

Missions de nuit à la Luftwaffe – Peter Spoden
Le récit d'un chasseur de nuit allemand lors des bombardements de 1943-1945
ISBN 3-934173-22-5

Extrait du chapitre XI :

23 août 1943 : Le raid aérien sur Berlin. Saut en parachute

A peine six jours après l'attaque sur Peenemünde, Sir Arthur Harris annonça la destruction de Berlin, planifiée depuis longtemps par Churchill et lui-même. A l'image de son adversaire fort en gueule, le *Reichsmarschall* allemand Hermann Göring, il tint les fameux propos :

« *We can wreck Berlin from end to end.* Nous pouvons anéantir Berlin d'un bout à l'autre, si l'*US Air Force* nous y aide. Nous y perdrons 400 à 500 bombardiers, mais l'Allemagne y perdra la guerre » (d'après Max Hastings « Bomber Command »).

Il savait très bien qu'à ce moment-là, l'*US Air Force* n'était pas en mesure d'y participer, car les chasseurs à long rayon d'action qui les escortaient faisaient défaut. De plus, l'*US Air Force* avait subi de lourdes pertes au cours des attaques de jour sur Schweinfurt, les chasseurs de jour allemands ayant abattu au total 60 des 291 B-17, c'est-à-dire plus de 20 % des forteresses volantes quadrimoteurs.

Lors des attaques nocturnes sur Berlin, Harris perdit 1047 bombardiers et dû mettre un terme aux attaques massives sur la ville, en mars 1944, en raison des pertes trop élevées. Une fois de plus, un *Marschall* s'était vanté et avait envoyé des milliers de jeunes aviateurs à la mort.

D'ailleurs, en raison des dommages sérieux, souvent plus de 50 appareils par mission de nuit, le moral des équipages anglais était très bas. Le 23 août 1943, selon Middlebrook, 62 quadrimoteurs de la RAF furent abattus. Les missions sur Berlin étaient redoutées. Après la guerre, j'ai eu l'occasion de parler avec quelques-uns de ces pilotes, ils me dirent « *We hated these missions* » (nous détestions ces missions).

La nuit du 23 août 1943, nous reçûmes à Parchim l'ordre de décoller et nous vîmes tous de là-haut que cette fois-ci Berlin était visé. Au sol, la ville était en flammes, nous assistâmes tout d'abord aux détonations des bombes explosives, puis au cœur des maisons détruites à celles des bombes incendiaires au phosphore. C'était l'apocalypse ! Des centaines de projecteurs se dirigèrent sur nous, balayant le ciel de leurs faisceaux tels les doigts de la mort, aveuglant aussi bien alliés qu'ennemis. La *Flak* se déchaîna et envoya ses tirs d'obus jusqu'à 3000 mètres, et là-dessus ce fut le tour de la « *wilde* » et « *zahme Sau* ». Par moments, je vis jusqu'à 30 – 40 avions qui opéraient simultanément. Partout des balles traçantes, des cascades de fusées éclairantes de toutes les couleurs et des fusées de reconnaissance des chasseurs de nuit, quand les artilleurs de la *Flak* avaient pris pour cible l'un d'entre nous, striaient le ciel. D'énormes nuages de fumée aveuglant le ciel, des traînées blanches de condensation, et en dessous les terribles explosions.

Un « Lancaster » tenta par un *looping* d'échapper aux faisceaux lumineux des projecteurs. J'avais l'impression que chacun tirait sur tous les autres. Avec moi, au centre, c'était un enfer ! L'enfer de Dante ! Il y a des rêves qui se répètent inlassablement, cette nuit cauchemardesque revient tous les mois depuis 60 ans, et je n'arrive pas à m'en débarrasser.

La veuve d'un Sergeant Newton de la RAF a transmis des extraits des notes du journal de son mari à Middlebrook pour son livre « The Berlin Raids » et le Sergeant écrit à propos de cette nuit du 23 août 1943 :

« *Tout d'abord, il nous fallait franchir le mur de projecteurs, là des centaines de faisceaux lumineux formaient un mur de lumière et derrière ce mur un feu rouge, vert et bleu encore plus menaçant. Il*

Missions de nuit à la Luftwaffe – Peter Spoden

Le récit d'un chasseur de nuit allemand lors des bombardements de 1943-1945

ISBN 3-934173-22-5

était clair que derrière ces projecteurs se tenaient non seulement notre cible mais également l'enfer ! »

J'avais intercepté un troisième appareil ; dans la nuit claire et embrasée, je pus apercevoir le mitrailleur de bord qui me gratifia d'un tir soutenu. Le fuselage de mon Bf 110 prit feu dans l'instant, nous dûmes évacuer l'appareil. Deux jours plus tard, alité et mis sous traction, je dictai à l'infirmière mon rapport de combat destiné à notre *Staffelkapitän* Wim Johnen :

*Leutnant Spoden
z. ZT Res. Laz. 101 Berlin
Chir. Abt. Station 9a*

*Charlottenburg. 25.8.43
Spandauer Chaussee 11*

Rapport de combat

Le 23 août 1943, conformément aux ordres, je décollai en mission au-dessus de Berlin aux commandes du Bf. 110 C9+KP.

Après environ une heure de vol, j'aperçus dans la lumière des projecteurs un avion ennemi quadrimoteur avec double empennage. Je tirai plusieurs rafales à une distance d'environ 200 m, si bien que l'avion s'écrasa en flammes. Le contact suivant avec l'ennemi eut lieu à une altitude de 4000 m au-dessus de la ville. L'efficacité du tir ne put pas être vérifiée. Le dernier avion ennemi que je repérai était un Short « Stirling », qui vira vers moi, ce qui m'obligea à l'attaquer de face. Mon tir fut précis et l'avion se rapprocha verticalement du sol. Le mitrailleur de bord ennemi se mit à me tirer dessus et j'entendis à plusieurs reprises les impacts de balles dans le fuselage de mon avion qui s'enflamma. Je reçus moi-même une balle qui me fractura le fémur gauche. Je m'informai immédiatement sur l'état de l'équipage, mais ne reçus pas de réponse. La chaleur à l'arrière devenant insupportable, j'ordonnai 4 à 5 fois à haute et intelligible voix de sauter. Au bout d'un moment, je larguai la verrière et je me propulsai hors de l'avion. Je restai accroché à l'empennage et en rassemblant mes dernières forces, je réussis malgré ma cuisse blessée à me libérer à une altitude de 1000 m. Après avoir actionné la commande d'ouverture du parachute, je m'évanouis et revins à moi plus tard dans l'abri antiaérien de Grunewalddamm 69.

Spoden

Mon opérateur radio, l'Uffz. Kiel, avait réussi à s'en sortir en sautant en parachute et avait atterri sur le toit d'une maison en plein milieu de Berlin. Le mitrailleur de bord à l'arrière, l'Uffz. Ballweg, avait dû être tué dès les premiers tirs ennemis, son corps fut retrouvé dans les décombres de l'appareil. A l'époque, les sièges éjectables n'existaient pas encore, et le Bf 110 était réputé pour la difficulté à s'en extraire. On peut dire avec certitude que plus d'une centaine de pilotes allemands ont, en sautant en parachute d'un Bf 110 ou Bf 109, frappé l'empennage et n'ont pas réussi à s'en libérer.

Ce rapport de combat prosaïque ne dit évidemment rien de la peur et de la détresse éprouvées quand je suis resté accroché à l'empennage sans pouvoir me libérer. Pas plus que l'article n° 8/44 propagandiste du journal « Signal », qui était diffusé à l'étranger, à propos du « cavalier de l'empennage ». Je me souviens que dans ma frayeur, j'ai pensé à ma mère et comme beaucoup de jeunes soldats, j'ai crié son nom. Mes parents m'ont rendu visite, quelques jours plus tard, à l'hôpital militaire. Mon père disait que la guerre était terminée pour moi. Il s'était trompé une fois de plus. Il fallait que je regagne l'escadrille. Sepp Kraft vint me chercher avec l'avion du groupe, un Fieseler Storch, quittant ainsi

Missions de nuit à la Luftwaffe – Peter Spoden

Le récit d'un chasseur de nuit allemand lors des bombardements de 1943-1945

ISBN 3-934173-22-5

Berlin menacé par les bombes, et me conduisit à l'hôpital militaire de Parchim. Tous les jours, je m'exerçai à marcher avec et sans béquille avec ma jambe plus courte.

Trois mois plus tard, le 23 novembre 1943, à 20 h 02, j'interceptai un « Lancaster » à destination de Berlin.