

EDITION  
No 14  
2008

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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°14/2008

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

## Deuxième de couverture - Les Avions de Liaison

**Photos 1 et 2** (deuxième de couverture) – Si les Bf 108 peints en RLM 65/70/71 sont légions, ceux revêtus d'une autre livrée sont plus rares. Appartenant au Stab de la JG 3, voici un Taifun camouflé en RLM 74/75/76, une combinaison de teintes plus communément observée sur les chasseurs. Ces vues ont été prises en mars ou avril 1944, à Salzwedel (75 km au sud-est de Hambourg) où étaient basés le Geschwaderstab et le IV. Gruppe. Ici, l'Ofw. Greulich et l'Oberinspektor Heldt se préparent pour un vol vers Schipol (Pays-Bas). On distingue la seconde moitié du code constructeur (?? + CU) sous l'intrados.

Collection Detlef Urbanke

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@Luffahrtverlag-Start.de

**Premier Assistant de Rédaction:** Markus Richter, Cloppenburg

**Deuxième Assistant de Rédaction:** Olaf Krabbenhöft, Hambourg

### Collaborateurs:

Leonhard Beittler, Beilngries

Patrizio Bazzani, Milan (Italie)

Denes Bernad, Osli (Hongrie)

Andreas Brekken, Aurskog (Norvège)

Sven Carlsen, Hambourg

Sven Hüneke, Rendsburg

Heinz Jirousek, Bad Hönningen

Christian Kirsch, Berlin

Enrico Leproni, Milan (Italie)

John Manrho, Hardenberg (Pays-Bas)

Christian Möller, Schulenburg

Werner Oeltjebruns, Wardenburg

Jochen Prien, Hambourg

Hans Ring, Übersee

Georg Schlaug

Mark Scheppard, Faringdon (Grande-Bretagne)

Karlheinz Schürmann, Mühlheim

Alexander Steenbeck, Lübeck

Horst Thürling, Berlin

Detlef Urbanke, Ganderkesee

**Traduction anglaise:** David Johnston, New Brunswick (Canada)

**Traduction française:** Jean-Noël Dusoulie, Bruxelles (Belgique)

**Impression:** Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

**Droits de reproduction:** Copyright © Luffahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2008

ISBN 978-3-9811042-8-8

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                         |   | page     |
|---|------------------------------|---|----------|
| <b>Les Avions de Liaison</b>                |                              | <b>Dérives</b>  |          |
| Bf 108, Stab JG 3, 1944                     | Ull (deuxième de couverture) | Oblt. Heinrich Setz, Staffelpapitän, 4./JG 77, 1942             | 18       |
| <b>Editorial</b>                            | 2                            | Le <i>Ballonvernichter</i> de la 2.(F)/Ob.d.L., 1941            | 19       |
| <b>Forum des Lecteurs</b>                   | 2                            | <b>Des Avions sous la loupe</b>                                 |          |
| Bf 109 E, Gruppenkommandeur, 1940           | 3                            | Folle livrée pour le He 123 de l' <i>Adjutant</i> , 3./Flieger- |          |
| Hs 126, (H)/31, 1939                        | 4                            | gruppe 50, 1938   | 20 à 23  |
| <b>Les Chasseurs</b>                        |                              | <b>Photos couleur</b>   |          |
| Bf 109 E-1, 3./JGr 101, 1939                | 5                            | Surprise nocturne pour le I./KG 53,                             |          |
| Bf 109 E et F, 2.Erg./JG 3, 1941            | 6 et 7                       | Wellington Mk. Ic, FÖLN, 1940                                   | 24 à 27  |
| Bf 109 G-5 et G-6, 9./JG 11, 1943           | 8 et 9                       | <b>Documents</b>  |          |
| <b>Les Chasseurs de Nuit</b>                |                              | Plaquette commémorative des "Casseurs de Char",                 |          |
| Bf 110 E, 8./NJG 4, 1943                    | 10                           | IV.(Pz)/SG 9  | 28       |
| Bf 110, II./NJG 3, 1944                     | 10                           | <b>Emblèmes Inconnus</b>  |          |
| <b>Les Chasseurs Lourds</b>                 |                              | Les Poissons de la 3./KGr.z.b.V. 7                              | 29       |
| Bf 110, Stab ZG 26, 1940                    | 11                           | <b>Derrière les images, une histoire</b>                        |          |
| <b>Les Bombardiers</b>                      |                              | Disparus après une mission sur Andalsnes,                       |          |
| He 111 H-6, 5./KG 53, 1942                  | 12 et 13                     | He 111 "L1 + KM", 4./LG 1, 1940                                 | 30 à 34  |
| <b>Les Avions d'Appui Tactique</b>          |                              | Juin 1942: les "190" de la 2./JG 2 au combat                    |          |
| Fw 190 A, Ergänzungsstaffel SKG 10, 1943    | 14                           | au-dessus de la Manche  | 35 à 41  |
| Fw 190 A-5/U-8, 1943                        | 14                           | <b>Portrait</b>   |          |
| <b>Les Avions de Transport</b>              |                              | Lt. Josef Kociok, III./ZG 76, II./SKG 210, II./ZG 1 et          |          |
| Ju 52, 2./KGr.z.b.V. 1, 1941                | 15                           | 10.(Nachtjagd)/ZG 1   | 42 à 45  |
| <b>Insignes personnels</b>                  |                              | <b>Paysage</b>  |          |
| Peintures animalières sur Fw 58, Störkampf- |                              | Attaque surprise sur Athènes-Tatoi!                             | 46 et 47 |
| gruppe Lufflotte 6                          | 16 et 17                     |   |          |

|                                    |                                      |   |  |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|--|
| <b>Destin</b>                      | page                                 | <b>Les Hydravions</b>                                     | page   |
| Un transfert coûteux,<br>2.(F)/123 | 48 et UIII (troisième de couverture) | He 42 C-1, LNS 6, 1941<br>Do 24 T, 7. Seenotstaffel, 1942 | quatrième de couverture<br>quatrième de couverture |

**Photo de couverture** – Pour éclairer leur objectif, des bombardiers de la RAF ont largué des “arbres de Noël” au-dessus du terrain d’une unité de la Nachtjagdwaaffe. Suspendus au bout de leur parachute, ils illuminent l’aérodrome d’une lueur irréaliste.  
*Collection Hüneke*

## Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Conformément à notre politique rédactionnelle, nous avons fait le choix de vous présenter dans ce numéro des articles ayant trait à des types d’avion de la Luftwaffe trop souvent ignorés. Vous trouverez donc dans ces pages un Fw 58 porteur d’un insigne personnel peu banal et un Hs 123 à la livrée pour le moins étonnante. Ce numéro n’étant pas plus “terne” que les précédents, nous y avons inclus des vues couleur d’un Vickers Wellington capturé et des extraits du journal personnel de l’Oblt. Wickop, associés à des photos et des dessins inédits. Gageons que ce dernier article ne sera pas pour déplaire aux amateurs de la chasse!

Lors de discussions avec certains de nos lecteurs, nous avons découvert que le changement de mise en page, introduit il y a quelque temps, avait reçu un accueil mitigé. Ainsi que vous l’aurez remarqué dans nos derniers numéros, nous avons décidé d’imprimer plusieurs clichés en grand format. La taille des vues a entraîné leur impression sur des doubles pages. C’est ce changement qui déplaît à d’aucuns. La justification de notre choix est simple: avec un format classique de 17,5 cm de long, il est parfois difficile d’observer de nombreux détails et seul, l’agrandissement de la vue offre cette possibilité. Sans parler de l’impact visuel de photos imprimées en grand. Toutefois, nous avons donc réalisé que ce changement de mise en page n’était pas du goût de tout le monde. Aussi avons-nous décidé de n’imprimer en grand format que les vues qui le méritent réellement. Nous serons donc plus vigilants dans notre sélection, comme le montre la photo en pp. 12 et 13 de ce numéro: selon nous, cette vue d’un He 111 sur le ventre près de Moscou aurait été moins spectaculaire si nous avions opté pour le format de 17,5 cm mentionné plus haut. Imprimée sur une double page, la photo révèle quantité de détails que seule la grande taille de l’image permet de mettre en valeur. Il en est de ces photographies à laquelle l’expression anglaise “big is beautiful” nous semble particulièrement adaptée!

Avant de clore cet éditorial, je ne résiste pas au plaisir de vous annoncer la parution prochaine de notre premier livre (jetez un coup d’œil sur notre site Internet pour y découvrir bientôt l’annonce officielle de la parution). Sans vous en dire davantage ici, sachez cependant que cet ouvrage ne sera publié qu’en quantité limitée. Nous souhaitons, en effet, jauger dans un premier temps votre intérêt pour ce nouveau type de produit.

En attendant, je forme le vœu que ce quatorzième numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS rencontre à nouveau votre satisfaction.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 - Forum des Lecteurs

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

**La Tombe sans Nom** (pp. 48 et UIII) – Nous avons reçu de nouvelles informations concernant la disparition du Hptm. Kraft, Gruppenkommandeur du I./JG 51. “Gaudi” Kraft fut tué le 14 décembre 1942, à 10 km au sud de Bely (à mi-chemin entre Smolensk et Rzhev) et enterré au cimetière du Panzergrenadier-Regiment 25 à Shamilovo.

### Complément d’information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°11

**Photo de couverture** – Jörn Junker nous éclaire au sujet du crash spectaculaire de cet Ar 196: l’hydravion s’est abîmé au déjaugeage depuis le Limfjord (périphérie ouest d’Ålborg, Danemark) le 9 avril 1941. Immatriculé 6I + FL, cet Ar 196 A-2 (WNR. 0101) de la 4./Fl.ErgGr. (See) fut endommagé à 100%. C’est donc un miracle si son équipage s’en tira indemne.

**Photo 11** – Revêtu d’un camouflage hivernal, ce Ju 88 C-6 photographié à Insterburg (Prusse Orientale) appartient à la 1. Staffel de la NJG 20 et non à sa 5. Staffel toujours basée, elle, dans le secteur sud. C’est à Gerhard Stemmer de Hambourg que nous devons ce rectificatif et nous l’en remercions. En toute honnêteté, nous nous étions aperçus de notre méprise alors que notre numéro 11 était déjà sous presse.

**Photo 18** – Le même Gerhard Stemmer nous signale que les Groupes de conversion opérationnelle des cinq Geschwadern de Stuka furent rassemblés pour former le Schl.G. 151 le 18 octobre 1943. L’Ergänzungsschlachtgruppe de Dęblin (75 km au sud-est de Varsovie) fut rebaptisé I./Schl.G.152 le 15 novembre 1943. L’abréviation “SG” ne fut introduite parmi les unités d’entraînement et de remplacement qu’à la mi-février 1944.

### Complément d’information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°12

**Photo de couverture et Photo 3** – Jochen Prien nous en dit plus à propos de ces deux vues: “la position avancée de l’emblème du Groupe sur les Bf 109 F-4 trop du II./JG 27 (et ceux d’autres Gruppen) fut choisie en raison de la difficulté d’apercevoir (et probablement d’appliquer) l’insigne si celui-ci avait été peint sous le volumineux filtre à sable. L’emblème occupait la même position sur le côté droit du capot, sans doute eu égard à l’attrait typiquement allemand pour la symétrie.”

**Photos 4 et 5** – Une erreur s’est glissée dans la légende accompagnant ces photographies car l’avion de l’Oblt. Hahn n’avait qu’un chevron devant la croix de fuselage, sans barre horizontale derrière celle-ci (Ndlr).

### Complément d’information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°13

**Photos 1 et 2** – De notre collaborateur Markus Richter, voici deux autres clichés qui complètent l’illustration de l’article détaillant la récupération d’un duo de Fieseler Storch. Les vues reproduites ici prouvent que la méthode de transport décrite dans notre précédent numéro n’était pas un cas isolé. Saisi au début de la Blitzkrieg à l’Ouest, la **Photo L1** (p. 3) illustre le Bf 109 E du Kommandeur d’un I. Gruppe évacué par une unité de récupération. Tracté par un véhicule, le Messerschmitt s’est simplement

inséré dans le trafic routier. La **Photo L2** (p. 4) a été prise en 1939. Elle montre un Hs 126 du Nahaufklärungsgruppe (H)/31\* tracté à travers champ. Un sujet de diorama pour nos lecteurs maquetistes?

\* Groupe de Reconnaissance Tactique (H)/31

**Photo 4** – Un lecteur espagnol, Antonio Reyna, a découvert l'identité de l'officier posant devant le Bf 109 à l'aile endommagée. M. Reyna nous dit: *“le Hauptmann inconnu est un membre de la 3. Staffel de l'Escuadrilla Azul. Son nom est José Ramón Gavilán Ponce de León, un pilote aux neuf victoires homologuées. Les dégâts à l'aile résultent d'une collision volontaire avec un avion soviétique endommagé. Le 7 mars 1943, Gavilán sectionna la queue de l'avion ennemi qui tomba en vrille et s'écrasa au sol. C'était la troisième victoire en Russie de l'as espagnol qui ne put confirmer avec certitude le type de l'avion abattu. Selon Gavilán, il pourrait s'agir soit d'un Yak, soit d'un Hurricane sous l'étoile rouge. Né en 1913, José Ramón Gavilán acheva sa carrière militaire en 1983. Il était alors Lieutenant-Général. Il publia ses mémoires en Espagne en 2005, avec l'aide de l'auteur Jorge Fernández-Coppel Larrinaga.”* Selon des sources allemandes, l'avion percuté était un Yak 1. La collision se produisit à 1.500 m d'altitude le 7 mars 1943 à 11h35. Le Hptm. Gavilán de la 15.(Span.)/JG 51 atterrit ensuite à Sechinskaya (secteur central du front de l'Est) où fut prise la photo que nous avons publiée.

## Page 5 – Les Chasseurs

**Photos 3 et 4** (p. 5) – Le Bf 109 E-1 “7 Jaune” (W.Nr. 4048) de la 3./JGr.101, posé sur le ventre le 18 novembre 1939 près de Hoya (quelque 40 km au sud-sud-est de Brême - Allemagne septentrionale). Le chasseur est recouvert d'un camouflage classique RLM 70/71 de type “splinter”. L'emblème de la Staffel, un chien détalant, est peint en grand sur le capot moteur. Selon les sources, le motif devrait être rouge mais tel ne semble pas être le cas ici, la silhouette étant vraisemblablement blanche. On distingue l'inscription *Schlangenfuß*\* sur le flanc du fuselage, devant le pare-brise (v. l'agrandissement dans le coin inférieur droit de la page). Le chiffre “7” est particulier: seul son pourtour a été peint en jaune, le reste du chiffre étant de la couleur du camouflage. Mais le pourtour jaune est lui-même bordé d'un fin liseré noir extérieur. Autre particularité, les goulottes de MG 17 de capot peintes en blanc.

Basé à Neumünster/Schleswig-Holstein (30 km au nord de Hambourg) depuis la fin octobre 1939, le JGr. 101 était rattaché au Stab de la ZG 76. Sa mission consistait à protéger la zone nord-ouest du Reich contre les incursions de la RAF. A cette fin, le Groupe dépêchait des Rotten ou des Schwärme qui patrouillaient au-dessus des côtes et de la Baie d'Helgoland. Au cours de l'engagement connu sous le nom de “Bataille de la Baie d'Helgoland”, un seul Rotte attaqua l'ennemi et abattit deux Vickers Wellington à 20 km au sud-ouest de l'île d'Helgoland. Rattachés au Stab/JG 1 depuis le 1<sup>er</sup> décembre 1939, des éléments plus importants du Groupe furent apparemment tenus en réserve à Westerland sur l'île de Sylt, non loin de la frontière danoise. L'Oberstlt. Schumacher (Kommodore de la JG 1) avait, en effet, expressément interdit leur décollage.

Collection Hüneke

\* littéralement “pied de serpent” mais la signification exacte de cette inscription reste mystérieuse (Ndtr).

**Photos 5 à 7** (pp. 6 et 7) – Ces trois vues ont été prises à Esbjerg (côte occidentale du Danemark) en septembre 1941. Elles illustrent des avions de l'Erg./JG 3. Le Groupe, composé des 1. et 2. Staffel ainsi que du Gruppenstab, avait emménagé au Danemark fin août, début septembre 1941. Alors que la 2. Staffel n'était autorisée à effectuer que des vols d'entraînement, la 1.(Eins.)Erg./JG 3 fut utilisée pour la défense côtière. Son secteur d'opérations comprenait l'ensemble des côtes ouest et nord du Jutland. A cette fin, un Schwarm fut déployé sur le terrain avancé de Rom (Baie Nissum, nord-ouest du Danemark), les pilotes de la 1.(Eins.)Erg./JG 3 effectuant à tour de rôle des rotations à intervalles réguliers. Mais ce secteur n'intéressait manifestement pas la Royal Air Force qui ne pénétrait que rarement dans l'espace aérien danois. Le résultat dut décevoir le Schwarm qui n'engrangea aucun succès.

Les **Photos 5 et 6** (p. 6) illustrent les appareils d'alerte basés à Rom à la fin de l'été 1941. Ces Bf 109 sont particuliers en ce qu'ils n'appartiennent pas à la Staffel opérationnelle mais à la 2.Erg./JG 3 dont ils portent les numéros tactiques verts. Comme le montre la **Photo 7** (p. 7), les avions de la 1. Staffel arboraient des chiffres blancs. Ici, le “4 Blanc” piloté par l'Uffz. Philipp et photographié à Esbjerg, également vers la fin de l'été 1941. Le Bf 109 porte l'emblème de la 1. Staffel. Il semble donc se confirmer que le Schwarm d'alerte utilisait à l'occasion des appareils de la 2. Staffel, alors que, comme on l'a lu plus haut, seuls ceux de la 1. Staffel pouvaient être utilisés à des fins opérationnelles.

Nombreux sont ceux qui se sont trompés au sujet du “1 Vert” (**Photo 5**, haut de la p. 6), un Bf 109 F-2 de l'Erg./JG 3, prétendant qu'il s'agissait d'une machine de la 3./JG 5 ornée d'un numéro jaune et photographiée au cours de l'été 1942. On distingue aussi un insigne personnel à l'aplomb de son pare-brise. Issu de la même série de clichés, la **Photo 6** (bas de p. 6) montre l'Uffz. Kurt Philipp accoudé au stabilo du “15 Vert”, un Bf 109 E-7 du Schwarm d'alerte (W.Nr. 3768). Cet avion sera perdu le 7 avril 1943 alors qu'il servait au sein du JGr. Ost. Ce jour-là, le Fhr. Helmut Kulke entra en collision avec un autre E-7 (W.Nr. 6381) piloté par le Fw. Heitkamp. Les Messerschmitt tombèrent près de Vérines, non loin de La Rochelle. Les deux pilotes y laissèrent la vie.

Le 29 décembre 1941, la 1.(Eins.)Erg./JG 3 devint la 7./JG 5 qui fut rattachée au nouveau III./JG 5. Le lendemain, lors de leur transfert vers Bodö (Norvège), les chasseurs reçurent la bande de fuselage jaune identifiant les appareils engagés sur le front de l'Est.

Collection Schmitt

**Photos 8 à 11** (pp. 8 et 9) – Ces quatre vues illustrent des appareils du III./JG 11 au cours de l'été (ou à la fin de l'été) 1943. A cette époque, le Groupe était basé à Oldenburg (nord de l'Allemagne). Sa mission principale consistait à intercepter les bombardiers US. La **Photo 8** (p. 8) montre le “3 Jaune”, un Bf 109 G-6 de la 9. Staffel en juillet-août 1943. La vue a été prise sur l'aérodrome d'Oldenburg. La livrée de camouflage est fatiguée, laissant apparaître les lettres “YH” du code constructeur sous le numéro tactique. Le triangle d'octane visible juste au-dessus de la barre horizontale gauche de la *Balkenkreuz* indique la présence à cet endroit d'un petit réservoir utilisé pour le démarrage du moteur.

Selon les sources existantes, le III./JG 11 n'aurait pas été créé avant la mi-mai 1943. Mais les **Photos 9 et 10** (haut de la p. 9) viennent jeter le doute sur cette affirmation. Ces deux vues ont été prises à l'issue d'un atterrissage sur le ventre suite à une “cause non-opérationnelle”. Les pâquerettes dans la prairie et les arbres nus à l'arrière-plan semblent indiquer que ces deux clichés auraient été pris en avril. Les photos des machines de la JG 11 que l'on aperçoit pp. 383 à 386 dans *Jagdgeschwader 1 und 11* de Prien et Rodeike n'ont, probablement, pas été prises non plus à l'été 1943. En outre, le camouflage de ces avions-là correspond parfaitement à celui du Bf 109 visible sur nos **Photos 9 et 10**. Celui-ci a été hâtivement dissimulé sous un filet de camouflage et est gardé par un soldat de la Wehrmacht (**Photo 9**). Comme sur de nombreux Bf 109, la casserole d'hélice est

peinte en vert-noir mais d'autres vues (comme la **Photo 8**, p. 8) montrent certains appareils de la même unité équipés de casseroles jaunes.

La **Photo 11** (p. 9) a été prise à l'automne 1943, alors que des armuriers de la 9./JG 11 nettoient un canon MG 151/20 devant le hangar n° 15 à Oldenburg, sous la supervision d'un Waffen-Oberfeldwebel (adjudant-chef armurier). Il semble que ce Messerschmitt vienne de rentrer de vol car un autre mécanicien dévisse le bouchon de la nourrice ventrale de 300 litres pour en évacuer les gaz avant remplissage. Ce Bf 109 n'est pas un G-6 mais l'un des premiers G-5 équipés d'un cockpit pressurisé. Visibles ici, les caractéristiques de cette version sont la prise d'air du compresseur ouverte dans la *Beule* (bosse) caractéristique du capot moteur et le petit bossage additionnel sous celle-ci (ledit bossage abrite le compresseur).

*Photos 8 et 11 Collection Richter*

*Photos 9 et 10 Collection Hüneke*

## Page 10 – Les Chasseurs de Nuit

**Photos 12** (haut de la p. 10) – Ce Bf 110 E (3C + GS) de la 8./NJG 4 a probablement été photographié à l'été 1943. Bien qu'à cette époque le III./NJG 4 fût principalement équipé de Bf 110 F-4 et G-4, on retrouve un certain nombre de versions E à son inventaire. Le bimoteur est peint en RLM 76 intégral. Le classique mouchetis de RLM 75, habituellement associé à cette livrée, semble ici absent. Les premières machines camouflées en RLM 76/75 apparurent vers le tournant de l'année 1942-1943. Jugé efficace, le nouveau schéma supplanta presque tous les autres schémas de camouflage de nuit. On note la petite taille des lettres du code d'unité, une pratique standard à partir du début 1943. A l'époque où fut prise cette photo, le III./NJG 4 était basé à Juvincourt (dans l'Aisne, nord de la France).

**Photo 13** (bas de la p. 10) – Voici un autre Bf 110 peint en RLM 76 intégral. Appartenant au II./NJG 3, le bimoteur a été photographié à Schleswig (extrême nord de l'Allemagne) en janvier 1944. On distingue clairement le tuyau cache-flammes monté au sommet des pipes d'échappement, ainsi que l'un de ses colliers de fixation défaits. Comme leur nom l'indique, ces tuyaux permettaient de cacher les flammes en sortie d'échappement. Le but poursuivi était double: éviter l'éblouissement du pilote et retarder le repérage visuel par l'ennemi. Divers types de cache-flammes équipèrent également les appareils de la Nachtschlacht (appui tactique nocturne). A peine visible juste au-dessus du bord inférieur du cliché, on distingue le coin supérieur gauche du cartouche blanc appliqué sur le radiateur du moteur. Sur ce rectangle étaient peintes les instructions de maintenance suivantes: *Kühlstoff – Schutzöl – 70% Glykol – 30% Wasser* (liquide de refroidissement – huile de préservation – 70% glycol – 30% eau).

*Collection Schmitt*

## Page 11 – Les Chasseurs Lourds

**Photo 14** (p. 11) – Le 3U + AA est le Bf 110 de l'Oberstlt. Huth, Kommodore de la ZG 26. Le Messerschmitt est vu ici après un accident au roulage ou un cheval de bois à l'atterrissage. Quelle qu'en soit la cause, la jambe de train droite a été cisailée. Cette vue a sans doute été prise à la fin de l'été 1940, donc pendant la Bataille d'Angleterre. En effet, c'est à cette époque et à cette époque seulement que les avions de la ZG 26 eurent leur nez repeint en blanc à des fins d'identification. Comme dans les unités de chasse, ce Bf 110 porte une version particulière des marques de Geschwaderkommodore (chevron et barre). Cette pratique était très répandue dans la ZG 26 entre 1940 et 1941. Les appareils des Gruppenkommandeure et du Stab portèrent également des chevrons. Des photos confirment que le Bf 110 de l'Oberst Schalk (Kommodore de la ZG 26) était orné d'un chevron et d'une barre vertes au début de l'invasion de l'URSS. C'est en effet à cette époque que cette teinte est devenue celle du Stab.

*Collection Baals*

## Page 12 – Les Bombardiers

**Photo 15** (pp. 12 et 13) – Début décembre 1941, les troupes allemandes occupent une ligne de front longue de quelque 1.000 km devant Moscou. Au Nord de la cité, le Panzergruppe 3 tient un saillant près de Klin. A l'ouest, les unités du Panzergruppe 4 sont à 40 km du Kremlin. Une patrouille du Pionierbataillon 62 est même parvenue à s'avancer jusque Chimki, à 16 km à peine du siège du gouvernement soviétique. Au Sud, enfin, la 2. Panzerarmee de Guderian a dépassé Toula et enfoncé les lignes russes, prolongeant un autre saillant vers l'Est. Mais l'avance allemande marque le pas: des températures de -50°C figent l'huile et gèlent le liquide de refroidissement, rendant le démarrage des moteurs quasi impossible. Démunis de vêtements adaptés, les soldats du Reich sont soumis à un froid terrible, cause de nombreux cas de gelure. A cela s'ajoute le manque de nourriture. Le pain, le beurre, les salaisons, tout gèle comme pierre et doit être réduit grossièrement à la hachette, avant d'être tenu en bouche pour y être dégelé et réduit en petits morceaux. Les cas de diarrhée et de fièvre se multiplient rapidement.

Profitant de la situation, les Soviétiques lancent une contre-offensive le 5 décembre. Il s'agit d'alléger la menace qui pèse sur Moscou en repoussant la Wehrmacht vers l'ouest. L'Armée Rouge commence par exercer une forte pression vers Klin, au nord de la métropole, puis dans les autres secteurs du front. Incapables de résister, les troupes allemandes doivent se replier partout. Face à cette situation dangereuse où le front tout entier menace de s'effondrer, les rares unités de bombardiers allemands dans le secteur central deviennent les "pompiers volants" de la Wehrmacht, en engageant l'ennemi là où sa pression se fait le plus sentir. Parmi ces unités se trouve le II. Gruppe de la Kampfgeschwader 53 basé à Shatalovka-Est, au sud de Smolensk. Dans les semaines qui suivent, le Gruppe effectue des missions à chaque fois que les conditions les permettent. Au sol, "la mécanique" accomplit des miracles en travaillant dans des conditions effroyables pour maintenir les avions opérationnels. La "purée de pois", les nuages qui se traînent au ras des arbres et la neige interrompent fréquemment les opérations ou les transforment en missions suicide. Grâce à personnel au sol comme aux équipages, le Gruppe large sans cesse des conteneurs de nourriture, munitions et carburant aux troupes aux abois. Des missions de bombardement et de mitraillage en vol rasant sont également exécutées contre des gares ferroviaires et les brèches qui lézardent le front. Les pertes sont lourdes. Des avions sont victimes de girage ou sont abattus par la DCA et des armes de tous calibres au cours de missions à basse altitude. La 5./KG 53 perd un bombardier dans pareilles circonstances le 21 janvier 1942. Ce jour-là, le Lt. Erich Horn et son équipage décollent à bord de leur He 111 H-6 "A1 + FN" ("F" en blanc) pour une mission contre l'Armée Rouge qui a percé près de Kalouga. Le Werknummer 4500 est bientôt mitraillé par les Soviétiques alors qu'il n'a pas encore atteint son objectif. L'Uffz. Blunck, mécanicien de bord, est mortellement blessé et le Lt. Horn est lui-même touché. Les tirs atteignent également les moteurs et un atterrissage en catastrophe devient inévitable. Le Lt. Horn parvient à poser son Heinkel sur le ventre dans les lignes allemandes près de Yukhnov. Le bimoteur est endommagé à 35%.

La **Photo 15** (pp. 12 et 13) illustre le He 111 immédiatement après son atterrissage sur le ventre. Le camouflage hivernal, appliqué à la hâte et déjà fatigué, est bien visible. Des soldats de l'infanterie sont arrivés sur les lieux et inspectent le bombardier posé

sur un épais tapis neigeux. Il semble que l'équipage n'avait pas encore abandonné l'appareil quand cette photo a été prise. On remarque que le code d'unité "A1" a disparu sous la peinture du camouflage. A peine visible à l'aplomb du cockpit, le haut de l'emblème de la KG 53.

**Légende de l'infographie** (bas de la p. 13) – En haut, à droite, les trois flèches indiquent la direction de la contre-offensive soviétique entamée le 5 décembre 1941 près de Klin. Du nord au sud, devant Moscou, la ligne de front telle qu'elle se présentait le 5 décembre 1941. En bas, au centre, les trois flèches noires symbolisent la percée effectuée par l'Armée Rouge en janvier 1942 dans le secteur de Kalouga. A cet endroit, les troupes soviétiques enfoncent le front tenu par la 4. Armee et la 2. Panzerarmee. A l'ouest, le trajet suivi par le He 111 du Lt. Horn parti de Shatalovka-Est, puis son virage vers le nord-ouest pour se poser dans les lignes amies, juste derrière la ligne de front, le 21 janvier 1942 (la croix indique l'endroit du crash). La deuxième ligne grise contournant Rjev au nord et Belév au sud matérialise la nouvelle ligne de front à la mi-janvier 1942, suite à la retraite des troupes allemandes.

## Page 14 – Les Avions d'Appui Tactique

**Photo 16** (haut de la p. 14) – L'Ergänzungsstaffel Schnellkampfgeschwader (SKG) 10\* fut créée en novembre 1942. Par manque de Fw 190 G d'appui tactique dont la production ne démarra qu'en avril 1943, la Staffel reçut des Fw 190 A-2 et A-3. A partir d'avril 1943, ces sont des Fw 190 A-4 et A-5 qui sont versés à l'escadrille. Contrairement aux autres Gruppen de la SKG 10 dont les avions portent un triangle et une lettre caractéristiques des unités d'appui tactique, les Fw 190 de l'escadrille de conversion opérationnelle sont ornés d'un disque, symbole habituellement réservé au IV. Gruppe. Outre ce motif, les appareils reçurent un numéro tactique blanc devant la croix de fuselage. L'Ergänzungsstaffel était basée à Cognac (Charente), quelque 70 km au sud-est de la Rochelle.

*Collection Harry*

\* Escadrille de Remplacement (c'est-à-dire de conversion opérationnelle – Ndr) de l'Escadre de Bombardement Rapide 10

**Photo 17** (bas de la p. 14) – Un mécanicien vient de démarrer le BMW 801 d'un Fw 190 A-5/U8 (on remarque le nuage de fumée caractéristique chassé derrière l'appareil par le souffle de l'hélice). Le *Rüstsatz* (kit de modification) U8 permettait de transformer un Fw 190 de chasse standard en chasseur d'escorte à long rayon d'action. Les pylônes carénés sous les ailes permettaient l'emport de réservoirs supplémentaires de 300 litres chacun. Ces équipements, surnommés "pylônes Ju 87", n'étaient pas largables et engendraient une trainée non négligeable. En dépit de cet inconvénient, les Fw 190 A-4 et -5 de la SKG 10 furent presque tous équipés de ce type de pylône à partir d'avril 1943. Il semble que le Fw 190 A-5/U8 photographié ici vienne d'être livré car il porte encore son code constructeur. On remarque les éclaboussures sombres maculant l'arrière du fuselage, suite au roulage sur terrain boueux. Le Focke Wulf est aussi muni des petites trappes de train additionnelles qui prolongent vers le bas les trappes principales. Ces trappes supplémentaires étaient habituellement observées sur les Fw 190 équipés du pylône ventral ETC 501. Le dessous du capot moteur est rouge.

## Page 15 – Les Avions de Transport

**Photo 18** (p. 15) – Sur un terrain avancé, des conteneurs d'armes parachutables sont chargés à bord d'un Ju 52 de la 2./KGr.z.b.V. 1. Les conteneurs portent le numéro d'équipement 29680 de la Luftwaffe. A leur droite, on découvre leurs "amortisseurs", en fait des cylindres d'aluminium qui pouvaient être attachés sous les conteneurs. Comme on l'imagine, leur but était d'éviter d'éventuels dégâts lors de l'impact au sol des conteneurs parachutés. De tels conteneurs étaient habituellement largués aux troupes encerclées ou à celles qui progressaient plus vite que les unités chargées de les ravitailler.

*Collection Richter*

## Page 16 – Insignes Personnels

### Peintures animalières sur des Busards

par Christian Möller

Au cours de l'été 1943, des décorations inhabituelles ornèrent les avions des 1. et 3. Staffel du Störkampfgruppe (Groupe de Bombardement de Harcèlement) de la Luftflotte 6. Rares sont les photos qui en attestent. Dans ces deux escadrilles, les peintres firent du nez de certains Fw 58 Weihe leur canevas. Ces Focke Wulf étant équipés de quatre mitrailleuses logées dans le nez, les artistes profitèrent de la présence de deux des sabords de ces armes pour en faire les yeux d'animaux dont ils décorèrent plusieurs Fw 58. Dans ces pages, vous découvrirez ainsi une chouette et la tête partiellement visible d'un animal non identifié. Mais qu'était donc ce Störkampfgruppe de la Luftflotte 6? Nous répondrons à cette question en prenant sa 3. Staffel pour exemple.

Sur le front de l'Est et jusqu'à l'été 1943, la Luftwaffe ne dispose pas d'unités de chasse de nuit organisées s'appuyant sur un réseau radar. Pour palier cette absence, quelques unités prennent l'initiative de transformer certains de leurs avions en chasseurs de nuit improvisés, afin de défendre leurs aérodromes contre les incursions nocturnes de bombardiers soviétiques. Dans ce domaine, les raids menés par des biplans d'entraînement Polikarpov U-2 et R-5, surnommées *Nähmaschinen* (machines à coudre) par les Allemands, constituent une nuisance insupportable. Peu de succès sont cependant enregistrés contre ces intrus si lents qui, outre leurs missions de harcèlement nocturne, ravitaillent également les partisans. L'utilisation de Focke Wulf Fw 58 Weihe (busard) comme chasseurs de nuit résulte d'une décision officielle car, si ces bimoteurs ont été conçus pour la liaison et l'entraînement, leur capacité à voler à 80 km/h facilite l'interception d'adversaires très lents.

Avec un effectif de 12 Fw 58, la 12./ZG 1 s'organise à Wiener-Neustadt (Autriche) le 10 novembre 1942. Les bimoteurs sont armés de quatre mitrailleuses MG 17 fixes (au maximum) logées dans le nez. Comme à bord d'un avion de chasse, le pilote peut déclencher le tir de ces armes au moyen d'un bouton-poussoir monté sur le manche à balai. Les Weihen reçoivent des codes d'escadrille dans la série 2N + \_W. Selon un état d'inventaire, la 12./ZG 1 arrive à son effectif autorisé de 12 avions le 10 décembre 1942. Les codes d'escadrille 2N + AW jusqu'à 2N + LW sont avérés. Fin décembre, l'unité est transférée sur l'aérodrome de Briansk (quelque 300 km au sud-ouest de Moscou), dans la zone d'opérations du Luftwaffekommando Ost. A partir de début décembre, les Bf 110 et He 111 du *Nahnachjagdschwarm*\* de Smolensk décollaient depuis ce même terrain pour leurs propres missions de chasse nocturne.

La chasse de nuit sur les arrières des troupes allemandes s'effectue à vue et à basse altitude, afin de repérer les appareils ennemis dont la silhouette se découpe sur fond de ciel nocturne. La navigation est assurée par des communications radio et des

balises lumineuses au sol. Les opérations de la 12./ZG 1 cessent fin février 1943 et l'unité est rebaptisée 3. Störkampfstaffel des Lw.Kdo.Ost (3<sup>ème</sup> Escadrille de Bombardiers de Harcèlement attachée au Commandement Est de la Luftwaffe). Le 6 mars 1943, l'escadrille emménage à Vitebsk (450 km à l'ouest de Moscou). Dans un premier temps, elle effectue des vols de bombardement et de mitraillage de jour contre les partisans dans le secteur Polotsk-Oulla, sur la Dvina Occidentale. La nuit tombée, ses appareils bombardent des lignes ennemies situées près du front. Il est possible que la décision de transformer la 12./ZG 1 en escadrille de harcèlement résulte de son manque d'efficacité en tant qu'unité de chasse de nuit. Ce qui est certain par contre, c'est que les succès de la Staffel dans ce domaine ne reflétaient pas les coûts engendrés par son fonctionnement (sa consommation en carburant en particulier). 96 sorties opérationnelles auront été effectuées. Les résultats sont maigres: à peine trois avions ennemis détruits en vol et de quatre autres au sol, pour la perte de trois Fw 58.

La réorganisation de l'unité en une escadrille de harcèlement n'intervient pas avant début avril 1943. Elle est autorisée à porter temporairement ses effectifs à 24 appareils. Le 10 avril 1943, la Staffel prend livraison de 10 Ar 66 pour prêter main forte aux cinq Fw 58 encore à l'inventaire. Ce n'est que le 1<sup>er</sup> juin 1943 que la 12./ZG 1 devient la 3./Störkampfgruppe Luftflotte 6 (le Luftwaffekommando Ost avait lui-même été rebaptisé Luftflotte 6 entre-temps). En dépit de ce changement de désignation, les avions de la Staffel conservent les mêmes codes d'unité. Pour un temps seulement car le nouveau code "D3" commence à apparaître sur certains appareils à la fin juillet. Au moins un Fw 58 porte encore l'ancien code (2N + IW en l'occurrence) jusqu'au 1<sup>er</sup> août suivant. Il semble que ce n'est qu'ensuite que l'ensemble du parc aérien de la Staffel porte le nouveau code d'unité "D3 + \_L" et que certaines machines sont affublées de motifs animaliers.

**Photo 19** (p. 16) – Bien visible ici, une chouette peinte sur le nez d'un Fw 58 photographié à Orel pendant l'été 1943. Les yeux de l'oiseau ne sont pas peints: ils correspondent, en réalité, à deux des sabords des mitrailleuses (probablement des MG 17). A gauche, le Hptm. Eisen (Kommando Luft, Heeresgruppe Mitte pour Commandement Aérien du Groupe d'Armée Centre). Eisen était sans doute le *Flivo*, contraction de *Fliegerverbindungs-offizier* ou officier de liaison aérienne. A droite, le Lt. Kiehl, un pilote de la 1./Störkampfgruppe Lfl. 6. Le Weihe visible ici appartient probablement à la 1. Staffel car le Stab ne disposait d'aucun avion. L'état-major comme la 1. Staffel étaient basés à Orel-Kouliki, puis dans le secteur d'Orel entre mars et août 1943.

**Photo 20** (p. 17) – Un Focke Wulf Fw 58 Weihe de la 3./Störkampfgruppe Luftflotte 6 à Prost pendant l'été 1943. De gauche à droite: Uffz. Müllenschläder (mitrailleur), un sergent inconnu et l'Uffz. Schäfer (mitrailleur). La Staffel est basée à Prost (60 km au nord-est de Smolensk) et dans le secteur de Briansk entre mai et août 1943. Sur le cliché original, on distingue clairement une partie d'un motif animalier peint sur le nez du bimoteur.

\* littéralement "schwarm de chasse de nuit rapprochée"

## Page 18 – Dérives

### Oblt. Heinrich Setz, Staffelkapitän de la 4./JG 77

Setz compte parmi ces pilotes qui mirent quelque temps à se révéler avant de devenir des as de la Jagdwaffe. Membre de la 4./JG 77, il engrangea pourtant un grand nombre de missions de combat, d'abord en Norvège (à partir d'avril 1940), puis pendant la Bataille d'Angleterre et enfin dans les Balkans. Mais en dépit de sa grande expérience opérationnelle, il ne revendiquait à cette période que deux victoires acquises en Norvège. Les choses changèrent avec l'ouverture du front de l'Est. Setz, entre-temps promu "patron" de la 4./JG 77, modifia manifestement sa technique de tir car son palmarès connut un net accroissement en l'espace de quelques mois. Ainsi, au 21 novembre suivant, son tableau de chasse s'établissait à 40 victimes. Cinq autres suivirent avant la fin de l'année et, le dernier jour de l'an, Setz reçut la *Ritterkreuz* (Croix de Chevalier).

Prise sur l'un des terrains avancés autour de Sébastopol (Crimée), la **Photo 21** (p. 18) montre le "1 Blanc" de l'as après sa 75<sup>ème</sup> victoire remportée le 8 juin 1942 (un Mig 1 descendu à 9h20). Etant donné que Setz revendiqua sa victoire suivante trois jours plus tard, le cliché a dû être pris entre le 8 et le 11 juin. On distingue les variations de teinte et de taille des étoiles soviétiques surplombant les barres de victoire. Un tout petit "70" a été peint sous le symbole du 70<sup>ème</sup> succès. On remarque enfin que les deux dernières barres ont reçu un cadre sombre plus épais que les précédentes.

Heinrich Setz remporta 132 victoires sur le front de l'Est. Il fut tué en France le 13 mars 1943, après que son palmarès se fût enrichi de six succès supplémentaires. Au moment de sa disparition, Setz avait été promu Hauptmann (Capitaine) et commandait le I./JG 27.

Collection Richter

### Le *Ballonvernichter*\* de la 2.(F)/Ob.d.L.

Voici l'un des plans verticaux d'un Do 215 de la 2. Staffel Fernaufklärungsgruppe Oberbefehlshaber der Luftwaffe (2<sup>ème</sup> Escadrille du Groupe de Reconnaissance Stratégique du Commandant-en-Chef de la Luftwaffe). La dérive a servi de canevas à un palmarès dont les symboles sont inhabituels. Basés à Insterburg (Prusse Orientale) lors de l'ouverture du front de l'Est, les Dornier 215 de la Staffel accomplirent des vols de reconnaissance stratégique au-dessus des secteurs nord et central du front dès le 22 juin 1941. Les photos qu'ils ramenèrent servirent à sélectionner les objectifs devant être "traités" par les bombardiers. L'un des objectifs les plus importants de la reconnaissance allemande était Leningrad dont le Heeresgruppe Nord avait reçu mission de s'emparer. Anticipant l'arrivée des avions allemands, entre 30 et 40 ballons de barrage apparurent à 3.000 mètres au-dessus de la cité russe pendant le mois de juillet. A la date du 9 juillet 1941, le Do 215 photographié ici (**Photo 22** – p. 19) avait abattu à la mitrailleuse huit de ces ballons mais toutes ces victoires ne furent pas obtenues par le même équipage. Ceux des Oblt. Tischendorf et Marquardt étaient au nombre des vainqueurs. Outre les silhouettes de ballon, la dérive porte trois barres de victoire surplombées d'étoiles rouges symbolisant autant de succès contre des avions soviétiques. Il semble donc que les équipages de la 2.(F)/Ob.d.L. comptaient quelques fines gâchettes dans leurs rangs.

Collection Harry

\* littéralement "destructeur de ballon"

### Folle livrée pour le Henschel de l'Adjutant

par Axel Urbanke

Cette fois, le sujet de notre rubrique *Des Avions sous la loupe* est un appareil qui n'est pas inconnu de nos lecteurs allemands. Toutefois, aucune photo de cet Hs 123 ne semble avoir été publiée dans des ouvrages étrangers. En outre, la découverte d'autres vues d'excellente qualité du même appareil nous a incités à inclure ce dernier dans cette rubrique. Il y a fort à parier que ces photographies alliées aux profils couleur des côtés gauche et droit du biplan inspireront nombre de maquettistes.

Les vues de cet Hs 123 A, revêtu d'une livrée qui n'a manifestement rien d'officiel, ont été prises au cours de l'été 1938. L'appareil appartient à la 3./Fliegergruppe 50 qui fut rebaptisée III./St.G. 163 le 1<sup>er</sup> novembre 1938. Quelques mois plus tard, le 1<sup>er</sup> mai 1939 précisément, le Groupe changea à nouveau de dénomination pour devenir le III./St.G. 2 *Immelmann*.

A Langensalza (Saxe, Allemagne orientale), les avions du Fliegergruppe 50 portaient des codes consistant en un triangle suivi du chiffre "50" lui-même suivi d'un numéro compris entre 01 et 12. L'appareil du Staffelpitän portait ainsi le numéro "01", en plus de marques particulières d'identification et l'emblème des Chevaliers Teutoniques. A l'été 1938, toutes les machines étaient revêtues d'un camouflage segmenté standard fait des teintes RLM 61, 62, 63 et 75.

Les **Photos 23** (p. 20), **24** (p. 21) et **25** (p. 23) ainsi que nos deux profils couleur (pp. 20 à 23) illustrent le Henschel Hs 123 A du Lt. Siegfried Hamann. Pendant l'été 1938, celui-ci était l'*Adjutant* (officier d'ordonnance) du Staffelpitän de la 3./Fliegergruppe 50. Hamann, qui n'était pas pilote, s'arrangea pour apprendre à voler en secret à ses heures perdues. Puis, pendant ce même été 1938, il alla informer le "patron" de l'escadrille, l'Oblt. Heinrich Brücker, de ses nouveaux talents. Brücker reçut certainement l'approbation du Gruppenkommandeur car il autorisa Hamann à lui montrer ce qu'il savait faire. Un appareil fut sélectionné pour ce vol si particulier et les rampants entreprirent de l'orner d'une livrée à la hauteur de l'occasion. En fait, le biplan fut littéralement recouvert de graffitis. Ainsi, sur le côté droit, l'empennage vertical portait un *Que Dieu sauve notre Adjutant*, tandis que le flanc du fuselage annonçait *Le dernier pilote d'appui tactique?*. A gauche, on lisait *Tous les débuts sont difficiles* au-dessus d'un grand *Lt. Hamann, faites attention* sur le fuselage, alors que l'empennage vertical était barré d'un *Petit Poisson*, Kurt. Il va sans dire que pareille livrée était une aubaine pour les photographes. Il semble que la démonstration de pilotage du Lt. Hamann se fit sans casse puisque l'officier continua à piloter. On peut supposer qu'il finit par intégrer une école de pilotage afin de confirmer ses talents.

Quoi qu'il en fût, Siegfried Hamann décrocha son brevet de pilotage et rejoignit le III./St.G. 2. C'est avec ce Groupe qu'il prit part à l'invasion de la Pologne en septembre 1939. Les objectifs de l'unité comprenaient le Westernplatte près de Danzig.

Le Lt. Hamann était toujours pilote au III. Gruppe en mai 1940 lorsqu'il participa aux combats à l'Ouest. Sa carrière se termina quand son Ju 87 fut frappé par un coup direct de la DCA. Et ce pilote qui avait commencé sa carrière de navigant de manière si peu conventionnelle, y perdit la vie.

### Page 24 – Photos couleur

#### Surprise nocturne pour le I./KG 53

Un Vickers Wellington du No. 99 Squadron de la RAF fait un atterrissage forcé en France.

En cette nuit du 4 au 5 décembre 1940, une tempête glaciale souffle du nord-ouest, avec des rafales de vent balayant le sud des Iles Britanniques et le nord de la France. Cette tempête n'avait pas été prévue ou du moins, les équipages du I. Gruppe de la Kampfgeschwader 53 n'en avaient pas été informés. A 21h00, ils prennent l'air depuis leur base de Vitry-en-Artois (Pas-de-Calais) pour s'en prendre aux docks de Londres. Si la météo est encore relativement clémente lorsque les bombardiers décollent, les équipages découvrent l'existence de la tempête et ses effets alors qu'ils approchent de l'objectif. En effet, des relevements goniométriques indiquent que la vitesse sol des appareils est nettement inférieure à ce qui avait été prévu. Ce phénomène ne peut s'expliquer que par un fort vent debout. Mais celui-ci n'empêche pas les bombardiers allemands d'atteindre la capitale britannique et d'y accomplir leur mission.

Au même moment, dix Vickers Wellington du No. 99 Squadron font route vers des objectifs situés dans la Ruhr. Ils ont décollé de leur aérodrome de Newmarket (80 km au nord-est de Londres), dans le comté du Suffolk, et mis le cap vers l'Allemagne. Comme leurs homologues du I./KG 53, les équipages de la RAF découvrent eux aussi les effets de la tempête: naviguant en sens inverse des Allemands, les Anglais se rendent compte que leur vitesse sol est, elle, bien plus élevée que ce qu'elle aurait dû être. Au bout d'un moment, la formation éclate et c'est chacun pour soi. La plupart des équipages britanniques décide de mettre le cap retour vers Newmarket mais un bombardier poursuit sa route et, parvenu dans la zone de l'objectif, y largue ses bombes. Le vol de retour vers l'Angleterre est tout aussi difficile, le fort vent de face compliquant sérieusement la navigation. Il n'est donc pas étonnant que, sur les dix Wellington, six parviennent à rejoindre Newmarket, pendant que trois autres atterrissent sur des terrains de déroutement anglais. Mais le dixième avion ne rentrera jamais en Grande-Bretagne et ce n'est que bien plus tard que la Royal Air Force découvrira ce qu'il est advenu de son bombardier.

Au cours du vol de retour, le dixième Wellington (un Mk. Ic immatriculé F0LN (T2501) et piloté par le F/O F.H. Vivian) a été endommagé par une DCA légère. Plus grave, son équipage s'est complètement perdu. Repérant les phares d'atterrissage d'un aérodrome qu'ils survolent, les aviateurs britanniques croient qu'ils ont rejoint l'Angleterre et leur gros bimoteur entame donc ses manœuvres d'approche en vue de l'atterrissage. Il est certain que le F/O Vivian n'imagine pas un instant que ce terrain sur lequel il s'apprête à se poser est, en réalité, Vitry-en-Artois, base du I./KG 53, à quelque 100 km au sud-est de Calais. Les équipages du Groupe, justement, viennent de rentrer de leur mission sur Londres et regagnent leurs quartiers, quand ils entendent le bourdonnement de moteurs d'avion à la verticale de leur aérodrome. Supposant que l'appareil inconnu est allemand, le Hptm Großholz, *Adjutant* du I. Gruppe, ordonne d'allumer le balisage lumineux du terrain. Peu de temps après, l'appareil non identifié apparaît en finale d'atterrissage et se pose normalement. Et comme personne parmi les Allemands n'imagine que l'avion qui atterrit est ennemi, aucun d'entre eux n'y prête attention. Par contre, à peine débarqués de leur Wellington, les six aviateurs anglais réalisent leur méprise et tentent de filer à l'anglaise. Ce n'est que lorsqu'ils regrippent en toute hâte à bord de leur bombardier qu'une sentinelle allemande suspecte quelque chose de louche. Bientôt, l'alarme est déclenchée et une escouade de soldats de la Luftwaffe est dépêchée afin de capturer les *Tommies*. Pour le Flying Officer Vivian et son équipage, la guerre vient de se terminer.

Inutile de dire que, le lendemain, le gros bimoteur de la RAF est le centre d'attention de tout ce que l'aérodrome allemand compte de navigants et rampants. Nombreux sont ceux qui gravent cet événement inhabituel sur la pellicule; quelques-uns prennent

même quelques diapositives couleur. Peu de temps après, le Vickers est évacué du terrain pour être soustrait à la reconnaissance aérienne britannique.

*Précision de la Rédaction: dans un numéro récent de Flugzeug Classic (lequel propose une version réduite de notre **Photo 28**), un collaborateur de ce périodique a déclaré que cette diapo couleur avait été revendue à l'étranger pour un prix élevé. Cette information est inexacte: la diapositive en question est la propriété de Luftfahrtverlag-Start.*

**Photo 26** (pp. 24 et 25) – 5 décembre 1940, début de matinée: le Wellington Mk. Ic F $\odot$ LN (T2501) du No. 99 Squadron de la RAF à Vitry-en-Artois, dans le Nord de la France. A cette heure matinale, les seuls présents près du bombardier britannique sont quelques gardes armés et une poignée de curieux.

**Photos 27 et 28** (pp. 26 et 27) – La vue couleur illustre le Wellington égaré du No. 99 Sqn le 5 décembre 1940. La livrée d'intrados noire est ici bien visible, de même que l'insigne adopté par l'équipage (une paire de raquettes de tennis croisées). A observer les ondulations des capotes portées par les gardes de la Luftwaffe, il est manifeste que la tempête de la nuit précédente n'est pas encore tout à fait calmée. La **Photo 27** (haut de la p. 26) montre le gros Vickers quelque temps plus tard, à un autre endroit. Des bâches recouvrent l'avant des nacelles moteur et les parties vitrées du fuselage.

*Photo 27 Collection Harry*

## Page 28 – Documents

### Plaquette commémorative des “Casseurs de Chars”

Ce certificat à la conception plutôt élaborée fut produit par le IV.(Pz.)/SG 9 en octobre 1944. Il faisait partie d'une plaquette commémorative offerte au Generalfeldmarschall Ritter von Greim. A cette époque, von Greim présidait aux destinées de la Luftflotte 6. La plaquette en question est censée contenir des documents adressés par chacune des unités rattachées à cette flotte aérienne. Il semble que la plaquette ne fut jamais finalisée mais on sait que von Griem en reçut des extraits.

Hormis quelques déclarations à connotation nationaliste, le document mentionne des chiffres qui donnent une certaine idée du palmarès revendiqué par les Hs 129 du Gruppe contre les chars ennemis.

## Page 29 – Emblèmes Inconnus

### Les Poissons de la 3./KGr.z.b.V. 7

Le KGr.z.b.V. 7 compta parmi les Gruppen constitués uniquement pour répondre à des besoins spécifiques (d'où leur dénomination), en l'occurrence le ravitaillement de la poche de Demyansk début 1942. Pour rappel, une offensive soviétique déclenchée le 8 janvier sur les arrières des II. et X. Armeekorps, provoqua l'encerclement de pas moins de six divisions allemandes. Quelque 95.000 hommes se retrouvèrent pris au piège dans une souricière de 3.000 km<sup>2</sup>, 75 km au sud du Lac Ilmen (Russie septentrionale). Seuls, 35 km séparaient la poche de la ligne de front allemande. Le pont aérien mis en place par la Luftwaffe nécessita la préparation en toute hâte de deux terrains à l'intérieur de la poche, afin d'y livrer les 200 tonnes du ravitaillement quotidien. Cet effort à grande échelle exigea l'utilisation d'avions de transport normalement affectés à des unités d'entraînement au sein du Reich. Les appareils furent versés à des Gruppen spéciaux constitués pour la durée de l'opération de ravitaillement. Le KGr.z.b.V. 7 fut l'un d'entre eux. Il se composait d'un Stab (état-major) et de quatre Staffeln (numérotées de 1 à 4). L'essentiel de son parc aérien était constitué de Junkers Ju 86 appartenant à des écoles de transmissions. Voilà pourquoi nombreux sont les bimoteurs engagés dans l'opération qui portent des emblèmes d'écoles.

Il semble que les avions du KGr.z.b.V. 7 furent rassemblés en janvier 1942 à Neukuhren, en Prusse Orientale. De là, le Gruppe emménagea à Pskov-Sud (près de la frontière estonienne) d'où il opéra à partir de début février et jusqu'à ce que l'encerclement fût brisé le 20 avril suivant. Sa mission accomplie, le KGr.z.b.V. 7 fut dissout à la fin du même mois.

Pendant le pont aérien, la 3. Staffel du KGr.z.b.V. 7 utilisa un insigne jaune constitué de trois poissons inscrits dans un cercle. En outre, chaque avion portait un nom de baptême féminin. On connaît également une autre version de l'insigne dans laquelle les poissons sont blancs et le cercle est jaune. La **Photo 30** (p. 29) illustre le Ju 86 *Ruth'chen* (Petite Ruth) dont les moteurs vont être démarrés à Pskov. L'insigne disparut du bimoteur lorsque la mission de ravitaillement de Demyansk prit fin.

*Collection Richter*

## Page 30 – Derrière les images, une histoire

### Disparus après une mission sur Andalsnes

ou la perte du He 111 H-3 “L1 + KM” de la 4./LG 1 au cours de l'opération *Weserübung*<sup>1</sup>

Les Anglais réagissent promptement au débarquement surprise des forces allemandes en Norvège dans la matinée du 9 avril 1940. Outre l'envoi d'une escadre, ils débarquent leurs propres troupes à Narvik et à Namsos (le 14 avril) et à Andalsnes (*Operation Sickle*, le 18 avril). Un mouvement en tenaille parti de Namsos d'une part et d'Andalsnes d'autre part est censé reprendre Trondheim. L'accostage de transports de troupes français est couvert par une escadre de porte-avions, croiseurs, destroyers et croiseurs anti-aériens de la Royal Navy. Les premières unités navales se présentent devant Andalsnes le 20 avril, constituant autant d'objectifs pour les bombardiers, Stuka inclus. Les croiseurs anti-aériens *Carlisle* et *Curacao* deviennent les premières cibles de la Luftwaffe. Et dans la matinée du 25 avril, un Heinkel 111 du II./LG 1 basé à Schleswig, est expédié vers Andalsnes. Sa mission: couler l'un de deux croiseurs anti-aériens.

Vers 08h30, un unique Heinkel de la 4./LG 1 prend donc l'air et met immédiatement le cap plein nord, vers la Norvège. Il est piloté par l'Uffz. Helmuth Nolte. Le reste de l'équipage se compose du Gefr. Herbert Schmidt (observateur), de l'Uffz. Hans Schrader (radio) et de l'Uffz. Harry Frerichs (mitrailleur). Pour tous, ce vol est la deuxième mission vers le royaume scandinave. La veille, le même équipage avait déjà accompli une mission dans le secteur d'Andalsnes et était rentré sans encombre. Ce vol-là avait aussi été le baptême du feu pour les quatre hommes.

L'itinéraire suivi par le Heinkel l'emmène au-dessus du Danemark, du Skagerrak, puis de la Norvège encore couverte de neige. La météo est parfaite pour le vol: soleil, ciel bleu et une excellente visibilité. Près de trois heures après le décollage, l'équipage atteint la zone de l'objectif. D'emblée, il repère un croiseur anti-aérien au large d'Andalsnes. Mais le bâtiment est à l'abri, à flanc d'une haute montagne très pentue. Un objectif difficile, pense tout de suite Nolte qui effectue non pas une mais deux passes au-

dessus du navire. A la seconde passe, les bombes quittent le ventre du bimoteur. Mais elles manquent le croiseur et disparaissent dans les flots. Tant pis, Nolte dégage et quitte la zone. A peine s'est-il exécuté que deux avions non identifiés se glissent dans son sillage. L'équipage, toujours sur le qui-vive, confirme la menace: les invités inattendus sont des Gladiator de la RAF<sup>2</sup>. Une poursuite échevelée s'engage au-dessus des montagnes enneigées, entre les biplans britanniques et le bombardier allemand qui ne peut trouver son salut qu'en manœuvrant le plus habilement possible. Mais les Anglais sont fins pilotes et leurs rafales répétées touchent le Heinkel à plusieurs reprises. Les projectiles de 303 pénètrent la carlingue du He 111 et frappent l'opérateur radio qui s'effondre. Grièvement blessé à l'aîne et au-dessus du genou, Schrader git au milieu de ses camarades, torturé par la douleur. Schmidt, l'observateur, décide de lui faire boire un antalgique à base de morphine qu'il a trouvé dans la trousse de secours. Comme Nolte continue à manœuvrer violemment pour échapper aux Anglais, il est en effet impossible de faire une quelconque injection au blessé.

Mais les pilotes britanniques s'entêtent et visent juste: cette fois, ils atteignent l'un des Jumo 211 qui commence à brûler. Frerichs, le mitrailleur, se rue sur le robinet coupe-feu et le ferme. Puis, aussi soudainement qu'ils étaient apparus, les Gladiator rompent le combat. Une décision qui ne pouvait pas mieux tomber pour l'équipage allemand car le second moteur commence à perdre de la vitesse. Nolte réalise qu'il ne pourra plus garder longtemps le contrôle de son avion. Atterrir vite mais où? Le terrain montagneux est des plus escarpés. Aller "se vautrer" dans un tel décor équivaldrait à un suicide. Puis, c'est le miracle: là, droit devant, le lit d'une rivière taillé entre ces parois rocheuses si hostiles. Tout près du cours d'eau, Nolte repère plusieurs zones apparemment plates et recouvertes de neige. Voilà qui pourrait convenir. Le pilote n'hésite guère et avec autant de sang froid que de science du pilotage, il pose son Heinkel train rentré sur l'une des zones plates enneigées.

Le bimoteur glisse à toute allure vers le cours d'eau. L'équipage s'arcboute et, au milieu d'un grand jaillissement d'eau, l'avion s'arrête dans la rivière. Heureusement, le niveau n'est guère élevé. Plus de peur que de mal, puisqu'à part Schrader blessé dans l'engagement avec les Gladiator, tout le monde est indemne. Sans attendre, le viseur de bombardement et l'équipement radio sont volontairement détruits. Puis, l'équipage s'extrait de la carcasse inondée du bombardier. Mais un dilemme l'attend: comment dégager Schrader, toujours à bord, alors que sa trappe est sous le niveau de l'eau et qu'il est impossible de faire passer l'infortuné par un hublot? La tension des dernières minutes décroît lentement et les hommes, assis sur le Heinkel maintenant silencieux, tentent de trouver une solution pour leur camarade blessé. Observant les environs, ils finissent par repérer une ferme dans le lointain. Schmidt se met en route. Au bout d'une randonnée difficile, l'aviateur allemand trouve le fermier, le convainc d'emporter une hache et de l'accompagner jusqu'au bombardier. Le Norvégien s'exécute et suit Schmidt jusqu'au He 111. Puis, les hommes attaquent le fuselage à la hache afin de dégager Schrader. Une course contre la montre s'engage car le crash n'est pas passé inaperçu et l'armée norvégienne recherche d'éventuels survivants. L'équipage de Nolte ne parviendra pas à ses fins: cinq ou six soldats norvégiens surgissent sans crier gare et font cesser les opérations de désincarcération. Schmidt, Nolte et Frerichs sont emmenés en captivité et doivent abandonner Schrader, leur radio grièvement blessé. Le trio grimpe jusqu'à ce qu'il atteigne une route qu'il n'avait pas repérée et où stationne un camion qui les attend. Mais alors qu'ils s'approchent du véhicule, une détonation venue du bombardier éclate en écho dans la montagne. Les aviateurs allemands réalisent ce qui vient de se passer: sans espoir de s'en sortir, le radio Hans Schrader a préféré se tirer une balle de pistolet.

A la LG 1, c'est d'abord l'incertitude quant au sort du L1 + KM et de son équipage. Le dernier message radio envoyé par le bombardier le situait au sud d'Andalsnes. On imagine donc que le Heinkel a été perdu dans ce secteur pour une raison inconnue. Le lendemain, un pilote de la Geschwader, frère du Gefreiter Schmidt disparu, décolle pour ratisser le terrain au sud d'Andalsnes. Mais il rentre bredouille.

Ce n'est que lorsque les Anglais rembarquent leurs troupes dans la nuit du 30 avril et que les Allemands occupent le secteur d'Andalsnes que le mystère du L1 + KM est éclairci. Près de Fiva, à 8 km au sud-est d'Andalsnes, la Wehrmacht retrouve les débris du Heinkel dans la rivière Rauma. Les soldats allemands apprennent ensuite la capture de trois des membres de l'équipage et la mort de l'opérateur radio. Si la dépouille de ce dernier repose au cimetière de Stavne où les Norvégiens l'ont enterrée, les Allemands ne peuvent récupérer Herbert Schmidt, Helmuth Nolte et Harry Frerichs. En fait, dans la nuit du 25 au 26 avril, les trois aviateurs ont été évacués d'Andalsnes en flammes pour être internés à bord du croiseur *York*. Débarqués à la grande base navale de Scapa Flow (archipel des Orcades, nord de l'Ecosse), ils ont été expédiés dans des camps de prisonniers, d'abord en Grande Bretagne, puis au Canada. Ce n'est qu'en 1946 que le trio sera libéré et autorisé à regagner l'Allemagne.

<sup>1</sup> Exercice Weser

<sup>2</sup> les deux chasseurs étaient pilotés par le F/Lt. Mills et le S/Ldr. Donaldson du No. 263 Squadron, escadrille basée sur le lac gelé de Lesjaskogsvatnet depuis le 24 avril. Par le jeu du hasard, c'est de ce lac que s'écoule la Rauma dans laquelle le Heinkel de Nolte a terminé sa glissade.

**Photo 31** (p. 30) – C'est ici, dans la vallée de Romsdalen, au sud d'Andalsnes, que le 25 avril 1940, l'Uffz. Nolte atterrit sur le ventre à bord du He 111 "L1 + KM" atteint par la chasse britannique.

*Photo Kjell Sørensen*

**Photo 32** (p. 31) – Le L1 + KM après s'être arrêté dans la Rauma. Au milieu du fuselage, on distingue l'inscription *Bomber! Livsfarlig* (Bombardier! Danger de mort) peinte par les Norvégiens. A gauche de l'avertissement, on aperçoit le trou pratiqué à la hache dans le flanc du fuselage pour tenter d'extraire Schrader, le radio blessé. La comparaison entre cette photo d'époque et celle prise de nos jours (p. 30) confirme que l'endroit n'a guère changé depuis les faits relatés.

*Photo Kjell Sørensen*

**Photo 33** (p. 32) – Cette vue a été prise plusieurs semaines après le crash. La débâcle a gonflé la Rauma, à présent tumultueuse, et le courant a déplacé le Heinkel dont la livrée paraît avoir fort souffert entre-temps. L'état général du bombardier s'est sérieusement dégradé en quelques semaines. Ici aussi, on aperçoit le trou ouvert à la hache dans le fuselage et une partie du grand "K" blanc devant ce qui reste de la *Balkenkreuz*. On note également que la queue du Heinkel a été sectionnée dans l'intervalle.

**Photo 34** (p. 33) – Aujourd'hui, près de 70 ans après l'atterrissage forcé du L1 + KM, une section de son longeron principal repose toujours sur les berges de la Rauma, non loin de l'endroit où le Heinkel s'est posé.

*Photo Kjell Sørensen*

**Photo 35** (p. 34) – Des prisonniers de guerre allemands posent pour une photo de groupe dans un camp d'internement canadien. L'Uffz. Herbert Schmidt, observateur à bord du L1 + KM, se tient debout, quatrième à partir de la gauche.

*Photo Schmidt-Cotta*

**Légende de l'infographie** (bas de la p. 31) – La mission du He 111 H-3 "L1 + KM" (II./LG 1) sur Andalsnes le 25 avril 1941. Tout en bas de la carte principale, Schleswig, base de départ de notre Heinkel et aérodrome du II./LG 1. Le bombardier vole d'abord plein nord. Au-dessus de la Norvège, il oblique vers le nord-ouest, avant d'exécuter un 180° vers son objectif ancré devant Andalsnes. La flèche courbe au sommet indique l'opération *Sickle* (le débarquement des troupes britanniques à Andalsnes le 18 avril 1940).

La petite carte illustre plus clairement la dernière partie de l'itinéraire suivi par le L1 + KM: virant à droite vers Andalsnes, il attaque le croiseur anti-aérien (symbolisé par l'étoile jaune), avant de dégager vers le sud-sud-est, puis d'être attaqué et abattu par des Gladiator dans la rivière Rauma, au sud de Fiva (croix de Saint André noire). En amont de la Rauma, le triangle noir indique la position du Lesjaskogvatnet dont la surface gelée a servi de piste de décollage aux Gladiator du No. 263 Sqn chargés d'intercepter le bombardier allemand.

## Page 35 – Derrière les images, une histoire

### Juin 1942: les "190" de la 2./JG 2 au combat au-dessus de la Manche

Un article basé sur des journaux personnels et d'autres documents originaux par Axel Urbanke

Fin mai 1942, les Bf 109 F-4 du Stab, des 2. et 3. Staffel du I./JG 2 sont basés sur le terrain de Tricqueville, au sud du Havre. C'est de là que le Groupe opère pour contrer les incursions de la RAF au-dessus du nord-ouest de l'Hexagone. Quant à la 1. Staffel, celle-ci ne fait plus partie du I. Gruppe. Elle a emménagé à Ligescourt (20 km d'Abbeville, dans la Somme) ce même mois de mai. Rebaptisée 11./JG 2, elle est transformée en unité spécialisée dans les opérations à haute altitude et vole sur des Bf 109 G-1 qu'elle vient de recevoir.

Le nombre "d'intrus" britanniques est en nette augmentation depuis début 1942. Il atteint son maximum, certes temporaire, au mois de mai. En dépit du nombre tout aussi élevé de missions d'interception, seuls trois pilotes du I. Gruppe sont tués au cours de ce même mois de mai. Mais l'un d'entre eux n'est autre que le Hptm. Prestle, le Gruppenkommandeur, qui perd la vie le 4 mai. C'est l'ancien *Adjutant* de la Geschwader, l'Oblt. Leie, qui le remplace à la tête de l'escadre. Malgré le nombre toujours élevé d'intrusions britanniques, la 2./JG 2 est retirée des opérations le 22 mai. Elle part pour Le Bourget (Paris) pour toucher des Fw 190 A-2. L'un après l'autre, les pilotes se familiarisent avec leur nouvelle monture, ce qui n'est pas une sinécure étant donné les nombreuses maladies de jeunesse du nouveau Focke Wulf. Le 30 mai, soit une semaine environ après l'arrivée de l'unité au Bourget, l'Oblt. Wickop note dans son journal: *"Entre-temps, nous avons testé les zincs lors d'acrobaties et jusqu'à 10.500 m. Au cours d'un vol à haute altitude, j'ai atteint les 680 km/h indiqués dans un piqué depuis 10.000 m jusque 7.500 m. Lorsque j'ai voulu rétablir, les commandes n'ont pas répondu. C'était la première fois que je devais faire face à ce phénomène. J'ai utilisé le compensateur et suis finalement sorti du piqué. J'ai rapporté l'incident à nos ingénieurs Haerth et Leppla qui n'avaient jamais entendu parler de ce problème jusque-là. Dans la soirée, ils sont revenus, ont vérifié la queue de mon zinc et l'ont même ouverte. Entre-temps, l'Oblt. Stöckelmann<sup>1</sup> du III./JG 2 est mort de n'avoir pu sortir d'un piqué entamé à 8.000 m. Ses gouvernes de profondeur se sont arrachées. Sur la machine du Hptm. Hahn, les axes sont tordus. Les ingénieurs ont donc vérifié mon avion et constaté les premiers signes de déformation. Depuis, des nouvelles gouvernes de profondeur, plus résistantes, ont été installées sur ma machine. (...)."*

Après une mission avec dix avions le 31 mai, la Staffel retourne à Tricqueville le 1<sup>er</sup> juin. Les nouveaux chasseurs y atterrissent vers 14h30. Pendant l'absence de l'escadrille, le terrain a été utilisé par la 6./JG 2, ce qui n'est pas du goût de tout le monde à la 2./JG 2 qui vient de regagner ses quartiers normands. Wickop écrit à ce sujet: *"(...) pendant notre absence, la 6. Staffel de l'Oblt. Rudorffer, normalement stationnée à Beaumont, est venue occuper notre base. Ils ne se sont pas très bien conduits et ont laissé un fameux b. derrière eux, (...)."*

Le lendemain, 2 juin, seule la 1. Staffel est envoyée au combat. Wickop poursuit: *"Tricqueville, 3/6/1942. Hier, j'étais officier de permanence. Rien que la routine ou presque mais à Ligescourt, la 1. Staffel a effectué trois missions, (...) la première à 07h20 et 6 Spitfire ont été abattu: 3 par Wurmheller, 2 par Pflanz et 1 par Täschner. (...)."* Le jour où Wickop a consigné ces informations dans son journal, soit le 3 juin, la 2. Staffel est également envoyée en mission de combat avec ses nouveaux Fw 190 A-2. La journée compte deux décollages sur alerte mais le premier ne débouche sur aucun contact avec l'ennemi. Toutefois, l'Oblt. Wickop se retrouve dans une situation dangereuse lorsqu'il passe dans le souffle de l'hélice d'un autre avion. Wickop part en vrille depuis 2.000 m, avant de rétablir 1.200 m plus bas. La Staffel décolle à nouveau sur alerte plus tard dans la journée. Wickop reprend son récit: *"(...), deux Alarmstarts, le dernier dans l'après-midi. Contact avec 80 Spitfire et 6 Boston. Aucune chance pour nous de les engager car les Tommies sont 800 m plus haut, au-dessus du Havre. Pour des raisons que j'ignore, nous avons reçu l'ordre de décoller 2 à 3 minutes plus tard et n'avons donc pu nous rapprocher. (...)."*

Deux jours plus tard, le 5 juin, les nouveaux chasseurs allemands engagent l'ennemi pour la première fois: *"(...) vers 15h30, branle-bas de combat et décollage vers le Havre où une volée de Spitfire aurait été repérée. Nous volons en arc autour de Douville (Wickop parle sans doute de Deauville – Ndtr) d'où nous apercevons 5 à 7 autres bombardiers avec une solide escorte de chasse vers 4 ou 5.000 m au-dessus de Fécamp. Cette fois, nous pouvons nous mettre en bonne position et, alors que le Stab avec Leie, Edelmann et Stritzel<sup>2</sup> plonge sur la plus grosse formation de Spitfire, Siegfried<sup>3</sup> emmène le premier Schwarm à la suite d'une paire de Spitfire un peu plus loin à droite. Malheureusement, le Fw. Von Bittner est à la traîne, prétendument à cause de "l'intensité" de la Flak, une triste situation que je ne peux hélas changer. Siegfried et Krahwinkel<sup>4</sup> courent après 2 Spitfire et je choisis le troisième qui vole seul. J'ai vu le plongeon de Siegfried, spiralant dans la mer depuis 4.500 m, environ 15 km au NO du Havre, traînant un panache de fumée. Je parviens finalement à manœuvrer pour mettre mon Spitfire dans mon viseur et lui lâche une bordée précise droit dans le moteur. L'Anglais part en vrille à la verticale, crachant flammes et fumée. Malheureusement, je n'ai pu le voir frapper la surface de l'eau. A l'issue d'un piqué de 2.000 m, ma radio rend l'âme, plus de jus. Je n'ai pas pu utiliser le compensateur pour rétablir et j'ai eu recours à la force brute pour sortir du piqué. (...)."* Le "patron" de la 2./JG 2, le Hptm. Bethke, revendique deux victoires et le Lt. Gebhardt<sup>5</sup> une. Le soir même, l'Oblt. Wickop décolle pour Le Bourget où sont résolus les problèmes rencontrés lors de la sortie du piqué. Pas moins de 12 heures de travail, effectuées de nuit pour la plupart, sont nécessaires pour réparer. On profite aussi de l'occasion pour installer un système de lave-glace sur l'appareil de Wickop. Le 6 juin, la Staffel décolle à nouveau sur alerte depuis Tricqueville, direction Le Havre. Mais l'ennemi n'y est pas repéré et la formation rentre au terrain sans incident.

Pendant les dix jours qui suivent, le passage d'un front sur le nord de la France empêche toute activité aérienne. Une aubaine pour le I./JG 2 après les combats épuisants des semaines écoulées. La 2. Staffel n'enregistre aucune mission jusqu'au 15 juin. En dépit d'une météo qui s'améliore, la RAF ne tente plus aucune incursion au-dessus du Havre jusqu'au 19 juin. Et le lendemain

rompt le calme qui régnait jusque-là: la 2. Staffel doit décoller sur alerte mais l'ennemi n'est pas repéré. Le branle-bas de combat sonne à nouveau dans le courant de l'après-midi et, cette fois, la Staffel ne doit pas chercher l'ennemi bien longtemps. L'Obtl. Wickop écrit dans son journal: "(...), au lieu de cela, ils ont envoyé 150 avions dans l'après-midi, par formation de 2 à 4 appareils, contre Le Havre et nous les avons rapidement engagés. J'ai mené le troisième Schwarm, pendant que Siegfried dirigeait le premier et le Fw. Keil le deuxième. Dans la brume, nous nous sommes écartés l'un de l'autre et perdus de vue. C'est alors que j'ai à nouveau repéré la formation ennemie dans le carré FG 4. Cependant, j'étais seul car la chance m'avait encore abandonné. Je me suis retrouvé 1.000 m au-dessus d'un groupe de 20 Spitfire cap au nord, l'un derrière l'autre. Soudain, ils ont éclaté dans toutes les directions. J'ai entendu la voix du Fw. Keil. "J'attaque!" Le Lt. Heim volait avec lui. Ensuite, tout à coup, j'ai vu un énorme geyser monter de la mer. Je suis resté au-dessus du groupe pendant quatre minutes environ, tentant de plonger à quatre reprises sur lui. En vain, surtout parce que j'étais seul et parce qu'il y avait toujours un Spitfire dans ma queue. En fin de compte, l'un d'entre eux s'est approché si près de moi qu'il a bien fallu que je dégage pour de bon. Quand j'ai regardé autour de moi, j'ai vu un autre impact dans l'eau mais je ne peux dire de quoi il s'agissait, Fw 190 ou Spitfire. Le premier était un Spitfire. Je me suis alors retrouvé volant au-dessus de la section du Lt. Gebhardt que j'ai suivie jusqu'à la maison. Malheureusement, il s'est avéré que le Fw. Keil et le Lt. Heim, qui avaient rejoint notre Staffel lorsque celle-ci s'était transformée sur Fw 190 à Paris, avaient été tués au cours de cette mission<sup>6</sup>. Quelle tristesse, ces deux disparitions étaient si inutiles. (...)."

Cette mission fut un fiasco total, principalement dû à la dislocation de la formation allemande. Esseulés, le Fw. Keil et le Lt. Heim sont tombés sur des Spitfire 20 km au nord du Havre et ont succombé sous le nombre. Mais Keil, pilote expérimenté, aura vendu chèrement sa peau en abattant lui-même l'un de ses adversaires peu de temps avant sa mort. Ce fut sa huitième et dernière victoire. Dans un premier temps, la 2. Staffel espère que les deux hommes ont pu se parachuter. Wickop poursuit: "Pendant 4 heures ½, le 20/6, notre escadrille et la 3. Staffel se sont relayées pour fournir un Schwarm d'escorte à un He 59 de recherche au-dessus de la Manche. Nous avons volé jusqu'à 20 km au sud de Beachy Head où nous avons aperçu un avion de sauvetage en mer britannique avec quatre Spitfire, deux vedettes lance-torpilles et deux bâtiments de surveillance. Mais, hormis le lieu du crash, la seule chose que nous avons retrouvée était un radeau de sauvetage à la dérive." La dernière mission de la 2./JG 2 débute vers 22h00. Elle se solde par un nul blanc, aucun des bombardiers ennemis signalés n'étant repéré. Mais lors du retour, le Hptm. Bethke se perd et doit à la seule chance de retrouver son chemin vers Tricqueville où le Staffelfkapitän se pose aux dernières lueurs du jour.

Le 23 juin, le Hptm. Bethke reçoit l'ordre de se rendre à Paris et l'Obtl. Wickop assure l'intérim. Le même jour, l'escadrille apprend que le Lt. Walter Göring, officier technique du Groupe et neveu du Reichsmarschall, a perdu la vie dans un accident, à l'issue d'un vol d'essai après révision<sup>7</sup>. Au cours du vol en question, Göring, ayant l'Uffz. Bürckel pour ailier, a rencontré un problème technique 10 km au sud-ouest du terrain. Il a tenté un atterrissage forcé dans un champ mais son avion a explosé lorsqu'il a touché le sol. Ironie du sort, l'accident s'est produit le jour même où le Geschwaderkommodore avait autorisé Göring à effectuer des missions de combat avec le I. Gruppe, chose qui lui avait été interdite jusque-là.

La Staffel n'effectue aucune mission entre les 20 et 26 juin, si l'on excepte un vol de reconnaissance accompli par l'Obtl. Wickop et l'Uffz. Krahwinkel le 25. Pendant 20 minutes, naviguant à 5 km au large des côtes anglaises à 1.000 m d'altitude, la paire effectue une reconnaissance du secteur compris entre l'île de Wight et Beachy Head. Après une heure de vol, les deux aviateurs atterrissent à Tricqueville à 22h10. Ils ont repéré un transport, deux vedettes lance-torpilles, trois navires de surveillance et autant de Spitfire.

Après les six jours d'oisiveté, la Staffel redécouvre sur alerte le 26 juin. Une fois de plus, l'escadrille est dirigée vers le secteur Le Havre-Fécamp où 50 Spitfire et 10 bombardiers Douglas ont été signalés. Wickop a consigné dans son journal: "(...) l'Obtl. Leie a mené le Stab et j'ai suivi avec la 3. Staffel, la 2. Staffel à sa suite. (...)." Le rapport de combat de l'officier (que nous avons reproduit p. 41) détaille l'engagement au cours duquel Wickop a obtenu sa première victoire confirmée. En sont témoins, l'Obtl. Leie et le StFw. (Stabsfeldwebel ou Ajudant-Major) Stritzel du Gruppenstab.

A propos du retour de la formation à Tricqueville, Wickop écrit: "après mon retour et l'accueil euphorique que j'ai reçu, il s'est avéré que le Lt. Böhm en avait aussi descendu un, sa quatrième victoire<sup>8</sup>. En comptant celle obtenue par Leie, la Staffel a décroché trois succès lors de cette journée. Un total de cinq victoires est donc à mettre à notre actif, si l'on ajoute celle de l'Obtl. Schnell et celle du Lt. Krüger (tous deux du III./JG 2)<sup>9</sup>. Et cette fois, pas de pertes en vie humaine, rien que des dégâts matériels. Ainsi, de retour au terrain, le Fw. Schweikart<sup>10</sup> doit se poser sur le ventre, n'ayant pu descendre le train. Il se pose néanmoins tout en douceur. Par contre, l'Uffz. Eschenhorn, qui vient d'accomplir sa première mission de guerre, a "vautré" son zinc<sup>11</sup> sur la plage près de Honfleur. Ce faisant, il s'est sérieusement blessé: commotion cérébrale, fracture du nez, fracture de la mâchoire et plaies multiples. (...)."

La 2. Staffel profite du calme retrouvé au cours des quatre derniers jours de juin: le mauvais temps, des précipitations torrentielles et des orages rendent toute activité aérienne impossible. Inondé, Tricqueville ressemble d'ailleurs plus à un lac qu'à un aéroport. C'est ainsi que s'achève le premier mois d'opérations sur Fw 190 pour la 2./JG 2 dans le nord de la France.

<sup>1</sup> Le 29 mai 1942, l'Obtl. Werner Stöckelmann du Stab III./JG 2 perd la vie lorsque son Fw 190 A-3 (WNR. 0258) s'écrase à 3 km au sud-est de Thévilly au cours d'un vol d'entraînement.

<sup>2</sup> Cet extrait et d'autres confirment que le Stabskette du I./JG 2 se composait à l'époque du Gruppenkommandeur Leie (Obtl.), du Lt. Fritz Edelmann et du StFw. Fritz Stritzel.

<sup>3</sup> Hptm. Siegfried Bethke, Staffelfkapitän de la 2./JG 2.

<sup>4</sup> Fw. Josef Krahwinkel, mort au combat le 14 octobre 1942.

<sup>5</sup> Il n'est fait nulle mention de cette victoire du Lt. Harald Gebhardt dans l'ouvrage *Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe*, Vol. 7 de Jochen Prien. Il est possible que cette revendication n'ait pas été confirmée.

<sup>6</sup> Le Fw. Gunther Keil est abattu à bord de son Fw 190 A-2 "4 Noir" (WNR. 0238) alors que le Lt. Hans Heim pilotait le Fw 190 A-2 "3 Noir" (WNR. 2055) au moment de sa mort. Les deux aviateurs sont toujours portés officiellement disparus.

<sup>7</sup> Le Lt. Göring pilotait alors un Fw 190 A-2 (WNR. 2089). Wickop contredit la version des faits publiée par d'autres, selon laquelle Göring était en mission de convoyage au moment de l'accident.

<sup>8</sup> L'Uffz. Alf est repris dans la liste des vainqueurs dressée par Jochen Prien (voir *Die Jagdfliegerverbände der deutschen Luftwaffe*, Vol. 7) mais n'est cependant pas mentionné par Wickop. Cette victoire ne peut donc être vérifiée.

<sup>9</sup> Selon le même ouvrage de J. Prien (v. ci-dessus), cinq victoires sont à mettre à l'actif du I./JG 2 mais il apparaît que seulement trois d'entre elles ont été confirmées. Absent de la liste, le Lt. Horst-Benno Krüger de la 5./JG 2. Reste donc à déterminer quels aviateurs ont réellement remporté un ou plusieurs succès.

<sup>10</sup> Le Fw 190 A-2 (WNR. 2072) du Fw. Schweikart est endommagé à 20%. Karl Schweikart sera tué le 18 août 1942.

<sup>11</sup> Ce jour-là, l'Uffz. Günter Eschenhorn pilotait un Fw 190 A-2 (WNR. 5283).

**Photo 36** (haut de la p. 35) – Le “11 Noir” de l’Obtlt. Dietrich Wickop, un Fw 190 A-2 flambant neuf. Le chasseur est ici photographié sur l’aire de dispersion de la 2./JG 2 à Tricqueville (Eure, Haute Normandie) à la mi-juin 1942.

**Photos 37 et 38** (bas de la p. 35) – A gauche, Dietrich Wickop sur l’aire de dispersion réservée à la 2. Staffel de la JG 2 à Tricqueville. A droite, à l’instar de nombreux pilotes, l’officier a collé un porte-bonheur dans le cockpit de son “11 Noir”: la photo de son épouse. Devant la poignée du manche à balai, on aperçoit le quadrillage d’une carte de navigation révélant les côtes du nord de la France.

**Photo 39** (p. 36) – En juin 1942, l’Obtlt. Wickop a dessiné un plan en couleur de l’aérodrome de Tricqueville pour illustrer son journal. L’emplacement des avions de la 2. Staffel est identifié par les numéros tactiques peints sur les chasseurs. Devant le baraquement principal, le “1 Noir” du Staffelfkapitän (Hptm. Bethke).

**Photo 40** (p. 37) – Tricqueville, juin 1942: l’Oberleutnant Wickop en alerte assise pour la première fois à bord de son tout nouveau Fw 190 A-2. Rien de tel qu’une bonne cigarette pour calmer les nerfs.

**Photo 41** (haut de la p. 38) – Un croquis original tracé par Wickop dans son journal. Il illustre le combat du 5 juin 1942 au cours duquel l’officier a remporté sa première victoire (non confirmée toutefois): un Spitfire abattu au large du Havre.

**Photo 42** (bas de la p. 38) – La dernière photo connue du Fw. Gunther Keil, prise sur l’aire de dispersion de la 2. Staffel à Tricqueville à la mi-juin 1942. Quelques jours plus tard, ce sous-officier expérimenté de la 2./JG 2 sera tué dans un combat inégal contre un grand nombre de Spitfire, 20 km au nord du Havre.

**Photo 43** (p. 39) – L’enterrement du Lt. Walter Göring, neveu du Reichsmarschall Göring. *Gruppen TO* (Officier Technique) pour le Stab du I./JG 2, le jeune pilote s’est tué au cours d’un vol d’essai après révision. Devant la tombe, le Major Oesau, Kommandore de la JG 2, prononce l’oraison funèbre. A l’arrière-plan, un caméraman dont la présence à un enterrement est moins inhabituelle qu’on ne l’imagine.

**Photo 44** (haut de la p. 40) – Champagne en ce 24 juin 1942: les pilotes de la 2./JG 2 vont célébrer l’anniversaire de leur Staffelfkapitän, le Hptm. Bethke en mission à Paris. De gauche à droite: ?, ?, Fw. Schweikart (portant le béret), ?, Fw. Scheibner (au centre, les mains posées sur les accoudoirs), Uffz. Alf (en bras de chemise), Oblt. Wickop, ?, ?, Lt. Gebhardt.

**Photo 45** (bas de la p. 40) – Extrait du journal de l’Obtlt. Wickop, un croquis détaillant avec soin le combat du 26 juin 1942. La route suivie par la formation allemande est tracée en bleu, celle de la formation britannique en rouge. Les zones hachurées en bleu indiquent les lieux des différents combats. Entouré de bleu, l’endroit où Wickop a remporté sa première victoire confirmée. On note que l’officier orthographe “Douville” au lieu de Deauville (Ndtr)

**Photo 46** (p. 41) – L’Oberleutnant Leie, “patron” du I./JG 2, qui confirma la première victoire attribuée à Wickop.

#### Rapport de Combat

Concerne: ma 2<sup>ème</sup> victoire le 26/6/42

Mission: *décollage sur alerte pour intercepter des chasseurs et bombardiers anglais faisant route vers Le Havre.*

Rapport: *le 26/6/1942, alors que j’assurais l’intérim à la tête de la Staffel, j’ai décollé sur alerte. Vers 17h35, la Staffel obtint un contact visuel avec quelque 50 Spitfire, environ 4.000 m à la verticale du Havre. A la suite du Stabsschwarm, j’ai attaqué un Spitfire mais il s’est enfui en exécutant un demi-tonneau suivi d’un piqué. Au cours de la bataille, j’ai vu un Spitfire sur ma gauche, un peu plus haut, attaquant une paire de Focke-Wulf (sic). Je me suis rapproché et ai ouvert le feu; le Spitfire a tenté de s’échapper en virant à droite et, alors qu’il s’exécutait, j’ai vu les impacts de mes obus sur son aile droite, près du fuselage. Le Spitfire a commencé à descendre, traînant de la fumée blanche et noire et j’ai tiré une deuxième fois. Après une ressource et, cap au nord, le Spitfire a esquivé une attaque exécutée par deux Focke-Wulf (sic) en effectuant un demi-tonneau suivi d’un piqué, au cours duquel, j’ai tiré une troisième fois. Quelques instants plus tard, à 17h40, j’ai vu le Spitfire percuter l’eau, à environ 20 km au nord-nord-ouest de Fécamp. Alors que je m’éloignais, j’ai vu le pilote flottant dans son embarcation de sauvetage.*

## Page 42 – Portrait

### Lt. Josef Kociok, III./ZG 76, II./SKG 210, II./ZG 1 et 10.(Nachtjagd)/ZG 1

Alors que la carrière de la majorité des *Ritterkreuzträgern* de la Chasse de Jour et de Nuit est bien documentée, il reste néanmoins quelques as qui demeurent peu connus et dont rares sont les photos qui ont été publiées à ce jour. C’est sur l’histoire de l’un de ces hommes que nous allons nous pencher. Son nom est Josef Kociok. Notre homme reçut la *RK* en 1943, alors qu’il était pilote de chasse de nuit sur le front de l’Est.

Fils de fermier, Josef Kociok naît le 26 avril 1918 à Alt-Schalkendorf, en Haute Silésie. Il passe sa jeunesse à Schimmerau dans le district silésien de Trebnitz où il accomplit le début de sa scolarité. Dès sa sortie de l’école, il reçoit une formation de mécanicien. Mais le ciel l’attire déjà et, pendant son temps libre, Josef est un fervent vélivole. Le 1<sup>er</sup> octobre 1938, alors qu’il a 20 ans, notre jeune homme s’engage dans la Luftwaffe. Après son entraînement militaire de base, il fait ses classes à l’école des officiers de Dresde-Klotsche. Suit la formation au pilotage dispensée à la Flugzeugführerschule (FFS) A/B de Guben (75 km au sud-est de Berlin) et à la Schule/Fliegerausbildungregiment 62 de Quedlinbourg (en Saxe-Anhalt, dans le Harz). Kociok achève son entraînement à l’automne 1940 et est muté à la 7./ZG 76, une unité de première ligne alors basée en Norvège. Là, le “bleu” a toutes les occasions de se faire à la routine des missions de défense côtière car, dans le secteur, l’ennemi se fait rare à cette époque.

Le 24 avril 1941, en corolaire à la formation de la Schnellkampfgeschwader 210, le III./ZG 76 de Stavanger-Sola devient le II./SKG 210. En juin, l’unité rentre au Reich et c’est à Werl (25 km à l’est de Dortmund, en Rhénanie-du-Nord-Westphalie) qu’elle s’entraîne au bombardement en piqué de précision par groupe de deux appareils. L’entraînement fait bientôt place à la réalité, puisque le 22 juin 1941, la SKG 210 et ses deux Gruppen prennent part à l’invasion de l’URSS, en support du Heeresgruppe Mitte. Pour Kociok, qui a rejoint la 4. Staffel, l’attaque d’aérodromes sur les arrières de l’ennemi, les missions d’interdiction du ravitaillement et le support rapproché aux troupes au sol font vite partie du quotidien. Chaque jour, les pilotes exécutent plusieurs missions dans une chaleur accablante, au milieu d’une situation tactique qui évolue constamment. Les aviateurs sont durement éprouvés par ces conditions d’opération. Huit jours après le début de l’opération *Barbarossa*, Kociok abat son premier avion ennemi. Dans les mois qui suivent, il devient l’un des spécialistes de l’attaque au sol au sein du II./SKG 210. Kociok se fait re-

marquer par sa capacité à toujours prendre les bonnes décisions tactiques.

Le 4 janvier 1942, la SKG 210 est absorbée par la toute nouvelle ZG 1 et le II./SKG 210 devient le II./ZG 1. Après une période de repos et de rééquipement à Lechfeld (Bavière) en avril et mai 1942, le Gruppe repart pour le front de l'Est mais, cette fois, il opère dans son secteur sud. Les missions restent les mêmes. Kociok fait l'expérience du combat au-dessus d'une steppe sans fin, où que porte le regard, alors que la Wehrmacht progresse vers la Volga. Ses objectifs sont le Caucase et une ville qui allait devenir tout un symbole: Stalingrad.

La 10.(Nachtjagd)/ZG 1 est créée en février 1943, peu de temps après la cuisante défaite de Stalingrad. Avec ses 12 victoires, Josef Kociok fait partie des pilotes transférés à la nouvelle Staffel, avant que le II./ZG 1 ne quitte la Russie. Cette unité n'est, en réalité, qu'une section équipée de chasseurs de nuit improvisés, avec un effectif réduit oscillant entre 8 et 10 Bf 110. A partir de février 1943, elle opère donc de nuit, à la lueur de fusées éclairantes, depuis le terrain de Bagerovo (Crimée), au-dessus de la péninsule de Kerch. Seuls, en coopération avec des unités de projecteurs anti-aériens ou à la lueur de la lune, les Messerschmitt chassent les avions à l'étoile rouge, qu'ils soient bombardiers moyens ou appareils effectuant des missions de harcèlement. Ces derniers constituent des cibles particulièrement difficiles car ils volent bas et à faible vitesse. Mais, au sein de la 10./ZG 1, Josef Kociok se révèle comme l'un des meilleurs chasseurs de ce type de gibier.

Il remporte sa première victoire avec sa nouvelle unité le 25 février 1943. Contre toute attente, il obtient ce succès de jour. Puis, dans la nuit du 12 au 13 mars, Kociok enregistre ses deux premières victoires nocturnes. Un autre doublé suit le 24 avril. Le 15 mai, Kociok parvient à descendre quatre bombardiers soviétiques en 75 minutes. Cet exploit peu commun fait l'objet d'un communiqué officiel de la Wehrmacht le 17 mai 1942. A partir de cette date, le nom de notre homme commence à apparaître dans les articles des correspondants de guerre. Au cours de l'été 1943, le Silésien, toujours secondé par son fidèle radio-mitrailleur Wegerhoff, accroît régulièrement son palmarès. Le 31 juillet 1943, il reçoit la *Ritterkreuz* en récompense de ses mérites. La 10.(Nachtjagd)/ZG 1 est rebaptisée 5./NJG 200 le 17 août. Après une permission bien méritée, Kociok réintègre son escadron en septembre et, à la date du 24 de ce mois, il a ajouté cinq victoires supplémentaires (dont quatre remportées de jour) à son tableau de chasse.

Dans la nuit du 26 au 27 septembre, Kociok intercepte un autre DB-3 soviétique. Vingt kilomètres au sud de Kerch (Ukraine), à 20h20, notre pilote ouvre le feu à bout portant. Des impacts constellent le bombardier mais, dans les secondes qui suivent, le Bf 110 G-2 de Kociok percute sa victime. Enchevêtrés, les deux carcasses dégringolent d'une altitude de 1.500 m. Kociok et Wegerhoff parviennent à évacuer leur WNr. 6392 parti en vrille mais si le parachute du radio s'ouvre normalement, celui du pilote refuse de se déployer. L'as de la chasse de nuit rencontre sa destinée à l'issue de sa 33<sup>ème</sup> victoire. Il sera enterré au cimetière militaire de Kerch.

Josef Kociok remporta 17 succès de nuit et 16 de jour. Le chiffre précédemment publié de 21 victoires nocturnes est donc inexact. Par ailleurs, alors qu'il servait avec la 4./ZG 1, Kociok détruisit 15 avions au sol, 4 chars, pas moins de 141 camions, 80 attelages à chevaux, 10 canons, 4 locomotives, 4 trains et 1 position de DCA.

**Photo 47** (haut de la p. 42) – L'Oberfeldwebel Kociok photographié le 31 juillet 1943, alors qu'il vient de recevoir la Croix de Chevalier.

**Photo 48** (bas de la p. 42) – Le futur as saisi dans le cockpit de son Bf 110, alors qu'il sert au sein de la 7./ZG 76 en Norvège où il accomplit ses premières missions opérationnelles au cours de l'hiver 1940-1941.

**Photo 49** (haut de la p. 43) – Voici la seule photographie connue d'un Bf 110 G piloté par Josef Kociok, alors pilote à la 10.(Nachtjagd)/ZG 1. La vue a été prise à Bagerovo (Ukraine), au cours de l'été 1943. La lettre "O" sur le nez permet de déterminer le code complet porté sur le fuselage, soit 2N + OU. On note le mouchetis particulièrement dense du camouflage et l'aspect brillant des casseroles d'hélice.

**Photo 50** (bas de la p. 43) – Kociok pose à côté de l'un des plans verticaux de son Bf 110, après son exploit du 15 mai 1943 (quatre bombardiers soviétiques abattus en 75 minutes). Sur la dérive, on compte 12 succès remportés de jour et 8 de nuit. Chaque symbole est accompagné d'une étoile rouge, de la date de la victoire et du type d'avion abattu.

**Photo 51** (p. 44, à gauche) – Photographié le 1<sup>er</sup> août 1943, un tandem inséparable: l'Ofw. "Sepp" Kociok (à gauche) et son radio-mitrailleur, le Fw. Wegerhoff, agrippés à la verrière de leur Bf 110.

**Photo 52** (p. 44, à droite) – Prise le même jour que la vue précédente, celle-ci montre Josef Kociok posant avec fierté à côté de la dérive de son bimoteur. L'as a enrichi son palmarès qui compte à présent 27 victoires (la dernière fut remportée dans la nuit du 31 juillet au 1<sup>er</sup> août). Sa *RK* est toute neuve et pour cause: elle lui a été remise la veille. Le camouflage et les barres de victoire diffèrent sensiblement de ceux visibles sur les **Photos 49** et **50** (p. 43).

**Photos 53** et **54** (p. 45) – Deux photographies qui illustrent combien le drame succède parfois vite à la joie en temps de guerre. A gauche, saisi le 1<sup>er</sup> août 1943, Josef Kociok tout sourire devant la dérive de son Bf 110 et arborant la *RK* qui lui a été remise la veille. A droite, huit semaines plus tard, ses funérailles au cimetière militaire de Kerch (Crimée orientale).

#### Dates connues des victoires remportées par Josef Kociok

En haut de la p. 45, le tableau de gauche détaille les informations actuellement disponibles concernant le palmarès de J. Kociok. La première colonne en partant de la gauche est celle des numéros des victoires. La deuxième renseigne les dates, la troisième les heures, la quatrième le type d'avion abattu, la cinquième le secteur, la sixième précise s'il s'agit d'une victoire remportée de jour (T) ou de nuit (N). Enfin, la dernière colonne à droite mentionne les unités au sein desquelles Josef Kociok servait lors de chaque victoire.

Traduction des abréviations allemandes utilisées dans la colonne "Ort" (Lieu) du tableau p. 45:

|           |         |             |            |
|-----------|---------|-------------|------------|
| - Pl.Q.:  | carré   | - südöstl.: | sud-est de |
| - nördl.: | nord de | - Raum:     | secteur    |

#### Décorations

|                           |  |
|---------------------------|--|
| 1940                      | Macaron de pilote  |
| 1941                      | Croix de Fer de Seconde Classe                                   |
| 1942                      | Croix de Fer de Première Classe                                  |
| 1 <sup>er</sup> juin 1942 | Coupe d'Honneur pour Services Distingués dans la Guerre Aérienne |
| 2 décembre 1942           | Croix Allemande en Or  |

1943 Broche des Vols Opérationnels en Or pour Pilote de Chasse  
31 juillet 1943 Croix de Chevalier de la Croix de Fer

#### Promotions

Mars 1943 Oberfeldwebel  
1943 Leutnant (avec effet rétroactif à titre posthume)

### Page 46 – Paysages

#### Attaque surprise sur Athènes-Tatoi!

Dans les jours qui précèdent l'invasion aéroportée de la Crète (opération *Merkur* le 20 mai 1941), Athènes-Tatoi est le siège d'une intense activité. De nombreux avions de diverses unités utilisent l'aérodrome comme escale lors de leur vol vers le Péloponnèse. Ces appareils sont ravitaillés ou réparés dans le hangar de maintenance. Le trafic aérien vers ou en partance d'Athènes-Tatoi est donc intense et c'est précisément dans ces conditions qu'au matin du 17 mai 1941, cinq Vickers Wellington du No. 148 Sqn attaquent l'aérodrome. Les bombardiers britanniques, qui ont décollé de Cabit (Egypte), débouchent par surprise au-dessus du terrain, bombardent et mitraillent les avions comme les installations. Les Allemands sont totalement pris au dépourvu car ils n'imaginaient pas qu'une telle attaque puisse se produire après l'occupation de la Grèce continentale. Aussi rapidement qu'ils avaient surgi dans le ciel d'Athènes, les cinq Wellington disparaissent soudain, laissant derrière eux avions et installations en feu.

Les photographies reproduites en pp. 46 et 47 illustrent l'aérodrome athénien pendant (**Photo 55**, haut de la p. 47) et après l'attaque (**Photos 56 et 57**). Au centre de la **Photo 56** (grande photo), les restes d'un Junkers 52 dont la queue repose à l'arrière-plan. Il pourrait s'agir du WNr. 1305, un Ju 52 appartenant à la Transportstaffel du VIII. Fliegerkorps, dont la perte a été enregistrée lors du raid. Derrière la queue du Junkers, le Do 17 Z "U5 + MR" (WNr. 3488) de la 7./KG 2. En réalité, ce bimoteur n'a pas été endommagé par l'attaque surprise mais dans une collision avec le Do 17 Z "U5 + GK" de la 2./KG 2 le 15 mai précédent. Tout au fond, on distingue le Ju 90 Z-2 "GF + GA" (WNr. 90 0003) dont le fuselage brille dans le soleil. Bien que portant des marques de nationalité iraqiennes, le multimoteur opère pour le compte du Lufttransportführer. Avec les Ju 90 "GF + GE" et "BJ + OV", il ravitaille une unité de bombardiers allemands en Irak depuis le 10 mai. L'engagement de la Luftwaffe auprès des Iraquiens reflète la volonté allemande d'aider le gouvernement nationaliste local à rompre les liens avec les Britanniques. Le Ju 90 photographié ici avait quitté l'Irak la veille du raid. Transitant par Rhodes, il avait livré le même jour des canons de Flak de Catane (Sicile). Le Junkers est endommagé par les éclats des bombes anglaises lors du raid surprise de ce 17 mai 1941. Grâce à des réparations de fortune, il peut reprendre l'air et atterrir à Vienne-Aspern (Autriche) deux jours plus tard. L'attaque britannique détruit de nombreux Ju 52, en ce inclus un appareil de la Lufthansa (**Photo 57**, bas de la p. 47) et un Junkers G 38 (GF + GG).

### Page 48 – Destins

#### Un transfert coûteux

En ce début 1941, la 2.(F)/123 est toujours stationnée dans les îles anglo-normandes sous occupation allemande. Le 18 février, elle reçoit des instructions complètement inattendues: ordre lui est donné de rejoindre le X. Fliegerkorps en Méditerranée. La Staffel doit donc quitter l'aérodrome de Jersey qui l'accueille depuis huit mois. Vingt-quatre heures plus tard, l'escadrille est prête à partir. Les trois Ju 88, deux Do 17 et l'unique Bf 110 qui composent son parc aérien, prennent l'air le 19 février vers midi. Au même moment, les premiers des sept Ju 52 dépêchés à Jersey pour embarquer le personnel jugé essentiel (techniciens, transmissions, échelon roulant, labo photo et état-major) commencent à décoller eux aussi. Tous les appareils font escale à Munich-Riem pour faire le plein des réservoirs. On en profite pour y briefer les membres de la Staffel au sujet des conditions qui règnent actuellement sur leur nouveau théâtre d'opérations. Le jour suivant, les derniers Ju 52 arrivent à Riem. Contrariant les projets urgents de l'E-M Opérations de la Luftwaffe, la météo joue les perturbatrices: le mauvais temps empêche les avions de décoller pour leur nouvelle base de Catane (Sicile). Il faut attendre le 23 février pour que les conditions s'améliorent. Ce jour-là, entre 12h00 et 12h30, les appareils quittent Riem et mettent le cap au sud. Certains équipages tentent de rejoindre leur destination finale par la route directe, alors que d'autres ont prévu de faire escale à Venise, Pise, Foggia ou Rome Ciampino. Mais, contrairement aux prévisions météorologiques, le temps se détériore à nouveau en route. C'est sans doute ce qui explique pourquoi le Ju 88 "4U + GK" (WNr. 0356) dérive sérieusement de l'itinéraire établi, pénètre même dans l'espace aérien yougoslave et s'écrase dans la forêt de Motajjissa, au nord-ouest de Derventa (Bosnie-Herzégovine septentrionale). L'équipage, composé de l'Oblt. Zuleeg, des Ofw. Bals et Behrens ainsi que de l'Uffz. Kolberg, n'y survit pas. Et la Staffel endure une deuxième perte lorsque le Do 17 P "4U + CK" (WNr. 4039) percute une montagne au sud-ouest d'Imola. Une mauvaise visibilité aura tué l'Ofw. Dorp, le Fw. Meinecke, l'Uffz. Prause et l'Ogefr. Reymann.

Mais le cauchemar va continuer pour la 2.(F)/123. Ainsi, le 25 février, un autre de ses avions décolle de Munich-Riem pour Catane. A bord de leur Bf 110 C-5 (WNr. 2235), les Fw. Klaas et Bernhard rencontrent un brouillard dense au sud-ouest de Bologne et c'est le crash: leur 4U + XK se fracasse lui aussi contre une montagne. Aucun des deux sous-officiers n'en réchappe. Pour le Fw. Klaas, ce fut la première et dernière mission avec la 2.(F)/123. Le Feldwebel aura été poursuivi par la malchance puisqu'il venait de reprendre du service, après avoir été grièvement blessé lors d'un combat avec des chasseurs aux environs de Tirlemont (Belgique, 30 km à l'est de Bruxelles) près d'un an plus tôt (le 11 mai 1940 précisément). Mais pour la Staffel, l'hécatombe se poursuit avec la disparition, dans des circonstances mystérieuses, de l'Ogefr. Rudolf Fuchs. Selon un rapport officiel, Fuchs serait tombé à la mer depuis "le poste de tir du mitrailleur de queue d'un Ju 52". L'accident se serait produit à quelque 50 km au sud-ouest de Reggio di Calabria (extrême sud de l'Italie continentale). Si l'Obergefreiter a effectivement disparu, on se pose des questions au sujet des circonstances exactes de sa mort. En effet, Fuchs n'a pu tomber à la mer depuis le poste de tir caudal puisque le Ju 52 n'en est pas équipé. Si le rapport fait, en réalité, référence au poste de tir dorsal, on peut néanmoins se demander comment Fuchs a pu en chuter. Mais il n'est pas non plus exclu qu'il en ait sauté intentionnellement. On se souviendra d'ailleurs que les listes de pertes établies par la Luftwaffe mentionnent à l'occasion l'un ou l'autre suicide.

Après ce transfert coûteux, tant en hommes qu'en matériel, et l'arrivée par le rail du reste de l'unité le 4 mars, la 2.(F)/123 entame ses opérations en Méditerranée le 5 mars 1941.

**Photo 58** (p. 48) – Un Do 17 de la 2.(F)/123 photographié en France avant son transfert vers la Méditerranée. On note l'emblème incomplet de la Staffel.

**Photos 59 à 61** (haut de la p. UIII, à droite) – Les Fw. Klaas (**Photo 59**) et Bernhard (**Photo 60**). Ces deux sous-officiers perdent la vie lorsque leur Bf 110 percute une montagne près de Bologne le 25 février 1941. Le même jour, un autre membre de la 2.(F)/123, l'Ogefr. Fuchs (**Photo 61**), tombe à la mer depuis un Ju 52.

**Légende de l'infographie** (haut de la p. UIII, à gauche) – Le transfert de la 2.(F)/123 de Jersey à Catane, du 19 au 25 février 1941. Les quatre cartouches mentionnent respectivement (de haut en bas): le premier, le crash en Yougoslavie du Ju 88 "4U + GK" de l'Obtl. Zuleeg le 23 février; le deuxième, la perte, le même jour, du Do 17 P "4U + CK" de l'Ofw. Dorp juste après la traversée des Alpes; le troisième, l'accident du Bf 110 C-5 "4U + XK" des Fw. Klaas et Bernhard le 25 février et le quatrième, la disparition mystérieuse de l'Ogefr. Fuchs tombé à la mer depuis un Ju 52 entre Reggio et Catane.

#### **Quatrième de couverture – Les Hydravions**

**Photo 62** (haut du quatrième de couverture) – La Luftwaffe formait ses opérateurs radio dans les écoles de transmissions aériennes (Luftnachrichtenschule ou LNS en abrégé). Au début de la 2<sup>ème</sup> GM, six de ces LNS étaient ouvertes. Etablies depuis le printemps 1939, certaines ont été créées de toutes pièces, tandis que d'autres le sont par redésignation des Ecoles de Transmissions 1-3, 5 et 6. La LNS (See) 6 fut la seule école accueillant les candidats opérateurs radio de l'aéronavale. Comme les radios faisaient également fonction de navigateur, la formation qui leur était dispensée à la LNS (See) 6 différait de celle des autres LNS. La Luftnachrichtenschule (See) 6 était équipée de He 42, He 60, He 114, Ju (W) 34 et Do 18. Stationnée à Borgwedel (Schleswig-Holstein, extrême nord de l'Allemagne) lorsque la guerre éclata, l'école fut transférée à Dievenow (Poméranie) en avril 1940. Notre photo illustre trois He 42 C-1 sur le slipway à Dievenow pendant l'été 1941. Le He 42 est dérivé du He 24 conçu pour la Marine suédoise en 1931. On note l'ancienne position du swastika (à cheval sur la dérive et le gouvernail) et les bandes jaunes de fuselage, typiques du front de l'Est.

*Collection Harry*

**Photo 63** (bas du quatrième de couverture) – Voici le Do 24 T "CH + EZ" de la 7. Seenotstaffel (Escadrille de Sauvetage en Mer). Cette photographie a dû être prise après le 17 février 1942 car le nez de l'hydravion porte le nom de l'Ofw. Karl Lierse qui fut tué à cette date. Lierse faisait partie de l'équipage du Lt. Wilhelm Arndt. Tous perdirent la vie lorsque leur Do 24 "CH + EY" (WNR. 0033) s'écrasa au déjaugeage sur le Lac de Constance (extrême sud de l'Allemagne), alors qu'il partait pour la Grèce. Sur cette vue, la présence de membres de la Regia Aeronautica signifierait que la photo a été prise en Italie ou en Afrique du Nord. On note les réparations de la coque.