

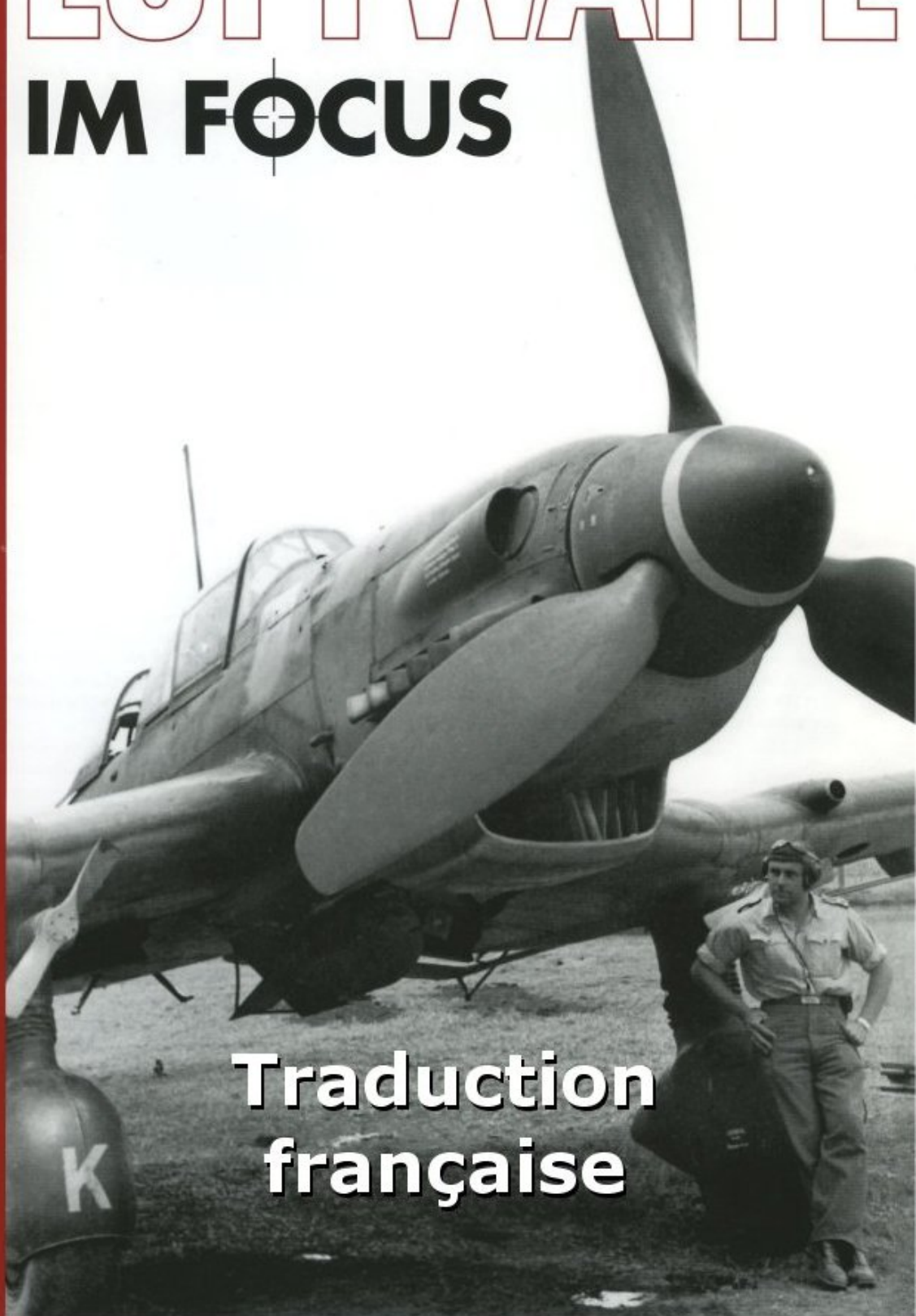
EDITION
No 13
2007

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

LUFTWAFFE

IM FOCUS



Traduction
française

LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

LUFTWAFFE IM FOCUS – N° 13/2007

Remarque préliminaire: les numéros des pages mentionnés ci-après renvoient aux pages du numéro original (avec texte en allemand et en anglais), pas à celles de la présente traduction.

Page UII – Les Avions de Liaison

Photos 1 et 2 – Bien qu'ils soient généralement considérés comme des machines solides et durables, il n'était pas rare que des Fieseler Storch fussent être récupérés en campagne suite à un problème technique, une panne de carburant, des dégâts occasionnés par l'ennemi ou un accident survenu au roulage. Pour peu que le train d'atterrissage fût intact, la méthode d'extraction favorite des équipes de récupération consistait à démonter les ailes, puis à accrocher la queue de l'avion à un camion ou un tracteur qui emmenait l'appareil vers un aérodrome ou la gare ferroviaire la plus proche. La **Photo 1** (haut de la page) illustre le Storch NC + ?? monté sur une remorque surbaissée tractée par un semi-chenillé de la division Grossdeutschland. La vue a été prise en Russie au cours de l'hiver 1942-1943. La **Photo 2** (bas de page) montre le chargement sur camion d'un Storch (code constructeur ?? + DE) accidenté lors d'un atterrissage en campagne. La récupération fut assurée par le leichte Feldwerft-Abteilung I./30 (Atelier de Campagne Léger I./30) en mars 1943, près de Msaken (côte est de la Tunisie, près de Sousse).

Sauf mention contraire, toutes les photos sont issues de la collection de la Rédaction.

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

Axel Urbanke
Heckenkamp 24
D-26160 Bad Zwischenahn
Allemagne
Télécopie: +49 4403/63396
Courriel (e-mail): Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de

Premier Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Collaborateurs:

Leonhard Beitler, Beilngries
Patrizio Bazzani, Milan (Italie)
Denes Bernad, Osli (Hongrie)
Sven Carlsen, Hambourg

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

Traduction française: Jean-Noël Dusoulier, Bruxelles (Belgique)

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2007

ISBN 978-3-9811042-6-4

Tous droits réservés. Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite, stockée dans un système permettant sa récupération ou transmise sous quelque forme que ce soit ou par n'importe quel moyen, qu'il soit électrique, électronique, chimique, mécanique, optique, par photocopie, enregistrement ou autre sans la permission écrite préalable de l'éditeur. Ces restrictions sont également valables pour la production de décalcomanies. Toute demande doit être adressée à l'éditeur.

Sommaire

	page		
Les Avions de Liaison		Les Bombardiers	
Fi 156, 1942-1943	UII	Ju 88 A-5, 4./LG 1, 1941	14
Fi 156, mars 1943	UII	Les Avions de Reconnaissance	
Editorial	2	Ju 88, 1.(F)/122, 1942	15
Forum des Lecteurs		Bf 110 C-5 ou D, 1.(F)/122, 1941	15
Bf 109 G-6/AS "5 Vert", I./EJG 2, 1945	3	Dérives	
Equipage de l'Oblt. Rammig, 2.(F)/123, 1941	4	Ju 88 A-5, 3./LG 1, 1941-1942	16
Les Chasseurs		Bf 110, Hptm. Prinz zu Sayn-Wittgenstein, Kdr. IV./NJG 5, 1943	17
Bf 109 F, 1./JG 51, 1941	5	Insignes personnels	
Bf 109 G-6, 2./JG 51, 1944	6	Go 242, Go-Kommando/Luftflotte 4	18 et 19
Bf 109 F, 7./JG 52, 1942	6	Photos couleur	
Bf 109 G, 1942-1943	7	Afrique: la 2.(H)/14 en couleur, 1941	20 et 21
Bf 109 G-1, Uffz. Peter Reinhardt, 5./JG 11, 1943	8 et 9	Des avions sous la loupe	
Bf 109 G-1, Lt. Andreas Trockels, 5./JG 11, 1943	9	De nouvelles informations au sujet d'un célèbre Ta 152	22 à 27
Les Chasseurs de Nuit		Documents	
Ju 88 C-6, R4 + FK, Lt. Heinz Rökker, 2./NJG 2, 1943	10 et 11	KG 30 – Certificat d'endommagement de navires ennemis	28
Ju 88 C-2, R4 + LK, Uffz. Hermann Hackhausen, 2./NJG 2, 1942	11	Emblèmes Inconnus	
Les Chasseurs Lourds		Les premier et deuxième emblèmes de la 1.(H)/31	29 à 31
Bf 110 G-2, ZG 26, 1943	12		
Bf 110 C-6, SKG 210, 1941-1942	12		
Bf 110 C-4, 1940	13		
			page
	page	Destins Alliés	

Crash au retour de Wilhelmshaven (Hampden P4344)	32 et 33	Portraits Hptm. Heinz Fischer, III./St.G. 1	page 44 à 47
Paysage Creuser pour se protéger	34 et 35	Destins A un cheveu près! (II./KG 4, Russie, 1943)	48 et UIII
Derrière les images, une histoire Les opérations de la Regia Aeronautica en Manche, 1940-1941	36 à 43	Avions capturés B-17, s/n 2102391, 1944	UIV

Photo de couverture – Mai 1942: l'Oblt. Helmut Leicht, "patron" de la 2./St.G. 77, pose devant un Ju 87 D de la 3. Staffel à Charkov-Rogan. Cet officier commande la 2. Staffel de janvier 1942 à janvier 1943. Promu Hauptmann (capitaine), il est décoré de la RK le 3 septembre 1942. Le 26 juin 1944 scelle son destin: ce jour-là, Leicht est porté disparu après avoir attaqué des colonnes ennemies à une vingtaine de kilomètres au sud-est de Vitebsk (Biélorussie). Kommandeur du III./SG 10 (un Gruppe créé à partir du II./St.G. 77 en mai 1944 et équipé de Fw 190), Leicht venait d'accomplir sa 900ème mission de guerre. Il fut décoré de la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne à titre posthume le 24 octobre 1944.

Collection Richter

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

La fin de l'année est proche et nous avons tout tenté pour glisser ce treizième numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS parmi vos cadeaux au pied du sapin de Noël. Si le nombre de sujets "Luftwaffe" semble illimité, ce numéro vous proposera cette fois un compte-rendu des opérations menées par la Regia Aeronautica au-dessus de la Manche en 1940-1941, l'identification d'un Ta 152 et des vues d'un mystérieux B-17 tombé aux mains des Allemands. Mais ce ne sont là que quelques-uns des sujets abordés dans les pages qui suivent.

Hormis les rubriques classiques, ce numéro comporte aussi une nouveauté: la rubrique "Destins Alliés" qui, comme son titre le laisse deviner, traitera du sort d'appareils alliés abattus et de leurs équipages. Nous comptons aborder ce thème dans chaque numéro à venir, répondant ainsi au souhait de nombreux lecteurs d'après lesquels nous avons ignoré cet aspect de la guerre aérienne entre 1939 et 1945. Bien que ce thème ait déjà été abordé par d'autres, quantité de nouvelles informations continuent à faire surface avec le temps. Souvent, de véritables mines de renseignements sommeillent au sein d'institutions inattendues comme les archives des villes, des écoles ou des reporters locaux. Une raison commune à cela: la chute d'un avion allié fut toujours considérée comme un événement extraordinaire qu'il fallait graver sur la pellicule. D'où les nombreuses photographies prises par les curieux. Ce sont ces vues qui nous intéressent et nous aurons à cœur de publier celles que vous voudrez bien nous adresser. C'est grâce à elles que nous pourrions alimenter notre nouvelle rubrique "Destins Alliés".

J'aimerais profiter de l'occasion pour répondre à une question fréquemment posée par nos lecteurs par le biais de leurs lettres et courriels. En effet, il passe rarement une semaine sans que ces amateurs nous demandent davantage de photos illustrant des chasseurs allemands de la période 1944-1945. En toute sincérité, je dois avouer que ce domaine me paraît largement épuisé. L'essentiel de ces photographies a été publié au cours des décennies passées et l'émergence de vues jusqu'alors inconnues se fait de plus en plus rare. Il faut donc se faire à l'idée que le nombre de photos inédites illustrant ce thème ira sans cesse diminuant. J'en vois pour preuve la publication de récentes monographies traitant du Fw 190 D-9: si ces ouvrages renferment quantité de vues nouvelles d'avions photographiés après guerre, ils ne contiennent presque aucune photo inédite d'appareils opérationnels. En matière d'iconographie, la nouveauté pourrait plutôt provenir des unités de chasseurs bombardiers et de bombardiers, autant de domaines peu abordés par le passé. Nous sommes convaincus que quantité de ces photos, jusqu'ici inconnues et couvrant la période de la fin du conflit, doivent dormir quelque part. C'est donc sur elles que devraient à présent porter les efforts des chercheurs.

Avec l'ensemble de mes collaborateurs, je vous souhaite un joyeux Noël (avec un peu de retard) et une excellente année nouvelle.

Axel Urbanke - Editeur

Forum des Lecteurs

Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 4

Dates et faits relatifs à l'histoire de l'Ergänzungsnachtjagdstaffel devenue I./EJG 2 (pages 18 à 21) – Nous avons reçu une lettre de Dietmar Noike qui dit: "à propos du Messerschmitt Bf 109 G-6/AS de chasse de nuit illustré (Photo 22), vous affirmez que le triangle d'octane porte le sigle "B4". Cependant, le profil couleur réalisé par M. Leverenz montre le sigle "C3". Une clarification s'impose car aucune de mes recherches ne m'a permis de découvrir le type de carburant utilisé par les moteurs AS. Pour ma part, je pencherais pour de l'essence "C3". En outre, j'apprécierais que vous éclairiez ma lanterne au sujet des parements rouges du train d'atterrissage. Prien et Rodeike affirment que ces marques permettaient d'identifier rapidement les appareils propulsés par un moteur AS nécessitant de l'essence à 100 d'octane. Pourtant, des maquettistes bien connus construisent des Bf 109 K-4 munis de jambes d'atterrisseur rouges, alors que cette version du Bf 109 utilisait de l'essence "C3" à 96 d'octane. Qui a raison?"

Les Bf 109 mus par des propulseurs AS brûlaient généralement des essences dont l'indice d'octane était de 97 ou 100. Le sigle "C3" du triangle d'octane s'applique à ces deux types de carburant. L'information contenue dans la légende de la Photo 22 est inexacte sur ce point, contrairement à celle du profil couleur. A ce jour, les seules preuves iconographiques connues de ces fameux parements rouges sont quelques diapositives couleur illustrant des Bf 109 G-6/AS du II./JG 27 à la fin de l'été 1944. Il est possible que ces marques spéciales aient été utilisées pendant un court laps de temps pour attirer l'attention des mécaniciens chargés de l'avitaillement en carburant C3 des appareils munis d'un moteur AS. L'absence d'autres preuves photographiques empêche toute affirmation en la matière, si l'on tient toutefois compte des difficultés d'interprétation de vues n&b. Il reste cependant possible que ces marques rouges résultaient d'une mesure temporaire et/ou qu'elles n'aient été appliquées que par quelques unités. Aucun autre Bf 109 muni de jambes rouges n'aurait été photographié sur pellicule couleur par les Alliés après guerre. La vue couleur du "5 Vert" publiée dans notre Hors Série (et reproduite ici avec un niveau de définition plus élevé) confirme que l'atterrisseur de ce Bf 109 G-6/AS ne portait aucune marque rouge, ni sur les jambes de train ni sur les jantes de roue (ndlr).

Photo L1 (milieu de la p. 3) – Des Bf 109 G-6/AS de la 2./EJG 2 photographiés à Gardelegen (40 km au nord de Magdebourg), immédiatement après la capture de l'aérodrome par les forces américaines le 14 avril 1945. La vue confirme l'absence de toute

marque rouge sur les jambes du train d'atterrissage et les jantes de roue. Le profil couleur publié dans notre Hors Série n° 2 est donc erroné sur ce point.

Collection Jeff Ethell

Photo L2 (bas de la p. 3) – Cette photo du “5 Vert” a été prise sur le terrain de Hagenow (sud de Schwerin, quelque 60 km à l'est de Hambourg) en décembre 1944. Elle illustre clairement le côté droit du chasseur. On aperçoit ce qui ressemble à un rectangle noir sur le flanc de la verrière Erla. Il pourrait s'agir d'un petit vitrage latéral ouvert.

Collection Hübner via Geier

Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 5

Photo 7 - Dietmar Noike a relevé une erreur typographique dans la légende de cette photo: l'intrados de ce Bf 109 F-4 de la 9./JG 3 était évidemment peint en RLM 76, pas en RLM 79.

Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 7

Photos 64 et 65 - A propos de ce He 111 crashé, plusieurs lecteurs nous ont reproché de ne pas avoir mentionné le camouflage d'avant-guerre composé des teintes RLM 61, 62, 63 et 65. Que notre lectorat veuille bien nous en excuser.

Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 9

Photos 18 à 21 – Nous avons pu identifier “l'Oiseau à Lunettes” peint sur le Hs 126 illustré sur ces photos: il s'agit de l'emblème de la 5.(H)/31, une unité créée en France le 21 janvier 1941 à partir d'éléments de la 1.(H)/31. C'est depuis des terrains polonais que la 5. Staffel exécuta des missions au-dessus du secteur central du front, au début de l'offensive allemande contre l'URSS (opération *Barbarossa*). Fin octobre 1941, l'unité fut retirée des combats et transférée à Bönninghardt (Rhénanie du Nord-Westphalie, Allemagne). Elle y fut dissoute en mars 1942.

Célébrations d'une “mission-jalon” à la 2.(F)/123 basée à Kastelli – L'Oblt. Rammig et son équipage furent abattus à bord du Ju 88 A-5 “4U + GK” (WNR. 0639) dans le secteur de Tobrouk, au cours de la matinée du 1^{er} décembre 1941. Indemnes, les hommes purent regagner leur unité stationnée à Athènes. Voici un souvenir de leur retour (**Photo L3**, p. 4). Il montre l'équipage de Rammig à Athènes-Tatoi le 7 décembre, devant le Ju 52 (revêtu d'un camouflage intéressant) qui les a rapatriés d'Afrique. Le trimoteur avait fait escale à Derna (Libye) deux jours plus tôt. De gauche à droite: l'Ofw. Huster (radio), l'Oblt. Rammig (observateur), l'Ofw. Schulz (pilote) et l'Ogfr. Soronki (mitrailleur).

Page 5 – Les Chasseurs

Photo 3 (p. 5) – Lors de la phase initiale de l'assaut allemand contre l'URSS, ce “2 Blanc” (un Bf 109 F de la 1./JG 51) s'est posé train rentré et moteur coupé sur une route, au voisinage des premières lignes. Le fuselage s'est brisé au niveau de la zone de rupture derrière le cockpit. D'autres vues illustrant l'accident (v. l'ouvrage de J. Prien *Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe*, Tome 6/I, photos 195 et 196) prouvent que le chasseur portait quatre marques de victoire sur la dérive. Sur notre photo, ce même “2 Blanc” est examiné par des membres du Reichsarbeitsdienst (service du travail du Reich). On aperçoit l'insigne de la JG 51 sur le capot moteur. Si l'on en juge par la flaque sombre maculant le sol devant l'avion, son radiateur d'huile aurait été endommagé.

Photo 4 (haut de la p. 6) – Ce “3 Noir” est un Bf 109 G-6 de la 2./JG 51 photographié au cours d'une mission d'escorte au-dessus du secteur central du front de l'Est, en mars ou avril 1944. Peu de temps auparavant et contre toute attente, le Gruppe s'était retransformé sur Bf 109 G-6, abandonnant à contrecœur ses nouveaux Fw 190 A. En effet, ce retour en arrière fut peu apprécié des pilotes qui considéraient le BMW 801 du Fw 190 comme offrant une meilleure garantie de surviabilité contre les coups de la DCA ennemie rencontrée lors des nombreuses missions d'appui feu exécutées par l'unité.

Photo 5 (bas de la p. 6) – Photographié en février ou mars 1942, l'Uffz. Hans Dammers est félicité par ses mécanos lors de son retour à Kharkov à l'issue de sa 100^{ème} mission de combat. Avec “seulement” neuf victoires à son palmarès, Dammers ne compte pas parmi les *Experten*. Du moins à ce moment-là car les choses changent du tout au tout à partir d'avril: il remporte son 10^{ème} succès le 29 de ce mois, puis enchaîne victoire sur victoire. Le 23 septembre suivant, soit cinq mois à peine après sa 10^{ème} revendication, le sous-officier, entre-temps promu Feldwebel, a accru son tableau de chasse de 72 unités! Dammers rejoint alors les as que compte la JG 52. En récompense de ses remarquables exploits, il est décoré de la *RK* dès le 23 août 1942.

Comme tant d'autres de ses camarades, Hans Dammers rencontre son destin le 13 mars 1944: au cours d'un accrochage avec des avions soviétiques près d'Oleshin (Ukraine), un chasseur ennemi percute le “9 Jaune” de l'as (Bf 109 G-6, WNR. 20162). Le Messerschmitt prend feu et son pilote l'évacue en parachute mais il percute la queue de l'appareil. Mortellement blessé, l'Ofw. Hans Dammers décède à l'hôpital de Stanislaw à 18h30 le 17 mars 1944. Au moment de sa mort, il avait remporté 113 victoires. Sur notre photo, on distingue l'insigne du III./JG 52 et le capot moteur jaune, marque typique des avions du Gruppe au cours de l'hiver 1941-1942.

Collection Bazzani

Photo 6 (p. 7) – Ce capitaine non identifié a eu de la chance: l'impact dans le bord d'attaque du plan principal et le saumon d'aile presque arraché, indiquent que son chasseur a percuté des arbres lors d'un vol “en radada”. Ce genre d'incident n'était pas rare, que ce soit sur le front de l'Est ou de l'Ouest, et résultait souvent de missions d'appui feu exécutées dans de mauvaises conditions météo ou de fuites à très basse altitude pour échapper aux chasseurs ennemis. Cette vue a été prise en Russie au cours de l'hiver 1942-1943.

Photos 7 à 10 (pp. 8 et 9) – Les photographies illustrant cette double page ont été prises à Jever, l'aérodrome de Frise Orientale qui accueillait la 5./JG 11 en mai 1943. Cette Staffel avait été créée à partir de la 2./JG 1 peu de temps auparavant, lors de la formation du II./JG 11. Les **Photos 7 et 9** montrent l'Uffz. Peter Reinhardt à bord de son Bf 109 G-1 “16 Noir”. L'insigne de grande taille est celui du I./JG 1. Il consiste en un arc et une tête d'aigle pareille à celle d'une flèche, s'étendant au-dessus des côtes néerlandaises. Nombreux sont les pilotes qui conservèrent longtemps cet emblème. Ce “16 Noir” porte aussi deux insignes personnels (un edelweiss et une libellule) et emporte une bombe de 250 kg. La 2./JG 1 (qui devint la 5./JG 11 en avril) utilisa ce type de projectile pour tenter de disloquer les formations de bombardiers américains. Le concept était dû au Lt. Gerhardt (2./JG 1) qui le mit au point en février 1943. Au cours de ce type d'attaque, les Bf 109 survolaient les bombardiers 1.000 m plus haut. Les bombes étaient mises à feu grâce à un détonateur à retardement réglé sur 15 secondes. Les résultats furent mitigés et ce genre d'attaque fut abandonné après quelques mois.

La **Photo 10** (bas de la p. 9) montre le Lt. Andreas Trockels, ami de l'Uffz. Reinhardt. L'officier est ici photographié dans la cabine de son Bf 109 G-1. Un insigne personnel (le nom "Peter") est peint sous le cockpit. Le Lt. Trockels prend le commandement de la 6./JG 11 en mars 1944. Son ami Reinhardt est muté dans son unité à la même époque (peut-être à la demande de Trockels). Cependant, ce transfert ne lui porte pas chance: Reinhardt est abattu et tué le 6 mars par des P-47 près de Quakenbrück (Basse-Saxe, nord-ouest de l'Allemagne) à bord du Bf 109 G-6 "12 Jaune" (W.Nr. 410819). Trockels ne lui survit pas deux mois: il est à son tour descendu et tué le 29 avril, près de Dörpe (Basse-Saxe, 30 km au sud-ouest de Hanovre) à bord de son "18 Jaune" (Bf 109 G-6/AS, W.Nr. 440237).

Collection Hüneke (Photos 7 et 10)

Page 10 – Les Chasseurs de Nuit

Photos 11 et 12 (pp. 10 et 11) – En mai 1942, les I. et II./NJG 2 sont les seuls Nachtjagdgruppen opérant dans le bassin méditerranéen. Des éléments du I. Gruppe sont dispersés sur sa principale base d'opérations de Catane (côte est de la Sicile) mais aussi à Kastelli et Heraklion (Crète). Fin juin, d'autres éléments du Gruppe commencent à opérer depuis Derna et Benghazi (Libye). Jusque-là, les missions dans ce secteur avaient été effectuées à partir de terrains libyens servant de relais. Les chasseurs de nuit sont expédiés en Afrique pour patrouiller au-dessus des voies de ravitaillement allemandes en Egypte lors des périodes de pleine lune. Les avions sont également utilisés de jour pour escorter des navires et "strafers" le trafic routier ennemi. Fin juin, le Gruppe peut compter sur 16 Ju 88 C-2. Dans la nuit du 26 au 27 juin 1942, l'Uffz. Hermann Hackhausen et son équipage ne rentrent pas de l'une des premières missions. Ils sont portés disparus jusqu'au 4 juillet, lorsqu'on découvre l'épave de leur Ju 88 C-2 "R4 + LK" (W.Nr. 0752 - **Photo 12**, p. 11) et leurs débris près de Quasaba (Egypte), à l'ouest de Kuka, quelque 120 km à l'ouest d'El Alamein. La position inversée de leur Ju 88 suggère une tentative manquée d'atterrissage forcé, le bimoteur s'étant retourné en bout de course. L'Uffz. Heinz Maluschke (radio) et l'Uffz. Kurt Traut (mitrailleur) trouvent la mort, en même temps que l'Uffz. Hackhausen, leur pilote.

Démunis de radars, les avions du I./NJG 2 ne remportent guère de succès au-dessus de l'Afrique du Nord. Le 4 août 1942, un hydravion Bv 222 rapatrie le personnel de l'unité depuis Tobrouk vers l'Italie. Le Gruppe transite ensuite par Gilze-Rijen (sud des Pays-Bas) et Melsbroeck (périphérie nord-est de Bruxelles). Après une brève excursion dans le Midi de la France, le Gruppe quitte la Belgique le 13 janvier 1943 et retourne en Sicile, non sans avoir enfin touché des Ju 88 C-6 équipés de radar FuG 202 "Lichtenstein". Castelvetro devient alors la nouvelle base d'opérations du I./NJG 2 qui accomplit des missions de chasse de nuit au-dessus de la Sicile et de la Tunisie. Pour les vols vers les secteurs de Marsala et Tunis, les Junkers font escale à Bizerte (Tunisie). Les chasseurs de nuit sont contrôlés par les centres d'interception *Tulip*, *Venus* et *Jupiter*. Mais les Alliés finissent par acquérir la suprématie aérienne de jour. Par conséquent, les appareils du I./NJG 2 ne peuvent plus atterrir à Bizerte mais ils continuent à opérer en coopération avec les centres d'interception jusqu'à la cessation des hostilités en Tunisie le 10 mai 1943. Le I./NJG 2 reste en Italie jusqu'à la mi-juillet, puis rentre en Allemagne le 16 du mois afin de prendre part à la Défense du Reich. La **Photo 11** (p. 10) montre des mécanos devant le R4 + FK, le Ju 88 C-6 du Lt. Heinz Rökker de la 2./NJG 2 (cet officier sera transféré à la 1. Staffel le 16 mars 1943). La vue a été prise à Castelvetro (Sicile, sud-est de Palerme), début mars 1943. Le Junkers est muni d'un radar FuG 202 "Lichtenstein". Il est revêtu d'un intéressant camouflage "spaghetti" typique des appareils du I./NJG 2 à cette époque: des serpentins jaune sable sur un extradors noir. On distingue les cache-flammes des moteurs et la lettre "F" sur la baignoire ventrale.

Page 12 – Les Chasseurs Lourds

Photo 13 (haut de la p. 12) – Un Bf 110 G-2 de la ZG 26 emportant des nourrices de 300 litres, photographié lors d'une sortie au-dessus du Reich. Le Messerschmitt est armé d'un doublet de canons MG 151/20 en lieu et place des quatre mitrailleuses MG 17. Cette configuration résulte d'une modification apportée par l'unité mise au courant de la standardisation prochaine de cet armement. Il est rare de pouvoir observer les MG 151 montés sur Bf 110 avec autant de clarté. On aperçoit aussi l'affût double des MG 81 Z et le vitrage modifié au-dessus du poste du mitrailleur. En général, on peut avancer que les grosses casseroles d'hélice et la verrière modifiée sont les caractéristiques les plus évidentes des séries G, alors que les mêmes casseroles associées à l'ancien modèle de verrière caractérisent les versions F. Bien entendu, comme dans toute règle, il existe des exceptions.

Collection Hesse

Photo 14 (bas de la p. 12) – Prise sur un terrain du SKG 210 quelque part en Russie au cours de l'hiver 1941-1942, cette photo illustre un oiseau rare: un Bf 110 C-6 armé d'un canon MK 101 en gondole ventrale. Cet armement fut monté à titre expérimental pour la première fois sur un Bf 110 B-1 au cours de l'été 1939. Pour une raison inconnue, le plan qui prévoyait la construction d'un lot de 99 de ces machines en 1940 ne fut jamais concrétisé. Par contre, la production de 12 exemplaires de Bf 110 C-6 est avérée. Cependant, leur mise en service ne déboucha pas sur le succès escompté, raison pour laquelle le Generalstab en annula la production le 21 novembre 1940. Le 1^{er} mai 1941, cinq des 12 Bf 110 C-6 construits servaient au sein du SKG 210. L'unité fut rebaptisée I./ZG 1 en janvier 1942 mais le sort de ses Messerschmitt Bf 110 C-6 reste inconnu à ce jour.

Collection Harry

Photo 15 (p. 13) – A l'été 1940, un Bf 110 C-4 est arrimé sur la plate-forme d'harmonisation des armes de bord. La différence principale entre les versions C-2 et C-4 était leur armement, les C-4 étant équipés du canon MG FF "M" amélioré au lieu du MG FF standard. En conséquence, le récupérateur à douilles caréné sous le fuselage fut supprimé. La livraison de cette variante démarra à l'été 1940. L'introduction de la version C-4 coïncida avec le changement des couleurs de camouflage, le gris verdâtre RLM 02 remplaçant l'un des deux verts d'extrados (RLM 70 ou 71).

Collection Bazzani

Page 14 – Les Bombardiers

Photo 16 (p. 14) – Des appareils de la 4./LG 1 saisis au cours d'une mission au-dessus du théâtre méditerranéen début 1941. Bien que les deux Ju 88 cadrés sur cette vue portent un camouflage standard, l'aile de celui qui les photographie est déjà revêtu du nouveau schéma "spaghetti". Au centre de l'image, le Ju 88 A-5 W.Nr. 7114 qui sera perdu au cours d'un raid sur Malte le 5 mars 1941: alors que le Junkers attaque Hal-Far, il sera abattu par le Hurricane du S/L Whittingham (No. 261 Squadron). Le Lt. Krause et son équipage disparaîtront dans l'engagement.

Page 15 – Les Avions de Reconnaissance

Photo 17 (haut de la p. 15) – Ce Ju 88 de la 1.(F)/122 est apparemment parti en cheval de bois alors qu'il atterrissait à Gerbini (province de Catane, Sicile). Résultat prévisible: la jambe de train droite a été cisailée. L'accident s'est produit en avril 1942,

alors que la Staffel opérait brièvement depuis Gerbini. La récupération du bimoteur fut assurée par le leichte Feldwerft-Abteilung I./30 (Atelier de Campagne Léger I./30). Ici, les hommes utilisent un camion-grue pour retirer l'un des Jumo, en préalable aux opérations d'évacuation de la cellule. Les pales tordues de l'hélice visible à l'avant-plan indiquent que le moteur tournait encore lorsque l'atterrisseur du F6 + ?H a cédé. L'insigne de la Staffel est visible sous la cabine mais seul l'oiseau peut être clairement observé sur cette vue.

Photo 18 (bas de la p. 15) – Cette photo offre une meilleure vue sur l'insigne de la 1.(F)/122: outre l'oiseau blanc, on distingue sans difficulté l'écu rouge et la vague blanche sur le tiers inférieur de l'insigne. Il semble acquis qu'il y eut des variations significatives de la couleur de l'écu: parfois rouge, d'autres photos le montrent dans une teinte sensiblement plus claire, peut-être du rouge clair ou de l'orange. Cette photo d'un Bf 110 C-5 ou D de reconnaissance après un atterrissage sur le ventre, a sans doute été prise à la fin de l'été 1941, quand la Staffel stationnait à Stavanger-Sola (Norvège). Les casseroles pourraient être rouges aux 2/3, le reste étant blanc.

Collection Bazzani

Page 16 – Dérives

Les "Naufrageurs" de la LG 1

Entre le début de la 2^{ème} GM et la période 1942-1943, les équipages des bombardiers allemands avaient pour coutume de peindre sur les dérives ou les gouvernails de leurs avions, des silhouettes de navire pour symboliser leurs succès contre le trafic maritime ennemi. Pareille pratique disparut progressivement pendant les deux dernières années de guerre.

Le niveau de détail des motifs dépendait du talent et de l'inspiration des peintres. Ceux qui appartenaient aux unités de lutte anti-navires engagées en Méditerranée, furent fréquemment requis au cours de la période 1941-1942. Comme le montre notre photo, la représentation de ces symboles de victoire était particulièrement élaborée sur les appareils de la LG 1, révélant de petits détails comme les hublots, le bastingage, les canons, les cheminées et les pavillons.

La queue illustrée ici (**Photo 19**, p. 16) est celle du "L1 + TL", un Ju 88 A-5 (W.Nr. 3608) appartenant à la 3./LG 1. Autres détails intéressants, les gouvernes de direction et de profondeur jaunes. En observant attentivement le gouvernail, on découvre que le peintre a pris soin d'éviter la zone du bord d'attaque. La limite entre le vert de camouflage et le jaune est franche et presque rectiligne. Ce Junkers sera transféré à la 2.(F)/123 ultérieurement et perdu le 3 novembre 1942 alors qu'il servait au sein de cette unité. Ce jour-là, au cours d'une mission de reconnaissance menée au-dessus d'Alexandrie (Egypte) depuis la Crète, le Ju 88 fut victime d'une avarie de moteur et contraint à l'amerrissage. L'équipage, lui, s'en tira avec une grosse frayeur.

Collection Harry

Hptm. Heinrich Prinz zu Sayn-Wittgenstein, Kommodore du IV./NJG 5

Photo 20 (p. 17) - Voici la queue du Ju 88 appartenant au prince zu Sayn-Wittgenstein, le "patron" du IV. Gruppe de la NJG 5. Cette vue a été prise après que le pilote ait remporté sa 29^{ème} victoire (un DB-3 soviétique descendu au-dessus de la Prusse Orientale à 22h37, le 2 mai 1943). Le combat avait eu lieu à 3.800 m d'altitude, au sud-est de la ville frontalière de Eydtkau. C'était déjà au-dessus de cette même Prusse Orientale que le prince avait remporté ses quatre victoires précédentes au cours du mois d'avril: un DB-3 descendu à 23h13 et un autre à 23h55 le 16, suivis, dans la nuit du 22 au 23 avril, par un autre DB-3 à 23h20 ainsi qu'un Mitchell à 00h30. Il est intéressant de constater que les symboles des succès remportés au cours d'une même nuit sont soulignés d'une barre blanche. Quand on observe le tableau de chasse illustré ici, on découvre que, sur les cinq dernières victoires enregistrées sur le front de l'Est, quatre sont des doublés remportés au cours d'une même nuit. De même, les cinq dernières marques sont ornées d'une étoile soviétique. Le palmarès révèle un autre détail intéressant: Sayn-Wittgenstein a engrangé quatre fois un doublé en une nuit alors qu'il servait sur le front de l'Ouest, poussant même l'exploit en abattant à deux reprises trois bombardiers de la RAF en une seule sortie.

Une autre photo montre l'avion du prince orné de 29 marques de victoire (v. *Die deutsche Nachtjagd* par Held et Nauroth ainsi que *Bilanz am Seitenleitwerk* de Ries). Détail particulier: des cinq succès remportés contre les Soviétiques, la même photo ne montre qu'un seul doublé souligné d'une barre. En outre, le svastika n'est pas surchargé de peinture, contrairement à ce que révèle notre photo. Nous ne pouvons dire si notre cliché a été pris à Insterbourg (Prusse Orientale) car Sayn-Wittgenstein fut à nouveau transféré sur le front de l'Ouest en juin 1943. C'est sur ce front que le prince (comme d'autres pilotes expérimentés des NJG 3, 4 et 5) lutta pour tenter d'enrayer la vague sans cesse grandissante des bombardements nocturnes de la RAF. Sayn-Wittgensteinregistra ses victoires n° 30 à 34 au cours des dernières semaines de juin 1943. Au moment de la mort de l'as dans la nuit du 21 au 22 janvier 1944, son palmarès s'établissait à 83 succès remportés de nuit, dont 23 sur le front de l'Est.

Page 18 – Insignes Personnels

Les Go 242 du Go-Kommando/Luftflotte 4

Au cours de l'été 1941, les détachements d'avions remorqueurs de planeur sont affectés aux différentes Luftflotten du front de l'Est et de la Méditerranée. Leur mission: le ravitaillement. A cette fin, les détachements sont équipés de planeurs de transport DFS 230. Quand la Luftwaffe perçoit ses 12 premiers Go 242 en juillet 1941, les pilotes de planeur de la Luftlandgeschwader (LLG en abrégé) 1 d'Hildesheim (20 km au sud-est de Hanovre) entament immédiatement leur transformation sur le nouveau Gotha. Début décembre 1941, la Kampfgeschwader z.b.V. 1 forme la 1.(Go)/K.G.z.b.V. 1 à Parchim, quelque 100 km à l'est de Hambourg. Cette nouvelle unité assure la formation et le remplacement à la fois des équipages, des planeurs et des remorqueurs destinés aux quatre détachements de Go 242 récemment créés. Le Go-Kdo./Luftflotte 4 est établi à Langensalza (Basse-Saxe, Allemagne) avec des pilotes de la 2./LLG 1. Commandé au départ par l'Uffz. Blessing, le détachement est équipé de deux He 111, cinq Ju 52 et sept Go 242. Le 12 décembre 1941, sept remorqueurs tractant autant de planeurs prennent l'air depuis Langensalza et mettent le cap vers la Mer Noire, via Proskourov et Nikolaïev en Ukraine. Début 1942, un Go 242 modifié en "atelier volant" arrive à Kherson (Ukraine méridionale). Les missions de ravitaillement commencent en février vers les destinations ukrainiennes de Marioupol, Kirovograd, Zaporojie, Poltava et Saki. En mai, le Go-Kdo./Luftflotte 4, dont l'effectif compte alors huit He 111 et près de 30 Go 242, est incorporé à la nouvelle 1. (Go)/Verbindungskommando (S) 4.

Photos 21 et 22 (pp. 18 et 19) – Les Go 242 du Go-Kdo./Luftflotte 4 à Zaporojie (Ukraine) en mars 1942. A l'avant-plan, le NE + ZN. On distingue un insigne personnel (la mention "AHAOOA") en rouge et un "12" blanc sous la cabine. La bâche protégeant la verrière porte le code constructeur et la mention "M 192". On note le camouflage très modifié du deuxième Go 242 (code d'unité?? + IO). A gauche, à l'arrière-plan, plusieurs planeurs DFS 230 porteurs de codes jaunes (sur le nez) et revêtus d'un camouflage standard.

Légende de l'infographie (bas de la p. 19) – Voici le trajet du transfert des binômes remorqueur/Go 242 entre Langensalza (Basse-Saxe) et leurs différentes destinations ukrainiennes (Kirovograd, Poltava, Zaporojie, Marioupol et Saki), après avoir transité par Proskourov et Nikolaïev (Ukraine, non loin de la Mer Noire). Les trajets représentés ont été effectués entre le 12 décembre 1941 et mai 1942.

Page 20 – Photos couleur

Afrique: la 2.(H)/14 en couleur

Dans notre précédent numéro, nous avons publié plusieurs photos de Hs 126 appartenant à la 2.(H)/14, une unité engagée en Afrique du Nord début 1941 (v. LUFTWAFFE IM FOCUS n° 12 pp. 16 et 17). A ceux qui souhaitent en savoir davantage sur cette unité, nous recommandons chaudement la lecture du récent ouvrage *Recon for Rommel – Die 2.(H)/14 – Rommels Nahaufklärer in Afrika*. Dû à la plume de Stefan Ommert, ce livre est l'un des meilleurs publiés ces dernières années et ravira les amateurs de la Luftwaffe. Avec 400 photos (dont un tiers publié en grand format et en couleur), cet ouvrage relate les opérations de la Staffel en Afrique au cours de la période 1941-1943. Les magnifiques photographies qui illustrent les pp. 20 et 21 du présent numéro nous ont été gracieusement communiquées par l'auteur. Son livre apporte en outre d'autres informations au sujet des photos que nous avons publiées dans LUFTWAFFE IM FOCUS n° 12. Ainsi, l'équipage de l'Oblt. Martin et du Lt. Lieble s'est écrasé au milieu d'une tempête de sable le 13 mars 1941. Enfin, plusieurs clichés couleur prouvent que la lettre propre à l'avion n'aurait jamais été rouge mais bien noire, à l'instar du reste du code d'unité.

Photos 23 à 25 (pp. 20 et 21) – La **Photo 23** illustre le Fi 156 "5F + YK" retourné par un violent ghibli (vent chaud d'Afrique du Nord) en mars 1941. La vue n&b (**Photo 24**, haut de la p. 21), issue des archives de la rédaction, montre le même appareil remis en service peu de temps après. Manifestement, les dégâts occasionnés par la tempête n'étaient pas très importants. La **Photo 25** (bas de la p. 21) montre l'entrée du centre de repos de la Staffel à Apollonia (Libye). Sur le mur, le deuxième emblème de la 2.(H)/14. Il fut introduit début 1941 et remplaça progressivement l'edelweiss vers l'été 1942.

Collections Ommert (Photos 23 et 25) et Richter (Photo 24)

Page 22 – Des avions sous la loupe

De nouvelles informations au sujet d'un Ta 152 familier

ou l'histoire du "7 Blanc" de la JG 301

par Herbert Kruse

Au milieu de l'année 1944, Kurt Tank, ingénieur en chef chez Focke Wulf, développa le Ta 152, un chasseur conçu pour la haute altitude et basé sur le Fw 190 D. En application d'un décret du RLM stipulant que tous les futurs appareils devaient être désignés par les initiales de leur concepteur, l'abréviation "Fw" (pour Focke Wulf) fut donc remplacée par "Ta". Avec une envergure accrue et propulsé par un Jumo 213, le Ta 152 fut l'un des avions les plus rapides de la 2^{ème} GM, affichant une vitesse maximale de 752 km/h. Pourtant, c'est avec la seule JG 301 qu'une poignée de ces machines connut les combats.

Une photo unique (probablement prise à Stendal et provenant d'une source américaine) nous permet de jeter un regard nouveau sur l'un de ces Ta 152. L'appareil en question est le "7 Blanc", un Ta 152 H-0. Bien que la photographie soit de qualité moyenne, il est possible, avec l'aide d'autres vues, d'identifier avec certitude le chasseur comme étant le Werknummer 150007. Les taches de camouflage caractéristiques sur le plan vertical et la zone sombre ceinturant le numéro de série, correspondent parfaitement aux mêmes détails visibles sur quatre clichés pris à Stendal (75 km à l'ouest de Berlin) le 14 mars 1945. Ces clichés montrent le Generalmajor Peltz dans le cockpit de ce même avion de la JG 301. Dans son livre *Jagdgeschwader 301/302*, l'auteur Willi Reschke (un ancien Oberfeldwebel et pilote du Stabsschwarm de la JG 301), écrit que Peltz effectua ce jour-là un vol d'essai à bord du nouveau chasseur. A cette époque, Dietrich Peltz, le plus jeune Generalmajor de la Luftwaffe, commandait la Reichsluftverteidigung (défense aérienne du Reich), succédant au Generalleutnant Adolf Galland tombé en disgrâce et démis de ses fonctions.

La nouvelle photographie, publiée ici (pp. 22 et 23), permet d'observer le camouflage du fuselage arrière du Ta 152 en question. C'est à partir de cette observation que nous avons pu retracer les origines de cet exemplaire. Il s'agit sans le moindre doute du même Ta 152 visible à droite, à l'avant-plan sur la seule photo connue montrant des Ta 152 opérationnels (en l'occurrence, des appareils de la 11./JG 301 à Altenow, un terrain à l'ouest de Cottbus, à quelques dizaines de kilomètres de Berlin), en janvier 1945. Le schéma de camouflage derrière la croix de fuselage est identique à celui du "7 Blanc". Un autre indice caractéristique est le camouflage en "dents de scie" sous le bord d'attaque du plan principal, là où les teintes d'extrados rencontrent celle d'intrados. Ces "dents" sont visibles sur la vue prise à Altenow (**Photo 33**) ainsi que sur l'une de celles montrant l'avion testé par le Gen.-Major Peltz (**Photo 36**). Ce schéma de camouflage inhabituel illustre probablement la volonté de briser la ligne du bord d'attaque de l'aile. En effet, les Allemands s'étaient rendus compte que la zone claire visible au voisinage du bord d'attaque du plan principal nuisait au camouflage de leurs Ta 152, surtout lors de raids en rase-mottes exécutés par les avions alliés attaquant de face les chasseurs au sol. Le Werknummer 150007 fut donc transféré de la 11. Staffel au Geschwaderstab de la JG 301. Ce transfert a probablement eu lieu en même temps que celui de quatre pilotes et d'autant d'avions du III. Gruppe le 13 mars 1945.

Le Ta 152 en question portait-il déjà son "7" blanc? Probablement pas. Sur la **Photo 31**, également prise lors du vol d'essai réalisé par Peltz le 14 mars 1945, on aperçoit sur le cliché original une partie d'un chiffre jaune bordé de noir, à gauche, par-dessus l'épaule de l'Oberstlt. Auffhammer (Geschwaderkommodore de la JG 301). La forme et la teinte du chiffre suggèrent un "7" jaune. Cette possibilité serait confirmée par la présence d'un autre "7" jaune visible sur le gouvernail du même appareil (**Photos 27 et 30**). Toutefois, la question reste ouverte: le chiffre sur le gouvernail est-il la répétition du chiffre du fuselage ou s'agit-il d'un numéro de convoyage? Quoi qu'il en soit, c'est en tant que "7 Jaune" que le chasseur fut transféré de la 11./JG 301 au Geschwaderstab le 13 mars 1945.

On distingue aussi une barre horizontale, probablement verte, superposée aux bandes rouge et jaune de la Reichsverteidigung. En février ou mars 1945, une marque particulière fut introduite dans la Geschwader. Il s'agissait d'une fine barre horizontale peinte dans une couleur spécifique à chaque Gruppe: blanc pour le 1^{er}, rouge pour le 2^{ème}, jaune pour le 3^{ème}, probablement bleu pour le 4^{ème} et vert pour l'E-M (Stab). Lorsque le NASM de Washington a entamé la restauration de son Ta 152 "4 Vert" (une ancienne machine du Geschwaderstab de la JG 301), les travaux ont révélé la double bande rouge et jaune de l'escadre ainsi qu'une barre horizontale verte. D'aucuns ont polémique au sujet de la teinte réelle de ladite barre: était-elle vraiment verte ou plutôt bleue? Leur doute trouve probablement son origine dans la couleur exacte de la teinte RLM 25, un vert qui tirerait davantage sur le bleu que sur le vert franc. Quoi qu'il en soit, cette barre a dû être verte car l'utilisation d'une autre teinte sur une machine du Stab aurait constitué une violation du règlement. La photo illustrant notre "7" montre une barre de couleur claire qui est très certainement verte. En effet, le bleu aurait pris l'apparence d'un gris foncé presque noir sur une photographie n&b. Mais comment ce "7 Jaune" est-il devenu le "7 Blanc"? Il ne peut y avoir qu'une seule explication: le carnet de vol de Willi Reschke

confirme que le Geschwaderstab de la JG 301 a utilisé occasionnellement des Ta 152 portant des numéros blancs. Il devait s'agir d'anciennes machines de la 9./JG 301 dont les chiffres n'avaient pas encore été repeints en vert. D'une façon ou d'une autre, notre Werknummer 150007 s'est retrouvé à la 5./JG 301 peu de temps avant la fin des hostilités. Le II. Gruppe était équipé de Fw 190 D-9 et la 5. Staffel utilisait des chiffres blancs. Le style de ces chiffres, avec leur arrondi particulier, est assez unique. Or, ce style est aussi celui de notre "7 Blanc" comme le montre la **Photo 26** (pp. 22 et 23). En outre, sur la même photo, on aperçoit le "16 Blanc" à l'arrière-plan. Ce Fw 190 D-9 de la 5. Staffel porte une barre rouge. La présence de ce "16 Blanc" aux côtés de notre "7 Blanc" pourrait, elle aussi, confirmer que notre Ta 152 aurait été transféré à cette Staffel. C'est alors que son numéro jaune (ou vert) aurait été repeint en blanc.

La **Photo 32** (bas de la p. 26) révèle une caractéristique technique particulière: le Ta 152 H-0 "7 Blanc" n'est pas équipé de la verrière spéciale (à double paroi et cadre renforcé) requise par la cabine pressurisée mais d'une verrière de type "bulle" observée sur certains Fw 190 tardifs à moteur en étoile et une majorité de Fw 190 Dora. Les deux boulons de verrouillage des crochets de la verrière pressurisée et la trappe étanche donnant accès au FuG 16ZY sous la cabine, indiquent que ce Ta 152 serait un H-0. Vu le faible nombre de photos du nouveau chasseur, on peut seulement supposer que cette simplification fut standardisée sur les chaînes de production, après que les Allemands eurent réalisé que la capacité d'interception à haute altitude du nouveau Focke Wulf n'était plus requise. Enfin, un examen attentif révèle que l'étroit cadre avant du cockpit est également visible sur l'avion d'Altenow. Cet autre indice tend à confirmer qu'il s'agit du même appareil.

Au cours d'une conversation, nous avons abordé avec Willi Reschke (à présent âgé de 86 ans) l'emport de réservoirs auxiliaires par les Ta 152. L'ancien pilote confirme que ces nourrices furent bel et bien utilisées, par exemple lors d'une mission exécutée le 2 mars 1945 par 12 Ta 152 et autant de Fw 190 du III. Gruppe. Par contre, lesdits réservoirs furent rarement montés en avril, à une époque où les Mustang américains attaquaient souvent par surprise. Le profil couleur (pp. 22 et 23) montre donc notre Ta 152 muni d'une nourrice comme il en porta peut-être à l'époque. Cette illustration est basée sur un dessin technique original des usines Focke Wulf intitulé "*Ta 152 mit E 2-Stahltank*" ("Ta 152 avec réservoir E 2 en acier"). Les deux profils couleur sont basés exclusivement sur des dessins et photographies d'usine.

Le revêtement de la partie avant de la dérive de notre "7 Blanc" porte un coup. Cet indice prouve que la queue était métallique. Les photos montrant un Ta 152 H-1 partiellement assemblé et capturé à Erfurt (Thuringe, Allemagne centrale), révèlent que cet appareil était, lui aussi, muni d'une dérive en métal (le même avion est également équipé des volets d'intrados métalliques). La dérive en bois du "4 Vert" appartenant au NASM ne confirme donc pas l'utilisation systématique de ce matériau non stratégique dans la fabrication des dérives montées sur les machines de série.

Pour l'élaboration des deux profils couleur illustrant le présent numéro (pp. 22 à 25), nous nous sommes basés sur une directive de Focke Wulf datant de novembre 1944. Celle-ci préconise l'utilisation des verts RLM 81 et 82 et du gris bleu RLM 76 pour le camouflage. Toujours à propos de la peinture, le même document stipule: "*Flugzeugunterseite bleibt ohne Sichtschutzanstrich*" (traduit ici par "pas de camouflage sur l'intrados"). Pourtant, les photos prouvent que les trappes de train d'atterrissage, le dessous du capot moteur et des ailerons entoilés étaient recouverts de RLM 76.

Sur les flancs de son fuselage, le "4 Vert" porte le code constructeur CW + CJ (WNR. 150010) masqué par de la peinture. Mais la restauration du même appareil aurait aussi révélé un WNR. 150020. Nous pouvons donc supposer que le code constructeur CW + CG de notre WNR. 150007 a également été surchargé de peinture. Cette supposition est d'ailleurs confirmée par la présence d'une lettre révélée par la photo. Lorsque nous avons créé le profil couleur du "4 Vert" (pp. 24 et 25), nous nous sommes efforcés de reproduire avec le maximum de précision et de fidélité les marques et le camouflage découverts lors de la restauration de ce Ta 152. Ainsi, le "4" a retrouvé son style original et non celui du chiffre appliqué par les Américains. Sous l'aile, vous noterez aussi la présence des fameuses "dents de scie" marquant la limite entre le camouflage d'extrados et d'intrados. Sur l'avion du NASM, cette caractéristique avait disparu sous une couche de peinture appliquée par les Américains après guerre.

On peut encore ajouter que ce "4 Vert" fut piloté par l'Ofw. Walter Loos lors de plusieurs missions accomplies par le Stabschwarm de la JG 301. Avec au moins trois victoires, Loos fut sans doute le pilote de Ta 152 le plus talentueux. Enfin, le "4 Vert" fut découvert par les troupes britanniques à Aalborg (Danemark), après la capitulation allemande.

L'auteur remercie MM. Willi Reschke, Peter Rodeike, Peter Soltau, Peter-Jörg Wiesner et Gerhard Stemmer pour leur aide dans la préparation de cet article.

Photo 26 (p. 22) – Cette vue inédite montre le Ta 152 H-0 "7 Blanc" (WNR. 150007) à la fin de la guerre. Elle a probablement été prise sur l'aérodrome de l'ancienne ville hanséatique de Stendal, entre Berlin et Hanovre. Le style arrondi du chiffre "7" est typique des avions de la 5./JG 301. Selon nous, le Fw 190 D-9 "16 Blanc" (visible au centre de la photo) appartenait à la même Staffel. Si cette supposition se confirmait, cela prouverait que notre "7 Blanc" était utilisé, à la fin des hostilités, par la 5./JG 301 et non plus par le Geschwaderstab.

Collection Hüneke

Photos 27 à 30 (pp. 24 et 25) – Prise le 14 mars 1945, la **Photo 27** (p. 24) montre le Gen.-Maj. Peltz devant la queue du Ta 152 "7 Jaune" (WNR. 150007), juste avant son vol de prise en main. On remarque la zone précédemment masquée autour du Werknummer pour éviter que celui-ci ne soit obscurci par l'application du camouflage définitif. Observez aussi le schéma des taches de camouflage. Les **Photos 28** et **29** (p. 25) permettent de comparer le saumon de dérive du "7 Jaune" (**Photo 28**) et du "7 Blanc" (**Photo 29**). Il s'agit certainement du même appareil. La **Photo 30** (haut de la p. 25, à droite) illustre le petit "7" peint en jaune sur le gouvernail.

Photos 31 et 32 (p. 26) – La **Photo 31** (haut de la p. 26) a également été prise à Stendal le 14 mars 1945. A gauche, par-dessus l'épaule de l'Obstlt. Auffhammer (Geschwaderkommodore JG 301), on distingue sur le cliché original une partie d'un numéro tactique jaune dont la forme suggère un "7". La **Photo 32** (bas de la p. 26) confirme que le "7 Jaune" était équipé d'une verrière standard et non d'un modèle pressurisé à double paroi et cadre renforcé.

Photos 33 à 36 (p. 27) – La **Photo 33** (haut de la p. 27), est celle, bien connue, qui illustre un Ta 152 de la 11./JG 301 sur le terrain d'Altenow (à l'ouest de Cottbus), en janvier 1945. Les gros plans (**Photos 34** et **35**) permettent de comparer le schéma de camouflage de l'avion à celui du "7 Blanc". La **Photo 36** révèle clairement la limite de camouflage en "dents de scie" sur l'intrados du "7 Jaune" à Stendal.

Collection Crandall (Photo 36)

KG 30 – Certificat d'endommagement de navires ennemis

Photo 37 (p. 28) - Les derniers soldats allemands capitulent en Afrique du Nord le 13 mai 1943. Au-delà de cette date, la reconnaissance aérienne allemande repère un important trafic maritime ennemi au large des côtes africaines et en Méditerranée occidentale. Nul doute que les préparatifs alliés en vue de l'invasion de la Sicile battent leur plein. A partir de juin, les unités de bombardiers allemands sont donc engagées dans des raids menés tant au crépuscule que de nuit, afin de contrer la montée en puissance des forces alliées. Dans la nuit du 20 au 21 juin 1943, 42 Junkers Ju 88, dont ceux du III./KG 30, décollent de Viterbe (60 km au nord-ouest de Rome). Leur objectif est le port tunisien de Bizerte distant de 600 km, où quelque 46 navires ennemis sont à l'ancre. Selon des sources allemandes, les assaillants parviennent à endommager six navires marchands et un croiseur. L'un des équipages victorieux est celui de l'Uffz. Theodor Bär du III./KG 30. Chaque membre d'équipage a reçu un exemplaire du certificat reproduit ici (le document original mesure 29 x 20,4 cm). La nuit du raid sur Bizerte, Bär pilotait le Ju 88 A-4 "4D + ER" (WNR. 2410).

Collection Richter

Page 29 – Emblèmes inconnus

Les premier et deuxième emblèmes de la 1.(H)/31

par Axel Urbanke

L'étude des insignes d'unités de la Luftwaffe révèle un fait intéressant: à l'issue des campagnes de Pologne et de l'Ouest, de nombreuses Staffeln changèrent d'insignes. En conséquence, quantité d'emblèmes plus anciens furent rejetés dans les oubliettes de l'Histoire, surtout ceux qui ornèrent les appareils que pendant quelques mois. Les premiers insignes d'escadrille sont souvent les armes des villes associées à la création des unités en question ou de la ville natale de leur commandant. Dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, nous sommes parvenus à documenter le premier emblème de la 1.(H)/31 et le changement d'insigne qui suivit.

La 1.(H)/31 est formée en Silésie, à Brieg (aujourd'hui Brzeg, Pologne), début novembre 1938. Les 2.(H), 3.(H) et 4.(H)/31 sont constituées en même temps. C'est donc sans surprise si, à la fin de l'été 1939, la 1.(H)/31 fait des armes de la ville et du district de Brieg son insigne d'escadrille (un trio d'ancres sur un écu rouge). Ce motif trouve peut-être son origine dans le trafic fluvial de l'Oder, rivière qui traverse Brieg.

La 1.(H)/31 participe à la campagne de Pologne à partir de Werynia, en Galicie. Des preuves photographiques confirment la présence de l'insigne de l'unité sur ses Hs 126 et Fi 156. La Staffel retourne à Brieg le 4 octobre. Mais son repos est de courte durée: l'unité fait mouvement vers l'ouest exactement deux semaines plus tard. Après une escale à Goslar (dans le Artz, Allemagne), la Staffel poursuit vers Friesenheim (à proximité de l'Alsace, quelque 40 km au sud-ouest de Cologne) les 6 et 7 novembre. Là, l'unité est rattachée au VIII. Armee Korps. Des pluies persistantes et l'état désastreux du terrain clouent la Staffel au sol la plupart du temps. En décembre, le froid succède à la pluie. C'est à cette époque que les armes de la ville de Brieg disparaissent des avions de l'unité, sans toutefois être remplacées par un autre motif. Hormis quelques vols de surveillance, la Staffel n'accomplit guère d'autres missions au cours de cette période. Le 16 mars 1940, le commandant de la Staffel, le Major Comte Kerstenbrock, est muté à l'Aufklärungsfliegerschule (école des pilotes de reconnaissance) où il enseigne la tactique. Il est remplacé à la tête de la 1.(H)/31 par le Hptm. Alberti.

L'invasion de l'Europe occidentale commence le 10 mai 1940 et la Staffel y participe dès le début: elle accomplit sa toute première mission à l'aube du premier jour de l'offensive, lorsque le Staffelf kapitän prend l'air à bord d'un appareil piloté par le Fw. Rupp. Ce dernier acquerra de la notoriété ultérieurement, après avoir été transféré à la chasse et remporté 52 victoires avec la JG 54 (il recevra la RK le 24 janvier 1943). Pendant la Blitzkrieg à l'Ouest, la 1.(H)/31 effectue des missions de reconnaissance pour le compte du VIII. Armee Korps constitué des 8., 28. et 267. Infanteriedivisionen ainsi que de la 5. Panzerdivision. La Staffel porte essentiellement ses efforts sur le secteur de Dinant (Belgique) où les Panzerdivisionen traversent la Meuse. Plus tard, elle accomplit d'autres missions dans les secteurs de Namur (Belgique), Maubeuge (France, Ligne Maginot) et Arras (France). Le 31 mai, après que les troupes alliées aient été boutées hors de Belgique, le Koluft 4 (*) attribue la 1.(H)/31 au XXXVIII. Armee Korps du General von Manstein. La Staffel effectue alors plusieurs missions au nord de Paris pour le compte de ce corps d'armée. L'escadrille transite successivement par Le Mans, Chartres, Nantes pour finalement emménager à Rennes (Ille-et-Vilaine). Le cessez-le-feu prend effet le 25 juin. A cette époque, la Staffel a accompli 173 missions de combat. Ses pertes s'établissent à un équipage et quatre avions. Quantité de photos d'appareils de cette unité, prises à l'époque des combats, ont survécu jusqu'à nos jours. Mais aucune ne montre un quelconque insigne d'escadrille appliqué sur ces machines.

Le deuxième emblème de la Staffel fut introduit vers août 1940. Cette époque est confirmée par un dessin daté qui montre un aigle sur une rune, superposé à un glaive. Il est certain que les avions de l'unité portaient ce nouvel insigne lorsque la Staffel participa au déclenchement de l'invasion de l'URSS au début de l'été 1941. A l'ouverture du nouveau front, la 1.(H)/31 opère à nouveau pour le compte du VIII. Armee Korps qui, rattaché au Heeresgruppe Mitte, progresse vers Smolensk (Russie). La Staffel évolue ensuite dans le secteur nord, accomplissant plusieurs missions de reconnaissance au-dessus de la poche de Demyansk (région de Novgorod, nord-ouest de la Russie), début 1942. Un certain nombre de photos prises au cours de l'hiver 1941-1942 montrent que les Hs 126 de la Staffel portent le nouvel insigne de l'unité. Il en ira ainsi au moins jusqu'à l'été 1942. Entre-temps, en février-mars 1942, la 1.(H)/31 se transforme sur Fw 189. D'autres preuves photographiques confirment la présence du nouvel emblème de l'escadrille sur ses Focke Wulf. Cette présence persistera au moins jusqu'à l'été 1942. Entre la mi-1942 et la mi-1944, la 1.(H)/31 est successivement rattachée aux E-M des NAGr. 11, 10, 8 et 5, dans le secteur nord du front de l'Est. On sait encore que la Staffel opérait pour le NAGr. 2 en Silésie début 1945 mais les historiens perdent sa trace au-delà de cette époque. C'est pourquoi nous ignorons où la fin de la 2^{ème} GM en Europe surprit la 1.(H)/31.

(*) abréviation de Kommandeur der Luftwaffe beim Armeoberkommando 4 (commandant de la Luftwaffe auprès de l'E-M de la 4^{ème} Armée)

Photo 38 (p. 29) – Un Fi 156 de liaison appartenant à la 1.(H)/31. Le cliché date de septembre 1939, au moment de l'invasion de la Pologne. Le premier insigne de l'unité (les armes de la ville et du district de Brieg) est appliqué sur le fuselage, à l'aplomb du cockpit.

Photo 39 (p. 30) – A notre connaissance, voici la seule photo montrant un Hs 126 de la 1.(H)/31 orné du premier insigne de l'unité. Si la vue illustre clairement les trois ancres, seul un agrandissement du cliché original permettrait d'observer le bord de l'écu. La photo montre un observateur à sa descente d'avion, à l'issue d'une mission pendant la campagne de Pologne.

Photo 40 (haut de la p. 31) – Un Hs 126 de la 1.(H)/31 photographié sur le front de l'Est, en octobre ou novembre 1941. Le nouvel insigne d'escadrille est clairement visible ici. On note la livrée particulièrement fatiguée de l'Henschel ainsi que les parements d'identification jaunes sous les extrémités d'aile. Lesdits parements sont singuliers en ce qu'ils ne s'arrêtent pas à la croix de nationalité mais s'étendent au-delà, pour englober une partie de la croix.

Collection Hüneke

Photo 41 (bas de la p. 31) – Cette vue illustre la précision avec laquelle l'artiste de la Staffel a peint le deuxième insigne de la 1.(H)/31. Le motif orne ici le capot moteur d'un Fw 189 au cours de l'été 1942. A côté de l'insigne d'unité, la représentation d'une Broche des Vols Opérationnels. Nous interprétons cette présence comme la preuve possible qu'un membre de l'équipage de cet avion avait reçu cette décoration. Ce cas ne serait d'ailleurs pas isolé, la représentation de ladite décoration ayant été utilisée comme insigne sur un certain nombre de types d'avion différents.

Collection Hesse

Page 32 – Destins Alliés

Crash au retour de Wilhelmshaven

ou la fin du Hampden P4344, le 21 juillet 1940

par Axel Urbanke

Dans la nuit du 20 au 21 juillet 1940, les sirènes d'alerte retentissent dans l'air chaud de la ville portuaire de Wilhelmshaven. Vers 01h30, la flak de la Kriegsmarine ouvre le feu sur les assaillants. Terrés dans les abris, les civils peuvent entendre l'explosion de chaque bombe anglaise. Puis, le chuintement des projectiles britanniques cesse. Mais alors, pourquoi donc la DCA continue-t-elle de tirer?

Petit retour en arrière. Dans les dernières heures du 20 juillet 1940, 15 Hampden appartenant aux No. 61 et 144 Squadrons de la RAF s'élèvent dans le ciel nocturne d'Hemswell (Lincolnshire, comté de l'est de l'Angleterre). Leurs objectifs: deux fleurons de la Kriegsmarine, le cuirassé *Tirpitz* (encore en construction à l'époque) et le croiseur lourd *Admiral Scheer*. Les stratèges de la RAF ont planifié l'attaque comme suit: une première vague de six Hampden bombardera d'une altitude de 4.000 m afin de créer une diversion, avant d'être suivie huit minutes plus tard par la seconde vague constituée des neuf autres bombardiers qui s'en prendront aux deux navires réellement visés. Chaque Hampden de la seconde vague larguera à basse altitude une mine de 680 kg munie d'une fusée à retardement. Il importe que les mines soient larguées au plus près des deux bâtiments, afin de leur causer le maximum de dégâts lorsque les engins exploseront 40 minutes plus tard.

Mais le plan ne se déroule pas comme prévu. Le bombardement de diversion est terminé depuis belle lurette quand les Hampden de la seconde vague, arrivant du nord à une hauteur de 20 m, débouchent au-dessus du port. Les nouveaux assaillants ne sont plus que huit: ils ont perdu l'un des leurs, désorienté en cours de route. Comme il fallait le craindre, les huit Hampden restants sont accueillis par le feu concentré de toutes les batteries de flak légère disponible dans le secteur. Au milieu d'une grêle de métal et de feu, deux bimoteurs s'abattent en flammes, pendant que les six autres, gênés dans leur visée par la concentration inattendue de la DCA, larguent leur mine avec peu de précision. L'un des deux bimoteurs descendus s'abat près de Rüstiersiel, alors que l'autre (P4343) percute près du pont Kaiser Wilhelm. Un troisième Hampden, un appareil du No. 61 Squadron piloté par le PO Kenneth Jones, est touché. Il tente de s'échapper vers l'ouest, en rasant le paysage à 60 m de hauteur. Mais la malchance poursuit le P4344: peu avant 02h00, il est encadré par le tir des mitrailleuses de la DCA protégeant l'aérodrome de Jever, à une quinzaine de kilomètres au nord-ouest de l'objectif. Jones n'a plus le choix: il se pose en catastrophe à 7 km au sud-ouest de Jever à 01h58. Dans l'obscurité, l'équipage ne réalise pas qu'il atterri sur l'aérodrome factice d'Irmenhof. Mais les aviateurs de la RAF se ressaisissent et mettent immédiatement le feu à leur appareil. Le Hampden est déjà la proie des flammes quand l'équipage est fait prisonnier par les Allemands.

Photo 42 (p. 32) – Les restes calcinés du Hampden P4344 appartenant au No. 61 Squadron, photographiés dans la matinée du 21 juillet 1940. Le bimoteur s'est posé en plein milieu de l'aérodrome factice d'Irmenhof.

Photos 43 à 45 (p. 33) – Des quatre membres d'équipage du Hampden P4344, deux étaient déjà blessés au moment de leur capture. Sur cette vue, trois aviateurs britanniques photographiés le 21 juillet sur l'aérodrome de Jever où ils ont été emmenés pour y être soignés et interrogés. La **Photo 43** (haut de la p. 33) montre le Sergent Richard Bonson, âgé de 20 ans, devant les marches du mess des officiers à Jever. Sur la **Photo 44** (milieu de la p. 33), le Pilot Officer Kenneth Jones (né le 12 novembre 1912) grimpe dans une voiture. Jones et Bonson en réchappèrent indemnes. Le 21 juillet, ils sont expédiés au DULAG Luft (pour Camp de Transit de la Luftwaffe) à Oberursel (nord-ouest de Francfort) pour y être longuement interrogés. Les deux autres membres de l'équipage britannique, blessés ceux-là, sont les Sergeants George Anthony Wright (né le 3 août 1917) et David Coin (né le 17 janvier 1920). Tous deux sont transférés sur un navire hôpital à Varel, sur la côte sud du golfe du Jade, en face de Wilhelmshaven. Sur la **Photo 45** (bas de la p. 33), Coin quitte l'infirmerie de la base de Jever la tête bandée, sa salopette de vol sur le bras.

Légende de l'infographie (haut de la p. 33) – Le bombardement de Wilhelmshaven par les Hampden des No. 61 et 144 Squadrons de la RAF, dans la nuit du 20 au 21 juillet 1940. Le trait plein matérialise le trajet suivi par les assaillants venant du nord. La zone en gris moyen schématise l'emplacement de la ville portuaire. A la pointe est de cette zone, la base navale où étaient ancrés les vrais objectifs des Hampden: le *Tirpitz* et l'*Admiral Scheer*. Les deux croix de Saint André indiquent le lieu du crash de deux Hampden descendus par la flak de la Kriegsmarine: l'un tombe près de Rüstiersiel (au nord de Wilhelmshaven) pendant que l'autre (P4343) s'abat plus au sud, dans Wilhelmshaven même, sur le pont Kaiser Wilhelm. La ligne discontinuée représente le trajet suivi par le Hampden P4344 (PO Kenneth Jones) qui, endommagé, tente de s'esquiver vers l'ouest. A 01h56, il est canardé par la flak de l'aérodrome de Jever. Désarmé, le bimoteur oblique vers le sud-ouest et se pose sur un terrain factice aménagé au sud d'Irmenhof.

Page 34 – Paysages

Creuser pour se protéger

Qui n'a déjà vu, au moins en photo, ces aires de dispersion entourées de sacs de sable, de troncs d'arbre, de paille, de branches ou d'autres matériaux? Certaines de ces aires étaient entourées de levées de terre remblayée en guise de mur de protection. Au cours de l'avance rapide à l'Est, les incessants déménagements d'un terrain vers un autre empêchèrent les unités de construire de vraies aires de dispersion renforcées. Dans les secteurs nord et central du front, les unités tentèrent donc de dissimuler leurs avions dans les bois et les forêts. Cette méthode offrait à la fois un camouflage adapté et une protection efficace contre les attaques à basse altitude. Dans le secteur sud, par contre, les unités ne pouvaient guère compter sur un quelconque couvert

naturel: en guise de paysage, la Crimée et le Caucase n'avaient à offrir à la Luftwaffe que de vastes plaines désolées, une steppe interminable où la végétation est rare. La topographie du terrain constituait donc un autre danger pour les véhicules et les avions. La seule solution consistait à creuser le sol. Dans certains cas, afin d'accélérer le processus, de simples tranchées furent creusées pour accueillir les roues des avions munis d'un train principal de haute taille, ne laissant que leur seule roulette de queue au niveau du terrain (comme l'illustre la **Photo 48**, p. 35). Dans d'autres cas, c'est tout le sol qui était creusé sous l'entière du train d'atterrissage. La terre de déblai servait à ériger de petits murs de protection contre le souffle des bombes. Enfin, des filets de camouflage étaient souvent suspendus au-dessus des aires de dispersion. En un minimum de temps et d'effort, les avions recevaient donc une protection jugée suffisante.

Collections Bazzani (Photo 46) et Richter (Photos 47 et 49)

Photo 46 (p. 34) – Une vue presque bucolique avec ce Ju 87 de la 4./St.G. 77 photographié dans un verger. Une large ornière accueille le bombardier pour éviter que sa haute silhouette ne dépasse de la cime des arbres.

Photo 47 (haut de la p. 35) – Prise en mai 1942 sur le terrain ukrainien d'Artemovsk, cette vue montre le camion télex du I./JG 52 partiellement enterré pour le protéger des éclats de bombe.

Photo 48 (milieu de la p. 35) – (v. texte principal)

Photo 49 (bas de la p. 35) – Un Fw 189 du NAGr. 3 illustre bien l'une des techniques de construction évoquées dans le texte: le sol a été excavé sous son train d'atterrissage et son plan principal.

P a g e 36 – Derrière les images, une histoire

Le Corpo Aereo Italiano sur le front de la Manche entre 1940 et 1941

par Enrico Leproni

Après la campagne de France et suite aux consultations avec son ministre des affaires étrangères, Mussolini songe à la meilleure manière de poursuivre la guerre aux côtés de l'Allemagne. Convaincu que le conflit ne s'éternisera pas, il lui importe surtout de voir l'Italie dans la position la plus favorable lors des futures négociations de paix. Sans prendre l'avis de l'E-M de la Regia Aeronautica, le Duce ordonne d'expédier en Manche et en Belgique des unités aériennes non requises en Italie. Ainsi, pense-t-il, les aviateurs italiens pourront épauler leurs homologues allemands en plein combat contre un adversaire tenace: la RAF.

En août 1940, le général Rino Corso Fougier, commandant la 1^o Squadra Aerea en Italie septentrionale, est dépêché en Allemagne afin de coordonner avec la Luftwaffe le transfert des escadrilles italiennes. Sa démarche ne déchaîne pas l'enthousiasme à Berlin où on évoque les mauvaises conditions météo mais aussi le fait que l'ennemi est particulièrement bien équipé. Ces pseudo-justifications ne découragent pas les Italiens qui insistent pour engager la Regia Aeronautica aux côtés de la Luftwaffe. En fin de compte, les parties concluent un accord et définissent les meilleures conditions du déploiement des escadrilles italiennes. La formation du corps expéditionnaire aérien italien (dénommé Corpo Aereo Italiano ou C.A.I. en abrégé) est entamée dès le retour du général Fougier.

Le C.A.I. comprend la 15^a Brigata Aerea da Bombardamento Terrestre (BT en abrégé). Cette brigade a sous son commandement les unités suivantes:

- le 13^o Stormo B.T., composé du 11^o Gruppo B.T. avec les 1^a and 4^a Squadriglia et le 43^o Gruppo B.T. avec la 3^a and 5^a Squadriglia (effectif total: 40 Fiat BR.20 M).

- le 43^o Stormo B.T., composé du 98^o Gruppo B.T. avec les 240^a and 241^a Squadriglia et le 90^o Gruppo B.T. avec les 242^a and 243^a Squadriglia (effectif total: 40 Fiat BR.20 M).

- le 56^o Stormo Caccia Terrestre (escadre de chasse – *Caccia Terrestre* est abrégé C.T. dans le texte qui suit) composé du 18^o Gruppo C.T. avec les 83^a, 85^a et 95^a Squadriglia (50 biplans Fiat CR.42) et le 20^o Gruppo C.T. avec les 351^a, 352^a et 353^a Squadriglia (45 monoplans Fiat G.50).

- la 172^a Squadriglia Ricognizione Strategica (escadrille de reconnaissance stratégique) avec cinq Cant Z.1007 bis.

Le C.A.I. peut donc compter sur une force de 80 bombardiers, 95 chasseurs, 12 avions de transport et 7 avions de liaison. Mais quelle est la valeur opérationnelle de cette force, plutôt imposante sur le papier? En fait, seuls quelques pilotes de bombardiers ont reçu un entraînement au VSV, les postes de radio de leurs Fiat BR.20 M sont dépassés (et sujets à pannes fréquentes) et aucun des avions ne disposent d'équipement de dégivrage. Les chasseurs ne sont pas mieux lotis: si les Fiat CR.42 affichent un rayon d'action respectable, ils sont en revanche désespérément lents (430 km/h à 5.000 m) et sous armés (mitrailleuses de 7,7 mm). En matière de communication, la plupart d'entre eux ne sont équipés que d'un récepteur radio, peu fiable de surcroît. Certes, les Fiat G.50 sont légèrement plus rapides (470 km/h) et mieux armés (deux mitrailleuses lourdes de 12,7 mm) mais ils ne peuvent tenir l'air qu'une heure. Pour couronner le tout, ces chasseurs doivent obligatoirement évoluer en vue du sol. Ils ne peuvent donc espérer quelque chance de succès au-delà de 700 mètres d'altitude. Au vu de ce qui précède, il est évident que le C.A.I. est totalement inadapté aux opérations en Europe du Nord.

Le transfert des unités volantes du C.A.I. commence le 27 septembre 1940, quand les 60 bombardiers BR.20 des 13^o et 43^o Stormo quittent l'Italie pour gagner respectivement Melsbroeck (périphérie nord-est de Bruxelles) et Chièvres (45 km au sud-ouest de Bruxelles). Le transfert ne va pas sans mal puisque trois bimoteurs sont incapables de décoller et neuf autres sont contraints à l'atterrissage forcé en cours de route. Le déploiement italien ne commence pas sous les meilleurs auspices. Les chasseurs CR.42 du 18^o Gruppo suivent les BR.20 le 6 octobre mais une mauvaise météo les contraint à se poser prématurément sur l'aérodrome de Neubiberg (périphérie munichoise). Transitant par Francfort (en Hesse) le 18 octobre, ils atteignent finalement leur base d'opérations d'Ursel (Belgique, Flandre Orientale) le jour suivant. A son tour, le 20^o Gruppo du Major Mario Bonzano quitte l'Italie le 6 octobre. Ses 45 Fiat G.50 décollent de Trévise (près de Venise) et parviennent à Bozen (ou Bolzano), à quelques dizaines de kilomètres de la frontière autrichienne. Mais la météo joue les perturbatrices et empêche les chasseurs de traverser les Alpes. Finalement, les Fiat du 20^o Gruppo rallient Neubiberg le 17 octobre. Le lendemain, ils atteignent Francfort, puis, le surlendemain, leur destination belge de Maldegem (près de Bruges, à proximité immédiate de la frontière néerlandaise - Ursel, d'où va opérer le 18^o Gruppo, n'est qu'à quelques kilomètres au sud). Leur arrivée à destination est problématique: les pilotes italiens sont incapables de repérer le terrain flamand soigneusement camouflé en exploitation agricole. Résultat, les cinq premières machines atterrissent au-delà d'une route factice tracée au milieu du périmètre et l'une d'entre elles capote dans la boue en bout de terrain.

Entre-temps, la situation a changé sur le front de la Manche: à présent, les bombardiers de la Luftwaffe opèrent principalement de nuit et les conditions météo se sont détériorées avec l'arrivée de l'automne. La situation est donc devenue critique pour un C.A.I. complètement inadapté aux opérations dans un tel environnement. Mais les Allemands prennent les choses en main: ils

familiarisent leurs homologues italiens avec leur future zone d'opérations, forment tous les pilotes de bombardiers au VSV et perfectionnent l'entraînement des pilotes de chasse au combat aérien. Des plaques de blindage sont montées en rattrapage sur les Fiat G.50 pour améliorer la protection du pilote. En outre, la Luftwaffe distribue des gilets de sauvetage gonflables et des paquets de poudre teintée afin de faciliter le repérage des équipages "à la baïlle" par les unités de sauvetage en mer. C'est aussi la Luftwaffe qui impose les teintes jaune et noir, respectivement pour l'identification et le camouflage de nuit. Comme les bases italiennes sont éloignées de la côte, des terrains avancés sont établis à Merville et Norrent Fontes (Pas-de-Calais) pour les Fiat G.50 du 20° Stormo. Cette mesure doit pallier leur faible rayon d'action. La coopération germano-italienne est excellente. Le 22 novembre, quelques pilotes du 20° Stormo reçoivent même une formation sur Bf 109, machines et instructeurs étant fournis par la Luftwaffe. Par groupe de huit, les pilotes italiens sont ensuite expédiés à Cazaux (Gironde), pour parfaire leur entraînement à la chasse. Au sol, les mécaniciens italiens améliorent leur formation au sein des usines Erla et Daimler-Benz à Anvers (Belgique septentrionale). La zone d'opérations réservée aux Italiens au-dessus de l'Angleterre est limitée à l'ouest par le méridien de Greenwich, au nord par le 53^{ème} degré de latitude et au sud par la Tamise. Cette zone comprend donc les secteurs importants au nord et au nord-ouest de Londres. Par conséquent, les chasseurs italiens vont devoir escorter les bombardiers à la limite de leur propre rayon d'action. On leur confie aussi l'interception de tout appareil britannique dans le secteur compris entre la ville côtière belge d'Ostende et l'Escaut, ainsi que l'escorte de convois dans ce secteur.

Les Italiens accomplissent leur première mission le 27 octobre. Ce jour-là, les chasseurs des 18° et 20° Gruppo sont censés escorter 15 Fiat BR.20 vers Ramsgate (côte est du Kent). Mais dans la brume matinale, chasseurs et bombardiers ne s'aperçoivent pas. Si les bombardiers et les appareils du 20° Gruppo abandonnent alors la mission, les chasseurs du 18° Gruppo mettent le cap vers Ramsgate. Cette première mission est évidemment un échec. Une deuxième tentative a lieu deux jours plus tard, quand 34 Fiat G.50 et 36 Fiat CR.42 du 18° Gruppo escortent 15 Fiat BR.20 vers Ramsgate. En dépit d'une DCA intense, cette mission est enfin un succès.

Le 1^{er} novembre, 50 Fiat G.50 effectuent une mission de chasse libre dans le secteur de Canterbury. Mais la RAF ne se montre pas. Sur le chemin du retour, la formation italienne se morcelle pour éviter les tirs d'une DCA particulièrement agressive. Quatre jours plus tard, trois G.50 décollent sur alerte pour intercepter des chasseurs britanniques mais, une fois encore, ils ne trouvent qu'un ciel vide.

Le C.A.I. repart à l'attaque dans l'après-midi du 8 novembre: 22 Fiat G.50 du 20° Gruppo opèrent en mission de chasse libre entre Dungeness (côte sud du Kent) et Margate (près de Ramsgate). Cette fois, quatre Hurricane s'en prennent à la formation italienne mais rompent le combat à l'approche des chasseurs de la Regia Aeronautica. D'autres intercepteurs de la RAF sont repérés à haute altitude mais ils n'interviennent pas. Le jour suivant, le mauvais temps fait avorter une mission d'escorte de bombardiers et les 30 chasseurs du 20° Gruppo pressentis pour cette opération s'en retournent bredouilles. La météo ne s'améliore pas le lendemain. Quoi qu'il en soit, en début d'après-midi, 24 Fiat G.50 prennent l'air pour escorter 10 Fiat BR.20 vers Harwich (Essex, nord-est de Londres). Si les chasseurs parviennent à crever la première couche de nuages, ils sont bloqués par la deuxième à 3.500 m. Ils tentent à plusieurs reprises de la traverser mais, au bout d'un moment, l'indication de leur jauge d'essence les convainc d'annuler la mission et de rebrousser chemin. Toutefois, un certain nombre de biplans Fiat CR.42 du 18° Gruppo ne quittent pas les bombardiers. Parvenus dans la zone de l'objectif, les Italiens sont "coiffés" par des Hurricane des No. 42 et 257 Squadrons ainsi que par plusieurs Spitfire du No. 41 Squadron. A l'issue de l'engagement, la RAF revendique neuf BR.20 et trois CR.42 probables. De son côté, la Regia Aeronautica affirme avoir abattu neuf Hurricane. En réalité, on exagère des deux côtés: les Anglais déplorent deux Hurricane endommagés mais les Italiens laissent trois BR.20 et autant de CR.42 derrière eux. Des trois biplans perdus, deux l'ont été après que leurs pilotes aient été désorientés et contraints à l'atterrissage sur panne de carburant. Quant aux BR.20, un seul s'est abattu sur le territoire britannique du fait du feu ennemi.

A partir du 18 novembre, deux chasseurs du 18° ou 20° Gruppo sont en alerte permanente sur le terrain néerlandais de Flessingue (bords de l'Escaut Occidental). Pourtant, trois jours plus tard, ni la paire italienne ni la flak de l'aérodrome ne peuvent empêcher un Blenheim solitaire d'attaquer le terrain zélandais.

Le 23 novembre, à 12h50, 24 Fiat G.50 du 20° Gruppo et 29 CR.42 du 18° Gruppo sont en opération dans le secteur Margate-Isle of Sheppey-Dungeness. La JG 26 couvre les Italiens avec ses Bf 109. Entre Dungeness et Folkestone (Kent), le 20° Gruppo donne la chasse à quatre Hurricane mais est contraint à cesser la poursuite. Dans le feu de l'action, le 20° Gruppo perd le contact avec le 18° Gruppo. Des Spitfire du No. 603 Squadron en profitent et abattent deux CR.42.

Cinq jours plus tard, 24 pilotes du 20° Gruppo prennent l'air pour une mission combinée avec le 18° Gruppo et leurs homologues allemands de la JG 26. Mais ni le 18° Gruppo ni la JG 26 ne se montrent au-dessus du point de rendez-vous. Qu'à cela ne tienne, le 20° Gruppo partira seul à l'attaque. On le retrouve donc exactement dans le même secteur que cinq jours plus tôt. Mais, cette fois, l'ennemi est absent lui aussi. Le 6 décembre, un plan prévoyant le transfert de 25 machines du 20° Gruppo vers Gravelines (Pas-de-Calais) échoue suite aux mauvaises conditions atmosphériques.

Mais la situation se complique pour les Italiens dont les armées sont parties à l'assaut de la Grèce le 28 octobre 1940. Pire, les Britanniques ont lancé une offensive en Libye le 9 octobre. Les exigences de la nouvelle donne forcent Mussolini à battre le rappel de son armée de l'air. Les Allemands marquent leur accord et le retrait du C.A.I. débute le 20 décembre. Mais la neige et le mauvais temps retardent le retour des unités italiennes. Dans la nuit du 2 au 3 janvier 1941, quatre BR.20 accomplissent une ultime mission de bombardement. Leur objectif est Ipswich, à une centaine de kilomètres au nord-est de Londres. A l'issue de cette mission, tous les bombardiers du C.A.I. quittent leurs terrains belges et mettent le cap vers leur Italie natale. Les chasseurs du 18° Gruppo et les appareils de reconnaissance de la 172^a Squadriglia disent adieu à la Belgique le même jour. Quant au 20° Gruppo, seule la 351^a Squadriglia reçoit l'ordre de retour. Les deux autres escadrilles du Groupe seront renvoyées au pays une fois leur transformation sur Bf 109 terminée. Douze Fiat G.50 rentrent en Italie par le rail, en ce inclus les cellules les plus fatiguées, celles nécessitant les plus grosses réparations et les machines rendues indisponibles suite à des opérations de cannibalisation. Les deux Caproni Ca.133 de la 351^a Squadriglia prennent également le chemin du retour. Le reste du 20° Gruppo continue à opérer en Belgique avec ses 352^a et 353^a Squadriglia placées sous le commandement de la Luftflotte 2. Les Italiens se voient confier la défense des côtes entre l'île de Walcheren (extrême sud-ouest des Pays-Bas) et Ostende (Belgique). Vers la mi-janvier, la Luftwaffe transfère deux Bf 109 E au C.A.I., de sorte que les pilotes italiens déjà transformés puissent maintenir leur qualification sur type.

Le 3 janvier, un seul G.50 décolle sur alerte depuis Flessingue mais est incapable de rattraper l'intrus qui vole à haute altitude. Trois jours plus tard, la paire d'alerte prend l'air pour intercepter un bombardier britannique au-dessus de Flessingue. Mais le maraudeur leur échappe en disparaissant dans les nuages. La paire d'alerte rentre à Maldegem dans les jours qui suivent. Le 31 janvier, deux Fiat repèrent un Bristol Blenheim entre Ostende et Bruges. Mais les Italiens perdent l'Anglais quand celui-ci cherche refuge dans la "couche". Comme les patrouilles côtières se déroulent sans histoires, la Luftwaffe et la Regia Aeronautica tombent d'accord pour rééquiper et renforcer les unités italiennes. De nouveaux pilotes arrivent au Gruppo et les Allemands annoncent la livraison d'un lot de Bf 109 F. Avec ces renforts, le 20° Gruppo était censé entamer les opérations sous l'égide de la JG 51 à partir de la mi-avril. Alors que les *Friedrich* se font attendre, les Italiens expédient à la fin mars 22 Fiat G.50 en état de

vol, quatre Ca.133 et deux Ca.164 vers Desvres (Pas-de-Calais), leur nouveau terrain avancé. La logistique et les ateliers, eux, restent à Maldegem. Mais, le 4 avril, la visite du Feldmarschall Kesselring jette l'émoi à Desvres: non seulement les Italiens ne recevront pas les Bf 109 F attendus mais ils doivent en outre rentrer immédiatement au pays car leur 20° Gruppo va être expédié dans les Balkans. Le 8 avril, ce qui reste du C.A.I. repère un dernier chasseur ennemi dans le ciel de l'Europe du Nord: le Fiat G.50 d'alerte prend l'air mais est incapable d'inquiéter l'Anglais qui évolue bien trop haut.

Le rapatriement du 20° Gruppo commence le 16 avril 1941, quand 24 Fiat G.50 et quatre Ca.133 partent vers Francfort-sur-le-Main. Le lendemain, ils arrivent à Neubiberg. A partir de là, le plan prévoyait leur transit par Vienne, avant de rejoindre directement les Balkans où ils doivent opérer sous le commandement du VIII. Fliegerkorps. Mais les succès engrangés par les forces germano-italiennes sur ce théâtre d'opérations sont tels que le plan est annulé. Par conséquent, le 20° Gruppo quitte Neubiberg pour l'Italie où il atterrit à Gorizia (Golfe de Trieste, non loin de la frontière slovène), pendant que l'échelon roulant suit par le rail. Ainsi prend fin le déploiement du 20° Gruppo en Manche.

Photo 50 (p. 36) – Le 20° Gruppo vient d'arriver en Belgique et des membres de la Luftwaffe examinent un Fiat G.50 à Maldegem. L'insigne du Groupe consiste en un chat noir pourchassant trois souris vertes. L'emblème trouve son origine dans un exercice d'avant-guerre au cours duquel quelques G.50 du Groupe interceptèrent des bombardiers Savoia S.79 du 12° Gruppo B.T. Comme l'insigne de ce dernier était composé de trois souris vertes, le 20° Gruppo s'en inspira pour élaborer son "Attrapeur de Souris".

Légende de l'infographie (haut de la p. 37) – Encadrés, les noms des différents terrains occupés par le C.A.I. entre octobre 1940 et avril 1941: Chièvres, Melsbroek et Maldegem (Belgique – Ursel [sud de Maldegem] n'est pas mentionné ici), Flessingue (Pays-Bas), Norrent Fontes, Merville, Desvres et Gravelines (France). En face, sur la côte sud-est de l'Angleterre, quelques-uns de leurs objectifs: Ipswich, Harwich, Ramsgate et Canterbury.

Photo 51 (p. 37) – Un mécanicien italien fait chauffer le moteur d'un Fiat G.50 du 20° Gruppo à Maldegem. Le "Salvatore" (le parachute du pilote) est posé sur l'aile gauche, une pratique standard au sein de la Regia Aeronautica (v. aussi la **Photo 53**, pp. 40 et 41). On distingue le capot moteur jaune. Le nombre de personnels de la Luftwaffe munis d'un appareil photo pourrait indiquer que la vue a été prise en novembre ou en décembre 1940.

Photo 52 (p. 38) – Décembre 1940: une paire de Fiat G.50 de la 352^a Squadriglia devant un hangar soigneusement camouflé de Maldegem. On note que les machines portent chacune un camouflage différent.

Photos 53 et 54 (pp. 40 et 41) – Prises à Maldegem en mars 1941, ces photos illustrent deux Fiat G.50 de la 352^a Squadriglia sur leur aire de dispersion camouflée. Ces vues donnent une bonne idée des mesures considérables prises pour camoufler les installations de l'aérodrome. La **Photo 54** (p. 41, en haut à droite) est un agrandissement d'une partie de la vue précédente. Il montre le Bf 109 E du Hptm. Erich Woitke, Gruppenkommandeur du II./JG 52 qui emménagea à Maldegem le 6 mars. L'Emil porte onze barres de victoire sur son gouvernail jaune. Woitke avait abattu sa 11^{ème} victime le 23 février précédent.

Photos 55 et 56 (pp. 42 et 43) – Maldegem, mars 1941. Deux Bf 109 appartenant au Gruppenstab du II./JG 52 et le Fiat G.50 du *Maggiore Pilota* Mario Bonzano (patron du 20° Gruppo) saisis au roulage vers la piste. Tous les avions du C.A.I. opérant depuis la Belgique avaient reçu des parements jaunes d'identification rapide à partir de la fin octobre 1940 (bande de fuselage et bords de fuite du plan principal). Peu de temps après, la bande de fuselage fut remplacée par un capot moteur partiellement repeint en jaune. Mais le retrait de la bande de fuselage endommagea sérieusement la peinture de nombreux G.50 à cet endroit, ce qui explique la présence de zones où le métal a été mis à nu, comme sur la monture de Bonzano. Ce dernier effectua plusieurs vols à bord de son Fiat avant que le camouflage ne soit retouché et qu'une bande blanche ne soit peinte pour identifier son avion comme étant celui du commandant du Gruppo. En outre, le Fiat fut orné d'un chevron de commandement sur le flanc du fuselage (**Photo 56**, haut de la p. 43).

Toutes les photos de cet article proviennent de la collection Leproni

Page 44 – Portraits

Hauptmann Heinz Fischer, III./St.G. 1

Né le 22 mai 1917, le jeune Heinz Fischer termine ses études, avant de s'engager comme aspirant officier au printemps 1936. D'abord muté dans un bataillon antichar, l'aspirant-chef Fischer est transféré à la Luftwaffe en 1937. C'est au sein de cette arme qu'il fait plus tard son pilotage. Il rejoint alors diverses unités de reconnaissance et de bombardement, avant de suivre une formation de pilote de Stuka. A l'issue de celle-ci, le jeune Fischer est muté dans une escadrille de première ligne. Avec son ami le lieutenant Jochen Berkhoff, un autre Berlinois, Fischer arrive en automne 1940 au III./St.G. 1 stationné sur le front de la Manche. Heinz est alors muté à la 7. Staffel de l'Oblt. Schairer. Mais notre "neuling" (novice) n'est pas envoyé au combat au-dessus de l'Angleterre car, à cette époque, les activités du Groupe se limitent à des raids de nuisance nocturnes contre le trafic maritime sur la Tamise.

Mars de l'année suivante voit Fischer et son Groupe quitter l'Europe du Nord pour la Sicile. Pour eux, le temps est venu de s'en prendre à ce bastion britannique en Méditerranée, véritable épine dans le pied de la Wehrmacht, qu'est l'île de Malte. Notre jeune pilote y accomplit donc ses premières sorties opérationnelles et doit supporter d'emblée tout le stress du combat. En effet, il doit endurer la longueur des vols vers et au retour de l'objectif, (toujours effectués au-dessus de la mer et exigeant la plus grande concentration), faire face aux chasseurs de la RAF et à une DCA britannique particulièrement agressive. Les ordres du III. Gruppe sont de s'en prendre aux aérodromes, aux navires et aux installations portuaires. Mais ces missions ne durent pas longtemps car, dès le 10 avril, Fischer, devenu Oberleutnant, emménage à Derna (Libye) avec sa 7. Staffel. L'escadrille collabore avec la 8. Staffel pour intervenir en soutien de l'Afrika Korps fraîchement débarqué. Les deux Staffeln attaquent donc divers objectifs navals et terrestres dans le secteur de Tobrouk. Au cours de ces missions, Fischer doit affronter la DCA britannique la plus violente qu'il ait jamais rencontrée. Mais le déploiement africain ne dure pas et le III./St.G. 1 prend bientôt ses quartiers à Argos, en Grèce. Bien que la phase principale de l'opération *Merkur* (l'invasion aéroportée de la Crète le 20 mai 1941) soit déjà achevée, les objectifs ne manquent pas car les troupes de Sa Gracieuse Majesté tentent d'évacuer l'île. En conséquence, le VIII. Fliegerkorps engage le III. Gruppe contre le transport maritime ennemi, donnant ainsi au lieutenant Fischer d'autres occasions de montrer l'étendue de son talent.

Le 3 juin 1941, le Groupe est envoyé au repos en Allemagne, le temps aussi de compenser ses pertes. Les personnels sont envoyés en permission pendant une semaine au cours de laquelle les avions de l'unité sont révisés à Cottbus (sud-est de Berlin, près de la frontière polonaise). Les affaires reprennent le 17 juin, quand l'unité fait mouvement vers la Pologne. Et bientôt, c'est l'ouverture d'un nouveau front: les armées allemandes envahissent l'URSS le 22 juin. Le III./St.G. 1 emménage alors sur le terrain de Doubno-Sud (Ukraine) et opère en soutien du Herresgruppe Mitte. Les vols s'enchaînent à un rythme infernal: il n'est pas

rare que les équipages effectuent jusqu'à cinq missions de combat par jour! Les Stuka attaquent autant des objectifs situés en avant des têtes de pont allemandes, que d'autres localisés sur les arrières de l'ennemi, afin de désorganiser la retraite de l'Armée Rouge. Treize jours à peine après le début de l'invasion, Heinz Fischer doit endurer une perte qui l'affecte profondément: son ami l'Oblt. Berkhoff est abattu et tué le 5 juillet, alors que son unité, le Gruppenstab, opérait au nord de Beresino (Biélorussie).

A chaque fois qu'un secteur s'enflamme sur le front central, les "pompiers" du III. Gruppe interviennent. Ils prennent ainsi part aux opérations les plus marquantes, comme le franchissement de la Berezina, l'encercllement de Smolensk (Russie) et celui de Kiev (Ukraine), les batailles de Roslavl (Russie), Rogatchev (Biélorussie) et Orel (Russie). Fin novembre 1941, nous retrouvons Fischer et son Gruppe à Louchnov, près de Moscou. Mais le général Hiver frappe durement cette année-là et les températures dégringolent sous la barre des -40° C. Opérant dans des conditions particulièrement difficiles, le Gruppe participe aux combats devant Moscou, s'en prenant en particulier à Toula (sud de la capitale). Au sol, les troupes allemandes ralentissent pour finalement s'arrêter à huit kilomètres de l'agglomération moscovite. Elles n'iront pas plus loin. Le 5 décembre, les Soviétiques lancent une première contre-offensive. C'est aussi le jour où le III. Gruppe de Heinz Fischer est rapatrié vers le Reich, à la fois pour s'y reposer et toucher ses premiers Ju 87 D-1.

En février 1942, le Gruppe est de retour sur le front de l'Est. Sa mission consiste à fournir un appui feu aux forces combattant dans le secteur nord du front, surtout du côté de Demyansk. Ses objectifs sont des blockhaus, des routes, des voies de chemin de fer et des concentrations de troupes. Fischer se distingue au point d'être promu commandant intérimaire de la 9./St.G. 1 en mai 1942. Le 4 du mois, il reçoit la Coupe d'Honneur. Mais le 12, son Stuka est touché: alors qu'il attaque des chars près de Lipovik, au sud de Leningrad (aujourd'hui Saint-Petersbourg), des impacts crèvent le réservoir de carburant droit de son Ju 87 D-3 (W.Nr. 2220). Le Junkers atterrit en catastrophe mais du mauvais côté de la ligne de front. En dépit d'une paupière lacérée et de contusions, Fischer et son radio, l'Uffz. Hümer, parviennent à regagner les lignes allemandes dès le 13 mai.

A l'issue d'une courte convalescence, Fischer est décoré de la Croix Allemande en Or le 27 mai. Mais des missions plus difficiles l'attendent. En juillet, il reprend le commandement de la 7./St.G. 1. En octobre, le Gruppe concentre ses efforts sur l'étroit corridor qui mène au saillant près de Demyansk (région de Novgorod, au nord-ouest de la Russie). Les forces allemandes ont pu maintenir le corridor ouvert afin d'évacuer la poche de résistance mais les Russes tentent à nouveau de les en empêcher. L'opération *Pusta*, destinée à élargir le corridor, débute près de Strelitsy le 26 octobre. Les conditions météo sont mauvaises, il pleut beaucoup. Le III./St.G. 1, en ce inclus Fischer et sa Staffel, reçoit pour mission de soutenir l'opération lancée par la *Heer* (armée de terre). Ce jour-là, Heinz Fischer part donc à l'attaque des positions soviétiques près de Strelitsy. C'est sa 456^{ème} mission de guerre. Ce sera aussi sa dernière: il semble que son Stuka, qui tournait autour de l'objectif à 500 m d'altitude, ait croisé la trajectoire d'un obus d'artillerie allemand. Les conséquences de l'impact sont terrifiantes et sans appel: l'obus sectionne la queue du Ju 87 D-1 "J9 + AL" (W.Nr. 2629). Fischer perd le contrôle de son bombardier qui s'écrase à l'orée d'un bois près des premières lignes allemandes, à un kilomètre au sud-est de Strelitsy. Ni Fischer ni l'Uffz. Fritz Zethmeier, son radio, n'ont la moindre chance d'évacuer en parachute leur Junkers désemparé. Des soldats de l'infanterie les portent en terre non loin du site de leur crash. C'est donc à titre posthume que le Hptm. Heinz Fischer reçoit le 25 novembre 1942 son ultime décoration, la *Ritterkreuz*.

Photos 57 à 59 (p. 44) – Sur la **Photo 57** (haut de la p. 44), l'Oblt. Fischer dans le cockpit de son Ju 87, à l'issue de son 350^{ème} vol de guerre, le 22 juillet 1942. A cette époque, Fischer est Staffelkapitän de la 7./St.G. 1. La vue a été prise à Orel. Au cours d'une "perm" dans son Berlin natal, Fischer pose en tenue de gala à l'été 1941 (**Photo 58**, bas de la p. 44, à gauche). Sur la photo suivante (**Photo 59**, bas de la p. 44, à droite), Fischer chez lui, en civil, avec son plus jeune frère, Helmut.

Photo 60 (haut de la p. 45) – A l'automne 1942, Fischer rentre d'une mission à bord d'un appareil dont la queue a été endommagée par la DCA. Le 26 octobre, un incident similaire aura des conséquences fatales pour le jeune Berlinois et son radio mitrailleur.

Photo 61 (bas de la p. 45) – Automne 1942: le Hptm. Fischer est sanglé par son mécanicien avant un nouveau départ en mission au-dessus du secteur nord du front de l'Est.

Photo 62 (p. 46) – Prise en automne 1942, voici ce qui est probablement l'une des dernières photos montrant Heinz Fischer (à droite). A gauche, le Gruppenarzt (médecin du Gruppe) et un autre officier. Notre pilote porte une tenue de vol en mouton retourné et un *Kanalhose* ("pantalon de la Manche").

Toutes les photos illustrant cet article sont issues de la collection Huss

Photo 63 à 65 (p. 47) – Trois cartes originales datant de l'automne 1942. Elles indiquent le lieu du crash de l'Hptm. Heinz Fischer et de l'Uffz. Fritz Zethmaier (radio) le 26 octobre 1942, ainsi que l'emplacement de leurs tombes. Afin de clarifier la situation au moment des faits, l'emplacement de la ligne de front nord (voir la mention "*Nordfront-Schlauch*"), celle du front sud ("*Südfront-Schlauch*") et de Demyansk n'a été indiqué que sur la carte générale (**Photo 63**, haut de la p. 47). Cette même carte renseigne la position des sépultures des deux aviateurs allemands (à l'extrémité de la flèche rouge, au-dessus de la mention originale "*Grabstelle*"). Les **Photos 64** et **65** permettent de repérer avec plus de précision les tombes ("*Grabstelle*" sur la **Photo 64** et "*Grab*" sur la **Photo 65**). Croquis et mentions en allemand confirment que l'équipage a été porté en terre à la lisière d'une forêt, non loin d'un marais. Enfin, la **Photo 65** indique le lieu du crash du Junkers, près de l'extrémité nord de la forêt à l'orée de laquelle ont été enterrés les deux malheureux.

Page 48 – Destins

A un cheveu près!

Au cours de l'été 1943, d'importants éléments appartenant à des *Kampfgeschwadern* (escadres de bombardement) sont déployés et concentrés dans le secteur central du front de l'Est. Leur mission: le bombardement stratégique de précision de sites industriels éloignés du front. Début juin 1943, le II./KG 4, déjà présent dans le secteur central, quitte Karatchev (Russie) et emménage 200 km au nord-ouest, à Sechinskaya plus précisément. Sous le commandement du Generaloberst Ritter von Greim, les opérations sont soigneusement préparées. Elles doivent avoir lieu de nuit exclusivement. Les objectifs sélectionnés sont l'usine de chars "Molotov" de Gorki (sud-est de Moscou) et le combinat de Iaroslavl qui produit du caoutchouc au nord-est de la capitale. Les premières missions sont effectuées dans la nuit du 4 au 5 juin 1943, quand l'usine de Gorki est bombardée entre 22h20 et 23h45. La Luftwaffe est de retour le lendemain, entre 22h10 et minuit, et le surlendemain, entre 21h40 et 23h55. L'effort ne faiblit pas et la nuit suivante, l'équipage du Lt. Haeger de la 5./KG 4 fait partie de ceux qui approchent de l'objectif. Les hommes ont décollé d'Orel-Ouest à 20h08. Le vol long de quelque 350 km est sans histoires. Parvenu à 3.600 m à la verticale de l'usine, le He 111 largue ses bombes. Mais quelques secondes plus tard, l'opérateur radio hurle: "*jäger!*". Trop tard, le 5J + KN encaisse un choc terrible: un chasseur de nuit soviétique vient de percuter le Heinkel.

Déséquilibré, le bimoteur embarque à droite. Au prix d'un effort surhumain, le pilote (Uffz. Festner) doit faire appel à toute sa science du pilotage pour ramener le He 111 en vol rectiligne horizontal. Moteur gauche coupé et propulseur droit poussé à fond, Festner met le cap à l'ouest. Ses hommes sont inquiets mais la chance est avec eux: à 01h48, après cinq heures et quarante minutes de vol, Festner pose son bombardier à Orel-Ouest. Au sol, l'équipage réalise à quel point il est passé près de la catastrophe: le plan vertical a été enfoncé et déchiré, la gouverne de profondeur droite et son compensateur ont disparu, le stabilisateur droit a perdu la moitié de sa surface. C'est une chance extraordinaire si la gouverne de profondeur gauche est restée intacte car c'est elle qui a permis au pilote de ramener le Heinkel à bon port. Pour l'Uffz. Festner, cette 42^{ème} mission de guerre s'achève avec plus de peur que de mal. En récompense de leur exploit, chaque membre de l'équipage se voit offrir une photo dédicacée du Generaloberst von Greim et de petits cadeaux offerts par la société Heinkel. En effet, ramener un He 111 dans un tel état était chose peu commune. Le 10 juin, l'équipage de Festner est à nouveau engagé au-dessus de Gorki. Les raids allemands infligent de sérieux dégâts aux chaînes de montage, allant même jusqu'à provoquer l'arrêt de la production pendant un moment. Mais bien vite, trop vite au goût des Allemands, les blindés soviétiques sortent à nouveau de l'usine de Gorki.

Photo 66 (p. 48) – Dans la matinée du 8 juin 1943, le Lt. Haeger et son équipage posent devant leur He 111 gravement endommagé. De gauche à droite: le Maj. Cranz (observateur), le Lt. Haeger (observateur), l'Uffz. Festner (pilote), les Ogefr. Laibl et Brockmann (mitrailleurs). Absent sur cette photo, l'Uffz. Schäfer (radio). On distingue le camouflage de nuit et les petites lettres "KN" peintes en blanc sur l'arrière du fuselage (v. aussi le **Photo 35** dans LUFTWAFFE IM FOCUS n° 12)

Légende de l'infographie (troisième de couverture) – Le bombardement stratégique de l'usine de chars "Molotov" à Gorki (banlieue moscovite) et du combinat de Iaroslavl (production de caoutchouc) au nord-est de la capitale russe. L'attaque fut menée dans la nuit du 7 au 8 juin 1943, depuis Orel, l'aérodrome de départ (et de destination) du He 111 "5J + KN". La ligne noire matérialise la ligne de front au moment des faits.

Page UIV – Avions capturés

Photos 67 et 68 – Ces photos inédites intéresseront certainement ceux que la capture d'avions ennemis passionne. En effet, les clichés montrent le B-17G s/n 2102391, un bombardier dont on ignorait jusqu'ici la réparation et l'évaluation par les Allemands. Ces vues sont donc les premières qui attestent de l'existence de ce quadrimoteur au sein de la Luftwaffe.

Construit par Boeing, l'avion fut versé au 601st Bomb Squadron, 398th Bomb Group et abattu par la flak au cours d'un raid sur Hambourg le 18 juin 1944. Ce jour-là, à 09h55, les pilotes américains posent le grand bombardier en douceur près de Bavendorf, à 17 km au sud-est de Lüneburg (Allemagne septentrionale). Posé sur le ventre, l'avion n'est endommagé qu'à 10%. L'équipage est fait prisonnier et son avion est récupéré par une équipe de la base aérienne de Lüneburg toute proche. Le B-17 sera réparé et remis en état de vol. Mais nous ignorons quand celui-ci fut testé par la Luftwaffe. Sur les photos (prises à l'automne 1944), on ne distingue qu'une partie du code appliqué sur le fuselage par les nouveaux propriétaires (?? + FY). Les Allemands ont repeint le *serial number* original (2102391) en petit, sous le svastika, une pratique rarissime. Les surfaces supérieures sont restées alu naturel, alors que le dessous semble être jaune. Cette livrée d'intrados est standard sur les avions capturés par la Luftwaffe.