

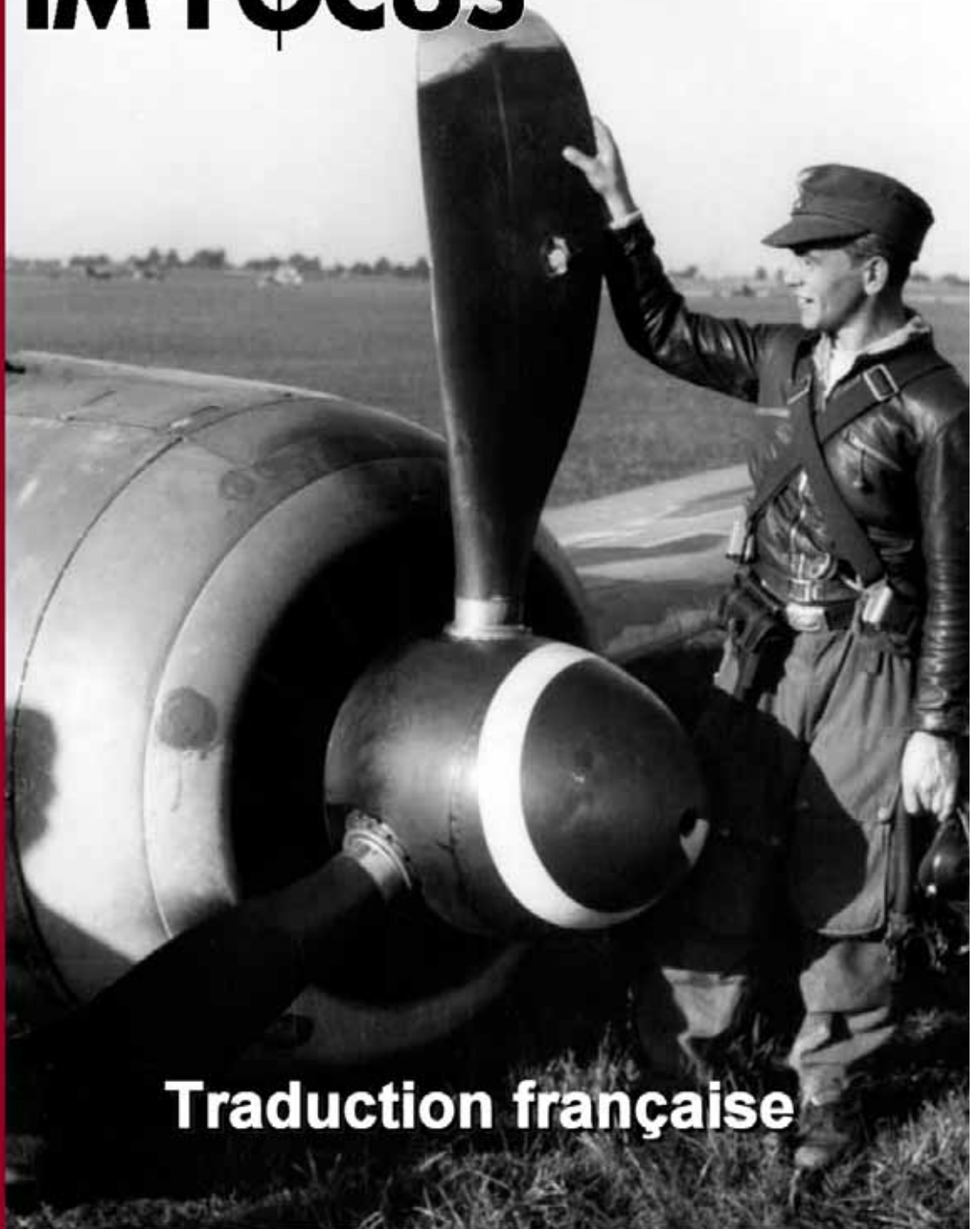
EDITION
NO 17
2010

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 17/2010

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) – Ce qui pourrait ressembler à première vue à un exercice de camouflage réussi est, en réalité, un Bf 109 G-6 de la 4./Jagdgruppe Ost posé sur le ventre dans un champ aux herbes hautes. Le fuselage ceint d'une bande jaune, ce "52 Bleu" photographié à l'été 1944 est muni d'un petit mat d'antenne et d'un empennage vertical agrandi. Cette dernière modification est introduite sur les chaînes d'assemblage de Bf 109 G-6 à partir du printemps 1944. Elle est également montée en rattrapage sur des machines rentrées pour grandes réparations. La 4./Jagdgruppe forme les pilotes de la JG 5 à partir de février 1944.

La **Photo 2** dévoile un Storch de liaison utilisé par le Stab/KG 3. Le gracile monoplane (immatriculé 5K + ZA, WNr. 5253) a été contraint à un atterrissage forcé sur la route Smolensk-Orcha le 27 avril 1942 suite à des ennuis moteur. Le crash a cisailé l'une des jambes du train principal, endommageant le Fieseler à 25%.

Photo 2 Collection Richter

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
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)
Sven Carlsen, Hambourg

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag- Start, Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2010

ISBN 978-3-941437-05-0

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
Les Avions de Liaison et d'Entraînement		Les Avions de Reconnaissance	
Bf 109 G-6, 4./Jagdgruppe Ost, 1944		Hs 126 B-1, 3.(H)/Aufklärungsgruppe 21, 1942-1943	14
U II (deuxième de couverture)		Hs 126, 2.(H)/Aufklärungsgruppe 23, 1942-1943	14
Fi 156, Stab/KG 3, 1942		Hs 126, Aufklärungsgruppe 23	15
U II (deuxième de couverture)		Dérives	
Editorial	2	Lt. Wilhelm Beier, 10./NJG 1, 1942	16
Forum des Lecteurs	2	Fw. Alfred Miksch, 8./JG 1, 1943	17
Bf 109 E-1, Lt. Schneider et Lt. Krug, 5./JG 26, 1940	4 et 5	Insignes personnels	
Les Chasseurs		Satan et le Lt. Walter Köhne, 6./JG 11, 1944	18 à 21
Bf 109 E, 6./JG 52, 1940	6	Photos couleur	
Bf 109 E-4, 9./JG 2, 1940	7	Abattu en première ligne (Sedan, France 1940)	22 et 23
Bf 109 E, 9./JG 3, 1940	7	Des Avions sous la loupe	
Fw 190 A, 1./JG 26, 1943	8	Le Bf 110 du Major Lent, Kommodore de la NJG 3	24 à 29
Fw 190 A, Oblt. Karl Borris, 8./JG 26	8	Emblèmes Inconnus	
Bf 109 G-6, Ofw. Kurt Gewiß, 8./JG 1	9	"L'Aigle dominant le Monde" de la Section de Liaison du IV. Fliegerkorps	30 à 32
Les Chasseurs Lourds		Document	
Me 110 D-0, Fw. Kaufmann, 7./ZG 26, 1940	10	Plaquette souvenir du II./SG 77	33
Ju 88 C-6, 11./ZG 26, 1943	11	Derrière les images, une histoire	
Les Bombardiers		BK 5: du gros calibre pour le II./ZG 26	
He 111, KG 27, 1939	12	"Horst Wessel"	34 à 45
Les Avions d'Appui Tactique			
Hs 123 B-1, 10.(Schl.)/LG 2, 1941	13		

	Page		Page
Paysage		Les Hydravions	
Sabordés à la dernière minute, 13.(Pz.)/SG 9, 1945	46 et 47	BV 138, 2./SAGr. 130	U IV (quatrième de couverture)
Destin		He 59, 9. Seenotstaffel, 1943	U IV (quatrième de couverture)
La mission de trop, Hptm. Johannes Zemsky, II./St.G. 1	48 et U III (troisième de couverture)		

Photo de couverture – Au cours de l'été 1944, ce pilote d'une Schlachtgeschwader a pu ramener son avion à la base, en dépit d'une pale d'hélice perforée par un projectile. Peut-être les dégâts ont-ils contraint notre homme à poser son Fw 190 sur le ventre. Le détail le plus intéressant est sans doute le type de parachute porté, un RH 28 à commande manuelle. Cet équipement est livré aux unités à partir de mars 1944 et jusqu'à la capitulation allemande. Il porte le numéro de référence 10-149. Développé au départ pour les équipages de reconnaissance stratégique, le RH 28 est plus aisé à sangler comme à défaire et plus confortable à porter que le parachute standard 12 B. Il semble néanmoins qu'il ait été peu répandu dans les unités en dépit de son succès. Avec son harnais, le RH 28 pesait 9,5 kg.

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Comme espéré, nous avons été en mesure de réduire le délai de parution de ce dix-septième numéro. A l'instar des numéros précédents, celui-ci contient un article plus long. Cette fois, Nils Büchling nous décrit l'utilisation du canon de 50 mm BK 5 par la ZG 26 engagée dans la Défense du Reich. Illustré de documents rares, cet article devrait contenter ceux d'entre vous qui ont un penchant pour les *Zerstörern* de la *Reichsverteidigung*. Des articles aussi conséquents que celui-là ne peuvent néanmoins être publiés dans nos pages qu'en fonction de l'espace disponible. Or celui-ci manque souvent. Deux options s'offrent alors à l'équipe éditoriale: soit raccourcir l'article, soit le ranger dans un tiroir pour, peut-être, ne plus l'en sortir. Et si l'article est publié dans sa version intégrale, cela ne peut se faire qu'au détriment d'autres sujets. Nous sommes conscients de cet écueil et tenterons d'en compenser les effets dans nos prochaines éditions.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée ici pour vous informer que le fond d'archives britannique *Archive of Modern Conflict* a accepté de collaborer avec notre équipe. Cette collaboration se traduira par la fourniture de duplicata de photographies issues de la vaste collection détenue par cet organisme londonien. La différence essentielle avec les fonds d'archives publics réside dans le type de matériau fourni. En effet, les institutions publiques ne détiennent, le plus souvent, que des photos prises par les services officiels. En dépit de ce que d'aucuns prétendent déjà, la politique menée par *Archive of the Modern Conflict* ne vise pas à léser les collectionneurs privés. Au contraire, le but poursuivi est d'établir un fond d'archives photographiques où les vues prises par des photographes amateurs seraient réunies sous un seul toit et mises à la disposition du public. Une telle entreprise ne peut être couronnée de succès que si des experts dans divers domaines y prêtent leur concours. J'estime que cette initiative est louable et doit donc être soutenue, particulièrement au vu des efforts considérables développés pour concrétiser ce projet. N'oublions pas que de trop nombreuses collections ont été dispersées voire détruites au cours des décennies passées suite au décès de leurs propriétaires. La sauvegarde des photographies illustrant les conflits de l'Histoire récente est un but visionnaire dont les générations futures apprécieront les bénéfices.

Avec l'espoir que vous trouviez le présent numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS à votre goût,

Axel Urbanke - Editeur

Complément d'information et Rectificatif – LUFTWAFFE IM FOCUS Hors Série n°3 “Le Bf 109 en opérations”

Jochen Prien communique les deux rectificatifs suivants:

Photo 20 – L'installation d'un *Rüstsatz* (ici un canon de 20 mm monté en gondole alaire) n'entraînait pas de changement de désignation de l'avion. Cette confusion est cependant très répandue.

Photo 31 – La vue n'illustre pas un Bf 109 E-4 “standard” mais un E-5 transformé en E-4 suite à la pénurie de la version chasse de l'Emil au cours de l'été 1940. En fait, le même sort fut réservé à la grande majorité des E-5 produits. L'avion illustré ici n'est donc pas un chasseur modifié pour la reconnaissance par la “mécanique” locale mais un Emil de reconnaissance transformé en chasseur.

Complément d'information et Rectificatif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°12

Photo 54 – Plusieurs lecteurs ont repéré l'étrange objet de couleur claire visible à droite à l'arrière-plan. Les photos **L1** et **L2** publiées ici (p. 3) permettent d'éclaircir notre lanterne. La conception de ces “lieux d'aisance” d'un modèle un peu particulier, reviendrait au Lt. Hubert Pölz, Staffelpitän de la 9./St.G. 3 (voir aussi LiF n°7, pp. 24 à 27). Cette “Boîte à Tonnerre” résulte de la transformation d'une nourrice largable de 800 litres en latrines de campagne! Sa “production” a été lancée sur le théâtre d'opérations nord-africain. Equipant un certain nombre d'unités, cette construction originale se déclinait en deux “versions”: celle réservée aux pudiques, avec un petit “rideau” pour préserver leur intimité (Photo **L1**, haut de la p. 3) et celle destinée aux utilisateurs désireux de jouir du paysage pour se détendre, quitte à se dévoiler aux regards indiscrets (Photo **L2**, bas de la p. 3). Ces étranges latrines offraient une protection contre le vent et le soleil, tout en étant orientables et transportables. Sur la Photo **L1**, le “rideau” destiné aux pudiques est en fait un élément du capot moteur d'un Ju 87.

La Heer considéra ces bidons modifiés comme autant de preuves de ce qu'elle a toujours avancé: l'inclination de la Luftwaffe pour le luxe (une conception qui ne se limite probablement pas à l'armée allemande. Ndrt.)

Complément d'information et Rectificatif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°15

Photo 16 – Plusieurs lecteurs ont pris contact avec la rédaction au sujet de cette photographie. Certains sont convaincus que le Ju 88 illustré est un D-5 mais la plupart considère que la vue montre un D-2. Nous sommes d'accord avec ces derniers. Voici pour preuve la lettre de Peter Susat: “nous sommes en présence d'un Ju 88 D-2, une version basée de la version A-5. Les caractéristiques de la variante D-2 sont les suivantes: l'absence des carénages des prises d'air du compresseur sous les propulseurs, les pales d'hélice étroites, la gondole ventrale et la gouverne de direction (au bord d'attaque droit) de la version A-5 (bien visible sur la Photo 36, p. 30). Quoique typique de la version A-4, le vitrage de la partie arrière de la verrière a pu être installé en unité.”

Photo 18 – “Faute avouée est à moitié pardonnée”: cette photo montre, bien sûr, un Do 17 et non un Ju 88. Le vitrage de ce dernier n'était pas muni d'une ouverture comme celle illustrée ici.

Photos 35 et 36 – Peter Susat, toujours lui, rectifie notre tir: “*Sur les deux photos, on distingue clairement le code V4 et non 4V de l'escadre. Il doit s'agir d'une coquille. En outre, si l'avion de la Photo 35 est bien un Ju 88 A-4, le Junkers de la Photo 36 est un Ju 88 A-5. Deux caractéristiques le confirment: le bord d'attaque droit de la gouverne de direction et le vitrage arrière de la verrière.*”

Complément d'information et Rectificatif – LUFTWAFFE IM FOCUS n°16

Photo 3 – Deux éléments concernant la légende de cette illustration appellent une précision qui nous est adressée par Harald Thiele. L'inscription espagnole ornant ce Bf 109 mérite, selon lui, “*une meilleure traduction. On se souviendra que cette inscription trouve son origine dans la tauromachie, si populaire en Espagne. Une traduction plus approchante serait: “avec l'œil vif et un peu de chance, sus au taureau!” Au cours de la Guerre Civile espagnole, les avions de l'escadrille du célèbre pilote de chasse Garcia Morato ont porté cette inscription sur la queue de leurs Fiat CR 32.*” Jochen Prien et Jim Perry font également remarquer que le pilote n'est pas le Lt. Schneider mais le Lt. Hans Krug photographié après avoir reçu la Croix de Fer de Seconde Classe. Cette décoration lui a été décernée pour ses trois victoires remportées le 13 mai 1940. Sur la Photo **L3** (p. 4 à gauche), Krug pose à côté de la queue de son Bf 109 E-1 ornée des marques de ses trois succès. La dérive porte le WNr. 3413Le Lt. Walter Schneider (Photo **L4**, p. 4 à gauche), quant à lui, pilotait le “3 Noir”. En outre, comme on peut le constater, l'apparence physique de Schneider le distinguait de son homologue Krug. Les Photos **L4** (p. 4 à droite) et **L5** (p. 5) montrent Schneider et son Emil. L'officier a été photographié après avoir reçu la Croix de Fer de Seconde Classe pour sa première victoire remportée le 18 mai 1940.

Famille Schneider (Photos L3 à L5)

L'usine forestière de Me 262 “Kuno 1” (pp. 22 à 26)

Une erreur s'est malencontreusement glissée dans cet article: le Werknummer du biréacteur illustré en page 22 et suivantes est 111 755. Aucun numéro série de Me 262 n'a, en effet, jamais commencé par le chiffre 2.

Le Destin du Wing Commander Petley (p. 45)

Hans Ring nous communique les informations complémentaires suivantes: “*Seuls 12 Blenheim atteignirent Brême car trois d'entre eux avaient fait demi-tour suite à des ennuis techniques. Le rapport officiel n°126 établi par le Bomber Command révèle des détails intéressants: (...) De nombreuses personnes ont été aperçues dans les rues cherchant abri derrière des automobiles, etc. (...) Les bombes ont été larguées sur la ville, plusieurs explosions et nuages de fumée ont été observés. (...) Les rues ont été mitraillées pendant l'attaque comme divers objectifs (dont un train de passagers au sud de Brême) survolés pendant le vol de retour. (...)*”

Page 6 – Les Chasseurs

Photo 3 (p. 6) - Le “5 Jaune”, un Bf 109 E de la 6./JG 52, vu ici lors d'essais de rétraction du train d'atterrissage. La photo a été prise en juillet 1940 sur le terrain de Nordholz (Allemagne septentrionale). L'extrémité de la casserole vert-noir est peinte en jaune, couleur de la Staffel. A l'aplomb de la cabine, le fuselage porte l'inscription *Paul Gutbrod* en mémoire du Lt. Gutbrod, un membre du Gruppenstab tué le 1^{er} juin 1940. On note la grande taille de l'insigne d'escadrille et l'aire de dispersion munie de murs pare-éclats. Ceux-ci sont simplement constitués de ballots de paille.

Collection Kusterer

Photo 4 (haut de p. 7) – Saisi au-dessus de la France au cours de l'été 1940, un Bf 109 E-4 de la 9./JG 2 revêtu d'une robe de camouflage considérablement retouchée. Le numéro tactique pourrait être rouge, brun ou jaune orangé (voir à ce sujet la discussion publiée dans notre Hors Série n°3) mais certainement pas jaune comme d'aucuns l'ont prétendu. Une comparaison entre la teinte du numéro tactique, celle du « Moustique » de la Staffel et du triangle d'octane ne laisse aucun doute à ce sujet. La photo a été prise avant que le III. Gruppe n'introduise les marques de reconnaissance tactique en septembre 1940. Ces parements jaunes, dont l'introduction sur les chasseurs allemands commença début août 1940, devaient faciliter l'identification ami-ennemi lors des combats aériens.

Ce “8” (WNr. 3338) sera perdu le 30 septembre 1940, soit peu de temps après avoir été photographié. Ce jour-là, l'Uffz. Konrad Zeller de la 7./JG 2 et le Fw. Peter Neumann-Merkel entrent en collision au décollage depuis Octeville. Les deux aviateurs y perdront la vie et leurs avions seront détruits. Dans le rapport de perte, le WNr. 3338 est identifié comme étant l'appareil de l'Uffz. Zeller de la 7. Staffel. Il doit s'agir d'une erreur de retranscription en ce qui concerne le Werknummer car notre cliché prouve que le chasseur en question était à l'inventaire de la 9. Staffel peu avant l'accident. Nous supposons que le pilote du WNr. 3338 au moment des faits était donc le Fw. Neumann-Merkel de la 9./JG 2.

Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz Wundshammer

Photo 5 (bas de la p. 7) – Prise en France en juillet 1940, cette photo du “11 Jaune”, un Bf 109 E du III./JG 3 soigneusement camouflé, offre une excellente vue sur “l'Hippocampe” de la 9./JG 3. A cette époque, les avions du III. Gruppe portent encore le camouflage standard type 1940. A l'aplomb du cockpit, on distingue les “Guêpes” du III. Gruppe. Elles seront remplacées par la “Hache” le 1^{er} septembre 1940.

Photo 6 (haut de p. 8) – Au dos de la photo illustrant ce Fw 190 posé sur le ventre, une inscription laconique: “*retraite de Demiansk*”. Le cliché a donc été pris en mars ou avril 1943, alors que les troupes allemandes évacuent le secteur, cédant ainsi aux attaques permanentes de l'Armée Rouge. Ce Focke Wulf appartient au Stab d'un I. Gruppe dont les marques sont à peine visibles. Il pourrait s'agir d'un avion du I./JG 26 car c'est la seule unité opérant sur Fw 190 dans le secteur de Demiansk à l'époque de la retraite allemande (le Gruppe avait fait mouvement vers le front de l'Est en janvier 1943). L'abondance des traces de suie derrière les pipes d'échappement et l'huile maculant le capot moteur suggèrent un incendie moteur. Le pilote a manifestement opté pour la route afin d'y “vautrer” son chasseur, plutôt que le terrain avoisinant apparemment moins dégagé.

Collection Carr

Photo 7 (bas de la p. 8) – Au cours de l'été 1942, le III./JG 26 est basé sur le terrain belge de Wevelghem, non loin de la frontière française. De là, le Gruppe tente de contrer presque quotidiennement les incursions de la RAF. Ici, le “1 Noir”, le Fw 190 de l'Oblt. Karl Borris, alors Staffelfkapitän de la 8./JG 26. Le Fw. Paul Thuilot, le mécano attiré de Boris, utilise de la cire pour polir les surfaces du Focke Wulf. A l'arrière-plan, on remarque le hangar maquillé en grange.

Photo 8 (p. 9) – L'Ofw. Kurt Gewiß de la 8./JG 1 et son mécanicien posent en compagnie du Bf 109 G-6 "2 Noir" à Leeuwarden (Hollande septentrionale) début juillet 1943. Gewiß perdra la vie à bord du même avion (WNR. 15611) moins de deux semaines plus tard. Ainsi, le 17 juillet, le III. Gruppe prend l'air vers 10h00 pour intercepter une formation de bombardiers de la 8th US Air Force. Les avions américains ont avorté leur mission sur Hanovre et Hambourg pour cause de météo défavorable (objectif "bou-ché") et la Luftwaffe a l'intention de les "cueillir" sur le chemin du retour vers l'Angleterre. Le III./JG 1 intercepte les B-17 à la verticale de Groningen (Pays-Bas). Dans les combats qui s'en suivent, le Fw. Gewiß est abattu et son Bf 109 percute les flots au nord-est de la cité batave. La dernière vision que ses camarades d'escadrille auront de lui est celle de son avion en vrille s'enfonçant dans la "crasse" qui recouvre la Mer du Nord. Soixante-six ans plus tard, le Fw. Gewiß est toujours porté disparu.

Archive of Modern Conflict

Page 10 – Les Chasseurs Lourds

Photo 9 (p. 10) – Entre juin et décembre 1940, le III./ZG 26 est stationné à Barley-Arques, un aérodrome au sud-est de Dunkerque. Saisi au roulage, ce 3U + HR, un Bf 110 D-0 (WNR. 3405), est l'avion du Fw. Kaufmann de la 7./ZG 26. Le bimoteur va emprunter le petit pont de bois qui enjambe le fossé bordant la route. Le 6 septembre 1940, Kaufmann et le Gefr. Schumann, son radio, seront abattus et tués au cours d'un combat contre des Hurricane du No. 143 Squadron près de Bexhill (sud de Londres). Après des débuts prometteurs au-dessus de la Manche, les Bf 110 subissent des pertes croissantes en septembre 1940. A la fin du mois, dans un *Mémoire du Jafü 2 adressé au Jafü 1 au sujet des opérations menées par les Zerstörer*, le Jagdführer de la Luftflotte 2 écrit: "(...) après la crainte initiale suscitée par les Bf 110, les pilotes de chasse ennemis ont réalisé depuis que les Bf 110 ont souvent le dessous dans les combats opposant des chasseurs. (...) Les Bf 110 devraient donc être engagés dans des secteurs où l'activité des chasseurs ennemis est faible voire inexistante. Sinon, nous devons accepter l'augmentation de nos pertes. (...) Lorsque les unités de bombardiers attaquent le secteur de Londres, attirant alors à elles la totalité des chasseurs ennemis, le Zerstörer peut être utilisé ailleurs afin de protéger des formations de bombardiers opérant dans d'autres secteurs. (...)". Ce document prouve que les échelons supérieures de la Luftwaffe étaient déjà conscients que le Bf 110 n'avait aucun avenir comme chasseur d'escorte.

Collection Detlef Urbanke

Photos 10 et 11 (p. 11) – Voici deux raretés: on connaît en effet peu de photos des appareils de la 11./ZG 26, une unité constituée à Eleusis (Grèce) en mai 1943. Cette Staffel est équipée de chasseurs lourds Bf 110 et de Ju 88 C-6. Depuis sa base sise près d'Athènes, les bimoteurs exécutent principalement des missions d'escorte de convoi en Mer Egée et des patrouilles défensives au-dessus des ports. L'unité déplore sa première perte le 27 mai 1943, quand le Ju 88 C-6 du Fw. Borner (3U + DV, WNR. 360188) est abattu par des Beaufighter du No. 227 Squadron de la RAF près de l'île de Milos. Aucun des membres de l'équipage ne survit au crash. La lettre de l'escadrille est le "V". Ces photos ont été prises à Eleusis à l'occasion de la 200^{ème} mission opérationnelle accomplie par l'un des pilotes de l'escadrille. La Photo 10 offre une excellente vue sur l'armement du chasseur: trois MG 17 et un MG/FF dans le nez et deux MG/FF en gondole ventrale.

Collection Harry

Page 12 – Les Bombardiers

Photo 12 (haut de la p. 12) – A l'automne 1939, un équipage de la KG 27 a peint le slogan très propagandiste *A bas l'Angleterre* et un dessin à l'avenant sur son He 111. Après la déclaration de guerre adressée par la Grande-Bretagne à l'Allemagne suite à l'invasion de la Pologne, des déclarations antibritanniques commencent à fleurir un peu partout sur les avions, les bombes et les véhicules allemands. De manière générale, ces inscriptions sont appliquées à la craie et leur longévité s'en ressent. La situation se normalise au cours du printemps 1940, avec le passage de cette mode dont on ne retrouve plus que quelques exemples ici et là. On remarque le style typique de la *Balkenkreuz* du début du conflit. La largeur de la croix augmentera bientôt.

Photo 13 (bas de la p. 12) – La Luftwaffe aussi a compté des bombes de fort tonnage dans son arsenal. Témoin, cette SC-2500. Bien que l'armée de l'air allemande ait rangé ce projectile dans la catégorie "*Minenbombe*", il tient davantage de la bombe que de la "mine aérienne" comme celle utilisée par l'ennemi. Avec ses 3,8 mètres de long et son poids de 2,4 tonnes, la SC-2500 n'aurait été utilisée qu'expérimentalement. Notre photo prouve cependant le contraire puisque la vue a été prise dans le secteur nord du front de l'Est. Comme pour tous les "super projectiles", celui-ci ne pouvait être arrimé qu'à des appareils spécialement modifiés pour les accueillir et pilotés par des équipages expérimentés. La SC-2500 était destinée à des objectifs particuliers, comme les centres industriels et les navires de surface.

D'après son uniforme, l'homme à l'avant-plan pourrait être un inspecteur de l'armement. Son rang équivaut à celui de lieutenant.

Page 13 – Les Avions d'Appui Tactique

Photo 14 (p. 13) – Un Hs 123 B-1 (P + ▲, WNR. 943) de la 10.(Schl.)/LG 2 pendant les combats dans les Balkans. On distingue les parements d'identification jaunes qui recouvrent l'ensemble du capot moteur et du gouvernail, autant de caractéristiques typiques de tous les Hs 123 engagés sur ce front. Moins courante est toutefois l'application du *Werknummer* sur la jupe de la roue droite et de la lettre de l'avion sur la jupe gauche. On trouve une dernière trace de cet appareil dans le rapport de pertes daté du 22 juin 1941, quand le biplan a été endommagé à 20% au roulage alors qu'il servait au II.(Schl.)/LG 2.

Page 14 – Les Avions de Reconnaissance

Photo 15 (haut de la p. 14) – Un Hs 126 B-1 de la 3.(H)/21 rentre de mission pendant l'hiver 1942-1943. Le signaleur a guidé le pilote vers son aire de stationnement et vient de lui indiquer de couper le moteur. A cette époque, les appareils de la "*Hertz Staffel*" (Escadrille du Cœur), ainsi surnommée à cause de son insigne d'unité, accomplissent des vols de reconnaissance tactique au-dessus du secteur sud du front de l'Est. L'escadrille opère depuis Nikolaïevka (sud-est de Kharkov) jusque fin décembre 1942. Son secteur d'opérations est la boucle du Don. Après l'effondrement du front, l'encercllement de Stalingrad et le retrait des Allemands de la boucle du Don, la 3.(H)/21 est forcée de déménager pour gagner Kursk.

On aperçoit un crochet destiné au remorquage d'un planeur installé sous le fuselage (au-dessus de la roulette de queue) ainsi que la réparation de deux impacts de balle près de la branche droite de la *Balkenkreuz* de fuselage. Les jupes de roue ont été ôtées sur ce P2 + LL afin de faciliter le roulage dans la neige.

Collection Richter

Photo 16 (bas de la p. 14) – Emmitoufflés dans leurs combinaisons de vol hivernales, ces deux équipages appartiennent également à l'Aufklärungsgruppe 23. La photo a été prise au cours de l'hiver 1942-1943, à l'occasion de la 150^{ème} mission opérationnelle de l'Uffz. Wilhelm Brodick (à droite) de la 2.(H)/23. A cette époque, la Staffel est déployée dans le secteur central du front de l'Est. Brodick est l'un des pilotes les plus expérimentés de l'escadrille. Le 12 juillet 1943, il est décoré de la Croix Allemande en Or en reconnaissance de ses mérites exceptionnels. A l'arrière-plan, le 6K + JK de la 2. Staffel (la lettre "J" identifiant l'avion dans son escadrille est de couleur rouge, teinte réservée à la 2. Staffel).

Photo 17 (p. 15) – Un avion du Nahaufklärungsgruppe 23 photographié immédiatement après l'atterrissage. Si le pilote porte une lourde combinaison de vol hivernale, son observateur, lui, semble avoir revêtu une tenue un peu plus légère. Ce qui paraît étonnant car les observateurs survolant les étendues glacées de la Russie n'étaient guère protégés du froid par la verrière de leur Hs 126. Ici, un mécano guide le pied d'un observateur peut-être frigorifié afin de faciliter son extraction du cockpit. On distingue clairement les marques rectilignes peintes selon les angles prescrits pour le bombardement et épargnées par le peintre lorsque celui-ci a appliqué le camouflage blanc hivernal. Derrière l'observateur, on aperçoit son arme défensive, une mitrailleuse jumelée MG 81 Z.

Collection Richter

Page 16 – Dérives

Lt. Wilhelm Beier, 10./NJG 1

Wilhelm Beier compte parmi les premiers pilotes de chasse de nuit allemands. Né le 18 janvier 1913 à Homberg (Hesse, Allemagne centrale), il a donc 27 ans lorsqu'il se retrouve à Gilze-Rijen (Pays-Bas, non loin de la frontière belge) au cours de l'automne 1940. Oberfeldwebel, il vient d'être muté au 1./NJG 1 constitué en septembre. Il rejoint ensuite la 3./NJG 2 équipée de Ju 88 C-2 et de Do 17Z qui l'emmènent pour de longues missions de chasse de nuit au-dessus de l'Angleterre. Beier remporte son premier succès le 17 décembre 1940, lorsqu'il abat un Hurricane à 06h36, peu avant le lever du soleil. D'après ce que renseigne le palmarès peint sur la queue de son avion, le sous-officier revendique une deuxième victoire le 7 avril 1941. Cette nuit-là, c'est un bimoteur Whitley qui fait les frais de ses qualités de tireur. L'Anglais s'écrase près de Cambridge à 02h35. Beier enchaîne d'autres succès et le 8 août 1941, son tableau de chasse compte déjà 14 victoires.

Après un retrait des opérations, notre homme renoue avec les revendications le 23 avril 1942. Il remporte ainsi quatre victoires supplémentaires alors qu'il sert à l'Ergänzungsstaffel (escadrille de conversion opérationnelle) de la NJG 2. En juillet, Beier est transféré à la 9./NJG 2. Les semaines qui suivent sont particulièrement fructueuses puisque le pilote remporte encore 13 victoires sur des bombardiers ennemis jusqu'à la mi-septembre. Le 30 du même mois, il revendique un autre succès alors qu'il sert à la 8. Staffel. Promu Leutnant à la mi-septembre, il reçoit la Croix de Chevalier le 10 octobre après sa 32^{ème} victoire. La photo que nous publions ici montre l'officier quelques jours plus tard. Devenu membre de la 10./NJG 1, il pose ici à côté de la queue de son Ju 88 C après avoir ajouté quatre succès à son palmarès le 15 octobre. Il en revendiquera un autre le 13 mai 1943 et un dernier vingt-sept jours plus tard, alors qu'il sert à la 3./NJG 1.

Retiré des opérations, Wilhelm Beier devient instructeur. Peu avant la fin de la guerre, il est transformé sur la version de chasse de nuit du Me 262. Mais il ne connaîtra plus les combats. Lorsque l'Allemagne capitule, le tableau de chasse de Beier affiche 38 marques.

Dans certains cas, il semble que les données accompagnant les symboles de victoire peints sur la dérive du Junkers de l'as diffèrent de celles transcrites dans les dossiers de l'OKL. Dans la liste des succès ci-dessous, les informations détenues par l'OKL sont reprises entre parenthèses.

17.12.40	18.07.41	28.08.42	11.09.42
07.04.41 (10.04.41)	08.08.41	28.08.42 ⁽¹⁾	17.09.42 ⁽²⁾
08.05.41	08.08.41	29.08.42	29.09.42 (30.09.42)
11.05.41	08.08.41	15.10.42	15.10.42
04.06.41	23.04.42	02.09.42 ⁽¹⁾	15.10.42
12.06.41 (13.06.41)	31.05.42	03.09.42	15.10.42
06.07.41	31.05.42	03.09.42 ⁽¹⁾	15.10.42
06.07.41	23.06.42 (22.06.42)	07.09.42	
06.07.41	27.07.42	07.09.42	
06.07.41	29.07.42	07.09.42	

(1) aucune trace dans les registres de l'OKL

(2) les registres de l'OKL mentionnent deux victoires supplémentaires pour cette date

Fw. Alfred Miksch, 8./JG 1

Bien que son nom ne vous dise probablement rien, Alfred Miksch fut l'un des pilotes les plus talentueux des JG 3 et 1. Au cours de l'été 1942, ce *Flieger* de 23 ans est transféré à la 9./JG 3 alors stationnée dans le secteur sud du front de l'Est. Le jeune homme abat son premier avion ennemi (un Il-2) le 7 juillet 1942. Le deuxième doit attendre septembre. Mais à partir de là, les succès s'enchaînent plus rapidement. Ainsi, au cours du seul mois de septembre, alors que le III./JG 3 accomplit essentiellement des missions de chasse libre au dessus de la zone de Stalingrad, pas moins de 15 appareils soviétiques tombent sous les coups de Miksch. En octobre et novembre, le Gruppe opère depuis Pitomnik dans les faubourgs de Stalingrad. Ses pilotes interviennent exclusivement au-dessus de la poche. L'arrivée de l'hiver à la mi-octobre rend les conditions de vie extrêmement pénibles pour les aviateurs. Mais elle n'empêche pas Miksch d'accroître son score: fin octobre, son palmarès s'établit à 20 victoires. Le mois suivant, le III./JG 3 quitte Pitomnik et s'installe 150 km à l'ouest. De là, il poursuit ses opérations au-dessus de la zone de Stalingrad. Après la reprise soviétique de la ville symbole, l'Uffz. Miksch remporte ses deux dernières victoires dans le secteur sud du front de l'Est le 1^{er} avril 1943, ce qui porte son total provisoire à 37 unités.

En avril 1943, notre pilote est transféré à la 8./JG 1 sur le front de l'Ouest. On sait peu de choses de ses succès sur ce front mais les archives nous apprennent qu'il a descendu au moins un B-17 le 30 juillet 1943. Cette information corrobore le palmarès peint sur la queue de l'appareil piloté par l'as en juillet-août 1943. Mais le même avion porte deux marques de victoire remportées à l'Ouest. Au dos de la photographie, on lit: "Le croiriez-vous, Miksch a déjà tué un autre Boeing!" Alors qu'il pilote le "20 Noir" illustré ici (Photo 19, p. 17), l'homme est contraint à le poser sur le ventre dans le Vehnemoor (région d'Oldenburg, Allemagne

septentrionale) le 8 octobre 1943 après un combat aérien. Son Messerschmitt (W.Nr. 15429) sera endommagé à 25%. Est-ce un signe du destin? Car le 1^{er} décembre suivant, le Fw. Miksch est abattu et tué à 30 km au nord de Hasselt (chef-lieu du Limbourg belge, nord-est du pays) à bord de son "13 Noir", un Bf 109 G-6 (W.Nr. 140007). Son palmarès s'arrête donc à 40 victoires au moins, la dernière (un P-38) ayant été remportée deux jours avant sa mort.

Satan et le Lt. Walter Köhne, 6./JG 11

Par Axel Urbanke

Il est généralement admis que les insignes personnels ont commencé à se faire rares sur les chasseurs de la Luftwaffe à partir de l'été 1944. Si des prénoms ou des slogans ornent encore les capots des moteurs ou les fuselages au-delà de cette époque, les marques plus élaborées deviennent progressivement des exceptions. L'une d'entre elles est celle du Lt. Walter Köhne qui la fit peindre sur son Bf 109 G-14/AS.

Quand l'Uffz. Walter Köhne est transféré de la 4./JG 52 opérant en Russie au I./JG 1 basé dans le Reich, il est considéré comme un vétéran expérimenté dans l'art du combat aérien. Le sous-officier a remporté 12 victoires avec la JG 52 et son transfert à la JG 1 montre bientôt qu'il n'avait rien perdu de ses capacités. Bien sûr, il lui fallut un peu de temps pour se faire aux tactiques propres au front de l'Ouest, comme attaquer les "boxes" de bombardiers ennemis à l'aide de formations de la taille d'un Gruppe ou non plus de petites sections de deux ou quatre avions comme sur le front de l'Est. Köhne abat son premier "lourd" (bombardier quadrimoteur), sa 13^{ème} victoire, le 27 juin 1943. Au sein de la 1./JG 1, il pilote parfois le "7 Blanc", un Fw 190 A-5 affublé du nom de baptême *Uschi*. Nous avons imaginé qu'il s'agissait du prénom de sa fiancée mais son épouse a corrigé notre supposition: *Uschi* était le chat angora du pilote. Voici au moins un exemple qui prouve que les pilotes de chasse ne baptisent pas toujours leur avion du nom de leur fiancée ou de leur épouse.

En mai 1944, le Fahnenjunker-Feldwebel Köhne reçoit la Croix Allemande en Or après avoir remporté 28 victoires dont 14 sur des bombardiers lourds. Il est promu sous-lieutenant peu après. Le 14 juillet 1944, il prend le commandement de la 6./JG 11. L'unité est alors basée à Wunstorf, en Basse-Saxe. Köhne est qualifié sur Fw 190 mais son changement d'affectation entraîne sa transformation sur Bf 109. En effet, la 6. Staffel vole sur les versions G-6 et G-14 du Messerschmitt Bf 109. A cette époque, le jeune officier peut compter sur un compagnon fidèle, son berger nommé Satan. Les mécanos peignent donc sur l'avion du Staffelfeldkapitän une tête de chien et l'inscription *Satan* en rouge et noir dans un cadre jaune. Ce faisant, Köhne confirme sa profonde affection pour les animaux domestiques. Le Lt. Walter Köhne mène la 6./JG 11 jusqu'à sa dissolution début avril 1945. L'officier est ensuite transféré à Landsberg pour être transformé sur Me 262. Son palmarès définitif s'établit à 30 victoires.

Il est difficile de dire aujourd'hui sur quel avion en particulier Köhne a fait peindre le motif canin. Entre juillet et septembre 1944, on sait que notre pilote a utilisé plusieurs montures mais certaines assez souvent pour être considérées comme ses avions personnels. C'est le cas des "1 Jaune", "7 Jaune" et "11 Jaune". Le profil couleur présenté ici est basé sur des photos illustrant certaines parties du Bf 109 G-14/AS de Köhne et d'autres avions du II./JG 11 photographiés à l'automne 1944. Comme l'on sait que le Staffelfeldkapitän a piloté son *Satan* entre octobre et décembre 1944, nous avons examiné son carnet de vol afin d'identifier le numéro tactique que son Messerschmitt portait à cette époque. Nous avons tôt fait de découvrir qu'entre le 6 octobre 1944 et le 1^{er} janvier 1945, l'officier volait le plus souvent sur le même appareil: le "1 Jaune". Sachant que les commandants d'escadrille avaient pour habitude de voler à bord de machines ornées de ce chiffre, ce "1 Jaune" a dû être l'avion personnel de Köhne à cette époque. Enfin, nous avons imaginé que le "*Satan*", son insigne personnel, a vraisemblablement été peint sur cet avion-là au moins. Pour toutes ces raisons, il est fort probable que notre profil couleur (pp. 18 et 19) est une illustration largement fidèle de la monture personnelle du Lt. Köhne à l'époque considérée.

Photo 20 (p. 18) – Octobre 1944: le Lt. Walter Köhne, Staffelfeldkapitän de la 6./JG 11 avec son chien Satan et les membres de son Schwarm (de gauche à droite): l'Uffz. Klaus Fischer (porté disparu le 23.12.44), le Lt. Köhne, l'Uffz. Mayerhörmann et le Lt. Oskar Wimmers. A l'arrière-plan, le Bf 109 G-14/AS de Köhne.

Photo 21 (p. 19) – L'insigne personnel peint sur le Messerschmitt du Lt. Walter Köhne (voir aussi l'illustration couleur p. 20).

Photos 22 (bas de la p. 20) **et 24** (bas de la p. 21) – Juché dans le cockpit de son Fw 190 A-5 "7 Blanc", l'Uffz. Walter Köhne est photographié au printemps 1943. On note le capot moteur jaune. En tenue claire, l'Obgefr. Kurski, mécanicien chef de Köhne. On distingue bien l'inscription *Uschi* (du nom du chat angora de Köhne) peinte à l'aplomb de la cabine. Le numéro tactique semble avoir été appliqué sur une surcharge de peinture (masquant un ancien numéro?).

Photo 23 (haut de la p. 21) – Voici le "vrai" *Uschi* qui donna son nom de baptême au Fw 190 de l'Uffz. Walter Köhne.
Toutes photos Köhne

Page 22 – Photos couleur

Abattu en première ligne

Par Axel Urbanke

La plupart des photos connues illustrant des avions allemands abattus, ont été prises des heures ou des jours, parfois des semaines après leur crash. C'est pourquoi, souvent, ces clichés montrent les appareils après le passage de "chasseurs de souvenirs" ou de mécaniciens en quête de pièces récupérables. Prises successivement, les photos d'épaves d'avion posées à côté des voies de communication montrent l'évolution de l'état des carcasses qui se dégrade avec le temps. Mais qu'en est-il des photographies prises immédiatement après le crash? Leur nombre semble très restreint et la plupart de ces clichés sont l'œuvre de correspondants de guerre. Les vues d'appareils qui viennent de s'abattre sur le front sont encore plus rares. Une bonne raison à cela: dans de telles circonstances, les équipages pensent davantage à prendre leurs jambes à leur cou plutôt qu'à graver le sort de leur avion sur la pellicule. Cependant, certains ont pris le temps -et le risque- de s'attarder quelques secondes de plus sur le site afin de conserver un souvenir photographique de leur mésaventure. Nous avons retrouvé l'une de ces photos rarissimes, d'autant plus rare qu'elle est en couleur.

La Photo 25 (pp. 22 et 23) illustre un Ju 87 B de la 2./St.G. 77. Le bombardier a été saisi immédiatement après son atterrissage en catastrophe, alors que son équipage vient tout juste de l'évacuer. L'un des aviateurs se tient sur l'aile du Junkers accidenté. Visage incliné, l'homme semble encore secoué par l'événement. Accoudé au fuselage, un soldat de la Heer paraît attendre. A l'avant-plan, face au photographe, un Oberleutnant de l'infanterie. Il est fort probable que cette photo date du 14 mai 1940. En effet, ce jour-là, les Stuka de la 2./St.G. 77 assurent un roulement de missions continu en soutien du Panzerkorps Guderian qui franchit la Meuse près de Sedan. Le soutien des Stuka et d'autres bombardiers est vital pour le général Heinz Guderian qui ne

peut pas compter sur son artillerie lourde bloquée dans les Ardennes. Le 14 mai, des avions français et britanniques tentent d'écraser la minuscule tête de pont allemande établie dans le secteur de Sedan. Les Stuka de la 2./St.G. 77 se retrouvent mêlés aux combats aériens et perdent pas moins de sept des leurs au voisinage de Sedan. On sait qu'un seul des équipages abattus est immédiatement récupéré par les Allemands, celui du Lt. Sinn. Il est donc plus que probable que notre photo illustre cet événement.

Sur ce S2 + MK, on note que la lettre "M" identifiant l'avion est répétée en petit caractère et en rouge (couleur de l'escadrille) à côté de l'emblème en amont du pare-brise. Cet emblème est celui de la Staffel. Il est constitué d'un éléphant sur un écu rouge dont le sommet, séparé par une ligne brisée, est blanc. La casserole vert-noir porte un anneau rouge, autre rappel de la teinte identifiant la 2. Staffel. Enfin, rarement observé, le trait blanc barrant chaque pale d'hélice. Cette marque devait rendre les pales plus visibles lorsqu'elles tournaient.

Légende de l'infographie (p. 23) – La percée du Panzerkorps Guderian à partir de la tête de pont à Sedan. La ligne rouge discontinue matérialise le front au milieu de la nuit du 13 mai 1940. Dans la soirée du lendemain, les 1., 2. et 10. Panzerdivision qui ont enfoncé les lignes françaises, ont déplacé la ligne de front vers l'ouest et le sud de la tête de pont (ligne verte discontinue).

Page 24 – Des avions sous la loupe

Le Bf 110 du Major Lent, Kommodore de la NJG 3

Par Axel Urbanke

Lorsque le Major Helmut Lent prend le commandement de la Nachtjagdgeschwader 3 le 1^{er} août 1943, il est, à 25 ans à peine, LE spécialiste de la chasse de nuit allemande. La propagande nazie s'est emparée de l'officier pour faire de lui une personnalité aussi connue auprès de la population qu'elle ne l'est déjà dans la Luftwaffe. Entre le 12 mai 1941, date de sa première victoire nocturne (il est alors Oberleutnant à la 6./NJG 1), et le 30 juillet 1943, Lent a remporté pas moins de 65 succès avec la Nachtjagd. A ceux-là s'ajoutent sept victoires remportées de jour, alors que l'as opérait avec la 1./ZG 76 en Norvège. Son tableau de chasse total porte donc 73 marques.

Lent a connu l'essentiel de ses succès en tant que Kommandeur du II./NJG 2 (rebaptisé IV./NJG 1 le 1^{er} octobre 1942) aux destinées duquel il a présidé depuis début novembre 1941. Mais en août 1943, il doit quitter son Gruppe si talentueux. Sa nouvelle affectation semble moins l'enchanter. Lent écrira d'ailleurs plus tard: « *l'époque où j'étais Gruppenkommandeur fut le meilleur moment de ma carrière car j'étais au contact direct de mes hommes.* » C'est aussi au sein du IV./NJG 1 que la compétition pour la place de premier chasseur fut la plus féroce entre Lent et son challenger, l'Oblt. Gildner. Au gré de nouvelles victoires, les lauriers passent d'une tête à l'autre à plusieurs reprises. Mais Lent et Gildner ne sont pas les seuls *Experten* du IV. Gruppe. Celui-ci compte également dans ses rangs des chasseurs aussi talentueux que Becker, zur Lippe-Weißenfeld, Schönert, Vinke, Greiner, Sigmund et Fengler pour ne citer qu'eux.

Réfléchi, Lent est très apprécié de ses hommes. Mais il sait aussi se montrer ferme quand la situation l'exige. Qu'il soit Gruppenkommandeur ou, plus tard, Geschwaderkommodore, Lent mène une lutte constante contre la fainéantise. Il cherche perpétuellement à motiver ses hommes mais, dans le même temps, il les avertit aussi des dangers qu'engendre l'excès de zèle. En 1944, il écrit: « *le pilote de chasse de nuit est avant tout un guerrier solitaire; au combat, il est complètement laissé à lui-même. Comme il ne peut donc être ni dirigé ni encouragé au combat par un chef de section ou un commandant d'escadrille, notre homme doit trouver lui-même le courage moral d'attaquer et d'abattre l'ennemi.* »

Basé à Leeuwarden (Hollande occidentale) à l'automne 1942, le IV./NJG 1 doit compter sur un parc aéronautique des plus hétéroclites: on y trouve, en effet, des Bf 110 E-1 et F-4, des Do 215 B-5, des Ju 88 C-2 et C-6 et même des Fw 190 A-2. Le Gruppenkommandeur, lui, reste fidèle à son Bf 110. Promu Major le 1^{er} janvier 1943, il remporte sa 50^{ème} victoire de nuit 20 jours plus tard, devenant ainsi le premier pilote à atteindre cette barre symbolique. En février, son Gruppe reçoit ses premiers Bf 110 G-4. Lent s'approprie tout de suite l'un d'eux et le 20 mai suivant, il parvient même à abattre au-dessus de Den Oever (Pays-Bas) un adversaire réputé agile et rapide, quand un Mosquito tombe sous ses coups. Le bimoteur, appartenant au No. 410 (RCAF) Sqn, s'écrase à 03h38. Si Lent remporte là sa 64^{ème} victoire, ce succès est symbolique pour la Nachtjagd: pour la première fois, elle est parvenue à abattre l'un de ces insaisissables Mosquito. Mais Lent n'est pas homme à qui le succès monte à la tête et une phrase extraite de l'une des lettres qu'il a adressées à ses parents à cette époque le prouve: « *Je demanderai cependant à Dieu de me garder aussi humble que possible.* »

Helmut Lent abat son 67^{ème} adversaire (sa 59^{ème} victoire de nuit) le 14 mai 1943 à 02h54. C'est un Halifax du No. 78 Bomb Group (RAF) qui fait les frais de ses talents de chasseur. Une photo existe qui illustre le palmarès de l'as allemand peint sur la queue de son Bf 110 G-4 quelques jours après ce nouveau succès. C'est cet avion que Lent continue à piloter. Le 1^{er} août 1943, l'officier s'envole de Leeuwarden pour Stade, afin de reprendre le commandement de la NJG 3 des mains du Major Johann Schalk, son prédécesseur à ce poste. Le lendemain, le nouveau Geschwaderkommodore devient le 32^{ème} soldat allemand à recevoir la Croix de Chevalier avec Epées et Feuilles de Chêne. La prestigieuse décoration lui est décernée après 65 victoires remportées de nuit et 8 de jour.

En août 1943, à Stade, l'avion personnel de l'as est orné d'un motif non standard dont nous avons pu, pour la première fois, retrouver une photographie. En plus du code 5D + AA (le "A" identifiant l'avion est vert, couleur du Stab), une marque d'état-major inhabituelle est, en effet, appliquée sur les flancs du fuselage. Cette marque prend la forme d'une longue barre horizontale et d'un chevron. Les origines de cette pratique remontent probablement à l'époque de la ZG 26 car le Stab de la NJG 3 a été constitué sur base du Stab de la ZG 26 fin septembre 1941. Or on sait que l'état-major (E-M) de la ZG 26 avait pour habitude de peindre des barres inhabituellement longues en guise de marques d'unité sur ses avions au cours de l'été 1941.

L'observation du palmarès peint sur la queue du 5D + AA, confirme que Lent a piloté cet appareil de la fin août à septembre 1943. Par contre, il n'est pas certain qu'il ait conservé ce Bf 110 G-4 au-delà car le Stab NJG 3 commence à percevoir ses premiers Ju 88 C-6 de chasse de nuit en octobre de la même année. Mais comme l'unité mettra en œuvre une paire de Bf 110 G-4 aux côtés de ses Ju 88 jusqu'en avril 1944, il est tout à fait possible que Lent ait préféré continuer à voler sur l'un des Messerschmitt plutôt que sur le nouveau Junkers.

Sources: photographies et autres documents personnels appartenant à Helmut Lent.

Photo 26 (p. 24) – Immatriculé D5 + AA, le Bf 110 G-4 du Major Helmut Lent alors Geschwaderkommodore de la NJG 3. Prise en septembre 1943, cette photographie est la seule connue qui illustre les marques d'E-M non standards peintes sur cet avion. Malheureusement, la qualité du cliché laisse à désirer, le fuselage et les plans verticaux étant surexposés (le rendu des détails est cependant meilleur sur l'original).

Photo 27 (p. 26) – La NJG 3 est créée le 29 septembre 1941. A la tête de son Stab, l'ancien commandant du Stab/ZG 26: le Major Johann Schalk. La nouvelle unité conserve les pratiques de l'ancienne en matière de marquage de ses avions. La photo montre Schalk et son avion en août 1941. L'officier supérieur est alors Kommodore de la ZG 26 sur le front de l'Est. Son Bf 110 E en porte les marques (peut-être rouges liserées de noir) mais celles-ci sont singulières en ce que le chevron joute une barre horizontale inhabituellement longue. La même particularité se retrouvera sur le Bf 110 de Lent deux ans plus tard.

Photo 28 (p. 27) – Helmut Lent, Gruppenkommandeur du IV./NJG 1. L'officier porte les Feuilles de Chêne qui lui ont été décernées le 6 juin 1942 alors qu'il était Hauptmann.

Photo 29 (p. 28) – Cette photo a été prise à l'époque où Helmut Lent est Gruppenkommandeur du IV./NJG 1 à Leeuwarden (Frise néerlandaise, nord des Pays-Bas). L'homme a remporté sa 59^{ème} victoire de nuit quelque temps plus tôt, le 14 mai 1943 exactement. Une Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne est alors peinte au milieu de la première rangée de victoires. Une étude attentive du mouchetis du camouflage confirme que le Bf 110 G-4 photographié ici est le même que celui de la Photo 26 (p. 24). On sait que Lent conserva son Messerschmitt lorsqu'il fut transféré de la NJG 1 à la NJG 3.

Photo 30 (p. 29) – Peint sur son Bf 110 G-4, le palmarès du Major Lent a été photographié à la même occasion que la Photo 26 (p. 24). La rangée supérieure des marques reprend les huit succès remportés de jour. Les sept premières correspondent à autant de victimes abattues par Lent alors qu'il sert à la 1./ZG 26. La huitième barre symbolise la victoire remportée sur un bombardier britannique le 6 février 1942 à 15h10, quand un Hampden (UBOL, AE308) du No. 455 Squadron tombe 70 km à l'ouest de l'île de Terschelling (nord des Pays-Bas). A cette époque, Helmut Lent fait partie du II./NJG 1. Le chiffre "50" visible au-dessus de la Croix de Chevalier symbolise autant de victoires remportées de nuit. La deuxième rangée de marques démarre donc avec le 51^{ème} succès nocturne revendiqué le 1^{er} mars 1943. On note une interruption de quelques semaines entre la victoire du 30 juillet 1943 et les deux suivantes remportées le 24 août. Cette interruption s'explique aisément: la décoration que Lent reçoit le 2 août (les Epées) est assortie d'une permission.

Toutes les photographies Famille Ebeling

Page 30 - Emblèmes inconnus

"L'Aigle dominant le Monde" de la Section de Liaison du IV. Fliegerkorps

Voici un "scoop" avec, pour la première fois, une vue couleur d'un emblème d'unité non identifié jusqu'ici. Prises quelque part dans le secteur sud du front de l'Est, les photos couleur illustrant cet article montrent sur un Klemm 35 l'insigne de la Flugbereitschaft (Section de Liaison) attachée au IV. Fliegerkorps. L'unité est constituée à Dusseldorf en octobre 1939. Le premier commandant du IV. Fliegerkorps est le Generaloberst Alfred Keller, lui-même remplacé par le General Kurt Pflugbeil en août 1940.

Lorsque l'Allemagne nazie envahit l'Union Soviétique, le IV. Fliegerkorps fait partie intégrante de la Luftflotte 4. Cette dernière est responsable des opérations aériennes dans le secteur dévolu au Heeresgruppe Süd. Elle regroupe les IV. et V. Fliegerkorps ainsi que le II. Flakkorps. La Luftflotte 4 et ses unités constituantes participent à l'avance à travers l'Ukraine vers la Crimée.

Lorsque l'offensive est déclenchée à l'Est, sont rattachés au IV. Fliegerkorps le II./KG 4, les II. et III./KG 27, les II. et III./JG 77 et le I./Lehrgeschwader (escadre d'entraînement opérationnel) I. Les unités permutent constamment alors que le front progresse. A l'été 1942, le IV. Fliegerkorps soutient l'avance du Heeresgruppe Süd dans le Caucase. A la même époque, l'état-major du Korps s'est installé à Stalino. C'est là que les photos illustrant cet article ont été prises.

Pour assurer la liaison avec les unités placées sous son autorité, le IV. Fliegerkorps dispose d'une escadrille de transport et d'une section de liaison. Cette dernière est équipée d'un parc hétéroclite de Fi 156, Ki 35, Ju W 34, Fw 58 et Hs 126. Son emblème est un aigle surplombant un globe terrestre et tenant un faisceau d'éclairs entre ses serres. Le motif est porté par les avions de la section de liaison depuis au moins le début de l'offensive à l'Est. A ce jour, il n'existe aucune preuve que l'insigne ait orné les appareils de la section avant cette époque. A l'automne 1942, le IV. Fliegerkorps déplace son Stab à Maïkop, dans le Caucase, au nord-est du port de Tuapse sur la Mer Noire. Le 26 novembre, la Luftflotte 4 donne l'ordre au IV. Fliegerkorps de faire mouvement sans délai vers Salsk, au sud-est de Stalingrad. Pour le Korps, il s'agit de soutenir la 4. Panzerarmee, elle-même chargée de désenclaver les forces allemandes encerclées à Stalingrad. A cette fin, le IV. Fliegerkorps est rattaché au VIII. Fliegerkorps à qui est confiée la responsabilité des opérations sur Stalingrad. L'année suivante, le Stab du IV. Fliegerkorps suit les troupes allemandes dans leur retraite vers l'Ouest. En décembre 1943, l'état-major quitte Kirovograd pour Brest-Litovsk, abandonnée à son tour pour Varsovie en juillet 1944. Le IV. Fliegerkorps est finalement dissout à Thorn le 16 septembre 1944.

Photos 31 et 32 (pp. 30 et 31) – A gauche, photographié sur le terrain ukrainien de Stalino, un Klemm 35 porteur du code constructeur ?I + VI. Le petit monoplane est rattaché à la Section de Liaison du IV. Fliegerkorps. Outre l'emblème de son unité, le Klemm porte aussi la bande jaune du front de l'Est. La Photo 32 (p. 31) illustre le Fi 156 porteur du code constructeur DH + MY. La "Cigogne" vient de déposer le général commandant les Transmissions, convoqué à une conférence. Le portillon d'accès à la cabine porte d'ailleurs l'inscription "...NAFÜ Gen." (Général des Troupes de Transmissions). On remarque les deux teintes de l'insigne d'unité sur le capot moteur et la nourrice sous le ventre du Fieseler.

Photo 33 (haut de la p. 32) – Gros plan couleur sur l'emblème de la Section de Liaison du IV. Fliegerkorps. Le faisceau d'éclairs rouges est bien visible ici, contrairement à ce que révèlent les photos n&b ou prises à une plus grande distance. L'agrandissement de la Photo 32 (p. 31) prouve que, sur cet exemple, l'aigle est bicolore (probablement orange et noir).

Page 33 – Documents

Plaquette souvenir du II./SG 77

Dans notre numéro 14, nous reproduisons la couverture d'un portfolio offert en octobre 1944 par le IV./SG 9 au Generalfeldmarschall Ritter von Greim. Aujourd'hui, voici l'équivalent conçu par le II./SG 77 (Photo 34 p. 33). Ce document est intéressant à plus d'un titre. D'abord, parce qu'il reprend la liste des officiers du Gruppenstab. Ensuite, parce qu'il porte les signatures de plusieurs Staffelführer qui disparaîtront ultérieurement. En haut, au centre, la signature du Hptm. Gläser dont le Fw 190 a fait l'objet d'un article dans notre numéro 15. A gauche, les signatures de l'Oblt. Stephan Schmitt (*Adjutant*), du Lt. Pontow (officier des opérations) et de l'Oblt. Jürgen Harang (Staffelführer de la 4./SG 77, tué le 20 janvier 1945). A droite, les autographes du Lt. Jauernik (officier technique, tué le 8 février 1945), du Hptm. Schenk (commandant la compagnie d'état-major) et de l'Oblt. Schmall (Staffelführer de la 5./SG 77). Enfin, en bas, au centre, la signature du Hptm. Melhorn, Staffelführer de la 6./SG 77.

BK 5: du gros calibre pour le II./ZG 26 “Horst Wessel“ dans la Défense du Reich

Par Nils Büchling

Au milieu de la journée du 11 avril 1944, des Me 410 appartenant au II./ZG 26 “Horst Wessel“ sont dirigés vers une formation de bombardiers de la 8th US Air Force. Les Américains approchent au-dessus de la Baltique pour s'en prendre à des objectifs situés dans l'est du Reich. Les *Yankees* n'ont pas encore franchi les côtes poméraniques qu'ils sont repérés par les gros Messerschmitt. Ceux-ci les prennent immédiatement sous leur feu. Le nord-ouest de Colberg devient vite le siège de combats aériens acharnés au cours desquels les deux parties vont subir des pertes.

Mais ces combats ont ceci de particulier que, pour la première fois, les défenseurs engagent à grande échelle des chasseurs armés du canon de gros calibre BK 5 de 50 mm. Si l'arme peut impressionner sur le papier, son utilisation s'avèrera néanmoins une erreur fatale dont le II./ZG 26, en particulier, subira les graves conséquences. Mais penchons-nous d'abord sur les événements qui ont mené à ce combat du 11 avril 1944. Comment le II./ZG 26 en est-il arrivé à utiliser cette arme inadaptée et pourquoi celle-ci est-elle restée en service jusque début août 1944 en dépit de tous les problèmes rencontrés?

Les premiers combats entre bombardiers lourds US et chasseurs allemands (d'abord au-dessus de la France à l'automne 1942 puis de l'Allemagne en janvier 1943) montrent que la solide construction des quadrimoteurs de l'Oncle Sam les rend difficiles à abattre. Les armes de bord embarquées sur les chasseurs de la Jagdwaffe manquent de “punch“ contre les Flying Fortress. C'est cette constatation qui incite, dès le 20 octobre 1942, le RLM à équiper ses chasseurs bimoteurs d'armes de fort calibre (c'est-à-dire supérieur à 30 mm). Même le Führer s'en mêle et se fait le chantre de l'utilisation du BK 5. Le 30 juillet 1943, Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, demande que deux Gruppen de chasseurs lourds soient armés du BK 5. Cependant, lorsque Göring l'entraîne sur le sujet lors de leur entretien à Burg Veldenstein (Nuremberg) l'automne suivant, le même Galland prend ses distances vis-à-vis de ses propres instructions. Et pour cause: les essais ont révélé d'énormes problèmes techniques. Mais bien qu'il soit à présent opposé à l'utilisation du BK 5 (contrairement à ce que souhaite Hitler), Galland ne peut plus l'empêcher.

En juin 1943, le centre d'essais de Tarnowitz fournit le Me 410 V2 afin d'y monter un BK 5. Le 5 août (ou aux alentours de cette date), après plusieurs retards, Deutsche Lufthansa (DLH) finit par achever l'installation du canon à Berlin-Staaken. A cette date, l'arme n'est toujours pas équipée d'un système de chargement automatique. Le Me 410 V2 retourne à Tarnowitz où débutent les essais préliminaires. Le 23 novembre suivant, un Me 410 A-1 armé d'un BK 5 arrive à Achmer. Il est prêté par le centre d'essais de Tarnowitz à l'Erprobungskommando 25 chargé de l'expérimentation tactique de la nouvelle arme. Un second Me 410 A-1 parvient à l'E-Kdo. 25 le 14 décembre, suivi d'un troisième et dernier quatre jours plus tard. Le 19 décembre, l'E-Kdo. 25 dispose donc de trois Me 410 équipés du BK 5 pour cette campagne d'essais. Le mois précédent, le 26 novembre 1943 précisément, un Me 410 A-1 armé du BK 5 avait fait une démonstration devant le Führer à Insterbourg en Prusse Orientale. Hitler s'était enquis de l'état du développement du concept, du nombre d'avions équipés du BK 5 déjà en service et des aptitudes du Me 410 ainsi armé au combat tournoyant.

A Achmer, l'E-Kdo. 25 identifie rapidement un certain nombre de problèmes techniques affectant le BK 5, déficiences que les essais ne permettent pas d'éradiquer totalement. L'incident le plus fréquent est l'enrayage du canon dont les causes sont multiples. En janvier 1944, à Oberpfaffenhofen, 28 Messerschmitt Me 410 sont néanmoins munis du BK 5 et prennent la désignation Me 410 A-1/U4⁽¹⁾.

Début février, le II./ZG 26 devient le premier Zerstörergruppe basé dans le Reich à être partiellement équipé du BK 5. Créé à l'automne précédent, le Gruppe fait partie de la ZG 26. L'escadre est constituée du I./ZG 26 (ex-I./ZG 1) à Völkenrode (sud-est de Hanovre), du II. Gruppe (ex-III./ZG 1) à Hesepe (quelque 15 km au nord-ouest d'Osnabrück) et du III. Gruppe qui stationne à Wunstorf (25 km à l'ouest de Hanovre). A cette époque, seul le II./ZG 26 est entièrement équipé de Me 410 A-1 (la version bombardier rapide), pendant que le Geschwaderstab, le I. et le II. Gruppe volent, eux, sur Bf 110 G-2.

Le 4 février 1944, l'ensemble des équipages de la 5. Staffel déménage d'Hildesheim vers Oberpfaffenhofen, dans les faubourgs ouest de Munich. Buts: se rééquiper avec des Me 410 A-1/U4 et s'exercer au tir avec le canon BK 5. Mais dès le 22 février, le niveau d'entraînement des équipages permet d'envisager des sorties opérationnelles, même si celles-ci sont toujours officiellement considérées comme des “*vols d'entraînement au tir*“. Le premier objectif assigné à ces *Zerstörern* spécialement armés est une formation de bombardiers appartenant à la 15th US Air Force. Venus d'Italie, les quadrimoteurs à l'étoile blanche s'apprennent à frapper la ville bavaroise de Ratisbonne, à une centaine de kilomètres au nord-est de Munich. Pour la *Reichsverteidigung*, c'est l'occasion d'essayer le BK 5 au combat. A 12h15, 10 Me 410 A-1/U4 de la 5. Staffel décollent donc d'Oberpfaffenhofen et mettent le cap vers Ratisbonne. Très vite, les Allemands repèrent les Américains au nord de Munich dans le secteur Dachau-Freising (v. infographie p. 38) et foncent immédiatement à leur rencontre.

Entre 12h45 et 13h00, à l'ouest de Freising, le Fw. Baunicke revendique le premier succès contre un “lourd“ de l'USAAF avec le BK 5. Peu après, entre 13h00 et 13h10, l'Oblt. Stehle (Staffelkapitän) descend un autre quadrimoteur qui s'abat au sud de Dachau. Si cette première “mission opérationnelle“ passe pour un succès, elle met aussi en lumière les sérieuses déficiences de la nouvelle arme. Ainsi, au lieu des 800-900 mètres stipulés comme distance de tir dans le manuel, les équipages ont découvert qu'ils doivent, en pratique, s'approcher à moins de 400 m de leur cible pour espérer quelque chance de succès. Or cette distance met les aviateurs allemands à portée des mitrailleuses défensives américaines. En conséquence, le concept qui repose sur l'utilisation du BK 5 (c'est-à-dire le tir à distance de sécurité) ne peut être validé.

Entre les 23 et 26 février 1944, la 5./ZG 26 accomplit d'autres missions depuis Oberpfaffenhofen, au cours desquelles d'autres bombardiers US tombent sous les obus des BK 5. Le 24 février par exemple, l'équipage de l'Ofw. Willi Frös et de l'Uffz. Gerhard Brandl abat un B-17 à 6.000 m d'altitude au-dessus de la ville autrichienne de Steyr. Trois jours plus tard, la Staffel retourne à Hildesheim. Fin février, la 6. Staffel emménage à son tour à Oberpfaffenhofen pour y recevoir sa dotation de Me 410 A-1/U4. Elle est probablement suivie par la 4. Staffel début mars. Par contre, on ignore quand le Gruppenstab a pris livraison de ses propres Messerschmitt. La 6. Staffel déplore ses premières pertes le 2 mars 1944, soit peu après son arrivée à Oberpfaffenhofen. Ce jour-là, l'équipage des Uffz. Werner Liebau et Frank Temme s'écrase sur leur aérodrome au cours d'un vol d'entraînement. Si le radio s'en tire avec des blessures légères, le pilote, lui, meurt dans l'accident.

Suite à son retour à Hildesheim, la 5. Staffel accomplit sa première mission opérationnelle au-dessus de l'Allemagne septentrionale le 3 mars 1944. Ce jour-là, elle intercepte des avions de la 8th US Air Force en route pour la “*Big City*“ (surnom donné à Berlin par les aviateurs américains). D'après les archives, les Me 410 tombent sur les bombardiers et leur escorte de chasse à l'est de la capitale du Reich. Au cours des combats qui s'en suivent, l'équipage des Uffz. Hans Posselt et Gerhard Hugo est abattu et tué quelque 20 km à l'est de Kehrberg. Les deux sous-officiers sont probablement les victimes du Major Dave H. Culberson du 381st Fighter Squadron, qui revendique un Me 410 dans ce secteur vers 11h45.

La 8^{ème} Armée Aérienne Américaine s'en prend à nouveau à la capitale allemande dès le 6 mars. Comme les 4. et 6. Staffel sont en cours de rééquipement, seule la 5. Staffel de la ZG 26 se porte à la rencontre des assaillants depuis Hildesheim. Mais l'escorte américaine "coiffe" les intercepteurs allemands qui perdent sept des leurs entre Döberitz, Brandebourg et Bernbourg. En retour, la 5. Staffel revendique un nombre identique de bombardiers US. Mais elle a perdu pas moins des trois-quarts de ses effectifs en cette seule mission.

Le 7 mars 1944, la 6. Staffel retourne à Hildesheim. Le vol de transfert se passe mal pour l'équipage des Uffz. Hermann Zimmer et Anton Singer dont le Me 410 A-1/U4 s'abat dans le voisinage d'Eitzum, 10 km au sud d'Hildesheim. On retrouve les corps sans vie des deux sous-officiers dans la Nienstädter Wald.

Le 18 mars, les éléments du Gruppe rassemblés à Hildesheim font mouvement vers l'est. La 5. Staffel est la première à décoller. A 14h10, elle prend l'air et met le cap sur Königsberg en Neumark, un aérodrome situé à quelque 60 km au nord-ouest de Berlin, dans l'actuelle Pologne. Le terrain, implanté à 15 km au sud-est de Schwedt-sur-l'Oder, va devenir la base d'opérations du II./ZG 26 pour les mois à venir. La 6. Staffel suit à 15h45. Bien que toute l'escadrille ait reçu l'ordre de se rendre à Königsberg, quelques équipages reçoivent un contrordre. Motif: retourner à Oberpfaffenhofen pour y poursuivre l'expérimentation du BK 5 jusqu'au 7 avril. Nous ne disposons pas d'informations précises au sujet du transfert du Gruppenstab ni de la 4. Staffel. On sait seulement que l'ensemble du Gruppe, en ce inclus son état-major, a achevé son déménagement à Königsberg en Neumark vers le 10 avril 1944.

Deux avions sont perdus le 9 avril, immédiatement après leur arrivée à Königsberg en Neumark. Le premier est celui de l'Uffz. Ernst Waldvogel de la 6. Staffel, qui s'écrase près du Dammscher See (environ 5 km à l'est de Stettin). Les causes restent inconnues. Waldvogel périt dans le crash mais son radio en réchappe indemne. L'équipage du Me 410 de la 5/ZG 26 qui se "vomité" sur son terrain de Königsberg en Neumark, a plus de chance puisque le radio (Uffz. Dieter Keilhau) s'en tire avec quelques blessures.

Le Gruppe accomplit sa première mission depuis son nouveau terrain le 11 avril. Au-dessus de la Baltique, au nord-ouest de Colberg, le II./ZG 26 repère la formation de bombardiers ennemis signalée. Mais, comme c'est devenu l'habitude, les quadrimoteurs sont accompagnés de leur escorte de chasse. Et les lourds Me 410 A-1/U4 sont une proie facile pour les agiles P-51. Dans ces conditions, les chances de succès du ZG 26 sont limitées. Huit Messerschmitt sont descendus et seuls quatre des 16 aviateurs abattus survivent à l'engagement. En retour, le II./ZG 26 revendique la destruction de 10 bombardiers ennemis. En dépit de ce succès apparent, la mission a démontré, une nouvelle fois, la vulnérabilité des *Pulkzerstörer*⁽²⁾ face aux chasseurs adverses. Quatre semaines plus tard, le 12 mai exactement, la 8th US Air Force organise un raid contre les raffineries d'essence synthétique concentrées dans le secteur de Leipzig-Leuna. La production de carburant est le talon d'Achille de l'Allemagne et les Alliés le savent. A 13h00, 30 avions du II. Gruppe commencent à rouler sur la piste de Königsberg en Neumark. Ils vont renforcer les puissantes défenses que la Luftwaffe met en place ce jour-là. Des combats à grande échelle ont lieu dans le ciel de la Thuringe centrale et méridionale. Le II./ZG 26 est au cœur de ceux-ci, y perdant quatre appareils et deux membres d'équipage. Plus inquiétant peut-être, pas moins de huit BK 5 se sont enrayés après quelques coups. Pas étonnant dès lors que le Gruppe ne puisse revendiquer que trois victoires.

Au début de l'après-midi du lendemain, le Gruppe subit des pertes encore plus sévères. Ses équipages décollent sur alerte à 13h15 depuis Königsberg en Neumark et sont dirigés vers le secteur de Francfort-sur-l'Oder. Il s'agit de contrer les bombardiers US et leur Mustang d'escorte qui s'en prennent à l'usine Focke Wulf de Tutow, dans le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale. Avant qu'ils n'aient pu arriver à distance de tir, les Me 410 du II./ZG 26 sont assaillis par une vingtaine de P-51 surgis du soleil. L'escorte américaine descend rapidement cinq Messerschmitt. Parmi les victimes, l'Ofw. Wolfgang Martin. Ancien pilote de bombardier décoré de la Croix de Chevalier alors qu'il servait à la KG 3, Martin avait été transféré à la 4./ZG 26 dix jours plus tôt. Son radio, le Fw. Johann Ahlgrim, le suit dans la mort. Plusieurs équipages qui ont pu évacuer leur Me 410, rapportent que l'escorte américaine les a mitraillés alors qu'ils se balançaient au bout de leur parachute. Certains l'ont aussi été après leur réception au sol. Ces attaques accroissent le nombre des victimes allemandes qui s'élève ce jour-là à sept tués et deux blessés pour le II./ZG 26.

Fin mai 1944, les usines d'aviation et d'hydrogénation se retrouvent dans le viseur des bombardiers de la 8th US Air Force. Le 29 mai, les "Heavies" (littéralement "Lourds") pilonnent les usines de production d'hydrogène à Stettin-Pölitz et, une nouvelle fois, l'usine Focke Wulf à Tutow. Au signal d'alerte, le II./ZG 26 se rue vers le secteur de Stettin qu'il gagne très vite et où il tombe sur l'ennemi. Au cours des combats qui suivent, le radio Johann Kubetski doit abandonner son Me 410 A-1/U4 à la verticale de l'île de Wolin (sud de la Baltique, aujourd'hui territoire polonais). Mais son parachute ne s'ouvre pas et le corps de l'Unteroffizier est retrouvé près de Dievenow.

Jusqu'à la mi-mai 1944, tous les appareils du II./ZG 26 sont des Me 410 A-1/U4. A la fin du mois, son inventaire inclut également 31 exemplaires de la version B-2/U4 armés d'un BK 5 de deuxième génération. Selon les archives, le Gruppe comptait 23 Me 410 A-1/U4 et 27 Me 410 B-2/U4 au 1^{er} juin 1944. Afin d'améliorer la visée, le collimateur télescopique ZFR 4 est installé sur l'ensemble des B-2/U4. Bien que tous les A-1 produits ultérieurement soient équipés du même dispositif, les exemplaires plus anciens conserveront leur vieux Revi C/12D.

Entre le 1^{er} et le 17 juin, le Gruppe accomplit plusieurs missions mais aucune ne débouche sur un contact avec l'ennemi. Le 18 juin, le manque aigu de réserves d'oxygène fait avorter une autre mission. A des centaines de kilomètres de là, le débarquement de Normandie mobilise une part des bombardiers US. En conséquence, leurs incursions dans l'est de l'Allemagne se font rares au cours de la première quinzaine de juin.

Mais ce répit n'est que temporaire et le 20 juin, les Américains sont de retour, attaquant quantité d'objectifs disséminés à travers le Reich. L'un d'entre eux est la raffinerie de Stettin-Pölitz qui n'avait plus subi de raid depuis le 29 mai. A 07h45, l'entièreté du II./ZG 26 prend l'air à Königsberg en Neumark. Les lourds bimoteurs grimpent d'abord vers la zone côtière du Mecklembourg. L'ennemi est repéré au nord de la péninsule de Zingst, sur la Baltique. Bientôt, le Gruppenstab et la 6. Staffel engagent les assaillants. Vers 09h10, le Fw. Fritz Buchholz abat un B-24 à 7.500 m d'altitude. Imperturbables, les quadrimoteurs américains poursuivent néanmoins leur progression vers leur objectif. A la verticale de Rügen, ils sont repérés par les 4. et 5. Staffel qui les interceptent à leur tour. Le Gruppenstab revendique la destruction de quatre Liberator. L'équipage du Lt. Rudi Daßow et du Fw. Martin Schretzenmayer s'adjuge la part du lion avec pas moins de trois Consolidated. Du côté de la 4. Staffel, on revendique quatre B-24 (et même un P-51), pendant que la 5. Staffel annonce 11 bombardiers et la 6. Staffel sept (plus un Mustang). Mais les vérifications ultérieures ne confirmeront que 20 des 28 victoires avancées par les *Pulkzerstörer*. Cependant, les défenses allemandes ont aussi souffert et les Mustang ont encore prélevé un lourd tribut: 10 Me 410 détruits, 12 aviateurs blessés, deux tués et deux disparus. Parmi les pertes, l'équipage du Lt. Volkmar Schulze-Bauer (un ancien pilote de bombardier de la KG 26) et du Fw. Siegfried Seefeld, son observateur radio. Leur Messerschmitt est sérieusement touché pendant l'engagement, au point que, dans le carré SG-SH, le radio transmette un dernier message des plus inquiétants: "(...) sommes tous les deux blessés;

allons tenter amerrissage (...).“ Les deux aviateurs ne seront jamais retrouvés; leur Me 410 B-2/U4 se sera volatilisé au-dessus des étendues marines au nord du cap Arkona.

Bien que décimées la veille, les Staffeln (ou ce qu'il en reste) repartent au combat le 21 juin 1944. Cette fois, leur objectif est une formation de bombardiers américains en route pour Berlin. A Königsberg en Neumark, les décollages des *Zerstörern* s'étalent entre 08h00 et 08h20. Les équipages rencontrent les assaillants au-dessus de Neubrandenburg. Surprise, ce ne sont pas les quadrimoteurs attendus mais leurs chasseurs d'escorte qui se présentent au "rendez-vous". Les Américains ont tôt fait d'abattre trois Me 410 de la 4. Staffel. Les combats se poursuivent entre Neubrandenburg, Prenzlau et Pasewalk. L'engagement va tourner au carnage pour les Messerschmitt du II./ZG 26: au moins 14 bimoteurs doivent être rayés des inventaires à l'issue des combats. Dans les rangs allemands, le bilan humain est tout aussi lourd: neuf tués, six blessés graves et six blessés légers. Devant un tel désastre, il est presque inconvenant de parler des deux chasseurs US revendiqués par les *Pulkzerstörern*.

Le 29 juin toutefois, les choses s'avèrent moins dramatiques pour les défenseurs. Les avions de l'Oncle Sam sont de retour dans le secteur de Leipzig. Vers 08h00, les Me 410 prennent l'air depuis Königsberg en Neumark et sont guidés vers l'espace aérien qui s'étend au-dessus de l'Allemagne centrale. Des éléments du Gruppe ont probablement contact avec l'ennemi puisqu'un Me 410 B-2/U4 de la 6. Staffel est touché par des chasseurs US. Le Messerschmitt doit se poser en catastrophe 30 km au sud-ouest de Dessau. D'autres tentatives d'interception ont lieu entre le 2 et le 6 juillet mais elles sont infructueuses.

Après six jours d'un calme relatif, le Gruppe est réexpédié au combat le 7 juillet. Il doit intercepter les *Yankees* en route pour bombarder les raffineries d'essence synthétique de Leuna, Lützenkendorf et Böhlen. La *Reichsverteidigung* a mobilisé toutes ses forces pour porter un grand coup aux Américains. De partout, monomoteurs et bimoteurs de chasse décollent à la rencontre des intrus. Mis en état d'alerte dès le début du jour, le II./ZG 26 commence à prendre l'air à partir de 08h10. Le contrôle d'interception guide la formation vers le centre de l'Allemagne. Le temps passe sans révéler la présence de l'ennemi. Puis, exactement une heure après leur décollage, les Me 410 se heurtent aux P-38 d'escorte au-dessus de Bad Frankenhausen et à la périphérie de Jena. Les Lightning du 20th Fighter Group déboulent sans attendre sur les Messerschmitt. Bientôt, ils descendent l'avion de l'Oblt. Richard Prokopp et du Lt. Eduard Trippe. Vers 09h20, les deux officiers trouvent la mort près du village de Badra, quelque 15 km au nord-est de Sonderhausen. Ils sont suivis par l'Oblt. Wedig Bogislav von Glasenapp, Gruppenadjutant et Staffelkapitän de la 4./ZG 26. Son Me 410 "se répand" le long de la route reliant Bad Frankenhausen à Esperstedt. Peu avant le crash, le pilote avait ordonné à son radio, l'Oblt. Heinz Stege, d'évacuer en parachute leur machine en perdition. Au moins trois autres Me 410 sont abattus au cours du même engagement. Tous s'écrasent au sol ou se posent en catastrophe dans le secteur de Jena. Une fois de plus, le bilan est lourd pour la ZG 26. Il prouve aussi l'infériorité criante des Me 410 armés du BK 5 quand ils sont confrontés aux chasseurs d'escorte US. Cette mission du 7 juillet aura aussi coûté la vie à deux pilotes de *Zerstörer* expérimentés (deux Staffelkapitäne de surcroît), l'Oblt. von Glasenapp et Oblt. Prokopp (5./ZG 26).

Quelques missions plus calmes ont lieu entre les 8 et 17 juillet. Puis, dans la matinée du 18, les Américains s'en prennent à divers objectifs répartis dans le nord de l'Allemagne, dont des sites industriels près de Kiel et le centre de recherche de la Heer à Peenemünde. C'est pour contrer le raid sur ce dernier objectif que le II./ZG 26 prend l'air et grimpe vers le secteur compris entre Parchim, Telchow et le Lac Müritz. Vers 09h00, au-dessus de Parchim, les équipages de Messerschmitt repèrent l'escorte américaine qui vire vers eux sans délai. Les P-51 entraînent alors les Me 410 dans un combat tournoyant des plus agressifs. Un équipage de la 4. Staffel puis un autre de la 5. Staffel revendiquent un Mustang chacun. Mais ces deux victoires ne sont pas grand chose face aux nouvelles pertes que doit endurer le II. Gruppe: sept tués et quatre blessés graves.

Au cours de la même matinée, des éléments du II./ZG 26 sont envoyés pour contrer le raid sur Kiel. La 4. Staffel perd alors deux avions, l'un près d'Hambourg, l'autre près de Gedser (Danemark).

Le 20 juillet, jour de la tentative d'assassinat d'Hitler, le II./ZG 26 reçoit l'ordre d'intercepter un raid américain dans la région de Leipzig. Mais l'ennemi n'est pas repéré. Comble de malchance, la formation allemande est ensuite prise à partie par sa propre Flak. Mais elle s'en tire avec plus de peur que de mal.

Cinq jours plus tard, la 15th US Air Force est de retour. En route depuis ses bases italiennes, elle a pour objectif l'usine de blindés *Hermann Göring* près de Lintz. Le II./ZG 26 s'élève au-dessus de Königsberg en Neumark vers 09h15. Mais, une fois encore, la formation ennemie n'est pas repérée. Au cours du vol de retour, plusieurs Me 410 sont victimes de la panne sèche et doivent se poser de toute urgence sur des terrains aux alentours de Königsberg en Neumark. Si les Me 410 n'ont pas été au contact de l'ennemi, ils doivent néanmoins déplorer la perte de l'un des leurs. Le Gefr. Wolfgang Svensson, un radio de la 5. Staffel, se souvient: *"ce jour-là, je volais avec le Fahnenjunker-Feldwebel Heinrich Heinrichs dans le 3U + TN, un Me 410 B-2/U4. Nous nous dirigeons vers le sud mais n'avons pas trouvé la formation ennemie. A 11h10, notre position a été signalée à 75 km au nord de Prague. Quelques instants plus tard, j'ai remarqué que nous tirions une longue bannière de vapeur derrière nous: l'un des moteurs perdait son huile. Mon pilote a alors coupé le propulseur défaillant. Nous avons adressé un message radio au Staffelkapitän, l'Oberleutnant Stehle, pour lui dire ce qui se passait. Il nous a conseillé de nous poser à Ohlau pour réparer. Mais nous n'y sommes jamais arrivés. Peu après cette transmission, notre poste de radio est tombé en panne. Nous ne pouvions pas voir le sol avec cette base des nuages se traînant à 800 m. L'autre moteur tournait toujours. Près de Gostingen, nous avons perdu de la vitesse, puis de l'altitude. Nous avons évité de justesse la collision avec une colline mais pas avec la cime des arbres bordant une route, ni avec des fils téléphoniques. Notre avion a percuté le sol et glissé sur une centaine de mètres à travers un champ labouré, avant de s'immobiliser. Lors de l'impact, ma tête a frappé la verrière et j'ai perdu connaissance pendant un moment. Revenu à moi, j'ai dû me battre avec la verrière faussée avant de pouvoir la forcer et d'évacuer l'avion avec Heinrich Heinrichs. Le fuselage avait salement dégusté, l'un des moteurs était arraché et la queue tordue. Les dégâts furent ultérieurement évalués à 65%. Très vite, on nous a emmenés à l'hôpital de Gostingen où nos chemins se sont séparés pour toujours. En effet, je fus informé plus tard que Heinrich Heinrichs, mon pilote, avait trouvé la mort au combat le 21 septembre 1944, alors qu'il servait à la JG 6. Après ma convalescence, j'ai été versé dans le personnel combattant au sol. On m'a donné le choix entre les Waffen-SS et les parachutistes. J'ai opté pour ces derniers et rejoint le Fallschirm-Panzerkorps Hermann Göring."*

Le II./ZG 26 ne connaît plus de combats significatifs vers la fin juillet 1944. Les pilotes poursuivent leur entraînement et leur formation sur le canon de 50 mm mais la fin des missions avec le BK 5 est déjà écrite. Le bilan est franchement défavorable, les pertes étant sensiblement plus élevées que les succès. Ainsi, entre le 22 février et le 30 juillet 1944, le Gruppe a perdu à l'ennemi 74 appareils armés du BK 5, nombre auquel il faut ajouter 45 autres machines déclassées pour causes diverses. Soixante-six membres d'équipage ont été tués (ou portés disparus) et 53 ont été blessés. Au cours de la même époque, le II./ZG 26 a revendiqué 69 victoires mais ce chiffre doit probablement être revu à la baisse pour coller à la réalité. Face à ces résultats, même les plus fervents défenseurs du BK 5 sont forcés d'admettre que cette arme embarquée, si puissante soit-elle, n'avait pas d'avenir.

En conséquence, le 3 août 1944, le II./ZG 26 délaisse ses Me 410 A-1/U4 et B-2/U4 pour entamer sa transformation sur Fw 190 A-8. Les pilotes du Gruppe reçoivent une formation sur le monomoteur à Königsberg en Neumark. Deux jours plus tard, le II./ZG 26 est rebaptisé II./JG 6. Ainsi s'achève la période d'utilisation du BK 5 avec le II./ZG 26.

- (1) Le suffixe U4 désigne le kit de modification comprenant le canon BK 5.
- (2) littéralement “destructeurs de formation”

Photo 35 (pp. 34 et 35) – Tous armés du BK 5, des Me 410 A-1/U4 de la 6./ZG 26 saisis au roulage vers la piste de Königsberg en Neumark fin avril 1944. Sont visibles les codes 3U + MP, CP, VP et LP. La lettre identifiant chaque avion est de teinte jaune, couleur de la Staffel. Sur la deuxième machine en partant de la droite, on distingue la surcharge de peinture qui masque le code constructeur. Tous les Me 410 visibles ici sont équipés du collimateur télescopique ZFR 4A installé à travers le pare-brise blindé.
Collection Harry

Photos 36 (p. 36) et **37** (p. 37) – Poussé dans un hangar (Photo **36**), puis photographié en maintenance (Photo **37**), un Me 410 A-1/U4 du II./ZG 26. Ces vues ont été prises à Königsberg en Neumark fin avril 1944, peu après l'installation du Groupe sur cet aérodrome poméranien. Les cinq anneaux de victoire peints sur le tube du BK 5 pourraient identifier le bimoteur comme étant celui du Staffelführer de la 5./ZG 26, l'Oblt. Fritz Stehle. Cet officier est en effet le seul dont le nombre de victoires remportées sur Me 410 est, à cette époque, très proche (quatre victoires confirmées) de celui symbolisé ici.
Collection Harry

Photo 38 et **39** (p. 39) – Ci-dessus, une autre photo du Me 410 de l'Oblt. Fritz Stehle, “patron” de la 5./ZG 26, à Königsberg en Neumark. On aperçoit le “Sabot” jaune du II./ZG 26 sur le capot moteur et le volumineux collimateur télescopique Zielfernrohr 4A monté à travers le pare-brise. A l'arrière-plan, d'autres appareils de la 5. Staffel. Ci-dessous, le Major Boehm-Tettelbach, Kommodore de la ZG 26, en conversation avec l'Oberst Hajo Hermann en visite au Groupe en avril 1944. A cette époque, Hajo Hermann venait de prendre ses fonctions de Kommandeur de la 1. Jagddivision. Déposée au sol derrière les officiers, la grande trappe qui recouvre normalement le logement du BK 5.
Collection Harry

Photos 40 (p. 40) et **41** (p. 41) – Deux vues prises sur l'aire de dispersion de la 5./ZG 26 en mai 1944 à Königsberg en Neumark. A l'arrière-plan sur les deux photos, le 3U + HN (le “H” identifiant l'avion est rouge liséré de blanc). C'est à bord de ce Me 410 B-2/U4 (WNR. 710334) que l'équipage composé des Uffz. Hupfeld et Dirgalla trouvera la mort le 7 juillet 1944, descendu par des P-38.

Photo 42 (pp. 42 et 43) – Ainsi parqué au milieu du terrain et quoique drapé de filets de camouflage, ce Me 410 A-1/U4 doit être bien visible aux yeux de la reconnaissance aérienne alliée. Photo prise à Königsberg en Neumark en avril 1944.
Collection Harry

Photos 43 et **44** (p. 45) – Deux vues du 3U + DN (le “D” est rouge liséré de blanc) sur le parking à Königsberg en Neumark. L'homme d'équipage est coiffé d'un casque d'acier frappé de l'emblème jaune du II./ZG 26. Rares sont les photos d'époque qui illustrent ce couvre-chef. Il était de coutume de peindre l'entièreté du casque dans la couleur de l'escadrille (rouge dans le cas présent). Ce Me 410 A-1/U4 (WNR. 420631) sera perdu au combat le 21 juin 1944 et les deux membres de son équipage (les Ofw. Dudszus et Konrad) périront.

Légende de l'infographie (p. 38) – Les opérations du II./ZG 26 au printemps et à l'été 1944. Les segments de droite fléchés matérialisent les transferts du Groupe entre ses bases d'opérations successives: Hildesheim (Basse-Saxe) au centre, Oberpfaffenhofen (Bavière) au sud et Königsberg en Neumark (Poméranie) au nord-est de Berlin. Les triangles noirs montrent l'emplacement des autres terrains utilisés par la ZG 26. Enfin, rayonnant de Königsberg en Neumark, les flèches grises datées précisent les différents itinéraires suivis par les Me 410 lors des principaux combats entre le II./ZG 26 et l'armée de l'air américaine. Au bout de chacune de ces flèches, les épées croisées signalent le lieu desdits combats.

Page 46 – Paysage

Sabordés à la dernière minute

Le 22 janvier 1945, la 13.(Pz.)/SG 9, qui est alors basée à Tonndorf (50 km au nord-est de Posen), se trouve dans une situation particulièrement critique. Pendant la journée, des chars soviétiques ont, en effet, été signalés aux abords de l'aérodrome. Pour les membres de la Staffel, la surprise est totale. Pire, les avions sont cloués au sol par un banc de brouillard dense qui recouvre le terrain enneigé. La mort dans l'âme, l'Oblt. Bartel, Staffelführer, ne voit pas d'autre issue que saborder ses appareils afin qu'ils ne tombent pas intacts aux mains de l'ennemi. Peu après, plusieurs explosions commencent à retentir aux quatre coins de l'aérodrome: la Luftflotte vient de donner son accord pour la destruction volontaire des 10 Hs 129 B-2 et trois Hs 129 B-3 (armés d'un canon de 75 mm) de la Staffel. Ces photos illustrent la carcasse de deux Hs 129 B-2 photographiés après la capture du terrain par l'Armée Rouge. Sur les Photos **45** (p. 46) et **46** (haut de la p. 47), on aperçoit le WNR. 141537 revêtu d'un intéressant schéma de camouflage. Le même appareil est visible à l'arrière-plan de la Photo **47** (bas des pp. 46 et 47). Outre la lettre “C” l'identifiant au sein de son escadrille, le Hs 129 B-2 coupé en deux de la Photo **47** porte également une inscription (malheureusement illisible) sur le nez.

Toutes photos Collection Koulikov

Page 48 – Destin

La mission de trop

Ou la mort du Hptm. Johann Zemsky du II./St.G. 1

Quand les troupes allemandes se lancent à l'assaut de l'Union Soviétique en juin 1941, la 6./St.G. 1 est dirigée par un homme hors du commun. A 32 ans, le Hptm. Johann Zemsky est plus âgé que la plupart de ses hommes pour lesquels il a le visage du père. Non seulement ce Viennois est un pilote exceptionnellement doué mais c'est aussi un commandant avisé capable de maintenir la cohésion de son unité en tout temps. Son caractère enjoué est un atout dans ce domaine, lui permettant de conserver son calme même dans les situations difficiles. Mais s'il est d'un naturel jovial, Zemsky est également un homme particulièrement décidé et des plus sérieux lorsqu'il s'agit de planifier des opérations ou de mener son escadrille au combat. Son agressivité professionnelle, qui avait déjà fait sa réputation lorsqu'il était lieutenant dans l'armée de terre autrichienne en 1938, se confirme lors des opérations sur Malte et en Russie. Partout, il est le premier à fondre sur l'objectif, entraînant son escadrille à sa suite. Le

8 août 1941, Zemsky est attaqué par des chasseurs des VVS. Blessé, il parvient à "vomir" son avion à Baranowicze, son terrain de départ biélorusse au sud-ouest de Minsk. L'appareil est très gravement endommagé (80%).

Ses qualités de meneur le propulsent à la tête du II./St.G. 1 dès août 1941. Opérant depuis Shatalovka et Youkhnov, il commande le Gruppe pendant l'avance vers Moscou, puis lors des terribles combats défensifs de l'hiver 1941-1942. En dépit d'une météo défavorable, le Hptm. Zemsky et ses hommes sont toujours sur la brèche. Pendant ces mois difficiles, le Viennois accumule plus de 300 vols de guerre. De nos jours, il est quasi impossible d'imaginer la somme de courage requise pour accomplir un tel exploit dans de telles conditions. Le commandement ne s'y trompe pas et le 4 février 1942, Zemsky reçoit la Croix de Chevalier.

L'été qui suit trouve le II./St.G. 1 dans le secteur sud du front de l'Est. A nouveau, l'unité opère en soutien des troupes au sol qui progressent vers ce qui va devenir leur enfer: Stalingrad. En juillet, c'est depuis Volchansk (près de Kharkov) que Johann Zemsky accomplit sa 500^{ème} mission de combat. C'est aussi à la même époque qu'il doit endurer de nouvelles blessures après avoir été attaqué par des chasseurs soviétiques.

L'officier atteint bientôt la barre symbolique des 600 vols opérationnels. C'est chose faite le 28 août 1942. Dans les semaines précédentes, le II./St.G. 1 a accompli mission sur mission au-dessus de la steppe immense qui s'étend à perte de vue devant Stalingrad. La nouvelle base d'opérations du Gruppe est Oblivskaïa, à 130 km de la cité industrielle sur la Volga. Son 600^{ème} vol de guerre est sans histoire pour Zemsky qui, de retour au terrain, est fêté comme il se doit à l'occasion de ce jalon symbolique. Cependant, la mission suivante ne tarde pas à se présenter. Cette fois, il s'agit d'attaquer des objectifs devant les têtes de pont allemandes près de Rossoschka. Au-dessus de l'objectif, la défense antiaérienne soviétique se déchaîne. Et puis, c'est le choc: sous les yeux atterrés de ses hommes, le Ju 87 R-2 de Zemsky (WNR. 6111) est frappé par un coup direct de la DCA. Le Junkers dégringole du ciel. Une poignée de secondes plus tard et les verrières se détachent du Stuka: le radio de Zemsky, le Fw. Otto Wolf, évacue le bombardier désesparé, suivi de son pilote. Mais ce dernier est déjà trop bas pour donner à son parachute le temps de se déployer. Et le Gruppenkommandeur connaît sa destinée. Son radio a plus de chance: bien que gravement blessé, cet aviateur aux 400 missions est récupéré dans les premières lignes par l'infanterie allemande. La zone du crash est investie peu après, ce qui permet aux Allemands d'emporter le corps du Hptm. Zemsky. Un Storch emmène sa dépouille à Oblivskaïa où on l'enterre devant une église orthodoxe, avec les honneurs militaires (Photo 49, troisième de couverture). Le Hauptmann Zemsky reçoit les Feuilles de Chêne à titre posthume le 3 septembre 1942.

Photo 48 (p. 48) – Début juillet 1942: le *General der Flieger* Pflugbeil, commandant de la Luftflotte 1, accueille le Hptm. Zemsky de retour d'une mission de combat. Comme on peut en juger, celle-ci n'était pas sans risque puisque le pilote a été blessé à la tête par le feu de la défense soviétique. Bien que saignant abondamment du front et ne pouvant voir clairement que d'un œil, Zemsky est parvenu à ramener son Ju 87 à Volchansk.

Photo 49 (troisième de couverture) – La tombe du Hptm. Zemsky devant l'église d'Oblivskaïa. Curieusement, la grande croix pattée porte le prénom Hans au lieu de Johann. La sépulture est ornée de l'emblème du II./St.G. 1 et de la plaque réalisée à l'occasion des 600 missions de combat accomplies par le pilote. A l'arrière-plan, à droite, les tombes des Lt. Bock et Ecke tués le 1^{er} août 1943, lorsque leur appareil s'est abattu suite à une panne moteur.

Quatrième de couverture – Les Hydravions

Photos 50 (haut de quatrième de couverture) – Ce Bv 138 de la 2./SAGr. 130 a coulé pour une raison inconnue. Il est hissé sur un porte-hydravion. L'opération se déroule lentement, afin que l'eau de mer ait le temps de s'écouler de l'épave qui s'en trouvera ainsi allégée.

Photo 51 (bas de quatrième de couverture) – Nous ignorons la raison de la présence de ce He 59 de la 9. Seenotstaffel dans le port grec de Salonique pendant l'été 1943. En effet, son unité d'appartenance étant stationnée en Allemagne, à Kiel/Holtenau, à la même époque. La 9. Seenotstaffel dépendait du Seenotdienstführer 1 (Mitte).