

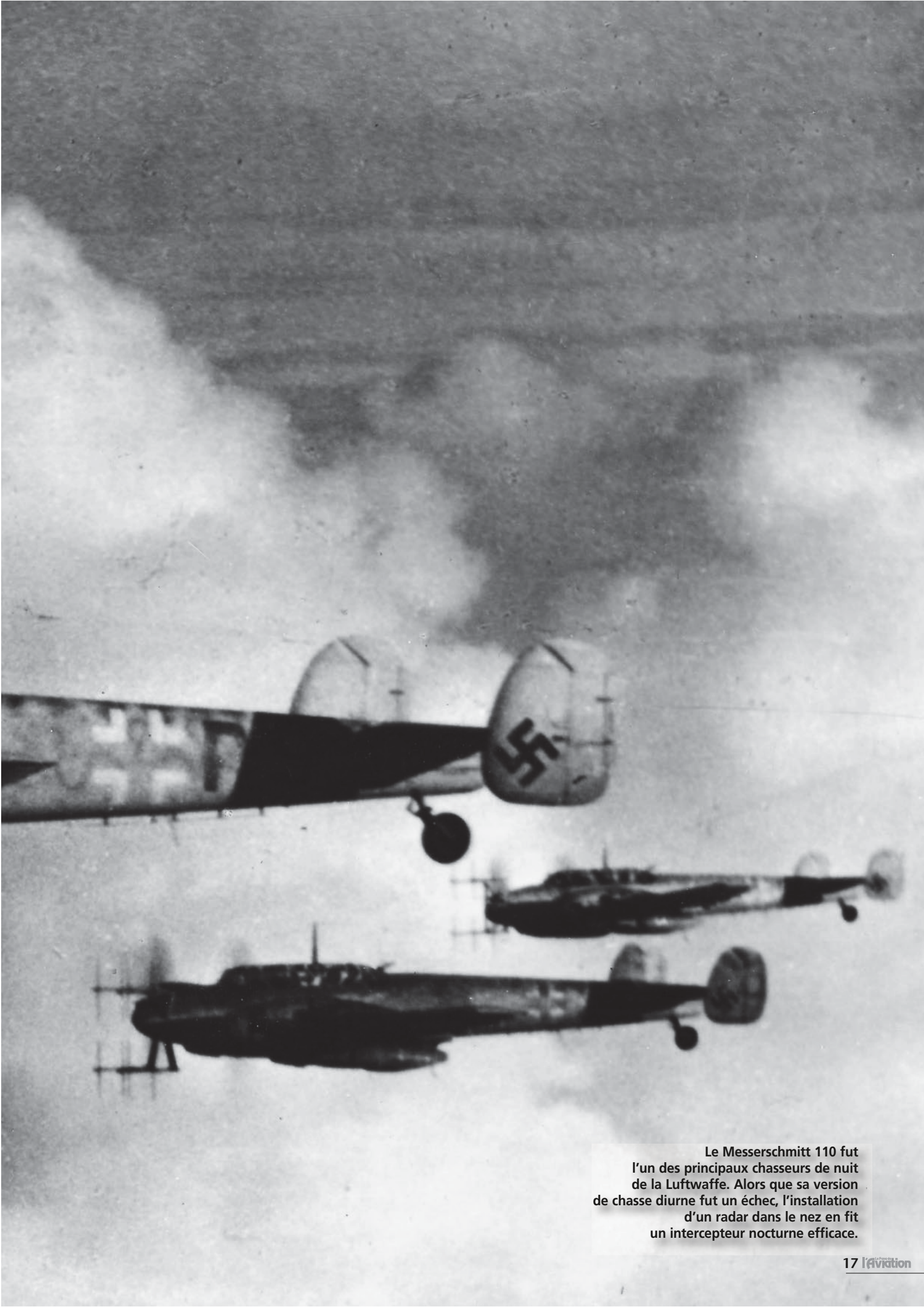
30-31 mars 1944

La nuit de gloire de la Luftwaffe

Le pari des Alliés d'attaquer Nuremberg dans la nuit du 30 au 31 mars 1944 malgré des conditions peu propices tourna au carnage pour les bombardiers britanniques : près de 100 d'entre eux tombèrent sous les obus des chasseurs de nuit de la Luftwaffe.

Par Xavier Méal





Le Messerschmitt 110 fut l'un des principaux chasseurs de nuit de la Luftwaffe. Alors que sa version de chasse diurne fut un échec, l'installation d'un radar dans le nez en fit un intercepteur nocturne efficace.

Pour la Royal Air Force, le nom de code de la cible de cette opération était "Grayling". Nuremberg, sur la rivière Pregnitz, dont la population était alors estimée à un peu plus de 400 000 âmes, était alors une importante ville industrielle, forte de 50 usines et d'autant d'ateliers de production divers. Entre autres, les usines MAN (Maschinen Augsburg-Nürnberg) y produisaient toutes sortes de pièces d'armements, du tank complet au moteur Diesel, depuis que ses grandes usines de Berlin avaient été bombardées; les deux usines Siemens y produisaient des moteurs électriques, des projecteurs de défense antiaérienne et des détonateurs pour mines.

Le commandant en chef du Bomber Command Arthur Harris engagea, dans la nuit du 30 au 31 mars 1944, la quasi-totalité de ses forces : dix Squadrons du Group 1, huit Squadrons du Group 3, sept Squadrons du Group 4, 12 du Group 5, neuf du Group 6 et 12 du Group 8 appelé Pathfinder Force Group (parmi lesquels des "Mosquito" dits "éclaireurs", chargés de marquer la cible) – soit au total 795 "Lancaster" et "Halifax" –, ainsi que 38 "Mosquito" dans les rôles d'escorteurs, mais aussi d'intrus chargés de trouver les chasseurs de nuit allemands et de les détruire. L'armada devait aborder l'Europe continentale par les côtes belges, non loin de Bruges, puis larguer 3000 t

de bombes sur Nuremberg de 01 h05 à 01 h22, avant de regagner ses bases en survolant le Nord de la France. Le dernier rapport météo reçu ce jour-là annonçait un ciel couvert, notamment sur Nuremberg, et de forts vents, ce qui aurait dû entraîner l'annulation de l'opération, mais Sir Harris la maintint.

Une route directe sur Nuremberg

À l'issue de quelques débats, les chefs des Groups avaient opté pour une route assez directe sur Nuremberg, pour ne gaspiller ni temps ni carburant. Il était aussi escompté un effet de surprise. La route suivie consistait à regrouper



l'armada sur le Naze, un promontoire de la côte Est de l'Angleterre, lui faire franchir la côte belge près de Bruges pour ensuite piquer directement sur Charleroi d'où elle poursuivrait sur 430 km jusqu'à Fulda – soit 90 minutes de ligne droite. Là, elle changerait de cap et volerait directement sur Nuremberg. Il était prévu que des "Mosquito" attaquaient les bases de la chasse de nuit de Leuvarde, Twente, Deelen et Venlo peu avant que l'armada franchisse les côtes belges, et le fasse suffisamment longtemps pour que les bombardiers fassent du chemin vers Nuremberg entre-temps. Au même moment, une force de 50 "Halifax" ferait diversion en allant larguer des mines devant Texel et Heligoland.

Peu avant minuit, des "Mosquito" simuleraient une attaque de bombardiers sur Aix-la-Chapelle et Cologne, puis une demi-heure plus tard sur Kassel, en larguant des marqueurs incendiaires dans le but de tromper les contrôleurs du système de défense radar allemand et de leur faire envoyer le plus gros des forces de la chasse de nuit sur la Ruhr.

Le premier "Lancaster" décolla d'Elsham Wolds, près de Hull, à 21 h 16. 52 appareils rebroussèrent chemin pour défaillances techniques. La flotte s'étendait dans le ciel sous la forme d'un flux de 105 km de long, 16 de large et 1 600 m de profondeur progressant à la vitesse de 6,5 km par minute. Elle ne passa pas inaperçue aux yeux des rada-

ristes allemands... Comme toutes les nuits, les rapports des stations d'écoute allemandes remontèrent la chaîne de commandement, jusqu'à être remis au chef des opérations en service sous forme de synthèse.

La petite formation de "Halifax" chargée de faire diversion en allant épandre des mines devant Texel et Heligoland fut détectée par les stations radar du I. Jagdkorps (1^{er} Corps de chasse aérienne) au sud de la mer du Nord. Quant à l'armada de bombardiers, escortée par 20 "Mosquito" "Serrate" du Group 100, elle fut d'abord repérée sur les écrans radars par les stations les plus avancées du I. Jagdkorps, notamment celle de Texel, alors qu'elle était en train de se regrouper au-dessus du promontoire du Naze. La capacité du réseau allemand à détecter les signaux du radar de terrain H2S des bombardiers britanniques permit d'estimer la taille de la flotte à "approximativement 700 bombardiers" lorsqu'elle franchit le trait de côte de 23 h 10 à 23 h 50.

Aucune couche nuageuse pour se cacher

À Zeist, aux Pays-Bas, quartier général du I. Jagdkorps, le general-leutnant Josef Schmidt prit connaissance de la formation de deux forces de bombardiers britanniques vers 23 h 00, à peu près en même temps que Sir Arthur Harris reçut le rapport du "Mosquito" de reconnaissance météorologique qui indiquait un ciel clair et une forte luminosité de la lune – ce qui aurait dû l'inciter une nouvelle fois à annuler le raid. Chacune de ces deux forces devait franchir le trait de côte une demi-heure plus tard, mais à des points distants de presque 500 km. Après une brève analyse des conditions météo – nuages sur la mer du Nord et ciel clair sur la Ruhr – et des rapports des radars et des écoutes radio, Schmidt envisagea une attaque en masse des Britanniques sur la Ruhr, comme cela avait été le cas quatre nuits auparavant.

À Chantilly, près de Paris, le generalleutnant Werner Junk, commandant du II. Jagdkorps, se rallia à l'avis de Schmidt et mit à sa disposition ses quatre groupes de chasse de nuit. Pour le generalmajor Walter Grabmann, commandant la 3^e Division de chasse du I. Jagdkorps, à Deelen, près d'Arnhem aux Pays-Bas, il ne faisait aucun doute que le principal danger était la flotte de bombardiers qui se dirigeait vers son secteur, et il avait

L'opération **Grayling**, qui visait Nuremberg dans la nuit du 30 au 31 mars, comprenait plusieurs volets, notamment des attaques de diversions pour leurrer les défenses allemandes. Les "Mosquito" furent en particulier engagés sur Aix-la-Chapelle et Cologne.



ordonné aux Gruppen sous son commandement de faire décoller tous leurs avions et de les rassembler au-dessus du radiophare-balise Ida, au nord-est de Bonn. Il en discuta avec Schmidt, qui se rallia à son analyse et ordonna aux trois autres divisions sous son commandement de faire également décoller tous leurs chasseurs. À Chantilly, le generalleutnant Junk accepta de faire décoller également ses quatre Gruppen, en indiquant que les avions qui ne pourraient rejoindre à temps Ida devaient se rendre sur un autre radiophare-balise, Otto, juste au nord de Francfort. Ces ordres furent envoyés au moment où les premiers bombardiers britanniques quittaient le promontoire du Naze pour se lancer sur la mer du Nord. Si Schmidt, Junk et Grabmann avaient pu prendre leur décision aussi rapidement, c'est essentiellement parce que les radars allemands, celui de Texel en particulier, avaient pu détecter les bombardiers britanniques alors qu'ils étaient encore en train de se rassembler au-dessus du Naze. Ainsi, avant même que le premier bombardier britannique eût franchi la côte belge, les chasseurs de nuits allemands décollaient de quasiment toutes leurs bases, certaines très éloignées, comme celles de la région de Berlin, ou encore de Westerland sur l'île de Sylt près du Danemark, ou de Coulommiers, près de Paris. Sur 28 Gruppen de chasse de nuit disponibles, seulement cinq restèrent au sol : les Me 110 du II/NJG (Nachtjagdgeschwader) 6 à Echterdingen, à cause du brouillard, trois Gruppen sur monomoteurs de la région de Berlin et un quatrième de la région de Nuremberg, tous trop éloignés pour l'autonomie de leurs avions.

La Luftwaffe passe à l'action

Quand la tête du flux des bombardiers passa la côte entre l'estuaire de l'Escaut et Ostende, au niveau de Bruges, à 23 h 14, les premiers chasseurs des NJG 1 et NJG 4 avaient reçu ordre de décoller de leurs bases des Pays-Bas. Durant l'heure qui suivit, un total de 246 monomoteurs et bimoteurs de toutes les unités de chasse de nuit de la défense du Reich furent rassemblés sur des zones d'attente, principalement près de Bonn (phare-radiophare Ida) et Francfort (phare-radiophare Otto). Quatre unités de Junkers 88 du III. Jagdkorps (la I/NJG 2 depuis Langensalza, les II/NJG 2 et 10./

Le generalleutnant Josef Schmidt (à droite), responsable de la chasse dans la défense aérienne de l'Allemagne, avait sous sa direction la chasse de nuit (Nachtjagd) depuis la fin 1943, lorsque Kammhuber, qui avait dirigé sa mise en place, fut disgracié.



BUNDESARCHIV

NJG 1 depuis Quakenbrück, et la III/NJG 2 depuis Twente) furent dépêchées au-dessus de Ida, ainsi que les He 219 de la I/NJG 1 depuis Venlo et dix Bf 110 de la I/NJG 6 depuis Mayence-Finthen, et plusieurs Gruppen de la NJG 4 temporairement détachés du IV. Jagdkorps.

Avant que les 12 coups de minuit n'eussent retenti, ces unités furent dirigées vers le flux de bombardiers depuis leur zone d'attente sur Ida, aussi loin vers l'ouest que possible. Cinq Bf 110 de la II/NJG 6 (temporairement sous contrôle du I. Jagdkorps, comme d'autres

Gruppen de la NJG 6) décollèrent d'Echterdingen vers 23 h 30 et furent dirigés vers Otto, tout comme le furent les avions du I/NJG 3 qui avaient décollé de Vechta, ceux du II/NJG 3 partis de Langendiebach, et ceux III/NJG 3 de Satde et du IV/NJG 3 de Westerland (tous des Gruppen du II. Jagdkorps); puis ces avions furent dirigés vers le flux de bombardiers au nord-est de Giessen, 50 km au nord de Francfort.

Le I. Jagdkorps envoya quatre groupes depuis Stendhal (I./NJG 5), Parchim (II/NJG 5, lancé sur alerte vers 23 h 30-23 h 40), Erfurt (IV/

DRI/COLL. CHRIS GOSS

En mars 1944, la défense du III^e Reich était bien organisée. Ici la salle de contrôle de Grove, au Danemark. Des chasseurs de nuit étaient stationnés non loin d'elle et pouvaient intervenir le cas échéant.



NJG 5, qui décolla peu après 23 h 00) et Weneuchen (NJGr. 10) ; ils furent rassemblés au-dessus du radiophare-balise Otto et dirigés vers le flux de bombardiers sur la zone entre les radiophares-balises Otto et Ida. Finalement, le II/NJG 1 de Saint Trond fut rassemblé au-dessus de la station radar Bazi, située à l'est de Wezel, avant d'être dirigé vers la station radar Murmeltier (à Malmédy), puis vers le flux de bombardiers au sud d'Aix-la-Chapelle. En plus de cette masse de bimoteurs envoyée par le



MW46409 © NATIONAL PORTRAIT GALLERY

I. Jagdkorps, des éléments de trois Geschwadern sur monomoteurs furent également employés. Sous le contrôle du III. Jagdkorps, quelque 20 Bf 109 de la I/JG 300 décollèrent de Bonn-Hangelar entre 23 h 55 et 00 h 10 et se rendirent sur Otto, où ils furent rejoints par des Fw 190 de la II/JG 300 venus de Rheine. Les deux Gruppen furent ensuite dirigés vers Francfort, où il leur fut ordonné d'atterrir. Les Bf 109 de la III/JG 300, basés à Rheine et Wiesbaden-Erbenheim, furent rassemblés par les contrôleurs du III. Jagdkorps sur la balise lumineuse Nordpol, près de

Wittenberg à l'est de Dessau, et dirigés vers le flux de bombardiers – ces chasseurs avaient reçu instruction de se poser en Allemagne centrale

une fois leur mission accomplie. Le II. Jagdkorps envoya un unique groupe sur monomoteurs, le III/JG 300 d'Oldenburg, qui fut rassemblé sur Otto, mais cette unité fut rapidement contrainte de se poser car l'autonomie de ses avions était trop limitée. Finalement,

le I. Jagdkorps envoya trois Gruppen sur monomoteurs : le II/JG 302 depuis Ludwigslust, le III/JG 301 depuis Zerst et le I/JG 302 depuis Jüterborg ; ils furent rassemblés sur la balise lumineuse Nordpol, mais ne furent engagés que de façon limitée car il leur fut ordonné d'atterrir après que l'attaque sur Nuremberg eut commencé.

Or... la route des bombardiers de la RAF passait précisément entre Otto et Ida.

Le flight lieutenant Neville Sparks, aux commandes d'un "Lancaster" éclairer du Squadron 83,

« Les étincelles des tirs de canon, suivies d'explosions et d'avions en perdition »

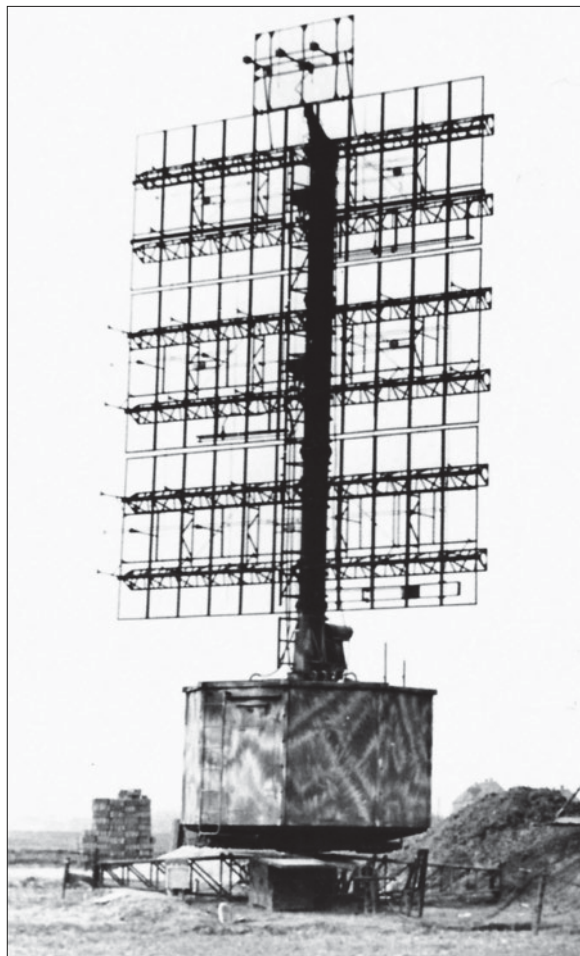
Artur Harris, chef du Bomber Command. L'opération contre Nuremberg s'inscrivait dans la grande offensive de bombardement britannique lancée contre l'Allemagne.

raconta lors de son débriefing : *« Nous volions à 19 000 pieds [5 790 m], dépassant le plus gros de la force 3 000 [915 m] à 4 000 pieds [1 220 m] au dessus. Contrairement à ce qui nous avait été indiqué comme prévision météorologique, il n'y avait aucune couche nuageuse dans laquelle ils auraient pu se cacher des chasseurs ennemis. Ils étaient clairement visibles, scintillant dans le clair de lune.*

Le début du carnage entre Charleroi et Fulda

C'est lors de la longue branche Charleroi-Fulda que le carnage a commencé. Nous avons vu les étincelles des tirs de canons, certaines assez distantes et d'autres directement au-dessus de nous, suivies d'explosions, de flammes, d'avions en perdition et plein de feux éparpillés au sol aussi loin que nos yeux ▶

Un radar "Freya", l'un des maillons essentiels dans la détection des bombardiers. Il avait une portée de 160 km.



DFI/COLL. CHRIS GOSS

« Cela ressemblait à une embuscade. La chose la plus terrible que j'ai jamais vue »

pouvaient voir. Mon navigateur, "Doc" Watson, a marqué pas moins de 57 croix sur sa carte jusqu'à ce que nous arrivions au-dessus de la cible. Chaque croix représente un bombardier quadrimoteur que nous avons vu être abattu par les chasseurs allemands. D'où nous étions, cela ressemblait à une embuscade. La chose la plus terrible que j'ai jamais vue. Selon la prévision météo, la

L'insigne de la chasse de nuit allemande.

Page de droite Erich Handke, pilote au sein de la III/NGJ 1.

lune devait éclairer à la moitié de sa force maximale; en fait, elle éclairait autant qu'elle le pouvait. La nuit, également, était parfaitement claire: pas un nuage, une visibilité fantastique..."

La chasse de nuit allemande rapporta le premier contact avec le flux de bombardiers près de Liège. Ce fut le début d'une bataille qui allait durer une heure et demie, jusqu'à 1 h 30 du matin. Sur les 400 km entre Namur et Nuremberg, 79 bombardiers allaient tomber sous les coups des chasseurs de nuit allemands. Après la guerre, le general Schmidt commenta, de façon imagée: "Les avions ennemis en flammes servaient de fusées éclai-

rantes, illuminant le flux de bombardiers pour les chasseurs allemands qui étaient en approche."

L'unteroffizier Erich Handke, du III/NGJ 1, témoigna un peu plus tard: "Nous avions décollé de Laon et nous dirigeons vers le radiophare-balise Ida quand nous avons appris du commentaire permanent des contrôleurs radar que les bombardiers étaient à cinq minutes devant nous. Je n'avais même pas encore allumé le SN-2 [radar FuG 220 "Lichtenstein"] quand "Schorsch" Petz [le mitrailleur] m'a tapé dans le dos et a pointé du doigt: "Il est là, le premier!" J'ai alors vu un bombardier qui volait au-dessus de nous. Alors que nous



«Schräge Musik», une arme terriblement efficace

Selon l'historien Bill Gunston, auteur de *Night Fighters - A Development and Combat History*, "il existe bien des histoires à propos de la naissance de cet armement horriblement efficace. Selon l'une d'elles, c'est un armurier, Paul Mahle, qui, au centre d'essais des armements de Tarnowitz, avait vu un Do 217 avec des canons bloqués en position oblique en guise de protection contre les attaques de chasseurs. Quand Mahle avait été transféré au II/NJG 5, il avait monté deux canons MG FF en position oblique vers le haut, près du centre de gravité, dans un des Bf 110 de l'unité. Les pilotes avaient commencé par en rire, mais dans la nuit du 17 au 18 août 1943, le gefreiter Holker de la 5./NJG 5 avait abattu avec ce système deux bombardiers lors du raid sur Peenemünde.

Puis le lieutenant Erhardt de la 6./NJG 5 fit encore mieux en détruisant quatre bombardiers en 30 minutes. En fait, Mahle avait presque certainement vu une des toutes premières installations expérimentales de "Schräge Musik" (littéralement "musique oblique", par extension "jazz") initiée par l'oberleutnant Schoenert, un expert de la chasse de nuit qui avait monté de sa propre initiative deux mitrailleuses MG 17 dans son Do 17Z-10 en 1941. À force de persuasion, Schoenert avait obtenu que son invention fasse l'objet d'essais officiels à Tarnowitz. Les résultats avaient été si probants que le general Kammhuber avait autorisé en décembre 1942 le montage de ce système sur trois chasseurs de nuit Do 217J avec deux canons de 20 mm MG 151 montés à 70° d'inclinaison. Le vrai problème avait été d'installer le viseur au-dessus du pare-brise du pilote parce que les mouvements de sa tête provoquaient des erreurs de parallaxe. Schoenert avait ensuite installé deux canons MG 151 en position oblique dans son propre Bf 110 et, entre août 1943 et la fin de cette même année, avait obtenu 18 victoires avec.

À partir de ce moment, il n'y eut plus de discussions sur l'efficacité du "Schräge Musik", qui plus est plus facile à mettre en œuvre que les canons conventionnels. Ces derniers nécessitaient une approche par l'arrière du bombardier, tactique dite "Von Unten Hinten", en l'ayant en silhouette contre l'horizon, avec le risque d'être détecté par

le radar défensif "Monica", suivie d'une manœuvre assez scabreuse – entre le cabré et le décrochage – pour pouvoir effectuer un tir vers le haut. Même si le "Monica", dont le cône de détection était orienté vers l'arrière, ne fonctionnait pas, le chasseur de nuit allemand risquait toujours d'être vu

Les méthodes d'attaque des chasseurs

La tactique d'attaque "Von Unten Hinten"

La tactique d'attaque "Schräge Musik"



virions pour prendre un cap plus à l'est, nous en avons vu un autre juste devant, environ 200 m au-

dessus. J'ai allumé le SN-2; nous nous étions laissés distancer de 2000 m dans le virage et les avions perdus de vue. Quand l'écran à tube cathodique du radar a eu terminé de chauffer, immédiatement trois cibles sont apparues. J'ai donné les indications pour aller vers la plus proche. Puis Drewes [gruppen-

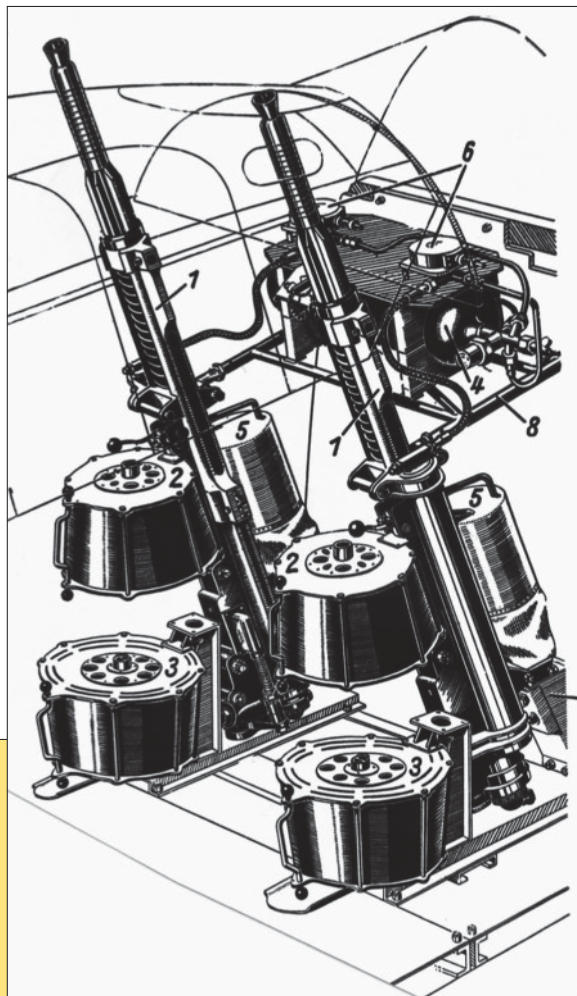


DR

kommandeur du III/NJG 1] l'a vu à 600 m. Le temps était excellent : un ciel brillant d'étoiles, une demi-

lune, quelques petits nuages et pas de brume. C'était simplement idéal, presque trop lumineux.

C'était un "Lancaster", qui volait magnifiquement droit, ce qui nous a permis de nous positionner facilement sous lui. À environ 50 m, Drewes a ouvert le feu avec notre "Schräge Musik" [lire encadré ci-dessous] et son aile gauche a immédiatement pris feu. Cinq minutes plus tard, le "Lancaster" est parti en piqué dans une grande explosion au milieu d'une zone où l'attaque venait juste de débuter, probablement Aix-la-Chapelle. ▶



DR/COLL. CHRIS GOSS

Installation verticale des deux canons de 20 mm.

par le mitrailleur de queue du bombardier, voire même celui de la tourelle dorsale, et donc de subir ses tirs. Pour éviter tous ces problèmes, nombre de pilotes de la chasse de nuit allemande se rapprochaient de leur cible à une altitude bien inférieure, pour passer sous le cône de détection du

"Monica" jusqu'à ce qu'ils voient le bombardier au-dessus d'eux; ils cabraient alors fortement en faisant feu de toutes leurs armes. Mais cette manœuvre, qui demandait de faire preuve d'un excellent jugement et de beaucoup de doigté, ne donnait qu'une ou deux secondes de temps de tir, et amenait implacablement le chasseur derrière la tourelle de queue du bombardier.

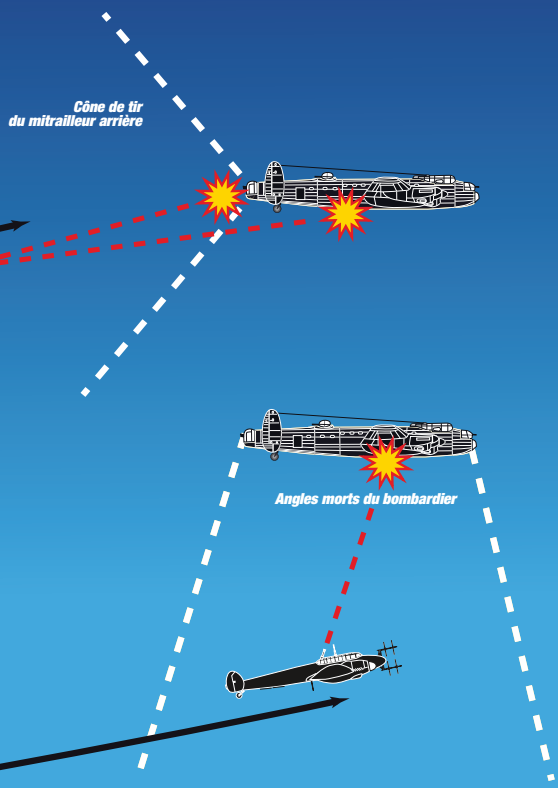
En comparaison, la technique de mise en œuvre du "Schräge Musik" était bien moins risquée. Il s'agissait d'approcher la cible délibérément à une altitude moindre. Le pilote n'avait alors plus qu'à ralentir un peu, monter légèrement pour se rapprocher du bombardier dont la silhouette se découpait avec netteté au-dessus de lui, et tenir la position en formation le temps de tirer. Un expert de la chasse de nuit, en suivant les indications données par son radariste de bord, à partir du moment où il avait acquis sa cible en visuel, pouvait la détruire en 60 secondes. La manœuvre était parfaitement sûre car le chasseur se trouvait tout le temps en dehors du cône de détection du "Monica" et il ne pouvait être vu d'aucun membre d'équipage du bombardier. Le seul "défaut" du système était que les canons de la Luftwaffe étaient si efficaces qu'il fallait dégager sans tarder après avoir tiré, au risque de se prendre sur le nez un "Lancaster" qui partait en vrille avec une aile en feu.

Le "Schräge Musik" dans un Bf 110G-4 était habituellement constitué d'une paire de MG 151 de 20 mm approvisionnés chacun avec 200 obus ou d'une paire de canons MG FF chacun approvisionnés avec un chargeur "camembert" de 60 obus. Les canons étaient montés à 70°, 72° ou 78°.

Le Ju 88C-6c recevait deux MG 151 chacun approvisionné avec 200 obus, comme ce fut le cas pour la plupart des Ju 88G, même si quelques-uns reçurent une paire de Mk 108 de 30 mm, approvisionné par un chargeur "camembert" de 180 obus. L'angle habituel était de 65° ou 72°."

Le tir vertical permettait d'échapper aux mitrailleuses des tourelles arrières des bombardiers britanniques. Beaucoup d'équipages ne surent jamais d'où venaient les tirs des chasseurs de nuit.

de nuit allemands



Cela procurait toujours un sentiment sinistre de se maintenir seulement 30 à 50 m sous un "Lancaster", en s'attendant à un inévitable feu d'artifice, mais cela ne s'est jamais produit. J'amenais toujours mes pilotes jusqu'à environ 200 m sous l'avion ennemi. Quand nous n'étions plus qu'à 50 m sous l'aile gauche du bombardier, nous ouvrons le feu, visant entre les deux moteurs dans le réservoir d'essence, et plongeons sur notre gauche pour nous assurer que l'avion en feu ne nous percute pas. Avec ce genre d'attaque, nous tirions toujours les premiers, alors qu'en théorie le mitrailleur de queue du bombardier devait nous avoir repérés le premier.

"Obligés de grimper pour l'attaquer à l'ancienne"

Nous avons poursuivi au cap 100 et, dix minutes plus tard, nous avons repéré une autre cible loin au-dessus de nous, volant sur le même cap. Jusqu'alors, nous volions à l'altitude de 5500 m, mais là il nous a fallu grimper un bon moment avant d'atteindre le "Lancaster", qui volait à 7000 m. De nouveau nous nous sommes positionnés 50 m sous notre cible, mais notre canon s'est enrayé après avoir tiré deux obus. Cependant, le "Lancaster" a dû être touché parce qu'il a perdu de l'altitude d'un coup. Nous ne nous étions pas écartés, donc il nous a probablement vus, parce qu'il est soudainement parti en virage serré. Nous nous sommes immédiatement collés sous lui pendant qu'il volait très lentement à 5500 m. Maintenant, il nous fallait grimper pour attaquer "à l'ancienne", depuis son arrière, là où on est exposé aux tirs de son mitrailleur de queue. Nous étions désormais habitués à la nouvelle méthode d'attaque "Schräge Musik", qui était une technique bien plus sûre. Mais cette fois, nous voulions tirer directement dans l'aile, parce que tirer dans le fuselage, où se trouvaient toutes ces bombes, était trop dangereux.

Finalement, Drewes est monté à la bonne altitude et, d'une distance de 50 m, a tiré dans l'aile droite qui a

Le "Lancaster" Mk III codé LM418 du Squadron 619 participa à l'opération contre Nuremberg. Il décolla de Coningsby à 22h 13 et revint sur l'Angleterre seulement sur deux moteurs. Il s'écrasa non loin de Woodbrige. Son équipage se composait du sgt J. Parker (pilote), sgt N. M. Rice, flt sgt G. A. Grigg, flt sgt A. D. Aumell (Royal Canadian Air Force), sgt W. A. Sharp, sgt. A. Dickson, et sgt. J. H. Wood.

Martin Drewes, de la III/NJG 1, remporta trois victoires contre des "Lancaster".



IWM

immédiatement commencé à brûler. Bien que nous n'ayons pas rompu immédiatement, l'équipage du "Lancaster" n'a apparemment pas eu le temps de la moindre action défensive parce que le bombardier est parti en piqué et a explosé en une multitude de morceaux. Au-dessous de nous se trouvait un champ parsemé de bombes incendiaires. Nous étions quelque part près de Vogelsberg.

Au tour de nous, les bombardiers continuaient de tomber comme des mouches. Un peu plus tard, nous avons acquis une autre cible et l'avons suivie. Puis Drewes l'a prise en visuel, un "Lancaster", à une distance de

700 m. Entre-temps, nous avions pu décoincer un des canons qui tiraient vers le haut, donc de nouveau nous nous sommes positionnés 50 m sous lui. Après une longue rafale, il est tombé en flammes depuis 5500 m avec toutes ses bombes à bord. Deux hommes ont pu en sauter avant

qu'il ne s'écrase 20 km au nord de Bamberg. Comme nous n'avions plus de contacts radar, nous sommes rentrés et nous sommes posés à Hanau-Langendiebach, où 40 autres équipages nous ont rejoints."

Les trois "Lancaster" abattus cette nuit-là par l'oberleutnant Martin Drewes, gruppenskommandeur du III/NJG 1, aux commandes de son Bf 110, furent ses 18^e, 19^e et 20^e victoires.

À l'instar de Drewes, Handke et Petz, nombre d'autres équipages obtinrent plusieurs victoires. Ce fut



DR

« Autour de nous les bombardiers continuaient à tomber comme des mouches »



le cas de l'oberleutnant Günther Köberich, qui avait décollé de Quackenbrück à 23 h 41 aux commandes d'un Ju 88R2 du II/NJG 2, un modèle très récent équipé en usine du "Shräge Musik". Il abattit deux "Lancaster" coup sur coup, avec comme mitrailleur l'oberfeldwebel Kramell et comme radio et opérateur radar l'oberfeldwebel Walter Heidenreich qui raconta en 1963 dans le magazine allemand *Jägerblatt* : "Juste avant Aix-la-Chapelle, j'ai eu un contact sur le SN-2 à une distance d'environ 5 km. Je me souviens assez clairement que le bip sur mon radar avait une forme étrange, inhabituelle. Lors des opérations de nuit, nous étions souvent confrontés à des situations confuses et je discutais naturellement de ces échos radars particuliers avec l'équipage et leur demandais alors d'être particulièrement vigilants.

Nous nous sommes rapprochés littéralement mètre par mètre, mais nous n'avons rien vu jusqu'à ce que nous entrions dans une poche d'air plus claire où, à notre plus grand

étonnement, l'étrange écho radar s'est révélé être deux avions volant en formation serrée. Il s'agissait de "Lancaster" et nous avons supposé qu'ils étaient des "Pathfinder".

Nous nous sommes mis avec précaution sous celui de gauche et avons tiré d'environ 80 m. La première

Le Ju 88 fut aussi largement employé comme chasseur de nuit. Ici un Ju 88 R-1 de la IV/NJG 3.

rafale a fait mouche et l'aile gauche de notre opposant a pris feu. Nous avons dégagé à droite et quelques secondes plus tard nous nous sommes retrouvés sous le second avion. Aussi étrange que cela puisse paraître, il avait continué à voler dans la même direction. Nous avons agi rapide-►



DR

« Les explosions nous ont révélé les cartes de visite de nos opposants, des "Pathfinder" »

ment et avons fait parler de nouveau nos canons inclinés.

Tout s'est passé exactement comme quelques secondes auparavant et nous avions sous les yeux deux avions ennemis volant très près l'un de l'autre et en feu, mais maintenant toujours leur trajectoire initiale. Nous nous sommes positionnés 300 m sur leur droite et avons maintenu une trajectoire parallèle à la leur. Nous n'avons pas vu d'équipage évacuer, bien que, selon notre opinion, ils avaient le temps de le faire et nous ne les avions atteints que dans les ailes. Il s'est écoulé un temps considérable avant que les deux avions percutent le sol dans de terribles explosions. Le "Lancaster" n° 1 est parti sur la gauche et le n° 2 sur la droite; ils se sont écrasés au nord et au sud du Rhin. Nous les avons notés abattus à 0h46 et 0h47.

Pendant quelques secondes, il a fait clair comme en plein jour, même jusqu'à notre altitude. Les explosions nous ont révélé les cartes de visite de nos opposants. Des cascades d'"arbres de Noël" en technicolor se sont consumées au sol pendant quelque temps, donc il s'agissait bien de "Pathfinder"! C'était particulièrement gratifiant

La NJG 3, dotée de Ju 88, fut engagée dans la nuit du 30 au 31 mars. Ici un Ju 88 G-4 équipé d'un radar SN-2.



DR/DEHLA

de les avoir abattus! Nous pensions alors avoir intercepté l'avant-garde de la formation de bombardiers ennemis, mais malgré les recherches intensives que nous avons menées ensuite, nous n'avons pas acquis d'autres cibles sur notre radar. En réalité, nous étions tombés sur deux "Pathfinder" retardataires."

Éjecté de son avion et seul survivant

Ce que Heidenreich décrit comme des arbres de Noël étaient les marqueurs lumineux utilisés par les "Pathfinder" pour marquer les cibles pour les autres bombardiers qui les suivaient. Les deux "Lancaster" étaient les matricules ND476 codé GT-V et ND406 codé

GT-S du Squadron 156 "Pathfinder". Sur les 15 hommes qui composaient les deux équipages, un seul survécut : le sergent Wooliscroft, opérateur radio du ND406, qui avait été éjecté de son avion par l'explosion d'une des bombes et avait pu déployer son parachute. Presque à court d'essence, Köberich se posa à Cassel/Rothweston. Cette mission fut la dernière pour l'équipage allemand. Une semaine plus tard, le dimanche de Pâques, des B-17 américains inondèrent de bombes la base de Quakenbrück. Köberich, qui avait été promu staffelkapitän le 1^{er} avril, fut dénombré parmi les morts, et Kramell fut blessé. Heidenreich eut la chance d'être parti en permission une heure avant l'attaque. ■

À suivre

Un Me 110 G4. Cette version emportait un radar FuG 202/220 "Lichtenstein" dont les antennes sont visibles sur le nez.



30-31 mars 1944

La nuit de gloire de la Luftwaffe

Deuxième partie.

Lors du raid sur Nuremberg, les chasseurs de nuit de la Luftwaffe décimèrent les bombardiers alliés impuissants. Avec ou sans "Schräge Musik", certains en abattirent plusieurs d'affilée.

Par Xavier Méal

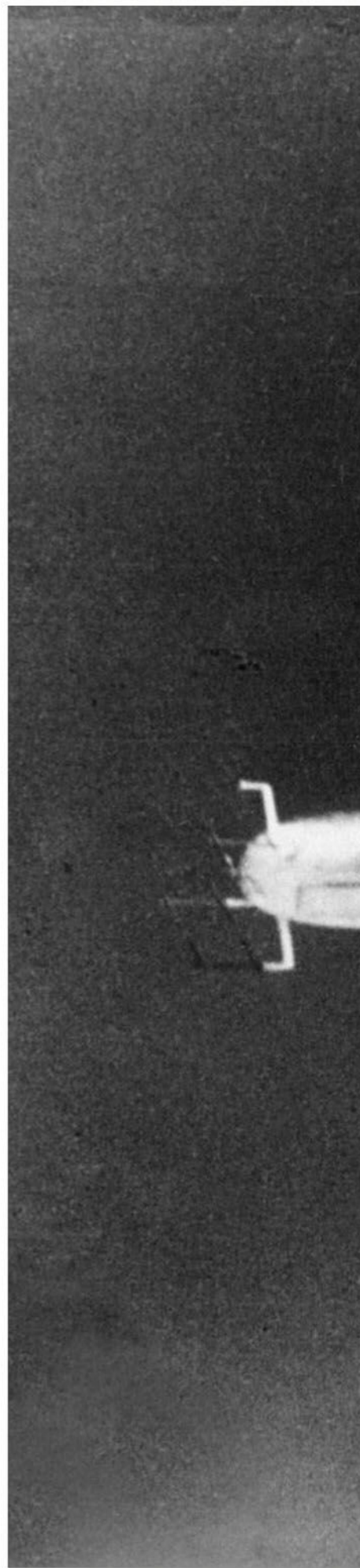
Le flt Lt D. F. Gillam, qui pilotait un "Lancaster" du Squadron 100, rapporta un phénomène qui n'aida certainement pas les bombardiers britanniques à échapper aux chasseurs de nuit de la Luftwaffe : "Nous avons commencé à laisser derrière nous des traînées de condensation à 19000 pieds [5790], l'altitude à laquelle il nous avait été ordonné de voler. Nous étions un équipage expérimenté et j'ai décidé de désobéir aux ordres et de gagner autant d'altitude que possible. Nous sommes montés à 22000 pieds [6700 m], soit aussi haut que nous pouvions alors voler à pleine charge. De là, j'ai vu une masse de traînées de condensation sous nous; elles ressemblaient à une formation de bombardiers de jour américains.

J'ai regardé un "Lancaster" qui volait environ 2000 pieds [610 m] plus bas que nous et environs 2 miles [3,2 km] sur notre droite. Il produisait une méchante traînée de condensation derrière lui. Je l'ai regardé, fasciné, tandis qu'un bimoteur allemand s'en est rapproché, juste sous la traînée de condensation. Je voyais toute la scène avec la plus parfaite clarté, mais nous ne pouvions rien y faire. L'Allemand s'est mis sous

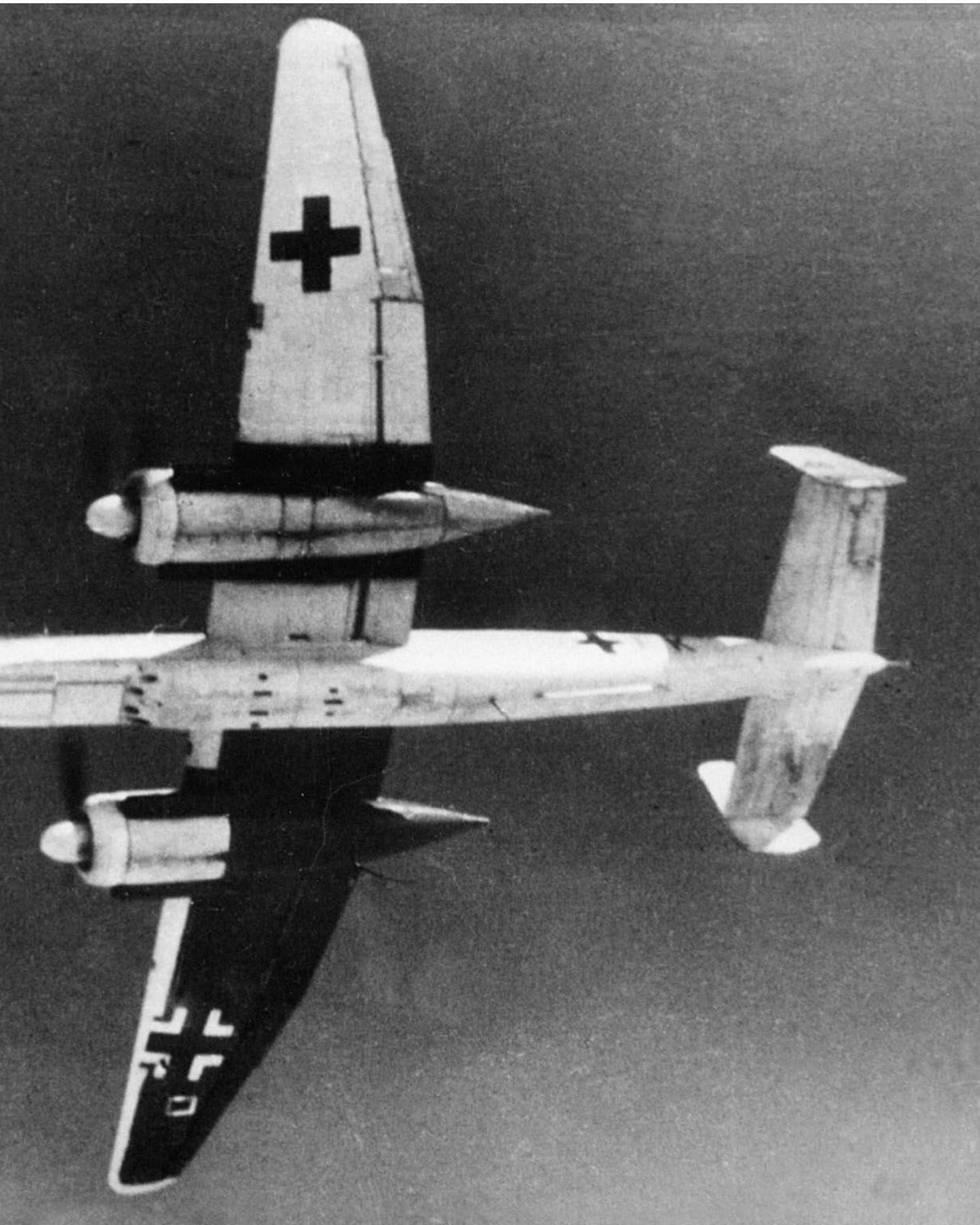
le "Lancaster" et a tiré directement dans son ventre avec une arme qui tirait vers le haut. Le bombardier n'a pas effectué la moindre tentative de manœuvre évasive. Il y a eu une explosion et il s'est disloqué en deux parties. Il n'y a eu aucun parachute. Mon estomac s'est retourné et nous avons alors essayé de monter encore plus haut. À ce moment, j'étais totalement écœuré par ce commandement qui nous avait envoyés sur l'Allemagne dans ces conditions-là."

Nombre d'équipages décidèrent de sortir du flux de bombardiers qui était devenu un piège mortel tant il était facile à repérer visuellement à des kilomètres de distance pour les pilotes allemands. Qui plus est, un Groupe d'une unité de Junkers 88 avait été entraîné à jouer les "illuminateurs"; ses avions volaient au-dessus du flux de bombardiers, et à chaque fois qu'ils obtenaient la preuve de la présence d'un ou plusieurs appareils, ils larguaient une nuée de fusées éclairantes sous parachutes. La pâle lueur rouge de ces fusées permettait aux chasseurs de repérer avec précision les bombardiers. Un membre d'équipe de "Lancaster" décrit l'expérience en ces termes : "On avait l'impression de rouler sur une route très bien ►

L'oberleutnant Modrow, qui décolla de Venlo aux commandes de son He 219, obtint la dernière victoire de la chasse de nuit allemande contre le raid de la RAF sur Nuremberg, à 4h30, du côté d'Abbeville.



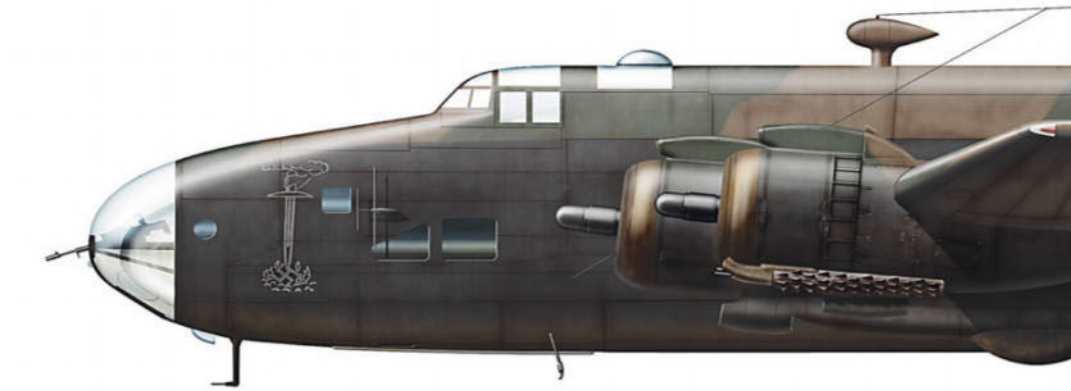
DR / DEHLA



éclairée et de se faire tirer dessus depuis les ruelles sombres sur le côté.”

L'oberleutnant Helmut Schulte, qui pilotait un Bf 110 du II/NJG 5, témoigna plus tard : *“Normalement, notre plus gros problème était de trouver le flux de bombardiers, mais cette nuit-là nous n'avons eu aucun problème. J'ai trouvé l'ennemi à une altitude de 6000 m. J'ai repéré un ‘Lancaster’, me suis mis dessous et ai ouvert le feu avec les canons inclinés. Malheureusement, ils se sont enrayés après seulement quelques obus, qui ont quand même mis hors d'action le moteur intérieur droit. Le bombardier a violemment plongé et a viré au nord, mais du fait de la très bonne visibilité, nous avons pu le garder en vue. J'ai tenté une seconde attaque quand il a établi son nouveau cap, mais il volait désormais très lentement, et nous nous retrouvions à chaque fois trop en avant. J'ai essayé mon ‘Schräge Musik’ une nouvelle fois et après une autre rafale, il est tombé en flammes. Notre avion a alors décroché mais j'ai pu en reprendre le contrôle 2000 m plus bas. La destruction du bombardier a révélé que nous avions eu un ‘maître de cérémonie’, car le feu d'artifice qui s'est produit au sol était composé de rouge, de vert et de blanc. Je n'avais jamais rien vu de tel.”* Il n'était pas inhabituel pour les pilotes de la chasse de nuit allemande de décrire un bombardier ennemi emportant une lourde charge pyrotechnique comme un *“maître de cérémonie”*. De fait, la victime de Schulte était un *“Lancaster”* *“marqueur/illuminateur”* du Squadron 635. Helmut Schulte abattit ensuite trois autres bombardiers.

À 00h45, ayant atteint le point tournant marquant la fin de la plus longue branche de la navigation, le bombardier en tête du flux vira vers Nuremberg, à 120 km de là. À 00h58, un *“Mosquito”* du Squadron 627 largua la première bombe sur Nuremberg. Le contrôle radar allemand ne prit conscience qu'à 1h13 que Nuremberg était l'objectif des bombardiers. Mais tous les avions britanniques ne trouvèrent pas la cible... Nombre d'entre eux furent déportés de la trajectoire correcte par un vent violent et tous les navigateurs n'effectuèrent pas la bonne correction. À commencer par quelques-uns de ceux qui étaient dans les 21 *“Lancaster”* *“Pathfinder”* qui avaient survécu jusque-là : deux se perdirent, un eut une panne de radar H2S, et trois arrivèrent en retard. Plusieurs



« Il a plongé et mes balles sont passées au-dessus de lui. Ce gars-là avait des nerfs d'acier »

autres, sur leur écran radar H2S, prirent la petite ville de Forcheim pour Nuremberg, qui avait la même signature radar, étant située près d'une rivière et entourée de bois.

Parmi ceux qui trouvèrent la cible, le flt sgt Hill-Smith, à bord d'un *“Lancaster”* du Squadron 101, eut une mauvaise surprise : *“J'ai regardé par la petite fenêtre du viseur de bombardement, et là, pas plus de 30 m plus bas et montant doucement,*

se trouvait un Ju 88. Le temps que j'aie jusqu'à la tourelle de nez et il n'était plus que 3 m plus bas que nous et à moins de 50 m devant. Notre mitrailleur de queue m'a conseillé : ‘Fous la paix à ce bâtard. Il ne nous fait rien de mal.’ Mais le pilote me disait, lui : ‘Vas-y, essaye’. Quoi que chacun puisse dire, j'étais déterminé à l'avoir – nous étions si près que le cercle du viseur couvrait de l'extérieur de son moteur droit jusqu'au cockpit, en entier. J'ai appuyé sur la détente. Rien. Les mitrailleuses, essayées au-dessus de la mer, avaient gelé.”

Le dernier marqueur largué sur Nuremberg par les *“Pathfinder”* s'éteignit à 1h28. Quelques bombardiers en retard se présentèrent sur la ville durant les minutes qui suivirent. Le dernier arrivé fut un *“Lancaster”* du Squadron 467.



DR / DEHLA



Le "Halifax" B Mk III matricule LK797 codé "E" (pour "Excalibur") du Squadron 578 fut touché dans la nuit du 30 au 31 mars 1944. Son pilote, le fg off. Cyril Joe Barton, qui réussit à le ramener en Angleterre sur un seul moteur, pour finalement s'y écraser, fut l'unique pilote de "Halifax" à recevoir la Victoria Cross, à titre posthume, pour cette mission.

Selon un auteur, quand le dernier bombardier britannique prit le chemin du retour, la longue branche de navigation entre Liège et le point tournant avant Nuremberg était clairement visible du ciel, car jalonnée par les épaves en feu de 60 bombardiers...

Le lieutenant Wilhelm Seuss de la 11./NJG 5 abattit de façon confirmée quatre quadrimoteurs avec son Bf 110. "J'avais formé le projet de partir en permission à 01h00 du matin le 31 mars. Pour moi, il ne faisait pas de doute qu'il n'y aurait pas de raid de bombardiers du fait de la clarté de la lune montante à cette saison. À ma plus grande surprise, à partir de 22h00, on nous a annoncé des raids ennemis.

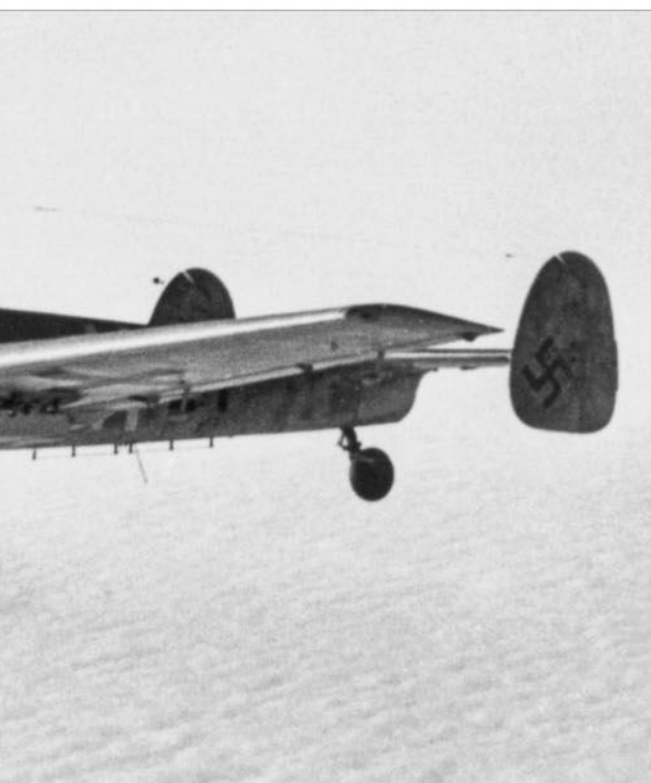
Mon IV/NJG 5 a décollé d'Erfurt peu après 23h00 et a fait cap à

l'ouest entre Giessen et Francfort; nous avons dû atteindre le flux de bombardiers vers 00h30 (il nous a fallu tout ce temps à cause du vent de face). Le flux de bombardiers était encore relativement compact. Dans la région de Stuttgart, les bombardiers ont été pris dans les faisceaux des projecteurs et se faisaient abattre par nos chasseurs de nuit. Le IV/NJG 5 a abattu huit avions, j'en ai eu quatre d'entre eux."

La première victime de Seuss fut le "Lancaster" matricule ME629 du Squadron 4, au nord de Fulda. Puis, avec son opérateur radio Bruno Zakrzewski et son mitrailleur Fritz Sagner, il s'en prit au "Lancaster" matricule DS836 du Squadron 514 qui connut le même sort funeste. La troisième victime de Seuss, accrochée à 01h04, fut soit le "Lancaster" matri-

cule ND425 du Squadron 550, soit le matricule LL633 du Squadron 408; celle-ci lui donna beaucoup de fil à retordre et faillit le tuer. L'approche par dessous se passa très bien, et Seuss envoya une première rafale... le bombardier partit immédiatement dans une violente manœuvre en tire-bouchon. Pour ne pas se faire voir de son ennemi, Seuss resta bien dessous et calqua ses manœuvres exactement sur celles du bombardier. Mais sans pouvoir tirer, car son "Schräge Musik" avait épuisé son chargeur de munitions. Il fallut trois longues minutes à Sanger pour recharger les canons inclinés. Seuss tira alors à nouveau, et sa rafale balaya, de façon très inhabituelle, les deux ailes en passant par le fuselage. Les obus du "Schräge Musik" frappèrent sans doute un endroit du bombar- ▶

Bf 110 équipé d'un radar FuG 202.



Les tactiques Zahme Sau et Wilde Sau

En 1944, la chasse de nuit allemande évoluait selon deux modes tactiques : *Zahme Sau* (sanglier domestiqué) et *Wilde Sau* (sanglier sauvage). *Zahme Sau* était le nom d'une tactique d'interception de nuit en grande partie développée par l'oberleutnant Viktor von Loßberg à partir de 1943. Dès qu'un raid de bombardiers était détecté par les radars d'alerte, les chasseurs de nuits (bimoteurs) recevaient l'ordre de décoller et de se rassembler sur un des nombreux radiophares-balises qui parsemaient l'Allemagne. Puis, dès que le flux des bombardiers était parfaitement repéré, les chasseurs de nuit étaient dirigés vers lui par les opérateurs radar qui commentaient par radio de façon ininterrompue ce qu'ils voyaient sur leurs écrans. Dès que le contact était acquis avec le flux de bombardiers, les chasseurs de nuits se reposaient alors sur leur radar embarqué pour trouver leurs cibles. *Wilde Sau* fut initiée par le colonel Hajo Herrmann et mise en œuvre dès l'été de 1943. Cette méthode consistait à faire attaquer les bombardiers de nuit britanniques par des chasseurs de jour monoplaces qui repéraient leur cible visuellement sans guidage depuis le sol, mais néanmoins après avoir été amenés à proximité des bombardiers ennemis par un guidage radio. La 30. Jagddivision (composée des Jagdgeschwader 300, 301 et 302, et III/KG 3) fut créée spécialement pour mettre en œuvre cette tactique, qui ne pouvait fonctionner que sur des zones très éclairées, comme les villes – afin que la lumière venue du sol découpe les silhouettes des bombardiers contre le ciel noir. Parfois, les chasseurs étaient assistés d'avions "illuminateurs" qui larguaient des fusées éclairantes freinées au-dessus des bombardiers, rôle dévolu au III/KG 3 au sein de la 30. Jagddivision.

dier particulièrement sensible, car il explosa immédiatement et tomba presque sur l'avion de Seuss qui dut piquer comme un fou... Il ne reprit le contrôle de son Bf 110 que plusieurs milliers de mètres plus bas. Huit minutes plus tard, Zakrzewski repéra un quatrième "Lancaster" sur son radar. La rafale de "Schräge Musik" toucha la soute à bombes du "Lanki" qui explosa tout de suite, et Seuss dut de nouveau piquer en extrême pour éviter la carcasse enflammée du bombardier. Zakrzewski annonça ensuite un cinquième écho radar, mais Seuss, épuisé par ses deux manœuvres d'évitement, préféra rentrer. *"Cela faisait deux heures que nous étions en l'air. Nous nous sommes posés à Erfurt à 01h55. Plus tard cette nuit-là, un "Mosquito" "Intruder" a mitraillé nos hangars. Mon Messerschmitt - demeuré intact lors de mes quatre combats - a été touché, système de refroidissement et hélice endommagés!"*

Sur le chemin du retour

L'oberleutnant Helmut Schulte, du II/NJG 5, en était déjà à quatre bombardiers abattus cette nuit-là, quand il trouva un autre "Lancaster"

Martin "Tino" Becker abattit sept bombardiers britanniques durant la nuit du 30 au 31 mars 1944.

Ce Ju 88 est équipé du radar FuG 350 Naxos-Z dont le dôme d'antenne est visible au sommet de la verrière et du "Schräge Musik" dont les canons sont visibles au milieu de l'arrière du fuselage.

au sud de Nuremberg. Le problème était que son "Schräge Musik" était enrayé, et il lui fallait donc attaquer "à l'ancienne" avec ses armes de nez. Or Helmut Schulte n'avait aucune expérience de cette procédure d'attaque dite "Von Unten Hinten" et redoutait d'être pris à partie par le mitrailleur de queue du bombardier britannique. Sa première attaque fut vaine, car il oublia d'armer ses mitrailleuses, et il dut donc se remettre en position. Mais aussitôt qu'il le fit, le bombardier partit en tire-bouchon. Schulte le suivit pendant 5 minutes et, quand le "Lancaster" reprit une attitude de vol normale, se remit en position derrière lui : *"Au début, il n'a pas semblé émettre d'objection au fait que je vole en formation sur lui et il m'avait sans doute regardé me mettre de nouveau en position. Aussitôt que j'ai ouvert le feu, il a plongé et mes balles sont passées au-dessus de lui. Je me suis dit que ce gars-là avait des nerfs d'acier; il m'avait regardé me mettre en formation sur lui puis avait*



piqué juste au bon moment. Il en avait subi autant que moi cette nuit-là - nous avions tous les deux été sur Nuremberg -, j'ai décidé que c'en était assez. J'aimerais que ce pilote sache que je l'ai délibérément laissé filer." Quand Schulte se posa enfin sur sa base de Parchim, les armuriers constatèrent que son "Schräge Musik" n'avait tiré que 56 obus.

Si Schulte obtint un score impressionnant, celui de l'oberleutnant Martin "Tino" Becker, staffelkapitän du 2./NJG 6, le fut bien plus encore. Sur la branche aller du raid, il abattit trois "Lancaster" et trois "Halifax" au-dessus de Wetzlar et Fulda, au centre de l'Allemagne, en quelques minutes. Puis il se posa, ravitailla en carburant et munitions, et repartit... et abattit un quatrième "Halifax" au-dessus du Luxembourg.

Tout cela sans "Schräge Musik" ! Ses succès, ajoutés à plusieurs précédents - dont 13 en seulement une semaine - lui valurent dès le lendemain l'annonce qu'il allait recevoir la Croix de chevalier. Il termina la guerre avec 58 victoires.



Le major Rudolf Schoenert abat-
tit lui aussi un "Lancaster" qui était
sur le chemin du retour. Il comman-
dait le NJGr 10 (Nachtjagdgruppe
10), une unité expérimentale qui
comptait dans sa flotte des Ju 88,
Me 110, He 219 et Fw 190, et avait
décollé de Hangelar, dans la ban-
lieue de Boon, où se trouvait un
détachement, sa base principale
étant Werneuchen, près de Berlin.
Son unité avant envoyé 22 bimo-
teurs et cinq Fw 190, et
un de ses Ju 88 avait été
malencontreusement
abattu par la Flak au-des-
sus de Nuremberg – son
équipage avait pu sauter
en parachute. Rudolf
Schoenert pilotait un
Ju 88 équipé d'un radar
FuG 220 SN2 mais aussi
et surtout d'un radar FuG
350 Naxos-Z qui repérait
les impulsions du radar
H2S des "Lancaster";
pour cela, il fallait qu'il
vole bas, sous les bombardiers
britanniques. Cette nuit-là, il vola
trois heures d'affilée. "J'ai suivi les
bombardiers jusqu'à Nuremberg et
ai capté des signaux sur mon Naxos,
mais c'était frustrant car à chaque
fois que j'essayais de trouver le



DR

« Je l'ai touché, un incendie s'est déclaré (...) L'équipage n'a pas sauté... »

*bombardier qui émettait, le signal
s'interrompait peu après. J'ai conti-
nué pendant longtemps à suivre les
bombardiers après
qu'ils ont passé leur
cible, et j'ai fini par
capter le signal d'un
"Lanki" qui rentrait.*
Les navigateurs de
la RAF avaient été
prévenus de ne pas
garder leur H2S en
fonctionnement trop
longtemps quand
ils étaient au-dessus
du territoire ennemi
pour ne pas se faire
repérer par un Naxos.

C'est pour cela que Schoenert n'avait
jusqu'alors pas eu de succès. Jusqu'à
ce que le navigateur de ce "Lanki"
oublie sans doute d'éteindre réguliè-
rement son H2S. Schoenert suivit
le signal pendant une demi-heure.
Son obstination finit par payer

**Ernst-Wilhelm
Modrow abattit
un "Halifax" à
4h30 du matin,
près d'Abbeville,
le dernier avion
du raid sur
Nuremberg
abattu par la
Nachtjagd.**

**À Venlo, aux
Pays-Bas durant
l'été 1944, un
Heinkel 219
A-01 de la
1./NJG 1 équipé
de l'antenne
"Hirschgeweih"
(bois de cerf)
du radar
FuG 220 SN-2d.**

quand il rattrapa le quadrimoteur
qui volait à 6000 m. Il s'agissait alors
de manœuvrer jusqu'à ce que le si-
gnal de l'avion ennemi apparaisse
parfaitement à la verticale de son
Ju 88 sur l'indicateur du Naxos-Z,
puis de monter jusqu'à ne plus être
qu'à quelques mètres sous le bom-
bardier et faire feu avec le "Schräge
Musik". "Je l'ai touché à l'aile
gauche et un incendie s'est déclaré,
mais il a continué à voler quelque
temps encore. L'équipage avait tout
le temps qu'il lui fallait pour sauter
mais ne l'a pas fait, et l'avion est
tombé." Le "Lancaster" matricule
R5734 piloté par l'Australien James
Arthur Haste s'écrasa près de Ciney,
un village au sud-est de Namur, en
Belgique, 135 km au nord de ce qui
aurait dû être sa route.

Le hauptman Modrow fut sans
doute le dernier à abattre un avion
du raid sur Nuremberg cette nuit-là,
un "Halifax" qui tomba à Caumont,
près d'Abbeville, vers 4h30, après
en avoir abattu un à quelques kilo-
mètres de là à 4h13. Ernst-Wilhelm
Modrow avait décollé aux com-
mandes de son Heinkel 219 "Uhu"
de la 1./NJG 1 dès le début du
raid, depuis Venlo, au nord-est de
Düsseldorf, avec ordre de recher-
cher les redoutés "Mosquito". Il ▶



DR

DR

patrouilla deux heures en vain sur l'estuaire de l'Escaut et la Zuiderzee. Quand il revint se poser bredouille à Venlo, on lui annonça que les autres étaient partis attaquer une énorme formation de bombardiers mais qu'il était trop tard pour les rejoindre. Il devait néanmoins redécoller pour intercepter les bombardiers sur leur route retour, qui passait par le nord de la France. Sa première victime – et la première victoire de son tableau de chasse personnel – fut un "Halifax" Mk III du Squadron 640, la seconde le "Halifax" matricule HX322 du Squadron 158.

L'incroyable chevauchée de "Tino" Becker

Nombre de pilotes allemands obtinrent de multiples victoires cette nuit-là. On peut encore citer le lieutenant Raum de la 9./NJG 3 qui abattit trois "Lancaster" et un "Halifax" – ses 9^e, 10^e, 11^e et 12^e victoires – avant d'être abattu lui-même par un "Intruder" près de Roth an der Sieg. Ou encore l'oberfeldwebel Rudolf Frank de la 3./NJG 3 aux commandes de son Me 110G-4 qui abattit trois quadrimoteurs. Mais le meilleur de tous fut l'oberleutnant Martin "Tino" Becker. Ce dernier, staffelkapitän de la 2./NJG 6, avait décollé de l'aérodrome de Finthen, près de Mayence, quelques kilomètres au sud-ouest de Francfort, à 23 h 45, à bord d'un Bf 110 conventionnel – c'est-à-dire non équipé du "Schräge Musik" –, pour une mission *Zahme Sau* (lire encadré page 49). Huit nuits auparavant, Becker avait abattu six bombardiers britanniques lors d'un raid sur Francfort, ce qui avait porté son total de victoire à 19. Après le décollage, le contrôle radar au sol l'avait amené directement sur le flux de bombardiers par le sud du radiophare-balise Ida. Mais avant même d'avoir atteint Ida, il était tombé sur les avions britanniques. Avec son mitrailleur, l'obergefreiter Eugen Welsenbeck, et son opérateur radio, l'unteroffizier Karl-Ludwig Johanssen, ils avaient aussitôt repéré leur première cible, un "Halifax" Mk III du Squadron 427. Le pilot officer William Churchill Hall, mitrailleur de la tourelle dorsale médiane, fut le premier à annoncer qu'un chasseur approchait par derrière, tandis que "Tino" Becker attaquait "Von Hinten Unten". Immédiatement, le flying officer Robert Alfred Shannon, le mitrailleur de queue, annonça par l'intercom qu'il l'avait à l'œil depuis un petit moment. Becker glissa son avion

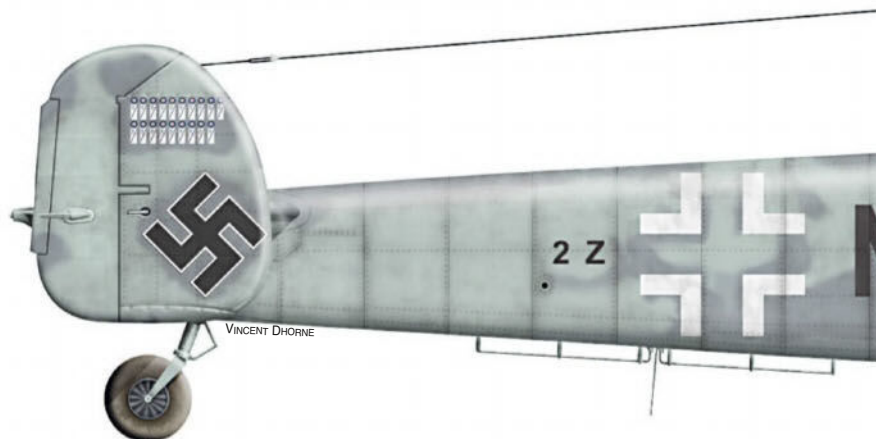


Le "Halifax" matricule LV857 du Squadron 51. Il fut abattu par "Tino" Becker et son Bf 110 peu après minuit.

dans sa position d'attaque favorite; il employait une technique qui lui était propre par rapport aux autres pilotes de la chasse de nuit allemande : si son avion n'avait pas été repéré en s'approchant de sa future victime, il l'abordait par son côté droit, par-dessous, puis cabrait et engageait une glissade de la droite vers la gauche, en actionnant la gouverne de direction avec le palonnier, tout en faisant feu de toutes ses armes de bord. Il tira deux rafales successivement

avant qu'un des deux mitrailleurs n'ait eu le temps d'agir. Le "Halifax" LV898 se cabra et monta sur une pente extrême pendant quelques secondes, bascula dans une glissade folle avant de se retourner, son fuselage dévoré de flammes, puis s'écrasa à Herhahn, 4 km au nord-nord-ouest de Schleiden. Tout l'équipage périt.

Tandis que Johanssen prenait note que le "Halifax" avait percuté le sol à 0 h 20, "Tino" Becker avait repéré la silhouette d'un autre



Profil supposé du Bf 110 G-4 du staffelkapitän Martin "Tino" Becker de la 2./NJG 6. lors de la nuit du 30 au 31 mars 1944.

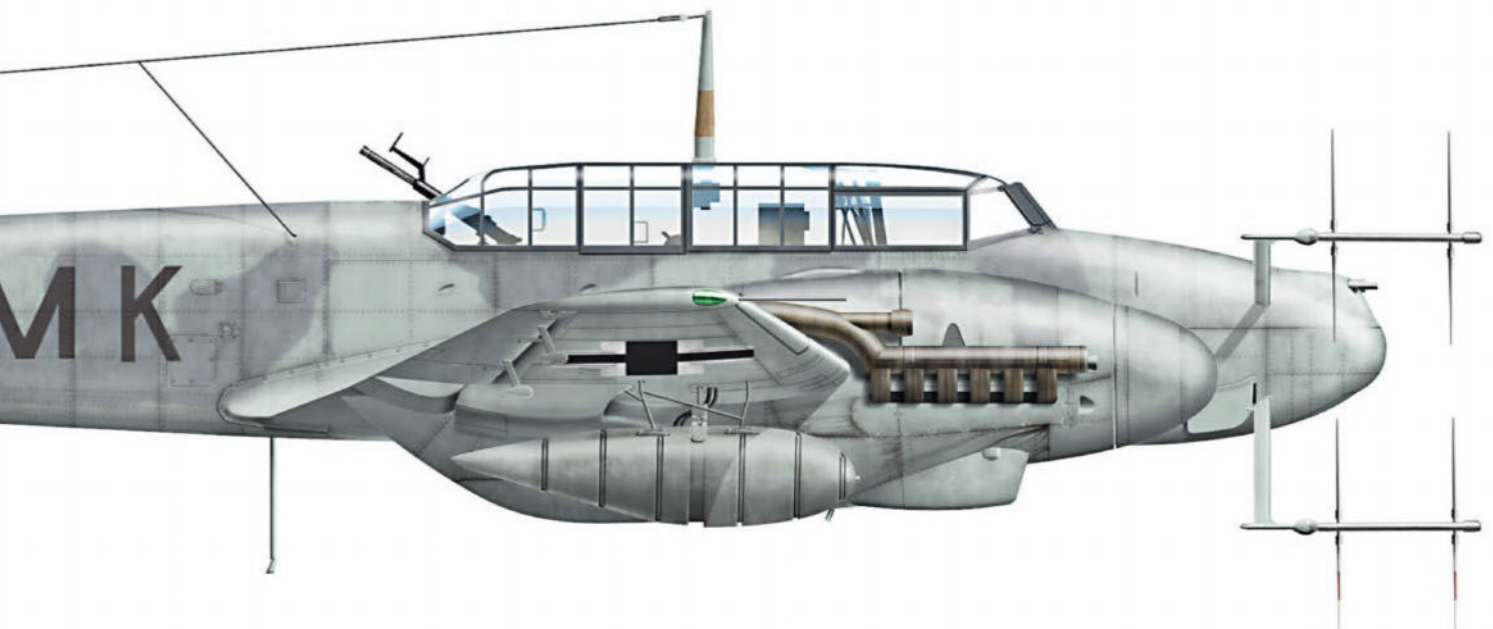


“Halifax” à environ 400 m. Il s’en rapprocha, s’aligna, vérifia qu’il n’y avait pas de danger autour de lui et tira. L’aile droite du “Halifax” LV857 du Squadron 51 émit une colonne de flammes, puis ce fut au tour du moteur extérieur, et le bombardier désemparé commença à chuter en spirale. Becker fit virer son Bf 110 serré et acheva d’une dernière rafale le “Halifax” qui plongea alors à la verticale. Johanssen nota que le bombardier s’était écrasé à 0h23. Alors

qu’ils regardaient vers le sol, Becker et Johanssen virent six autres bombardiers tomber l’un après l’autre à quelques secondes d’intervalle.

Quelques minutes plus tard, à 5 km au nord-est de Bad Hönningen, Becker tomba sur leur troisième victime, sur les indications de Johanssen. Il s’agissait du “Lancaster” R5546 du Squadron 50, piloté par le flt sgt Donald Gray. Les choses n’avaient pas bien commencé pour l’équipage du bombar-

dier, car peu après le décollage de Skellingthorpe, l’opérateur radio, le sgt Bert Wright, avait découvert que son système radar de détection d’avions ennemis sur l’arrière ne fonctionnait pas, puis le masque du mitrailleur de queue avait cessé de fonctionner, aussi bien pour les communications intercom que pour l’oxygène. On avait apporté un masque de secours au mitrailleur, mais il perdait déjà conscience, car le “Lancaster” volait à 22000 pieds ►



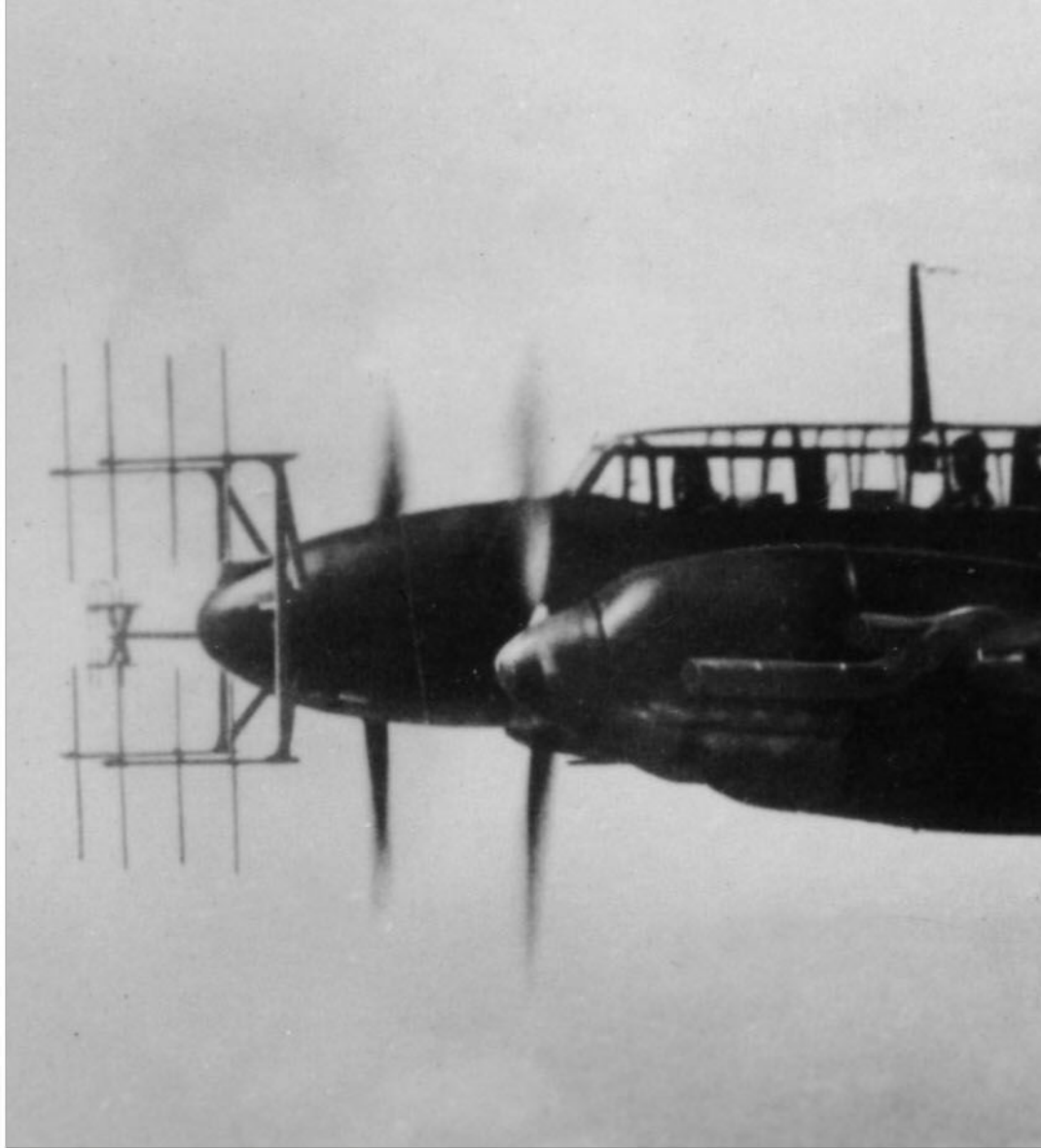
(6 700 m), en passant par le travers sud d'Aix-la-Chapelle. Puis ce fut au tour du mécanicien naviguant de perdre conscience quelques minutes plus tard. Le R5546 était alors sur son cap vers Fulda, 150 km au nord-nord-est de Nuremberg. C'est alors que Franck Patey, le mitrailleur de la tourelle dorsale, cria qu'ils se faisaient attaquer et se mit à tirer. Becker aussi tira, et sa rafale déclencha un incendie dans le moteur extérieur droit. Quelques secondes plus tard, le "Lancaster", qui emportait une bombe "Blockbuster", explosa au-dessus du village de Waldbreitbach, 12 km à l'est de la pittoresque bourgade de Sinzig, sur les bords du Rhin.

"Dégage à gauche en tire-bouchon!"

Donald Gray témoigna plus tard : *"J'ai envoyé le mécanicien naviguant, le jeune sgt Joseph Grant, amener une bouteille d'oxygène à Douglas Maughan. C'est à ce moment que Frank Patey a crié "Corkscrew port!" [Dégage à gauche en tire-bouchon!] et a commencé à tirer comme un fou. J'ai dégagé et mon mitrailleur m'a dit que le chasseur avait disparu. J'ai rétabli l'avion et le sgt Bert Wright est venu jusqu'à moi pour me dire que Grant s'était aussi évanoui, sans doute par manque d'oxygène. Je me suis alors dit qu'il fallait que je descende à 10 000 pieds [3 050 m], l'altitude maximale à laquelle on n'avait pas besoin d'oxygène. J'étais juste en train de compenser l'avion pour la descente quand il y a eu un "bang!" et notre bombardier australien, le flt sgt George Wallis, a lancé : "Nous avons été touchés!" J'ai regardé sur le côté et toute mon aile droite était en feu. J'ai essayé de passer en drapeau le moteur en feu, mais je voyais bien que mon aile commençait à partir en morceaux et j'ai alors ordonné de sauter. Il y a eu un autre "bang!". J'ai alors ressenti une douleur intense dans mon genou gauche – un éclat d'obus de Flak. Ignorant la douleur, j'ai bouclé mon parachute sur mon harnais.*

J'ai vu le flt sgt Alan Campbell littéralement s'envoler devant moi, aspiré dehors, tandis que j'essayais de m'accrocher à tout ce qui me tombait sous la main. Je me suis dit que si j'arrivais à couper l'arrivée d'essence sur le tableau de commande du mécanicien naviguant, il y aurait peut-être moins de flammes. J'ai attrapé un parachute ventral au passage, l'ai enfilé, puis suis retourné à mon siège."

Me 110 équipé du radar FuG 212 + SN-2.



Don Gray ouvrit ensuite les soutes à bombes, pour larguer l'énorme "Blockbuster" de 4 000 livres (1,8 t) et les plus petites bombes incendiaires, puis se ravisa : garder les bombes dans la soute était s'assurer que l'avion serait totalement détruit lorsqu'il percuterait le sol, et ainsi que les services de renseignement allemands ne pourraient rien en tirer. Et il y eut une énorme explosion. *"D'un coup, il y a eu un "whoof", une lumière très brillante, puis tout est devenu noir. J'ai pensé que j'étais mort, mais j'ai senti quelque chose qui me frappait le visage. Dans la faible lumière ambiante, j'ai discerné que c'était le parachute, alors j'ai tiré le cordon pour l'ouvrir. Tout était très calme, et j'ai pensé que j'étais encore dans l'avion..."* Alan Campbell, George

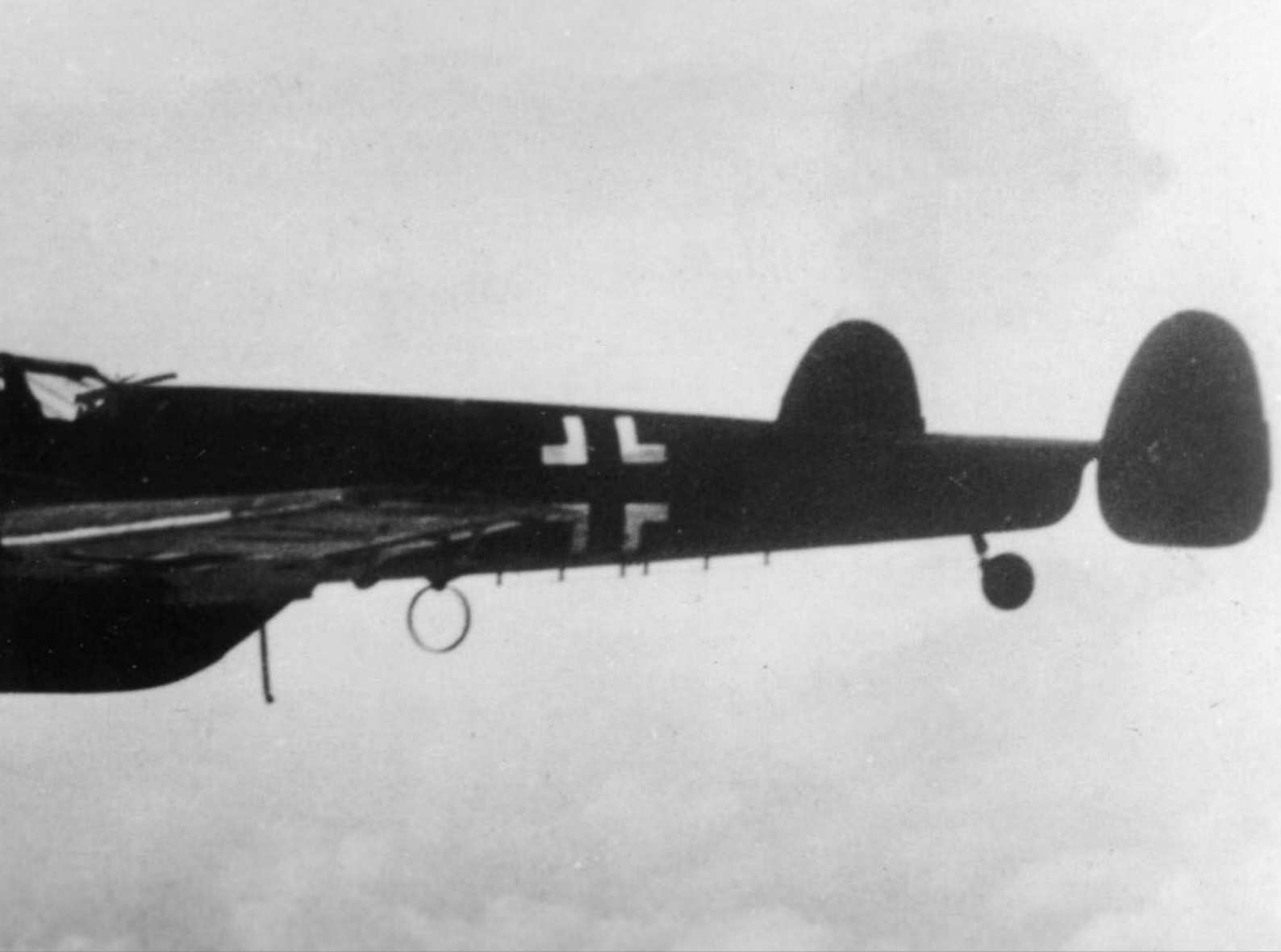
« (...) une lumière très brillante, puis tout est devenu noir. J'ai pensé que j'étais mort »

Wallis et Don Gray survécurent à leur parachutage et furent tous trois capturés. Johanssen nota que le bombardier s'était écrasé à 0h33.

Becker eut à peine le temps de relever la tête que Johanssen annonça qu'une nouvelle cible se présentait, à une douzaine de kilomètres au nord-est de Bendorf et du radiophare-balise Otto. Le "Lancaster" Mk III matricule ED619 du Squadron 622 piloté par le pilot officer John Sutton s'écrasa à 0h35 à 5 km à l'est-sud-est de Wetzlar. Aucun membre de son équipage ne survécut.

Johanssen vérifia les jauges des réservoirs d'essence et avisa Becker qu'il lui restait de quoi s'en prendre à un autre bombardier, à condition qu'il fasse vite. Quelques minutes plus tard, le "Halifax" Mk III matricule LV822 du Squadron 51, piloté par le flt sgt Edwards Wilkins, un Australien, tombait après avoir reçu une rafale de 5 secondes. Il toucha le sol à 12 km à l'ouest-nord-ouest de Weslar, à 0h40. Aucun des membres de l'équipage ne survécut.

C'est alors qu'un écho apparut sur l'écran du radar de Johanssen, qui guida Becker jusqu'au quadrimoteur, 10 km au nord-ouest d'Als-



DR / DEHLA

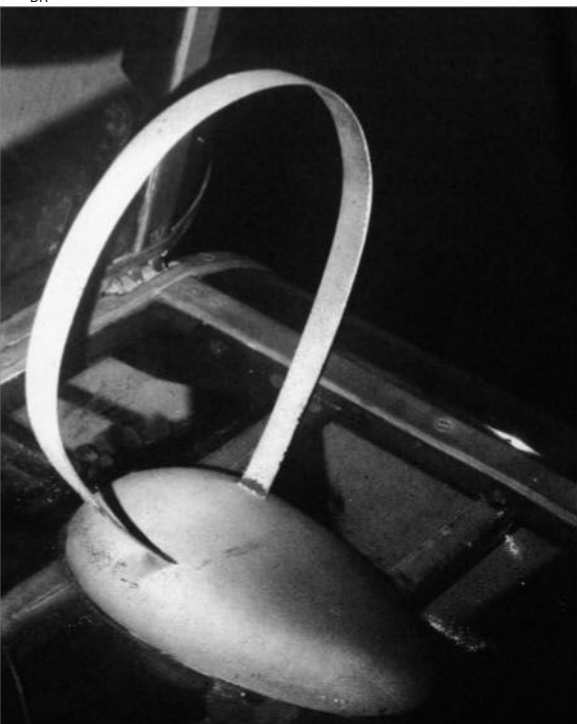
feld, à une dizaine de kilomètres au nord-est de leur position. Une fois de plus, l'as allemand ne perdit pas de temps, et une rafale de 5 secondes envoya le "Halifax" matricule LW544 s'écraser à 0h50 à Eisfeld, bourgade

située à 20 km au nord-nord-ouest de Coburg. Seuls deux membres d'équipage survécurent, le bombardier et le mécanicien navigant.

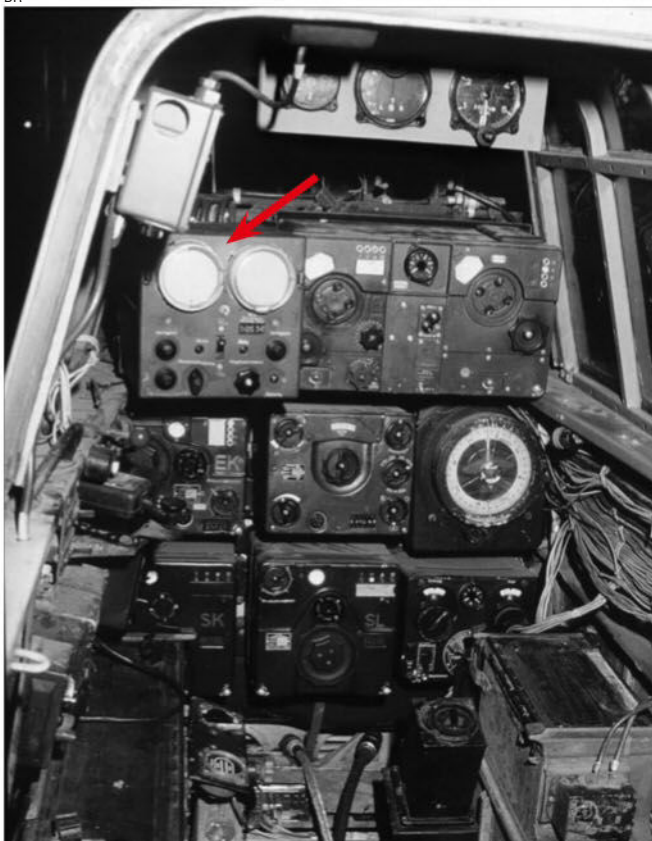
Pratiquement à court de carburant, Becker rentra à Mayence-

Flinthem. "Il y avait là nombre de chasseurs d'unités différentes, raconta plus tard "Tino" Becker. Ce n'était pas un problème pour moi; nous avons pu rapidement refaire les pleins de carburant et de muni- ▶

DR



DR



Le double scope (flèche) du système de réception du radar SN-2b "Lichenstein" sur un Me-110G-4.

À gauche, l'antenne permettant de déterminer la direction du signal reçu, montée au sommet de la verrière.

« J'ai une cible pour vous (...). Vous devriez le voir maintenant. Attaquez! »

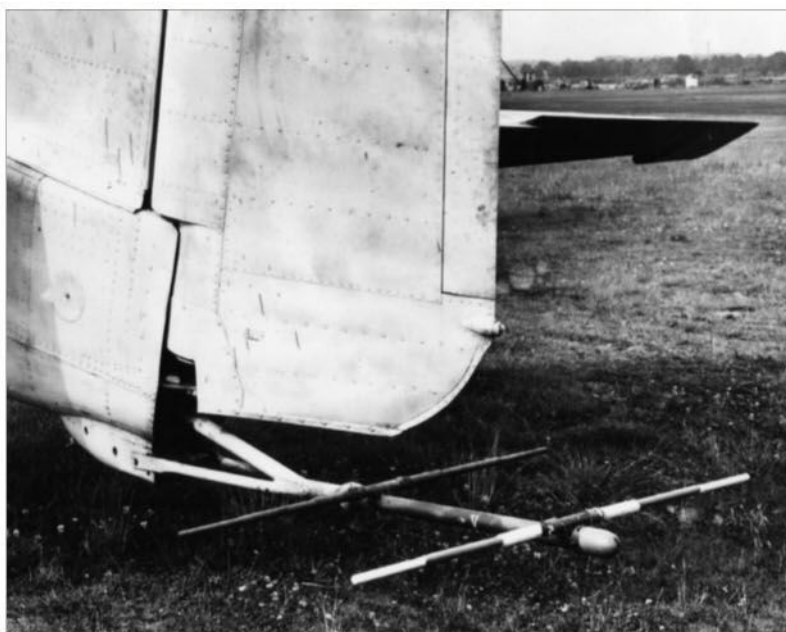
tions. Puis nous avons reçu un message de la tour : "Les Britanniques rentrent de Nuremberg et sont près de Stuttgart et Mannheim." J'ai décollé de nouveau, et cette fois on m'a mis dans une "salle" [nom de zone issu de l'ancien système d'interceptions dirigées par le contrôle radar] et l'officier au sol m'a annoncé : "J'ai une cible pour vous" et m'a progressivement dirigé vers elle. "Vous devriez le voir maintenant. Pauke machen! [Attaquez!]. Et je l'ai vu, il volait assez vite."

Becker détruisit le "Halifax" III matricule LW634 du Squadron 158 qui s'écrasa à 3h15 à Eischen, 17 km à l'ouest-nord-ouest de Luxembourg, à la frontière avec l'Allemagne. Le lendemain, "Tino" Becker apprit qu'il allait recevoir la Ritterkreuz. Il fut décoré par Hitler en personne au quartier général du Führer, en Prusse orientale.

Comparativement au nombre d'avions - 795 - engagés dans ce raid par la RAF, la ville de

En plus des antennes sur le nez de l'avion porteur (Ju 88 ou He 219), le système radar FuG 220 SN-2d comportait une antenne à l'extrémité de la queue.

Des pilotes américains examinent les antennes du radar FuG 220 SN-2 "Lichtenstein" d'un Ju 88G chasseur de nuit.



DR

Nuremberg n'eut à souffrir "que" de 256 bâtiments détruits et 75 morts. Sir Arthur "Bomber" Harris escomptait un tout autre résultat. En plus des 60 qui furent abattus par la chasse de nuit allemande avant même d'avoir atteint le point tournant à Fulda, nombre de bombardiers ne trouvèrent pas Nuremberg après avoir été déviés de leur route par le fort vent.

35 bombardiers furent perdus sur le chemin du retour. Soit un total de 95 avions et 545 hommes qui ne rentrèrent pas. 11 autres se posèrent

en catastrophe ou s'écrasèrent en Grande-Bretagne. Jamais le Bomber n'avait subi de telles pertes lors d'un raid, 12 % des avions engagés, 13,3 % si on prend en compte les 11 tombés sur le sol britannique.

En définitive, le raid sur Nuremberg coûta à la RAF plus cher que n'importe quelle autre opération pour un résultat décevant. Elle révisa sa stratégie et ses méthodes dès les jours qui suivirent. Pour les pilotes de la Nachtjagd, ce fut en revanche la nuit de tous les succès, avec un score qui ne fut jamais dépassé. ■

DR / USAF

