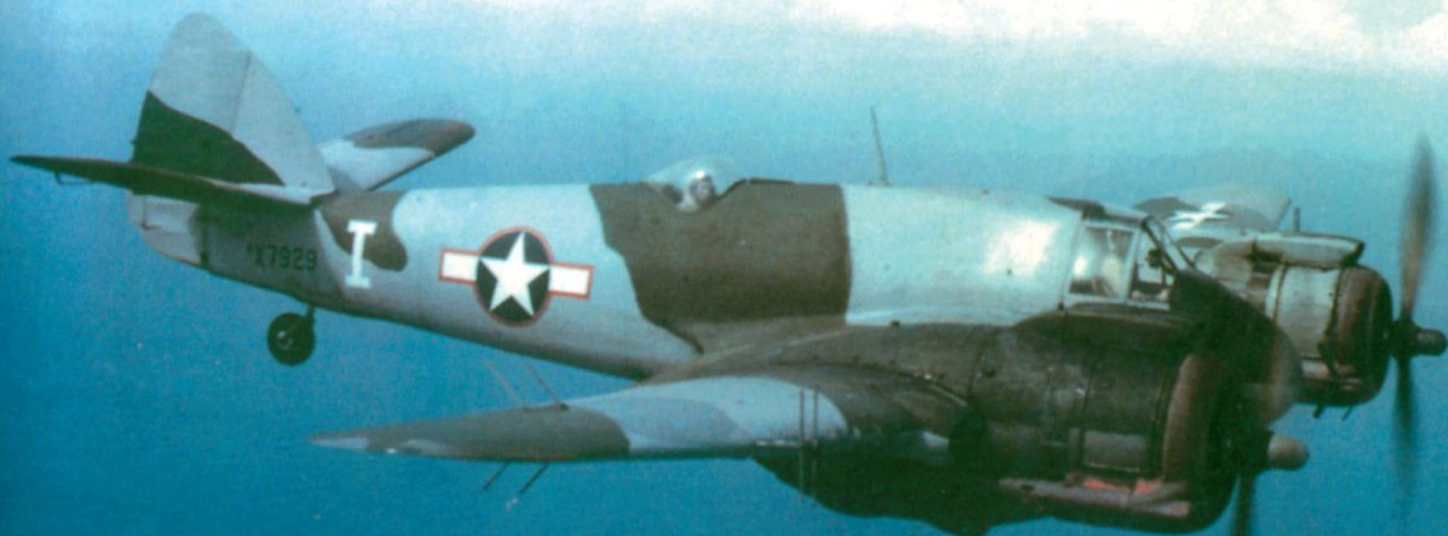
Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent du fonds de la NARA



► Un Douglas Boston Mk. III, ex-RAF (d'où le serial AL853 sur la dérive et sous l'empennage horizontal), utilisé par la *School of Applied Tactics* à Orlando en 1942.



1941  
1944



# TKTINGS

Les objectifs du 81st FS sont colossaux : former les pilotes et opérateurs radar pour les dix-sept *Squadrons* de chasse de nuit dont la création est prévue dans les douze mois à venir. Mais avec quoi ? En juillet 1942, Brummel ne dispose d'aucun avion, d'aucun radar et d'aucun instructeur capable de former les opérateurs ! Progressivement, les choses se mettent en place. La *Night Fighter Division* reçoit le renfort d'une poignée d'instructeurs de la RAF, ainsi que l'autorisation d'envoyer les siens se former en Grande-Bretagne. Arrivent ensuite trois B-17, un B-18 et vingt-deux A-20, dont quelques P-70.

## BRICOLAGES ET BIDOUILLAGES

Le P-70 n'est rien d'autre qu'un Douglas A-20 « bricolé » en chasseur de nuit. Il est certain que le choix de cet appareil a été dicté par le fait que la RAF a adapté son équivalent, le Havoc Mk. I, en chasseur de nuit biplace en l'équipant d'un radar dans la pointe avant et en remplaçant le mitrailleur arrière par un radariste.

Les problèmes rencontrés avec les compresseurs des Wright R-2600-7 et l'idée étrange que cet avion n'aura pas à servir en altitude amènent Douglas à monter des R-2600-11 sans compresseur qui limitent sérieusement ses performances au-dessus de 4 000 mètres. L'armement se compose de quatre canons de 20 mm dans une gondole ventrale.

Les essais du XP-70 s'étant révélés satisfaisants, l'USAAF passe une commande de 99 autres exemplaires, baptisés P-70, en date du 15 octobre 1941. Ils sont tous livrés entre avril et septembre 1942. Suivront 39 P-70A-1 (A-20C) et 65 P-70A-2 (A-20G), ainsi que 105 P-70B-2 (A-20G et J), le B-1 ne sera construit qu'à un unique exemplaire expérimental.

Les premiers P-70 sont livrés nus, la pointe avant vitrée étant conservée et peinte en noir mat, couleur uniforme du camouflage des appareils. Un radar métrique SCR-540 est monté en cours de production ; il est remplacé par un SCR 720-B centimétrique sur les P-70B-2.

Cependant, là où le bât blesse, c'est dans le domaine du matériel de détection. Curieusement, les Américains ont pris deux

ans de retard sur l'Europe, même en matière de radar terrestre fixe. On se souvient à cet égard de l'épisode de la station expérimentale d'Oahu, installée quelques jours avant l'attaque de Pearl Harbor. L'entrée en guerre permet à la Westinghouse Electric Company de recevoir d'importantes aides financières pour développer des radars aéroportés. Malheureusement, l'expérience ne s'achète pas et, pour se faire les dents, Westinghouse obtient la licence de production du radar britannique AI Mk. IV, qui devient le SCR-540 (SCR pour *Signal Corps Radio*), puis du Mk. VII qui devient le SCR-520. Les fructueux échanges scientifiques entre Britanniques et Américains offrent à ces derniers l'accès à la technologie du magnétron à cavité.

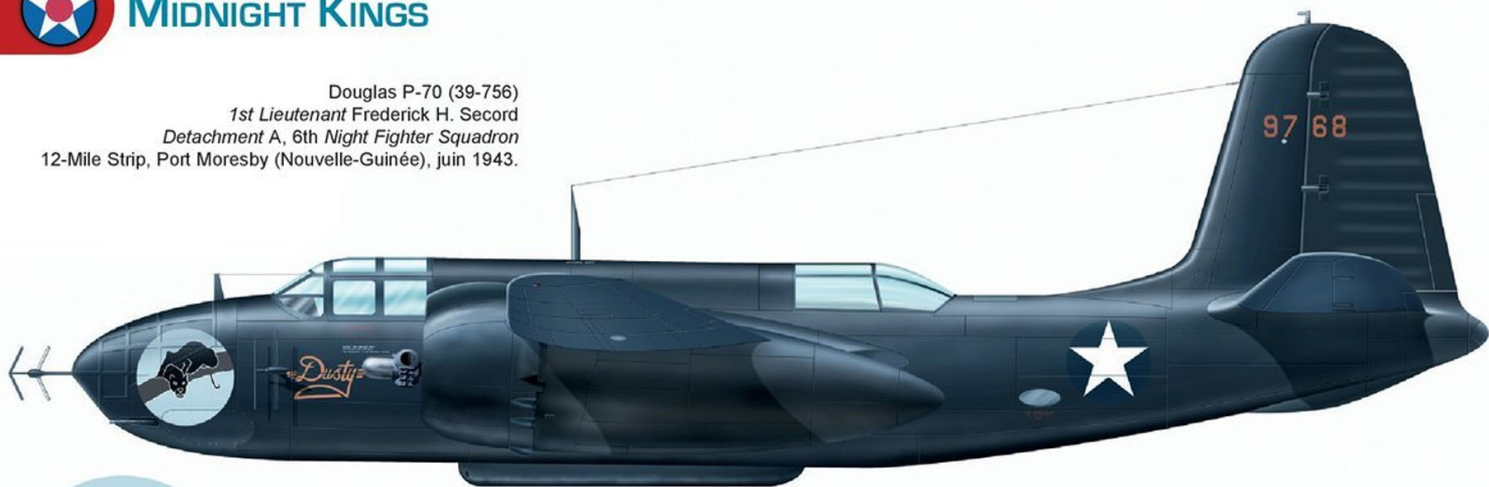
▲ Un Beaufighter Mk. VIF du 417th NFS, seul *Squadron* à avoir utilisé un code tactique pour identifier ses avions.



◀ 39-9736, le tout premier P-70 pris en compte par l'USAAF en vol au-dessus d'Orlando en 1942. On distingue la pointe avant vitrée repeinte, la gondole ventrale, mais sans armement, et l'opérateur radar, visiblement sans radar, à la place du mitrailleur arrière.



Douglas P-70 (39-756)  
1st Lieutenant Frederick H. Secord  
Detachment A, 6th Night Fighter Squadron  
12-Mile Strip, Port Moresby (Nouvelle-Guinée), juin 1943.



© J-M. Guillou, 2010



Grâce à ce dispositif, le *Massachusetts Institute of Technology*, associé à *Western Electric* et *Bell Telephone Laboratories*, conçoit un radar centimétrique très performant, le SCR-720, ultérieurement adopté par les Britanniques sous les dénominations de AI Mk. VIII et Mk. X.

## DÉBUTS DANS LE PACIFIQUE

Pendant ce temps, à Orlando, le recrutement est ouvert aux volontaires en juillet 1942. Les vingt-sept premiers pilotes proviennent du 50th *Fighter Group*, qui n'est autre que le groupe de rattachement d'origine du 81st FS. Dans le même temps, l'ouverture d'une école d'opérateurs radar à Boca Raton (Floride), accueille ses douze premiers élèves. Parmi ceux-ci se trouve le *Sergeant* Curtiss R. Ehlert :

« Notre formation a consisté à visionner un film britannique expliquant en gros comment détecter et poursuivre une cible avec un radar AI (*Airborne Interception*). Le 5 septembre 1942, je suis devenu membre du 6th *Squadron* à Kuhuku Field, à l'extrême pointe nord de l'île d'Oahu, Hawaii. »

Ce n'est que le 9 janvier 1943 qu'est officiellement « activée » à Hawaii la première unité de chasse de nuit de l'USAAF. Encore que « activée » est un bien grand mot, puisqu'il s'agit en fait d'un changement de dénomination du 6th *Fighter Squadron* qui devient le

6th *Night Fighter Squadron*. Cette unité, qui dépend alors du 18th *Fighter Group*, a déjà reçu une vingtaine de P-70 qui vont permettre aux couples pilotes-radaristes de se former et de se perfectionner, une parfaite compréhension entre les deux membres de l'équipage étant essentielle à la réussite des missions.

Cette nouvelle affectation est loin de ravir les pilotes, comme l'explique Curtiss Ehlert :

« Beaucoup de pilotes n'étaient pas trop enthousiastes à l'idée de piloter un P-70. L'unité était équipée en P-40 avant l'attaque de Pearl Harbor et ils voulaient tous revenir à la chasse de jour.

« Le P-70 n'était tout simplement pas adapté à sa tâche. On ne peut pas faire un chasseur de nuit à haute altitude avec un bombardier moyen conçu pour la basse altitude, qui plus est équipé de quatre canons de 20 et d'un radar. On a essayé d'alléger le P-70, mais sans obtenir de gains substantiels. On en a fait grimper un à 9 000 mètres, mais il pendait au bout de ses hélices. »

## À LA CHASSE AUX MACHINES À LAVER

Cependant, les événements se précipitent. La bataille de Guadalcanal, commencée le 7 août 1942, se poursuit jusqu'à la fin de l'année et l'aviation japonaise se manifeste toutes les nuits pour bombarder en toute impunité les

positions américaines et le terrain de Henderson Field, chèrement acquis par les Marines. Par ailleurs, de durs combats se déroulent en Nouvelle-Guinée et la présence d'une défense aérienne nocturne serait la bienvenue. Toutefois, l'USAAF ne peut dépêcher sur place une unité en cours de formation et ce n'est que le 18 janvier 1943 que le *Major* S.F. Wharton, commandant le 6th NFS, reçoit l'ordre d'envoyer deux détachements de six avions chacun : le « A » en Nouvelle-Guinée et le « B » à Guadalcanal. Il s'écoule un mois avant que les deux détachements ne s'envolent. Curtiss Ehlert :

« Il semblerait que la personne qui a pris la décision de nous envoyer en zone de combat n'était pas informée du fait qu'une unité de chasse de nuit ne peut pas opérer de manière autonome et qu'elle est dépendante d'un radar et d'un contrôleur au sol pour guider les avions à une distance suffisamment proche d'une cible (moins de trois kilomètres) pour que leur équipement intégré soit efficace.

« Le 18 février, nous sommes partis pour Guadalcanal avec six P-70 et deux LB-30. Après un périple interminable et exténuant sous des trombes d'eau, au milieu desquelles un P-70 a disparu sans laisser de traces, nous sommes arrivés à Guadalcanal le 28 février.

« Nous avions droit à plusieurs raids par nuit et un raid par jour sur Guadalcanal ou sur Tulagi. *Washing Machine Charlie* [2]

▼ Deux P-70A-2 du 6th *Night Fighter Squadron* en maintenance dans les îles Salomon. On distingue l'antenne émettrice du radar SCR-540 dans le nez et l'une des deux antennes réceptrices (azimut) sur le côté. Une antenne réceptrice (site) se trouvait sur l'aile droite. Le P-70A-2 avait conservé l'armement fixe de six mitrailleuses de 12,7 mm dans le nez du A-20G. L'armement défensif avait été déposé.





tournait au-dessus de l'île au milieu des projecteurs et des obus de 90, probablement juste au-dessus de la limite de leur portée. Il pouvait tourner une demi-heure ou une heure, lâchant une bombe de temps en temps. Ces raids étaient sans danger, mais ils irritaient les soldats et empêchaient tout le monde de dormir. Bien sûr, personne ne comprenait pourquoi les machines noires ne décollaient pas quand *Charlie* se pointait. »

À la mi-mars, une station radar est enfin implantée à Carney Field (Koli Point, à l'est de Henderson Field), mais le personnel n'a aucune expérience de ce type de matériel et les équipages sont livrés à eux-mêmes. Dans la nuit du 20 au 21 mars, les P-70 sont incapables d'empêcher les bombardiers japonais de dévaster Carney Field, où ils détruisent plusieurs B-24 et B-17 des 307th et 5th BG et en endommagent une quinzaine.

« Nous avons commencé les veilles à Carney Point [sic], le 23 mars, avec deux équipages en alerte, l'un de six heures du soir à minuit, l'autre de minuit à six heures du matin. Comme il n'y avait pas d'unité de commandement, tout le monde faisait bande à part, les chasseurs

avec le contrôle terrestre et les batteries antiaériennes avec les projecteurs. Si un avion japonais était pris dans le faisceau d'un projecteur, les 90 ouvraient le feu sans s'occuper de savoir si nous étions dans le coin.

« Le 19 avril, le *Captain* Earl C. Bennett et le *Technical Sergeant* Raymond P. Mooney ont bravé les obus de 90 pour tirer sur un *Betty* à la verticale du terrain. On a pu voir les traçantes partir du P-70, puis le *Betty* exploser. Tout le monde au sol a applaudi, brailé et hurlé de joie quand le bombardier a explosé. Ce fut un sacré spectacle ! »

C'est le seul et unique succès du P-70 dans les Salomon. L'appareil se révèle incapable de grimper aux altitudes où évoluent les bombardiers japonais, même débarrassé de tout équipement inutile (blindage, armement défensif, etc.). Pour les interceptions à haute altitude, le 6th NFS reçoit alors l'aide d'un détachement du 339th *Fighter Squadron* équipé en P-38G. Deux seront pourvus localement d'un radar SCR-540, les autres étant transformés en chasseurs de nuit improvisés par l'installation d'un filtre en cellophane rouge sur le collimateur afin d'en atténuer la luminosité.

Et ça marche ! Le 17 juillet, deux victoires sont revendiquées contre des *Betty*. Le 15 août, le *2nd Lieutenant* Henry Meigs II revendique un *Betty*, mais le 21, il va faire mieux :

« J'ai toujours pensé que si la DCA était incapable de toucher un gros avion comme un *Betty*, elle ne pourrait pas faire grand mal à un avion plus petit comme le *Lightning*. Quand j'ai décollé vers trois heures et demie pour intercepter une formation de six *Betty*, j'avais décidé de ne pas me préoccuper de la DCA et de foncer dans le tas. Le contrôleur m'a guidé avec une parfaite exactitude. Un projecteur a pris un bombardier bimoteur dans son faisceau et la DCA a ouvert le feu. J'ai tout de suite reconnu l'immanquable silhouette d'un *Betty* et, sans me soucier des tirs amis, j'ai piqué pour l'attaquer. Le mitrailleur arrière m'a vu venir, car il m'a tiré dessus, touchant l'un de mes ailerons. J'ai rapidement rectifié l'assiette de mon avion qui s'est trouvé déséquilibré et j'ai riposté. Ma rafale a atteint le *Betty* à la racine de l'aile. Il a pris feu instantanément et a basculé vers la mer. »

Quelques minutes plus tard, un projecteur illumine un second *Betty* qui subit le même sort. Un beau doublé pour Henry Meigs. En 1944, il ajoutera deux nouvelles victoires à son palmarès, devant ainsi l'un des rares « as » à avoir obtenu des victoires de jour et de nuit. Ce détachement revendique ainsi un total de sept victoires sur P-38.

▲ Pour les interceptions nocturnes à haute altitude, le 6th *Night Fighter Squadron* reçoit quelques P-38 de différentes versions à partir de mai 1943. Ces appareils proviennent du 339th *Fighter Squadron*, 347th *Fighter Group*, basé à Guadalcanal.

[2] Sumom donné aux avions de nuisance japonais dont le bruit pétaradant du moteur n'était pas sans rappeler celui d'une machine à laver.



Lockheed P-38G  
Detachment B, 6th *Night Fighter Squadron*  
Carney Field, Guadalcanal (îles Salomon), été 1943.



► En attendant de recevoir du matériel britannique, l'USAAF bricole quelques A-20A (comme ici, le 41-3332, photographié à Casablanca, en décembre 1942) pour couvrir de nuit les ports d'Afrique du Nord, où arrivent les renforts destinés à être engagés en Tunisie. (Collection J. Mutin)



## EN NOUVELLE-GUINÉE

Pendant ce temps, l'autre détachement s'est installé à 12-Mile Strip, près de Port Moresby, en Nouvelle-Guinée.

Le *1st Lieutenant* Frederick H. Secord se souvient d'une anecdote amusante lors d'une escale en Australie. Un soldat australien, qui tourne autour de son P-70 depuis un moment, finit par s'adresser à lui, alors qu'il est en train de remplir sa feuille de route dans le poste de pilotage. « C'est quoi le truc pointu dans le nez de l'avion ? », lui demande le soldat. Pour des raisons de sécurité, Secord ne peut pas lui dire qu'il s'agit d'une antenne de radar. « C'est un harpon. Il y a un ressort géant dans le nez de l'avion et quand on s'approche assez près d'un zinc japonais, on tire le harpon ». Le soldat australien, très impressionné, s'en va en lâchant : « **Sacrés Yankees ! On se demande toujours ce qu'ils vont nous inventer...** »

Les équipages connaissent les mêmes soucis que leurs camarades de Guadalcanal. Sans radar fixe au sol, ils ne peuvent compter que sur l'alerte donnée par les postes de guet et les performances du P-70 s'avèrent insuffisantes pour atteindre l'altitude des bombardiers japonais : il lui faut

45 minutes pour monter à 6 500 m, malgré la dépose du blindage et de l'armement défensif et l'installation d'hélices de B-17F !

Le détachement A du 6th NFS enregistre une unique victoire, celle attribuée au *2nd Lieutenant* Burnell W. Adams (radariste, *Flying Officer* Paul DiLabbio) contre un *Sally* au large de Port Moresby, le 12 juillet 1943.

## DES RENFORTS

Pendant que les P-70 se démènent comme ils peuvent, aux États-Unis de nouvelles formations de chasse de nuit sont « activées » sous la coupe du nouveau *481st Night Fighter Operational Training Group*, toujours à Orlando, sous le commandement du *Lieutenant Colonel* William R. Yancey :

- 414th NFS (26 janvier 1943) ;
- 415th (10 février) ;
- 416th et 417th (20 février) ;
- 418th et 419th (1er avril) ;
- 421st (1er mai).

Huit autres unités seront formées jusqu'au 1er juin 1944, afin d'éponger la production du Northrop P-61 Black Widow.

Le 15 novembre 1943, le 419th NFS arrive à Guadalcanal pour redresser la situation mais... sans avion ! Il absorbe le

détachement B du 6th NFS. Toutefois, ses équipages, démoralisés par l'obligation de voler sur des avions dépassés et usés jusqu'à la corde, ne réaliseront que trois patrouilles nocturnes, six décollages sur alerte, quatre missions de pénétration offensive et quatre sorties diurnes avant d'être transformés sur P-61 en mai 1944 – au prix de quatre aviateurs tués et cinq avions détruits.

Au même moment, le 418th NFS s'installe à Milne Bay (Nouvelle-Guinée), où il absorbe le détachement A du 6th NFS. Il reçoit des B-25 pour des missions de pénétration nocturne avant d'être transformé à son tour sur P-61 en septembre 1944. Son commandant, le *Major* Carroll C. Smith, remporte la seule victoire de cette période, un *Val* au-dessus d'Alexishafen, le 13 janvier 1944 ; il pilote ce soir-là (18h45) un P-38J.

Aucun autre renfort ne sera envoyé dans le Pacifique avant l'arrivée du P-61.

## EN MÉDITERRANÉE

En fait, la toute première unité de chasse de nuit de l'AAF est le *15th Bombardment Squadron (Light)*, rebaptisé *1st Pursuit Squadron (Night Fighter)*, le 1er avril 1942, avant d'arriver à Grafton Underwood, en Angleterre. L'idée est d'équiper cette unité en Havoc Turbinlite fournis par la RAF, mais devant le fiasco de cette expérience, le *Squadron* retrouve sa dénomination d'origine, le 7 mai. Il n'effectuera aucune mission de chasse de nuit, cependant, avec des Boston empruntés à la RAF, il réalisera la toute première sortie de guerre de l'USAAF en Europe, le 4 juillet 1942.

La réaction de la Luftwaffe aux débarquements anglo-américains en Afrique du Nord ne se fait pas attendre. Les ports et les aérodromes sont autant d'objectifs pour les bombardiers allemands qui opèrent de nuit. Il faut cependant attendre le 26 décembre 1942 et un raid dévastateur sur Bône pour que l'USAAF prenne conscience de l'importance de faire couvrir le secteur par des chasseurs de nuit.

Après un court entraînement en Angleterre, le 414th NFS arrive sans avion à Oran-La Sénia, le 10 mai 1943, précédant de deux jours le 415th. Dès leur arrivée, ils reçoivent des Beaufighter Mk. IVF, équipés du radar AI Mk. IV, provenant des *Maintenance Units* de la RAF dans ce secteur. Comme l'a dit de manière ironique un pilote : « **Notre procédure était 100% britannique, notre équipement, notre jargon à la radio, tout sauf notre personnel et notre nourriture** ».

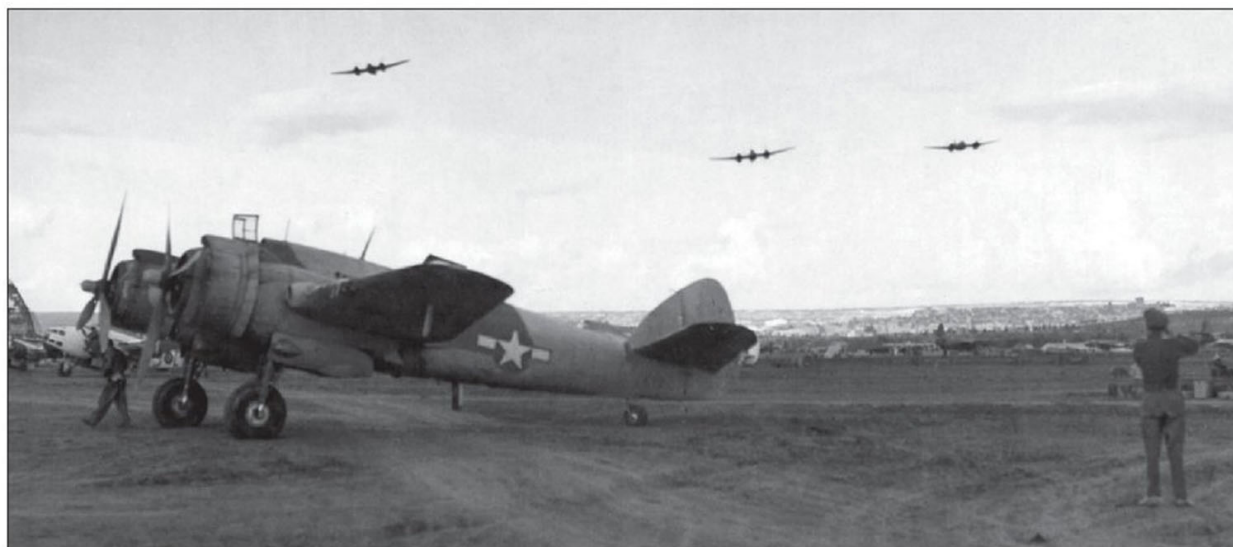
Le 415th est déployé en Tunisie le 22 juin, tandis que le 414th reste à La Reghaïa (Algérie). Si les Beaufighter de la RAF se taillent un certain succès, la pitance des Beaufighter américains est plutôt maigre. Il faut attendre le 24 juillet

▼ Un Beaufighter du 415th *Night Fighter Squadron* à Dijon-Longvic, vers la fin de l'année 1944. (Collection J. Mutin)





1941  
1944



◀ Un Beaufighter du 417th NFS sur le terrain de Tafaraoui.

pour voir la première victoire du 415th et le 27 pour voir celle du 414th. Les raisons en sont simples : les équipages britanniques possèdent un niveau d'expérience sans commune mesure avec celui de leurs homologues américains et leurs Beaufighter sont équipés du radar centimétrique AI Mk. VIII, nettement plus performant que le AI Mk. IV opérant sur une longueur d'ondes métrique. Mais ce ne sont pas les seules raisons. Les Beaufighter aimablement fournis par la RAF ne sont plus de la première jeunesse et le constant manque de rechanges affecte leur disponibilité.

Bref, ces deux unités ne remportent en tout que six victoires (quatre pour le 414th et deux pour le 415th) en 1943.

Deux nouvelles unités arrivent sur le théâtre méditerranéen début août 1943, les 416th et 417th NFS, également équipés en Beaufighter Mk. VI. Le 416th s'installe à Bône avant d'éclater sur six terrains différents, tandis que le 417th reste groupé à Tafaraoui jusqu'au mois de janvier 1944. Il se distingue en reven-

diquant une victoire sûre (11 novembre) et deux avions endommagés avant la fin de l'année.

### ANZIO

En juillet 1943, les 414th et 415th sont regroupés respectivement à Monastir (Tunisie) et La Réghaïa (Algérie) en préparation de l'invasion de la Sicile. Leurs premières missions consistent surtout à escorter des convois la nuit ou par mauvais temps. Ils exécutent également des missions de destruction (*sweeps*) en Mer Tyrrhénienne et des attaques nocturnes (*intruder attacks*) d'objectifs terrestres en Sicile. Ce n'est guère que lorsque les Alliés ont achevé la conquête de l'île qu'ils sont appelés à effectuer des patrouilles défensives nocturnes.

La présence de la chasse de nuit US en Méditerranée au cours de l'année 1943 n'a eu aucun impact sur la Luftwaffe. L'essentiel du travail a été assuré par la RAF qui se serait tout aussi bien débrouillée sans les Américains. Reste que les heures passées à patrouiller

le ciel vide ont permis à ces derniers de se forger une solide expérience dont ils ne vont pas tarder à récolter les fruits.

Pour couvrir le futur débarquement à Anzio, le 9 janvier 1944, le 414th, basé à Elmas (Sardaigne), envoie un détachement à Ghisonaccia (Corse), où les équipages vont travailler dans des conditions éprouvantes, sur un terrain poussiéreux et mal aménagé, sans personnel pour faire les pleins et avec leurs avions comme seuls abris contre le vent et le froid.

Le débarquement allié à Anzio a lieu le 22 janvier et, le lendemain soir, le 414th se distingue en descendant un Do 217 K et un Ju 88 (certaines sources parlent d'un He 177).

Le 416th intervient à son tour à partir de la fin janvier. Ses Beaufighter sont équipés du radar AI Mk. VIII, qui apporte une nette amélioration. Entre le 28 janvier et le 25 mai, le 416 réalise 241 sorties au-dessus d'Anzio, 271 au-dessus de Naples et 30 escortes de convois. Ces sorties se soldent par la destruction de cinq avions allemands (plus deux probables).

▼ Le Vallon est occupé par le 415th NFS entre le 1er et 24 septembre 1944 et par le 417th NFS du 12 septembre 1944 au 6 janvier 1945. Y-28 dans la nomenclature alliée, ce terrain est un satellite d'Istres.





► Les pilotes et radaristes du 414th Night Fighter Squadron.

Parmi eux, accroupis, premier en partant de la gauche, le 1st Lieutenant George J. Holbig (un avion de transport italien le 29.07.43) et troisième, le 2nd Lieutenant Francis B. Clark (un He 177 le 26.11.43) ; debout, deuxième en partant de la gauche, le Captain Chamley K. Atwater (un SM.82 le 27.07.43) et quatrième, le Major Earl T. Smith, commandant l'unité (un Ju 88 le 18.08.43).

À cette époque, les radaristes n'étaient pas crédités des victoires, ce qui est sans doute dommage pour les Flying Officers Irving Wohl (à la droite de son pilote, George Holbig) et David McAbee (à la gauche du sien, Chamley Atwater).



Le premier est revendiqué par le 2nd Lieutenant James D. Urso (radariste, Flying Officer D. T. Powell) à bord du MM944, le 8 février :

« Ai suivi le Me 210 se dirigeant vers les terres, cap au 030, jusqu'à un point entre

Capistrello et Avezzano. Ai constamment ramené les gaz et me suis placé en bonne position à 200 km/h. Contact visuel à 450 m, 45° au-dessus, approche jusqu'à 100 m, avion identifié comme Me 210 d'après sa silhouette. Ralentissement à 180 km/h, aperçu croix noires sous les ailes. À 05h29, ai ouvert le feu du côté gauche, entre 100 et 25 m, le moteur gauche de l'ennemi a explosé et l'avion s'est brisé en deux. Aile gauche s'est rompue en flammes. Personne n'a été vu sauter. [...] L'avion ennemi n'a pas ouvert le feu et n'a montré aucune agressivité, mais sa vitesse relativement basse laisse supposer qu'il avait l'intention de nous laisser le dépasser. »

Le 2nd Lieutenant Rayford W. Jeffrey, l'un des meilleurs pilotes du 417th NFS, se souvient d'une rencontre avec un Ju 88 :

« Au début de la soirée du 28 mars 1944, j'ai décollé pour une patrouille d'escorte d'un convoi qui venait d'Afrique du Nord et qui devait longer les côtes espagnoles. Le contrôle au sol m'a contacté par radio et m'a donné un vecteur radar pour inter-

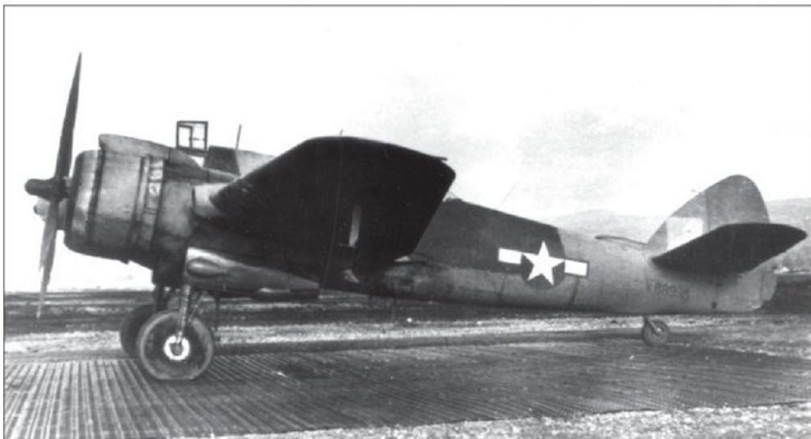
cepter un intrus qui se dirigeait vers le nord en direction dudit convoi. Environ 20 miles au nord-est, mon opérateur radar, le lieutenant Bill Henderson, a repéré un écho sur son écran et j'ai pu avoir un contact visuel quelques secondes plus tard. C'était un Ju 88 qui volait à vitesse élevée à 50 pieds à peine au-dessus de l'eau. J'ai engagé un virage pour me retrouver derrière lui. Il était évident qu'il représentait l'avant-garde d'une formation de bombardiers bien plus importante et une fois qu'il aurait établi la position exacte du convoi, il ne tarderait pas à faire demi-tour après avoir donné les coordonnées pour que l'attaque puisse être exécutée. Alors que j'étais en train de m'aligner dans ses 6 heures, il m'a vu lui aussi et a entamé un virage à 180°, ce qui en fait m'a avantagé, car j'ai pu manœuvrer sur lui plus facilement.

« Je me suis rapproché à 700 pieds et ai ouvert le feu. Le recul des canons de 20 mm a fait chuter ma vitesse rapidement. Mes armes étaient alimentées par une combinaison de munitions anti-blindage, incendiaires et perforantes. Beaucoup d'obus se sont dispersés, mais

## VICTOIRES de la CHASSE DE NUIT US

(P-70, P-38, Beaufighter et Mosquito)

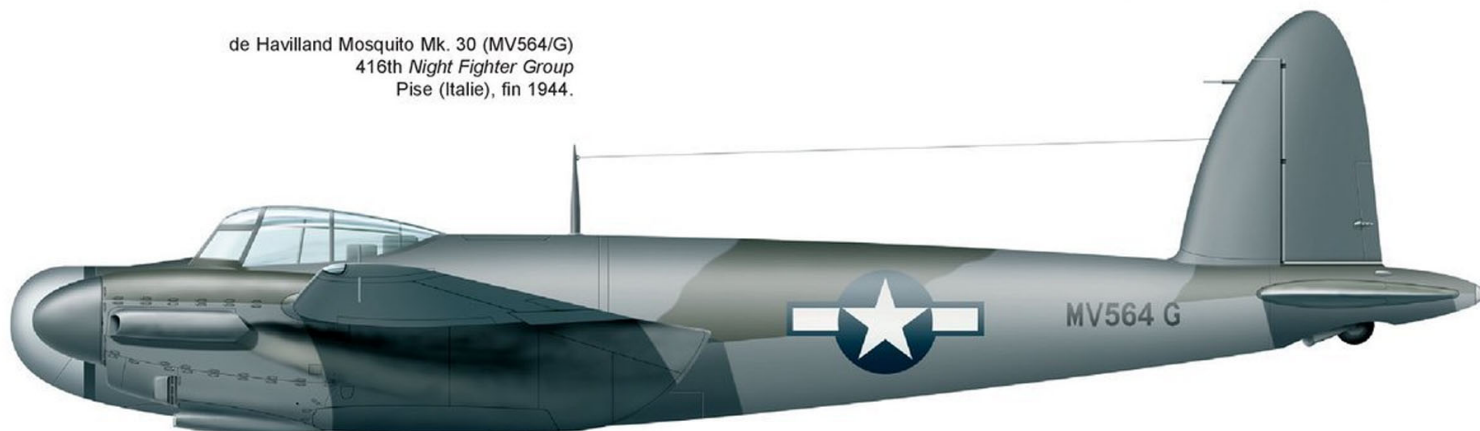
19.04.43	Capt E.C. Bennett	6 NFS	Type 97	Tulagi
15.05.43	2Lt B.W. Adams	6 NFS	Sally	Pt Moresby
12.07.43	1Lt R.F. Tuttle	6 NFS	Betty	Russell Is.
17.07.43	1Lt J.A. Harrell III	6 NFS	Betty	Guadalcanal
24.07.43	Capt N.H. Lindsay	415 NFS	He 115	Mer Tyrrhén.
27.07.43	Capt C.K. Atwater	414 NFS	SM.82	Monte Ciurceo
29.07.43	1Lt G.J. Holbig	414 NFS	Italien	Sardaigne
14.08.43	1Lt J.A. Harrell III	6 NFS	Betty	Russell Is.
15.08.43	2Lt H. Meigs II	6 NFS	Betty	Guadalcanal
16.08.43	1Lt R.E. Walber	415 NFS	C.1007	Tunis-Bizerte
18.08.43	Capt E.T. Smith	414 NFS	Ju 88	Bougie
21.09.43	2Lt H. Meigs II	6 NFS	Betty	Guadalcanal
21.09.43	2Lt H. Meigs II	6 NFS	Betty	Guadalcanal
06.11.43	1Lt C.E. Van Bibber	6 NFS	Hamp	San Isabel
11.11.43	1Lt C.R. McCray	417 NFS	Do 217	Arzew
26.11.43	2Lt F.B. Clark	414 NFS	He 177	Bougie
23.01.44	1Lt J.R. Anderson	414 NFS	Do 217	Cap Corse
23.01.44	2Lt C.W. George	414 NFS	Ju 88	Ghisonaccia
02.02.44	2Lt R.W. Jeffrey	417 NFS	Ju 88	Méditerranée
07.02.44	1Lt C.F. Horne	415 NFS	He 177	Rome
08.02.44	2Lt J.D. Urso	416 NFS	Me 210	Avezzano
24.02.44	Capt D.V. Brake Jr	416 NFS	He 111	Rome
17.03.44	2Lt G. P. Fors	416 NFS	Ju 88	Anzio
18.03.44	Maj N.H. Lindsay	415 NFS	Ju 88	Nettuno
28.03.44	2Lt R.W. Jeffrey	417 NFS	Ju 88	Cap Palos
16.04.44	1Lt W.G. Groom	416 NFS	Ju 88	Anzio
13.05.44	Capt C.R. McCray	417 NFS	He 177	Borgo
14.05.44	2Lt J.D. Urso	416 NFS	Ju 88	Forsinone
20.07.44	2Lt R.W. Inglis	417 NFS	Non ident.	Montecristo
03.08.44	1LT W.R. Williamson	417 NFS	Ju 188	Cap Corse
06.08.44	2Lt R.E. Patten	414 NFS	Ju 88	Ajaccio
28.09.44	Capt A.F. Augspurger	415 NFS	Fw 200	Dijon
30.09.44	Capt A.F. Augspurger	415 NFS	He 111	Dijon
22.12.44	1Lt A.L. Jones	414 NFS	Ju 87	Asola
27.12.44	1Lt H.J. Gilpin	415 NFS	Ju 88	Dijon
28.12.44	1Lt M.D. Campbell	417 NFS	Ju 290	Hyères
29.12.44	1Lt E.A. Schlueter	415 NFS	He 111	Nancy
29.12.44	1Lt E.A. Schlueter	415 NFS	Ju 88	Nancy
01.01.45	1Lt E.A. Schlueter	415 NFS	Ju 88	Mirecourt
28.02.45	Capt L.E. Englert	416 NFS	Ju 188	Villafranca





1941  
1944

de Havilland Mosquito Mk. 30 (MV564/G)  
416th Night Fighter Group  
Pise (Italie), fin 1944.



© J.M. Guillou, 2010

j'ai pu noter quelques impacts. Soudain, j'ai remarqué un objet qui s'est détaché de l'avion alors que je me trouvais à 400 pieds de lui ; je n'avais aucune idée de ce que cela pouvait être. Au même moment, j'ai entendu le bruit caractéristique des impacts de balles tirées par le mitrailleur allemand qui était somme toute assez doué. L'une de ces balles a pénétré dans le cockpit par dessous et m'a atteint au pied. J'ai tiré à mon tour et j'ai épuisé mes munitions avec une longue rafale de 20 mm. Le tir a atteint sa cible et des morceaux d'aile et de fuselage se sont détachés du Ju 88. Parmi les débris, j'ai pu voir la verrière du cockpit. Le pilote a perdu le contrôle de sa machine qui a piqué vers la mer, l'a heurtée violemment et a coulé dans la foulée. Il était à si basse altitude que le pilote n'a pas eu le temps de réagir. Je suis remonté à 3 000 pieds pour signaler à la radio que j'avais expédié l'intrus à la baïlle. »

Ce que le *Lieutenant* Jeffrey ne tarde pas à découvrir, c'est que l'une des balles du mitrailleur allemand a endommagé le système hydraulique, l'obligeant à faire un atterrissage forcé dans la nuit. Après *debriefing*, les services de renseignements ont conclu qu'il avait abattu un avion éclairer. Il semble que 70 bombardiers allemands avaient été détectés sur

zone, prêts à intervenir, mais la destruction de leur avion éclairer avait permis de faire échouer cette tentative.

Toutefois, un raid massif de la Luftwaffe sur la base corse d'Alesan, juste avant l'aube du 13 mai, marque les limites de l'efficacité des *Beaufighter* américains. Le 340th *Bombardment Group* n'y laisse pas moins de 65 B-25 détruits, 91 hommes étant tués ou grièvement blessés. Le 417th ne revendique qu'un He 177 abattu, un second et un Ju 88 endommagés !

### LE REMPLACEMENT DES « BRISTOL BASTARDS »

Le 415th est le premier à s'installer en France (à Istres-Le Vallon), le 1er septembre 1944, pour protéger les ports du Sud de la France en général et Marseille en particulier. Il y est rejoint par le 417th, le 12. Ils resteront tous les deux en France et en Belgique jusqu'à leur arrivée en Allemagne, en avril 1945, mais le 415th est détaché du MTO (*Mediterranean Theater of Operations*) pour être affecté à l'ETO (*European Theater of Operations*).

Le 28 septembre, le *Captain* Harold E. Augspurger, commandant le 415th, participe à un traquenard tendu aux avions de liaison reliant l'Allemagne à

l'Espagne. L'interception, menée dans un strict silence radio, s'achève sur la destruction d'un Fw 200 qui s'écrase près de Dijon. Cet incident incitera les Allemands à plus de prudence et ils ne s'aventureront plus guère que par très mauvais temps.

Le 416th est le premier des quatre à abandonner ses « Bristol Bastards ». Le 29 novembre, il commence à les échanger contre des Mosquito Mk. 30. Il sera le seul à ne pas être transformé sur P-61. Le 415th finit l'année en beauté, avec un joli doublé (He 111 et Ju 88) du *1st Lieutenant* Edward A. Schlueter, dans la région de Nancy, le 29 décembre.

Mais le plus beau cadeau du Père Noël est pour le 414th : l'arrivée de ses deux premiers Northrop P-61 Black Widow. Le 414th n'est cependant pas la première unité à percevoir le P-61, mais nous verrons cela dans le prochain épisode. En 18 mois d'opérations en Méditerranée, les quatre escadrons de chasse de nuit ont réalisé environ 5 000 sorties et revendiqué 32 avions ennemis. Côté négatif, 45% de leurs effectifs ont été détruits au combat ou dans des accidents liés aux opérations. Toutefois, leur action a largement contribué à maintenir les pertes alliées en navires à des niveaux tolérables.

À suivre



◀ Un rare Beaufighter Mk. X « thimble nose », équipé d'un radar AI Mk. VIII du 417th Night Fighter Squadron dans le Sud de la France, en septembre 1944. (Collection de l'auteur)

**L**ÉONARD VICTOR WATERS FUT LE SEUL pilote aborigène à servir au sein de la Royal Australian Air Force (RAAF) au cours de la Seconde Guerre mondiale.

Il naît le 29 juin 1924 à Boomi (New South Wales), quatrième enfant d'une famille qui en comptera onze. À l'âge de 14 ans, il doit travailler pour soutenir financièrement sa famille et devient tondeur de moutons. Passionné d'aviation, il parvient à s'engager dans la RAF en août 1942. Il faut bien être conscient que, à cette époque, les aborigènes étaient soumis à des lois raciales discriminantes qui leur interdisaient l'accès aux carrières administratives et militaires et leur déniaient même le droit de vote. Cependant, avec la guerre, ces lois s'assouplissent quelque peu et c'est ainsi

Le 14 novembre 1944, après un passage à la 2. *Operational Training Unit*, il est affecté au N° 78 *Squadron*, alors basé à Noemfoor, une île au large de la Nouvelle-Guinée. Il hérite du P-40N-15 A29-415, surnommé **BLACK MAGIC** par son ancien propriétaire, le *Flight Lieutenant* Denis R. Baker, DFC, à bord duquel il a revendiqué le dernier avion japonais abattu au-dessus de la Nouvelle-Guinée.

Len Waters, fréquemment traité de « nègre » (les Australiens blancs ne faisant guère de différence entre un Noir et un aborigène), trouve la coïncidence amusante et décide de conserver le nom de baptême de son avion. Comme l'aviation japonaise a disparu du secteur, le N° 78 est surtout engagé dans des missions d'appui tactique et de *strafing* de barges. À la fin de la guerre, le *Squadron* se trouve à Morotai (îles Halmahera). Promu



# BLACK MAGIC

que Len Waters est pris comme apprenti mécano dans la RAAF. Quand les vannes du recrutement des pilotes sont ouvertes en grand, Len Waters pose sa candidature qui est acceptée.

Il est envoyé à la N° 1 *Elementary Flying Training School*, puis à la 5 *Service Flying Training School*, en décembre 1943. Malgré les brimades dont il est victime, il est l'un des 48 élèves d'une promotion de 375 à recevoir le brevet de pilote.

*Flight Sergeant* depuis le 1er janvier 1945, Len Waters a exécuté 95 missions de guerre. Champion de boxe de la RAAF (catégorie mi-lourds), il quitte l'Armée en janvier 1946 avec le grade de *Warrant Officer*.

Le retour à la vie civile sera difficile. Faute de pouvoir obtenir un soutien financier et les autorisations administratives *ad hoc*, il doit renoncer à créer une compagnie aérienne régionale dans le Queensland. Il ne touchera plus jamais un manche à balai de sa vie.

Marié, bientôt père de six enfants, il travaille comme mécanicien automobile, mais il est chassé de son travail par les syndicats qui exigent qu'il serve d'abord comme apprenti (c'est-à-dire gratuitement pendant deux ans). Après quelques petits jobs, il finit par retourner à son premier métier, tondeur de moutons.

Il s'installe avec sa petite famille près de Brisbane et s'éteint le 24 août 1993, à l'âge de 69 ans. ■



▲ **BLACK MAGIC**, le P-40N A29-415 affecté au *Sergeant* Leonard V. Waters à son arrivée au N° 78 *Squadron*, à Noemfoor, en novembre 1944. L'avion était codé HU-E. (Australian War Memorial)



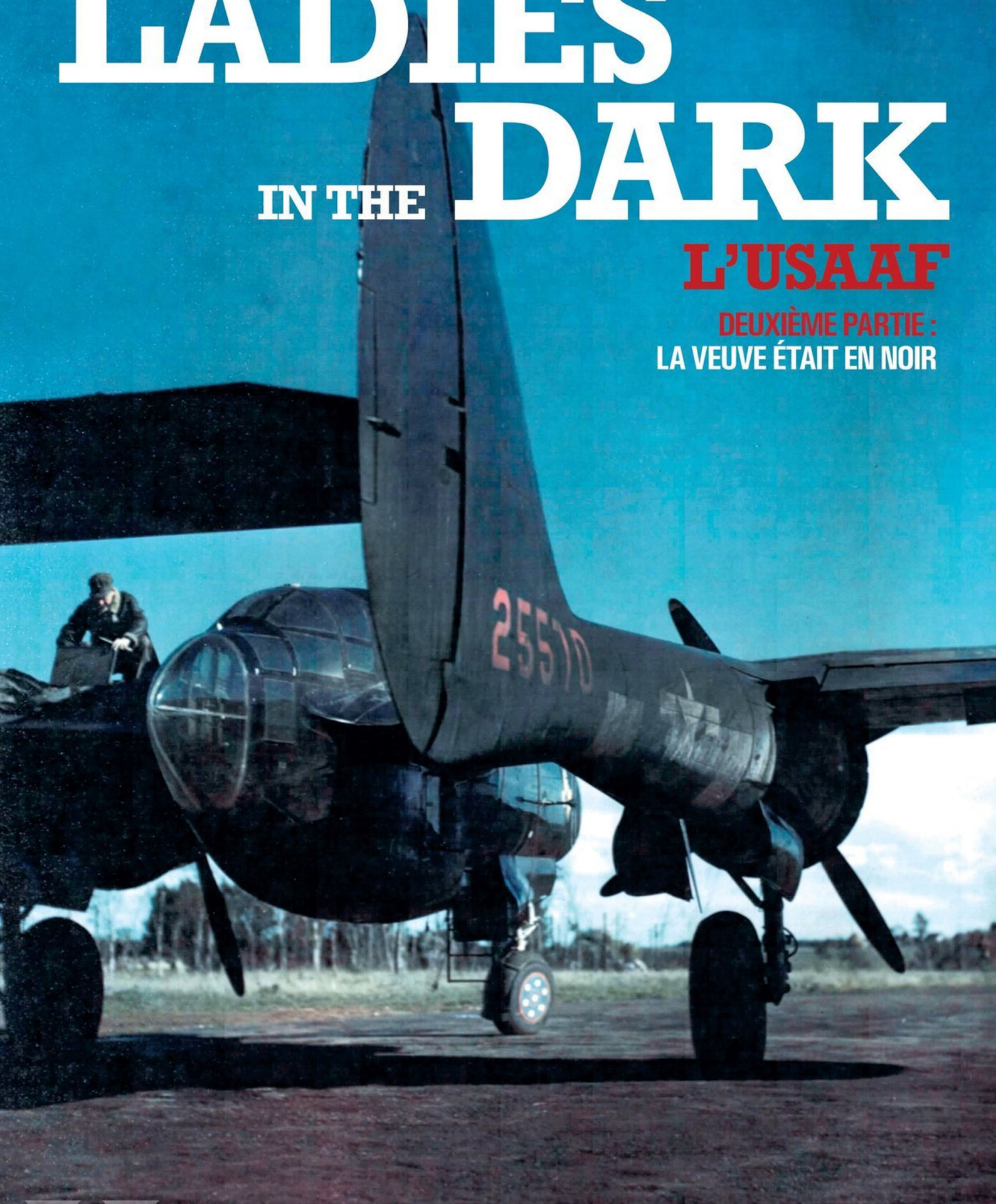
LES DISCIPLES DE LA RELIGION CATHODIQUE (2)

# LADIES DARK

IN THE

**L'USAAF**

DEUXIÈME PARTIE :  
LA VEUVE ÉTAIT EN NOIR



1944  
1945

**L'**INTÉRÊT DE L'USAAF POUR UN avion dédié à la chasse de nuit doit beaucoup au fait que le *Lieutenant General* Delos O. Emmons, commandant du grand quartier général de l'US Army Air Corps, est en mission auprès de la RAF, quand débute le *Blitz* qui voit la Luftwaffe venir bombarder Londres chaque nuit en toute impunité. À son retour à Langley Field, fin 1940, il demande à l'*Air Technical Service Command* (ATSC) de préparer un cahier des charges pour la mise en chantier d'un chasseur de nuit spécialisé.

## NAISSANCE D'UNE VEUVE

À peu près en même temps, les Britanniques, qui ne peuvent alors compter que sur des avions bricolés, comme le Blenheim Mk. IF, entament un tour de table avec les constructeurs américains. Mais aucun n'a un tel projet dans ses cartons. La *British Purchasing Commission* (BPC) se rend à Hawthorne, un petit patelin de la banlieue de Los Angeles (Californie), où se trouve depuis peu l'usine de la Northrop Aircraft Inc. qui construit, notamment, des Vultee Vengeance pour la RAF. Elle y rencontre John R. « Jack » Northrop, pas franchement débordé par ses petits contrats de sous-traitance et qui voit là une belle occasion à saisir.

Un mois plus tard, le patron de l'ATSC convoque Vladimir Pavlecka, chef de projet de Northrop, pour lui communiquer les grandes lignes du cahier des charges. Quand Northrop et Pavlecka comparent la demande de l'ATSC aux besoins exprimés par la BPC, ils se rendent compte d'une très grande similitude. Les deux organismes souhaitent un

bimoteur biplace, stable, puissamment armé, doté d'une endurance de huit heures et facile à faire décoller et atterrir. Si les Britanniques exigent la présence d'un radar aéroporté, les Américains, alors moins au fait de la technique, se contentent d'une vague allusion à un « dispositif permettant de repérer les avions ennemis dans le noir ».

L'*Air Ministry* britannique ne donnera pas suite aux propositions de Northrop, mais la compagnie est pressée par l'USAAC de soumettre sa proposition avant le 5 novembre, soit très exactement deux semaines après la convocation de Pavlecka à l'ATSC !

Le bureau d'études se met sans tarder au travail sur le projet selon les grandes lignes suivantes : bimoteur bipoutre, deux Pratt & Whitney R-2800 Double Wasp, trois hommes d'équipage, un équipement radar, deux tourelles armées chacune de quatre mitrailleuses de 12,7 et un train tricycle. Bien des aménagements sont apportés en cours de route avant la présentation du *Project NS-8A* à l'ATSC.

Le contrat est signé le 11 janvier 1941, portant sur deux prototypes baptisés XP-61 et affectés du numéro de série 41-119509 et 510. Il est suivi d'une commande pour 13 appareils de présérie YP-61, le 10 mars.

Le 1<sup>er</sup> septembre 1941, l'USAAF passe commande pour 150 machines de série qui reçoivent la dénomination de P-61A-1-NO Black Widow. Avec l'entrée en guerre, ce contrat est porté à 450 exemplaires, puis à 1 200. Les cinquante premiers sont réservés à la RAF, mais en raison de l'avancement satisfaisant du programme du Mosquito, elle y renoncera. L'Air Force doit prendre

en compte ses douze premiers P-61A en mai 1943, quarante-cinq autres devant suivre avant la fin de l'année. En juillet 1942, le volume des commandes est ramené à 207 appareils.

Au fil des semaines, l'*Air Materiel Command* fait connaître de nouvelles exigences, qui portent parfois sur des détails, mais qui retardent la sortie du premier prototype. Enfin, le 26 mai 1942, le XP-61 décolle pour la première fois. Les premiers essais entraînent quelques modifications, notamment la nécessité de remplacer le radome en plexiglas, qui fond au soleil (!), par un radome en fibre de verre. Les treize appareils de présérie sont livrés à l'été 1943 et les essais officiels se déroulent calmement. Entre-temps, la question du radar a été réglée, un SCR-720A prenant place sous le radome (voir épisode précédent).

Le premier YP-61 est livré le 6 août 1943 et, comme les douze autres, il est affecté au programme d'essais officiels. En octobre, le 422nd NFS, basé à Orlando (Floride), réceptionne ces appareils qui serviront à l'entraînement des équipages.

Northrop ayant renoncé à monter un armement dans les ailes, le YP-61 (comme les versions de série) est équipé de quatre canons de 20 mm en gondole ventrale et d'une tourelle dorsale télécommandée logeant quatre mitrailleuses de 12,7 mm. Or, celle-ci pose quelques problèmes. Lorsque le mitrailleur la fait pivoter, elle perturbe l'écoulement de l'air au point de provoquer des vibrations de l'empennage arrière. Il en résulte une instabilité en roulis qui parasite la visée du mitrailleur et du pilote. Aucune autre solution que de la bloquer dans le sens du vol ne sera trouvée.

▲ L'un des tout premiers exemplaires construits (42-5507) sous la dénomination de P-61-A-1-NO. *Widow*, peut-être, mais pas *Black*, puisqu'il porte la livrée standard de l'USAAF. Il sera perdu dans le Pacifique avec le 418th *Night Fighter Squadron*, le 10 avril 1945. L'avion était considéré comme très secret par l'USAAF et gardé au sol, en particulier lors de son stationnement en France. (Northrop)



▲ Un P-61A-1 du 6th NFS à Isley Field, Saipan, début juillet 1944. Le 6th Night Fighter Squadron est la première unité opérationnelle avec le Black Widow. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent du fonds de l'US NARA)

En fait, si. Une autre solution s'imposera d'elle-même, puisque la pénurie de tourelles télécommandées, réservées en priorité au B-29, fera que de nombreux exemplaires du P-61 seront livrés sans. L'Air Force sera d'ailleurs assez favorable à cette formule, qui fait l'économie d'un homme d'équipage, à une époque où la formation des mitrailleurs est très en retard sur ses objectifs. Toutefois, les essais effectués par Northrop montreront que le gain de poids (745 kg) n'est compensé que par une augmentation de 5 km/h de la vitesse !

## LES VERSIONS

Le premier P-61A-1-NO de série (42-5485) quitte les chaînes d'assemblage en octobre 1943, soit avec six mois de retard sur les prévisions. La seule différence avec les avions de présérie est le remplacement du pare-brise arrondi et profilé par un pare-brise plat mais blindé. Seuls 37 des 45 A-1 sont armés de la tourelle pour la raison évoquée plus haut. Vient ensuite la série A-5-NO, produite à 35 exemplaires, se différenciant par ses moteurs R-2800-65 de 2 250 ch. C'est aussi un moteur plus puissant, le -65W à injection d'eau, qui caractérise les 100 A-10-NO. La version A s'arrête avec le A-11 (20 exemplaires) équipé de pylônes sous les ailes pour l'emport d'une bombe de 800 kg ou d'un réservoir de 1 175 litres.

Les progrès réalisés dans le domaine de la détection entraînent le lancement d'une nouvelle version, le P-61B. Le nez est allongé de 20 cm pour accommoder le radar SCR-720C. Chaque atterrisseur principal comporte maintenant deux trappes, dont une est maintenue fermée au sol, de manière à protéger le puits. Des jumelles de vision nocturne sont incorporées au collimateur du pilote. D'autres améliorations ou modifications sont également apportées, notamment les réservoirs d'huile sont déplacés de l'aile aux nacelles des moteurs et les volets de capot sont désormais automatiques. La première variante est le P-61B-1-NO, construit à 62 exemplaires. Le P-61B-2-NO (38 ex.) reçoit deux pylônes sous la voilure. Les B-5-NO (3 ex.) et B-6-NO (47 ex.) ne diffèrent que par des aménagements mineurs. Le nombre de pylônes est porté à quatre sur le B-10-NO (46 ex.), qui dispose aussi d'un radar de veille APS-13. Le B-11-NO (5 ex) reçoit une tourelle avec deux mitrailleuses et la tourelle à quatre mitrailleuses est à nouveau montée en standard à partir du B-15-NO (153 ex.). En raison d'un approvisionnement irrégulier, 20 B-15 doivent être assemblés aux standards B-10. Le B-16-NO (6 ex.) est identique au B-11. Le B-20-NO (84 ex.) dispose d'une nouvelle tourelle General Electric A-7. La série s'achève avec sept B-25-NO, équipés de manière expérimentale d'une tourelle avec le système de contrôle de

tir Western Electric APG-1. Il s'agit sans doute de la première expérience d'armement assisté par ordinateur; les informations recueillies par le radar sont transmises à un ordinateur analogique, qui dirige ensuite le tir de la tourelle. Nous ne nous attarderons pas sur la version P-61C (47 ex.), ni sur la version de reconnaissance F-15 Reporter (16 ex.), parce qu'aucune des deux n'aura le temps d'entrer en service avant la fin de la guerre.

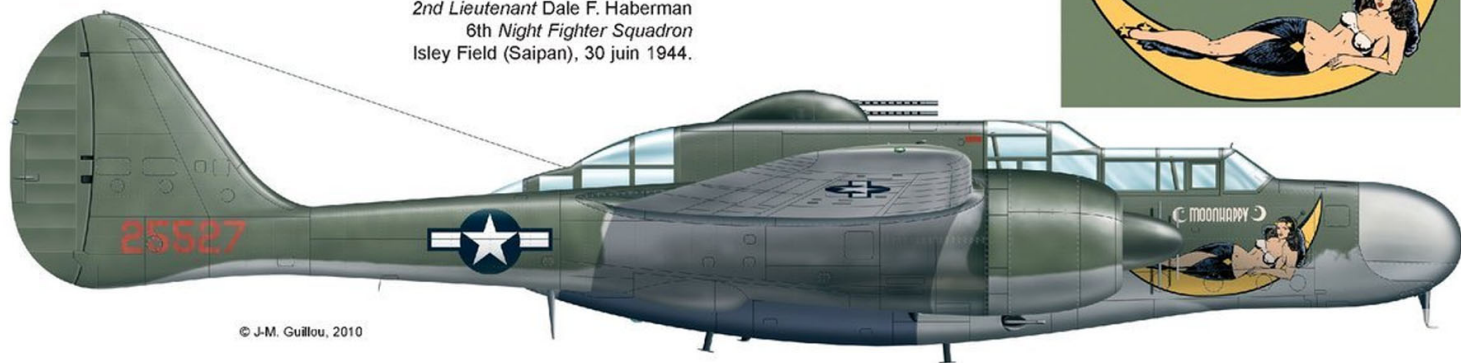
## LA MACHINE

Le P-61 est un bimoteur bipoutre, bi-ou triplace. La nacelle de type semi-monocoque loge le pilote à l'avant et, au-dessus et derrière lui, le mitrailleur, dont le siège pivote pour lui permettre de suivre sa cible tout en contrôlant la tourelle; les deux hommes sont séparés par une plaque de blindage. Isolé dans le cône arrière, le RO (*Radar Operator*, radariste) est assis face à la marche devant sa console, mais il peut faire pivoter son siège et prendre les commandes de la tourelle en cas d'attaque par le secteur arrière. La voilure présente une légère forme d'aile de mouette, la section centrale affichant un dièdre plus marqué que la section extérieure. L'espace entre les deux longerons est occupé par les réservoirs, principaux et auxiliaires. Le bord de fuite se compose de volets de courbure à une fente, Pavlecka ayant renoncé à monter en série les volets Zap comme sur les prototypes. L'aile est entièrement métallique, à l'exception des ailerons entoîlés.

## LES VEUVES BLEUES

La Navy, intéressée par le P-61 dès le début du programme, demande la cession d'un lot de machines pour équiper les unités de l'USMC dans le Pacifique. Pas franchement emballée à l'idée de partager ses précieux chasseurs de nuit, l'Air Force accepte cependant d'en céder 90 exemplaires à compter de juillet 1944, puis 150 autres, début 1945. Toutefois, anticipant la livraison de la version F7F-3N du Grumman Tigercat,

Northrop P-61A-1-NO (42-5527)  
2nd Lieutenant Dale F. Haberman  
6th Night Fighter Squadron  
Isley Field (Saipan), 30 juin 1944.



1944  
1945

la Navy résilie les contrats juste avant l'arrivée des premières machines. Néanmoins, entre décembre 1944 et juin 1945, douze P-61 sont transférés à Vero Beach (Floride), où ils sont affectés au *Marine Night Fighter Operational Training Detachment*. La Navy leur donne la dénomination officielle de F2T-1.

## LA VEUVE DANS LE PACIFIQUE

Huit *Night Fighter Squadrons* (NFS) équipés en P-61 vont être déployés sur le PTO (*Pacific Theater of Operations*, théâtre d'opérations du Pacifique), répartis au sein de trois *Air Forces* :

- 5th AF : 418th, 421st et 547th NFS;
- 7th AF : 6th, 548th et 549th NFS;
- 13th AF : 419th et 550th NFS.

La première unité à recevoir le P-61 est le 6th NFS à Hickam Field (Hawaïi), où ses nouvelles machines commencent à lui être livrées le 1er mai 1944. Le problème le plus urgent à régler est de convaincre les équipages que, en dépit des apparences, le Widow est bien un chasseur et non un bombardier. C'est le rôle du pilote d'essais en chef de Northrop, John W. Myers, et il le fait non sans en tirer un certain plaisir :

« C'était le genre de truc qui m'amusait toujours. Comme, bien évidemment, le chasseur de base pensait que cet appareil



était une monstruosité, j'avais mis au point un petit scénario qui durait environ trois minutes. Je faisais un décollage très court, puis je grimpais à la verticale, revenais au-dessus du terrain à très basse altitude, effectuais un looping au ras des pâquerettes et enfin un Immelmann. En sortant de cette dernière figure, je coupais le moteur gauche, le moteur critique, j'arrivais en rase-mottes et tournais trois tonneaux lents du "mauvais côté" à toucher le sol, puis j'atterrissais. »

À commencer par leur commandant, le *Major* Victor M. Mahr, il embarque tous les pilotes de l'unité en siège arrière, les uns après les autres, pour sa petite démonstration. « Nous avons tous été convaincus », dira l'un des pilotes.

Le 6th NFS envoie un détachement de six P-61, sous les ordres du *Major* George W. Mulholland, à Isley Field, sur l'île de Saipan, le 21 juin 1944, soit moins d'une semaine après le débarquement des Marines. Leur mission est de protéger le départ et le retour des B-29. Il ne faut pas attendre bien longtemps pour que le détachement enregistre son premier succès.

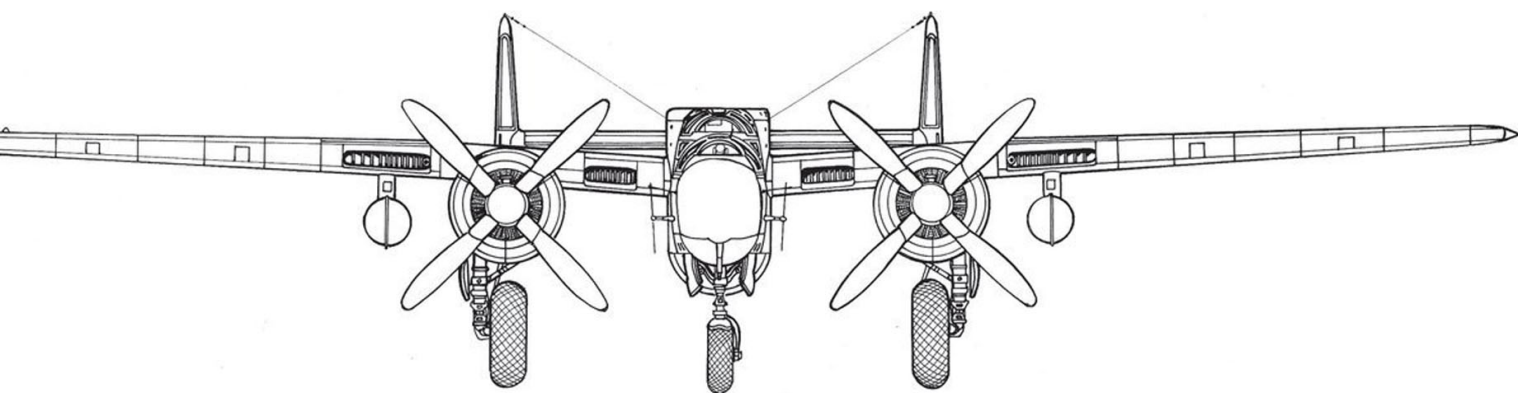
Le 30 juin, l'équipage de MOONHAPPY, les *2nd Lieutenant* Dale F. Haberman (P), *Flight Officer* Raymond P. Mooney (RO), décolle d'Isley Field à 20h40. Peu après, il est dirigé vers deux *bogies* (avions non identifiés). Haberman raconte :

« Nous avons été dirigés sur un *bogie* à 2 000 m et Mooney a dit qu'il avait deux cibles en formation sur son écran. Nous les avons pris en chasse de 2 000 à 7 000 m pendant 25 minutes sans pouvoir les rattraper. J'avais oublié de couper la radio et la totalité de l'interception a été suivie par toute la base de Saipan. Il paraît que l'amiral Hoover a beaucoup apprécié d'entendre la conversation entre le pilote et le RO. Enfin, j'ai réussi à avoir un visuel avec un *bogie*, un "Betty" accompagné d'un "Zero" sur sa droite, virant vers l'île, beaucoup plus hauts que nous. J'ai placé le Widow sous la queue du "Betty" et lui ai poivré son moteur gauche, tandis que le "Zero" basculait pour piquer sur notre queue, avec nous en décrochage, moteurs à 300° et les manettes des gaz au-delà des butées. Nous avons piqué à la verticale, Mooney ne lâchant pas des yeux les canons du "Zero" pour me dire de quel côté virer pour lui faire rater sa visée. Nous l'avons perdu de vue alors qu'il était sur le dos. Il a aussi disparu de l'écran du contrôle au sol et personne n'a su ce qu'il lui était arrivé. J'ai vu le "Betty" exploser près de l'île, sa chute ayant été aussi aperçue par de nombreux témoins. Tout à coup, je me suis rendu compte que l'avion vibrait méchamment, nous étions largement dans le rouge. À cette époque, on appelait ça la compressibilité. J'ai redressé vers 500 m et comme rien ne semblait tordu ni cassé, nous avons atterri. »

◀ L'œil de la Veuve noire : le radar SCR-720A opérant sur une longueur d'ondes centimétrique.

◀ Le poste de l'opérateur radar. Son siège pivotant et la possibilité de prendre les commandes de la tourelle peuvent lui permettre de répondre à une attaque dans le secteur arrière. Isolé des autres membres de l'équipage, il dispose de sa propre trappe d'accès que l'on voit ici ouverte.

◀ Un Northrop F2T-1 de la VMF OTU 1, à Vero Beach (Floride), en 1945.



### Fiche technique Northrop P-61A-5-NO

**Type :**

Chasseur de nuit bi- ou triplace.

**Moteur :**

Deux moteurs Pratt & Whitney R-2800-65 de dix-huit cylindres en double étoile développant 2 250 ch au décollage et 1 600 ch à 6 600 m.

**Dimensions :**

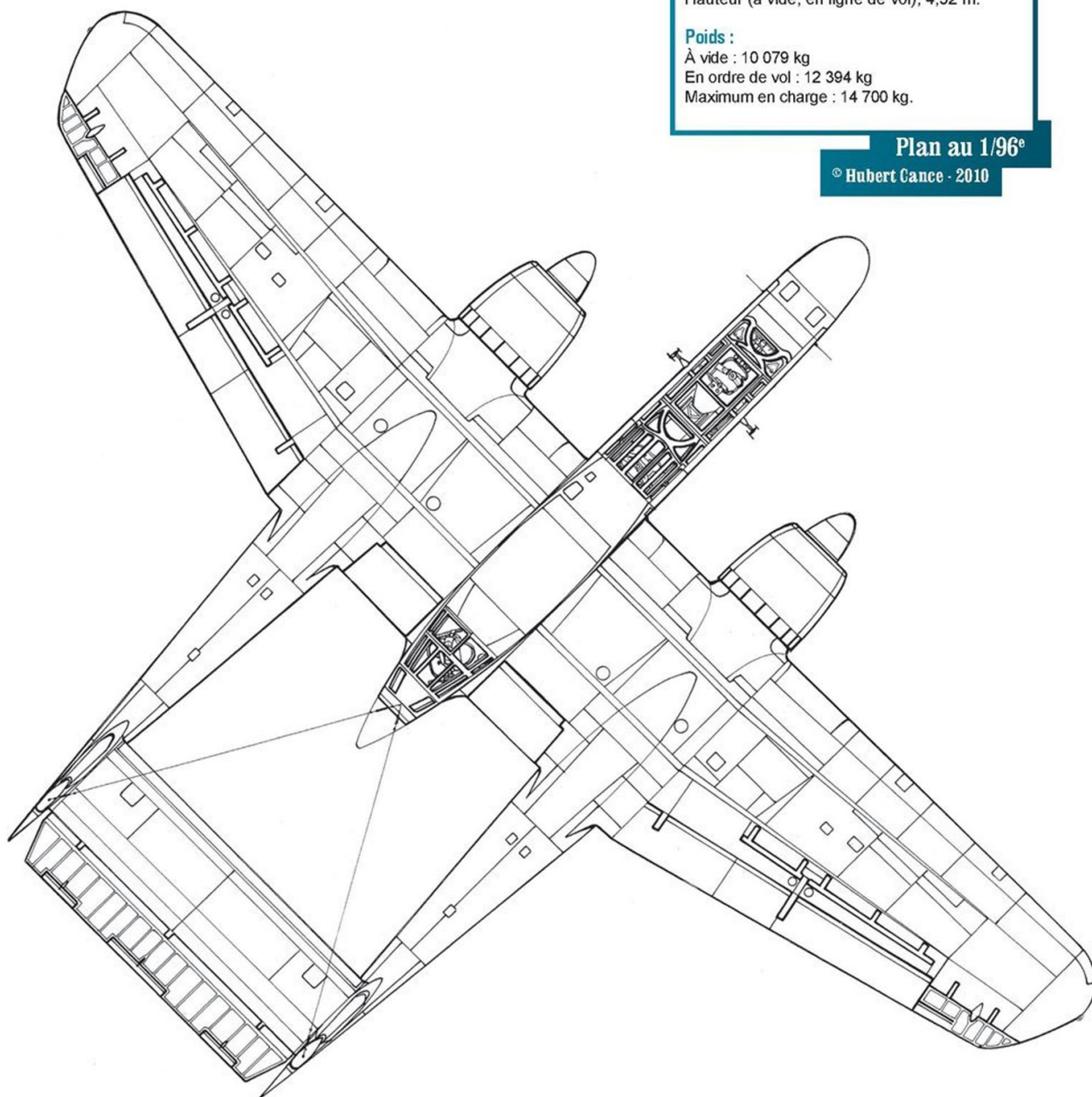
Envergure, 20,12 m – Longueur, 14,90 m  
Hauteur (à vide, en ligne de vol), 4,32 m.

**Poids :**

À vide : 10 079 kg  
En ordre de vol : 12 394 kg  
Maximum en charge : 14 700 kg.

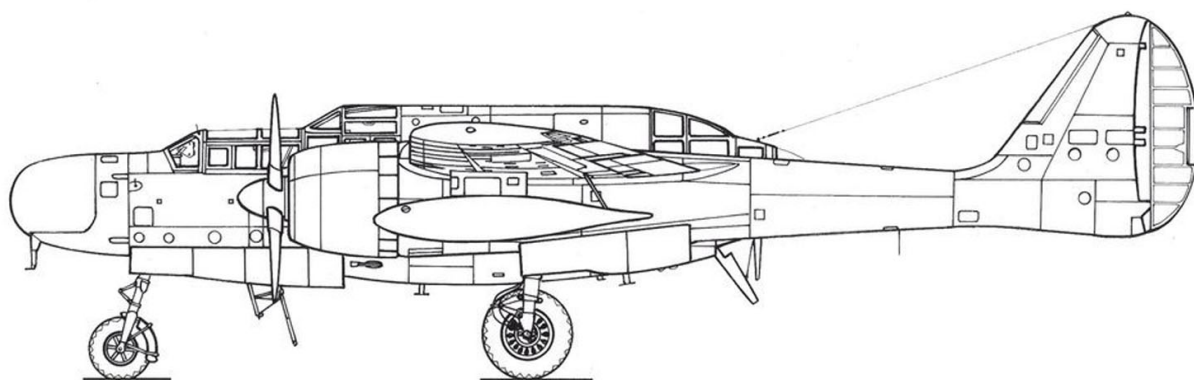
Plan au 1/96<sup>e</sup>

© Hubert Cance - 2010





1944  
1945



**Performances :**

Vitesse maximale :

- 536 km/h au niveau de la mer ;
- 594 km/h à 6 000 m

Distance franchissable :

1 600 km à 360 km/h à 3 000 m

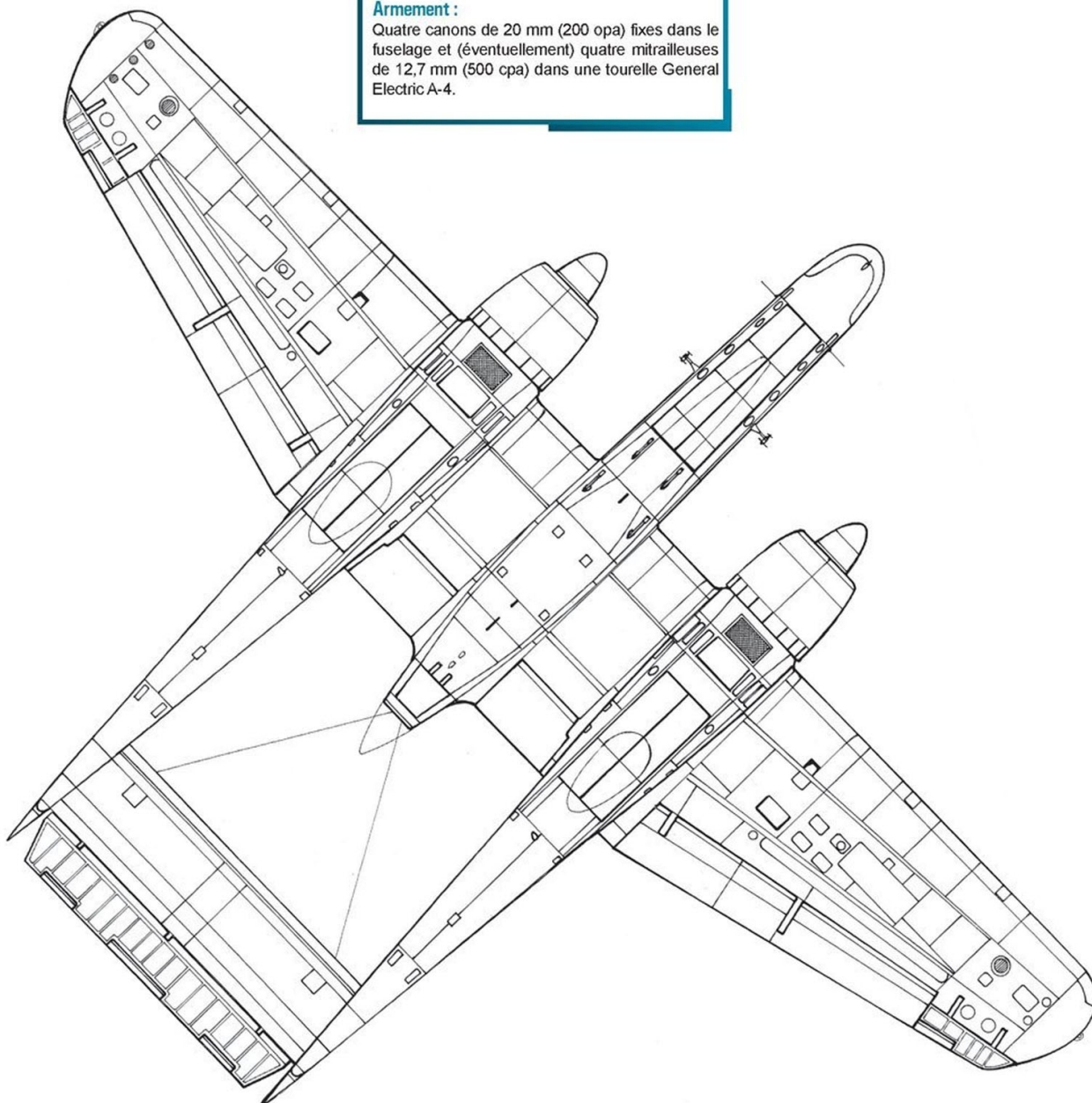
Temps de montée :

- à 1 500 m : 2 min 12
- à 4 500 m : 7 min 36

Plafond pratique : 10 100 m.

**Armement :**

Quatre canons de 20 mm (200 opa) fixes dans le fuselage et (éventuellement) quatre mitrailleuses de 12,7 mm (500 cpa) dans une tourelle General Electric A-4.







L'unité suivante à recevoir le Widow est le 419th NFS du *Major* Emerson Y. Baker. Dans le précédent épisode, nous avons laissé son *Detachment A* avec ses P-70 à Guadalcanal. Ses premiers P-61 lui parviennent deux jours après ceux du 6th NFS. Myers ne tarde pas à arriver pour « vendre » le P-61 aux équipages. Mais, à cette époque, la zone est devenue beaucoup plus calme et le 419th est envoyé vers des terrains de chasse plus giboyeux. Fin juin, il est scindé en deux détachements, l'un (A) étant transféré sous le contrôle de la 5th AF à Nadzab (Nouvelle-Guinée), l'autre (B) s'installant sur Los Negros (îles de l'Amirauté). Il faut attendre le 5 août pour que, après son installation à Noemfoor, le détachement A remporte la première victoire du 419th, un « Sally » revendiqué par le *Captain* Alphonse Lukas. Cette unité connaîtra peu de succès, puisqu'elle ne sera créditée que de 6 victoires en un an d'activité.

Logiquement, l'USAAF choisit en priorité les formations ayant déjà une certaine expérience au combat pour les transformer sur P-61. C'est le cas du 418th NFS, présent en Nouvelle-Guinée depuis novembre 1943. Après avoir échangé ses P-38 et P-70 contre des B-25H, le *Squadron* était devenu une unité de pénétration nocturne.

À la suite de sa transformation sur Widow à Hollandia (Nouvelle-Guinée), il est expédié à Owi (îles Schouten) à la mi-septembre, où se trouve déjà le 421st NFS, équipé de P-61 depuis le 1er juin. Ce dernier *Squadron*, d'ailleurs, ne perd pas de temps, puisqu'il enregistre sa première victoire le 7 juillet.

## LE PREMIER AS

Le 418th, lui, doit patienter jusqu'au 7 octobre; à cette époque, il est installé à Morotai (archipel des Moluques) depuis deux jours. Mais il ne tarde pas à se rattraper, sous le commandement de son chef, le *Major* Carroll C. Smith, dont la palmarès personnel est de trois victoires confirmées et deux probables. Dans la soirée du 29 décembre, alors que son unité a été transférée à San Jose (Mindoro, Philippines) trois jours plus tôt, Smith décolle en compagnie de son RO, le 2nd *Lieutenant* Philip B. Porter. La suite, il la raconte lui-même :

« C'était une nuit sans lune avec des nuages épars vers 1 500 m. Notre boulot consistait à protéger un convoi qui faisait route vers la baie de Manille. La première tentative de franchir notre barrière a été faite par un bimoteur appelé "Irving". Porter m'a conduit droit sur lui et je l'ai eu en visuel sur ses arrières. Ma position était parfaite, alors j'ai tiré deux courtes rafales et le bombardier est tombé en flammes comme une pierre. Le spectacle a été très réjouissant pour les troupes à bord des navires en dessous de nous.

« Je pense que nous étions au bon endroit au bon moment, parce que, peu de temps après cette première victoire, nous avons eu un contact avec un autre intrus arrivant dans notre secteur. Il n'a rien fait pour éviter l'attaque et nous l'avons liquidé rapidement, comme le premier. Une ou deux courtes rafales l'ont expédié en flammes. Quelle nuit ! »

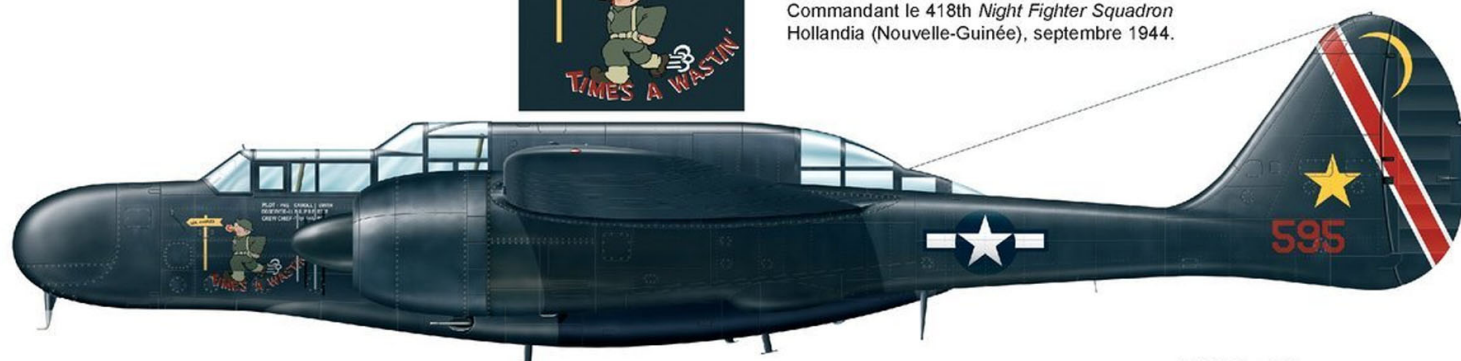
Smith retourne à San Jose pour être ravitaillé et repart en patrouille peu avant l'aube. À 06h00, il descend un « Rufe » et à 07h07, un « Frank », alors que le jour s'est levé : « C'était ma première occasion de voir ce que des

Nose-art également porté sur son P-61B-1-NO (42-39403)



Northrop P-61A-10-NO (42-5595)

*Major* Carroll C. Smith  
Commandant le 418th *Night Fighter Squadron*  
Hollandia (Nouvelle-Guinée), septembre 1944.





1944  
1945



canons de 20 mm pouvaient faire à un avion ! Ce fut un spectacle mémorable. Le "Frank" s'est tout simplement désintégré et les débris sont tombés dans la mer, pendant que je tentais frénétiquement de les éviter. »

Ces quatre nouvelles victoires confirmées font de Carroll Smith le premier as de la chasse de nuit dans le Pacifique (le second, tous théâtres confondus, à trois jours près !). Il terminera en tête du palmarès général à la fin de la guerre.

## DERNIERS ARRIVANTS

Le 547th NFS, qui a servi d'école d'application au sein de la *Fighter Command School* depuis son activation, en mars 1944, est transféré à la 5th AF, début septembre 1944. Il prend ses quartiers à Oro Bay (Nouvelle-Guinée). Commandé par le *Colonel* William C. Odell, il présente la particularité d'être formé de nombreux pilotes et radaristes ayant une longue expérience des combats nocturnes, tant au sein de la RAF et de la RCAF que des 8th et 12th AF. Il va poursuivre son travail de formation des équipages dans tout le Sud-Ouest Pacifique au profit des unités de chasse de nuit de la 5th AF, mais aussi de la 13th AF. Il va également servir de laboratoire pour tester les nouveaux matériels. En particulier, il recevra deux P-38J équipés par Western Electric d'un radar AN/APS-4 de la Navy, monté dans un conteneur sous l'aile, à l'extérieur du moteur droit; à bord d'un des Lightning, le *1st Lieutenant* Roy E. Oakes partagera la destruction d'un « Hamp » avec un P-61, le 9 janvier 1945, et le *2nd Lieutenant* Francis J. Raidt sera crédité d'un « Tess », le 9 mars.

En raison de son implication dans la formation des autres NFS, éclaté sur de nombreuses bases du Sud-Ouest Pacifique, le 547th ne revendiquera que 7 victoires confirmées.

D'autres *Squadrons* du Pacifique font encore moins bien, mais, activés et transformés tardivement, ils patrouillent des secteurs que les avions japonais ont désertés depuis longtemps. C'est le cas des 548th, 549th et 550th NFS, installés, les deux premiers, à Saipan (12.44) puis à Iwo Jima (02.45) et, le troisième, à Morotai (02.45) puis aux Philippines (03.45). Le 548th sera crédité de cinq victoires, le 549th d'une seule et le 550th d'aucune.

Le 548th NFS obtient deux nouvelles victoires, mais elles ne seront jamais homologuées officiellement. En effet, dans la nuit du 14 au 15 août, le *2nd Lieutenant* Robert W. Clyde, à bord de *LADY IN THE DARK*, force un « Oscar » à percuter la mer après une poursuite au ras des vagues et, dans celle du 15 au 16, le *Captain* Sol Solomon, à bord du même avion, réalise la même opération aux dépens d'un « Tojo ». Deux victoires sans avoir tiré le moindre coup de feu !



◀ Arrivée des premiers P-61A à Guadalcanal, fin avril 1944.



▶ Le Black Widow du *Major* Emerson Y. Barker, commandant le 6th *Night Fighter Squadron*, à Guadalcanal, en juin 1944.



◀ Page de gauche

En haut :  
Déballage et remontage des P-61A-1 destinés au 6th *Night Fighter Squadron* à Hickam Field, fin avril 1944. En raison de leur courte endurance (trois heures), les P-61 destinés au PTO arriveront par bateau à Hawaii, où ils seront remontés avant d'être livrés à leurs destinataires.

Au milieu :  
Un P-61A-1 du 6th NFS à Isley Field, Saipan, début juillet 1944. Baptisé *MIDNIGHT MICKEY*, il permettra à l'équipage du *2nd Lieutenant* Myrle W. McCumber de remporter deux victoires.

En bas :  
Le *2nd Lieutenant* Dale F. Haberman, du 6th NFS, montre à ses mécanos le symbole de la toute première victoire remportée par un P-61, l'événement ayant eu lieu au large de Saipan, le 30 juin 1944. Haberman en ajoutera trois autres.

## DERNIERS DOUTES DISSIPÉS

Le 7 mars 1944, le 422nd NFS débarque à Charny Down, en Angleterre. Toutefois, il lui manque un élément essentiel : les avions. Son arrivée est accueillie assez fraîchement par le IX *Tactical Air Command*, auquel il est rattaché, ce commandement n'ayant aucun besoin de chasseurs de nuit, ni les moyens de les entraîner. Il est déplacé à Scorton, le 6 mai, où il touche ses premiers Widow; il est le troisième *Squadron* de l'AAF à en être équipé.

Tranchant avec ceux envoyés dans le Pacifique, ces P-61A sont entièrement peints en noir brillant, un camouflage mieux adapté à leur utilisation.



◀ et ▶  
JAP'S BATTY, le P-61A-1 44-5528 du *2nd Lieutenant* Jerome Hansen (dont on peut lire le nom sur le nez de l'appareil) à Saipan. Lui et son équipage revendiquent un « Betty » endommagé le 7 juillet 1944 et un « Betty » sûr le lendemain.



▲ Alors que la nuit tombe sur Isley Field, à Saipan, le P-61A-1 42-5524 MIDNIGHT MICKEY du 6th Night Fighter Squadron est préparé pour une prochaine mission. La translucidité du radome est bien mise en évidence sur cette photo.

► LADY IN THE DARK, le P-61B-2 42-39408, habituellement piloté par le Captain Sol Solomon du 548th Night Fighter Squadron. Le P-61 au fond n'a pas été identifié. Son « nose art » représente une « diablesse » assez dévêtue.

Les équipages font pulvériser une peinture au plomb sur la partie inférieure du radome, afin d'éliminer les échos du sol, puis repeignent la totalité du radome dans des couleurs qui n'ont pas été prévues dans le manuel (rouge, jaune...). Ces appareils étant dépourvus de tourelle, les mitrailleurs sont mis à la disposition d'autres unités.

Le 26 mai, le 425th NFS arrive à Charmy Down, avant d'être muté à Scorton, le 12 juin, où il fait connaissance avec le Widow. Cette unité fait modifier le poste du mitrailleur, devenu inutile, pour y installer le radariste à la place.

Toutefois, parmi les équipages, beaucoup s'interrogent sur la capacité du P-61 à tenir son rôle en Europe avec efficacité, estimant que ses performances sont inférieures à celles du Mosquito. La rumeur parvient aux oreilles du *Lieutenant General* Hoyt S. Vandenberg, commandant la 9th AF, qui demande une évaluation comparative des deux types. Celle-ci se déroule le 5 juillet entre un appareil du 422nd et un Mosquito Mk. XVII du N° 125 Squadron. La rencontre tourne à l'avantage du chasseur américain,



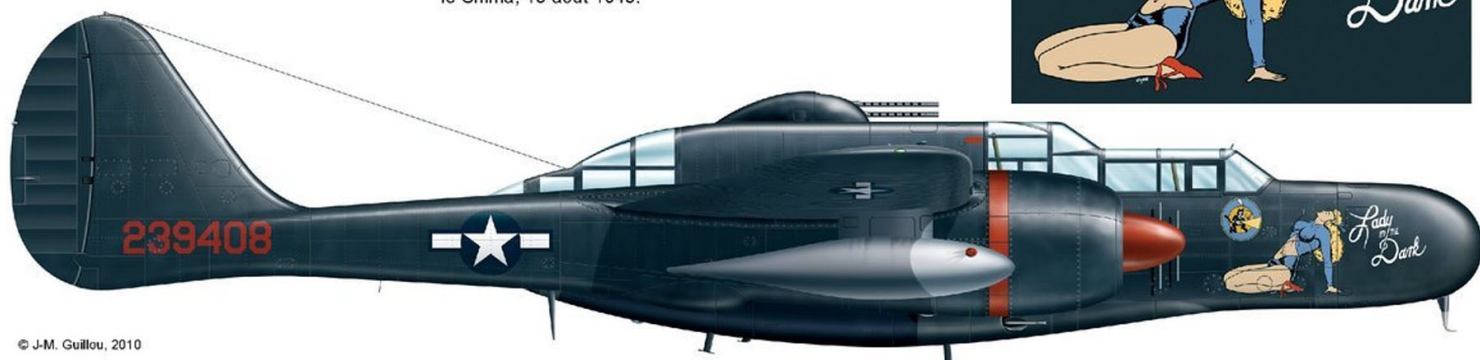
ainsi que le relate le journal de marche du 422nd :

« Le P-61 a dépassé nos espérances les plus folles. Plus rapide à 1 500, 3 000, 4 500 et 6 000 m, tourne beaucoup plus court que le Mossie à toutes les altitudes et le surpasse en vitesse ascensionnelle. Nous pouvions voler plus

vite et plus lentement que la fierté des Anglais – un après-midi délectable ! »

Or, cette question est également évoquée au plus haut niveau de l'administration américaine. Mr. Robert A. Lovett, secrétaire assistant du département de la Guerre (Air), s'en entretient avec le *Brigadier General* Carl Spaatz,

Northrop P-61B-2-NO (42-39408)  
Captain Sol Solomon  
548th Night Fighter Squadron  
le Shima, 15 août 1945.





1944  
1945



commandant les US *Strategic Air Forces* en Europe, car le département hésite entre passer de nouvelles commandes du P-61 et produire le Mosquito sous licence. Spaatz considère que le P-61 est inférieur à l'avion britannique. Une nouvelle évaluation comparative, plus formelle, est alors entreprise et s'achève sur les mêmes résultats.

Le Northrop P-61 sera l'objet de commandes massives. Le *Colonel* Winston W. Kratz, qui est en charge du programme d'entraînement des chasseurs de nuit de l'USAAF, et qui a piloté le P-61 lors de la seconde évaluation, conclut dans ces termes : « Le P-61 n'était pas un chasseur de nuit supérieur. Il n'était pas un mauvais chasseur de nuit. Il était un bon chasseur de nuit. Il manquait juste de vitesse ».

## LA VEUVE EN EUROPE

Pendant ce temps, le 422nd est passé à l'action et, le 15 juillet, a ouvert son compteur : un V-1 abattu par le *2nd Lieutenant* Herman E. Ernst à bord de *BORROWED TIME*.

Le 25 juillet, le 422nd est transféré sur le continent, d'abord à Maupertuis, près de Cherbourg, puis à Châteaudun, le 28 août. Depuis ses bases françaises, il n'obtient que trois victoires avant d'être

transféré en Belgique, à Florennes, le 16 septembre.

Pour l'occuper à plein temps, il est chargé de missions de pénétration nocturnes, attaquant les lignes de communication au moment où les Allemands, profitant de l'obscurité, tentent de réparer les dégâts causés par les attaques diurnes aux voies ferrées, aux ponts et aux routes. Pour autant, il ne délaisse pas sa mission première et son chef, le *Lieutenant Colonel* Oris B. Johnson, montre l'exemple, notamment lors de cette sortie datée du 24 octobre 1944 :

« Ai décollé à 17h50 avec le Capt. Montgomery comme RO. Avons été immédiatement dirigés sur trois FW 190 volant en une formation en V assez lâche au sud d'Aix-la-Chapelle. Mon RO m'a amené en excellente position derrière le leader. À ce moment, la *Flak* est entrée en action et s'est mise à tirer dans le tas. Avons été touchés à trois reprises, sans gravité, mais avons été déséquilibrés et ai dû stabiliser la machine avant de revenir sur le FW. Ai tiré une courte rafale et le FW est tombé instantanément en flammes. 18h18. Avons perdu les deux autres FW et sommes rentrés. »

Malheureusement, si le mois d'octobre permet au 422nd d'engranger

trois victoires, il voit aussi la première perte opérationnelle de la *Veuve noire* en Europe, quand, le 12, le 42-5538 (*1st Lieutenant* Donald J. Doyle et *2nd Lieutenant* Norman N. Williams) ne rentre pas d'une mission de pénétration nocturne dans la vallée du Rhin. Son dernier message sera : « *Hot target. See you later* ». Les corps des deux aviateurs seront retrouvés au bord de l'autoroute près de Neustadt/Wied.

Le 422nd perd un nouvel équipage avant la fin de l'année, quand, le 2 décembre, le 42-5589 (*2nd Lieutenants* Floyd A. Nixon et Jack H. Conway) est porté disparu dans les mêmes conditions dans la région de Düren.

Heureusement, l'année 1944 s'achève sur une note plus joyeuse, quand l'équipage *1st Lieutenants* Paul A. Smith et Robert E. Tierney, à bord du 42-5544 (*LADY GEN*), s'offre un triplé (deux Ju 188 et un Ju 88), le 26 décembre. Avec ses deux précédentes victoires du 4 octobre et du 27 novembre, Smith décroche le statut d'as (rappelons que, pendant la Seconde Guerre mondiale, les radaristes n'étaient pas crédités). Les débuts du 425th sont laborieux. Après s'être mis sous la dent trois V-1, il est à son tour envoyé sur le continent et débarque à Vannes, le 18 août. La *Luftwaffe* s'avérant très discrète, même la nuit, et la *RAF* étant, elle, très active, il est relégué aux missions d'appui tactique de jour. De ce fait, les P-61 volent en monoplaces. Il déménage à plusieurs reprises et finit par atterrir à Étain (à l'est de Verdun), le 9 novembre, où il est aux premières loges pour la bataille des Ardennes. Il doit patienter jusqu'au 23 décembre pour s'offrir son premier avion ennemi piloté, de la manière que relate le *1st Lieutenant* William A. Andrews, pilote du 42-5549 : « Nous avons réalisé une identification visuelle positive à 300 m. C'était un Ju 188 volant droit devant lui, apparemment inconscient de notre présence. En nous approchant, nous avons nettement distingué les marques nazies sous le clair de lune.

◀ Le *Lieutenant Colonel* Oris B. Johnson, commandant le 422nd *Fighter Squadron*, dans son P-61A baptisé *No Love! No NOTHING!*.

▼ Un P-61A-10-NO du 425th *Night Fighter Squadron* photographié sur le terrain de Coulommiers encore en plein chantier, le 27 septembre 1944.





▲ ТАВИТНА, un P-61A-10 du 425th Night Fighter Squadron, photographié à Coulommiers, fin septembre 1944.

Nous nous sommes rapprochés par dessous et légèrement sur la gauche. J'ai tiré une rafale dans le fuselage à une distance de 90 m. Le 188 est parti en piqué sur la gauche, ce qui nous a donné une bonne ouverture pour un tir avec correction. Nous avons observé les obus exploser entre le moteur gauche et le fuselage. Le Boche a piqué à la verticale, moteur et fuselage en feu ».

Le 425th n'en poursuit pas moins ses missions d'appui tactique nocturnes, activité dans laquelle il remporte de nombreux succès. Par exemple, le 2nd Lieutenant Alvin Anderson détruit cinq locomotives en une seule sortie. Mais les Veuves noires ne dédaignent pas le menu fretin : le QG ayant appris qu'une estafette allemande en moto effectue des liaisons régulières du côté de Bastogne, le 1st Lieutenant Gath E. Peterson est chargé de mettre un terme à ce type de communication. Volant au ras des arbres au-dessus de la route qui lui a été indiquée, Peterson tombe sur l'infortuné motocycliste et lui balance une rafale de ses quatre canons de 20 mm. Il voit ensuite la lumière du phare de la moto tourbillonner en l'air, puis... plus rien. Sans doute n'y a-t-il

rien de très glorieux là-dedans, mais la guerre aérienne n'est pas faite que d'actes de bravoure et de chevalerie du ciel, loin s'en faut, et accomplir ce que certains considèrent comme une « sale besogne » reste un travail nécessaire et même indispensable.

À la fin des hostilités, le 422nd compte 43 victoires sûres et trois as à cinq victoires : le 1st Lieutenant Paul A. Smith (26.12.44), le 1st Lieutenant Herman E. Ernst (02.03.45) et le Captain Eugene D. Axtel (11.04.45). Le 425th est crédité de 10 victoires et ne compte aucun as.

## LA VEUVE DANS LES ARDENNES

Comme nous l'avons vu dans l'épisode précédent, sur les quatre unités de chasse de nuit engagées sur Beaufighter en Méditerranée, une (416th NFS) a été transformée sur Mosquito. Les trois autres sont prévues pour être rééquipées en P-61 et c'est le 414th qui décroche la timbale en premier. Le 20 décembre 1944 voit l'arrivée des premiers P-61 sur le terrain de Pontedera, en Italie.

« Le 414th a reçu son gros cadeau de Noël un peu en avance, mais, en tout cas, ces gros Black Widow à l'allure redoutable sont certainement les bienvenus. La scène sur la base à leur arrivée ressemblait à l'ovation qu'avait reçue Lindberg quand il s'était posé à Paris. À la vue des bipoutres, un cri s'est élevé dans la foule : "Hey ! les voilà, voilà les Veuves". Arrivant de partout, une foule s'est ruée sur le terrain et notre aire de stationnement a été rapidement envahie de G.I. et d'Anglais. »

En raison de la situation dans les Ardennes, le 414th reçoit l'ordre d'envoyer un détachement rejoindre le 422nd en Belgique. Six P-61 se posent à Florennes, le 20 janvier 1945. Ils vont être employés pour la chasse de nuit, mais surtout pour l'attaque au sol. Le 3 avril 1945, le Squadron est regroupé à Y-78 (Strossberg). Le 414th est crédité de 5 victoires.

Le 415th NFS, alors basé à Saint-Dizier, ne perçoit ses premiers Widow que le 20 mars 1945. La guerre touche à sa fin, et le 415th n'aura aucune occasion de remporter la moindre victoire avec sa nouvelle monture. Le 417th non plus, pour la bonne raison qu'il sera transformé après la cessation des hostilités en Europe.

► Page de droite  
Un P-61B-1-NO du 422nd NFS devant les ruines de la tour de contrôle de Langensalza, en mai 1945.



Northrop P-61A-5-NO (42-5544)  
1st Lieutenant Paul A. Smith  
422nd Night Fighter Squadron  
Florennes, 27 décembre 1944.



© J-M. Guillou, 2010

1944  
1945

## NUITS DE CHINE

Il avait été envisagé d'envoyer en URSS le 427th NFS, dès son arrivée au Caire, pour protéger les bases utilisées dans le cadre des missions navettes (opération « Frantic »). Cependant, les autorités soviétiques ne manifestant guère d'enthousiasme pour héberger des unités américaines, même temporairement, le 427th reçoit une nouvelle affectation, à la mi-août 1944.

Le *Major General* Curtiss E. LeMay, souhaitant une protection nocturne pour ses B-29, alors basés à Chengtu, en Chine, deux *Squadrons* sont affectés au théâtre d'opérations du CBI (China-Burma-India), le 427th (après un court crochet par l'Italie) et le 426th, arrivé droit des États-Unis. Le premier s'installe d'abord à Pandaveswar (Inde), le 31 octobre, et le second à Chengtu, le 5 octobre, avec un détachement permanent à Kunming et plusieurs autres ailleurs en Chine.

Toutefois, le 426th ne disposant que de quatre avions, il est décidé de lui affecter huit des douze appareils du 427th, ce qui va considérablement retarder le déploiement de ce dernier et ce n'est qu'en décembre qu'il va gagner sa base opérationnelle à Myitkyina (Birmanie).

Le 29 octobre, le *Captain* Robert R. Scott remporte la première victoire du 426th, en abattant un « Lily ». Une autre suit, le 21 novembre, dans les circonstances évoquées par le pilote, le *Captain* John J. Wilfong : « Après le décollage, nous sommes passés sous les ordres du contrôle au sol, qui nous a rapidement dirigés sur un avion ennemi volant à 1 800 m. Nous sommes arrivés trop vite, l'avons dépassé et perdu de vue. Quelques minutes plus tard, nous

avons été dirigés vers un autre appareil à la même altitude. Son cap était de 270°. Le contrôleur m'a amené à moins de 8 km et, à ce moment, le Lt Ashley a repéré l'intrus sur son écran. Alors que nous nous rapprochions, l'avion ennemi a effectué une série de manœuvres d'évitement et a grimpé rapidement à 4 200 m. Nous avons continué à nous rapprocher et, avec le clair de lune, nous avons eu une identification visuelle positive à 180 m. C'était un "Dinah" japonais. Placé à 5° au-dessus et 5° à droite, j'ai tiré une courte rafale (environ 40 obus). J'avais à peine ôté le pouce de la détente que le "Dinah" explosait devant nous. Ce fut une interception dans les règles de l'art ! »

En janvier 1945, le *Captain* Carl J. Absmeier obtient deux victoires (deux « Lily », l'un le 27, l'autre le 30) et la cinquième et dernière du 426th est l'œuvre du *1st Lieutenant* Harry W. Heise, un autre « Lily » le 8 février.





► I'LL GET BY, le P-61A-10-NO du 426th Night Fighter Squadron, à bord duquel le *Captain* John J. Wilfong et son RO, le 2nd *Lieutenant* Glenn E. Ashley, remportent leur victoire du 21 novembre 1944.

Le 427th entre en action au moment où les raids nocturnes japonais diminuent de manière notable. Par ailleurs, les avions ennemis volent désormais à basse altitude et les échos provenant du sol gênent considérablement les radaristes pour obtenir un contact.

La présence de deux *Squadrons* de chasse de nuit ne se révélant plus nécessaire, les 426th et 427th sont équipés de nouveaux râteliers à bombes pour des missions de pénétration nocturnes, au cours desquelles ils utilisent des bombes classiques, des bombes à fragmentation, du napalm, mais aussi des tubes lance-roquettes. Escortés par des P-51, les *Widow* effectuent même des missions en plein jour.

Un équipage du 426th a bien failli ne pas voir la fin de la guerre. Le 26 juillet, le *Captain* John J. Wilfong et son RO, le 2nd *Lieutenant* Glenn A. Ashley, sont touchés par la DCA japonaise qui met un moteur hors d'état. « À 300 km de notre base, à Anhang, l'autre moteur s'est mis à surchauffer, racontera Wilfong. Nous avons compris que nous n'irions pas bien loin. Je voulais attendre que nous ayons atteint nos lignes, mais je me suis rendu compte que cela ne serait pas possible. Alors, nous avons sauté. » Ils sont recueillis par des Chinois et jouent à cache-cache avec les patrouilles japonaises lancées à leur recherche. Il leur faudra dix-neuf jours pour parcourir les 200 km qui les séparent d'un poste avancé américain, où ils apprendront la capitulation du Japon.

## NIGHT LIGHTNING

Comprenant (enfin) que le P-70 ne ferait jamais un bon chasseur de nuit, l'AAF fait installer un radar AN/APS-4 de la Navy dans un P-38J (42-67104) pendant l'été 1943. Il est d'abord monté dans un conteneur sous la nacelle centrale, mais il est endommagé par les douilles éjectées lors des essais de tir. Il est alors déplacé sous le nez, en avant de la jambe de l'atterrisseur. Les essais montrent que cette disposition n'affecte pas les performances de l'appareil, mais que, en revanche, il est nécessaire d'installer un radariste. Un P-38J est modifié en



biplace et envoyé aux Philippines pour une évaluation opérationnelle. La position de travail du RO s'avère mal pratique et inconfortable. En fait, il ne dispose pas de siège proprement dit, puisqu'il est assis directement sur l'aile avec les pieds qui pendent de chaque côté du pilote !

En octobre 1944, le centre de modifications de Lockheed à Dallas entreprend alors de créer une véritable version biplace à partir d'un P-38L (44-25237). Les essais préliminaires s'étant révélés satisfaisants, Lockheed reçoit une commande pour modifier 75 P-38L-5 en P-38M-5.

Le premier M-5 arrive à Eglin pour les essais officiels, fin juin 1945. L'avion s'avère légèrement moins rapide (20 km/h) que la version monoplacement, mais montre des performances et un rayon d'action (environ 1 000 km avec deux bidons externes) nettement supérieurs à ceux du P-61. Le centre d'essais fait quelques recommandations, notamment de réserver le poste arrière à des radaristes ne dépassant pas 1,68 m et 68 kg ! Quant à leur confort, il est à peine meilleur que dans le tout premier P-38J modifié.

En juillet 1945, cinq P-38M sont affectés à Hammer Field pour lancer un programme de formation. Les pilotes qui ont connu le P-61 sont enchantés par le *Night Lightning*, dont ils apprécient la plus grande puissance,

ainsi que son taux de montée et son plafond pratique largement supérieurs. Pour le radariste, c'est une autre affaire ! Les huit premiers équipages formés et les quatre P-38M sont envoyés à Salinas (Californie) pour être embarqués à destination des Philippines, mais la guerre cesse avant qu'ils ne montent dans le bateau.

## CONCLUSIONS

Seulement 16 des 1 226 *Squadrons* mobilisés par l'USAAF pendant la guerre ont été affectés à la chasse de nuit et chacun avec 12 appareils. Sur les quelque 100 000 chasseurs construits pendant la guerre aux États-Unis, seuls 900 environ ont été des chasseurs de nuit. Leurs effectifs n'ont pas dépassé 666 navigants.

C'est dire si la chasse de nuit n'a pas constitué une priorité pour les Américains. Deux raisons principales expliquent cet état de fait : d'abord, sur le plan offensif, l'Air Force a privilégié le bombardement stratégique de jour et a donc surtout eu besoin de chasseurs d'escorte diurnes; ensuite, sur le plan défensif, elle n'a jamais eu à redouter de « Blitz ». Dans le Pacifique, les raids japonais nocturnes ont surtout été des raids de nuisance, sans aucune portée stratégique, et sur les autres théâtres d'opérations, l'AAF



PILOT  
Capt. John J. WILFONG  
RO.  
2nd Lt. Glenn E. ASHLEY  
ENG.  
S/Sgt. C. E. LAWRENCE

Northrop P-61A-10-NO (42-5615)  
*Captain* John J. Wilfong  
426th Night Fighter Squadron  
Anhang (Chine), 26 juillet 1945.





a « sous-traité » la défense nocturne à la RAF, à la fois mieux équipée, plus nombreuse et plus expérimentée. La formation des équipages a également laissé à désirer, le standard moyen étant inférieur à celui des Britanniques. Paradoxalement, l'Air Force a été la seule force aérienne belligérante (avec la Luftwaffe) à mettre en œuvre un avion spécialement conçu *ab initio* pour la chasse de nuit. Mais il faut bien convenir que le Northrop P-61 a été décevant. Malgré de solides qualités, l'appareil était sous-motorisé et

manquait d'autonomie et de puissance (vitesse maximale un peu faible et plafond pratique limité). Les résultats de la chasse de nuit de l'USAAF traduisent dans les chiffres tout ce qui précède. Ses quinze *Squadrons* opérationnels n'ont remporté que 177 victoires, réparties entre cinq types d'avions différents :

- P-61 : 130,5
- Beaufighter : 32
- P-38 : 11,5
- P-70 : 2
- Mosquito : 1

La chasse de nuit US n'a consacré que quatre avions, deux autres pilotes devenant as après leur passage dans un *Night Fighter Squadron*. La principale et décisive contribution des *Night Fighter Squadrons* sera de faire prendre conscience à l'Air Force de la nécessité de disposer d'une force de pénétration nocturne pour une offensive 24/24. Ils poseront les bases du concept de l'intercepteur et du chasseur-bombardier tout temps, qui commencera à émerger dès l'immédiat après-guerre. ■

▲ 44-27234, un P-38L-5-LO transformé en P-38M-6-LO. Considéré comme un « bouche-trou » le P-38 biplace de chasse de nuit arrivera trop tard pour être engagé en opérations. Seuls 75 exemplaires en seront produits par transformation de P-38L-5 de série. (Lockheed Aircraft Corporation)

### Les unités de chasse de nuit de l'USAAF

6th NFS	PTO	7th AF	11.42-05.45	26	422nd NFS	ETO	9th AF	05.44-05.45	43
414th NFS	MTO	12th AF	05.43-05.45	13	425th NFS	ETO	9th AF	05.44-05.45	10
415th NFS	MTO	12th AF	05.43-05.45	11	426th NFS	CBI	10th AF 14th AF	08.44-11.44 11.44-08.45	5
416th NFS	MTO	12th AF	08.43-05.45	5	427th NFS	MTO CBI	12th AF 14th AF	09.44-12.44 12.44-08.45	0
417th NFS	MTO	12th AF	08.43-05.45	9	547th NFS	PTO	5th AF	09.44-08.45	7
418th NFS	PTO	5th AF 13th AF	11.43-11.44 11.44-08.45	20	548th NFS	PTO	7th AF	09.44-08.45	5
419th NFS	PTO	13th AF	11.43-08.45	6	549th NFS	PTO	7th AF	10.44-08.45	1
421st NFS	PTO	5th AF	01.44-08.45	13	550th NFS	PTO	13th AF	12.44-08.45	0

Colonne 1 : *Night Fighter Squadrons*.  
 Colonne 2 : Théâtre d'opérations – ETO : *European Theater of Operations* – MTO : *Mediterranean Theater of Operations* – PTO : *Pacific Theater of Operations* – CBI : *China-Burma-India*.  
 Colonne 3 : *Air Force* de rattachement.  
 Colonne 4 : Période opérationnelle.  
 Colonne 5 : Victoires confirmées (sont exclus les 5 V-1 crédités au 422nd et les 4 V-1 crédités au 425th).