

EDITION
No 23
2014

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 23/2014

Remarque préliminaire: 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.

Deuxième de couverture – Les avions de liaison

Photos 1 et 2 (deuxième de couverture) – En dépit de son prestige de pilote de chasse et de ses décorations, Theodor Weißenberger ne dédaignait pas accomplir des tâches peu glorieuses comme de simples vols d'essai après maintenance. Une attitude qu'appréciaient ses subordonnés. Sur la **Photo 1** (haut de la page), le récipiendaire des Feuilles de Chêne et Staffelkapitän de la 6./JG 5 est photographié le 24 octobre 1943 à l'issue d'un vol d'essai à bord d'un Bf 108 de liaison de l'unité. La **Photo 2** (bas de la page) illustre un Fi 156 C-3 (code constructeur VK + GS, WNr. 5028) sur le front de l'Est. Revêtu d'un badgeon hivernal plutôt fatigué, le gracile appareil est muni de skis et d'un réservoir de carburant supplémentaire ventral. On note fixé à l'un des mats de support d'aile l'étendard caractéristique d'un chef d'état-major de la Heer (damier noir et blanc encadré de rouge).

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

Axel Urbanke
Heckenkamp 24
D-26160 Bad Zwischenahn
Allemagne

Télécopie: +49 4403/63396

Courriel (e-mail): Axel-Urbanke@Luftfahrtverlag-Start.de

Premier Assistant de Rédaction: Markus Richter, Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction: Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Collaborateurs:

Leonhard Beitler, Beilngries
Patrizio Bazzani, Milan (Italie)
Sven Carlsen, Hambourg

John Carr, Stuttgart

Heinz Jirousek, Bad Hönningen

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

Horst Thürling, Berlin

Detlef Urbanke, Ganderkesee

Dave Williams

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 - 2014

ISBN 978-3-941437-23-4

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

Sommaire

	Page		Page
Les avions de liaison		Paysage	
Bf 108, JG 5, 1943	Ull (deuxième de couverture)	Pare-brise éclaté!	18 et 19
Fi 156, VK + GS, Oberbefehlshaber eines Armeekorps		Photos en couleur	
Editorial	2	Vues couleur d'une Kampfgeschwader peu connue (I./KG 28)	20 à 23
Forum des lecteurs		Des avions sous la loupe	
IV./KG 54 en couleur, 1942-1943	2 à 5	Un avion remarquable de la Reichsverteidigung: le Fw 190 du Major Philipp, Kommodore de la JG 1	24 à 28
Le "Lièvre Volant" de la 4.(H)/23	4	Documents	
La Cigogne aux godillots de montagnard de la 2.(H)/10	4	La 100 ^{ème} victoire nocturne du II./NJG 1	29 et 30
Les chasseurs		Emblèmes inconnus	
Me 262 A-1a, WNr. 110969, 1945	6	Le "Teckel Désinvolte" de la 7.(H)/12	31 à 33
Les bombardiers		Derrière les photos, une histoire	
Ar 234, III./KG 76, 1945	7	Objectif: les usines de chars de Kramatorskaya (KG 55, 1941)	34 à 43
Les avions de reconnaissance		Vues insolites	
Fw 189 A-2, 6.(H)/13, 1942	8 et 9	Une bâche camouflée	44
Ju 88 D-1, 2.(F)/123, 1943	9	Destins	
Les avions de transport		Abattu sur la ligne ferroviaire de Mourmansk (KG 30)	45 à 48
Ju 290 A-1, SB + QB, WNr. 152, 1943	10	Les hydravions	
DFS 230, II./St.G. 2, 1941	11	Do 18, 2./Küstenfliegergruppe 406, 1941	UIV (quatrième de couverture)
Les avions d'appui-feu			
Ju 87, 6./St.G. 1, 1941	12		
"Frappe de la Dernière Heure": les missions d'appui-feu nocturnes de la 2./EJG 2 en avril et mai 1945	13 à 17		

Photo de couverture – Recouvert d'un intéressant schéma de camouflage, cet He 111 immatriculé 5J + FH de la 1. Staffel de la KG 4 General Wever s'est mis en pylône après s'être aventuré en terrain mou. Porteuse d'un schéma de camouflage différent, la

gouverne de profondeur droite provient manifestement d'un autre appareil. On note également les trois mats d'antenne requis par l'équipement radio additionnel, l'avion opérant en tant qu'éclaireur utilisant la méthode de navigation Y.
Crédit photo: collection Klinnert

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Après une longue interruption, nous reprenons la série LUFTWAFFE IM FOCUS avec ce numéro. Nous avons planifié cet hiatus au terme d'une période d'abonnement afin de nous donner le temps de préparer des planches de décalcomanies reprenant des sujets illustrés dans nos numéros 9 à 24 ainsi que les avions pilotés par Gerhard Barkhorn. La planche qui lui est dédiée peut être considérée comme un supplément à notre tout nouvel ouvrage traitant de la carrière du deuxième plus grand as de tous les temps. Aux maquettistes parmi nos lecteurs, nous avons le plaisir d'annoncer que nos nouvelles décalcomanies ont été imprimées par le fabricant italien Cartograph dont les réalisations sont réputées pour leur grande qualité.

Pour ce numéro et afin de ne pas déroger à notre règle bien établie, nous avons sélectionné un choix de sujets et de photos variés. J'en profite pour répondre à cette question qui nous a été fréquemment posée au fil des dernières années: pourquoi proposons-nous souvent des vues d'avions accidentés plutôt que d'appareils saisis en vol ou sur des terrains opérationnels? Pour faire court: "pourquoi des crashes?" La réponse est simple. Au cours des décennies passées, tous les anciens membres connus de la Luftwaffe ont été approchés par des marchands ou des collectionneurs en quête de photographies. La plupart des vues ainsi collectées illustrent de grandes unités au sein desquelles nombre de personnels ont servi. Après-guerre, ces mêmes personnels se sont constitués en associations de vétérans. Puisque la situation de l'armée allemande n'a généralement permis à ses soldats de n'obtenir du matériel photographique que jusqu'en 1943, la plupart des albums s'achèvent à cette époque-là de la guerre. Dans la dernière année et demie du conflit, la situation est devenue progressivement chaotique, entraînant la dissolution d'unités, pendant que d'autres se déplaçaient constamment, dissimulant leurs avions au sol sous un camouflage de plus en plus épaïs. En d'autres termes, cela signifie que les photos d'unités volantes et celles des grandes unités en 1944 et 1945 ont un prix qui reflète leur rareté. Pour les raisons qui précèdent, ce genre de photographie n'est pas courant dans les albums personnels des vétérans de la Luftwaffe. Par contre, les albums détenus par les anciens de la Heer sont souvent de véritables mines d'or pour les collectionneurs. En effet, pendant la 2^{ème} GM, un avion était encore considéré comme quelque chose d'extraordinaire. Du fait de leur fonction, les soldats de la Heer n'entraient généralement en contact avec ces "machines volantes" que lorsque celles-ci s'étaient écrasées sur le champ de bataille. Parmi les troupes au sol, il se trouvait toujours un soldat muni d'un appareil photographique qui prenait des vues de ces "oiseaux rares". Des duplicata étaient souvent réalisés et distribués aux camarades d'unité par ces photographes amateurs. C'est cette pratique courante qui explique pourquoi nous retrouvons quantité de vues d'avions accidentés dans les albums des vétérans de l'armée de terre. Que ce soit un appareil de reconnaissance ou un Me 262, vous retrouverez dans ces pages des exemples de ces machines endommagées et pas toujours fièrement campées sur leur train d'atterrissage. Affichant un intérêt régulier pour ce qui sort de l'ordinaire, nous poursuivrons notre quête et la publication de photos d'avions accidentés. Finalement, de telles vues pimentent une collection de photos plus classiques et comme une soupe bien assaisonnée est susceptible de plaire à la majorité des palais.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 1

Photos 37 et 38 – Il arrive que de nouvelles informations nous parviennent longtemps après la publication d'un article. Ainsi, lorsque nous avons publié notre tout premier numéro il y a 12 ans, nous avons proposé des vues couleur de l'emblème du IV./KG 54. Malheureusement, à cette époque, nous n'avions pu illustrer que la seule zone rapprochée du cockpit. L'une de ces photos est reproduite ici (**L1**, haut de la p. 3). Récemment, nous avons pu mettre la main sur une série de clichés montrant d'autres Ju 88 de la même unité, dont un appareil photographié dans sa quasi-entière. Et en couleur, s'il vous plaît! Les photos **L1** à **L4** ont vraisemblablement été prises à Grottaglie près de Brindisi (sud de l'Italie) où le IV./KG 54 séjourna du 1^{er} mars 1942 au 19 mai 1943. C'est en tous cas la conclusion à laquelle nous sommes arrivés après avoir relevé la bande blanche du théâtre d'opérations méditerranéen ceinturant le fuselage de deux de ces Junkers (photo **L4**). Les mêmes portent un grand chiffre blanc sur leur plan vertical respectif, un indice d'appartenance à une unité d'entraînement. Ces chiffres permettaient en effet aux instructeurs d'identifier facilement avions et équipages lors de vols d'entraînement. A l'avant-plan de la photo **L4**, le "1 Blanc" a l'extrémité de ses casseroles d'hélice et la lettre l'identifiant au sein de son unité peintes en blanc. Nous en déduisons que ce bimoteur appartient à la 10. Staffel. Par contre, son homologue visible à l'arrière-plan porte un chiffre 94 et une lettre F peints en jaune, couleur réservée à la 12. Staffel. Il en va de même pour le Ju 88 de la photo **L3**, dont l'extrémité de la casserole d'hélice est jaune. Détail intéressant, le cercle vert porté derrière l'extrémité jaune de la casserole (on retrouve ce cercle vert au même endroit sur le "1 Blanc" de la photo **L4**). La photo **L3** montre les armuriers arrimant des bombes sous un Junkers de l'unité. Le bimoteur est orné de l'emblème bleu du IV. Gruppe dont le coin supérieur gauche porte une petite bande blanche oblique. La photo **L2**, prise à Gardelegen en 1944, prouve combien il est difficile d'identifier la couleur bleue sur une photo n&b.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 3

Le "Lièvre Volant" de la 4.(H)/23

Bien que l'article original ait été écrit il y a près de dix ans, Jaap Woortman, un lecteur néerlandais, a pris contact avec notre rédaction pour apporter un complément d'information. Jaap étudie actuellement les missions accomplies par les unités de reconnaissance tactique rattachées au Heeresgruppe B opérant aux Pays-Bas en mai 1940. Jaap est donc à même de corriger certaines informations livrées dans notre article original. L'extrait suivant provient de l'article publié en p. 28 de LiF n° 3: "(...) équipée de ces nouveaux avions, la 4.(H)/23 prit part aux combats à l'Ouest, accomplissant des vols de reconnaissance pour le compte des XXV. et XXIII. Armee Korps à partir du 15 mai 1940." Cette affirmation est malheureusement inexacte puisque la Staffel était rattachée au X. Armee Korps et fut transférée au XXVI. Armee Korps le 16 mai 1940. Jaap Woortman se base sur le quatrième tome du journal de marche tenu par l'officier Opérations du XXVI. Armee Korps.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 20

Henry Hoppe pointe une erreur concernant la photo couleur de la deuxième de couverture: cet He 72 porte le code constructeur TV + NC et non TV + HC.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 21

Ulf Balke nous a adressé plusieurs commentaires que le lecteur trouvera ci-dessous:

Photo 28 – A gauche sur cette photo couleur, le Hptm. Bernhard Joep, Staffelpitän de la 2./KG 40.

La Cigogne aux godillots de montagnard de la 2.(H)/10 (pp. 34 et 35) – Cette Staffel existe dès le mois de mai 1939. Elle est alors stationnée à Neuhausen en Prusse-Orientale. Elle sera renumérotée 2./NAGr. 12 le 20 avril 1943. Enfin, la légende de la Photo 36 devrait faire référence au mois d'avril 1941 en Grèce.

Page 6 – Les chasseurs

Photos 3 et 4 (pp. 6 et 7) – A gauche: si les vues d'avions à réaction allemands sont déjà rares en elles-mêmes, la quête des historiens et des collectionneurs au fil des dernières décennies rend extrêmement difficile aujourd'hui la découverte de photos jusqu'ici inconnues. Ceux d'entre nous qui parviennent à découvrir de nouvelles vues prises dans les derniers mois du conflit doivent accepter le fait que de telles photographies se feront rarissimes dans un avenir proche. Voici néanmoins deux de ces raretés présentées sur cette double page. La photo de gauche est celle du Me 262 A-1a WNr. 110969 crashé en février ou mars 1945. Manifestement, le jet a subi une avarie de train d'atterrissage mais il est impossible de dire si l'accident résulte d'une panne d'extraction du train principal ou de son cisaillement. Quoi qu'il en soit, il semble évident que la roue de nez était sortie avant que sa jambe ne se rompe. Curieux, un soldat allemand examine le bimoteur accidenté. La remorque visible à l'arrière-plan fait partie du matériel de piste. Elle donne donc à penser que l'accident a lieu au voisinage d'un aérodrome. Le fuselage porte un chiffre 6 blanc ou jaune. Peu de choses sont connues au sujet de cet appareil: on sait seulement qu'il est issu de la série de production comprenant les WNr.110961 à 111011. Ces avions ont été assemblés sur une chaîne de montage dissimulée dans une forêt près de Leipzig. L'appareil visible ici a probablement été livré vers février 1945 car la première mention relative à un avion de cette série date du 17 février. Des Me 262 dont le numéro de série est proche de notre 110969 (les 110964, -967 et -971) ont servi au sein du I. ou III. Gruppe de la Jagdgeschwader 7. Pour cette raison, il est probable que le jet photographié ici appartenait à la même escadre. S'il s'agit du "6 Blanc", l'avion devait être à l'inventaire de la 2. ou 9. Staffel, et à la 3. ou 10. Staffel si le chiffre 6 est jaune.

Page 7 – Les bombardiers

Ci-dessous, cette photo n'a pas été réalisée à partir d'un négatif couleur, elle a tout simplement été colorisée pendant la guerre. Ici, un camion-citerne avitaille un Ar 234 qui passe pour avoir été à l'inventaire du III./KG 76. Cette information n'a cependant pu être recoupée. L'homme qui agrippe l'une des trappes d'accès du fuselage a posé le pied sur l'échelle rétractable devant la roue de nez

Page 8 – Les avions de reconnaissance

Photos 5 et 6 (pp. 8 et 9) – Immatriculé 4E + JP, ce Fw 189 A-2 de la 6.(H)/13 s'est posé sur le ventre non loin d'une route au cours de l'été 1942. Il s'agit très probablement du Werknummer 2283 contraint à l'atterrissage forcé près de Vasilievka (non de Kharkov) le 14 juillet, après avoir été victime d'une avarie de moteur. Entouré des deux membres d'équipage, un soldat de la Heer montre sur la carte de navigation dépliée sur le moteur où les aviateurs ont atterri. L'hélice éclatée prouve au moins qu'elle moulinait au moment où l'avion a touché le sol. L'insigne d'escadrille est bien visible sur le capot du moteur: le motif est constitué d'un char allemand surmonté de l'aigle de la Luftwaffe. L'emblème d'unité est similaire à celle de la 1.(H)/14. Elle reflète l'activité principale de la 6.(H)/13 qui accomplit des vols de reconnaissance au profit de la 18. Panzer-Division dans le secteur central du front de l'Est. Opérant d'abord sur Hs 126, l'unité passe sur Fw 189 à l'automne 1941. C'est au cours de l'été suivant que la Staffel déménage dans le secteur sud du front où cette vue a été prise. La **Photo 6** montre la bande jaune autour des poutres du fuselage du même avion, une marque caractéristique des avions du front de l'Est.

Crédit photo: collection Richter

Photo 7 (haut de la p. 9) – Été 1943: voici un Ju 88 D-1 de reconnaissance appartenant à la 2.(F)/123 à Athènes-Tatoi. En juin 1943, la Staffel s'appuie sur un effectif de 20 Ju 88 D-1. Depuis Athènes, l'unité opère au bénéfice du X. Fliegerkorps, ratissant la Méditerranée à la recherche de convois navals. Le X. Fliegerkorps planifiait les missions de ses bombardiers sur base des renseignements ainsi obtenus. Le Junkers visible ici est affublé d'une particularité, les spirales ornant ses casseroles d'hélice. Ces motifs sont en effet rarement observés sur des avions de reconnaissance.

Crédit photo: collection Harry

Page 11 – Les avions de transport

Photo 8 (p. 10) – Armé d'un canon MG 151 de 20 mm muni de deux réticules, la pointe arrière de ce Ju 290 A-1 (SB + QB, WNr. 0152) ressemble à la tête d'un insecte à trompe. Confrontée à la situation désespérée dans la poche de Stalingrad fin décembre 1942, la Luftwaffe tente de rassembler un maximum d'avions de transport. Parmi eux, le Ju 290 V1 et le Ju 290 de série photographié ici. Le V1 parvient à Stalino le 28 décembre 1942 et effectue sa première mission de ravitaillement de la poche le 10 janvier suivant. Par contre, le SB + QB n'atteint Stalino que deux jours plus tard. Dès son arrivée ou le lendemain, le gros Junkers est chargé via sa rampe arrière dénommée *Trapoklappe* (**Photo 8**). L'autre Ju 290, le V1, accomplit un deuxième vol de ravitaillement le 12 janvier et atterrit sans encombre à Pitomnik. S'en suit un retard inexplicable long de plusieurs heures. Et lorsque l'imposant quadrimoteur reprend l'air pour le vol de retour, l'obscurité est tombée. Le drame se joue peu après le décollage quand le Ju 290 décroche à basse altitude et s'abat, entraînant dans la mort son équipage et la quasi-totalité des soldats blessés qu'il transportait. La cause de l'accident sera attribuée au glissement de la charge vers l'arrière de l'avion (le nez de celui-ci pointant vers le haut lors du décollage). Ce glissement entraîna un déplacement du centre de gravité de l'appareil avec les conséquences fatales que l'on connaît. Le 13 janvier, l'autre Ju 290, le SB + QB, prend l'air à son tour depuis Stalino pour ravitailler la poche de Stalingrad. En route, l'énorme Junkers et le Fw 200 qui l'accompagne sont attaqués par des chasseurs soviétiques. A l'atterrissage, on ne dénombre pas moins de 123 impacts de projectile sur le Ju 290. Ceux-ci ont endommagé le circuit de carburant principal et, plus grave, le longeron de l'aile. Si le circuit de carburant bénéficie d'une réparation d'urgence, il en va autrement pour le longeron dont l'état inquiète la « mécanique ». Décision est prise de limiter le nombre de blessés pouvant embarquer à dix. Quatre jours après l'incident, le Ju 290 quitte Stalino et gagne Rangsdorf, puis Tempelhof (Berlin) le lendemain pour y faire réparer son longeron.

Photo 9 (p. 11) - A partir de 1941 et jusqu'à la fin de la guerre, des unités de bombardiers en piqué utiliseront des planeurs DFS 230 lors de leurs déploiements sur les différents théâtres d'opérations. Ces planeurs transporteront autant des personnels que du matériel entre les aérodromes. La plupart du temps, les unités n'utiliseront qu'un seul de ces DFS 230 tractés par les

Ju 87 munis d'un crochet adapté. Voici l'un de ces planeurs. Il appartient au II./St.G. 2 opérant alors en Russie. Outre l'emblème du Groupe, l'aéronef porte le code inhabituel 6G + 02. Les archives révèlent que le II./St.G. 2 mit en œuvre au moins un DFS 230, le Werknummer 227357. Celui-ci s'écrasera à Poltava le 2 septembre 1943, tuant son pilote, l'Uffz. Wilhelm Theiß.
Crédit photo: collection Morten Jessen

Page 12 – Les avions d'appui-feu

Photos 10 et 11 (p. 12) – Avec ce rhinocéros crachant son agressivité par les naseaux, la 6./St.G. 1 pouvait s'enorgueillir d'un emblème impressionnant. Le motif reflète bien l'image que les équipages avaient de leurs bombardiers. L'emblème fut utilisé par l'unité alors qu'elle servait en Méditerranée entre la fin février et la fin mai 1941. Au cours de cette période, ses Stuka opéraient contre Malte depuis les aérodromes siciliens de Trapani et Comiso. C'est sur l'un de ces terrains qu'a été prise cette photo.

Crédit photo: Paoli Angi

"Frappe de la Dernière Heure": les missions d'appui-feu nocturnes de la 2./EJG 2 en avril et mai 1945

Par Axel Urbanke

A 23 ans, Othmar Schwendtmayer a d'abord été formé comme pilote de bombardier. Après un tour d'opérations avec le IV./KG 55 sur le front de l'Est en juin-juillet 1944, le jeune homme demande à être versé à la chasse. Il parvient à la 1./JG 102 dès la fin juillet. A l'issue de son entraînement sur Ar 96 et Bü 131, Othmar passe sur Bf 109 dès le mois d'août mais le 23 de ce mois, il est blessé dans un accident à l'atterrissage. Il en faut plus pour impressionner l'aspirant chasseur qui reprend son écolage sur Bf 109 en novembre. En janvier 1945, l'Allemagne fait face au spectre de la défaite sur tous les fronts. Le 17, Othmar est transféré à la 3./JG 110 à Halle pour y suivre un cours de pilotage aux instruments sur Bf 109. Peu après, il rejoint la 10./JG 110 à Wesendorf au nord-ouest de Brunswick (nord de l'Allemagne). Là, il vole à plusieurs reprises sur Bf 109 G-12 (biplace) dans le cadre de sa formation au PSV. L'entraînement dure jusqu'au 19 février. En dépit de la pénurie de carburant, la formation des pilotes se poursuit afin de combler les pertes croissantes sur le front. A ce moment, personne n'imagine qu'il y aura bientôt plus de pilotes que d'avions disponibles car la production s'est effondrée suite à la destruction ou à l'abandon à l'ennemi des usines aéronautiques. Othmar est muté à la 2./EJG 2 fin février 1945. A cette époque, la Staffel stationne à Hagenow, quelque 75 kilomètres à l'est d'Hambourg et 175 kilomètres au nord-ouest de Berlin. La 2./EJG 2 a été créée début novembre 1944 par renumérotation de la 2./Erg.NJGr. (einmot.) ou 2^{ème} Escadrille du Groupe de Remplacement de Chasse de Nuit (Monomoteur). Contrairement aux autres Gruppen de la EJG 2 qui achèvent la formation des pilotes de jet, le I. Gruppe sert de simple point de rassemblement des pilotes sélectionnés pour les opérations nocturnes. Jusque fin mars 1945, les activités de la 2./EJG 2 se limitent à l'entraînement au tir (sur Bf 109) et au bombardement (sur Bü 131)*. A la mi-avril, le Groupe est rattaché au NSGr. 20 (20^{ème} Groupe d'Appui-Feu de Nuit) également basé à Hagenow. Equipée de Fw 190, cette unité effectue des missions au crépuscule et de nuit contre les forces alliées avançant constamment depuis l'Ouest. La mission principale du Groupe est l'attaque de colonnes de chars et de véhicules circulant sur les fameuses *Autobahnen* (autoroutes) et les routes principales allemandes. Le 15 avril, le commandement de la Wehrmacht réalise que l'Allemagne risque d'être bientôt divisée en une moitié nord et une moitié sud. Au même moment, la logistique allemande s'effondre partout. Le réseau ferroviaire n'est plus utilisable que dans un secteur limité et la menace aérienne alliée impose aux colonnes de ravitaillement de circuler sur les routes de nuit exclusivement. Pour les unités volantes, le résultat est dramatique puisque le peu de carburant encore disponible ne leur parvient quasiment plus.

Le 15 avril à 20h05, lorsque la 2./EJG 2 prend l'air depuis Hagenow pour sa première mission opérationnelle, les troupes US ont déjà investi le secteur au nord de Brunswick. Des unités anglo-américaines ont percé jusqu'aux rives de l'Elbe dans le secteur d'Arendsee, Wittenberge, Stendal et Tangermünde. Seuls les ponts détruits sur le fleuve ont temporairement stoppé les armées alliées. Soixante-quinze kilomètres seulement séparent Tangermünde de Berlin. L'Oberfähnrich (Aspirant-Chef) Schwendtmayer et ses camarades s'en prennent aux véhicules ennemis près de Gifhorn depuis une altitude de 1.200 mètres, larguant des conteneurs à sous-munitions de 250 kg de type AB 250 remplis de bombes antipersonnel SD 2. Les pilotes sont de retour à Hagenow à 21h10. Le lendemain soir, Othmar et ses camarades attaquent des objectifs dans le secteur d'Arendsee entre 20h45 et 21h15. Au cours de cette mission, ils larguent des AB 250 à 800 mètres d'altitude. La situation déjà désespérée des forces allemandes s'aggrave encore quand, aux premières heures du 16 avril, l'Armée rouge déclenche sur l'Oder son offensive finale qui vise à prendre en tenaille la capitale allemande distante de 60 kilomètres. Le mouvement d'encerclement s'opérera par le nord et le sud (v. infographie p. 15). Si d'autres unités d'appui-feu de la Luftwaffe cessent la lutte contre les troupes anglo-saxonnes pour se concentrer sur les Soviétiques, la 2./EJG 2, elle, poursuit ses attaques contre les forces américaines à plusieurs dizaines de kilomètres au sud-est de sa base d'opérations. Le 18 avril, l'unité "traite" une nouvelle fois à l'aide d'AB 250 des objectifs situés dans le secteur d'Arendsee. La mission dure exactement une heure pour s'achever à 21h30.

Après quatre jours d'interruption et en dépit de la présence constante de chasseurs alliés, la Staffel lance le dimanche 22 avril à 17h03 (donc en plein jour) un raid contre des objectifs situés près de Seehausen au sud de Wittenberge. Le plafond est bouché, les nuages bas déversent de fréquentes averses de pluie et la Staffel doit larguer des bombes antipersonnel SD 70 depuis une altitude de 400 mètres. A l'issue de ce raid sur les objectifs qui ont pu être identifiés, la 2./EJG 2 est rappelée pour intervenir dans le secteur de Berlin. Bien qu'ils réalisent parfaitement que leurs efforts n'arrêteront pas les Soviétiques qui progressent sur un vaste front, les pilotes allemandes exécutent les ordres reçus. Le même soir, la 2./EJG 2 frappe une tête de pont russe qui franchit la Havel. La mission débute à 20h45 et dure précisément une heure. Au cours de celle-ci, les aviateurs allemands larguent à nouveau des SD 70 antipersonnel. Les pilotes doivent affronter une DCA nourrie qui endommage le Bf 109 "33" d'Othmar Schwendtmayer forçant celui-ci à se dérouter sur Berlin-Gatow.

Dans la matinée du 24 avril, l'Armée rouge tente de refermer la tenaille qu'elle a mise en place autour de Berlin. C'est le Premier front biélorusse qui doit constituer la mâchoire nord en attaquant dans le secteur de Nauen à quelque 20 kilomètres au nord-ouest de la capitale. La mâchoire sud, quant à elle, a atteint Ketzin. A l'endroit où elles doivent se refermer, les deux mâchoires ne sont distantes que de moins de 25 kilomètres l'une de l'autre. Entrant dans la capitale, la Reichsstraße 5 est le dernier corridor d'accès à Berlin encore tenu par les Allemands. Cette ultime voie de salut est encombrée de réfugiés et de colonnes militaires. C'est le sauf-qui-peut général. On comprend dès lors pourquoi la Luftflotte Reich fait tout ce qu'elle peut pour garder ce dernier corridor ouvert en stoppant l'avance soviétique vers celui-ci. Dans ce but, la 2./EJG 2 largue des conteneurs AB 250 depuis une altitude de 1.200 mètres sur les têtes de pont russes. Les objectifs sont désormais si proches que la mission est brève, débutant à 20h55 pour s'achever dès 21h10. Le lendemain, l'unité attaque les forces soviétiques concentrées au sud près de Brandebourg. Cette fois, le raid est plus long, s'étalant entre 20h55 et 22h15. Comme la veille, des conteneurs à sous-munitions AB 250 sont lancés depuis une altitude de 1.200 mètres. Au vu de la situation générale, les efforts de la Luftwaffe paraissent complètement insensés. Il est clair que le III^{ème} Reich est condamné à brève échéance. Dans Berlin même, de terribles combats de rue ont commencé. Lorsque les troupes américaines et soviétiques font leur jonction à Torgau ce 25 avril

1945, la menace est devenue réalité: l'Allemagne est désormais coupée en deux. On peut donc sourire à la lecture du rapport de la Luftflotte Reich qui, le même jour, annonce que les réserves de carburant pour avion ne permettront plus que 14 à 16 jours d'opérations.

Le 29 avril, Berlin à présent encerclée, les Bf 109 de la 2./EJG 2 attaquent des objectifs situés à l'intérieur même de la ville. Le ciel au-dessus de la capitale est devenu lugubre, fantomatique, avec cet énorme champignon de fumée stagnante visible à des kilomètres. Partout, ce ne sont qu'éclairs de tir et fumées d'incendie. Les Soviétiques ont atteint le centre-ville. Non loin du bunker du Führer, le fameux boulevard Unter den Linden est déjà la scène de combats acharnés. La situation des encerclés est sans issue car, Gatow, le dernier aéroport de la ville, est tombé le 27 avril. Berlin ne peut plus compter que sur ses propres ressources, tout ravitaillement par air étant désormais impossible. Cela n'empêche pas la 2./EJG 2 d'effectuer une nouvelle mission le même jour entre 20h30 et 21h15. Armement et altitude de largage ne varient pas. Le lendemain, la Staffel retourne sur Berlin. Ses Messerschmitt décollent d'Hagenow à 21h00. Les pilotes ignorent encore que leur chef suprême, Adolf Hitler, s'est suicidé six heures plus tôt. Avec son épouse Eva, il s'est tiré une balle dans la tête dans le bunker de la Chancellerie. Il faudra attendre 24 heures de plus pour que la radio officielle de Hambourg annonce la nouvelle aux soldats de la Wehrmacht. Lorsqu'ils larguent leurs AB 250 au-dessus de Berlin, Othmar Schwendtmayer et ses camarades imaginent donc que le Führer et ses sbires résistent encore au milieu des ruines fumantes de la capitale. Othmar et son unité atterrissent à Hagenow à 22h20.

Le 1^{er} mai, il est clair que l'aérodrome d'Hagenow doit être abandonné car les troupes britanniques s'en approchent dangereusement. La 2./EJG 2 profite du vol de transfert vers Schleswig pour bombarder au crépuscule les têtes de pont britanniques franchissant l'Elbe près de Lauenburg. Cette fois, ce sont des bombes à fragmentation SD 200 qui sont utilisées. Schwendtmayer et son unité décollent à 05h30 et atterrissent à Schleswig 40 minutes plus tard. La 2^{ème} Armée britannique a établi une tête de pont à Lauenburg dans la nuit du 28 au 29 avril. Le 1^{er} mai, la tête de pont s'étend 15 kilomètres plus au nord. A partir de là, les troupes de sa Gracieuse Majesté avancent irrésistiblement vers Lübeck distant d'à peine 30 kilomètres. Le territoire du Reich encore tenu par la Wehrmacht se rétrécit d'heure en heure. Le 3 mai 1945 débute sous des nuages gris et des averses de pluie. Il faut attendre midi pour obtenir une amélioration de la météo et à 20h10, la 2./EJG 2 parvient à décoller pour une nouvelle mission menée cette fois contre le pont de bateaux tendu sur l'Elbe près de Lauenburg. La mission se révèle dangereuse car l'ouvrage est fortement défendu par la DCA. Les paramètres de l'attaque sont identiques à ceux du raid précédent puisque chaque Bf 109 largue une bombe SD 200 à 1.200 mètres d'altitude. D'après le carnet de vol de Schwendtmayer, descendre plus bas aurait été trop risqué.

Entre-temps, le front montre partout des signes de désintégration. Le 4 mai, vers 18h30, vu la situation complètement désespérée, le Generaladmiral von Friedeburg signe au GQ du Field Marshall Montgomery l'acte de "capitulation partielle sans condition du Nord de l'Allemagne". La capitulation prend effet le lendemain à 08h00. Bien que la guerre soit pratiquement terminée, la 2./EJG 2 accomplit une ultime mission de combat à 20h30, quelques heures à peine avant que la capitulation ne soit effective. Les Messerschmitt attaquent une dernière fois les colonnes ennemies sur l'*autobahn* Lübeck-Hambourg. Fidèle au poste, le Bf 109 G-14/AS "8 Jaune" d'Othmar Schwendtmayer est du nombre. Les paramètres de l'assaut sont les mêmes que précédemment et les chasseurs-bombardiers regagnent Schleswig vers 22h00. Ce qui est probablement la dernière mission d'appui-feu allemande de la 2^{ème} GM, vient de prendre fin. Pour les hommes de la 2./EJG 2, la capitulation est effective dix heures plus tard. Le combat meurtrier connaît enfin son épilogue.

* La Staffel fut, paraît-il, rebaptisée ultérieurement 6./EJG 1. La fusion d'unités d'entraînement et de combat à la fin de la guerre est à l'origine de situations complexes. C'est ce qui explique le manque de clarté autour de l'histoire du 1./EJG 2 à partir d'avril 1945. Le Groupe est censé avoir été soit dissout soit scindé le 29 mars 1945 ou après cette date. Tenant compte de cette incertitude, nous avons fait le choix dans cet article de désigner la Staffel comme 2./EJG 2.

L'auteur souhaite remercier le Dr. Christian Möller, Sven Carlsen et Markus Richter pour la mise à disposition de leurs informations et de leurs photographies.

Photo 12 (p. 13) – L'Ofhr. Othmar Schwendtmayer pose sur le bord du cockpit de son Bf 109 G-14/AS "▲ + 8 Rouge" à Hagenow fin avril 1945. Contrairement à de nombreux pilotes de chasse allemands vers la fin du conflit, l'aspirant-chef ne porte pas la combinaison de vol en cuir. Remarquez les marques de main sur le flanc du fuselage au voisinage de la sangle du siège.

Crédit photo: collection Richter

Photo 13 (p. 17) – Une autre photo d'Othmar Schwendtmayer posant sur l'emplanture du même avion, au même endroit et à la même époque. On distingue la verrière Erla et la marque triangulaire caractéristique des unités d'appui-feu sur le fuselage devant la croix de nationalité. Ce triangle jaune ne porte ici aucun liseré. Le galbe du capot moteur, typique des Bf 109 propulsés par un DB 605 AS, est clairement visible. Il résulte du montage d'une tôle concave sur le fuselage en aval du moteur et jusqu'à l'aplomb du pare-brise.

Crédit photo: collection Richter

Profil couleur (pp. 14 et 15) – Voici le Bf 109 G-14/AS de l'Ofhr. Schwendtmayer entre la fin avril et début mai 1945. Pilote et avion servent alors à la 2./EJG 2. A l'exception de l'empennage vertical, le chasseur est camouflé en gris violacé RLM 75, vert foncé RLM 83 et gris-bleu clair RLM 76, avec des marbrures diffuses des teintes 75 et 83 sur les zones claires du fuselage. L'empennage vertical était peut-être recouvert de brun RLM 81 surchargé de taches RLM 83 au contour net et de taches RLM 76 au contour diffus comme illustré ici.

Infographie (p. 15) – Les missions d'appui-feu nocturnes de la 2./EJG 2 entre le 15 avril et le 5 mai 1945. Au centre de la carte, le terrain d'Hagenow d'où la Staffel a effectué des missions sur Gifhorn au sud-sud-ouest (15 avril) et une série d'objectifs au sud-est: Arendsee (16 et 18 avril), Seehausen et Oranienburg (22 avril), Nauen dans les faubourgs de Berlin (24 avril), Brandenburg (25 avril) et Berlin (29 et 30 avril). La 2./EJG 2 attaque ensuite des objectifs sur Lauenburg (1^{er} mai), avant de gagner l'aérodrome de Schleswig (1^{er} mai). Deux missions sont encore effectuées en mai, celle sur Lauenburg (3 mai) et finalement Lübeck (4 mai). Les grandes flèches roses indiquent la progression des troupes alliées. Venant de l'ouest, les Britanniques progressent vers le nord-est, pendant que les Américains avancent vers Berlin. A l'est, l'Armée rouge entame un mouvement d'encerclement par le nord et le sud de la capitale. Les deux mâchoires de la tenaille soviétique vont se refermer au voisinage de Lauen sur la Reichsstraße 5.

Page 18 – Paysage

Pare-brise éclaté!

Alors que la guerre progresse, les pilotes de la Jagdwaffe sont confrontés au risque toujours croissant d'être descendus par les chasseurs ou le feu défensif des bombardiers alliés. Vers la fin du conflit, leurs chances de survie au combat diminuent dangereusement. Les statistiques montrent que la majorité des pilotes seront tués après seulement quelques engagements avec

l'ennemi. Bien que la peur fasse partie de la vie quotidienne de ces hommes (peur qu'ils tentaient d'oublier par tous les moyens possibles, y compris leur courage et leur enthousiasme juvénile), nombreux sont les pilotes qui craignent d'atterrir dans un avion en flammes ou d'être frappés dans leur cockpit au cours des combats. Non seulement cette dernière éventualité induisait un risque élevé de blessures graves mais elle pouvait déboucher aussi sur la perte de contrôle de l'appareil ou l'impossibilité pour son pilote de l'évacuer en parachute. Les aviateurs qui rentraient au terrain sans être blessés mais avec un pare-brise détruit par le feu ennemi (comme sur cette vue) appartenaient donc à la catégorie des chanceux.

Sur cette double page, les **Photos 14 et 15** ont été prises, selon toute probabilité, sur les terrains de la JG 26 sur le front de l'Ouest au cours de l'année 1943. Elles montrent que, contrairement au pare-brise des Bf 109, les panneaux latéraux du pare-brise des Fw 190 n'étaient pas blindés mais seulement constitués de Plexiglas. Quand ils étaient frappés par des projectiles, ces panneaux volaient en mille éclats tranchants lacérant souvent le visage du pilote. Sur cette photo, on note l'état du boudin de mousse recouvert de plastique normalement fixé au sommet de la casquette du tableau de bord: ici, le boudin a été déchiré et arraché par les impacts, pour pendre *wie eine Wurst* ("tel une saucisse" dans la langue de Goethe). Ledit boudin était censé réduire le risque de lésion en cas d'impact de la tête du pilote contre le tableau de bord lors d'un atterrissage sur le ventre ou d'une collision. En pratique, cette protection était souvent illusoire car la tête du pilote frappait d'abord le collimateur en pareilles circonstances, entraînant des lésions faciales de gravité variable.

Page 20 – Photos couleur

Vues en couleur d'une Kampfgeschwader peu connue

Quand les amateurs discutent des escadres de bombardement de la Luftwaffe, les KG 1, 2, 3 et 4 ou 26, 27, 30, 40, 51, 53, 54 et 55 viennent tout de suite à l'esprit. La plupart des passionnés connaissent également les unités à la numérotation élevée comme les KG 76, 77, 100 et 200. Mais que savent-ils de l'obscur KG 28? Probablement pas grand-chose, comme l'avoue lui-même l'auteur de ces lignes. C'est pourquoi la rédaction des légendes accompagnant les photos illustrant cet article s'est avérée problématique. Du moins jusqu'à ce que notre spécialiste de la KG 28, Ulf Balke, arrive à la rescousse. Nous allons partager ses connaissances dans les lignes qui suivent.

Le I./KG 28 est constitué à Jesau en Prusse-Orientale le 1^{er} novembre 1939. A l'issue de trois mois d'entraînement intensif, le Groupe emménage à Gotha où il poursuit sa formation. Au cours de cette période hivernale, l'accent est mis sur les procédures de démarrage des moteurs par temps froid. L'unité est ensuite déclarée pleinement opérationnelle et renumérotée III./KG 26 le 16 mai 1940. Elle prend alors ses quartiers à Schwerin non loin de la Baltique (nord-ouest de Berlin – v. infographie p. 15). Le Groupe reçoit son baptême du feu en Norvège, avant d'être engagé dans la bataille d'Angleterre et l'invasion de l'Union Soviétique. Il est renuméroté II./KG 100 le 20 décembre 1941.

De son côté, l'ancien III./KG 26 (formé à partir de janvier 1940), est rebaptisé Kampfgruppe 126 le 16 mars 1940. Dans les mois qui suivent, il est engagé presque exclusivement contre le trafic maritime britannique. Le 21 décembre 1941, le Groupe est renuméroté pour devenir la seconde incarnation du I./KG 28. L'unité est rattachée à la Luftflotte 2 (IX. Fliegerkorps) entre décembre 1940 et juin 1941. Depuis son terrain de Nantes (Loire-Atlantique), l'unité participe aux opérations contre des objectifs au sol et en mer, sur et autour des Iles Britanniques, en ce inclus la mer d'Irlande et le canal de Bristol. Le 27 mai 1941, l'unité prend part aux vaines tentatives visant à protéger le Bismarck gravement endommagé.

Le I./KG 28 passe sous l'autorité du Luftflotten-Kommando 3 (toujours avec le IX. Fliegerkorps) lorsque débute l'invasion de l'URSS au cours de l'été 1941. Le Groupe emménage alors à Melun (Seine-et-Marne). De là, il bombarde les villes anglaises de Hull, Birmingham et Londres. En juillet, les unités du IX. Fliegerkorps sont temporairement expédiées sur le front de l'Est "*pour plusieurs missions*". Le I./KG 28 s'installe le 17 juillet à Terespol, près de Brest-Litovsk sur le Bug. Mais ceux qui espéraient un retour rapide vers la France doivent déchanter quand l'unité est rattachée à la Luftflotte 2 (II. Fliegerkorps) opérant sur le front de l'Est. A partir du 21 juillet, le I./KG 28 accomplit des missions sur Moscou. Il intervient en soutien des troupes au sol près de Baranowicz en août et Bobrouisk en septembre. Le Groupe stationne à Briansk en octobre, puis à Sechinskaya jusqu'en décembre. C'est là qu'il est renuméroté III./KG 26 le 20 décembre 1941.

Il faut encore expliquer le parcours de la 1. Staffel de la KG 28 qui quittera le giron du I. Groupe pour devenir une unité de bombardiers torpilleurs. Elle entame ses opérations à la fin juillet 1941 et reçoit le statut d'unité indépendante le 25 août 1941. A cette époque, elle quitte le commandement du I./KG 28 et emménage à Zilistea en Roumanie. Là, elle est rattachée au Luftflotte Kommando 4* (en mission auprès de l'armée roumaine, il deviendra le IV. Fliegerkorps). La 1./KG 28 s'en prend principalement au trafic maritime en mer Noire. Début octobre 1941, elle est rattachée directement au Luft.Kdo. 4 toujours à Zilistea. Fin novembre 1941, la Staffel fait mouvement vers la Méditerranée où opère le X. Fliegerkorps. C'est également là qu'elle est renumérotée 7./KG 26.

* Au départ, le Luft.Kdo. 4 renseignait la Staffel comme 1./KG 28. Mais le 20 septembre 1941, l'E-M Opérations de la Luftwaffe la désigne comme 3./KG 28.

Photo 16 (pp. 20 et 21) – Immatriculé 1T + AL, cet He 111 appartient à la 3. Staffel de la KG 28. La photo a été prise dans le secteur central du front de l'Est à l'automne 1941. Détail peu courant, les lettres AL identifiant respectivement l'avion et son unité sont reprises sur le plan fixe vertical. Autre caractéristique plutôt inhabituelle sur le fuselage, la teinte du A qui devrait être jaune et non noire.

Photo 17 à 19 (pp. 22 et 23) – A gauche, cet He 111 est supposé appartenir à la 3./KG 28. Mais la présence du G jaune sur le fuselage jette un doute puisque les quatre lettres du code étaient, semble-t-il, toujours noires sur les avions du I./KG 28. Ci-dessous, deux vues impressionnantes du He 111 H-4 (1T + HK) de la 2./KG 28 en 1941. Le Heinkel a été percuté par un Rata des VVS qu'il venait d'abattre. Comme on peut le constater, l'hélice du Polikarpov a d'abord grignoté le haut de l'empennage vertical, avant que le chasseur en perdition ne bascule sur le dos et défonce l'aile du bombardier. Malgré la gravité des dégâts (volet d'atterrissage tordu, caisson central et panneau extérieur d'aile détruits, aileron plié), le pilote est parvenu à rentrer au terrain.

Page 24 – Des avions sous la loupe

Un avion remarquable de la Reichsverteidigung: le Fw 190 du Major Philipp, Kommodore de la JG 1

Par Axel Urbanke

Au cours des trente dernières années, j'ai pu observer un nombre incalculable de vues d'avions engagés dans la Reichsverteidigung (Défense du Reich). Tant de photographies sont passées entre mes mains que je n'aurais pas imaginé que l'une ou l'autre puisse encore me surprendre. C'est pourtant ce qui est arrivé lorsque j'ai découvert une photo de l'avion piloté par le Major Hans Philipp commandant la JG 1 à l'été 1943. L'appareil a comme première particularité de ne pas porter les habituels

chevrons de Kommodore ou d'autres marques d'E-M. La seconde particularité est la double inscription peinte en grand sur chaque côté du fuselage, *Minke* et *Pinke*. Avant d'éclaircir le mystère entourant ces deux noms, penchons-nous sur la personnalité d'Hans Philipp. Qui était le pilote de cet avion aux marques inhabituelles? Hans Philipp, que ses camarades appelaient familièrement *Fips*, accomplit son pilotage avant-guerre. Il remporta sa première victoire lors de la campagne de Pologne en 1939. D'autres succès suivirent au cours des combats à l'Ouest l'année suivante. Le 25 août 1940, alors que la bataille d'Angleterre battait son plein, Philipp prit le commandement de la 4. Staffel de la JG 54 stationnée sur les côtes de la Manche. Le palmarès de Philipp s'établissait alors à huit victoires. Le 20 octobre 1940, le chasseur reçoit la Croix de Chevalier pour sa 20^{ème} victoire, comme le voulait l'usage à cette époque.

En avril 1941, c'est dans les Balkans que Philipp remporte son 24^{ème} succès. Mais sa carrière de pilote de chasse va réellement prendre son envol avec l'invasion de l'Union soviétique. Le 24 août 1941, l'officier est décoré de la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne pour sa 62^{ème} victoire. Avant la fin de l'année, Philipp accroît son palmarès de 11 unités. A cette époque, l'homme est encore à la tête de la 4./JG 54. Son caractère égal, son calme et son absence totale d'arrogance le rendent extrêmement populaire auprès de ses hommes. Il prend le commandement du I./JG 54 le 17 février 1942. En ce début d'année, tous les Gruppen de la JG 54 stationnent dans le secteur de Leningrad. Hans Philipp abat sa 79^{ème} victime le jour même de sa prise de fonction à la tête du I. Gruppe. Suite à sa promotion au grade de capitaine, l'as devient le 31 mars 1942 le huitième soldat de la Wehrmacht à se voir décerner la Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne et Epées. Il vient de remporter son 86^{ème} succès. Pourtant, en cette fin d'hiver 1942, personne n'imagine que la période la plus fructueuse de Philipp est sur le point de débiter. A la fin de l'année, son palmarès s'établit à 127 unités. Entre la fin 1942 et le début 1943, il n'est pas inhabituel pour l'as d'abattre jusqu'à neuf avions ennemis par mission! Le I./JG 54 troque ses Bf 109 G-2 pour des Fw 190 A-4 début 1943. Le changement de monture n'a cependant aucun impact sur les talents de chasseur du Hauptmann Philipp: il descend sept appareils soviétiques dans la seule journée du 23 février, et le 7 mars, ce sont neuf autres victimes frappées de l'étoile rouge qui s'abattent sous ses coups. Dix jours plus tard, Philipp célèbre son 26^{ème} anniversaire de brillante manière en devenant le deuxième pilote allemand à atteindre la barre des 200 victoires. Les trois succès qu'il remporte ce jour-là sont aussi les derniers qu'il revendiquera sur le front de l'Est. Il est probable que sa hiérarchie l'ait mis à pied afin de préserver la vie du plus talentueux des pilotes de la Jagdwaffe. *Fips* est transféré sur le front de l'Ouest le 1^{er} avril 1943. Sa mission consiste à prendre le commandement de la JG 1. Mais quitter sa chère JG 54 est un déchirement pour l'as. Au sol, les membres de l'escadre se sont rassemblés pour lui rendre hommage et lui faire leurs adieux, alors que le Ju 52 qui emporte leur chef s'éloigne définitivement vers l'ouest.

A l'Ouest, Hans Philipp découvre que les conditions de combat sont complètement différentes de celles qu'il a connues à l'Est. Sa nouvelle unité, la JG 1, stationne sur des aérodromes néerlandais. Le Geschwaderstab, les I. et III. Gruppen sont ainsi basés à Deelen. Les Gruppen sont employés séparément ou conjointement pour lutter contre les incursions des bombardiers lourds américains. La plupart des combats se déroulent à haute altitude et au-dessus de la mer. Le nouveau patron de la JG 1 doit donc s'habituer à un style de combat aérien très différent de celui qui prévaut à l'Est. Si sur ce dernier front l'as pilotait un avion porteur des marques d'état-major habituelles, il opte pour un Fw 190 A-5 orné du nom de ses deux teckels, *Minke* et *Pinke*. Ce style de décoration est probablement unique dans la Luftwaffe au cours de la 2^{ème} GM. Il rappelle celui parfois observé sur les avions du Kaiser pendant la Grande Guerre. Philipp fait donc peindre les noms de ses chiens en blanc sur son chasseur camouflé en trois tons de gris (RLM 74, 75 et 76). Le nouveau Geschwaderkommodore adore les chiens. Lorsqu'il commandait le I./JG 54, Philipp aimait aussi jouer avec le renardeau du Gruppe. A la JG 1, l'as pouvait compter sur un second avion, un Fw 190 A-6 "3 Rouge" (WNR. 530407).

En cette année 1943, le prix de la lutte est lourd à supporter pour la JG 1. Son nouveau Kommodore s'habitue progressivement aux conditions de combat à l'Ouest, ne remportant que deux victoires supplémentaires vers début octobre. La différence la plus marquante à l'Ouest par rapport au front de l'Est est le contraste entre la douceur de vivre au sol et les combats meurtriers dans le ciel.

Le 8 octobre 1943 plonge le nord du Reich dans la grisaille. Les nuages forment une couche quasi homogène. Suite à un ordre donné la veille par Göring qui exige un effort plus musclé, le moral de la JG 1 n'est pas au beau fixe. Dans l'après-midi, trois cents quarante-quatre B-17 de la 8th Air Force américaine traversent la mer du Nord pour bombarder Brême. A Deelen, Philipp et son ailier, le Fw. Reinhardt, décollent avec le I. Gruppe pour intercepter les intrus. Vers 15h15, au sud-ouest de Brême, les chasseurs allemands tombent sur 30 Flying Fortress sur le chemin du retour. Après avoir donné l'ordre d'attaquer au I. Gruppe, Philipp grimpe brièvement avant d'entamer une passe de tir frontale. Alors que le I. Gruppe est aux prises avec les Thunderbolt d'escorte, le Geschwaderkommodore se rapproche d'un B-17 et le descend en flammes à 15h32. Mais le Fw 190 A-6 "3 Rouge" de Philipp est également endommagé et Reinhardt voit l'avion de son leader disparaître dans une couche de nuages bas. Le dernier message radio qui parvient aux oreilles des pilotes allemands est celui où Philipp s'adresse à son ailier: "*Reinhardt, attaquez!*" Peu après, Reinhardt percute un B-17 qui devient sa 44^{ème} victime. Bien que sérieusement blessé, l'adjudant parvient à "vautrer" son Fw 190 au nord d'Osnabrück.

Hans Philipp est d'abord porté disparu. Mais son corps est retrouvé peu après au voisinage de Neuenhaus, non loin de Nordhorn sur la frontière néerlandaise, à une centaine de kilomètres de l'endroit où son ailier l'avait vu disparaître. Il semble que Philipp ait tenté d'évacuer son chasseur en parachute mais, probablement trop bas pour sauter, il n'a pas laissé à la corolle le temps de se déployer complètement. On se perd en conjectures sur la cause exacte de l'avarie du Fw 190 de l'as: a-t-elle été causée par le B-17 qu'il venait d'abattre où par les chasseurs d'escorte US qui l'ont peut-être intercepté alors que Philipp tentait de rejoindre Deelen à 80 kilomètres de là? Une autre interrogation reste sans réponse avérée: qu'est-il advenu de son Fw 190 A-5 "Minke + Pinke"? Il semblerait que l'avion a été repeint peu après la mort de son illustre propriétaire.

Photos 20 et 21 (pp. 24 et 25) – A gauche, "Minke + Pinke", le Fw 190 A-5 du Major Hans Philipp, Kommodore de la JG 1 pendant l'été 1943. Posant sur le bord du cockpit, un mécanicien tient dans ses bras un toutou qui est peut-être l'un des chiens du Kommodore. On note que le chasseur ne porte pas l'emblème de l'escadre. Ci-dessus, photographié à Deelen à l'issue d'une mission, le Major Philipp écoute ses pilotes décrivant leurs combats. Le pilote à droite porte un gilet de sauvetage marqué à son nom.

Crédit photo: collection Harry (Photo 20) et Bazzani (Photo 21)

Photos 22 et 23 (p. 26) – A gauche, le Major Philipp (tête nue) et le Hauptmann Wickop, commandant le II./JG 1. Les deux hommes rentrent d'une mission en mai 1943. Ils portent leur gilet de sauvetage puisque les opérations étaient susceptibles de se dérouler au-dessus de l'eau. Wickop sera tué lors d'un combat contre des P-47 au-dessus de la mer du Nord quelques jours plus tard, le 16 mai. A droite, le Major Hans Philipp photographié sur le front de l'Ouest au cours de l'été 1943.

Crédit photo: collection Hesse (Photo 22) et Huss (Photo 23)

Photos 24 et 25 (p. 27) – Ci-dessus, une autre photo de l'étonnant "Minke + Pinke" prise dans le courant de l'été 1943. Les deux noms viennent probablement d'une comptine célèbre dans les maternités allemandes: "*Ene mene, Minke Pinke...*" (traduit libre-

ment par "Am, stram, gram, Minke Pinke..."). Le Feldwebel posant ici pourrait être Reinhardt, l'ailier de Philipp. Le sous-officier porte la Broche des Vols Opérationnels et la Croix de Fer de 1^{ère} Classe. Ci-dessous, le Lt. Burath, officier-adjoint du I./JG 1, a enregistré un vol sur le "Minke + Pinke" à la date du 11 juin 1943.

Crédit photo: collection Richter

Photo 26 (p. 28) – Bien que la qualité de ce cliché laisse à désirer, il confirme néanmoins que les inscriptions *Minke* et *Pinke* étaient portées sur les flancs gauche et droit du fuselage. Dans le cockpit, le même Feldwebel que celui visible sur la **Photo 24** (p. 27).

Profil couleur (pp. 24 et 25) – Le Fw 190 A-5 "Minke + Pinke", monture principale du Major Hans Philipp au cours de l'été 1943. Les inscriptions *Minke* et *Pinke* barrent le fuselage en caractères dont le style est typiquement allemand. Lettres et guillemets sont blancs et entourés d'un mince liseré noir. Le schéma de camouflage est plus classique, avec l'utilisation des teintes RLM 74 gris verdâtre et RLM 75 gris violacé sur l'intrados de l'appareil, pendant que l'extrados est recouvert de RLM 76 gris-bleu clair. Les flancs du fuselage ont reçu un ensemble plutôt dense de taches de camouflage RLM 74 et 75. Le Focke Wulf porte les parements d'identification jaunes caractéristiques sous le capot moteur et sur le gouvernail.

Page 29 – Documents

La 100^{ème} victoire nocturne du II./NJG 1

Le document ci-dessus (**Photo 27**) peut être considéré comme une rareté puisqu'il renvoie aux débuts de la Nachtjagd. Basé à Stade, le II. Gruppe de la Nachtjagdgeschwader 1 commandée par le Major Ehle, enregistre un total de 50 victoires au cours de la période s'étalant entre octobre 1940 et juin 1941. Ce palmarès n'est dû qu'au talent combiné de 16 pilotes seulement. Cette particularité est compréhensible quand on sait que les *Experten* se réservaient les zones fréquentées par les bombardiers ennemis ou attribuaient les terrains de chasse les plus "giboyeux" aux pilotes les plus talentueux. Quant aux pilotes moins doués, ils étaient souvent envoyés patrouiller dans des zones plus calmes. Il n'est donc pas surprenant que, dans des conditions aussi favorables, les as de la Nachtjagd aient enregistré victoire sur victoire, alors que les autres équipages revenaient souvent bredouilles.

Le II./NJG 1 a revendiqué sa 100^{ème} victoire en septembre 1941. Comme le menu gastronomique et le programme musical le suggèrent, l'événement a été célébré en grande pompe le 5 octobre suivant. La proximité de la ville de Hambourg explique vraisemblablement la présence du célèbre Porteur d'Eau et les armes de la ville hanséatique ornant l'invitation. L'exemplaire visible ici a été adressé à l'Uffz. Herbert Ludwig, un pilote dont le palmarès ne s'ouvrira que fin 1943. Suite à son transfert au II./NJG 101, ce sergent de la 6. Staffel remporte en effet sa première victoire près de Munich le 2 octobre 1943. Une semaine plus tard, il abat un Short Stirling au sud-est de Brême. Après avoir été promu au grade d'Oberfeldwebel, Ludwig renoue avec le succès le 30 mai 1944. D'autres victoires ont été portées à son palmarès les 1^{er}, 10 et 17 septembre suivants. Ludwig est promu Fahnenjunker-Feldwebel (Adjudant Elève-Officier) le même mois.

Opérant depuis Unterschluersbach, Ludwig remporte ce qui est probablement son dernier combat victorieux dans la nuit du 16 au 17 mars 1945, quand il descend deux adversaires britanniques bombardant Nuremberg. Mais quelques instants plus tard, son Ju 88 G-6 (9W + BO) est lui-même abattu. Outre Ludwig, l'équipage est constitué de l'Ofw. Rottmann (radio), du Fw. Toni Dietrich (radio) et de l'Uffz. Erich Gränitz (mécanicien de bord). Leur avion est condamné et les aviateurs l'abandonnent en parachute à 21h41. Il semble que l'entreprise ait été difficile puisque Rottmann et Dietrich se blessent tous les deux lors de l'évacuation.

Le II./NJG 101 est dissout le lendemain de ces événements dramatiques et Ludwig est transféré à la 10./NJG 6 (IV. Gruppe) alors basée à Ingolstadt. De là, notre pilote effectue des missions d'appui-feu nocturnes contre les troupes US en mars et avril. Onze jours avant la capitulation allemande, dans la nuit du 23 au 24 avril 1945, Ludwig, promu Leutnant, décolle pour une mission d'appui-feu dans le secteur de Nuremberg. Ce sera la dernière: son avion est abattu par la DCA américaine dans les faubourgs sud de la ville de Lauf. Ludwig est tué avec son équipage constitué des Uffz. Werner Breuer (radio) et Erich Gränitz (mécanicien de bord). On estime généralement que le palmarès définitif d'Herbert Ludwig s'établit à 13 victoires, dont une remportée sur le front de l'Est.

Page 31 – Emblèmes inconnus

Le "Teckel Désinvolte" de la 7.(H)/12

La 7. Staffel du Nahaufklärungsgruppe 12 est formée sur l'aérodrome de Göppingen à la fin de l'année 1940 à partir de personnels issus des 3. et 4.(H)/12. L'Oblt. Walter Engelhardt, que ses hommes surnomment familièrement "Oblt. MacLean of Call", est nommé Staffelführer de la 7.(H)/12. L'unité touche des Hs 126 B-1 à Göppingen mais également quelques Fieseler Storch et un Bü 131 de liaison. Les avions portent le code H1 + _R.

L'unité déplore sa première perte le 12 mars 1941 quand le Fw. August Hartig et son Hs 126 percutent un obstacle lors de l'atterrissage à Schwäbisch-Hall. Le pilote est tué. Fin mars, début avril 1941, la Staffel emménage à Litzmannstadt en Pologne. Début juin, elle gagne Modlin près de Varsovie, quelque 130 kilomètres au nord-est. C'est là que le 3 juin, la Staffel déplore la mort d'un deuxième membre, le Fw. Hans Richter. L'observateur périt lorsque son Hs 126 percuta un autre avion au sol à Deblin (à l'est de Modlin). Dans la collision, l'hélice frappe le malheureux adjudant à la tête. C'est probablement en Pologne aussi que l'emblème au "Teckel Désinvolte" est introduit à la 7. Staffel. Le chien porte un chapeau, une canne et un foulard noué autour du cou. Il semble qu'il n'existe aucune preuve de l'existence de ce motif sur les avions et le charroi de l'unité avant cette époque.

Le 21 juin 1941, soit la veille du déclenchement de l'invasion de l'URSS, la Staffel prend ses quartiers sur le terrain avancé de Volka-Nosovka non loin de la ligne de démarcation. L'unité n'a que 40 kilomètres à parcourir pour atteindre Brest-Litovsk et seulement 12 kilomètres pour gagner le Bug, frontière naturelle entre le Reich et l'Union Soviétique. Le front de l'Est s'ouvre à 03h05 dans la matinée du 22 juin 1941, avec un formidable barrage d'artillerie. La 7.(H)/12 est déjà prête et ses avions prennent l'air peu après pour reconnaître le terrain au bénéfice du XXXIII. Armeekorps dans le secteur central du tout nouveau front. A cette époque, les Oblt. Mertens et Brenken sont les *Flivo* (abréviation de Fliegerverbindungsoffizier ou officier aviateur de liaison) attachés au Fliegerkorps. Les autres fonctions particulières sont occupées par l'Oblt. Otto (officier technique), le Lt. Krämer (officier photographique) et l'Oberarzt Geinitz (*Staffeldoktor*). Parmi les navigants, on compte à la date du 22 juin l'Oblt. Gruber (pilote), le Lt. Prange (pilote), le Lt. Krusch (observateur), le Lt. Scherer (observateur), le Lt. Siefken (observateur), l'Oblt. Baron, le Lt. Naumann et le Lt. Sosna (observateur).

Peu après le commencement de l'assaut, la Staffel franchit le Bug pour gagner le terrain avancé de Minkowicz (aujourd'hui Minkavichy), 25 kilomètres au nord de Brest-Litovsk. L'unité déménage dès le 24 juin pour rejoindre Krupa à 45 kilomètres de Slonim, exactement en bordure de la poche de Bialystok et Minsk. Le secteur est le témoin de l'effondrement de 35 divisions soviétiques et de leurs 325.000 soldats le 9 juillet. Les violentes tentatives de percée de l'Armée rouge expliquent pourquoi les

informations ramenées par les unités de reconnaissance tactique sont vitales pour le commandement allemand. Vers le 26 juin, la Staffel rejoint Jastrezabl près de Baranowicze au sud-ouest de Minsk. L'unité n'y reste pas longtemps car elle doit suivre l'avance rapide des formations de panzers. Résultat, la Staffel se redéploie 100 kilomètres plus à l'est quelques jours plus tard. Elle atteint ainsi Branczyce près de Sloutsk, puis Bobrouisk sur la Bérézina dès le 3 juillet. La progression allemande est telle que la 7.(H)/12 a pénétré de 400 kilomètres en territoire russe en une dizaine de jours à peine. L'unité demeure à Bobrouisk jusque début août. A partir de ce moment, il semble que les livres de marche et autres registres de la Staffel aient été tenus avec moins de précision. On sait cependant que l'escadrille emménage à Chatalovka au sud-est de Smolensk à la fin août 1941. En octobre, l'unité s'enfonça vraisemblablement plus à l'est encore car il est certain qu'elle a accompli ses dernières missions dans le secteur de Moscou. La 7.(H)/12 enregistre ses dernières pertes dans ce même secteur le 2 décembre 1941, quand les Fw. Röwenach (pilote) et Scherkamp (observateur) sont tués près de Kubinka à 50 kilomètres de Moscou. Leur ultime mission s'est déroulée dans des conditions hivernales particulièrement difficiles. Les troupes allemandes entament alors leur retrait au cours duquel la 7.(H)/12 doit déplorer de lourdes pertes tant en hommes qu'en matériel. En décembre 1941, l'unité de reconnaissance est dans un tel état qu'elle est dissoute le mois suivant.

Photo 29 (p. 31) – Le "Teckel Désinvolté" de la 7.(H)/12 sur le capot moteur d'un Fi 156 en Russie à l'été 1941. L'unité a mis en œuvre au moins un Storch, le 1H + MR.

Photos 30 et 31 (p. 32) – Ci-dessus, un Bü 131 orné du "Teckel Désinvolté" et entouré de soldats de la Heer. Il pourrait s'agir du Bucker porteur du WNr. 512 qui se posera en catastrophe près de Bobrouisk suite à une avarie de moteur le 27 juillet 1941. Le biplan sera entièrement détruit à l'atterrissage au cours duquel le Lt. Siefken sera blessé. Ci-dessous, la preuve qu'une autre version du "Teckel Désinvolté" a existé. Ici, l'animal ne porte aucun accessoire.

Crédit photo: collection Richter (Photo 31)

Photo 32 (p. 33) – Décoré du "Teckel Désinvolté", voici un panneau mentionnant le numéro attribué par la poste en campagne (poste militaire) à la 7.(H)/12. La vue a été prise sur l'aérodrome de Chatalovka, à quelque 60 kilomètres de Smolensk au cours de l'automne 1941. L'unité y a stationné pendant une période relativement longue.

Crédit photo: collection Richter

Page 34 – Derrière les photos, une histoire

Objectif: les usines de chars de Kramatorskaya

Les missions de la KG 55 contre la plus grande usine de blindés soviétiques en octobre 1941.

Par Axel Urbanke et Ulf Balke

On imagine mal aujourd'hui la surprise des troupes allemandes lorsqu'elles se heurtèrent aux chars lourds de l'Armée rouge peu après l'ouverture du front de l'Est. Prises complètement au dépourvu, les unités antichars allemandes pouvaient difficilement venir à bout des T-34, KV 1 et autres KV 2 avec leurs "petits" canons de 37 et 50 mm. Lourdemment armés et blindés, les mastodontes soviétiques se jouaient facilement de ces calibres inadaptés. Cette quasi-impunité permit aux forces blindées russes de stopper l'avancée de divisions d'infanterie allemandes, voire, dans certains cas, de les défaire et même de les pousser à une retraite rapide. Il fallut attendre l'intervention des canons automoteurs, des Stuka et des fameux "88" pour redresser quelque peu la balance. Jusque-là, les tactiques allemandes se révélèrent également inadaptées lorsque les panzers engageaient leurs adversaires soviétiques. A titre d'exemple, citons le cas des chars de la 1. Panzerdivision qui, lors de leur premier contact avec des KV 1 et KV 2, déclenchèrent leurs tirs à 800 mètres de distance. Les obus allemands n'ayant aucun effet sur les KV, les canoniers attendirent que leurs cibles se soient rapprochées à 100 voire même 50 mètres pour ouvrir le feu. Avec toujours le même résultat nul pour les Allemands. Pire, cette inefficacité permit aux chars russes de franchir le cordon de sécurité tendu par les panzers, pour menacer directement l'infanterie allemande. La réaction des chars de la Heer déboucha sur une situation pour le moins surprenante: dépassés par les blindés russes arrivant en sens contraire, les panzers firent demi-tour pour les rattraper et, au bout d'un moment, l'on vit des chars allemands rouler aux côtés de leurs adversaires! Les canoniers de la Panzerwaffe durent utiliser des obus spéciaux pour finalement venir à bout des blindés lourds soviétiques en les "tirant" à une distance de 30 mètres à peine. De tels engagements se répétèrent et finirent par générer la "peur du char russe" dans l'esprit du soldat allemand des premières lignes. Certains commandants de division de la Heer finirent par se demander d'où provenait ce flot incessant de chars que leur expédiait l'adversaire russe.

De son côté, la Luftwaffe fit tout ce qu'elle put pour ralentir la ruée blindée ennemie en s'en prenant aux concentrations de chars, les voies de chemin de fer et les sites de production. Mais ces mesures n'eurent que peu d'effet, la Luftwaffe ne pouvant être partout à la fois, le pays étant tout simplement trop vaste.

Les Allemands constatèrent que les plus grosses concentrations de blindés soviétiques étaient rencontrées dans le secteur sud du front de l'Est. Avec ses plaines et ses collines entrecoupées de petits bois, l'Ukraine se prêtait admirablement bien à l'engagement de chars. Mais fin septembre 1941, un avion de reconnaissance allemand fit une découverte intéressante, quand son équipage repéra un vaste complexe industriel à Kramatorskaya, une ville du bassin du Donets entre Stalino et Slaviansk, à une centaine de kilomètres du front à peine. Les Allemands imaginèrent que les Russes y produisaient des chars. Cette supposition se mua en certitude lorsque d'autres vols de reconnaissance en rapportèrent la confirmation les jours suivants: des photographies aériennes montrèrent un flot continu de blindés se ruant hors de cette gigantesque chaîne d'assemblage. De là, les chars russes poursuivaient leur course directement vers le front qui n'était plus éloigné, à ce moment, que de quelque 75 kilomètres. Pour l'E-M allemand, cette usine devenait un objectif prioritaire. Il fallait qu'elle soit détruite coûte que coûte et quels que soient les moyens utilisés. La Luftflotte 4 donna pour mission à la KG 55 de réduire le complexe de Kramatorskaya en cendres.

Lorsqu'elle prend connaissance de la mission en ce 30 septembre 1941, la Kampfgeschwader 55 stationne à Kirovograd. Pour l'unité, le nom de Kramatorskaya n'évoque rien. Qu'à cela ne tienne, le Stab ainsi que les I. et III. Gruppen sont disponibles pour l'opération. Avec ses He 111, l'escadre est basée à 400 kilomètres de l'objectif. Cela signifie que les bombardiers devront parcourir à chaque mission quelque 800 kilomètres pour revenir à leur point de départ. Ce qui n'est pas en soi un problème puisque les Heinkel disposent d'un rayon d'action de 1.200 kilomètres. Kramatorskaya est donc à portée de leurs bombes. Les planificateurs de l'escadre calculent que la durée de vol entre l'aérodrome et l'objectif sera de trois heures et demie environ.

Grâce aux archives de la KG 55, à celles d'autres instances militaires élevées et aux carnets de vol des équipages participants, il est possible de restituer une image très complète de ce qu'ont été les opérations contre Kramatorskaya. Un premier raid est organisé dès le 1^{er} octobre 1941 mais il s'agit d'une opération de faible envergure puisque quelques He 111 seulement sont lancés contre l'usine de chars. Cette information est confirmée par un mitrailleur du Geschwaderstab, l'Uffz. Konrad George, blessé par la DCA du complexe. Il semble que des avions du II. Gruppe ont aussi pris part au raid puisque l'un d'eux a été endommagé par la DCA qui a également blessé l'un des pilotes, l'Uffz. Karl-Heinz Renard.

Le lendemain, trois He 111 de la KG 55 attaquent l'usine "en radada". Le raid ne dure que cinq minutes, entre 07h00 et 07h05. Deux chapelets de bombes tombent sur la partie est des hangars et la partie ouest de la chaufferie. Les équipages allemands observent de grosses explosions alors qu'ils s'éloignent de la zone de l'objectif.

Lors de l'une de ces missions (nous ignorons malheureusement laquelle), les choses ne tournent pas tout à fait comme prévu pour les assaillants. Le complexe de Kramatorskaya était facile à repérer du ciel car situé derrière la seule voie ferrée orientée nord-sud dans le secteur de Slaviansk. Au cours du raid qui nous intéresse, les aviateurs repèrent la ligne de chemin fer en question, puis, comme prévu, obliquent vers le sud avant de mettre le cap vers la première cheminée d'usine aperçue. Parvenus au-dessus de l'objectif, les avions larguent leurs projectiles. Aucune DCA ne vient perturber le bombardement qui se révèle précis. Le vol de retour n'apporte pas davantage d'inquiétude et les bimoteurs atterrissent en toute sécurité à leur base de départ. Bref, la mission parfaite. Plus tard dans la journée, on envoie un avion de reconnaissance évaluer les dégâts occasionnés à l'usine. Mais lorsque les analystes de renseignement découvrent les photos prises, c'est la stupeur: Kramatorskaya est intacte, aucune trace du moindre cratère de bombe. Si les projectiles ont bien été largués, ce n'est pas sur Kramatorskaya qu'ils sont tombés. Or, au cours de son vol dans le secteur, l'avion de reconnaissance a aperçu une usine fraîchement bombardée au sud de Kramatorskaya. Les deux sites industriels ne sont séparés que de 20 kilomètres. Suite à une erreur de navigation, les aviateurs de la KG 55 ont donc bien repéré la fameuse voie ferrée mais au sud de l'objectif prévu. Alors que Kramatorskaya se trouvait au nord, les Heinkel ont viré, conformément à leur habitude, vers le sud jusqu'à ce qu'ils parviennent au-dessus d'une usine qu'ils ont prise pour l'objectif assigné. On imagine la colère du Geschwaderkommodore en apprenant la nouvelle.

Après le raid diurne du 2 octobre, les planificateurs élaborent plusieurs attaques avec de plus grosses formations de bombardiers. Considérant le risque que fait peser la DCA soviétique au-dessus de l'objectif, les Allemands optent pour des raids nocturnes. Trois avions de la 5. Staffel doivent marquer l'objectif au bénéfice des bombardiers qui les suivront. Ceux-ci attaqueront par petits groupes à la queue leu leu car la taille de l'objectif ne permet pas un bombardement simultané par tous les appareils de la formation. Les assaillants doivent bénéficier de la couverture nuageuse pour dissimuler leur approche vers l'usine.

Les trois éclaireurs "allumants" donc l'objectif comme prévu. Puis suit le gros de la formation dont les 33 avions survolent Kramatorskaya et la gare ferroviaire proche entre 17h30 et 03h40. Le résultat du raid est jugé positif. Chaque Heinkel a effectué quatre sorties sur l'objectif. En fait, le site a été littéralement "tapissé" de bombes. A leur retour, les équipages rapportent que des bombes incendiaires sont tombées depuis le sud de l'objectif jusqu'à un quartier d'habitation au nord de celui-ci. Les aviateurs font aussi état d'incendies violents au sud et à l'ouest de l'usine d'électricité, pendant qu'un vaste hall d'assemblage s'est effondré en flammes au nord-est du périmètre. Les plus grands incendies ont été aperçus ravageant les parties nord et nord-ouest de l'usine d'électricité, la caserne proche et les installations industrielles adjacentes. Des coups directs sur des bâtiments dans le secteur nord-ouest de la zone de l'objectif ont déclenché d'autres incendies tout aussi violents. A la surprise des assaillants, la DCA soviétique s'est révélée imprécise malgré l'utilisation de nombreux projecteurs lumineux.

Les He 111 de la KG 55 sont de retour sur Kramatorskaya la nuit suivante. Voici ce que le rapport de mission en dit:

"04-05/10/1941. Attaque nocturne par quatre avions entre 23:00 et 23:55. Les bombes sont tombées sur l'usine d'électricité et sur des bâtiments des secteurs central et nord-est du complexe. Des incendies ont été aperçus. Entre 23:05 et 23:55, un autre avion a frappé un bâtiment de l'usine à l'aide d'une bombe SC 500 et enregistré d'autres coups au but sur le périmètre ouest du complexe industriel. Une explosion a été aperçue. Défense constituée de canons antiaériens lourds et trois projecteurs lumineux. D'autres sorties effectuées par cinq avions."

Ces raids de la KG 55 ont manifestement été des succès. Les photos prises par la reconnaissance aérienne montrent des destructions majeures dans l'enceinte du complexe et une production industrielle largement réduite. Outre les incendiaires, les Heinkel ont largué des bombes classiques de 250 et 500 kg.

Le 5 octobre voit un grand nombre de He 111 de la KG 55 de retour sur Kramatorskaya. Cinq des six avions expédiés par le III. Gruppe parviennent au-dessus de l'objectif à 18h30 et larguent cinq SC 500 et quatorze SC 250 à haut pouvoir détonant sur la zone résidentielle du complexe. Cette fois cependant, les aviateurs ne peuvent observer les effets du bombardement car ils doivent non seulement faire face à la DCA au-dessus de l'usine mais également, et pour la première fois, à la chasse soviétique. Il semble que les Russes aient finalement considéré que Kramatorskaya méritait une meilleure défense. Mais heureusement pour les Allemands, ces mesures n'ont pas empêché leurs bombardiers de rentrer sains et saufs à Kirovograd.

Le 6 octobre, seuls trois He 111 du III./KG 55 décollent de Kirovograd pour des sorties en solitaire sur Kramatorskaya. Attaquant en plein jour, les bombardiers sont censés concentrer leurs bombes à haut pouvoir détonnant sur les opérations de remise en état de l'usine et les zones déjà réparées. Parmi les équipages, celui du Lt. Mathias Bermadinger de la 9. Staffel. A cette époque, les aviateurs connaissent par cœur l'itinéraire jusqu'à leur objectif. Mais cette fois, ils sont surpris par l'intensité de la DCA au-dessus de l'usine. Approchant à basse altitude, le Heinkel de Bermadinger se heurte à une violente défense anti-aérienne juste avant de survoler la zone de l'objectif. Le bimoteur largue sa SC 500 et ses six SC 250 avant d'être touché par la DCA. Des obus et des éclats criblent le He 111, la verrière du cockpit vole en éclat et le mécanicien de bord, le Fw. Karl Müller, est gravement blessé. Il n'est pas le seul puisque le mitrailleur Konrad George est également touché. Nouveau coup de malchance pour cet Unteroffizier déjà blessé lors du raid du 1^{er} octobre. L'équipage n'a pas le temps de porter secours aux blessés car, à peine l'appareil a-t-il quitté la zone de l'objectif qu'il est intercepté par des chasseurs ennemis. C'est un miracle si le Heinkel déjà sérieusement endommagé parvient à échapper à ses poursuivants. Mieux, il réussit même à rejoindre les lignes allemandes. Mais le mécanicien de bord Müller meurt exsangue avant que l'avion ait pu atterrir. Le mitrailleur George a plus de chance car ses blessures ne sont pas mortelles. Le pilote parvient à ramener son avion criblé d'impacts à Kirovograd. A l'atterrissage, le train d'atterrissage, endommagé lors de la mission, s'affaisse. Au total, on dénombre 50 impacts divers dans le He 111 G1 + FT dont le niveau d'endommagement est évalué à 50%.

Après cette amère expérience du 6 octobre, les missions prévues pour le lendemain sont suspendues. Elles ne reprendront que dans la matinée du 8, quand neuf bombardiers décollent à 09h20 vers l'usine de chars. Le vol est sans histoire et les avions échappent à la DCA pendant que leurs bombes tombent toutes sur le complexe. Des impacts sont observés sur le hall d'assemblage nord-ouest et dans la zone sud. Deux chapelets de bombes frappent le groupe de bâtiments central à l'ouest de l'usine d'électricité. S'en échappe un volumineux panache de fumée. A nouveau, les assaillants sont interceptés par la chasse soviétique mais il semble que les Allemands ont tous pu rentrer à leur base. Cependant, le journal de marche de la 7./KG 55 mentionne ce jour-là la perte du He 111 H-6 (G1 + DR, WNr. 4461) commandé par le Lt. Heinz Herzog, sans toutefois préciser si la perte du bombardier est due à la chasse adverse ou non. Quoi qu'il en soit, l'équipage concerné (qui compte deux blessés) réintégrera l'escadre.

Les derniers raids sur Kramatorskaya sont effectués le 9 octobre. Il est vraisemblable que les bombardements précédents n'ont pu stopper complètement la production de chars puisque la KG 55 envoie des avions supplémentaires sur le même objectif. Ce jour-là, le III. Gruppe exécute trois missions, la première débutant à 05h10. Au-dessus du complexe industriel, la formation de six Heinkel est attaquée par deux Rata à 06h40. L'engagement résulte sur un nul blanc. Mieux, la DCA russe se montre tout aussi

imprécise et les assaillants peuvent bombarder et rentrer sains et saufs à Kirovograd à 10h35. La deuxième mission démarre à 15h45. Selon les termes repris dans le carnet de vol de l'Uffz. Deimel (un membre de l'équipage Dietrich): "Usine de chars de Kramatorskaya, altitude d'attaque 500. Nous sommes rentrés à la base à 19h15 sans perte. Entre-temps, les neuf avions suivants du III. Gruppe étaient en route vers l'objectif, ayant décollé à 17h40. Les bombardiers sont arrivés au-dessus de l'usine de chars vers 19h30. Ils ont enregistré des coups au but sur les hauts-fourneaux, ce qui a provoqué de terribles incendies. Contrairement à ce matin, l'attaque de ce soir s'est heurtée à une DCA dont les gros calibres se sont montrés précis au point de nous mettre mal à l'aise. Mais tous les avions ont pu rentrer à la base."

Après ces attaques, l'usine de chars de Kramatorskaya est largement détruite et sa production interrompue. Bien que nous n'en ayons aucune confirmation, la perte de cette usine a dû avoir un effet considérable sur la fourniture de chars à l'Armée rouge en cet automne 1941, au moins dans le secteur sud du front de l'Est. Les troupes allemandes prennent Kramatorskaya 18 jours plus tard. Grâce à une annonce officielle sur les ondes de la radio allemande, on réalise mieux l'impact de cette usine sur la conduite des opérations de la Wehrmacht:

"Voici un communiqué du haut-commandement de la Wehrmacht. Mardi 28 octobre 1941, dans le bassin du Donets, l'ennemi continue sa retraite. Hier, les troupes allemandes ont pénétré dans Kramatorskaya, entraînant de facto la perte pour l'Union soviétique de l'une de ses plus grosses usines de chars. D'autres villes industrielles importantes ont été conquises par des unités hongroises."

De nombreux équipages de la KG 55 ont eu l'occasion de visiter l'énorme complexe industriel neutralisé et ses halls de production détruits par leurs bombes. Il est intéressant de noter que la production de chars et le gigantesque site de Kramatorskaya ont également impressionné Hitler. Témoin, le compte-rendu de la conversation du 4 juillet 1942 entre le Führer et le Maréchal Mannerheim, commandant-en-chef de l'armée finlandaise:

Hitler: *Si quelqu'un m'avait dit qu'un état était capable de produire 35.000 chars, j'aurais répondu: "Etes-vous devenu fou?!"*

Mannerheim 35?

Hitler: 35.000 chars (...)

Hitler: *Nous avons à présent détruit plus de 34.000 chars** . (...) Si l'un de mes généraux m'avait dit qu'un état possède ici 35.000 chars, alors je lui aurais répondu: mein Herr, vous voyez deux fois ou même dix fois trop grand. Vous êtes fou, vous voyez des fantômes! Je ne pensais pas que c'était possible. J'ai déjà dit que nous avons trouvé des usines dont celle de Klamonovskaya*** par exemple. (...) nous n'avons aucune idée (...). Une usine de chars dans laquelle travaillent plus de 30.000 ouvriers dans la première équipe et plus de 60.000 dans tout le complexe. Et tout ça pour une seule usine de chars. Nous l'avons occupée. Une usine gigantesque. (...)*

Quelqu'un demande à l'arrière-plan: *Dans la région du Donets?*

Hitler: *Dans la région du Donets!*

En détruisant l'usine de chars de Kramatorskaya, la KG 55 contribua de manière non négligeable à l'avance rapide du Heeresgruppe Süd au cours de l'automne 1941.

* Des quatre missions, deux ont pu être confirmées avec précision. Selon le carnet de vol du Lt. Horst Rudat de la 3. Staffel (I./KG 55), un raid a été effectué sur "l'usine de chars à l'est-sud-est de Kramatorskaya" entre 21h05 et 23h40, et un autre entre 01h00 et 03h40. Rudat recevra la Croix de Chevalier le 24 mars 1943 alors qu'il commandait la 2./KG 55.

** Selon une estimation formulée par le Département des Armées Etrangères de l'Est datée du 15 février 1943 et basée sur des rapports d'unités engagées sur le terrain, l'Armée rouge aurait perdu 26.271 véhicules au cours de la période s'étendant entre le 22 juin 1941 et le 30 mai 1942.

*** Soit il s'agit d'une erreur typographique (l'extrait est issu de la retranscription d'un enregistrement sur bande magnétique), soit Hitler ignorait le nom exact de l'usine. Il est néanmoins certain que le Führer faisait référence à l'usine de chars de Kramatorskaya.

Photo 33 (p. 34) – Une photo prise par un avion de reconnaissance en septembre 1941. La vue montre le gigantesque complexe de production de chars de Kramatorskaya encore intacte. On aperçoit les longs halls d'assemblage et les hauts-fourneaux à l'avant-plan.

Crédit photo: collection Richter

Infographie (p. 35) – Les missions de la KG 55 contre l'usine de chars de Kramatorskaya entre les 2 et 9 octobre 1941. En bleu, l'itinéraire habituellement suivi par les He 111 du Geschwaderstab, du I. et du II. Gruppe partis de Kirovograd. Arrivés au voisinage de la voie ferrée s'étendant au sud de Slaviansk, les avions virent vers le sud pour atteindre leur objectif (v. l'inscription en rouge). Après leur passe de bombardement, les Heinkel mettent le cap à l'ouest pour retourner à leur base de départ. La ligne verte discontinue matérialise la ligne de front le 5 octobre 1941.

Photo 34 (p. 37) – Une page extraite d'un rapport de mission de la KG 55. On y trouve des informations détaillées à propos d'un raid effectué par un He 111 solitaire le 6 octobre 1941. Les deux photos qui montrent l'usine de chars ont été prises par l'avion qui vient d'y larguer ses bombes.

Crédit photo: collection Richter

Photos 35 et 36 (pp. 38 et 39) – A gauche, l'avion du Lt. Mathias Bermadinger après sa sortie en solitaire sur Kramatorskaya le 6 octobre 1941. Il s'agit du He 111 H-6 WNr. 4469 immatriculé G1 + FT (le F est jaune, teinte de la 9. Staffel). Le bombardier a été violemment pris à partie par la DCA soviétique qui l'a criblé de quelque 50 impacts de tous calibres. Ceux-ci ont tué le Fw. Karl Müller, mécanicien de bord, et blessé le mitrailleur. Le pilote et le Lt. Bermadinger ont néanmoins pu ramener le Heinkel à sa base de Kirovograd où le train principal gauche, déjà endommagé, a été arraché lors de l'atterrissage d'urgence. Cette vue impressionnante montre l'état du He 111 de Bermadinger peu après son retour. Ci-dessous, l'Oberleutnant Mathias Bermadinger au cours de l'été 1942. L'officier porte la Croix de Fer de 1^{ère} Classe mais il s'agit d'un montage car cette décoration lui a été attribuée à titre posthume (la photo a été retouchée pendant la guerre). Bermadinger fut tué le 18 février 1944 quand son He 111 fut abattu par la DCA du train de marchandises qu'il attaquait.

Photos 37 et 38 (pp. 40 et 41) – Ci-dessus (p. 40), une autre vue du He 111 de Bermadinger à l'issue de la fameuse mission du 6 octobre 1941. On note l'entendue des dégâts causés par les impacts d'obus de DCA dans l'aile gauche du bombardier. A droite (haut de la p. 41), l'empennage horizontale gauche du même avion: stabilisateur et gouverne ont été transformés en passoire par la défense soviétique.

Photo 39 (bas de la p. 41) – Les équipages de bombardier pouvaient s'estimer chanceux quand leur avion était touché par des obus inertes. Voici un tel cas. Prise en juin 1941, cette photo montre un obus anti-aérien russe de 70 mm destiné à percer les

blindages. Le projectile a terminé sa course dans l'aile droite d'un He 111 mais sans détonner. Après impact, la charge explosive a brûlé en soufflant la base de l'obus, ce qui a permis d'éviter l'explosion du projectile et des conséquences infiniment plus graves pour sa cible.

Crédit photo: collection Richter

Photo 40 (pp. 42 et 43) – Belle vue aérienne probablement prise après le premier raid sur l'usine de chars de Kramatorskaya (les dégâts sont encore mineurs). La photo offre aussi l'avantage de montrer l'étendue du site. Les baraquements réservés au logement des ouvriers sont visibles sur le bord droit du cliché. La destruction de l'usine par la KG 55 engendra un certain soulagement pour les troupes allemandes engagées au sol dans le secteur sud du front. Toutefois, d'autres usines prendront le relai et effaceront la perte de Kramatorskaya dès l'année suivante.

Sources:

Rapports journaliers de la Luftflotte 4

Dossiers du Heeresgruppe Süd

Rapport de l'Intendant Général des Armées

Rapports des pertes nominatives de la KG 55

Carnets de vol de la KG 55

Wegner, Bernd, Hitlers Besuch in Finnland, Vierteljahreshefte für Zeitgeschichte, Volume 1 (1993), Numéro 1

Page 44 – Vues insolites

Une bâche camouflée

Il existe un grand nombre de photos, surtout prises pendant la dernière année de guerre, qui montrent des avions de la Luftwaffe lourdement camouflés au moyen d'arbres et de branchages afin de les dissimuler aux yeux de la reconnaissance et des pilotes alliés en maraude. Au début du conflit, la Luftwaffe camouflait également ses appareils à l'aide de branches d'arbre et de filets mais seulement quand le besoin se faisait réellement sentir. Ainsi, jusqu'en 1942, il n'était pas inhabituel de rencontrer des avions allemands parqués à découvert, éventuellement protégés par une simple bâche.

Illustrant notre rubrique "Vues insolites", voici la preuve (**Photo 41**) que quelqu'un a eu l'idée de fournir des bâches de protection faisant également office de filets de camouflage. La bâche visible ici a reçu un schéma de camouflage qui n'est pas sans rappeler celui observé sur certains appareils de la Luftwaffe. Prise quelque part sur le territoire du Reich entre 1939 et 1940, cette photo montre un Ju 87 B-1. Son *Werknummer* est aisé à identifier puisqu'il a été peint directement sur la bâche au moyen d'un pochoir (0870392). La seule partie visible du code sur le fuselage est ZK. Cet indice prouve que le gros monomoteur appartient au I. Gruppe d'une *Sturzkampfgeschwader* (escadre de bombardement en piqué). Cette bâche camouflée pourrait inspirer les maquettistes de notre lectorat. Un détail au sujet de la composition de la bâche: contrairement à ce qu'on pourrait croire en observant cette vue, la bâche n'est pas d'un seul tenant mais constituée de plusieurs pièces maintenues ensemble au moyen de boucles. La taille réduite de ces éléments permettait aux mécaniciens de les manier plus aisément. Un autre détail intéressant est le saignage du Junkers: pour éviter qu'un gros coup de vent ne retourne le bombardier, ce dernier a été arrimé au sol par l'intermédiaire de tendeurs noués à des piquets. Ce Ju 87 est du modèle B-1 reconnaissable à ses pales d'hélice étroites. Celles-ci seront élargies à partir de la version B-2. Absente des jupes du train principal, la fameuse sirène qui rendit les Stuka si tristement célèbres.

Crédit photo: collection Richter

Page 45 – Destins

Abattu sur la ligne ferroviaire de Mourmansk - le destin d'un équipage de la KG 30 à l'été 1942

Par Axel Urbanke

L'été 1942 n'apporte presque aucun changement sur le front de Finlande. Dans les forêts de Carélie, les premières lignes sont comme pétrifiées, ne connaissant guère de déplacement. L'objectif qui visait à couper la ligne ferroviaire de Mourmansk est remis aux calendes grecques. Les Finlandais sont déjà heureux d'avoir récupéré le territoire qu'ils avaient été contraints de céder aux Soviétiques au cours de la Guerre d'Hiver. Quant aux Allemands, l'état de faiblesse de leurs forces dans la région les empêche d'envisager une offensive. La conjoncture est donc particulièrement favorable à l'URSS puisqu'elle lui permet d'expédier par le rail vers le front un flot ininterrompu de matériel de guerre que les Alliés occidentaux ont convoyé vers le port de Mourmansk. La ligne ferroviaire de Mourmansk, véritable artère vitale, fut construite pendant la Première Guerre Mondiale entre le port sur la mer de Barents et Saint-Pétersbourg (rebaptisée Leningrad après la révolution bolchévique). A l'époque, il s'agissait d'assurer la livraison continue de l'armement franco-britannique destiné à l'armée impériale du tsar. Mourmansk bénéficie en effet d'une particularité stratégique capitale puisque son port reste libre de glaces, même en hiver. C'est dire l'intérêt que revêt la ligne de chemin de fer reliant Mourmansk au reste de la Russie.

Le 31 mai 1942, le convoi naval PQ 16 constitué de 23 navires chargés à ras bord de fournitures militaires pénètre dans le port de Mourmansk. Depuis l'Islande, le convoi a dû subir les assauts de la Luftwaffe dont les KG 26 et 30 ont coulé six bateaux, pendant qu'un septième sombrait sous les coups d'un U-Boot. Début juin, une fois la précieuse cargaison chargée dans les wagons, le train s'élance vers le sud.

Au même moment, des Ju 88 du III./KG 30 basés à Bardufoss se préparent à rejoindre Kemi, en Finlande. Leur mission: attaquer les trains de marchandises qui descendent depuis Mourmansk ou détruire la voie de chemin de fer qu'ils empruntent pour mettre un terme au trafic ferroviaire. La 9. Staffel arrive à Kemi le 5 juin et le Stab deux jours plus tard. Le 10 juin, les arrivants sont rejoints par neuf avions de la 7. Staffel. Les bombardiers entament bientôt des opérations diverses contre la ligne ferroviaire de Mourmansk. Ces missions sont particulièrement dangereuses pour les équipages allemands qui doivent subir une DCA intense et les attaques des chasseurs soviétiques tout au long d'un interminable trajet.

Le 15 juin 1942, des appareils de la 7. Staffel décollent de Kemi pour bombarder l'un des ponts ferroviaires près de Kemi sur la mer Blanche. Si leurs bombes frappent l'ouvrage d'art, la ligne sera coupée pendant plusieurs jours. Mais pour atteindre leur objectif, les aviateurs doivent parcourir 470 kilomètres dont le dernier tiers en territoire ennemi. Parmi les équipages qui prennent l'air en ce 15 juin, celui de l'Uffz. Arndt. Le pilote emmène avec lui l'Uffz. Ronell (observateur), le Fw. Kurt Andres (radio) et l'Ogefr. Rothanns (mitrailleur). Le fuselage de leur Ju 88 A-4 porte le code 4D + DR et le WNr. 140242. Le vol au-dessus des forêts caréliennes se passe sans histoire. Apparaît enfin l'éblouissante surface argentée de la mer Blanche, signe que l'avion est proche de son objectif. Peu après, l'équipage aperçoit Kemi puis le pont ferroviaire enjambant la rivière qui a donné son nom à la ville. Au-delà, le cours d'eau se déverse dans la mer Blanche. La formation allemande vient à peine de larguer ses bombes (dont plusieurs frappent le pont) que l'un de ses membres annonce des chasseurs soviétiques. Ceux-ci attaquent les Junkers de ma-

nière persistante. L'Uffz. Arndt fait tout ce qu'il peut pour se débarrasser de ses poursuivants mais, non loin de Kem, son Ju 88 est frappé par plusieurs rafales qui tuent le radio Kurt Andres sur le coup et blessent sérieusement le mitrailleur Mathias Rothanns. Pour aggraver encore la situation, les intercepteurs russes incendient les deux moteurs du Junkers. Arndt comprend qu'il n'a pas d'autre choix que de poser son oiseau blessé le plus vite possible avant qu'il ne soit trop tard. Le pilote décide de "se vautrer" non loin de Kem. L'atterrissage sur le ventre se déroule bien et n'occasionne pas de gros dégâts supplémentaires. A peine le bimoteur a-t-il achevé sa glissade que son équipage l'évacue en toute hâte. Le pilote et l'observateur parviennent *in extremis* à extirper le mitrailleur du brasier. La situation des aviateurs est néanmoins désespérée: bien loin de leurs lignes avec un blessé grave pour lequel ils ne peuvent rien faire, les survivants doivent s'enfoncer dans de vastes forêts que ne traverse aucun chemin. Rothanns, le mitrailleur, donne bientôt des signes de faiblesse et le jeune homme de 21 ans rend son dernier souffle 20 minutes après l'atterrissage.

Les deux derniers membres d'équipage du 4D + DR, Arndt et Andres, sont bien déterminés à ne pas se laisser capturer par les Soviétiques. Mais comment leur échapper? Cent kilomètres séparent les infortunés aviateurs des lignes allemandes. Cent kilomètres de marais, de lacs, de rochers et de forêts primitives infranchissables. Pire, les deux survivants n'ont pu arracher à l'épave de leur avion en feu que des provisions pour deux jours. Et ce n'est pas tout puisque des biplans soviétiques cerclent déjà au-dessus de la zone du crash, incitant Arndt et Andres à s'esquiver vers l'ouest, vers une destinée des plus incertaines. Pendant des jours, les deux aviateurs marchent jusqu'à l'épuisement. Bientôt, les provisions viennent à manquer et les fugitifs doivent se nourrir de baies et de feuilles. Malgré leurs vêtements trempés, Arndt et Ronell pressent le pas comme ils peuvent, assaillis sans cesse par des essaims de moustiques particulièrement agressifs. La peur d'être découvert tenaille les deux hommes en permanence. Ils traversent des forêts de bouleaux bas et des pinèdes denses, franchissent des cours d'eau et contournent des lacs. Les aviateurs perdent leurs forces en même temps que l'espoir de rejoindre leurs lignes. Une semaine après le crash, l'Uffz. Alfred Ronell a atteint un état d'épuisement physique et mental extrême. C'est décidé, il n'ira pas plus loin: le radio profite de l'inattention de son pilote pour dégainer son pistolet et se tirer une balle dans la tête.

Désormais unique survivant de son équipage, on imagine Arndt effondré après cette nouvelle perte. Mais le sous-officier refuse de capituler. La mort d'Andres l'enveloppe d'un silence effrayant seulement interrompu par des cris d'animaux et le clapotis des cours d'eau. Soudain, le 21 juin, le jeune homme de 21 ans n'en croit pas ses yeux lorsqu'il tombe par hasard sur des positions finlandaises. Arndt n'y croyait plus mais ça y est, il a réussi! Quatorze jours exactement se sont écoulés depuis qu'il a été abattu. Sans attendre, les soldats finlandais donnent les premiers soins à leur homologue allemand à bout de forces. Un avion l'emmène à l'hôpital de Kemi, la ville d'où Arndt avait décollé deux semaines plus tôt. Ses camarades ne peuvent toutefois se rendre à son chevet car les éléments de la KG 30 sont rentrés à Bardufoss le lendemain de la tragique mission sur Kem.

En récompense pour son comportement exemplaire pendant la mission et son incroyable odyssée à travers la forêt pour rejoindre ses lignes, Arndt est promu au grade de Feldwebel par le Kommodore de la KG 30 à la date du 1^{er} juillet 1942. Après avoir suffisamment récupéré pour supporter son transfert à Bardufoss, le héros y est fêté comme il se doit par ses camarades. Arndt est l'un des rares membres de la KG 30 à avoir pu rejoindre ses lignes après être tombé en territoire russe. Mais si la chance lui a souri jusqu'ici, elle ne compte pas non plus s'attarder sur son cas et le nouvel adjudant connaîtra son destin avant la fin de l'année. Exactement quatre mois après les tragiques événements relatés ci-dessus, le III. Gruppe fait ses bagages pour changer radicalement de théâtre d'opérations: cette fois, c'est la Méditerranée et plus exactement la Sicile qui l'attendent. Voilà l'unité prête à prendre le départ pour le long chemin de transfert à travers l'Europe. Le 5 novembre, sur l'aérodrome finlandais de Nautsi, Arndt dirige son Ju 88 A-4 (WNR. 142113) vers la piste de décollage pour la première étape du voyage qui doit l'amener à Riga. Le Junkers s'aligne bientôt sur la piste. Freins lâchés, moteurs à fond, le bombardier s'ébranle et entame sa course de décollage. Soudain, alors qu'il est encore au sol, le bimoteur dérape à gauche, sort de piste et percute des arbres. Tout l'équipage perd la vie dans l'accident: le Fw. Frei (observateur), l'Uffz. Steube (radio), le Fw. Reinicke (chef mécanicien), l'Uffz. Barkenbusch (rampant) et le Fw. Arndt. Ce dernier n'a jamais revu sa terre natale: il repose encore aujourd'hui au cimetière militaire de Parkina près de Petsamo.

Photo 42 (p. 45) – Sur un terrain finlandais, un Ju 88 A-4 du III./KG 30 est préparé pour une mission contre des objectifs en Carélie. On distingue l'emblème du Gruppe (un aigle piquant sur un écu jaune) à l'aplomb du cockpit. Chaque pylône intérieur porte une bombe de 500 kg, tandis que des projectiles de 250 kg pendent aux pylônes extérieurs.

Crédit photo: collection Harry

Photo 43 (p. 46) – Vue prise depuis le poste de tir ventral d'un Ju 88 du III./KG 30 lors d'un vol au-dessus de la Finlande. Par-tout, ce ne sont que forêts et cours d'eau à perte de vue. A l'avant-plan à gauche, on aperçoit la partie arrière d'une bombe sous son pylône ETC. A droite, on distingue la mire circulaire et l'extrémité de l'un des fûts des mitrailleuses jumelées MG 81Z. Sous le ventre du bombardier, incliné à droite, le mat de l'antenne traînante.

Infographie (p. 47) – La mission du Ju 88 A-4 4D + DR de l'Uffz. Arndt contre le pont ferroviaire de Kem sur la ligne de Mourmansk le 15 juin 1942. A gauche, Kemi, la base finlandaise de départ. Y stationne tout le II./K 30 à l'exception de la 8. Staffel. Au bout de la droite rectiligne bleue (trajet suivi par le Ju 88), Kem, sur la ligne de chemin de fer de Mourmansk en bordure de la mer Blanche. Après son passage sur l'objectif, le bombardier vire à droite vers l'ouest. C'est alors qu'il est mortellement touché par des chasseurs soviétiques. La croix de Saint-André bleue indique l'emplacement du crash du Junkers. La ligne orange discontinue matérialise l'itinéraire suivi par Arndt entre les 15 et 29 juin 1942 pour rejoindre à pied les lignes amies. La ligne verte discontinue indique l'emplacement du front pendant l'été 1942. Les triangles rouges signalent la position des aérodromes soviétiques, les noirs, ceux de leurs homologues allemands.

Photos 44 et 45 (p. 48) – Début juillet 1942 sur l'aérodrome norvégien de Bardufoss. Le Fw. Arndt est joyeusement porté en procession par ses camarades autour de l'aérodrome. Après son retour du "territoire ennemi", le héros a pris place à bord d'un canot gonflable, peut-être parce que son état ne lui permet pas encore de marcher. Précédant la cohorte, deux aviateurs portent une grande pancarte garnie de feuilles où on lit *Heil unser Molli!* (traduit ici par "Vive Notre Molli!"), Molli étant le surnom d'Arndt.

Quatrième de couverture – Les hydravions

Photos 46 et 47 (quatrième de couverture) – Deux vues d'un Do 18 de la 2. Staffel du Küstenfliegergruppe 406. Constituée en 1937, cette Staffel met en œuvre le lent hydravion Dornier équipé d'hélices "push-pull" (une hélice pousse l'hydravion, l'autre le tracte). L'unité effectue des missions de reconnaissance au-dessus de la mer du Nord jusqu'en mai 1941, quand elle se transforme sur BV 138. La **Photo 46** (haut de la page) offre un gros plan de l'insigne d'escadrille, un gantelet sur un champ oblique alternant respectivement le bleu (au-dessus), le brun et le jaune. La **Photo 47** (bas de la page) présente une plongée inhabituelle dans le cockpit d'un Do 18. Le pilote est assis à gauche pendant que l'observateur occupe le siège de droite.