

**EDITION  
No 15**  
2009

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 15/2009

*Remarque préliminaire et avertissement:* les pages mentionnées dans ce document renvoient aux pages du numéro original (avec texte en allemand et en anglais), pas à celles de la présente traduction. Par ailleurs, l'équivalence des grades de la Luftwaffe et de l'Armée de l'Air est donnée sous toute réserve. Elle est, en effet, basée sur le tableau d'équivalence actuelle des armées de l'OTAN.

## Deuxième de couverture - Les Avions de Liaison et d'Entraînement

**Photos 1 et 2** (deuxième de couverture) – Avec un Caudron C 445, la 1.(F)/Aufklärungsgruppe 120 utilisait le Fieseler Storch A6 + UH comme appareil de liaison depuis Kirkenes (Norvège septentrionale). Puisque le code d'unité A6 apparaît en petit sur la bande de fuselage jaune, la **Photo 1** (haut du deuxième de couverture) a été prise au cours de l'été 1943 ou l'année suivante. On aperçoit l'emblème de la 1. Staffel sur le fuselage, à l'aplomb du pare-brise. La **Photo 2** (bas du deuxième de couverture) a été prise à la FFS\* C 3 d'Alt-Lönnewitz à la fin de l'été 1943. Le nez du Ju 88 porte l'insigne de cette unité école. Nous ignorons la signification de la curieuse combinaison numérique peinte en amont de l'emblème. S'entraînant sur des avions de types identiques à ceux qu'ils allaient utiliser en opérations, les jeunes recrues obtenaient leur qualification avancée (et l'insigne relatif) à l'issue de leur formation à la FFS C 3.

*Photos 1 et 2 Collection Richter*

\* abréviation de *Flugzeugführerschule* (Ecole de Pilotage)

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

## Page 1

### Editeur et Rédacteur en Chef:

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

John Carr, Stuttgart  
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

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

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

### Collaborateurs:

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

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

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

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

**Droits de reproduction:** Copyright © Luftfahrtverlag-Start, Bad Zwischenahn, Inh. Axel Urbanke, 2009

ISBN 978-3-941437-01-2

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 et d'Entraînement</b>		Ju 88 D-1, 1.(F)/Aufklärungsgruppe 121, 1941	14
Fi 156, 1.(F)/120, 1943-1944 et Ju 88,		Bf 109 G-4/R3, 1.(F)/Aufklärungsgruppe 123, 1943	14
(FFS) C 3, 1943	Ull (deuxième de couverture)	<b>Les Avions de Transport</b>	
<b>Editorial</b>	2	Ju 52, Stab I./KGr.z.b.V. 1, 1942	16
<b>Forum des Lecteurs</b>	2	<b>Dérives</b>	
<b>Les Chasseurs</b>		Oblt. Siegfried Schnell, Staffelfkapitän 9./JG 2, 1942	17
Bf 109 E-3, Uffz. Herbert Tzschoppe, 1./JG 53, 1940	5	<b>Insignes personnels</b>	
Bf 109 F-4, Lt. Hermann Graf, 9./JG 52, 1942	6	Le "Fils de P..." de la 5./St.G. 2 (Ju 87)	18 et 19
Fw 190 A-4, Lt. Martin Brendel, 1./JG 2, 1943	7	<b>Photos couleur</b>	
Bf 109 (chaîne de montage), Erlawerke Leipzig	8	Le Ju 90 GF + GE d'évacuation sanitaire, 1941	20 et 21
<b>Les Chasseurs de Nuit</b>		<i>Sonderkommando Kunkel</i> : chasse de nuit	
Bf 110 E, NJG 1, 1941	9	au-dessus du Golfe de Gascogne, 1943-1944	22 et 23
Bf 110, II./NJG 3, 1944	9	<b>Des Avions sous la loupe</b>	
<b>Les Chasseurs Lourds</b>		Le "Jalon" du Hptm. Gläser, II./SG 77 (Fw 190 F-3)	24 à 27
Me 410 A-1/U-2, III./ZG 1 et II./ZG 26, 1943	10 et 11	<b>Documents</b>	
<b>Les Avions d'Appui Tactique</b>		Insigne de l'Escadre <i>Pik As</i> (JG 53)	28
Ju 87 B, IV./LG 1, 1941-1942	12	<b>Emblèmes Inconnus</b>	
<b>Les Avions de Reconnaissance</b>		L'écu du IV. Gruppe/KG 1 <i>Hindenburg</i>	29 à 31
Hs 126, 3.(H)/Aufklärungsgruppe 12, 1941	13		

	page		page
<b>Derrière les images, une histoire</b>		<b>Paysage</b>	
Les onze victoires d'un équipage de bombardier	32 à 35	Sur une aile et une prière!	46 et 47
<b>Insolite</b>		<b>Destin</b>	
Capturé à Kaufbeuren, Ar 396	36	Le crash du	
<b>Portrait</b>		Kommodore	48 et UIII (troisième de couverture)
Lt. Josef Berendes, Section de Liaison auprès de l'AOK <i>Lappland</i> , 1.(H)/32, EJG 1	37 à 45	<b>Les Hydravions</b>	
		Do 24, 10. Seenotstaffel, 1942-1943 et 1944	U IV (quatrième de couverture)

**Photo de couverture** – C'est sur l'aérodrome crétois de Kastelli (près d'Heraklion) que le III./LG 1 passe l'hiver 1943-1944. Ses Ju 88 A-4 opèrent contre le trafic maritime ennemi et des objectifs terrestres. La majorité de ces derniers sont situés en Italie méridionale dont une grande partie est déjà aux mains des Alliés. Le bimoteur photographié ici porte le schéma de camouflage introduit à l'automne 1943. Ce schéma consiste en une robe standard RLM 70/71/65 dont l'extrados est surchargé d'ondulations RLM 65. On distingue une bombe de 250 kg avionnée sous l'aile droite et le cache-flamme du moteur. Caractéristiques de Kastelli et visibles à l'arrière-plan, les aires de dispersion protégées par des murs.

*Collection Richter*

## Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Au cours des dernières semaines, nombre d'entre vous ont pris contact avec notre rédaction pour s'enquérir de la date de parution de ce quinzième numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS. Un besoin d'information bien compréhensible si l'on songe que LiF n° 14 avait été publié cinq mois plus tôt. En outre, nous avons découvert que bon nombre de ces lecteurs impatients n'étaient pas au courant de la parution de notre LiF Hors Série n° 3 (sorti de presse en décembre 2008). Pour rappel, ce numéro spécial traite du Bf 109 au combat. Force nous est de reconnaître notre erreur. C'est donc pénal que nous faisons ici notre *mea culpa* pour avoir omis de prévenir notre lectorat, dès le LiF n° 14, de la parution de notre Hors Série n° 3. Manifestement, des efforts de communication sont nécessaires et pour prouver notre bonne volonté dans ce domaine, nous avons le plaisir de vous annoncer la parution prochaine de notre tout premier livre. Celui-ci devrait être disponible dans le courant du mois de mai. Intitulé *Derniers Combats pour les Frontières du Reich 1944-1945* (titre original: *Endkämpfe um die Reichsgrenze 1944/45*), cet ouvrage grand format, richement illustré, abordera principalement les opérations menées par la Heer (Armée de Terre) sur le front de l'Est mais aussi, dans une moindre mesure, sur le front de l'Ouest. La plus grande partie de l'iconographie (dont des photos couleur) est inédite. Les photos que vous découvrirez ont été prises au cours des ultimes combats par les soldats allemands eux-mêmes. N'espérez donc pas trouver dans ce livre l'une ou l'autre vue d'origine alliée prise après-guerre. Aux internautes, nous recommandons de surveiller notre site web dans les semaines qui viennent, afin de découvrir le prix de cet ouvrage et le nombre de ses pages.

Mais pour l'heure, quelques mots au sujet du présent LUFTWAFFE IM FOCUS n° 15. A nouveau, nous avons retenu pour vous une sélection de thèmes variés bien évidemment centrés sur la Luftwaffe. Dans les dernières pages de ce numéro, vous découvrirez le portrait d'un pilote de liaison rattaché à l'AOK *Lappland* (Haut Commandement de l'Armée de Terre en Laponie). Nous avons accordé un bon nombre de pages à la relation détaillée de ses missions spéciales et celles, parfois étonnantes, de recherche et sauvetage accomplies en Finlande septentrionale. Souvent négligé par la presse spécialisée, ce théâtre d'opérations méritait donc bien quelques pages supplémentaires.

Avec l'espoir que vous trouverez ce quinzième numéro de LiF à votre goût, nous demeurons, comme toujours, à l'écoute de vos remarques et observations.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 - Forum des Lecteurs

### Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS Hors Série n° 3: Le Bf 109 en opérations

**Photos 8 et 9** – Plusieurs lecteurs ont remarqué l'erreur qui s'est glissée dans la légende accompagnant ces photographies: ce Bf 109 est un F-4 et non un E-7. En outre, les vues ont été prises (à Jever) au cours de l'hiver 1942-1943 et non pendant l'hiver précédent. Bien qu'à cette époque le I./JG 1 fût presque complètement équipé de Bf 109 G-1, sa 2. Staffel conservait pour expérimentation quelques Bf 109 F-4 munis du nouveau FuG 16 (en remplacement du FuG VIIa). Ces machines pouvaient être aisément identifiées grâce au grand mat d'antenne dressé sur le dos du fuselage et à l'absence d'antenne filaire entre ledit mat et la dérive. Ces avions ainsi grésés étaient dénommés Bf 109 F-4 y. Pour être franc, l'erreur de légende résulte d'un changement d'illustration décidé à la dernière minute...

**Photo 20** – Une erreur typographique peut induire les lecteurs en erreur: dans la légende accompagnant cette vue, il faut lire que le Hptm. Horst Carganico a probablement remporté sa 50<sup>ème</sup> victoire en juin 1942 et non en juin 1941.

**Photo 28** – Nous avons reçu un certain nombre d'informations au sujet de ce cliché, informations que nous résumons ci-après. Toutefois, il nous paraît juste de préciser que c'est à Jörg Meincke que nous devons le correctif le plus circonstancié. Pour cette raison, nous nous sommes permis de reproduire une partie de son aimable lettre dans les lignes qui suivent. En dépit des capsules de silicagel, du blindage frontal et des écopes de ventilation sur les flancs du fuselage, ce Bf 109 du III./JG 11 à Oldenburg est un G-6. En fait, toutes ces caractéristiques sont typiques de cette variante. Par contre, la légende de la photo est erronée en ce qui concerne le petit carénage en forme de bosse sur le capot moteur. Cette petite bosse secondaire, nécessitée par la présence du compresseur et formée par emboutissage d'une tôle d'acier, ne permet pas de faire la distinction entre un Bf 109 G-5 et un G-6. Jörg Meincke nous explique pourquoi: "(...) Erla était le principal fabricant de la partie supérieure du capot moteur. Or, avec l'arrêt brutal de la production du G-5, Erla se retrouva avec un bon nombre de capots moteur déjà fabriqués pour cette version. Afin d'éviter tout gaspillage, ces capots redondants furent montés de série sur des Bf 109 G-6 et G-14. En outre, des G-5 furent transformés en sous-variante G-5 AS par Erla dans son usine d'Anvers (Belgique occupée - Ndr.). Un nombre de capots destinés à l'origine aux G-5, furent également montés sur des avions réparés (qui n'étaient pas nécessairement des G-5 – Ndr.)."

Pour clore, il faut ajouter que la remarque concernant l'absence de tout bloc de production des G-5 est inexacte. Un tel bloc a bel et bien existé: il s'agissait du bloc 110 xxx. Des erreurs de retranscription dans les rapports de pertes établis par le General Quartiermeister (Intendant Général des Armées – Ndr.) ou le recyclage de G-5 en G-6 (sans cockpit pressurisé) expliquent pourquoi des Bf 109 G-6 sont répertoriés comme étant issus de ce bloc de production. L'avion illustré par la Photo 28 pourrait être l'une de ces machines. Mentionnons enfin que la production du Bf 109 G-5 totalisa 475 machines précisément.

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

**Attaque d'un convoi près de l'île aux Ours** (pp. 34 à 45) – Nous avons illustré cet article au moyen de photos montrant des Ju 88 A-17 du I./KG 26. Ces bombardiers-torpilleurs étaient revêtus d'un camouflage de type "spaghetti" (lignes ondulantes). En outre, notre artiste a également produit un profil couleur de l'un de ces bimoteurs (pp. 38 et 39). Mais les teintes de camouflage utilisées appellent un correctif. Kjell Sørensen, un chercheur d'épaves norvégien, a pu récupérer un morceau d'un Ju 88 du III./KG 26, le 1H + BD qui s'est écrasé dans la soirée du 30 mars 1945. Ce débris (**Photo L1**, p. 3) permet de certifier sans doute possible que les fameux "spaghetti" sont bleu clair RLM 65 sur un camouflage standard fait de segments verts RLM 70 et RLM 71. Même si le Ju 88 en question (retrouvé sur la montagne Rostu, région de Sunndal, en Norvège occidentale) appartenait au III. et non au I. Gruppe, il ne fait aucun doute, selon nous, que tous les appareils du KG 26 en Norvège avaient reçu le même camouflage. La **Photo L2** (bas de la p. 3) a été prise en janvier 1945. Elle illustre la partie arrière d'un Ju 88 A-17 du I./KG 26 basé à Bardufoss. Cette vue est intéressante car elle révèle que, dans certains cas, non pas un mais plusieurs schémas "spaghetti" ont été successivement appliqués. Ici, la *Balkenreuz* en est même devenue quasi invisible.

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

**A un cheveu près!** (pp. 48 et 49) – Il semble qu'il y ait confusion concernant l'emplacement de la ville de Gorki dont il est question dans cet article. En fait, la KG 4 visait bien cette ville mais il s'agit de celle située à quelque 400 km à l'est de Moscou et non de celle dans la banlieue moscovite. En outre, nous pouvons à présent compléter votre information au sujet de la photo impressionnante montrant la queue du He 111 gravement endommagée. Nous devons cette vue au Major Carl Cranz, un correspondant de guerre qui accompagna l'équipage du He 111 en question. Sur la **Photo L3** (haut de la p. 4), le *Kriegsberichter* se tient à l'extrême gauche du groupe, posant fièrement avec son appareil photo dans la main. En 1939, Cranz est le premier commandant de la *Luftwaffenpropagandakompagnie (mot) 1* (1<sup>ère</sup> Compagnie de Propagande Motorisée de la Luftwaffe). Dès le premier jour de la 2<sup>ème</sup> GM, Cranz effectue plusieurs vols de combat en tant qu'observateur et mitrailleur, que ce soit à bord de bombardiers ou d'avions de reconnaissance. Après avoir opéré au-dessus de la Pologne, la Norvège, la Grande-Bretagne, les Pays-Bas et la Belgique, Cranz est abattu le 18 juin 1940. Ce jour-là, il vole à bord d'un Ju 88 A-1 de la Stabsstaffel du III./LG 1 qui attaque des navires dans le port de Brest. Son pilote est l'Oblt. Sodemann. Au-dessus de la rade, la DCA est précise et touche le moteur gauche du bombardier. Sodemann parvient néanmoins à garder le contrôle du bimoteur et le "vautre" non loin de la cité portuaire. Mais aucun membre d'équipage n'en réchappe indemne: tous sont blessés. Le Major Cranz, pour sa part, souffre d'une grave fracture du bras. Les aviateurs allemands parviennent toutefois à bouter le feu à leur Junkers. Mais bientôt, ils doivent essuyer les tirs de gendarmes et de fermiers français. L'équipage finit par se rendre. Sa capture ne se passe pas sans mal: il est, en effet, sérieusement molesté par les Français en colère. Cranz est évacué vers un navire-hôpital ancré dans le port brestois. Il n'y reste pas longtemps: deux jours plus tard, la Wehrmacht envahit la région et libère Cranz de ses geôliers. Mais l'ex-captif demeure à Brest: c'est là qu'il passera le reste de sa longue convalescence. Au moment des faits, notre homme est âgé de 44 ans. C'est toujours à Brest que le blessé reçoit la visite de son frère, le Generalmajor Friedrich Carl Cranz qui a commandé la 18. Infanterie-Division pendant la campagne de France. Pour le correspondant de guerre, encourir des blessures au combat n'est, hélas, pas chose neuve: déjà, à deux reprises pendant la Grande Guerre, l'officier avait été blessé sur le front de l'Ouest. Du fait de la gravité de ses nouvelles blessures en ce début d'été 1940, Cranz est nommé directeur de département Presse du Ministère des Territoires Occupés de l'Est. Il assure cette fonction entre 1941 et 1942. L'année suivante, sa santé recouvrée, Cranz rejoint la KG 4 en tant que correspondant de guerre. En dépit de ses presque 50 ans, Cranz continuera à accompagner des vols de guerre jusqu'à la capitulation allemande (à laquelle il survécut). Il s'est vu attribuer la Coupe d'Honneur, la Broche des Vols Opérationnels des Bombardiers en or ainsi que deux Croix de Fer de 1<sup>ère</sup> Classe.

**Légende l'infographie** (p. 4) – Le trajet suivi par les He 111 de la KG 4 à l'assaut de l'usine de chars *Molotov* de Gorki. Dans l'article, l'auteur faisait référence à la ville située à quelque 400 km au nord-est de Moscou (au centre de la carte) et non à la cité homonyme établie dans la banlieue moscovite. Au nord, le combinat de Iaroslavl (production de caoutchouc). La ligne noire au trait épais matérialise la ligne de front.

#### Page 5 – Les Chasseurs

**Photos 3 et 4** (p. 5) – En mars 1940, à Trèves-Euren, on fait le plein d'essence à l'huile de bras (**Photo 3**). Manifestement, ce terrain aux installations plus que sommaires ne disposait pas non plus de camions avitailleurs. Ici, c'est donc dans des fûts d'essence que la "mécanique" pompe le carburant destiné au réservoir de ce "12 Blanc", un Bf 109 E-1 de la 7./JG 53. Au printemps 1940, le terrain avancé de Trèves-Euren est utilisé par des éléments du III./JG 53 pour des vols au-dessus de la frontière sud-ouest du Reich.

La **Photo 4** (bas de la p. 5) a été prise quatre jours après le début de l'offensive à l'Ouest: le 14 mai 1940, l'Uffz. Herbert Tzschoppe est abattu à l'issue d'un engagement contre des Hurricane. Il pose son "15 Blanc" (un Bf 109 E-1) en catastrophe près de Sacy (Ardennes). Sur cet Emil de la 1./JG 53, on distingue des impacts de balle au voisinage du célèbre insigne de l'escadre et du chiffre "15". Le chasseur porte encore le schéma de camouflage particulier fait de larges segments (v. Photo 47 dans LiF Hors Série n° 3). En mai 1940, le I. Gruppe de la JG 53 est principalement responsable de la couverture aérienne des ponts sur la Meuse qui viennent d'être capturés par la Wehrmacht près de Sedan.

**Photos 5 et 6** (p. 6) – A la mi-mai 1942, le Lt. Hermann Graf, alors Staffelfkapitän de la 9./JG 52, accroît son tableau de chasse de façon sensationnelle, enchaînant victoire sur victoire. Ce faisant, il distancie rapidement les autres "fines gâchettes" de la 9. Staffel. Graf descend sa 104<sup>ème</sup> victime (un I-16 des VVS) le 14 mai 1942 à 18h32. En cette seule journée, le III. Gruppe de la JG 52 revendique pas moins de 52 victoires! Depuis la veille, il opère à partir de Kharkov-Rogan, intervenant surtout au profit de la Heer qui a fort à faire depuis l'offensive soviétique près du saillant d'Izyum. La majorité des missions du Gruppe a lieu dans les secteurs est et sud-est de Kharkov.

La **Photo 5** (haut de la p. 6) illustre le "1 Jaune" de Graf, un Bf 109 F-4 (WNR. 7420). La vue a été prise le 15 ou le 16 mai 1942, avant que l'as n'abatte son 105<sup>ème</sup> adversaire (dans la soirée du 16). On notera non sans un certain intérêt que les quatre pre-

nières rangées de marques de victoire comptent 10 barres chacune, alors que les quatre dernières en comptent chacune 15. La barre symbolisant le 100<sup>ème</sup> succès a une largeur plus importante que les autres. Elle comporte aussi une étoile soviétique en son centre. Plus longue, elle est peinte à cheval sur les deux dernières rangées de victoires. Casserole d'hélice et capot moteur sont jaunes (cette teinte est aussi la couleur de la 9. Staffel). L'emblème de l'escadrille, le fameux *Karaya Herz*, est peint en petit sous la verrière (le cœur est à peine visible sur cette reproduction), tandis que l'insigne du groupe orne le fuselage juste derrière le capot moteur. Le numéro tactique et le symbole ondulant du III. Groupe affichent de généreuses proportions, une caractéristique typique du Groupe jusqu'en juin 1942. La barre oblique du "1" est plus longue que la normale. Autre petit détail particulier: la trappe radio provient manifestement d'un autre appareil puisque les bords noirs de la *Balkenkreuz* sont irréguliers à cet endroit. Il est prouvé que le « 1 Jaune » de Graf portait la même trappe de récupération depuis la fin avril 1942.

Sur la **Photo 6** (bas de la p. 6), Graf semble jeter un regard peu amène vers le photographe, alors qu'il discute avec ses pilotes de la 9. Staffel au cours de l'été 1942. A son cou, la *RK* qui lui a été décernée le 24 janvier 1942 après sa 45<sup>ème</sup> victoire.

Collection Bazzani

**Photo 7** (p. 7) – En juillet 1943, le I./JG 2 et ses Fw 190 A-4 sont basés à Villacoublay, près de Paris. Leur mission consiste à contrer les raids aériens alliés. L'aérodrome de Villacoublay peut compter sur des hangars bien camouflés dans la forêt avoisinante. Sur cette vue, des mécaniciens de la 1. Staffel au travail sur le Fw 190 A-4 du Lt. Brendel. Le pilote est visible à gauche, juché sur une chandelle et revêtu de son gilet de sauvetage. Il semble inspecter la casserole d'hélice. Martin Brendel sera tué en combat aérien contre des P-38 près d'Épreville (15 km de Beray) le 25 juin 1944, alors qu'il assurait le commandement par intérim de la 10./JG 2. Ce jour-là, il pilotait le Fw 190 A-8 WNr. 730970. Au moment de sa mort, cet officier avait remporté cinq victoires sur le front de l'Ouest, dont trois étaient des "Lourds" (bombardiers quadrimoteurs).

**Photos 8** (p. 8) – Une jolie vue couleur prise sur la chaîne de montage à l'Usine n° 2 d'Erla Maschinenwerke à Leipzig-Mockau. Après leur assemblage dans l'Usine n° 1 de Leipzig-Heiterblick, les fuselages, complets avec leur atterrisseur, étaient remorqués jusqu'à l'Usine n° 2. C'est là que l'assemblage final avait lieu, ailes et queue étant alors montées au fuselage. Les queues étaient fabriquées à l'Usine n° 3 de Leipzig-Abtaundorf. Les Bf 109 quittaient ensuite la chaîne de production et étaient essayés en vol à Mockau même. Notre photo illustre le Bf 109 G-6 portant le numéro de production Erla 33093. Il est poussé dans le hall d'assemblage final de Mockau. Fin août 1943, le RLM ordonne un changement de numérotation: les *Werknummern* (numéros de série) comporteront dorénavant six chiffres au lieu de cinq. Le changement intervient alors que les dernières machines du bloc de production 27 xxx quittent les chaînes de montage et que l'on entame la série suivante (28 xxx). Le décret du Ministère de l'Air concernera tous les aspects de la production chez Erla Maschinenwerk GmbH jusqu'en avril 1945. Mais à partir d'août 1943, la société reçoit l'autorisation d'utiliser des numéros de série "internes". Ces numéros à cinq chiffres peuvent être utilisés dans tout document de la société et sur les chaînes de montage, du moins jusqu'à ce que l'assemblage final débute. A partir de cette phase, les appareils sont renumérotés suivant les instructions du RLM. En pratique, les techniciens apposaient sur chaque fuselage une plaque portant le WNr. à six chiffres propre à l'avion. Mais le numéro de série interne à la société (le numéro à cinq chiffres) demeurait sur tous les principaux composants de chaque appareil. Dans la pratique, toutefois, les photos montrent que ce numéro interne pouvait toujours être porté lors des vols d'essai. Les numéros de série à six chiffres étaient utilisés dans toute correspondance entre le Reichluftfahrtministerium et le siège social de la société Messerschmitt à Augsburg. La correspondance entre les numéros de série RLM à six chiffres et leurs équivalents Messerschmitt à cinq chiffres était transmise par le RLM tous les deux ou trois mois. Seules, un petit nombre d'organismes (tel le BAL\*) en avait connaissance. Il est probable que ces organismes attribuaient les numéros de série du RLM juste avant que les avions ne soient remis à ce dernier.

Le Bf 109 illustré ici à l'avant-plan porte le numéro de série interne 33093. Ce G-6 sera remis au RLM par l'intermédiaire du BAL le 30 novembre 1943 et deviendra le WNr. 410771. Il est donc vraisemblable qu'il ait été construit entre octobre et novembre de cette année-là. On peut se demander ce qui a motivé le RLM pour justifier des WNr. à six plutôt que cinq chiffres. L'une des raisons doit résider dans le secret militaire puisque les *Werknummern* étaient, au départ, attribués de manière chronologique à des séries de production relativement courtes. De la sorte, le constructeur pouvait facilement "tracer" chaque avion quittant ses usines. C'est probablement pour "intoxiquer" l'adversaire que le RLM omettait régulièrement des séries de WNr. de ses listes d'attribution.

Collection BPK Hubmann

\* Abréviation de *Bauaufsicht der Luftwaffe* (littéralement "Surveillance des Travaux de la Luftwaffe"). Composé de techniciens et de pilotes, cet organisme était responsable des essais et de la réception des avions produits pour la Luftwaffe. Le BAL disposait d'un réseau de cellules locales implantées auprès des usines d'assemblage. Ainsi, ses pilotes pouvaient rapidement essayer en vol les appareils sortis des chaînes de montage.

## Page 9 – Les Chasseurs de Nuit

**Photos 9** (haut de la p. 9) – Une vue plutôt rare: un Bf 110 E de la Nachtjagd muni de nourrices de 300 litres sous les ailes. La photo a probablement été prise au cours de l'été 1941, à une époque où les chasseurs de nuit effectuaient encore des missions diurnes à l'occasion. Le bimoteur appartient peut-être à la NJG 1. Il porte un camouflage d'extrados très standard pour un *Zerstörer*. Alors que le moteur gauche tourne déjà, deux mécaniciens conjuguent leurs efforts pour tourner la manivelle du démarreur à inertie du moteur droit. Dans le cockpit du Messerschmitt, un troisième mécanicien est chargé d'effectuer les essais moteurs.

Collection Hartmann

**Photo 10** (bas de la p. 9) – Basé à Schleswig (extrême nord de l'Allemagne) comme son congénère photographié en même temps et illustré dans notre n° 13 (v. Photo 13), cet autre Bf 110 du II./NJG 3 est revêtu lui aussi d'une livrée RLM 76 intégrale. Ici, un armurier réapprovisionne les quatre MG 17. Dans les bandes de munition, deux cartouches traçantes alternaient avec les cartouches standards tous les quatre projectiles. Le cliché offre une excellente vue sur l'insigne de la Nachtjagd. A cheval sur celui-ci, on distingue l'inscription "*Preßluft für Fahrwerk-Notbetätigung*" qui signifie "air comprimé pour le système de secours du train d'atterrissage".

Collection Schmitt

## Page 10 – Les Chasseurs Lourds

**Photos 11 à 13** (pp. 10 et 11) – Le 11 octobre 1943, le III./ZG 1 est rebaptisé II./ZG 26. Ce changement de désignation n'affecte pas les avions: le Groupe continue à opérer sur Me 410 A-1 dont il compte 24 exemplaires à son inventaire. Les machines stationnent à Hesepe, au nord-ouest d'Osnabrück.

L'armement standard du Me 410 A-1 étant jugé trop "léger" pour les missions qui lui sont dévolues, un conteneur WB 151 A est monté en rattrapage afin d'accroître la puissance de feu originale (deux MG 17 et deux MG 151/20). Le WB 151 A a pourtant été développé pour le prédécesseur du Me 410, le désastreuse Me 210. Ce conteneur abrite deux canons MG151/20 supplémentaires et prend place dans la soute à bombes (visible sur **Photo 13**, bas de la p. 11). Les machines ainsi armées prennent la désignation Me 410 A-1/U-2. Le chantier de conversion démarre en juin 1943 mais la cadence de production est si faible (une dizaine d'avions par mois) que peu de ces chasseurs sont opérationnels dans les unités de *Zerstörer* à la fin 1943. Cependant, l'installation du WB 151 A ne résout pas le problème du manque de "punch" dont se plaignent les équipages. C'est pourquoi, à partir de septembre 1943 déjà, le III./ZG 1 commence à armer ses Me 410 de rockets de 210 mm par grappe de deux sous chaque aile. Les projectiles sont contenus dans des tubes très simples arrimés sous les panneaux extérieurs des ailes. Cet armement est expérimenté entre septembre 1943 et fin février 1944 mais les résultats sont jugés bien insuffisants. Les **Photos 12** et **13** ont été prises à Vörden en septembre 1943, c'est-à-dire avant la redésignation du III./ZG 1 en II./ZG 26. On distingue les tubes lance-rocket montés deux par deux sous chaque aile.

La **Photo 11** (haut de la p. 10) a vraisemblablement été prise à Hesepe fin octobre 1943 car l'avion porte déjà le nouveau code d'unité 3U attribué au nouveau II./ZG 26 (en remplacement du code 2N utilisé par le ZG 1). L'avion photographié est le 3U + FP (le F est jaune, couleur de la Staffel). A l'inventaire de la 6./ZG 26, ce WNr. 050 sera perdu dans un atterrissage en catastrophe à Lagenfeld (district de Schaumburg) le 22 décembre 1943, suite à des problèmes de moteur. Le Messerschmitt sera gravement endommagé (85%) et son pilote, le Fw. Höfer, ne survivra pas.

*Collection Manrho*

## Page 12 – Les Avions d'Appui Tactique

**Photo 14** (p. 12) – La première unité de Stuka à se déployer dans le Grand Nord à l'ouverture du front de l'Est est le IV.(Stuka)/LG 1. Le Groupe est formé du Stab et des Staffeln 10., 11. et 12. Il est commandé par le Hptm. Arnulf Blasig à partir du 1<sup>er</sup> juin 1941. L'emblème de l'unité est un diable chevauchant une bombe et brandissant une lance. L'insigne est conservé après la redésignation du Groupe en I./St.G. 5 intervenue en janvier 1942. Au cours de l'hiver 1941-1942, le gros du IV./LG 1 et ses Ju 87 stationnent sur l'aérodrome de Rovaniemi (Finlande) mais des détachements sont envoyés à Kirkenes (Norvège) et Kiestinki (Finlande). A la même époque, un signe distinctif orne les bombardiers en piqué du Groupe: un cercle de la couleur de l'escadrille est peint sur leur casserole d'hélice. Le Ju 87 illustré ici appartient à la 1. Staffel. Le cercle sur la casserole d'hélice est donc blanc. Les armuriers vont arrimer une bombe de 250 kg véhiculée sur un chariot LWC-500.

*Bundesarchiv 1011-091-0195-29*

## Page 13 – Les Avions de Reconnaissance

**Photo 15** (p. 13) – Cet Hs 126 de la 3.(H)/Aufklärungsgruppe 12 arbore un insigne d'escadrille identifiable entre tous: le "Corbeau en Balade". Dessiné fin 1939, l'insigne fait allusion au nom du premier commandant de cette escadrille, l'Oblt. Peter Raabe (en allemand, *rabe* signifie corbeau). Raabe dirige l'unité entre septembre 1939 et le 16 juin 1940, date à laquelle l'officier trouve la mort en France. En mémoire de son premier chef, la 3. Staffel décide de conserver l'insigne au Corbeau. Au cours de la campagne des Balkans, cette escadrille de reconnaissance tactique opère pour le compte de la 9. Panzerdivision. Lors de *Barbarossa* (le déclenchement de l'invasion de l'URSS en juin 1941), la 3.(H)/Aufklärungsgruppe 12 participe aux combats dès le premier jour. Déployée dans la zone d'opérations du Herresgruppe Mitte, l'escadrille effectue des vols de reconnaissance pour la 12. Panzerdivision, elle-même intégrée au Panzergruppe 3. La ligne de fortifications frontalières percée, la Staffel s'avance vers Minsk. En juillet, elle accomplit des missions de reconnaissance dans le secteur de Smolensk et Vyazma. L'escadrille ne détèle jamais; elle est constamment engagée au combat et suit la Heer dans sa progression vers l'est. Elle est particulièrement active lors des grandes batailles d'encercllement dans le secteur central du front. Ne pouvant se payer que rarement le luxe d'aérodromes dignes de ce nom, la Staffel doit opérer le plus souvent depuis des champs ou des prairies. Prise au cours du brûlant été russe de 1941, cette photo illustre l'un des Hs 126 B-1 de la 3.(H)/Aufklärungsgruppe 12 paré pour le décollage. Outre le "Corbeau en Balade" (derrière le capot moteur), le fuselage du monoplan parasol porte la bande jaune caractéristique du front de l'Est. La *Balkenkreuz* est légèrement décalée par rapport à la bande. Le code d'unité H1 est vaguement visible à l'aplomb du poste de l'observateur-mitrailleur. La lettre d'escadrille est le L.

**Photo 16** (haut de la p. 14) – Superbe vue d'un Ju 88 de la 1.(F)/Aufklärungsgruppe 121. Lorsqu'elle gagne Catane en décembre 1940, l'unité quitte la froide Norvège pour la douce Sicile. Rattachée au X. Flieger Korps, l'escadrille effectue des vols de reconnaissance photographique en avril et mai 1941, pendant la campagne des Balkans et l'invasion aéroportée de la Crète. La photo a probablement été prise à cette époque. La *Fliegende Gans* (littéralement "l'Oie en Vol") de la Staffel orne le nez du Ju 88 D-1 A7 + XH. Les marques d'identification sont particulières: le gouvernail, le capot des radiateurs annulaires et leurs volets de refroidissement sont jaunes. Sous le ventre, on distingue le vitrage circulaire au-dessus duquel était monté l'appareil photo (la zone ronde sombre immédiatement à gauche de la jambe droite du train principal). Le code d'unité A7 est peint en noir sur la bande blanche du théâtre méditerranéen ceinturant le fuselage.

**Photo 17** (bas de la p. 14) - Une autre vue rare: outre des Ju 86 R-1 et des Ju 88 D, la 2.(F)/Aufklärungsgruppe 123 met en œuvre une poignée de Bf 109 G-4/R3 entre mars et septembre 1943. Ces monomoteurs de reconnaissance photographique sont équipés d'appareils de type Robot 50/30 et utilisés pour des vols à longue distance. Leur vitesse est censée augmenter les chances de réussite de chaque mission. Comme le montre le cliché, ces Bf 109 pouvaient être munis de réservoirs supplémentaires de 300 litres sous les ailes, de quoi atteindre leurs objectifs égyptiens et libyens depuis Athènes-Tatoi ou le terrain crétois de Kastelli. Tobrouk, Marsa Matrouk, Chypres, le canal de Suez et Alexandrie reçoivent souvent la visite de ces Bf 109 de "reco photo". Sur cette vue, l'Oblt. Heinz Fischer est venu assister au départ en mission d'un camarade (sanglant son gilet de sauvetage à l'arrière-plan). Lourdemment chargé en carburant, le monomoteur est préparé pour une mission vers le port égyptien d'Alexandrie. On remarque le piteux état des nourrices de 300 litres. Il est vraisemblable que seuls des problèmes d'approvisionnement ont poussé la "mécanique" à utiliser des réservoirs en si mauvais état. Ce Bf 109 porte le code 4U + (?)K.

*Collection Harry*

**Photo 18** (p. 15) – Combien de nos lecteurs connaissent l'existence du petit panneau mobile monté dans le nez transparent des Do 17 P? Cette photo illustre cette caractéristique peu connue (le panneau est ici en position ouverte). L'avion appartient à la 3.(F)/22.

*Collection Harry*

## Page 16 – Les Avions de Transport

**Photo 19 et 20** (p. 16) – La **Photo 19** (haut de la p. 16) a été prise à Reggio (Italie) le 24 novembre 1942. Ce jour-là un Ju 52 percute un autre trimoteur Junkers, lui défonçant le gouvernail. La “victime” (WNR. 7176) est endommagée à 20%. A l’automne 1942, le Stab du I. Gruppe/KGr.z.b.V. 1 fait peindre sur la gouverne de direction de ses Ju 52 une marque tactique composée d’un grand “S” et d’un chiffre romain “I” plus petit.

**Photo 20** (bas de la p. 16) - Nous ne saurons probablement jamais ce qui a incité l’équipage de ce Junkers 52 à déambuler dangereusement sur le dos du trimoteur photographié ici. Les aviateurs doivent redoubler de vigilance lorsqu’ils se déplacent le long de l’antenne filaire (sur laquelle le deuxième homme a posé la main) et évitent la position de tir dorsale. Le cliché a été pris sur le front de l’Est.

## Page 17 – Dérives

### Oblt. Siegfried Schnell, Staffelkapitän de la 9./JG 2

Siegfried Schnell compte parmi les *Experten* les plus talentueux de la Jagdwaffe sur le front de l’Ouest. C’est avec les galons de Feldwebel (sergent-chef) que l’homme est muté à la 4./JG 2 fin 1939. Il remporte sa première victoire le 14 mai de l’année suivante au cours de la Blitzkrieg à l’Ouest. A partir de ce moment, le sous-officier va accroître son score de manière régulière. Le 7 novembre 1940, son palmarès s’établit à 19 succès. Entre-temps, Schnell a été promu officier et le voilà Leutnant. Le 9 novembre, il est décoré de la Ritterkreuz. A la fin du mois, il est retiré des opérations et envoyé à l’arrière, à Beaumont-le-Roger, pour une période de repos.

Le Gruppe repart au combat sur le front de Manche début mars 1941. Pour Schnell, les (rares) occasions d’accroître son tableau de chasse sont soumises à la planification des vols opérationnels dont est responsable le Groupe. Il doit donc attendre le 21 juin 1941 pour “accrocher le scalp” de ses 20<sup>ème</sup> et 21<sup>ème</sup> victimes. Mais ce début d’été va voir l’as renouer avec le succès de manière régulière. Le 1<sup>er</sup> juillet, Schnell prend le commandement de la 9./JG 2. Dans l’après-midi du 8, le Kapitän abat un Spitfire. C’est sa 40<sup>ème</sup> victoire. Le lendemain, l’officier se voit décerner les *Eichenlaub* (Feuilles de Chêne). Un an plus tard, le 26 juin 1942 précisément, l’Oberleutnant Schnell enregistre son 65<sup>ème</sup> succès sur le front de l’Ouest. La **Photo 21** (p. 17) a été prise à cette époque. Elle offre un gros plan sur la queue du Fw 190 A-3 “4 Jaune” (WNR. 2181) de l’as. Le tableau de chasse orne le gouvernail jaune. Jusqu’à sa 64<sup>ème</sup> victoire (remportée le 6 juin), Schnell avait piloté un Fw 190 A-2 (WNR. 5281). Le Focke Wulf illustré ici sera perdu le 4 février 1943, alors qu’il était à l’inventaire de la 8./JG 2 en tant que “13 Noir” (un chiffre qui ne lui aura pas porté bonheur). Le chasseur sera victime d’une panne moteur qui poussera son pilote à l’évacuer en parachute près de Vannes (Morbihan). A la mi-février 1944, après avoir accumulé 90 victoires à l’Ouest, Siegfried Schnell est muté sur le front de l’Est pour prendre le commandement du IV./JG 54. Il n’y survivra pas longtemps: deux semaines après son arrivée en Estonie, des chasseurs soviétiques l’abattent au sud de Narva. Au moment de sa mort, Schnell comptait 93 victoires.

Collection Hüneke

## Page 18 – Insignes personnels

### Le “Fils de P...” de la 5./St.G. 2

L’un des insignes les plus marquants utilisés par la St.G. 2 *Immelman*, est probablement le “*Bamberger Reiter*” (le Cavalier de Bamberg) du II. Gruppe. C’est le Dr. Ernst Kupfer qui impose cet emblème le 27 février 1942, jour où il prend le commandement du Gruppe. A cette époque, l’unité est stationnée à Neukuhren, en Prusse-Orientale <sup>(1)</sup>. Qui est l’homme qui introduisit cet insigne au sein du II./St.G. 2?

Ancien soldat de la Reichswehr, Ernst Kupfer est venu à l’aviation sur le tard, ne rejoignant la Luftwaffe qu’à l’automne 1939. L’offensive aérienne allemande bat son plein sur l’Angleterre quand le Hauptmann Kupfer est muté au I. Gruppe de la St.G. 2 sur le front de Manche en septembre 1940. La carrière militaire déjà longue de l’officier explique son grade élevé au moment de sa mutation au I. Gruppe. Kupfer est un ancien du 17. Bayrischen Reiterregiment (17<sup>ème</sup> Régiment de Cavalerie Bavarois) surnommé les “Cavaliers de Bamberg”. Dans la Reichswehr de la fin des années 20, l’appartenance à ce régiment était un privilège habituellement réservé aux aristocrates. Mais Kupfer, issu de la moyenne bourgeoisie, parvient à y entrer en 1928. En 1933, Kupfer est déclaré “bon pour le service” dans la toute nouvelle Wehrmacht et reçoit par la même occasion ses galons de Leutnant. L’année suivante, il est promu Oberleutnant. Au printemps 1936, Kupfer quitte le service actif et est transféré dans le corps des officiers avec le grade et le statut d’*Oberleutnant der Reserve*. Preuve de son dynamisme et de ses capacités, notre homme réussit son doctorat de droit, avant de réintégrer à l’automne 1937 son ancien régiment où il est immédiatement nommé commandant d’escadron. En 1938, Kupfer est fait *Rittmeister* (capitaine de cavalerie). Mais il va bientôt laisser ce passé prestigieux pour s’engager dans une autre arme de prestige: la Luftwaffe. Cependant, il restera toujours en contact avec ses “cavaliers”. Il montrera le même élan et les mêmes qualités de chef au sein de la St.G. 2.

Après avoir servi comme simple *Kettenführer* <sup>(2)</sup> sur le front de Manche, Kupfer est bientôt promu Staffkapitän au I./St.G. 2. Cependant, un incident va temporairement arrêter ce *cursus honorum* au sein de la Geschwader. Le 28 septembre 1941, alors qu’il s’en prend aux navires soviétiques dans le port de Kronstadt, son Ju 87 B-2 (WNR. 5735) est touché par la DCA. Le moteur donne des signes de faiblesse mais le pilote et son radio (Fw. Barnebeck) parviennent à rejoindre les lignes allemandes près de Leningrad. Cependant, l’atterrissage en catastrophe ne se passe pas sans mal: Kupfer souffre d’une triple fracture de la base du crâne, d’un nerf optique froissé et d’autres fractures. Sa convalescence va durer des mois. Mais les honneurs n’attendent pas sa sortie d’hôpital et Kupfer y reçoit la *Ritterkreuz* le 23 novembre 1941.

Fin février 1942, notre officier prend le commandement du II. Gruppe de la St.G. 2. C’est à ce moment qu’il y introduit l’insigne au “Cavalier de Bamberg”. L’emblème symbolise parfaitement cet officier et son style de commandement. C’est la détermination, le courage et l’élan qui caractérisent ce vrai soldat de 43 ans que les graves blessures n’ont en rien diminué. Il dirige le Gruppe comme un escadron de cavalerie et traite familièrement ses hommes de “*Schwadronneure*” <sup>(3)</sup>. En revanche, ses subalternes savent qu’ils peuvent compter sur leur chef. C’est donc sans surprise si les Ju 87 D du Gruppe arborent fièrement le “Cavalier de Bamberg”. Le motif est peint sur un cercle dont la couleur varie en fonction de l’escadrille: vert pour le Stab, jaune pour la 4. Staffel, rouge pour la 5. et blanc pour la 6. Staffel.

A partir de la fin mars 1942, le Gruppe stationne à Gostkino, près de Leningrad, d’où il opère contre des objectifs dans et autour de la métropole. En mai, quelques éléments du Gruppe rentrent au Reich, avant que l’unité ne soit transférée dans le secteur sud du front de l’Est. De là, elle soutient l’avance allemande vers Rostov et Stalingrad, puis lors de la bataille pour la cité sur la Volga. Les pertes sont lourdes, si bien qu’en janvier 1943, le Gruppe est retiré des opérations pour une période de repos et compléter

ses effectifs à Makeyevka. Au printemps suivant, le Groupe participe intensivement aux batailles défensives menées par la Heer. D'avril à fin juin, le Groupe de Kupfer opère depuis Kerch (Crimée), prenant part aux combats de la tête de pont du Kouban et de Novorossisk. C'est à Kerch que la photo couleur (**Photo 22**, p. 18) a été prise. Elle illustre un Ju 87 D-3 de la 5./St.G. 2 orné du "Cavalier de Bamberg". La couleur de cette escadrille explique le fond rouge de l'insigne. L'équipage a fait peindre une inscription pour le moins pittoresque au-dessus de l'insigne, *Hundesohn* signifiant "fils de p..." dans la langue de Goethe! Les armuriers utilisent un chariot hydraulique pour arrimer une bombe de 250 kg au berceau caractéristique derrière le radiateur. Sous chaque pylône alaire, deux bombes à sous-munitions AB 23<sup>(4)</sup>. Séparées par la croix de nationalité, les lettres DD sous l'aile gauche font partie du code constructeur. Cette vue couleur illustre bien l'aspect très clair des manchons de cuir jaunâtre équipant les jupes de train.

Sur la **Photo 23** (bas de la p. 19), deux officiers trinquent: à droite, le Hptm. Dr. Kupfer, à gauche, l'Oblt. Günther Schmid, Staffelfelkapitän de la 5./St.G. 2. Schmid fête son 700<sup>ème</sup> vol de guerre. Nous sommes à l'été 1943. Schmid disparaîtra peu de temps après cette photo, quand il sera tué au combat le 14 juillet 1943. On aperçoit une marque de victoire sur le grand gouvernail du Ju 87 à l'arrière-plan. Dans sa main, Schmid tient un modèle réduit de Ju 87 qu'il lui a été offert pour l'occasion.

*Photo 22 Collection PBK Lauterwasser*

*Photo 23 Collection Hüneke*

- (1) A la mi-janvier 1942, l'ancien II./St.G. 2 avait été rebaptisé III./St.G. 3 en Afrique du Nord.
- (2) Chef d'une *Kette* (dispositif constitué de trois avions)
- (3) Si ce mot signifie hâbleurs ou fanfarons, il faut probablement y voir aussi une allusion à un escadron de cavalerie (*Schwadron* en allemand).
- (4) Pesant 60 kg, la bombe AB 23 contenait 23 projectiles à fragmentation de type SD-2.

## Page 20 – Photos couleur

### Un Ju 90 EVASAN \*

Dans notre précédent numéro (LiF n° 14, pp. 46 et 47), nous relations le bombardement d'Athènes-Tatoi le 17 mai 1941. Ce jour-là, la RAF détruisit ou endommagea un certain nombre d'avions allemands sur l'aérodrome athénien. Parmi eux, le Junkers Ju 90 Z-2 GF + GA. Le même appareil avait précédemment ravitaillé une unité de combat allemande déployée en Iraq. Dans l'article, nous avons également mentionné deux autres Ju 90 Z-2 ayant pris part aux opérations de ravitaillement: les BJ + OV et GF + GE. C'est ce dernier que nous allons aborder plus en détail dans les lignes qui suivent.

La **Photo 24** (pp. 20 et 21) constitue un document rarissime. Elle illustre le Ju 90 GF + GE (WNR. 90 005) photographié à l'issue de l'une de ces missions vers l'Iraq. Comme les autres Ju 90, le WNR. 90 005 avait été réquisitionné et la Lufthansa avait dû s'en séparer au profit de la Luftwaffe. Cette dernière l'avait immédiatement remis en service pour ses missions irakiennes. Curieusement, les trois grands quadrimoteurs dépendent directement du commandement du transport aérien et non du commandement aérien pour l'Iraq (*Fliegerführer Irak*). Avec les Ju 52 de la *Transportstaffel Rother*, les trois Ju 90 reçoivent pour mission d'assurer la logistique de l'unité de la Luftwaffe opérant sur le territoire irakien. Comme les autres avions stationnés en Iraq, les trois Junkers 90 sont revêtus des marques de nationalité irakiennes mais conservent leur livrée Lufthansa d'origine.

Le 14 mai 1940, le GF + GE effectue sa première mission depuis Rhodes vers Mossoul (Iraq) où sont basés l'unité de combat allemande ainsi que plusieurs He 111 et Bf 110. La première partie du vol est sans histoires mais, pendant l'atterrissage à Mossoul, le Ju 90 traverse un gigantesque essaim de sauterelles. Toutefois, sa science du pilotage permet au commandant de bord (Hptm. Gerstenkorn) de conserver le contrôle de l'appareil et d'atterrir en toute sécurité. La malchance va néanmoins poursuivre le grand quadrimoteur: lors du vol retour effectué le même jour, deux moteurs rendent l'âme près de Chypres. A nouveau, le commandant de bord (toujours Gerstenkorn) sauve la situation et atterrit sans casse à Rhodes où les deux propulseurs défectueux vont être changés. Pour le premier, l'entreprise ne traîne pas puisque le Ju 90 transporte toujours un moteur de rechange "au cas où". Pour l'autre, par contre, il faut être patient et attendre que le moteur de remplacement soit livré à Rhodes. Ce n'est que le 19 mai (soit cinq jours plus tard) que le grand oiseau sort de convalescence. Le lendemain, en début de soirée, il reprend l'air pour Mossoul mais cette fois avec l'équipage du Hptm. Klitzsch. A bord, une cargaison dangereuse: 72 bombes SC 50. Le Ju 90 se pose à Mossoul au début de la matinée du 21 mai. Le jour suivant, il rentre à Rhodes, après avoir fait escale à Alep (nord-ouest de la Syrie). Quelques jours plus tard, nous retrouvons le GF + GE à Athènes où cette photo a été prise. On remarque que le Junkers ne porte plus ses marques irakiennes (probablement masquées à Rhodes). De même, on note le manque de précision et l'absence de proportions correctes de certaines marques de nationalité allemandes (en particulier sur l'intrados). La position de la *Balkenkreuz* d'intrados n'est pas conforme non plus (l'extrados ne portait aucune croix de nationalité). Ici, le Ju 90 embarque des soldats blessés lors de l'assaut aéroporté de la Crète. Parmi eux, le Major Koch, commandant du 1<sup>er</sup> Bataillon du Régiment d'Assaut Aéroporté et détenteur de la *RK*. Le Junkers, gréé pour cette mission EVASAN, va rapatrier les blessés à Vienne. Il sera retourné à la Lufthansa le 11 juin 1941 et reprendra ses vols commerciaux vers l'Espagne 16 jours plus tard, portant le nom de baptême *Preußen* (Prusse).

\* pour EVAcuation SANitaire

**Légende de l'infographie** (bas de la p. 21) – Les missions irakiennes du Ju 90 GF + GE en mai 1940. En bleu, le trajet aller-retour du premier vol vers Mossoul. Le Junkers quitte Athènes-Tatoi le 11 mai et fait escale à Gadurra (Rhodes). Le 14 mai, il décolle de Gadurra et atterrit à Mossoul, avant de revenir à Gadurra. La deuxième mission est plus courte: entamée le 20 mai (de Gadurra à Mossoul), elle se termine le lendemain par un vol Mossoul-Alep-Gadurra. Quelques jours plus tard, le Ju 90 quitte Gadurra pour rentrer à Athènes-Tatoi (tracé en pointillé noir).

### Sonderkommando Kunkel: chasse de nuit sur le Golfe de Gascogne

Au cours de l'été 1942, les avions du Coastal Command britannique commencent à s'en prendre de jour comme de nuit aux U-Boote transitant par le Golfe de Gascogne. En dépit de l'augmentation brutale de leurs pertes, les Allemands ne prennent aucune mesure défensive dans un premier temps. La situation s'améliore à partir d'août 1942, quand les sous-marins de Dönitz commencent à être équipés du détecteur Metox. Opérant dans la bande des 0,7 à 3,2 mètres, le Metox détecte les ondes émises par les radars de lutte ASM embarqués à bord des avions alliés. Mais en février 1943, les sous-marinières allemands découvrent avec surprise que leur Metox ne les protège plus: les Alliés utilisent à présent des radars à ondes centimétriques que le dispositif allemand ne peut détecter. Et les U-Boote redeviennent vulnérables aux attaques aériennes alliées, en particulier la nuit. Les

ingénieurs allemands travaillent fiévreusement à l'élaboration d'une contre-mesure efficace. En juin 1943, le *Sonderkommando* (détachement spécial) *Rastedter* effectue des vols de détection des signaux radar ennemis au-dessus du Golfe de Gascogne. But de ces missions: découvrir sur quelles bandes et quelles fréquences opèrent à présent les radars britanniques. Mais il faudra attendre début 1944 pour que les sous-marins allemands soient enfin équipés d'un détecteur d'ondes radar centimétriques. A défaut de pouvoir brouiller les émissions radar de l'adversaire, au moins le détecteur tant attendu procure-t-il aux sous-marins quelque protection, même si celle-ci demeure relative.

En novembre 1943, le Hptm. Fritz Kunkel, un officier d'état-major du *Fliegerführer Atlantik* (le commandement aérien pour l'Atlantique), reçoit l'ordre de mettre sur pied une unité de chasse de nuit un peu particulière. La mission initiale de cette toute nouvelle formation est de surveiller les attaques de nuit alliées sur les sous-marins allemands dans le Golfe de Gascogne. Kunkel a été le Staffelpatän de la 9./KG 40 jusqu'à l'automne 1942. Il a ensuite été muté au Stab du *Fliegerführer Atlantik*. Notre homme recommande l'utilisation de Ju 88 C-6 (la version de chasse lourde du célèbre Junkers) dotés d'un équipement spécial. Responsable des contre-mesures, le *Fliegerführer Atlantik* approuve l'idée du capitaine et ordonne immédiatement la création du *Sonderkommando Kunkel*. Ce détachement à vocation "spéciale" doit plus ou moins avoir l'effectif d'une Staffel et être placé directement sous la férule du *Fliegerführer Atlantik*. Kunkel choisit Bordeaux comme base d'opérations. Avec la collaboration de l'E-Stelle de Werneuchen, les Ju 88 demandés sont équipés de radars FuG 202 *Lichtenstein* et FuG 227 *Flensburg*. Les fuselages reçoivent le code d'unité C4 et la lettre d'escadrille A. C'est Kunkel lui-même qui accomplit la mission inaugurale de l'unité le 12 novembre 1943. Evoluant à bord du C4 + AA au nord-ouest du Cap Ortegal (pointe nord du Portugal), Kunkel est en mission de chasse libre. Par la même occasion, il tente de repérer les signaux radar alliés et les avions qui les émettent. Au total, l'officier accomplira au moins neuf missions de ce type.

Le 20 décembre 1943, le détachement compte sept Ju 88 à son inventaire. Mais seulement deux sont en état de vol. Pire, il n'y a qu'un seul équipage disponible (vraisemblablement celui de Kunkel). Cette situation n'évolue pas avant janvier 1944, quand le détachement accueille des équipages provenant des I. et III./ZG 1 ayant quelque expérience du vol crépusculaire. Ces nouveaux venus sont immédiatement mutés à l'unité. A partir de ce moment, le *Kommando* accomplit entre un et trois vols de nuit au-dessus du Golfe de Gascogne. La première mission avérée de l'unité accomplie en soutien des opérations sous-marines dans le Golfe a lieu le 2 janvier 1944. D'autres vols du même type sont effectués sporadiquement en février et mars 1944, à une époque où de nouvelles machines sont livrées par Werneuchen. Bien que s'appuyant sur une technologie avancée, le *Sonderkommando Kunkel* ne connaît pas le succès escompté, pas plus qu'il ne constitue une réelle menace pour le Coastal Command.

Le 7 février, Kunkel et ses avions quittent Bordeaux pour Nantes. On sait que le détachement spécial n'a effectué que quelques vols entre la mi-février et la fin mars. A l'une ou l'autre mission accomplie entre les 24 et 30 mars succèdent le calme et l'inactivité. Les opérations de combat ne reprennent que brièvement au cours de la première quinzaine de mai. Mais, en dépit d'un soutien technique permanent de Werneuchen, le *Kommando* ne remporte pas le moindre succès en mer. Par contre, au-dessus des terres, le Lt. Artur Ewert parvient à accrocher la première victoire au tableau de chasse du détachement, quand sa victime (un Handley Page Halifax) s'abat d'une altitude de 1.000 m près de Toulouse à 01h50 le 2 mai. C'est encore au-dessus des terres, et non du Golfe de Gascogne, que le même pilote enregistre un deuxième succès deux jours plus tard, avec un Short Stirling descendu au sud de Paris à 00h58. Ces deux victoires indiquent clairement que le *Sonderkommando Kunkel* n'est pas uniquement envoyé en opérations au-dessus des étendues océaniques. Il faut attendre le 27 mai, soit peu avant la dissolution de son détachement, pour que le Hptm. Kunkel remporte la seule et unique victoire du *Kommando* au-dessus du Golfe de Gascogne. Trois jours plus tard, l'unité spéciale est dissoute et ses matériels sont transférés à la 9.(Nacht)/ZG 1\*.

Au moins 10 Ju 88 semblent avoir été à l'inventaire du *Sonderkommando Kunkel* à un moment ou à un autre. Ceux-ci portaient les codes 4C + AA, BA, CA, DA, EA, FA, GA, HA et MA. En outre, la **Photo 25** (p. 22) montre un autre Ju 88 de l'unité portant le code constructeur UQ + TQ. Tous les bimoteurs du *Kommando* étaient revêtus d'un camouflage fait tantôt d'ondulations (genre "spaghetti"), tantôt de larges taches bleu pâle RLM 65, alors que le dessous de leurs capots moteur étaient jaunes.

Collection Harry

\* une unité formée à partir de la 16./KG 40 en automne 1943

**Légende de l'infographie** (p. 23) – Les missions nocturnes du *Sonderkommando Kunkel* au-dessus du Golfe de Gascogne entre le 12 novembre 1943 et le 30 mai 1944. L'arc de cercle au trait discontinu indique le rayon d'action maximum des Ju 88 C-6 de l'unité spéciale, pendant que l'ovale dans lequel est inscrite la silhouette d'un Ju 88 matérialise la zone d'opérations du *Kommando* dans le Golfe de Gascogne. Les silhouettes de U-Boot signalent l'emplacement des bases sous-marines: Bordeaux, La Rochelle, Saint-Nazaire, Lorient et Brest. Le long de la côte atlantique, le trait en pointillé montre le cheminement du *Sonderkommando Kunkel*: d'abord stationné à Bordeaux du 12 novembre 1943 au 7 février 1944, le détachement spécial est transféré à Nantes via La Rochelle le 7 février 1944. Il y restera jusqu'à sa dissolution le 30 mai 1944.

## Page 24 – Derrière les images, une histoire

### Le "Jalon" du Hptm Gläser (II./SG 77)

par Axel Urbanke et Leonhard Beitler

En octobre 1943, à Kalinovka (Ukraine), le Hptm. Alexander Gläser prend le commandement du II. Gruppe de la Schlachtgeschwader 77. Dans le domaine de l'appui tactique, ce capitaine n'est pas un novice: il compte déjà quatre années d'expérience opérationnelle acquise au combat.

Gläser obtient son macaron de pilote en 1936. Au printemps de la même année, il est muté au I. Gruppe de la Sturzkampfgeschwader 165 alors mise sur pied à Kitzingen. Le Groupe change de désignation en mai 1939 pour devenir le I./St.G. 77. C'est au sein de ce Groupe que Gläser participe à l'invasion de la Pologne. Le 14 septembre, l'Oberfeldwebel Gläser et l'Oblt. Helmuth Bruck (son Staffelpatän) sont les premiers pilotes de l'escadre à recevoir la Croix de Fer de 1<sup>ère</sup> Classe. Pendant les combats pour la prise de la forteresse de Modlin, Bruck et Gläser ont réussi l'exploit insensé de poser leur Ju 87 respectif au milieu des fortifications et d'y sauver chacun un équipage du Groupe fait prisonnier.

Gläser intègre une école d'officier et en sort avec les galons de Leutnant (sous-lieutenant). Il est alors muté à la 2./St.G. 77 avec laquelle il prend part à la Blitzkrieg à l'Ouest, se battant contre les Français et les Britanniques. Au cours du second semestre 1940, le jeune officier sert brièvement comme instructeur dans une école de pilotage. En janvier de l'année suivante, il retourne au I./St.G. 77, puis est expédié au combat dans les Balkans. Suit alors une brève période de repos pour son Groupe. Dans la matinée du 22 juin 1941, Gläser fait partie de ceux qui montent à l'assaut de l'empire soviétique: un nouveau front, celui de l'Est, vient de s'ouvrir. Gläser compte parmi les pilotes qui bombardent la forteresse de Brest-Litovsk dès le premier jour de l'offensive.

Les missions de combat se suivent et se succèdent sans répit. Autour de lui, Gläser voit tomber ses camarades que d'autres viennent relever avant de tomber à leur tour.: au I./St.G. 77, les pertes sont lourdes. Gläser est partout où "ça chauffe", que ce soit lors de la bataille pour Kiev, l'avance en Crimée, les missions difficiles sur Sébastopol ou les raids sur les ports caucasiens de la Mer Noire.

Promu Oberleutnant (lieutenant) à l'automne 1941, l'officier prend le commandement de la 4./St.G. 77 un an plus tard. Avec elle, il participe aux combats de Stalingrad. Stalingrad, le symbole d'un pied de nez de l'histoire militaire. A l'été 1942, la Wehrmacht semble avoir le dessus, rien ne lui résiste. Et la quasi-totalité de la "Ville de Staline" tombe à son tour aux mains des Allemands. Mais les Soviétiques sortent leur botte secrète avec leur percée dans la grande boucle du Don et le Général Hiver. Ce qui aurait dû être une éclatante victoire pour les armées du III<sup>ème</sup> Reich tourne au désastre: du ciel, dans son cockpit, Gläser assiste, impuissant, à l'anéantissement progressif de la 6. Armee prise au piège dans un Stalingrad en ruine. Les attaques en piqué sur la cité n'ont aucun effet. L'Armée Rouge encercl progressivement la ville-symbole et le piège se referme sur la 6<sup>ème</sup> Armée de von Paulus. En décembre, le général Hoth entreprend de dégager les troupes encerclées (la manœuvre échouera) et Gläser effectue son 500<sup>ème</sup> vol de guerre le même mois. Bientôt, la Luftwaffe ne peut plus ravitailler la ville sur la Volga. Hitler ordonne pourtant de résister et interdit toute retraite. L'issue est devenue inéluctable. L'année 1943 commence mal pour l'Allemagne hitlérienne: le sort de l'armée du maréchal von Paulus est scellé et les dernières poches de résistance de la Wehrmacht à Stalingrad sont éliminées le 2 février. Pour ceux qui ont pu échapper à la mort ou à la capture, le temps du répit et des honneurs est venu: Gläser reçoit la Croix de Chevalier 17 jours après la gigantesque défaite de Stalingrad. La prestigieuse décoration est accompagnée d'une mention spéciale qui relate la mission du 30 décembre 1942. Au cours de celle-ci, Gläser a repéré une attaque de l'Armée Rouge près de Simovniki. Il lance alors sa Staffel à l'assaut, stoppant ainsi la progression des Soviétiques.

Auréolé de gloire, Gläser est néanmoins victime du stress des combats incessants. Il est temps pour lui de jouir d'un repos mérité. Il est alors affecté à l'arrière. Fin mars 1943, il prend le commandement du Groupe de Conversion Opérationnelle de la St.G. 77 basé à Wertheim. Le 17 mai suivant, le Groupe change de dénomination et devient le IV./St.G. 151. Nouveau changement le 18 octobre: le Groupe prend la désignation de II./SG 151. Le même jour, Gläser laisse à son successeur le commandement de l'unité tout juste rebaptisée. Le même mois, Gläser est nommé Gruppenkommandeur du II./SG 77<sup>(1)</sup>. Le Groupe stationne alors sur le terrain ukrainien de Kalinovka. C'est depuis cet aérodrome qu'il opère avec ses Ju 87 D-5 dans les secteurs de Tcherkassy, Krivoy Rog et Zaporozhye. La situation de la Wehrmacht y est catastrophique. Après l'échec de l'opération *Zitadelle* (la dernière grande offensive allemande sur le front de l'Est), l'Armée Rouge est passée à l'attaque dans le secteur sud. Les Allemands battent en retraite partout dans ce secteur du front qui s'écroule tel un château de cartes. D'immenses territoires conquis les années précédentes repassent sous contrôle soviétique à l'automne 1943 et au cours de l'hiver suivant. Rien ne semble pouvoir désormais arrêter le rouleau compresseur soviétique, ni la boue, ni le gel. Plusieurs unités allemandes sont coupées du gros de la troupe et encerclées. Sous le commandement de Gläser, le II./SG 77 est constamment au combat sur tous les points chauds du front. Hommes et machines souffrent et début novembre 1943, il est temps de changer le matériel (les hommes attendront): le Groupe troque ses lourds Ju 87 contre d'agiles Fw 190 F-3. Les combats continuent mais la Wehrmacht ne cesse de perdre du terrain: inexorablement, elle est repoussée vers ses bases de départ de juin 1941. Début mars 1944, le Groupe de Gläser doit ainsi abandonner Kalinovka et se replier sur Prokourov, au sud-ouest de Jhitomir. Le II. Gruppe vient de reculer de 80 kilomètres vers l'ouest. C'est à Prokourov que le Gruppenkommandeur se pose un jour de mars 1944. Ce faisant, il achève sa 600<sup>ème</sup> mission de combat. Si tôt le BMW 801 coupé, un attroupement joyeux se forme autour du Fw 190 F-3 "<< + -" (2). L'un des "Hommes en Noir" (surnom donné aux mécaniciens de la Luftwaffe pour la couleur de leur salopette de travail) se rue sur le capot moteur encore chaud pour y peindre un grand "600" rouge. Pendant quelques heures, l'avion du Kommandeur va porter cette marque inhabituelle.

A la fin de la guerre, Alexander Gläser aura accompli plus de 800 vols de guerre. Ses camarades du II./SG 77 et lui se seront battus jusqu'au bout en Silésie et sur l'Oder. Le 6 avril 1945, soit peu de temps avant la capitulation allemande, les mérites du *Schlachtflieger* (pilote d'appui tactique) sont récompensés: l'officier devient le 835<sup>ème</sup> soldat de la Wehrmacht à recevoir la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne.

Principales références:

- Archives privées du II./SG 77
- Photographies provenant de la succession d'Alexander Gläser
- Liste des pertes du II./St.G. 77
- Liste des pertes du II./SG 77
- Liste des pertes établie par l'Intendant Général des Armées (années 1941 à 1943)

(1) Créé par le changement de désignation du I. Gruppe de la Schlachtgeschwader 1 le 18 octobre 1943.

(2) Les informations relatives aux missions opérationnelles de Gläser publiées dans *Die Ritterkreuzträger der Luftwaffe* Volume II par Obermaier, sont erronées en ce qui concerne leur nombre et leurs dates. En outre, le même ouvrage comporte plusieurs erreurs à propos de la vie de Gläser.

**Photos 26 et 27** (pp. 24 et 25) – Aérodrome de Prokourov, mars 1944. Le capitaine Alexander Gläser s'extirpe du cockpit de son avion à l'issue de sa 600<sup>ème</sup> mission de combat. Conformément à la tradition, l'officier est ceint d'une couronne de fleurs et de panneaux décorés mentionnant l'événement. Les mécaniciens ont déjà peint le jalon "600" en rouge sur le capot moteur. **Photo 27** (p. 25): pendant que Gläser reçoit les félicitations d'usage, l'un de ses camarades s'apprête à déboucher le champagne.

**Photos 28 à 31** (pp. 26 et 27) – Différentes unités ont tenu à célébrer le 600. *Feinflug* (traduit par "600<sup>ème</sup> vol de guerre") de Gläser, dont la 5. Staffel, comme l'atteste l'un des panneaux pendus au cou du pilote. Pour l'occasion, ce dernier n'hésite pas à s'offrir une bonne rasade (**Photos 29 et 30**)! Après ces préambules, le Kommandeur se défait des panneaux réalisés pour la circonstance (**Photo 31**), avant de poursuivre les célébrations aux quartiers.

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

Page 28 – Documents

L'As de Pique

Nombreux sont peut-être nos lecteurs qui ignorent que, pendant la 2<sup>ème</sup> GM, plusieurs unités volantes de la Luftwaffe ont offert des épinglettes (ou *pins* en anglais) aux couleurs de l'escadre ou de l'escadrille. Ces petites "décorations" étaient la plupart du temps remises aux soldats les plus méritants de l'unité. Ces épinglettes doivent être considérées comme des décorations offi-

cieuses qui n'avaient d'autre but que de distinguer leurs récipiendaires parmi les autres membres de l'unité. Ces décorations étaient souvent numérotées. Elles furent attribuées plus fréquemment à partir de 1941. Voici deux documents (**Photos 32 et 33**, p. 28) qui confirment l'existence de la plus ancienne des épinglettes d'escadre connue à ce jour. La **Photo 32** illustre un "certificat de propriété" remis à l'Uffz. Alois Uthoff le 15 décembre 1939. L'épinglette porte le célèbre *Pik As* (As de Pique) de la non moins célèbre JG 53. C'est en décembre 1939 que la Geschwader commence à décerner ce type de décoration un peu particulier aux plus méritants de ses membres. Le certificat révèle qu'il existait manifestement des variantes en bronze, argent et or de l'épinglette. Le document est signé par l'Oblt. Rudolf Goy, Staffelpkapitän de la 5./JG 53 entre l'automne 1939 et l'été 1940. La **Photo 33** montre l'épinglette et son récipiendaire, l'Uffz. Uthoff, un rampant de la 5. Staffel.

Collection Richter

## Page 29 – Emblèmes inconnus

### L'écu du IV. Gruppe/KG 1 Hindenburg

Le IV. Gruppe de la KG 1 *Hindenburg* est créé début avril 1941. Il se compose d'un Stab et de quatre Staffeln. Si l'état-major du Gruppe est une toute nouvelle unité, la 10. Staffel est l'ex-Stabstaffel, la 11. Staffel, l'ancienne escadrille de conversion opérationnelle de l'escadre et la 12. Staffel est constituée d'éléments provenant du 5<sup>ème</sup> Groupe de Conversion Opérationnelle <sup>(1)</sup>. Par contre, les origines de la 13. Staffel restent inconnues à ce jour. A cela, il faut ajouter la 4./KG 1. A l'instar de tous les IV. Gruppen des escadres de bombardement, la mission principale du IV./KG 1 consiste à achever la formation des aviateurs frais émoulus des écoles C 2, avant de les expédier sur le front.

Le premier aérodrome du IV./KG 1 est Münster-Handorf. En juin 1942, l'unité emménage à Stara-Bykhov (Russie). Elle y rejoint sa 11. Staffel, opérationnelle sur le front de l'Est depuis avril. Jusqu'en août 1942, la 11./KG 1 accomplit des missions de lutte contre les partisans dans le secteur de Vitebsk à partir de Briansk, Riga-Spilve et Orcha-Sud.

Après avoir brièvement occupé Riga-Spilve, le IV./KG 1 emménage sur le terrain lituanien de Schaulen <sup>(2)</sup> fin août 1942. L'endroit est des plus sommaires. Mais il va faire l'objet d'un programme d'amélioration et d'expansion massive destiné à transformer ce simple terrain en une véritable base aérienne dévolue à l'entraînement. Le Gruppe l'utilisera jusqu'en janvier 1944. Toutefois, entre forêts et marécages au sud et une crête au sud-ouest, la zone est régulièrement envahie par le brouillard. En effet, dans certaines conditions de vent, la nappe de brouillard qui se forme au-dessus des marécages stagne à la verticale de l'aérodrome, le relief au sud-ouest empêchant son déplacement. Le phénomène se reproduit aux premières heures de la matinée, en automne et en hiver. Souvent, la visibilité en devient si médiocre qu'elle empêche tout atterrissage en quelques minutes. A cela s'ajoute le brouillard côtier qui tend à se former sur la Baltique, de jour comme de nuit. Ces divers phénomènes météorologiques ont un impact négatif sur l'entraînement des équipages, surtout la nuit. Rappelons que l'entraînement des diplômés des écoles C 2 était la responsabilité de la 4. Staffel. Une cinquième escadrille est formée le 18 mars 1943, qui réunit des volontaires croates. Cinq jours plus tard, la 4./KG 1 prend ses quartiers à Kauen car Schaulen ne peut accueillir cinq Staffeln. Mais la 4. Staffel y retourne en juillet. L'escadrille croate est d'abord rattachée à la 10./KG 1, avant de devenir indépendante. Le 1<sup>er</sup> août 1943, les équipages sont transférés à l'EVSU <sup>(3)</sup> C 6 de Kolberg, pendant que les rampants sont mutés à la KG 3, à Kiev. Sur ces entrefaites, la *Kroatentstaffel* quitte le giron de la KG 1 pour devenir la 15./KG 3.

Début août 1943, l'entraînement des équipages est assuré par les 4., 12. et 13./KG 1. Une fois formés, les équipages rejoignent la 10. Staffel. C'est avec elle qu'ils acquièrent leur première expérience opérationnelle en accomplissant des missions de combat contre les partisans. Depuis Schaulen, les bombardiers partent souvent pour attaquer des objectifs situés en Russie occidentale. Pendant l'année 1943, 150 tonnes de bombes sont larguées en 109 vols de guerre. Les autres missions de la 10. Staffel sont: le perfectionnement des équipages en matière de vol en formation (en ce inclus les descentes et les piqués) et la gestion du dispositif par l'avion leader au moyen de communications radio. L'accent est mis sur le vol de nuit en formation, à basse altitude, la reconnaissance préalable, le repérage et le marquage d'objectifs au moyen de fusées éclairantes. Avec l'augmentation du nombre de sorties effectuées par les chasseurs de jour soviétiques, ces vols d'entraînement de nuit prennent une importance accrue. L'épreuve finale organisée en fin de formation consiste en une attaque simulée de Danzig ou Gotenhafen en conditions opérationnelles (radar Würzburg, projecteurs, fusées éclairantes). 157 équipages reçoivent leur qualification en 1943. Pour l'obtenir, ils auront accumulé un total de 20.220 vols. L'entraînement au combat n'est jamais sans danger et a un prix: en 1943, 66 aviateurs du IV./KG 1 ont laissé la vie dans 125 crashes ou accidents.

Le 1<sup>er</sup> janvier 1944, avec l'avance inexorable des troupes soviétiques, le IV./KG 1 quitte Schaulen et se replie sur Neuburg s./Donnau. Le 1<sup>er</sup> mars, escadrille par escadrille, le Groupe se transforme sur He 177. En mai, il est déclaré opérationnel sur le quadrimoteur Heinkel. Mais début août, le Gruppe est dissout. Son Stab et sa 10. Staffel sont intégrés à l'Erg.KGr. 177.

Le code d'unité attribué au IV./KG 1 était V4, les lettres réservées à ses Staffeln étant F, U, V, W, alors que la lettre X identifiait les appareils du Stab. Lors des missions contre les partisans pendant l'été 1942, les avions de la 10. Staffel portaient la lettre M. L'emblème du Gruppe était un bouclier de chevalier teutonique sur un écu bleu <sup>(4)</sup> surmonté de l'inscription *Hindenburg*.

(1) Ergänzungskampfgruppe 5

(2) Nom allemand de Siauliai

(3) Ecole de Vol Sans Visibilité

(4) Tous les IV. Gruppen des escadres de bombardement de la Luftwaffe utilisaient le bleu comme couleur de groupe. C'est pourquoi la teinte de base de l'écu de tous les avions du IV./KG 1, quelle que soit leur escadrille d'appartenance, était le bleu.

**Photo 34** (p. 30) – Le Ju 88 A-4 V4 + AW (WNr. 8643) de la 12./KG 1 photographié à Schaulen (Lituanie) au printemps 1943. La photo offre une excellente vue sur l'emblème du IV. Gruppe peint sur le nez du bombardier. La décoration des casseroles d'hélice est complexe: alternance de segments bleus, jaunes et vert sombre, l'ensemble étant ceint d'un anneau jaune.

**Photo 35** (haut de la p. 30) – Une vue générale du Ju 88 précédent. Son fuselage est ceinturé de la bande jaune typique du front de l'Est. Les grands numéros tactiques "51" peints en blanc sur l'empennage vertical et en sombre (noir?) sur l'intrados des ailes, sont des marques réservées aux appareils d'entraînement. Suite à la dissolution du IV./KG 1, ce Junkers est transféré au I./KG 54. Le 3 août 1944, devenu entre-temps le B3 + RL de la 3./KG 54, il sera détruit suite à une panne sèche, son équipage l'ayant préalablement évacué en parachute.

**Photo 36** (bas de la p. 30) – Un autre Ju 88 A-4 du IV./KG 1, le V4 + KB revêtu d'un camouflage hivernal pour le moins fatigué. On note que les mitrailleuses défensives ont été démontées de la verrière du cockpit.

**Photos 37 et 38** (p. 31) – L’emblème du IV./KG 1 orne aussi des bâtiments: celui des mécaniciens (ou “Hussards Noirs” comme les mécanos du Groupe avaient habitude de se surnommer – **Photo 37**) et celui des quartiers réservés aux sous-officiers élèves à Neuburg s./ Donau en 1944 (**Photo 38**).

## Page 32 – Derrière les images, une histoire

### Les onze victoires d’un équipage de bombardier

Le tableau de chasse de l’Oblt. Köhnke et de son équipage (I. et II./KG 3)

par Axel Urbanke

Quand on parle de victoires aériennes, l’esprit s’oriente inévitablement vers les pilotes de chasse. Bien entendu, ce sont eux qui ont engrangé le plus de succès dans le domaine du combat aérien pendant la 2<sup>ème</sup> GM. Cependant, d’autres unités volantes ont remporté des victoires aériennes, alors que leur mission principale était très éloignée de celle des unités de chasse. Ainsi, quelques pilotes d’appui tactique, de reconnaissance et même des équipages de bombardier ont révélé des talents de chasseur. Voici l’histoire de l’un d’eux.

Le 10 mai 1940, à l’aube, l’Europe occidentale plonge à son tour dans la 2<sup>ème</sup> GM: ce jour-là, ce que l’on a appelé la “Drôle de Guerre” prend fin de manière brutale avec l’assaut des forces allemandes sur le Benelux et la France. Dans les premières heures de la matinée, le I. Gruppe de la Kampfgeschwader 3 d’Aschaffenburg a déjà pris l’air. Parmi les équipages qui franchissent la frontière belge, celui d’un officier de 28 ans. L’aviateur est l’un des plus âgés du Groupe mais aussi l’un des plus expérimentés. Cet homme s’appelle Otto Köhnke.

Pilote de ligne à l’origine, Köhnke s’engage dans la Luftwaffe au début des années 1930. Il acquiert sa première expérience opérationnelle en Espagne avec le K/88 (Kampfgruppe 88), puis en Pologne en septembre 1939. L’année suivante, c’est contre les Belges et les Français qu’il porte le fer. Les premiers objectifs qui lui sont assignés sur ce théâtre d’opérations sont les fortifications frontalières et les positions ennemies sur la Meuse. Fin mai, début juin, les objectifs se concentrent en région parisienne. L’équipage de Köhnke est “briefé” pour l’une des nouvelles missions assignées à la Luftwaffe: couper les liaisons ferroviaires entre la capitale et Amiens. Bientôt, les Do 17 arrivent sur leur objectif. Ses bombes larguées, l’Oblt. Köhnke survole soudain un aérodrome près de La Ferté-Milon (Aisne), quelque 60 km au nord-ouest de Paris. Au sol, de nombreux avions de chasse français. Les pilotes de l’Armée de l’Air réagissent vite et se ruent vers leur monture. Décollage sur alerte pour tenter d’abattre le Boche! Köhnke n’hésite pas: il largue immédiatement ce qui lui reste de bombes sur cet objectif inattendu. L’un des projectiles frappe un chasseur français de plein fouet: le malheureux est littéralement “vaporisé” en plein vol. Mais dans les minutes qui suivent, quatre Français se retrouvent dans la queue du Do 17, bien décidés à venger leur camarade. L’Oberleutnant Köhnke “ventouse” son bimoteur au paysage, saute les forêts et les rangées d’arbres, tente d’échapper à l’ennemi par une fuite effrénée. Pendant ce temps, Dettmann, son radio mitrailleur, s’efforce d’ajuster l’un des Français dans le réticule de son viseur. Queue de détente pressée, éclairs du départ des projectiles, d’autres éclairs sur la cible: quelques fractions de seconde auront suffi pour abattre le premier des poursuivants. Encouragé par ce succès, le Feldwebel s’applique: un deuxième, puis un troisième chasseur ennemi va au tapis! Mais le dernier Français s’accroche et le Do 17 est finalement touché à son tour. Il poursuit cependant son vol. Ignorant le sort de ses infortunés camarades, le pilote de l’Armée de l’Air veut la peau de l’Allemand. Mal lui en prend: Dettmann finit par l’accrocher dans son viseur et lui lâche une giclée. Le Français disparaît à son tour. Cinq victoires pour Köhnke et ses hommes! Et en une seule mission de surcroît! Ce quintuple succès tient du prodige pour un bombardier et bientôt, la queue du Do 17 victorieux est ornée de cinq marques de victoire. Mais l’équipage n’en reste pas là et peu de temps après, une sixième marque vient s’ajouter au quintet initial: un Curtiss de l’Armée de l’Air est tombé, lui aussi, sous les balles du Dornier.

Le I./KG 3 s’installe au Culot (aujourd’hui la base aérienne de Beauvechain, à l’est de Bruxelles). A partir de la mi-juin 1940, le Groupe commence à opérer contre l’Angleterre de jour comme de nuit. Lors de ses incursions diurnes au-dessus des Iles Britanniques, l’équipage de Köhnke doit faire face à ces adversaires autrement plus coriaces que sont les Spitfire et les Hurricane de la RAF. Mais il sait comment parer les coups de l’ennemi et c’est ce dernier qui finit par pâtir des talents de l’équipage allemand: il ne faut pas attendre longtemps avant que celui-ci ne s’adjuge un *Spit* <sup>(1)</sup>. Mais les Anglais sont gens tenaces et la chance finit par abandonner Köhnke et ses hommes. Le 15 août 1940, alors que la Bataille d’Angleterre fait rage, un Spitfire exécute une passe de tir frontale sur le Do 17 de Köhnke. Les huit mitrailleuses de 303 crachent leur plomb vers le bimoteur. Et les coups portent: à bord du bombardier, c’est l’enfer. La verrière vole en éclats, le tableau de bord est fracassé, ses fragments lacèrent profondément la cuisse droite de Köhnke. L’os est atteint. Bientôt, la combinaison de vol du pilote est maculée d’une tache rouge humide et poisseuse qui s’élargit rapidement. Grimaçant de douleur, Köhnke doit lutter de toutes ses forces pour garder le Dornier en ligne de vol et ne pas s’évanouir. Cap retour et vite. Dettmann, le fin tireur, se transforme en infirmier. Il pose un garrot qui s’avère efficace et bande la jambe ruisselante de sang de son pilote. Tenir encore quelques minutes. Le temps passe, interminable. Soudain, à l’horizon, la mer dévoile une bande de terre salvatrice: Calais! Encore un dernier effort. Mais Köhnke sent ses forces l’abandonner, il ne tiendra pas jusqu’au premier aérodrome. Ne reste qu’une solution: la plage. Virage, réduction des gaz, sortie des volets, le train d’atterrissage restera dans son logement. La plage se rue à la rencontre du Dornier blessé. Un choc terrible auquel succède une glissade dans le crissement assourdissant de millions de grains de sable qui griffent le ventre de l’appareil. Puis, plus rien. Rien que le silence. Mais les hommes sont saufs. Mission accomplie pour Köhnke qui sombre dans l’évanouissement. Son équipage l’extraît inconscient de la carcasse tordue du Do 17.

Dix mois de convalescence seront nécessaires à l’Oberleutnant pour recouvrer la santé, tant ses blessures sont graves. Mais un nouveau front va s’ouvrir pour les armées du III<sup>ème</sup> Reich et Köhnke veut en être: en juin 1941, il réintègre “sa” KG 3, juste à temps pour *Barbarossa* (l’invasion de l’URSS). Entre-temps, le Groupe s’est transformé sur Ju 88 et s’est installé sur l’aérodrome polonais de Deblin-Irena. Köhnke prend le commandement de sa 4. Staffel. L’officier y retrouve ses fidèles camarades du I./KG 3: les sergents-chefs Kupfer (mécanicien de bord) et Dettmann (le radio mitrailleur à la fine gâchette) se joignent au pilote pour le combat qui s’annonce. Le 22 juin, l’offensive débute. Ce jour-là, la Wehrmacht part à l’assaut de l’Union Soviétique. Mal lui en prendra... Mais l’heure est aux victoires. Dans une chaleur accablante, les équipages des bombardiers allemands effectuent jusqu’à quatre missions par jour au bénéfice de la Heer qui avance dans le secteur central du front.

Fin juillet, début août, lors de la bataille d’encercllement d’Ouman (Ukraine), le II./KG 3 est de plus en plus employé dans des missions de bombardement tactique. Ces vols ne sont pas sans risque car la DCA soviétique s’avère efficace. Ainsi, le 4 août, le Junkers de Köhnke est violemment pris à partie par la défense antiaérienne russe. L’équipage est rudement secoué et craint le pire. Mais non, tout va bien, le bombardier continue à voler. Erreur: l’un des moteurs commence à hoqueter, bientôt suivi par l’autre. Puis, plus rien, rien que le sifflement du vent relatif: moteurs coupés, le Junkers s’est transformé en un gros planeur. Mais il plane mal. Pas le temps de finasser, il faut trouver un endroit pour y “jeter” le bombardier. Voilà une prairie. Un peu près, trop

près même, des premières lignes mais le temps de vol restant se calcule en secondes. Va donc pour la prairie. Le choc est terrible. Lui succède un silence non moins surprenant. Le Ju 88 A-6 (WNR. 2360) a sérieusement "dégusté": il est endommagé à 40%. Mais il a sauvé son équipage. Cette fois, personne n'est blessé, à part Dettmann qui souffre d'une commotion. Cependant, le répit est de courte durée: déjà, des coups de feu claquent. Vite, vers la forêt. Les Allemands s'y enfouissent. Ils progressent avec la plus grande prudence à l'abri des frondaisons. Le temps passe. Puis, un village se dessine à la lisière de la forêt. Köhnke et ses hommes prennent le risque de demander aux fermiers russes la position de l'Armée Rouge. Mais ils ne comprennent pas ce que leur répondent les paysans. Que faire? D'abord, réintégrer la sécurité de la forêt. Les aviateurs reprennent donc leur marche prudente à travers bois. Une heure passe. Soudain, devant les Allemands s'ouvre une vallée qui n'est pas déserte: les Russes y ont installé un campement. Köhnke et ses hommes manquent de se faire prendre mais la forêt les dissimule *in extremis* aux yeux des Soviétiques. Les aviateurs s'éclipsent sans demander leur reste. Plus loin, ils aperçoivent une route depuis les bois. Mais elle aussi n'est pas sans danger: une colonne de chars russes barre le passage aux fuyards. Lentement, le cliquetis des chenilles cède la place au silence. Patients, les Allemands attendent l'occasion. Celle-ci se présente quelque temps plus tard lorsqu'un camion arrive à son tour. Köhnke joue son va-tout: il bondit hors du bois, brandissant son PM vers le véhicule, prêt à tirer s'il le faut pour l'arrêter. Et là, surprise: à la dernière seconde, le Staffelpitän réalise que le camion est allemand! Paniqué, son chauffeur écrase la pédale de l'accélérateur et passe en trompe devant Köhnke médusé. Mais le camion est suivi par une voiture dont les hommes portent un uniforme. Et les aviateurs allemands qui sont à découvert! Soulagement, la voiture est occupée par des officiers de la Wehrmacht qui reconnaissent immédiatement les tenues de la Luftwaffe des hommes de Köhnke. Sauvés! Les officiers montrent une carte d'état-major au Staffelpitän. C'est ainsi que ce dernier découvre qu'il s'est posé non loin de Briporo, à l'est de Kiev. Bientôt, les aviateurs sont ramenés à leur escadrille.

Le tableau de chasse de l'équipage de Köhnke va encore s'enrichir de quatre victoires supplémentaires, toutes remportées sur le front de l'Est au cours de l'été 1941. Et c'est donc à la fin de cet été caniculaire que le Ju 88 du Staffelpitän affiche fièrement pas moins de 11 marques de victoires aériennes! Là s'arrêtera cependant la série prodigieuse: aucun avion des VVS ne tombe sous les coups de Köhnke et de ses hommes au cours de l'hiver qui suit.

Le 1<sup>er</sup> mars 1942, l'Oberleutnant quitte la 4./KG 3 pour prendre le commandement du II./KG 54 à Orcha-Sud. Promu Hauptmann (capitaine) au cours de l'été 1942, l'ancien pilote de ligne est décoré de la Croix de Chevalier le 1<sup>er</sup> août, après le bombardement d'un train de munitions en gare de Bologaye. Köhnke dirige le Gruppe jusqu'au 27 septembre. Ce jour-là, il est une nouvelle fois victime de la DCA soviétique. L'officier souffre à nouveau profondément dans sa chaire: sa jambe est dans un triste état mais elle lui permet néanmoins de poser son avion en territoire ami. La blessure est si grave que les médecins doivent se résoudre à amputer le membre. Désormais invalide, le Gruppenkommandeur quitte l'hôpital définitivement inapte au service aérien. Pour lui, le temps des combats est révolu.

Plus tard, Otto Köhnke obtiendra un poste de chef de service auprès du *General der Kampfflieger* (Commandement du Bombardement). Suivent d'autres postes dans divers états-majors. Finalement, le 1<sup>er</sup> mars 1945, Köhnke est nommé à la tête du sinistre *Kommando Elbe* à Stendal. Le nom de cet officier restera à jamais lié aux actes insensés de ses derniers subordonnés qui jetteront leurs chasseurs sur les bombardiers US le 7 avril 1945.

Cet article n'avait d'autre but que de détailler la carrière d'Otto Köhnke en tant que pilote de bombardier et non comme commandant du *Rammkommando* <sup>(2)</sup> *Elbe*.

- (1) Nous ignorons malheureusement les dates exactes auxquelles Köhnke et son équipage ont remporté leurs diverses victoires aériennes.
- (2) Unité d'Abordage

**Photo 39** (p. 32) – Aérodrome de Chatalovka, secteur central du front de l'Est, septembre 1941. Un mécano de la 4./KG 3 peint la neuvième marque de victoire sur le Ju 88 du Staffelpitän Köhnke (à l'extrême-droite sur la photo). On note que le svastika, blanc à l'origine, a été surchargé d'une peinture très sombre (noire?).

Collection Richter

**Photo 40** (p. 33) – Concentré en place pilote à bord de son Ju 88 A, l'Oblt. Köhnke, *Staka* de la 4./KG 3. Cette photo a été prise au même moment que la **Photo 39**. Le "Sansonnet" du II. Gruppe est ici clairement visible à l'aplomb du cockpit. Cet insigne était à l'origine celui du II./KG 153 à Finsterwalde, avant que cette unité ne soit rebaptisée II./KG 3.

Collection Beitler

**Photo 41** (haut de la p. 34) – Portrait de l'Oblt. Otto Köhnke, commandant de la 4. Staffel de la KG 3. Outre la Broche des Vols Opérationnels, l'officier porte la version brodée du macaron de pilote de la Luftwaffe, la Croix de Fer de 1<sup>ère</sup> Classe et l'Insigne Noir des Blessés. Chatalovka, septembre 1941.

Collection Beitler

**Photo 42** (bas de la p. 34) – Réalisée à la même occasion que les photos précédentes, cette vue a cependant été prise par un correspondant de guerre. Pour les besoins de la séance photo, le *Kriegsbericht* a mis en scène l'application de la neuvième marque de victoire sur le Ju 88 de Köhnke. Le pilote fait semblant de peindre lui-même la dernière barre blanche, pendant que l'un des membres de son équipage fait mine de lui tendre une boîte de peinture. A gauche, assis sur le stabilisateur horizontal, l'Ofw. Dettmann (le radio aux talents de chasseur). Chatalovka, septembre 1941.

Collection Beitler

**Photo 43** (p. 35) – Voici la seule photo connue illustrant le Ju 88 de Köhnke orné de 11 barres de victoire. Contrairement aux vues précédentes, on note ici que les succès ont été peints sur le gouvernail et non sur la dérive. En outre, ils portent chacun la marque de nationalité de la victime correspondante. Tout sourire, l'Ofw. Waldemar Dettmann (opérateur radio et fin tireur) pose, un bouquet de fleurs dans les bras. Cet accessoire pourrait indiquer que la photo a été prise soit à l'occasion de la 11<sup>ème</sup> victoire de l'équipage, soit à l'issue d'un vol particulier (peut-être un vol "jalou").

Collection Beitler

## Page 36 – Insolite

### Capturé à Kaufbeuren – une rareté: l'Arado 396

Il est de ces appareils dont on parle peu car ils n'ont jamais dépassé le stade du prototype ou n'ont jamais été construits en grande série. L'Ar 396 appartient à cette dernière catégorie.

En 1943, le département Conception de la société Arado de Neudorf (région de Brandenburg) entame l'étude d'un successeur à son Ar 96, un avion d'entraînement des plus fiables. Le projet reçoit la désignation Ar 296. Il doit être principalement construit en bois, afin d'épargner les matériaux stratégiques comme l'aluminium et d'autres métaux. L'ingénieur en chef Walter Blume n'est cependant pas satisfait par cette philosophie et, la même année, Arado redéfinit son projet qui prend la désignation Ar 396. La conception est entamée avec la collaboration de la société française SIPA dans son usine implantée non loin de Paris. Alors que la guerre se poursuit, la collaboration avec les Français s'enlise: les Allemands réalisent que leurs homologues d'outre-Rhin font tout pour retarder le projet. Été 1944, la libération de la France est en marche. Pour la production de guerre allemande, il est temps d'évacuer de l'Hexagone ce qui peut encore l'être. Arado transfère alors le développement du projet Ar 396 en Tchécoslovaquie. Le premier prototype (WNR. 460 021, immatriculé NS + OA) est achevé à fin de l'été. La production est censée démarrer dans les usines Avia et Letov. En réalité, seule Avia produira quelques Ar 396 A-1 juste avant la capitulation allemande. Le nombre exact des machines réellement livrées à la Luftwaffe demeure inconnu, peut-être une poignée tout au plus. On sait cependant que plusieurs d'entre elles furent utilisées à Prague vers la fin de la guerre. Au moins un des nouveaux Arado gagna l'Ouest aux mains d'un équipage allemand. Quittant Prague début mai 1945, le monomoteur rallia Kaufbeuren (quelque 80 km à l'ouest de Munich) tombé aux mains des troupes de l'oncle Sam. C'est sur cet aérodrome bavarois dans l'extrême sud de l'Allemagne qu'a été prise la **Photo 44** (p. 36). Sur ce cliché daté de mai 1945, on distingue clairement le moteur Argus 411 qui, avec ses 600 ch, propulsait l'Ar 396 à une vitesse maximale de 350 km/h. Affichant une envergure de 11 m, le monomoteur mesurait 9,29 m de long. Sous l'aile droite, on aperçoit la lettre "T" qui fait partie du code constructeur. Les archives font état de deux Ar 396 capturés: le premier portait le code RT + WI (WNR. 460 039), alors que le second était immatriculé RT + WT (WNR. 460 042). A ce jour, il nous a été impossible de déterminer si l'appareil photographié ici est l'un des avions capturés ou un autre. Juste derrière l'Ar 396 sur lequel posent deux Américains nonchalants, on distingue le train d'atterrissage et l'aile gauche d'un autre monomoteur. Il pourrait s'agir d'un Arado du même type.

Collection *Chapmann*

## Page 37 – Portrait

### Leutnant Josef Berendes – Section de Liaison de l'AOK Lappland (1), 1.(H)/32, EJG 1

par Axel Urbanke et Leo Schmitt

Les soldats considérés comme les plus talentueux sont, la plupart du temps, ceux qui infligent le plus de pertes matérielles et/ou humaines à l'ennemi. Ces soldats ont la poitrine souvent constellée de décorations et sont adulés dans leur pays et parfois même à l'étranger. Ils constituent (ou constitueront) le sujet des photographies, d'articles et de livres, autant de témoignages de leurs faits d'armes conservés pour la postérité. Par contre, les soldats qui ne sont pas ou peu décorés, en dépit d'états de service extraordinaires, ceux-là sont vite rejetés dans l'oubli. Voici l'histoire de Josef Berendes, l'un de ces "soldats oubliés".

Notre homme est né à Ortweg le 18 septembre 1919. Il a donc tout juste 20 ans, et la 2<sup>ème</sup> GM quelques semaines, lorsque, début octobre 1939, le jeune homme est incorporé au Flieger-Ausbildungs-Regiment 52<sup>(2)</sup>. Après son instruction militaire de base, Berendes est muté à la Fliegerhorstkompanie<sup>(3)</sup> de l'aérodrome de Küpper bei Sagan (aujourd'hui Stara Kopernia, Pologne) le 1<sup>er</sup> février 1940. Le 10 juin, il intègre la Sch./Fl.Ausb.Rgt 10<sup>(4)</sup> de l'aérodrome de Neukuhren (Prusse-Orientale). Avec quelque 300 autres élèves-pilotes, Josef Berendes y apprend les rudiments du pilotage. Le 18 juin 1940 restera gravé à jamais dans sa mémoire puisque le jeune homme reçoit son baptême de l'air ce jour-là. C'est à bord d'un Klemm 35 piloté par son instructeur que Berendes découvre les joies du vol. Bon élève, Josef réussit tous ses examens de pilotage ainsi que ceux de météorologie, navigation, aéronautique et d'autres. Il achève avec succès sa formation de pilote le 19 avril 1941, à l'issue d'un VSV. Berendes est sélectionné pour l'Aéronavale. En juin 1941, il rejoint donc le Fliegerergänzungsgruppe (See)<sup>(5)</sup> à Kamp. Il s'entraîne d'abord sur He 42 et He 60. Le 29 juillet, il entame un cours de 10 jours réservé aux futurs pilotes d'Ar 196. Son temps à Kamp touche à sa fin et Josef Berendes reçoit son ordre de mutation: il doit intégrer la *Kurierkette* (Section de Liaison) de l'AOK *Lappland* en Finlande.

Le 29 août, le pilote fraîchement qualifié quitte Pillau (Prusse-Orientale) à bord d'un He 60 (immatriculé TS + HW) qu'il doit convoyer vers la Finlande. Volant d'abord cap au nord, Berendes atteint Libau. De là, il met le cap vers Turku, avant d'obliquer vers Helsinki. Fin septembre 1941, Josef Berendes est incorporé à la Section de Liaison Aérienne implantée à Olkajärvi. Début octobre, il accomplit ses premières missions opérationnelles à bord de He 60. A la mi-novembre, il est transformé sur Fi 156 Storch. Les décollages et atterrissages ultra courts sur des pistes de 40 m de long n'ont bientôt plus de secret pour lui. Arrive le terrible hiver finlandais qui ralentit considérablement les activités aériennes. Au cours du mois de janvier 1942, seuls quelques vols de liaison sont effectués à bord de Fi 156. La navigation dans ces régions aussi septentrionales n'est guère facilitée par la faible luminosité diurne, les forêts immenses et ces lacs si nombreux qu'il est facile de les confondre. Le 14 février 1942, à 13h02, le jeune homme d'Ortweg décolle de Rovaniemi à bord du Fi 156 immatriculé KR + KC. Cap sur Kiestinki. De là, il évacue le Fw. Baus, le radio du talentueux Oblt. Felix Brandis. Douze jours plus tôt, l'équipage Brandis/Baus avait tenté de se poser à Kiestinki engoncé dans le brouillard et balayé par une tempête de neige. Tentant désespérément d'apercevoir le sol dans des conditions de vol atroces, l'équipage du Bf 110 E-2 (WNR. 2546) de la 6.(Z)/JG 5, avait percuté un lac non loin d'Olanga. Si Brandis avait été tué sur le coup, Baus, au contraire, avait été éjecté de la carcasse et s'en était miraculeusement tiré avec une comotion. Berendes l'évacue sur Rovaniemi le 16 février.

En mars, avec l'arrivée du printemps, le nombre d'heures de vol entame une courbe ascendante. Berendes accomplit diverses missions de liaison entre Rovaniemi, Kemi et Alakurtti. Promu Unteroffizier (sergent), le jeune pilote se voit attribuer une mission spéciale. Ainsi, entre le 1<sup>er</sup> et le 3 avril, il emmène à bord de son Fi 156 1R + OH plusieurs officiers SS depuis Kiestinki. Le but de ces missions est d'observer le front et d'évaluer l'efficacité du camouflage. En outre, il s'agit aussi de repérer les partisans le long de la route et de la ligne de chemin de fer vers Louchi (Russie). Les 2 et 3 avril, les choses manquent de tourner mal pour le Storch et ses occupants qui sont pris à partie par les défenses au sol russes. Mais Berendes parvient à déjouer leurs tirs. Les vols d'évaluation du camouflage sont effectués aux environs des positions *Gudrun* et *Germania*. Le 17 avril, Berendes prend l'air depuis Kananainen avec son fidèle 1R + OH. A bord, un nouveau passager, le lieutenant Rantuneinen de l'Armée Finlandaise. La mission consiste à observer l'efficacité de l'artillerie finlandaise qui pilonne la voie ferrée vers Louchi.

Fin avril, Josef Berendes emmène de plus en plus d'officiers allemands et finlandais au-dessus du front. Souvent, il décolle de terrains différents. A deux reprises, il accueille à son bord le Generalmajor der Waffen SS Kleinheisterkamp<sup>(6)</sup>. Le 29 avril, en dépit de conditions de vol épouvantables, le pilote de liaison convoie l'officier SS entre Kiestinki et Rovaniemi. Ni la "crasse", ni la neige qui tombe en abondance ni le givrage qui sévit ce jour-là n'auront fait reculer Berendes. Dans son carnet de vol, il écrit simplement à propos de cette mission du 29 avril: "*mon plus beau vol*". Le lendemain, il décolle de Ponsalenioki pour sa première mission de recherche et sauvetage. Il s'agit de retrouver l'équipage du Lt. Müller. A bord d'un avion du I./St.G. 5, Müller et

son mitrailleur ont été contraints à se poser en catastrophe suite à un engagement avec des chasseurs ennemis dans le secteur de Kiestinki en fin d'après-midi. Josef Berendes embarque le Lt. Möser qui fera office d'observateur. A 17h40, les deux hommes prennent l'air et mettent immédiatement le cap vers la zone de recherche. Ils repèrent le Stuka trente-cinq minutes plus tard. L'équipage du bombardier en piqué a eu de la chance: malgré la débâcle printanière, le gros Junkers a pu se poser sur un lac encore gelé. Moteur au ralenti, volet hypersustentateurs déployés, le gracile Fi 156 atterrit (ou amerrit!) sur la glace. A bord de son VR + QC, Berendes fait monter le Lt. Müller qui est débarqué en deux minutes à Pontsalenioki. A 19h07, Berendes reprend l'air pour récupérer le mitrailleur de Müller. Il lui faut 23 minutes pour atteindre le Ju 87 et son dernier membre d'équipage. Posé sur le lac gelé, le Fieseler en redécollé avec le mitrailleur à son bord. Mais ce double vol de recherche et sauvetage ne signifie pas la fin de la journée pour Berendes. Moins de 40 minutes après avoir récupéré l'équipage du Stuka, le jeune pilote de 22 ans reçoit l'ordre de repartir pour une mission similaire. Cette fois, il s'agit de repérer l'équipage d'un Do 17. A 20h30, la "Cigogne" reprend l'air. Pendant plus d'une heure, Berendes se casse les yeux à essayer d'y voir quelque chose. Soudain, à 9 km à l'est de Palotunruvi, il aperçoit au sol trois hommes qui lui font signe. Berendes tente de repérer une aire d'atterrissage dans les environs et ce sera un autre lac gelé qui fera office de piste. Il s'y pose à 22h20 pour faire monter à son bord les trois hommes qui ont dû marcher une bonne distance pour rejoindre le Storch. Lorsqu'il interpelle le trio qui s'approche de lui, Berendes est saisi de stupeur: ce n'est pas l'équipage du Do 17 recherché mais celui d'un Ju 88 A-4 (WNR. 1366) de la 7./KG 30! Epuisés, les trois aviateurs sont évacués vers Rovaniemi. Le lendemain midi, Berendes reprend ses recherches pour tenter de repérer le Do 17 perdu. Au bout d'un moment, il découvre les restes calcinés d'un Dornier dans la toundra. Mais aucune trace de son équipage. Berendes imagine que celui-ci a péri dans le crash. Dans l'après-midi, il rapatrie l'équipage du Lt. Müller (sauvé le 30 avril) à Alakurtti.

En mai, les missions dévolues au jeune homme consistent essentiellement en des vols de liaison et EVASAN. La plupart du temps, il décolle à bord de son Storch depuis Kemijärvi. Le 11 juin, Berendes entame sa transformation sur Fw 189. Il s'entraîne au mitraillage, au bombardement et au vol monomoteur. En juillet, passé sur Hs 126, le sous-officier achève sa transformation sur ce monoplane parasol. A la fin du mois vient l'ordre attendu d'intégrer la 1.(H)/32 à Petsamo. C'est depuis cet aérodrome que Josef Berendes accomplit, en juillet et en août, quantité de missions de combat sur la ligne ferroviaire de Mourmansk. La DCA soviétique s'en prend régulièrement à lui mais, à part un aileron touché le 31 juillet, Berendes parvient chaque fois à lui échapper. Début septembre, la Section de Liaison le réclame et le 5, voilà notre pilote de retour à Olkkajärvi. Le lendemain, Berendes reçoit une nouvelle mission spéciale: à l'aide d'un Ar 196, il s'agit de déposer une patrouille finlandaise loin derrière les lignes ennemies. Pour se requalifier, le sergent effectue deux circuits aux commandes de l'Ar 196 immatriculé T3 + HK, suivi d'un décollage fictif avec la patrouille finlandaise à bord. Le lendemain, à 07h00, Josef Berendes, son observateur Lebrecht et le trio finlandais larguent les amarres. Sitôt en l'air, l'hydravion vire cap à l'est à basse altitude. Après avoir passé la ligne de front sans incident, l'Ar 196 survole un paysage presque monotone où alternent forêts et toundra. Au bout d'1h37 de vol, Berendes aperçoit sa destination droit devant lui: le lac Seyb. Amerrissage réussi, équipage et passagers scrutent les alentours avec la plus grande vigilance. Mais tout à l'air calme, rien de suspect à signaler. Le trio finlandais peut débarquer et gagner les berges où il disparaît prestement. Berendes attend 40 minutes avant de redécoller, pour amerrir à Olkkajärvi à 10h24. Le 9 septembre, le sous-officier reçoit l'ordre d'exécuter une mission similaire. Mais cette fois, le vol l'entraînera vers le nord-est. Le nouveau trio d'agents finlandais est déposé sans encombre sur le Lac Urt-Osero, à 20 km à peine de Mourmansk. Le vol aura duré 1h10. La destination revêtant une importance hautement stratégique, cette mission n'est pas sans risque. Et pourtant, le système de veille soviétique n'a pas repéré l'hydravion allemand. A 09h15, ce dernier s'élance pour sa course de décollage. Soudain, le vol manque de tourner à la catastrophe. Berendes raconte: *"après le décollage, j'ai voulu m'assurer que les Finlandais avaient été déposés au bon endroit et j'ai donc entamé un virage à gauche. Dans le virage, je suis soudain parti en vrille. Je n'ai pu récupérer le contrôle de l'appareil qu'à la dernière seconde. Je m'étais entraîné à sortir de vrille à plusieurs reprises pendant mon entraînement à Olkkajärvi (sic), démarrant à chaque fois l'exercice depuis une hauteur de 1.000 mètres. Systématiquement, l'hydravion décrochait et je ne devais mon salut qu'à ma qualification sur ce type d'appareil."* Cette tendance à l'instabilité en virage a bien failli tuer le jeune pilote lors de cette mission du 9 septembre 1942. Remis de ses émotions, Berendes achève ce vol qui aurait pu être dernier. Cap au nord-ouest, il est accueilli par des chasseurs de la JG 5 qui l'escortent jusqu'à Kirkenes (Norvège) où il se pose.

Le 19 septembre, Josef Berendes reprend le cours normal de ses missions au-dessus du front pour le compte de la 1.(H)/31. Il sert au sein de cette escadrille jusqu'à la fin 1942, accomplissant des vols de "reco photo", d'observation du réseau routier et même de bombardement. En outre, il largue quantité de tracts au-dessus du territoire russe. Mille neuf cent quarante-trois commence de la même manière que s'est achevé 1942. En une seule occasion, le 28 février, Berendes n'est pas envoyé au-dessus du front. Ce jour-là, en effet, il fait office de copilote pour l'Oblt. Kowollik à bord d'un Ju 52 (NB + GT). Il s'agit de convoier le General Dietl de Rovaniemi à Alakurtti. Josef Berendes renoue avec les missions à haut risque lorsque, le 14 mars, alors qu'il attaque une caserne soviétique, la DCA ennemie détruit le propulseur gauche de son Fw 189. Sur un moteur, le sergent parvient néanmoins à rejoindre et atterrir à Pontsalenjoki.

A la mi-1943, Berendes reprend ses vols EVASAN et de liaison à bord de l'Ar 196 BB + YB. Juin est un mois extrêmement chargé. Le 1<sup>er</sup>, il faut aller récupérer l'équipage d'un Ju 87 R-2 de la 4./St.G. 5. Le Junkers (L1 + EM, WNR. 6175) a été abattu par la DCA alors que son équipage (Fw. Sauerland/Ogefr. Dorner) étant en mission au sud-est du Lac Tishosero. Un parachute a été aperçu. Berendes estime donc avoir quelque chance de retrouver au moins un survivant. Quarante minutes après son décollage, le sauveteur repère un homme sur le Lac Rubazhetsnoye encore partiellement gelé. Josef exécute un passage à basse altitude et aperçoit l'individu qui agite le bras dans sa direction. Rassuré, Berendes se pose et fait monter à son bord l'unique survivant du Stuka perdu: le sergent-chef Sauerland. Dorner, son radio mitrailleur, n'a pu évacuer le Ju 87 désarmé. Le pilote du bombardier et son sauveteur atterrissent à Alakurtti à 16h05. Six jours plus tard, c'est la Jagdgeschwader 5 qui appelle Berendes à l'aide. Six Bf 109 de son II. Gruppe avaient décollé pour escorter des Ju 87 vers la ligne ferroviaire de Mourmansk. Mais le dispositif allemand est tombé sur un quatuor de Curtiss P-40 du 768<sup>ème</sup> IAP (Régiment d'Aviation de Chasse) et autant de Hurri cane appartenant au 966<sup>ème</sup> IAP. Dans la mêlée qui s'en est suivie, l'un des pilotes de Messerschmitt s'est fait "coiffer" par les Soviétiques: à 10h15, le Fhr. Paul Weitzberg <sup>(7)</sup> de la 4. Staffel est descendu. A 11h59, Berendes décolle à bord de l'Ar 196 BB + YB, flanqué de six Bf 109 du II./JG 5. Trente-cinq minutes plus tard, les pilotes repèrent Weitzberg six kilomètres à l'ouest de la voie ferrée reliant Mourmansk. Berendes n'hésite pas et amerrit sur le Lac Seennoye. Le pilote de chasse embarqué, Berendes se croit tiré d'affaire mais les Soviétiques ne l'entendent pas de cette oreille: embusqués sur le rivage sud du lac, ils ouvrent le feu à la mitrailleuse sur l'Arado. Berendes ne demande pas son reste, ouvre les gaz et décolle. Le vol de retour est plus calme. Manifestement impressionnée par l'efficacité du sauveteur, le II./JG 5 fait à nouveau appel à ses services le 18 juin. Cette fois, il s'agit de retrouver l'un des meilleurs pilotes du Gruppe, l'Uffz. August Mors <sup>(8)</sup>. Son unité est sans nouvelles de lui depuis la soirée du 15 juin. Son "7 Jaune" a été endommagé dans un accrochage avec des P-39 des VVS à 15 ou 20 km au nord-ouest de Mourmashi. Son Bf 109 G-2 désarmé, Mors a dû s'en remettre à la toile salvatrice de son parachute. Le Gruppe a bien entamé des recherches mais celles-ci n'ont rien donné. Le 18, cependant, c'est le soulagement: après trois jours de marche dans la

tundra, le disparu a été repéré au sud-ouest de la Baie de Motovski. Pour le récupérer, Josef Berendes prend l'air depuis Alakurtti à bord de son fidèle Ar 196 BB + YB. A Kirkenes, il est "briefé" sur la situation. Le même jour, à 21h47, le sauveteur décolle, escorté par deux Bf 109. Après 75 minutes de vol, Berendes est en vue du Lac Memekjavr. Mors est là. Berendes le repère, amerrit, taxie l'hydravion jusqu'à la berge et fait monter à son bord un Mors légèrement blessé mais ravi. Après ce deuxième sauvetage réussi pour le compte de la JG 5, le Feldwebel (Berendes a été promu le 1<sup>er</sup> juin) semble être devenu indispensable à cette escadre: la même unité fait encore appel à lui dans les dernières minutes du 20 juin 1943. Sous ces latitudes, en cette saison, le soleil de minuit permet de voler 24 heures sur 24. Berendes se prépare donc immédiatement à cette nouvelle mission de sauvetage. Cette fois, son "client" est l'Uffz. Otto Caspar de la 6./JG 5. Le pilote est porté disparu depuis la fin d'après-midi, lorsque son Bf 109 G-2 "2 Jaune" <sup>(9)</sup> a été abattu par la DCA ennemie. Parachuté, Caspar aurait atterri à l'ouest de Knyashaya-Guba. Comme d'habitude, l'unité du disparu a entamé les recherches initiales, sans succès cependant. Mais une autre tentative réussit entre 21h00 et 21h48: Caspar est repéré non loin du Lac Kovdosero, près de Kandalakcha. Informé sur la situation, Josef Berendes prend l'air à 00h02 le 21 juin, avec une escorte de huit Bf 109. Moins d'une heure plus tard, c'est un Otto Caspar particulièrement soulagé qui débarque à Alakurtti. Son sauvetage aura duré 56 minutes exactement. Mais la journée n'est pas finie et avant la fin de celle-ci, le II. Gruppe de la JG 5 lance un nouvel appel urgent à Berendes. Que s'est-il passé cette fois? Sept Bf 109 de la 6. Staffel commandés par le Hptm. Ehrler ont décollé d'Alakurtti à 19h04 pour une mission de chasse libre le long de la ligne ferroviaire de Mourmansk. Dans le secteur de Rutschi, la formation allemande est tombée sur une quinzaine d'Airacobra et Kittyhawk des VVS. Au cours du combat qui s'en est suivi, les pilotes de la Jagdwaffe ont abattu cinq chasseurs soviétiques, non sans déplorer une perte de leur côté et pas n'importe laquelle: le Messerschmitt du Staffelkapitän lui-même a été touché par la DCA. Son radiateur crevé <sup>(10)</sup>, le pilote a sauté en parachute près du Lac Kovdosero, non loin du lieu de l'engagement. Soulagés, les pilotes allemands qui cerclent autour de leur chef voient celui-ci leur fait signe de la main. Mais l'ennemi menace: les Russes ont des positions dans le voisinage et dépêchent immédiatement des patrouilles pour mettre la main sur "l'aviateur fasciste". Pour l'as allemand, la situation se gâte de minute en minute. La 6. Staffel ne perd pas de temps: elle atterrit à Alakurtti entre 20h00 et 20h06, puis prend immédiatement contact avec Berendes. Mis au courant des détails de la situation et de son caractère plus qu'urgent, le sergent-chef prépare cette mission à haut risque avec le plus grand soin. A 21h08, soit une heure après l'atterrissage des Messerschmitt, il décolle à bord de son habituel Ar 196 de sauvetage (BB + YB) et met le cap vers le danger: il sait qu'Ehrler est tombé en territoire ennemi, non loin de ses positions qui plus est. Bien consciente du risque de rencontrer une forte opposition, la Staffel du disparu expédie huit de ses Bf 109 pour prêter main forte à Berendes. Ce dernier évolue à basse altitude, guidé vers le Lac Babyesero par l'un des pilotes qui ont vu Ehrler sauter en parachute. Arrivés dans le secteur, les aviateurs sont perplexes: aucune trace du Staffelkapitän. Josef Berendes amerrit et taxie vers le rivage dans l'espoir qu'Ehrler se montre. Mais, à 20 ou 30 m de la terre ferme, ce sont les Russes qui se dévoilent et criblent de balles la carlingue de l'Arado. L'un des projectiles transperce la combinaison de vol de Berendes, un autre sa chemise. Le sauveteur préfère ne pas tenter le diable: il remet les gaz, s'éloigne aussi vite que possible du rivage et reprend l'air. Toujours escorté par les Bf 109, l'hydravion rentre à Alakurtti où il amerrit à 22h08. Premier échec. Mais Josef Berendes est aussi courageux qu'il est entêté: une inspection du BB + YB révèle que les balles russes n'ont touché aucune partie essentielle de l'hydravion, ce qui pousse Berendes à faire une nouvelle tentative sans attendre l'aube. Toutefois, la présence de l'Armée Rouge dans le secteur où a disparu Ehrler, incite le II./JG 5 à fournir au sauveteur une escorte encore plus puissante. Son but: neutraliser les positions soviétiques ou, au moins, les empêcher de faire feu sur l'Arado de sauvetage. C'est ainsi que ce dernier reprend l'air deux minutes après minuit ce 22 juin 1943, flanqué de pas moins de 15 Bf 109. Après 20 minutes de vol à peine, le Lac Babyesero est en vue. Mais cette fois, Ehrler sort de sa cachette, réalisant qu'il s'agit peut-être là de sa dernière chance d'être sauvé. Berendes le repère, amerrit sans délai et glisse vers le rivage où l'attend Ehrler. Alertées, les positions russes ouvrent le feu mais les Bf 109 en couverture les repèrent et passent à l'attaque. Les pilotes de la JG 5 savent que leur tir doit être particulièrement précis car les Soviétiques ne sont qu'à quelque 150 m du lieu de récupération. Au milieu du crépitement des rafales de mitrailleuse, des impacts et des explosions, du vacarme et de la fumée, Ehrler monte à bord de l'Ar 196 qui repart fissa pour Alakurtti où il amerrit à 00h50. Mission accomplie, le pilote de chasse a été récupéré et il est sain et sauf.

Le 13 juillet, le sergent-chef Berendes sauve un autre pilote de Stuka. Il s'agit cette fois du Lt. Karl Arnold de la 4./St.G. 5 dont le Ju 87 L1 + MM (W.Nr. 6097) a été récemment descendu par la DCA au sud-ouest de Kovda. Si le pilote a pu s'en tirer grâce à son parachute, son radio (Uffz. Erich Stepphuhn) n'a pas eu cette chance... Le pilote du Stuka est doublement chanceux: complètement épuisé, il est récupéré par Berendes et son radio Erd alors qu'une tempête menace la région. Les deux Bf 109 d'escorte ont d'ailleurs préféré faire demi-tour. Mais pas Berendes qui, fidèle à son courage et à son dévouement, poursuit et réussit la mission qui lui a été confiée. Sur le chemin du retour, l'équipage et le passager doivent faire face aux éléments déchaînés: l'Ar 196 n'a pas d'autre choix que de foncer droit dans la tempête. Tout autour de la carlingue, ce ne sont qu'éclairs aveuglants, pendant qu'une pluie torrentielle réduit la visibilité à 100 ou 200 mètres à peine. Bravant les intempéries et le danger, les trois hommes amerrissent sains et saufs à Alakurtti.

Après cette période d'intense activité, les mois de juillet et d'août sont plus calmes. Josef Berendes peut donc reprendre ses vols EVASAN et de liaison. Mais le 3 septembre, il est à nouveau convoqué pour une mission spéciale. Cette fois, l'équipage du BB + YB doit décoller de Salmijärvi à la fin de l'après-midi pour déposer deux agents...russes sur les berges du Lac Shovnayavr, quelque 70 km à l'intérieur des lignes soviétiques. Une demi-douzaine de Bf 109 fournissent l'escorte vers et à partir de la DZ. La mission se déroule parfaitement.

Les missions qui suivent en automne et au printemps 1944 sont familières au sergent-chef Berendes. Le plus souvent, il s'agit de survols du front, de vols de transport, liaison, convoyage et recherche et sauvetage. A deux reprises, le sous-officier vole avec l'Oblt. Kowollik (pilote du General Dietl). Sa dernière mission en compagnie de Kowollik remonte au 3 juin 1944. Ce jour-là, Berendes vole à bord du Ju 52 immatriculé A2 + AA de la Section de Liaison du Luftgaukommando Finnland (Commandement du District Aérien de Finlande). Vingt jours plus tard, Dietl s'écrase dans les Alpes, alors qu'il était en route pour rencontrer Hitler sur l'Obersalzberg.

Les vols de liaison ne sont pas non plus sans danger. Le 9 septembre, Berendes (qui vient d'être promu lieutenant) assiste impuissant au crash de son ami, le Fw. Heinz Adamsky. Ce dernier était parti à Kupio récupérer un Ar 196 utilisé par les Finlandais. Dans l'après-midi, l'Arado est aperçu survolant la caserne de la base d'Oikkajärvi <sup>(11)</sup>. Berendes observe Adamsky qui entre dans le circuit. Soudain, le moteur de l'Ar 196 tousse, hoquette et l'hydravion disparaît derrière les arbres. Berendes fonce vers un Storch, décolle et gagne le lieu où il a vu disparaître son ami. Bientôt, il aperçoit les flotteurs dans un lac entouré de bois. Manifestement, l'hydravion s'est retourné. De retour au sol, Berendes délaisse le manche de son Fi 156 pour le volant d'une Kübelwagen. Roulant à tombeau ouvert, le jeune officier a pris soin d'emporter un canot gonflable et un équipement de plongée. Les deux ou trois kilomètres qui le séparent du lac sont parcourus en un rien de temps. Mais cette fois, le sauveteur arrive trop tard: c'est le corps sans vie d'Adamsky qu'il arrache à l'épave de l'Arado. Dix jours plus tard, les Finlandais signent un cessez-le-feu

avec les Soviétiques. Les conséquences sont terribles pour la Wehrmacht: les Finlandais doivent retourner leurs armes contre leurs anciens alliés allemands. Berendes effectue une nouvelle mission de sauvetage le 19 octobre 1944. Un Ju 52 (7U + OM, WNr. 5596) de la 4./TGr.20 a été abattu alors qu'il reliait Banak à Kirkenes. Berendes parvient à sauver deux membres d'équipage sur les bords du Lac Njallajärvi.

Entre les 22 et 24 octobre 1944, Berendes et son radio Erd sont presque constamment sur la brèche. Le 22, ils accomplissent quatre missions de sauvetage au Lac Inari. Escorté par des chasseurs, l'équipage récupère huit hommes dont le Ju 52 a été abattu. Le lendemain, un trio de trimoteurs Junkers parti de Nautsi est descendu près de Valkkovaara, à 12 km de Kaamanen, sa destination prévue. Josef Berendes prend l'Ar 196 immatriculé GA + DV pour repérer les disparus. De la rive nord du Lac Inari montent des colonnes de fumée noire. Berendes comprend que les chances de retrouver des survivants sont minces. Il est donc surpris de découvrir sept hommes encore vie, bien qu'ils soient tous blessés. La place étant limitée dans l'Arado de sauvetage, quatre vols sont nécessaires pour évacuer les victimes à bord du même hydravion les 23 et 24 octobre. A chaque fois, Berendes est couvert par des Bf 109 de la JG 5 car les chasseurs soviétiques constituent une menace sans cesse croissante. La Section de Liaison est transférée en Norvège et Berendes y convoie le GA + DV trois jours plus tard. Le sauveteur manque de disparaître à son tour quelques jours après le transfert, quand le même GA + DV heurte du bois flotté à l'amerrissage. C'est sur cet incident que Josef Berendes prend congé de la Section de Liaison pour rentrer en Allemagne.

Après un nouveau séjour au Fliegerergänzungsgruppe (See) <sup>(5)</sup> à Kamp au cours du dernier hiver de guerre, le lieutenant est transféré à l'EJG 1 le 8 mars 1945. En prévision d'un cours de conversion, il s'essaie au Bf 109 par quelques vols de prise en main. Le 22 mars, ses exploits en Finlande sont enfin récompensés par l'attribution de la Croix Allemande en or. La 2<sup>ème</sup> GM se termine en Europe quelques semaines plus tard. Grâce à son dévouement et son altruisme, Josef Berendes aura sauvé de nombreux camarades d'un sort incertain.

- (1) Cette unité (qui utilisait le code 1R sur ses avions) est renseignée dans divers documents sous des désignations différentes: Section de Liaison Norvège, Section de Liaison attachée au Haut Commandement de l'Armée en Norvège, Section de Liaison attachée à l'Etat-Major du XXème Corps d'Armée, Section de Liaison attachée au Haut Commandement de la 20<sup>ème</sup> Armée en Laponie, Section de Liaison attachée au Haut Commandement de l'Armée en Laponie ou.
- (2) encore Section de Liaison Finlande!
- (3) Régiment de Formation des Aviateurs n° 52
- (4) Compagnie de Base Aérienne
- (5) Ecole du Régiment de Formation des Aviateurs n° 10
- (6) Groupe de Conversion Opérationnelle des Aviateurs (Division Marine)
- (7) Kleinheisterkamp est décoré de la Croix de Chevalier le 31 mars 1942 en tant que commandant de la SS-Division *Das Reich*. Quelques jours plus tard, le 20 avril, il prend le commandement de la 6. SS-Gebirgsdivision *Nord*. Manifestement, le nouveau "patron" de la division désirait reconnaître lui-même le secteur d'opérations attribué à sa nouvelle unité.
- (8) Weitzberg pilotait le Bf 109 G-2 WNr. 13952.
- (9) Mors avait décollé à bord du Bf 109 G-2 WNr. 13764.
- (10) Le Bf 109 G-2 de Caspar était le WNr. 13914.
- (11) Ce jour-là, Ehrler pilotait le Bf 109 G-2 WNr. 13605.
- (12) Olkkajärvi avait reçu le nom de code de "Base Olga".

#### Décorations:

20 avril 1941	Macaron de Pilote
19 mai 1942	Croix de Fer de 2 <sup>ème</sup> Classe
26 novembre 1942	Croix de Fer de 1 <sup>ère</sup> Classe
1942-1943	Broche des Vols Opérationnels (Transport) en bronze
1942-1943	Médaille de la Liberté de 2 <sup>ème</sup> Classe (décoration finlandaise)
12 avril 1943	Broche des Vols Opérationnels (Reconnaissance) en argent
12 juin 1943	Insigne d'Honneur de l'Etat-Major du District Aérien de Finlande
21 novembre 1943	Broche des Vols Opérationnels (Reconnaissance) en or
29 janvier 1944	Coupe d'Honneur pour Services Distingués dans la Guerre Aérienne
22 mars 1945	Croix Allemande en or

#### Promotions:

01 avril 1940	Gefreiter (caporal)
01 janvier 1942	Unteroffizier (sergent)
01 juin 1943	Feldwebel (sergent-chef)
01 avril 1944	Oberfähnrich (aspirant-chef)
01 septembre 1944	Leutnant (sous-lieutenant)

**Photo 45** (haut de la p. 37) – Josef Berendes à l'été 1943, avec les galons de sergent-chef.

**Photo 46** (bas de la p. 37) – Le General der Waffen-SS Kleinheisterkamp (au centre, avec les jumelles) compte parmi les passagers de haut rang transportés par Josef Berendes. L'officier général commandait la 6. SS-Gebirgsdivision (6<sup>ème</sup> Division de Chasseurs Alpains SS) *Nord*. Le 29 avril 1942, Berendes transporte Kleinheisterkamp à Rovaniemi dans des conditions de vol particulièrement difficiles. La photo montre le général à l'été 1942.

Collection Huss

**Photo 47** (p. 38) – Un Ju 87 R (immatriculé L1 + GW) de la 3./St.G. 5, photographié en Finlande au cours de l'été 1942. Sur le capot moteur, on aperçoit le *Teufel auf der Bombe* (le Diable sur la Bombe) de la Sturzkampfgeschwader 5. L'un de ses bombardiers (le WNr. 5884, un Ju 87 R-2) est abattu par des chasseurs russes près de Kiestinki le 30 avril 1942. Josef Berendes sauve son pilote (Lt. Müller) et son radio depuis un lac gelé.

Collection Harry

**Photo 48** (p. 39) – Voici ce que Berendes a découvert alors qu'il recherchait un avion disparu au-dessus de la forêt finlandaise. Ici, un Ju 88 a tenté un atterrissage forcé dans une forêt de petits épicéas. Le fuselage s'est brisé derrière le plan principal. De-

vant l'aile gauche du bimoteur, on note la présence du radeau de sauvetage gonflable. Celui-ci a vraisemblablement été éjecté du dos du fuselage lorsque ce dernier s'est rompu.

**Photo 49** (p. 40) – Un document rare: Berendes dans le cockpit de l'Ar 196 T3 + HK le 9 septembre 1943. En place arrière, l'Uffz. Lebrecht (radio mitrailleur). Entre les deux membres d'équipage, un trio d'agents finlandais. Ceux-ci vont être déposés sur les berges du Lac Urt-Osero, loin derrière la ligne de front, à 20 km au sud du grand port de Mourmansk.

*Collection Schmitt via Berendes*

**Photo 50** (p. 42) – Photographié au cours de l'été 1943, Berendes se tient au centre du groupe. Il est entouré de deux chasseurs alpins de la Heer. A l'extrême gauche, un autre pilote dont l'identité nous est inconnue. A l'extrême droite, l'Uffz. Lebrecht, le radio mitrailleur de Berendes. A l'arrière-plan, un Ar 196.

*Collection Schmitt via Berendes*

**Photo 51** (haut de la p. 43) – Le Feldwebel Berendes vient de couper le BMW 132 de son Ar 196 T3 + HK. Sur vitesse acquise, l'hydravion glisse silencieusement vers le ponton auquel il va être amarré.

*Collection Schmitt via Berendes*

**Photo 52** (bas de la p. 43) – Le 21 juin 1943, lors d'une opération de sauvetage à haut risque, le Fw. Berendes sauve le Hptm. Ehrler, Staffelfkapitän de la 6./JG 5. Le pilote de chasse (photographié ici) saute en parachute au-dessus du territoire soviétique, près de Rutschi. Au moment de l'incident, Ehrler a plus de 100 victoires à son palmarès. A son cou, la Croix de Chevalier obtenue le 4 septembre 1942. Cette photographie a été prise au cours de l'été 1943, peu de temps avant que l'as, abattu par la DCA, ne soit récupéré par Berendes.

**Photo 53** (grande photo pp. 44 et 45) – Des Bf 109 de la 6./JG 5 sur l'aire d'atterrissage à Petsamo (Finlande). La vue a été prise en juillet 1942. Parmi les appareils visibles ici, on distingue le "7 Jaune" de l'Uffz. Döbrich, le "12 Jaune" du Lt. Ehrler et le "3 Jaune" du Fw. Müller.

*Collection Hesse*

**Photo 54** (bas de la p. 44) – Le 13 juillet 1943, le Lt. Karl Arnold (photographié ici) de la 4./St.G. 5 sera récupéré par Berendes depuis le Lac Tut-Osero. Arnold et son mitrailleur avaient été abattus par la DCA près de Kovda.

*Photo Arnold*

**Légende de l'infographie** (p. 41) – **Légende de la carte principale** (grande carte) - Europe du Nord: à droite la Russie, au centre la Finlande, au nord la Norvège. Orientée nord-sud, la ligne gris sombre ondulante matérialise la ligne de front au cours de l'été 1942. Les triangles noirs indiquent l'emplacement des différents terrains d'aviation utilisés par les Allemands. A droite, la fine ligne discontinue (presque parallèle à la ligne de front) est la voie ferrée aboutissant au grand port de Mourmansk. En noir, le trajet accompli par Berendes à bord de son Ar 196 le 9 septembre 1942. Il quitte Olkkajärvi cap au nord-est pour s'enfoncer profondément en territoire ennemi et déposer des agents non loin de Mourmansk. Au bout du tracé rectiligne, la croix de Saint André indique le lieu où ont été déposés les trois Finlandais. Sa mission accomplie, Berendes met le cap au nord-ouest et se pose à Kirkenes (Norvège). En rouge, le trajet effectué par le pilote de sauvetage le 18 juin 1943, lorsqu'il récupère l'Uffz. Mors de la 6./JG 5 (v. croix de Saint André juste derrière la ligne de front). Celui-ci a été abattu le 13 juin 1943 (v. petite croix de Saint André à l'ouest de Mourmansk) et a marché trois jours durant vers le nord-ouest (trajet en pointillé), avant d'être sauvé par Berendes. Plus à l'ouest, le grand Lac Inari. Sur ses rives, la croix de Saint André désigne le lieu où se sont abattus trois Ju 52 le 23 octobre 1944\*. Au nord de la croix, Kaamanen, la destination prévue des Junkers qui ne l'atteindront pas.

**Légende de la carte secondaire** (cette carte est un agrandissement de la zone sud-est de la carte principale) – Les différentes missions de sauvetage accomplies par Josef Berendes dans le secteur d'Alakurtti en juin 1943. La ligne grise discontinue au tracé épais est la ligne de front. Les triangles noirs signalent la position des aérodromes allemands, les triangles évidés ceux de leurs adversaires russes. La voie ferrée filant vers Mourmansk est représentée par la fine ligne discontinue. Les quatre tracés rouges indiquent les trajets effectués par Berendes lors de missions de sauvetage effectuées en juin. Du nord au sud: la récupération mouvementée du Hptm. Ehrler de la 6./JG 5 abattu le 21 juin 1943 (l'as se cachera sur les bords du Lac Babysero), l'autre mission du 21 juin au cours de laquelle Berendes sauve l'Uffz. Caspar de la 6./JG 5 (abattu la veille, le sergent marchera jusqu'au Lac Kovdosero et non Seennoye\*), l'exfiltration du Fhr. Weitzberg de la 6./JG 5 depuis le Lac Seennoye (et non Kovdosero\*) le 7 juin 1943 et, à l'extrême sud de la carte, le sauvetage du Fw. Sauerland de la 4./St.G. 5 le 1<sup>er</sup> juin 1943.

\* Note du traducteur: l'auteur de l'article s'est basé sur une carte d'époque qui comporte plusieurs erreurs de retranscription. C'est donc bien au Lac Kovdosero (et non Seennoye) que fut récupéré l'Uffz. Caspar et à partir du Lac Seennoye (et non Kovdosero) que fut exfiltré le Fhr. Weitzberg. En fait, les petits cadres légendés relatifs aux deux pilotes, ont été accidentellement intervertis. Enfin, la carte mentionne à tort la rive ouest du Lac Inari comme lieu du crash des trois Ju 52 le 23 octobre 1944. En réalité, ceux-ci se sont bien écrasés au nord du lac.

## Page 46 – Paysage

### Sur une aile et une prière!

Il est difficile d'imaginer le niveau et l'intensité du stress enduré par les équipages lors de missions de reconnaissance stratégique à grande distance, que ce soit au-dessus de l'Océan Glacial Arctique, de l'Atlantique ou de la Méditerranée. Opérant seuls, loin de toute assistance, les aviateurs étaient soumis à une tension énorme alors qu'ils tentaient de repérer les navires ennemis dans des conditions météorologiques souvent adverses. En outre, leur capacité à naviguer devait être exemplaire et leur aptitude à repérer rapidement des avions ennemis constante. Enfin, les équipages des appareils de reconnaissance avaient l'ordre de maintenir un silence radio total jusqu'à ce qu'ils repèrent des bâtiments ennemis. Ils transmettaient alors l'heure de leur observation, la position et le nombre d'unités repérées. Si la Luftflotte jugeait ces dernières dignes d'intérêt, elle pouvait alors établir un plan d'attaque. Mais en transmettant les informations demandées (qui incluaient le cap suivi par l'objectif potentiel et les conditions météo locales), l'équipage de reconnaissance signalait aussi sa position à l'ennemi. Le danger d'être intercepté par celui-ci augmentait encore d'un cran si l'équipage recevait l'ordre de garder le contact visuel avec l'objectif potentiel. Dans ce cas, les bâtiments repérés émettaient des signaux radio permettant aux intercepteurs alliés de localiser par radiogoniométrie l'avion de reconnaissance allemand qui suivait les navires. Si le convoi naval était flanqué d'un porte-avion d'escorte, le danger augmentait d'un cran supplémentaire pour les aviateurs de la Luftwaffe. Car les chasseurs embarqués avaient généralement tôt fait de rat-

traper l'avion de reconnaissance. Et sauter en parachute au-dessus de l'océan ou y amerrir équivalait à une mort quasi certaine. Si l'avion de reconnaissance était intercepté, sa meilleure défense consistait généralement à prier pour que le ciel confînt quelque nuage et à y foncer pour s'y réfugier, avant d'être rattrapé par les chasseurs alliés. A ces menaces, il faut en ajouter une autre: la DCA, qu'elle soit embarquée ou défendant des installations portuaires. Dans le premier cas, il suffisait aux avions de reconnaissance visés de se tenir à distance de sécurité. Par contre, dans le second cas, c'était chose impossible car une reconnaissance visuelle ou photographique efficace imposait, à l'époque, de traverser le barrage de la défense antiaérienne portuaire. Si un avion était touché mais tenait encore l'air, son équipage passait des heures épouvantables sur le chemin du retour, partagé entre espoir et découragement, se demandant à chaque instant si l'avion allait le ramener à bon port. Tel un médecin ou un infirmier, chaque membre d'équipage surveillait attentivement les moindres manifestations de l'avion blessé, scrutant les instruments de bord et épiant toute variation du bruit des moteurs ou de la cellule endommagée. Une situation encore plus pénible lorsqu'un ou plusieurs aviateurs étaient blessés. Quoi qu'il en fût, nombreux sont les équipages qui purent rejoindre la sécurité de la terre ferme mais tout aussi nombreux sont ceux qui décollèrent un jour pour ne plus jamais revenir. Leur dernier message radio était alors suivi d'un silence éternel. La **Photo 55** (grande photo pp. 46 et 47) illustre l'un des chanceux, en l'occurrence un Ju 88 D de la 2./(F)/123. Immatriculé 4U + LK, le bimoteur de reconnaissance a été photographié après son atterrissage à Heraklion (Crète) en mai 1942. L'avion a été frappé dans la zone du réservoir de carburant installé dans le fuselage. L'explosion a occasionné un trou à la taille pour le moins impressionnante! On note que la queue de l'appareil (camouflé sable dessus, bleu clair dessous) a également beaucoup souffert. La **Photo 56** (bas de la p. 47) est tout aussi saisissante: voici le résultat spectaculaire de l'explosion de bouteilles d'oxygène frappées par la DCA. L'avion est un Ju 88 D de la 3.(F)/10.

## Page 48 – Destin

### Le crash du Kommodore

La KG 54 s'est transformée sur Ju 88 au cours de l'été 1940. En août 1941, seule une poignée de He 111 D sert encore au sein de l'escadre. Le Geschwaderstab et les états-majors des I. et II. Gruppe préfèrent utiliser les derniers Heinkel pour la liaison. En effet, les He 111 peuvent transporter davantage de passagers que les Ju 88.

Pendant l'été 1941, l'Oberst Otto Höhne, Geschwaderkommodore, utilise à cette fin le He 111 D immatriculé B3 + FA (W.Nr. 2447\*). Le 18 août, le colonel visite le I./KG 54 à Ohlau, au sud-est de Breslau. Le Gruppe s'y était rendu pour un cours de conversion Ju 88 A-4 d'une durée de huit jours. Dans la matinée, Höhne se prépare à rentrer à Berdichev, sur le front de l'Est. A bord de son He 111, le Lt. Hans Jantzik, pilote, accueille le Kommodore, trois autres membres de l'escadre et le reste de l'équipage du Heinkel (soit trois hommes). A l'extérieur, les officiers du I. Gruppe font signe de la main en guise d'au revoir, pendant que le bimoteur taxi vers la piste. Après un bref essai des moteurs, le Heinkel s'élance pour sa course de décollage. Tout semble normal pendant l'accélération mais au moment où le He 111 va s'élever, c'est le drame: l'avion quitte brutalement l'axe de piste et percute une série de baraquements en limite de terrain. Sous la violence de l'impact, le cockpit est littéralement volatilisé, les premiers baraquements touchés, en bois, partent en millions d'éclats et d'échardes, le mobilier est pulvérisé, le tout au milieu d'un énorme nuage de poussière. Le Heinkel s'arrête finalement sur son aile gauche dont le moteur prend feu. La scène de dévastation est impressionnante. Ambulanciers et pompiers arrivent rapidement sur les lieux. Le Kommodore est extrait de la carcasse, sérieusement blessé. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le pilote est vivant, bien que lui aussi ne soit pas indemne, tout comme l'Ofw. Fritz Flick, les Uffz. Willi Lerk, Heinz Besse et Willi Baumbach, et le Flieger (simple soldat) Kurt Schoder. L'avion étant endommagé à 75%, il est surprenant que le crash n'ait fait qu'un seul mort: l'Hfw. Gerhard Weber. Vu la gravité de ses blessures et la longue convalescence qu'elles vont imposer, l'Oberst Otto Höhne ne reprendra jamais ses fonctions de Geschwaderkommodore.

La **Photo 57** (p. 48) montre l'état dans lequel se trouvait le He 111 peu après son crash. On aperçoit la "Tête de Mort" caractéristique de la KG 54 tout à l'avant du fuselage, à l'aplomb de ce qui fut le cockpit. Un détail particulier: la double bande verte ceinturant le fuselage en diagonale. Il s'agit d'une marque typique du Geschwaderstab. Les I. et II. Gruppe utilisaient un motif similaire mais fait d'une double bande rouge pour le I. Gruppe et blanche pour le II. Gruppe. Partant du poste de tir dorsal, on note la surcharge de peinture vert foncé qui masque une ancienne bande, elle aussi diagonale. Autre particularité, la couleur de la lettre de l'avion (un "F" en l'occurrence) qui est jaune alors qu'elle devrait être verte, teinte normalement réservée au Stab. Enfin, le svastika a une implantation type 1939-1940, c'est-à-dire à cheval sur la dérive et le gouvernail.

Otto Höhne avait servi comme pilote de chasse pendant la Grande Guerre. Le Hptm. Oswald Boelcke, grand as de la chasse impériale allemande et récipiendaire du fameux *Pour le Mérite*, l'avait lui-même recruté pour la Jasta 2 en 1916. A la fin de la 1<sup>ère</sup> GM, Höhne, titulaire de six victoires, commandait cette escadrille de chasse.

\* le numéro de série 2474 mentionné dans les rapports de l'Intendant Général des Armées et l'historique de la KG 54 est inexact. Il s'agit sans doute d'une erreur typographique, le préposé ayant probablement inversé les deux chiffres du Werknummer. Une observation attentive de la Photo 57 révèle d'ailleurs le numéro de série exact sous le svastika.

**Photo 58** (p. UIII – troisième de couverture) – Immédiatement à gauche de la pale d'hélice, l'Oberst Otto Höhne en conversation avec d'autres officiers. Le Geschwaderkommodore de la KG 54 vient d'atterrir à bord d'un Do 217 de liaison.

Collection Balke

### Quatrième de couverture – Les Hydravions

**Photo 59 et 60** (quatrième de couverture) – Deux Staffeln de recherche et sauvetage ont opéré dans le Grand Nord au cours de la 2<sup>ème</sup> GM: la 5. et la 10. Seenotstaffel. Cette dernière a pour insigne une tête de renne. L'unité accomplit ses missions au profit du Seenotbereichskommando IX<sup>(1)</sup> dont la zone de responsabilité englobe la Norvège et la Finlande. La 10. Seenotstaffel est basée à Tromsø de 1941 à la fin 1944. En août 1944, l'unité est rebaptisée Seenotstaffel 51. Début janvier 1945, l'escadrille emménage à Bodø dans le sud de la Norvège, pour y relever la Seenotstaffel 50 (ex-Seenotstaffel 5) qui prend sa place à Tromsø. En août 1944, les Seenotbereichskommandos VIII (Norvège méridionale) et IX (Norvège septentrionale et Finlande) changent de désignation pour devenir respectivement les Seenotgruppen 50 et 51.

La **Photo 59** (haut du quatrième de couverture) a été prise à Tromsø au cours de l'hiver 1942-1943. Elle illustre le Do 24 immatriculé CH + ER de la 10. Seenotstaffel. Cet hydravion sera perdu le 11 août 1943 lorsqu'il percutera le sol à l'est de Makkur, dans la péninsule de Varanger (extrême nord-est de la Norvège, dans le Finnmark). Son équipage périra dans le crash. L'hydrobase de Tromsø disposait de pontons d'amarrage flottants, d'un petit hangar de maintenance, d'un slipway et de l'équipement requis pour les opérations de nuit. La 10. Seenotstaffel partage les installations de Tromsø avec la 1./SaGr 130 et

ses hydravions trimoteurs BV 138. A l'arrière-plan, on aperçoit, outre un Ju 52 hydravion, deux des BV 138 de la 1./SaGr 130 (à droite de la photo).

Sur la **Photo 60** (bas du quatrième de couverture), un autre Do 24 de la 10. Seenotstaffel dont on distingue clairement l'insigne à la tête de renne. A l'arrière-plan, un BV 222 dont l'identification est malaisée. Il pourrait s'agir du Bv 222 V2 photographié immédiatement après son amerrissage dans le Billjeford le 6 juillet 1944. Il en redécollera pour prêter assistance à une station météo arctique. Cette mission explique le camouflage hivernal fait de segments blancs qui lui sera appliqué le 7 juillet.

\* *Commandement du IXème District de Recherche et Sauvetage*