

SPEZIAL
NO 3
2008

deutsch-english

LUFTFAHRTVERLAG
START

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

LUFTWAFFE

IM FOCUS

Teil 1



Bf 109 im Einsatz

Traduction française

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

LUFTWAFFE IM FOCUS – EDITION SPECIALE N° 3/2008

Le Bf 109 en opérations (1^{ère} partie)

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

Deuxième de couverture – Insignes personnels

Photos 1 à 3 (deuxième de couverture) – Début 1941, au cours des opérations en Manche, quelques pilotes de la JG 53 font peindre sur le fuselage de leurs Bf 109 F des noms ou des expressions insolentes. En voici un exemple avec le F-2 du Lt. Günther Hess de la 2./JG 53: à l'aplomb du cockpit, un personnage faisant un pied de nez (à l'ennemi anglais), sous lequel on lit l'inscription *Du mich auch* (l'équivalent allemand de notre "je ne t'aime pas non plus"). Le JG 53 commence à percevoir les nouveaux Friedrich vers la mi-février 1941. Bien que la plupart soit des F-2, certaines machines livrées sont des F-1. Günther Hess prend le commandement de la 6./JG 53 en avril 1942. Moins d'un an plus tard, le 20 mars 1943, il est porté disparu à l'issue d'un combat contre des P-38 au-dessus d'un convoi naval à l'ouest de Marsala (Sicile). Le jour de sa disparition, Hess pilotait le Bf 109 G-4 "1 Jaune", WNr. 16230.

Photos 1 et 2 Collection Bazzani, Photo 3 Collection Richter

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

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

John Carr, Stuttgart
Sven Hüneke, Rendsburg
Heinz Jirousek, Bad Hönningen
Christian Kirsch, Berlin
Enrico Leproni, Milan (Italie)
John Manrho, Hardenberg (Pays-Bas)
Christian Möller, Schulenburg
Werner Oeltjebruns, Wardenburg
Jochen Prien, Hambourg
Hans Ring, Übersee
Georg Schlaug
Mark Scheppard, Faringdon (Grande-Bretagne)
Karlheinz Schürmann, Mühlheim
Alexander Steenbeck, Lübeck
Horst Thürling, Berlin
Detlef Urbanke, Ganderkesee

Premier Assistant de Rédaction: Markus Richter,
Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction: Olaf Krabbenhöft,
Hambourg

Collaborateurs:

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

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

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

ISBN 978-3-941437-00-5

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

Insignes personnels	UII (deuxième de couverture)
Jagdgeschwader 1	3 à 5
Jagdgeschwader 2	6 à 11
Jagdgeschwader 3	12 à 15
Le <i>Schluck</i> = <i>Specht</i> 3 du Lt. Buddenhagen, 5./JG 3, 1941	12 à 14
Jagdgeschwader 5	16 à 21
Jagdgeschwader 11	22 et 23
Jagdgeschwader 26	24 et 25
Jagdgeschwader 27	26 à 29
Appui tactique en Emil avec le II./JG 27 en Russie	26 et 27
Jagdgeschwader 51	30 à 33
Jagdgeschwader 52	34 à 39
Le "10 Blanc", un "jalon" pour l'Ofw. Alfred Grislawski, 1943	35 à 37
L'ancien <i>Christl</i> de l'Oblt. Gerhard Barkhorn, 1942	38 et 39
Jagdgeschwader 53	40 à 43
Jagdgeschwader 54	44 à 47
L'Uffz. Peter Bremer et son <i>Hermännchen</i> , 2./JG 54	44 à 46
Jagdgeschwader 77	48 à 51
Jagdgeschwader 300	
Le "2 Bleu" de la JG 300 ou la fuite de Prague	52 et 53

La Reconnaissance

L'Edith de la 2.(H)/14 en Tunisie

54 à 56

Les unités écoles/En usine

U III et U IV (troisième et quatrième de couverture)

Photo de couverture – Un Bf 109 E de la 2./JG 3 revêtu d'un intéressant schéma de camouflage. La vue a été prise à Saint Omer Wizernes le 15 ou le 16 février 1941, à l'époque où le I./JG 3 transfère ses avions au III./JG 51. Après avoir pris la relève du I./JG 3, le III./JG 51 quitte la Manche à son tour et emménage à Mannheim-Sandhofen pour une période de repos et de rééquipement. Il y touche des Bf 109 F flamboyants neufs.

Sur la photo, on distingue clairement le camouflage zébré du fuselage, le fameux *Tatzelwurm* rouge sur le capot moteur jaune ainsi que la casserole d'hélice rouge et blanche. L'insigne du Groupe semble avoir été récemment appliqué sur le fond jaune immaculé du capot. On trouvera d'autres informations à propos de cet avion dans notre éditorial.

Collection Harry

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Bien que les ouvrages traitant du célèbre Bf 109 soient légion, nous avons tenu à lui consacrer ce nouveau numéro hors série. Voici une autre occasion pour nous de vous dévoiler des illustrations étonnantes issues de nos archives et de celles de nos collaborateurs. Bien entendu, vu le nombre de vues déjà publiées par d'autres, il nous a été difficile de tirer des photos inédites, de bonne qualité, de notre chapeau. Ainsi, certains lecteurs auront peut-être aperçu quelques-unes de ces photographies dans l'un ou l'autre historique d'unité. Mais ce type d'ouvrage s'avère généralement très coûteux et est donc réservé à un petit nombre d'amateurs fortunés. En outre, personne ne peut vraisemblablement prétendre détenir *toute* la littérature publiée sur le Bf 109. Gageons donc que la majeure partie de notre lectorat accueillera avec satisfaction l'ensemble des vues illustrant le présent numéro. Notre sélection iconographique devrait d'ailleurs satisfaire le plus grand nombre d'entre vous, du lecteur occasionnel au chercheur, en passant par le maquettiste. Toutefois, nous avouons avoir sciemment omis d'illustrer la variante G-6 au moyen de profils couleur car un nombre incalculable de ceux-ci a déjà été consacré à cette version largement produite.

Le profil couleur en pp. 54 et 55 illustre un Bf 109 G-2/R2 trop de reconnaissance de la 2.(H)/14. Comme vous le lirez dans l'article que nous lui avons consacré, cet avion est intéressant à plus d'un titre. Avec cette variante de reconnaissance, nous espérons que notre choix déclenchera la curiosité de nos lecteurs et débouchera sur davantage d'informations de la part de ceux-ci au sujet de cette version hélas rarement abordée. Peut-être que ce regain d'intérêt nous permettra de publier ultérieurement des photos inédites et de nouveaux profils en couleur, révélant d'autres schémas de camouflage de ces variantes de reconnaissance.

Pour clore, un mot à propos de la photo de couverture. Il est fort probable que le Bf 109 E photographié vous dise quelque chose, même si vous découvrez cette photo n&b pour la première fois. En fait, au cours de sa carrière opérationnelle, cet appareil a été transféré du III./JG 51 au I./JG 27. Et c'est lorsqu'il servait au sein de ce dernier Groupe en Afrique du Nord que la célèbre vue en couleur (reproduite en p. 2) a été prise par les services de propagande.

Je forme le vœu que la lecture de ce nouveau numéro hors série vous permettra de meubler agréablement vos longues soirées hivernales.

Axel Urbanke - Editeur

Page 3 – Jagdgeschwader 1

Photos 5 et 6 (p. 3) – Deux vues des Bf 109 E de la *Tagjagdstaffel Münster* (Escadrille de Chasse de Jour *Münster*) prises au printemps 1941. Cette unité est créée à partir de la 7./NJG 1 en août 1940 et basée à Münster-Loddenheide. Sa mission consiste à intercepter les raids diurnes occasionnels menés par la RAF sur la Ruhr pendant l'été 1940. L'unité emménage à Düsseldorf le 24 mai 1941. Le 5 juillet suivant, elle devient la 2./JG 1 lors de la formation du I. Gruppe de cette escadre. L'insigne de la *Tagjagdstaffel Münster* est un soleil souriant peint sur le capot des Daimler Benz. A l'astre du jour, chaque pilote a ajouté le prénom de sa fiancée du moment. Ainsi, le Gefr. Kuhn (**Photo 5**, haut de la p. 3) a-t-il baptisé son Bf 109 "Ria". La *Tagjagdstaffel Münster* ne déplore que deux pertes au cours de son existence. L'une d'elles est l'Uffz. Rene Mohler qui s'écrase avec son Bf 109 E-1 le 13 mars 1941. La **Photo 6** (petite photo p. 3) a été prise lors des funérailles de l'infortuné à Loddenheide. A l'arrière-plan, on distingue un autre Bf 109 E baptisé *Dagi* cette fois.

Photo 5 Collection Hüneke

Liste des prénoms féminins (connus) arborés par les Emil de la *Tagjagdstaffel Münster*:

<i>Dagi</i>	(pilote inconnu)	"9 Blanc"
<i>Elli</i>	Lt Wedding	"1 Blanc"
<i>Edeltraud</i>	Ofw. Maul	
<i>Friedel</i>	Uffz. Johnen	"2 Blanc"
<i>Gelli</i>	Uffz. Wennekers	
<i>Inge</i>	Uffz. Zick	
<i>Ingeborg</i>	(pilote inconnu)	"8 Blanc"
<i>Lilo</i>	Lt. Knoke	
<i>Margot</i>	(pilote inconnu)	"4 Blanc"
<i>Ria</i>	Gefr. Kuhn	

Photo 7 et 8 (p. 4 et 5) - Le "20 Noir" illustré sur cette double page est un Bf 109 F-4 de la 2./JG 1 alors stationnée à Jever début 1942. C'est début septembre de l'année précédente que les trois Staffeln du I./JG 1 et le Geschwaderstab avaient été réunis sur cet aérodrome d'Allemagne septentrionale. Auparavant, les 1. et 2. Staffel avaient été basées aux Pays-Bas, tandis que le 3. Staffel avait opéré depuis Husum (extrême nord de l'Allemagne) pour contrer les incursions de la RAF.

Mais, à la grande déception des jeunes pilotes les plus fougueux, l'installation à Jever est suivie d'une période plus calme. La plupart des vols effectués jusqu'à la Noël 1941, puis en janvier-février 1942, sont des missions d'escorte et de patrouille défensive au-dessus de la Baie d'Helgoland. Les pilotes allemands ne rencontrent l'ennemi qu'en de rares occasions et la seule victoire remportée au cours de cette période est un Hampden descendu à l'ouest de Meppel (nord des Pays-Bas) le 21 décembre. Des décollages sur alerte contre des appareils de reconnaissance britanniques ou des petites formations de

Blenheim ou Wellington constituent de rares exceptions. En outre, les conditions météo à Jever sont loin d'être idéales: la neige arrive fin décembre et les températures polaires clouent rapidement l'unité au sol. Fin janvier, début février, c'est le brouillard qui empêche tout décollage jusqu'en fin de matinée. Une telle situation se présente les 12 et 13 février 1942, alors que le I./JG 1 est censé prêter main forte dans le cadre de l'Opération *Cerbère* (l'audacieux transfert depuis Brest vers la Mer du Nord via la Manche des *Scharnhorst*, *Gneisenau* et *Prinz Eugen*). Ce jour-là, le Groupe tout entier doit déclarer forfait: le brouillard, suivi d'une tempête et de la neige, bloque les Messerschmitt à Jever.

Le camouflage arboré par ce "20 Noir" est du type 1940 mais largement modifié. Le mat d'antenne est d'un modèle long inhabituel, tout comme la taille du numéro tactique (trop grande pour un avion d'une unité opérationnelle). Cette taille est néanmoins typique du I./JG 51. Cette vue confirme aussi que l'insigne du Groupe était présent sur les deux côtés du fuselage, à l'aplomb de la cabine.

Page 6 – Jagdgeschwader 2

Photos 9 à 11 (pp. 6 à 9) – Les **Photos 9** et **11** aiguïseront certainement l'appétit des maquettistes car la qualité exceptionnelle de ces vues révèle maints détails. Ce Bf 109 E-4 de la 9./JG 2 a été photographié vers la fin de la bataille de France, au début de l'été 1940. Lorsque la Blitzkrieg éclate à l'Ouest le 10 mai 1940, les avions du III./JG 2 sont encore revêtus du camouflage type 1940, éventuellement surchargé d'un mouchetis réalisé au pistolet à peinture (**Photo 10**, p. 6). Mais les Allemands découvrent vite que le schéma standard n'est plus guère efficace. Aussi, dès la mi-mai, le camouflage de base est-il modifié afin d'accroître son efficacité. Sur les avions du III. Gruppe, cette modification se concrétise par l'application très dense de petites taches vertes à l'aide de pinceaux à moitié secs. Ces photos ont été prises avant l'introduction des marques d'identification jaunes (capot moteur et gouvernail) en septembre 1940.

La teinte des numéros tactique demande quelques explications. La documentation cite généralement le jaune comme étant la couleur attribuée à la 9. Staffel au cours de l'été 1940. Pourtant, une série de photos d'appareils de cette unité, prises en mai 1940, jettent le doute sur cette affirmation. Et les photographies que nous publions ici renforcent ce doute. En effet, lorsque l'on compare la teinte de l'insigne d'escadrille (un moustique noir sur un cercle jaune), celle du triangle d'octane jaune (juste au-dessus du numéro tactique sur la **Photo 11**, p. 9) et celle du numéro tactique, il est évident que ce dernier n'est pas jaune. En fait, il nous semble que sa teinte se rapproche davantage de celle du fameux "R" rouge de l'insigne de l'Escadre *Richthofen* (visible sur les trois vues). Il est donc probable que la teinte du numéro tactique et du symbole de Groupe est soit rouge, soit un jaune très nettement orangé. La photo du "13" (**Photo 10**, p. 6) est un autre exemple de cette probabilité. Sur les **Photos 9** et **11**, on note que le capot des mitrailleuses de fuselage est d'une teinte uniforme plus claire, probablement le fameux gris verdâtre RLM. La casserole d'hélice est vraisemblablement de la même teinte que le numéro tactique (donc rouge ou jaune orangé profond).

La **Photo 10** (p. 6) appelle un correctif. Ce "13" au camouflage moucheté illustre plusieurs ouvrages selon lesquels le cliché aurait été pris en août 1940. Il y a fort à parier que leurs auteurs ne se sont jamais procurés les originaux dont est tirée cette photo. Par contre, nous disposons de ces originaux sous la forme de planches-contacts. Il ne fait aucun doute que les vues originales, en ce inclus celle publiée ici, ont été prises au début de l'offensive à l'Ouest, c'est-à-dire en mai 1940. Ce qui explique aussi pourquoi le chiffre 13 n'est pas jaune mais rouge (ou orange). En effet, en août 1940, il n'y a plus de doute possible quant à la teinte exacte des numéros tactiques des avions de la 9. Staffel: une comparaison de la couleur du fond de l'insigne d'escadrille et du numéro montre bien qu'il s'agit de la même teinte, le jaune en l'occurrence.

Un dernier mot au sujet du "6 Rouge" (ou orange): son Werknummer (peint en tout petit juste derrière le bord d'attaque de la dérive - v. p. 11) permet de retracer une partie de sa carrière. Ainsi, après avoir été converti en E-7, cet appareil est transféré à la 15.(kroat.)/JG 52 sur le front de l'Est où il sert toujours pendant l'été 1942. Le 16 juillet de la même année, cet avion (W.Nr. 1438) est endommagé à 25% sur le terrain de Taganrog (Mer d'Azov). Les dégâts sont consécutifs à un atterrissage d'urgence effectué suite à une erreur du pilote croate. Le sort ultime de ce vieil Emil nous est cependant inconnu.

Photos 9 et 11 Collection Hesse, Photo 10 Collection Beitler

Photo 12 (p. 8) – En dépit des succès significatifs remportés par la Luftwaffe en combat aérien au début de la campagne de France, des pilotes allemands sont aussi victimes de la chasse française. Témoin, l'Oblt. Otto Bertram, Staffelkapitän de la 1./JG 2, descendu près de Reims avec son "1 Blanc" le 3 juin 1940. Comme le suggère la rupture du fuselage derrière la cabine, ce Bf 109 E-4 a été endommagé à 70%. La dérive porte quatre marques de victoire, le dernier succès a été remporté par Bertram au cours d'une précédente mission le même jour. Ce sera aussi sa dernière victoire lors de la Blitzkrieg à l'Ouest puisqu'il a été sérieusement blessé dans le crash illustré ici. Si ses blessures l'empêchent de participer à la conclusion des combats en ce printemps 1940, Bertram peut reprendre du service actif lors de la bataille d'Angleterre. Le 24 septembre 1940, l'officier reprend le commandement du III./JG 2 mais dès le 28 octobre, il est retiré des opérations en première ligne car il est le dernier survivant de ses frères: Kurt a été tué plus tôt et Hans, pilote de chasse lui aussi, a été descendu au-dessus de la Manche le 30 septembre. Hans Bertram avait servi à la 3./JG 27 avec le grade d'Oberleutnant. Au moment où il est retiré des combats, Otto Bertram, le seul survivant de la fratrie, est titulaire de 13 victoires remportées à l'Ouest. En récompense de ces succès, Bertram se voit décoré de la *Ritterkreuz* le dernier jour de sa carrière opérationnelle.

Au cours de l'été 1940, les appareils du I./JG 2 portent le même camouflage type 1940 modifié que leurs homologues du III. Gruppe. Le "Bonzo" de la 1. Staffel orne le capot moteur. Bonzo était un personnage de bandes dessinées britanniques apparu dans les années 1920.

Photo 13 (p. 10) – Basé à Rocquancourt (près de Caen), le III./JG 2 commence à recevoir ses premiers Bf 109 F-2 fin avril 1941. Le plan prévoyait un rééquipement accéléré de l'unité alors équipée de Bf 109 E. Mais le Groupe ne touche ses derniers Friedrich qu'en juin suivant. La 9./JG 2 se transforme assez rapidement sur le nouveau Bf 109. Comme l'attestent plusieurs photos, les avions de la Staffel voient leur capot moteur et leur gouvernail repeints en jaune dès mai 1941. Une caractéristique inhabituelle est la présence du numéro tactique répété en petit sous l'extrémité de la casserole d'hélice. Contrairement aux numéros peints en jaune sur les fuselages, ceux sur les casseroles sont blancs. Cette vue montre le "10 Jaune" à l'issue d'un décollage manqué. Un petit "10" blanc orne la casserole d'hélice sous l'ouverture du tube de la MG 151/15. La casserole est classiquement vert-noir avec un secteur de 120° peint en blanc.

Photo 14 (p. 11) – Les photographies du Fw 190 de l'Oblt. Josef Wurmheller (9./JG 2) prises à l'automne 1943, illustrent nombre d'ouvrages. La Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne décernée à l'as, motif peint sur le plan vertical de son Focke Wulf, est donc bien connue des amateurs de la Luftwaffe. A cette époque, Wurmheller est l'un des *Experten* les plus en vue sur le front de

l'Ouest, ce qui explique le nombre de photographies de propagande dont il est le sujet. C'est l'une de celles-ci qui restera célèbre, Wurmheller posant debout à côté du gouvernail de son Fw 190 décoré de son palmarès. Mais plus rares sont les photos illustrant l'as au début de sa carrière.

C'est avec le grade d'*Unteroffizier* (sergent) que Josef Wurmheller remporte sa première victoire pendant la Drôle de Guerre. Il sert alors à la 2./JG 53. Un Fairey Battle de la RAF fait les frais de ses talents en s'abattant près de Saarbrücken le 30 septembre 1939. Notre homme devient ensuite instructeur dans une école de chasse, avant de réintégrer une unité de première ligne en juin 1940. Il est transféré à la 5./JG 53 alors stationnée sur les côtes de la Manche. Wurmheller renoue avec le succès le 28 septembre, en abattant sa deuxième victime. Le 7 mai 1941, un neuvième succès obtenu sur le front de la Manche, orne son tableau de chasse. C'est donc fort de 10 victoires que l'as participe avec le II./JG 53 à l'ouverture du front de l'Est. Au cours des 23 premiers jours de l'Opération *Barberousse* (l'invasion de l'URSS), Wurmheller revendique neuf succès supplémentaires, le dernier étant remporté dans la soirée du 15 juillet 1941. Peu de temps après, notre homme est muté à la Stabstaffel du II./JG 2 opérant depuis les côtes de la Manche contre les Iles Britanniques. Alors qu'on ne connaissait l'existence que de quelques photos de l'as en Russie, aucune ne semblait avoir survécu qui montrait son avion peu de temps après son transfert à la JG 2. Aussi la vue que nous présentons ici (**Photo 14**, p. 11) constitue-t-elle un petit événement. Cette photographie a été prise le 7 août 1941. Ce jour-là, l'as abat deux Spitfire, ses vingt-et-unième et vingt-deuxième victoires. Un précédent succès remporté le 24 juillet (le premier avec la JG 2) avait fait grimper son score à 20 unités.

Sur le gouvernail jaune, on note la présence de traits horizontaux qui relient les symboles des victoires obtenues au cours d'une même période. Le trait reliant les succès remportés à l'Est est de couleur rouge et celui pour les victoires décrochées avant cette période est blanc liseré de bleu. Curieusement, les deux barres de victoire ouvrant la troisième rangée (pour les deux *Spit* abattus le 07.08.41), sont peintes à droite du tableau de chasse et non à gauche. A cette époque, Wurmheller pilote un Bf 109 F-2 (W.Nr. 8171). Cette machine sera perdue le 31 mars 1942, quand l'Uffz. Gottfried Weiser de la 10.(Jabo)/JG 2 est abattu et tué à l'ouest d'Alderney. Le Hauptmann Josef Wurmheller, lui, rencontre sa destinée le 22 juin 1944 près d'Alençon: au cours d'un combat contre des chasseurs de l'USAAF, son avion entre en collision avec celui de l'Uffz. Karl Mayer, son ailier. Les deux pilotes allemands y laissent la vie.

Collection Hüneke

Page 12 – Jagdgeschwader 3

Le *Schluck = Specht 3* du Lt. Buddenhagen

par Axel Urbanke

Quelques lecteurs ont peut-être déjà vu des photos de Bf 109 E du II./JG 3 portant l'inscription *Schluck = Specht* ou *Schluck = Specht 2*. Prises pendant la Blitzkrieg à l'Ouest et sur le front de la Manche, elles illustrent l'avion du Lt. Horst Buddenhagen de la 5./JG 3. L'officier avait été muté à cette Geschwader au printemps 1940. Il revendique ses premières victoires au-dessus de Dunkerque où ce qui reste de la *British Expeditionary Force* a été encerclé par les unités blindées allemandes. Le 3 juin 1940, il abat ainsi deux Hurricane. Suivent un Spitfire le 26 août et un autre Hurricane le 27 septembre 1940. A la mi-février 1941, le II./JG 3 est rapatrié en Allemagne pour une période de repos et pour se rééquiper en Bf 109 F-2. Avant son transfert, l'unité laisse sur place ses Bf 109 E au profit de la JG 51.

Ses membres rentrés de permission, le Groupe est réactivé à Darmstadt-Griesheim (Allemagne) début avril 1941. Les premiers Bf 109 F-2 arrivent au milieu du mois. Dès que Buddenhagen a perçu le sien, notre officier fait peindre son traditionnel chiffre "7 Noir" sur le fuselage et l'inscription *Schluck = Specht 3* en rouge sur le capot moteur. L'inscription est d'autant plus visible qu'elle se détache sur le fond jaune du capot, une couleur qui pare les gouvernails et les capots moteur de tous les avions du II./JG 3 à Griesheim (**Photo 15**, p. 13). En outre, les joints des panneaux d'aile des Friedrich sont mastiqués et poncés, puis polis afin d'accroître la vitesse des machines (**Photo 15**, p. 13 et surtout **Photo 16**, p. 14). Hormis ces particularités, les Bf 109 F de l'unité sont revêtus d'un schéma de camouflage standard fait de gris RLM 74, 75 et 76. Fin avril, le Groupe reçoit l'ordre d'emménager à Monchy-Breton, dans le nord de la France. Mais ce déploiement ne dure guère puisque dès le 8 juin, le Groupe rentre en Allemagne, parvenant à Böblingen, puis à Breslau qu'il rejoint le jour suivant. Le 18 juin, il est à Hostynne (Pologne) où les appareils de la 5. Staffel (dont celui de Buddenhagen probablement) sont équipés le jour même de pylônes en vue de leur nouvelle mission: l'appui-feu.

C'est donc en tant que Jabo-Staffel du II./JG 3 que l'escadrille se prépare à l'invasion de l'URSS. L'attaque est déclenchée le 22 juin 1941. La 5. Staffel bombarde et mitraille les aérodromes soviétiques dans la région de Lvov (aujourd'hui Lviv, Ukraine). Du 23 au 25 juin, l'escadrille accomplit des missions d'appui-feu à l'est du Boug dans la région de Loutsk (nord-est de Lvov). L'unité de l'Oblt. von Kijewski effectue jusqu'à six sorties quotidiennes contre des concentrations de troupe, des colonnes et des aérodromes ennemis. Mais les Soviétiques prennent vite l'habitude de tirer sur les avions allemands avec tout ce qui leur tombe sous la main, ce qui rend les missions d'appui-feu particulièrement risquées. Le rôle assigné à la 5. Staffel l'empêche de participer à la majorité des combats aériens. Pourtant, les 23, 24 et 25 juin, des éléments de la Staffel s'en prennent à des chasseurs I-16 et des bombardiers SB. Le Lt. Buddenhagen en abat deux le 23 juin, puis un autre le 24 et un autre encore le 25 juin. Avec huit victoires, son palmarès le place en tête des meilleures gâchettes de l'escadrille. Mais sa notoriété sera de courte durée. Ce même 25 juin, alors que la nuit tombe, son unité décolle pour une ultime mission de mitraillage et de bombardement. Les objectifs sont repérés au sud de Beresteczko et, à basse altitude, les Messerschmitt se ruent à l'attaque au milieu du feu défensif. Soudain, ses camarades voient Buddenhagen toucher le sol. Une fraction de seconde plus tard, son avion s'écrase et explose dans une gerbe de flammes et de débris. Le Lieutenant Buddenhagen devient ainsi la première victime de l'escadrille depuis l'ouverture du front de l'Est.

Rien ne permet d'affirmer que Buddenhagen pilotait son *Schluck = Specht 3* le jour où il fut tué mais on peut l'imaginer. On sait par contre que le Bf 109 F-2 qui fut son cercueil portait le *Werknummer* 8941. La livrée telle que dépeinte par notre artiste (pp. 12 et 13), avec le capot moteur et le gouvernail jaunes, peut n'avoir été portée qu'entre la livraison de l'avion à la 5. Staffel à la mi-avril 1941 et son transfert en Pologne deux mois plus tard. L'inscription *Schluck = Specht (1)* trouve peut-être ses origines dans le surnom du Lt. Buddenhagen ou ses habitudes au bar de l'escadrille et non dans la propension de ses avions à consommer leur carburant. En effet, si cela était, il serait alors difficile de comprendre pourquoi trois appareils de type différent ont porté la même inscription.

Photos 15 et 16 Collection Hüneke

(1) en langage familier, Schluckspecht signifie picoleur, soiffard.

Photo 17 (haut de la p. 15) – Un Bf 109 F-4 de la 8./JG 3, ce “1 Noir” a été photographié sur le terrain de Soltsy, à l’ouest du Lac Ilmen, en février 1942. Suite à son atterrissage sur le ventre, ce Friedrich a été arrimé sur un traîneau qui va l’emmener vers un dépôt pour y être réparé. Les ailes ont déjà été démontées. Le camouflage hivernal temporaire contourne les marques de nationalité, le numéro tactique et les trappes de visite.

Succession de Karl Löser

Photo 18 (bas de la p. 15) – Après son retrait du front de l’Est et son retour en Allemagne début novembre 1941, le II./JG 3 reçoit à Wiesbaden-Erbenheim un lot de Bf 109 F-4 trop flambants neufs pour remplacer ses précédents F-4. Le plan de rééquipement tient en effet compte du redéploiement de l’unité sur le théâtre méditerranéen. Le Groupe entame son transfert vers Comiso (extrême sud de la Sicile) le 7 janvier 1942. Son dernier appareil y parvient le 24 janvier, alors que les premières sorties opérationnelles ont débuté cinq jours plus tôt. Les opérations incluent des missions de chasse libre et d’escorte de bombardiers au-dessus de Malte ainsi que l’escorte de convois navals et de bombardiers vers l’Afrique du Nord.

Voici le “11 Jaune”, un Bf 109 F-4 trop de la 6./JG 3 devant un hangar à Trapani (pointe ouest de la Sicile). Le chasseur porte une livrée tropicale appliquée en usine: sable sur les extradados, bleu clair sur les intrados, avec une limite médiane entre les deux teintes courant le long du fuselage. Les raidisseurs visibles au bas du fuselage devant la roulette de queue, indiquent qu’il s’agit d’un exemplaire de première série produit par Erla (WNR. entre 8400 et 8600). Détail typique des variantes tropicales, le filtre à sable monté sur la prise d’air du compresseur.

Collection Bazzani

Page 16 – Jagdgeschwader 5

Photo 19 (p. 16) – Début septembre 1941, des escadrilles de chasse déployées dans le nord de la Norvège et de la Finlande sont regroupées pour former le Jagdgruppe z.b.V. Petsamo. Le Groupe temporaire dispose de son propre Stab. Les unités concernées par le regroupement sont les 1./JG 77, 13./JG 77, 14./JG 77 et la Staffel de Chasse Lourde 1.(Z)/JG 77. Leurs bases principales sont Kirkenes (Norvège) et Petsamo (Finlande), Rovaniemi, Kemijärvi et Alakurtti étant utilisés comme terrains de transit finlandais jusqu’à la Noël 1941.

Le Groupe remporte un succès considérable mais le manque d’archives ne permet pas de dénombrer les victoires aériennes au cours de la période considérée. Les Staffeln les plus talentueuses sont la 14./JG 77 et la 1./JG 77 de l’Oblt. Horst Carganico. La photo publiée ici illustre les “5 Blanc” et “8 Blanc” de la 1./JG 77 sur l’aérodrome enneigé de Petsamo en novembre ou décembre 1941. A l’horizon, l’Erlöserberg qui permet d’identifier l’aérodrome avec certitude.

Collection Bazzani

Photos 20 à 22 (p. 17) – Horst Carganico (v. légende de la photo précédente) est promu Gruppenkommandeur du II./JG 5 le 1^{er} juin 1942. La **Photo 20** (haut de la p. 17) montre son Bf 109 F-4 orné des marques de Kommandeur et de 50 symboles de victoire sur le gouvernail jaune. Cette vue a été prise à Petsamo. Les archives fragmentaires ne permettent pas de dater avec précision le 50^{ème} succès remporté par l’as (**Photo 21**, p. 17 en bas à gauche). On sait qu’il a abattu sa 48^{ème} victime le 22 juin. Vu le rythme avec lequel Carganico a enchaîné ses victoires, on peut penser qu’il a revendiqué son 50^{ème} succès avant la fin juin 1942. A cette époque, son II. Gruppe volait sur Bf 109 F-4. Bizarrement, à l’origine, ces avions portaient un camouflage “tropical” (semblable à celui du F-4 illustré au bas de la p. 15). Afin de l’adapter à l’environnement scandinave, deux teintes différentes (gris et vert) furent appliquées sur les zones sable. Ce nouveau schéma fut jugé plus adapté au paysage typique de la Finlande septentrionale, avec ses aérodromes sablonneux et ses paysages parsemés de bouleaux.

Dans la soirée du 22 juillet, Carganico prend part à une mission d’escorte de Ju 88 attaquant Polarnoye. A cette occasion, l’as pilote son Bf 109 F-4 trop (WNR. 10256) décoré des marques de Gruppenkommandeur citées plus haut. Mais il est contraint à atterrir en catastrophe près de la Baie de Motovski. Bientôt, son Groupe lance des vols de recherche dans un rayon de 30 km au nord de Petsamo. Mais Carganico reste introuvable. Ce n’est que trois jours plus tard, après une longue marche, que le Gruppenkommandeur, épuisé, parvient à rejoindre ses hommes. Bien que la **Photo 22** (p. 17 en bas à droite) le montre en chaussettes, il est quasi certain que l’officier n’a pas retiré ses bottes de vol avant d’avoir atteint l’aérodrome car marcher si longtemps dans la toundra sans elles eut été impossible. A droite de la photo, l’Oblt. Hartwein (“patron” de la 6./JG 5) et, marchant derrière, le Fw. Brunner (futur récipiendaire de la RK).

Photos 21 et 22 Collection Richter

Photos 23 à 25 (pp. 18 et 19) – Début novembre 1943, le II./JG 5 quitte l’Océan Glacial Arctique pour la zone sous la responsabilité de la Luftlotte 1, afin de renforcer l’aviation allemande engagée dans le secteur de Leningrad, Nevel et du Lac Ilmen. Le Groupe commence à arriver à Idritsa (un terrain au nord de Vitebsk) le 11 novembre. Dans les semaines qui suivent, il escorte des Fw 190 et Ju 87 d’appui rapproché et effectue lui-même des missions d’appui-feu au bénéfice de la Heer. En décembre 1943 et janvier 1944, le secteur de Nevel (250 km au sud du Lac Ilmen) est le siège de combats acharnés. Le 14 janvier, les Soviétiques lancent une contre-attaque depuis la poche d’Oranienbaum, contre-attaque qui perce le front au sud de Leningrad. Les Allemands perdent énormément de terrain en l’espace de quelques jours. Vers le 4 février, l’Armée Rouge a déjà atteint le Lac Peipous (frontière naturelle avec l’Estonie). Les avions du II./JG 5 sont engagés sur tous les points chauds du front, opérant brièvement dans la zone de la Luftlotte 2 en janvier 1944 afin d’appuyer les Allemands qui luttent pour Vitebsk.

Les photos qui illustrent cet article ont été prises par le Fhj.Fw. Gehm, correspondant de guerre, à Idritsa en décembre 1943-janvier 1944. La **Photo 23** (haut de la p. 18) montre l’Oblt. Theodor Weißenberger, Staffelfkapitän de la 6./JG 5, grimant à bord de son Bf 109 G-6 “4 Noir”. Derrière lui, le “3 Noir” de la même escadrille. Aucun des avions visibles ne porte d’emblème. Sur la **Photo 24** (bas des pp. 18 et 19), Weißenberger roule dans son “4 Noir” vers la piste de décollage. La même vue contient un élément intéressant: l’avion du Gruppenkommandeur Carganico photographié au premier plan. Comme les autres Bf 109 visibles sur ces clichés, le Messerschmitt du Kommandeur est revêtu d’un camouflage hivernal temporaire fait de taches blanches plus ou moins diffuses. Mais il porte à la fois l’insigne de la 6./JG 5 (le trèfle à quatre feuilles) et le fameux Mickey Mouse, l’insigne personnel de Carganico. Entre le Mickey et la paire de chaussures qu’il traîne (dont on ne distingue qu’une partie sur cette vue), sont inscrites deux périodes (à peine visibles sur la photo): “22.-25.7.” et “12.-13.8.1942”. Ces périodes sont celles pendant lesquelles le Kommandeur, abattu en territoire soviétique, a regagné les lignes allemandes à marche forcée. L’avion, un Bf 109 G-6, porte le WNR. 15802 peint en noir sur la dérive (presque invisible sur la photo publiée). Sur la **Photo 25** (haut de la p. 19), l’Oblt. Weißenberger s’extrait du cockpit de son “4 Noir”. Au cours du seul mois de février 1944, l’as abattra pas moins de 21 avions soviétiques dans le secteur nord du front.

Photos 23 à 25 Collection Lorant

Photos 26 et 27 (pp. 20 et 21) – Des avions de la 10./JG 5 saisis en vol au-dessus de la côte ouest de la Norvège en mars 1943. Il s'agit de Bf 109 G-2. La Staffel se transforme sur ce type à Copenhague-Vaerløse entre janvier et mars 1943, bien que la plupart des nouvelles machines ne soit livrée qu'en mars. On peut voir plusieurs G-2 de la même unité à Vaerløse dans *Eismeerjäger* (Volume 2, p. 295) que l'on doit au chercheur et historien belge bien connu Eric Mombeek. Selon ce dernier, les Bf 109 G-2 de la Staffel étaient équipés de gouvernails blancs. Sur notre **Photo 26** (p. 21), le soleil bas donne en effet l'impression que le gouvernail et les numéros tactiques sont blancs. Mais notre **Photo 27** (bas de la p. 20) vient jouer les trouble-fête: prise à la même occasion que la vue précédente, elle a par contre été réalisée dans des conditions de luminosité différentes (les avions sont à l'ombre). Ces conditions particulières dévoilent la vérité: l'extrémité des casseroles d'hélice, le bas des capots moteur, les numéros tactiques et les gouvernails sont incontestablement jaunes et non blancs. Il en est de même pour les appareils de la Staffel photographiés à Vaerløse.

Au printemps 1943, la 10./JG 5 est basée à Trondheim-Lade (Norvège) avec la 11./JG 5. Leurs avions sont principalement engagés contre des appareils de reconnaissance britanniques et pour escorter des convois navals. Rares sont les décollages sur alerte pour intercepter des bombardiers de la RAF s'en prenant aux cités portuaires de la Norvège occidentale. Les pilotes des deux escadrilles peuvent donc jouir d'une vie plus calme que leurs homologues des autres Staffeln de la JG 5 stationnées en Finlande. En revanche, il leur est également plus difficile d'engranger des succès. Les photos publiées ici montrent que le camouflage de ces avions a été retouché et qu'il descend fort bas sur le flanc des fuselages.

Collection Bazzani

Page 22 – Jagdgeschwader 11

Photos 28 et 29 (pp. 22 et 23) – Précédemment et quasi exclusivement équipé de Bf 109 G-6, le III./JG 11 reçoit ses 20 premiers Bf 109 G-5 à cockpit pressurisé en septembre 1943. La **Photo 28** (grande photo p. 22) illustre l'une des nouvelles machines devant un hangar à Oldenburg (nord de l'Allemagne) en septembre 1943. La casserole jaune et la partie visible du numéro tactique de la même couleur (avec liseré noir) prouvent que ce G-5 appartient à la 9. Staffel. Visible au-dessus des pipes d'échappement, l'inscription *Gin*. La même vue illustre les caractéristiques extérieures qui différencient les G-5 des G-6: l'écope du compresseur du système de pressurisation du cockpit (le petit tube ouvert sur la plus grande des "bosses"), le carénage profilé nécessité par l'installation du compresseur cité plus haut (la plus petite des bosses) et les capsules de silicagel dans les coins de la verrière. Ces capsules étaient censées absorber l'humidité entre les panneaux de plexiglas afin d'y éviter la formation de condensation. Elles ont l'apparence de petits disques de teinte claire.

Lorsque la dernière machine est livrée en août 1944, 475 Bf 109 G-5 auront été produits. Cette variante ne fit l'objet d'aucune série de fabrication spécifique, la production des G-5 étant répartie parmi celle des G-6. Le G-5 est la dernière variante du Bf 109 équipée d'une cabine pressurisée.

Lorsque le III./JG 11 se transforme sur Fw 190 en février 1944, il n'a plus que deux Bf 109 G-5 à son inventaire. L'exemplaire photographié ici est armé de deux canons MG 151/20 montés en gondole alaire (Rüstsatz R6). Sur la gondole à droite de la photo, on distingue vaguement le rectangle sombre de l'ouverture du conduit d'éjection des douilles. L'installation du Rüstsatz R6 augmente le poids de l'avion et affecte ses performances. Pire, il ne s'avère pas efficace pour la Défense du Reich.

La **Photo 29** (petite photo p. 23) montre un autre Bf 109 de la 9./JG 11 à Oldenburg. Toutefois, ce "4 Jaune" n'est pas un G-5 mais un G-6. On aperçoit les deux petits carénages profilés disposés l'un au-dessus de l'autre sur le fuselage à l'aplomb du pare-brise. Ces carénages font partie du dispositif permettant de fixer un parasol. Cet avion aussi est muni d'une casserole d'hélice jaune. Sous la cabine, le flanc du fuselage porte la "Tête de Tigre" du III./JG 11. Comme le Bf 109 G-5 de la **Photo 28**, le fuselage de ce G-6 est revêtu d'un camouflage agrémenté d'un mouchetis gris et vert.

Page 24 – Jagdgeschwader 26

Photo 30 (p. 24) – Une jolie photo du "3 Noir", un Bf 109 E de la 5./JG 26 photographié sur les côtes de la Manche à l'automne 1940. Le chasseur porte l'emblème de la 5. Staffel sous la cabine. Devant le pare-brise, l'insigne de la Geschwader. Le capot moteur et le gouvernail sont jaunes. Curieusement, il semble que la dérive soit également peinte en jaune. A l'arrière-plan, l'appareil du Gruppenadjutant du II./JG 26, avec ses marques caractéristiques sur le fuselage. Comme le "3 Noir" à l'avant-plan, il porte un schéma de camouflage 1940 modifié au niveau du dos du fuselage: le camouflage sombre épouse la partie supérieure de la Balkenkreuz. Enfin, on aperçoit dans les arbres à droite un poste de vigie (de construction plutôt primitive), une caractéristique typique des aérodromes opérationnels du bord de Manche.

Collection Hüneke

Photo 31 (p. 25) – Voici un Bf 109 E-4 que l'on peut qualifier de rare. Photographié à Caffiers (Pas-de-Calais) fin août 1940, ce "6 Jaune" appartient à la 9./JG 26. Sous le fuselage, entre la croix et le numéro tactique, on distingue un carénage plat qui pourrait résulter d'une modification locale. Peut-être cet Emil a-t-il été transformé pour la reconnaissance photographique. Un panneau transparent pourrait alors fort bien être disposé dans l'ouverture du carénage abritant un appareil de prise de vues. La trappe donnant accès au poste de radio (partiellement recouverte par la croix de fuselage) permettrait d'installer et d'ôter facilement l'éventuel appareil photo. On note la petite taille du numéro tactique, une caractéristique typique des avions du III./JG 26. Le sommet du gouvernail porte un triangle jaune sur pointe. Avec les extrémités d'aile et d'empennage de la même teinte, ces marques introduites à la mi-août 1940 doivent permettre une identification rapide. Début septembre 1940, les parements jaunes incluent le capot moteur. Ce "6 Jaune" a manifestement souffert de dégâts occasionnés en combat, comme l'attestent les impacts de projectile sur la Balkenkreuz et derrière la barre verticale du Groupe. La dérive porte le WNr. 109 3891. Le Fw. Carl Konrad sera contraint de se poser en catastrophe à bord de cette machine le 30 septembre 1940, après qu'elle ait été endommagée par un Spitfire au sud de Londres. Blessé dans l'engagement, Konrad connaîtra un sort néanmoins plus enviable que son Messerschmitt: gravement endommagé à l'atterrissage, le "109" sera réformé.

Collection Glaser

Page 26 – Jagdgeschwader 27

Appui tactique en Emil avec le II./JG 27 en Russie

par Axel Urbanke

Quand les forces armées allemandes se lancent à l'assaut de l'URSS dans les premières heures du 22 juin 1941, le II./JG 27 est basé à Praszynki, non loin de la ligne de démarcation située dans la région frontalière entre la Prusse Orientale et la Lituanie. Le

Gruppe n'a pas pu toucher les nouveaux Bf 109 F dont la production ne suit pas la demande. Il rentre donc des Balkans avec ses vieux Emil. Pourtant, cette situation a ses avantages: pendant la campagne des Balkans, presque tous les appareils du Groupe ont été grésés en chasseurs-bombardiers, un rôle que l'unité va perpétuer sur le nouveau front de l'Est. En outre, plusieurs avions ont été équipés d'un nouveau type de pylône permettant d'emporter 96 petites bombes à fragmentation de type SD 2. A son inventaire, le Groupe compte des Bf 109 E-1, E-4, E-7 et E-8. Certains sont munis de pylônes à bombe, d'autres pas* mais tous sont parés d'un camouflage type 1940 largement modifié. Dans certains cas, ces modifications ont été appliquées pendant les opérations dans les Balkans. Les avions du II. Gruppe reçoivent également une large bande d'identification jaune peinte entre les cadres 6 et 8 du fuselage. L'intrados des extrémités d'aile est également recouvert de jaune. En règle générale, ces parements recouvrent l'intrados depuis le saumon d'aile jusqu'à la croix de nationalité.

Le 22 juin 1941, la première section du II./JG 27 à décoller s'élève du terrain de Praszynki à 03h10, précisément cinq minutes avant le déclenchement de l'attaque allemande sur l'Union Soviétique. Cette section doit escorter un Groupe de Stuka. A l'est, le soleil n'est encore qu'une mince bande rougeoyante à l'horizon. Le sol se détache vaguement, nimbé de nappes de brume ou de brouillard çà et là. Mais 15 minutes après 3 heures du matin, c'est le sol tout entier qui s'illumine sous les aviateurs: l'artillerie allemande vient d'entrer en action, ses canons crachant tous vers l'Est. L'attaque fatidique contre l'URSS a commencé.

Au cours des trois jours qui suivent, le II./JG 27 accomplit principalement des missions de bombardement et de mitraillage des aérodromes soviétiques dans la région de Vilna. Pour ce type d'assaut, les bombes à fragmentation SD 2 constituent l'arme de choix des attaquants. Munis d'un détonateur Type 41 et 41A, ces projectiles explosent au-dessus du sol ou à l'impact. L'effet de la fragmentation combinée d'une salve de 96 bombes SD 2 est terrifiant. Ce sont les armes les plus efficaces de l'arsenal de la Luftwaffe contre des avions au sol.

A partir du 25 juin (le Groupe opère alors depuis Vilna-Sud), le II./JG 27 accomplit de plus en plus de missions de chasse libre ou de reconnaissance, par vague de deux ou quatre chasseurs seulement. La cause est simple: sans un atelier de campagne digne de ce nom, le Groupe ne peut plus mettre en œuvre qu'un nombre limité de Messerschmitt. Le 26 juin, par exemple, seules 17 machines sont en état de vol pour l'ensemble du Groupe. Et lorsque les bombardiers soviétiques s'éloignent de Vilna-Sud en début d'après-midi le 29 juin, ils ne laissent derrière eux que 10 Bf 109 en état de prendre l'air. Le 1^{er} juillet, le Groupe reçoit l'ordre de transférer ses derniers Emil au III./JG 27. Trois semaines plus tard, le II. Gruppe reprend le chemin du Reich pour enfin percevoir ses nouveaux Bf 109 F.

Sur cette double page, voici le "10 Noir", un E-7/B* de la 5./JG 27. Contrairement à ce que d'aucuns ont prétendu, la barre horizontale du Groupe sur le fuselage est noire. Comme un certain nombre de ses congénères de la 5. Staffel, cet avion porte un camouflage type 1940 modifié début 1941 par l'ajout d'un mouchetis assez dense. Exécutée dans les Balkans, cette modification du camouflage ne semble pas avoir été perturbée par une autre dans l'intervalle. Les marques jaunes typiques des Balkans ont été recouvertes par le camouflage mais, çà et là (comme sur le gouvernail), la nouvelle peinture n'a pas adhéré correctement, révélant le jaune original. On note l'importance des traces de suie d'échappement sur le fuselage, qui s'étendent jusqu'à la queue de l'appareil. Le capot moteur porte l'insigne du II. Gruppe. Comme on ne trouve aucun indice du crash illustré p. 27 dans les rapports du II. Gruppe avant le 1^{er} juillet, il est possible que l'accident soit survenu alors que ce "10 Noir" servait au III./JG 27. L'avant-dernier chiffre du Werknummer est un 0 (visible seulement sur le cliché original).

Photo 32 Collection Hüneke

* le suffixe "B" d'une désignation de variante de Bf 109 indique que l'appareil est équipé d'un pylône d'emport de bombes (ex. E-7/B).

Photo 33 (p. 28) – Rares sont les photos d'avions de la 2./JG 27 prises entre le second semestre 1940 et le début 1941. Voici néanmoins un Bf 109 E-4 (ou E-7) photographié le 12 ou 13 avril 1941 sur l'aérodrome yougoslave d'Agram (Zagreb). A cette époque, les combats font encore rage dans les Balkans. Mais les progrès enregistrés rapidement par les armées allemande et italienne signifient que la Wehrmacht peut se passer des services du I./JG 27 sur ce théâtre d'opérations. Le 14 avril, le Groupe rentre donc en Allemagne où il atterrit à Munich-Riem. Pour l'unité, la campagne des Balkans n'avait commencé à Graz (Autriche) que neuf jours plus tôt.

L'insigne du I./JG 27 est ici inscrit au milieu de plusieurs cercles concentriques, une variante jamais observée pendant cette période. Derrière l'homme juché sur l'escabeau, on distingue le bas d'un chiffre 2 noir liseré de rouge. A l'époque, cette pratique était courante au sein de la 2. Staffel.

Collection Bazzani

Photo 34 (haut de la p. 29) – Le sable chassé par l'hélice de ce Bf 109 E-7 fouette les mécaniciens qui font pivoter l'avion de l'Oblt. Ludwig Franzisket, Gruppenadjutant du I./JG 27. Le chasseur ne porte que le chevron caractéristique, hormis l'insigne du I. Gruppe sur ce qui semble être un capot moteur jaune. On aperçoit également la bande blanche ceinturant le fuselage, une marque typique du théâtre méditerranéen. La photo a été prise sur un aérodrome sicilien en avril 1941, peu de temps avant le vol de transfert vers l'Afrique du Nord.

Collection Hesse

Photo 35 (bas de la p. 29) – Au cours de l'été 1943, les parasols sont plus que nécessaires pour les pilotes en alerte assise. C'est ce que semble démontrer ce *Jagdflieger* posant sur son Bf 109 G-6 trop de la 5./JG 27 à Trapani (Sicile). Comme en Afrique du Nord, la chaleur y est insupportable et les pilotes portent couramment le short. Ce "8 Noir" est orné de "l'Ours berlinois" du II. Gruppe sur le capot moteur et de l'insigne de la 5. Staffel sur le flanc de la cabine (une silhouette du continent africain affublée d'un trèfle à quatre feuilles et d'un porc). Le camouflage semble être resté largement intact puisque on distingue encore les petits chiffres peints derrière chaque cadre du fuselage (visibles sur cette photo, les "2", "3", "4" et surtout le "5" jouxtant la barre inférieure de la Balkenkreuz).

Collection Bazzani

Page 30 – Jagdgeschwader 51

Photos 36 et 37 (pp. 30 et 31) – Les photos sur cette double page proviennent de l'album personnel de l'Uffz. Karl Löser, Premier Mécanicien du Hptm. Hermann-Friedrich Joppien, Staffelfkapitän de la 1./JG 51. Elles ont été prises à Saint-Inglevert (Pas-de-Calais) en octobre 1940. Est-ce un hasard si le photographe n'a cadré que des avions des trois Staffeln constituant le I./JG 51 (**Photo 36**)? A l'extrême droite, avec son capot moteur et son gouvernail jaunes, le "1 Blanc" est la monture du Hptm. Joppien (v. l'agrandissement au bas de la p. 31, **Photo 37**). Il semble que le jaune ne recouvre pas la zone proche de la charnière du gouvernail. Cet Emil porte le "Mickey Mouse" de la 1. Staffel sur le fuselage, près du cockpit. Devant lui, le "5 Noir"

de la 2. Staffel qui cache en partie le "12 Brun" de la 3. Staffel. A gauche, les "12 Noir" et "6 Noir" de la 2. Staffel. Tous ces appareils portent le schéma de camouflage type 1940 largement modifié au moyen d'un mouchetis de vert et de gris. Ils sont munis de capots moteur et gouvernails jaunes. Détail typique des avions du I. Gruppe, les souillures d'échappement sont importantes et ternissent l'éclat du jaune des capots moteur. Les casseroles d'hélice sont vertes (2/3) et blanches (1/3). A l'arrière-plan, il semble que des travaux aient commencé pour camoufler les aires de dispersion à la lisière du bois. Outre des vols d'escorte et de chasse libre, le I./JG 51 accomplit également un certain nombre de missions de bombardement sur des objectifs situés dans le sud-est de l'Angleterre.

Succession de Karl Löser

Photo 38 (p. 32) – Au printemps 1942, le II. /JG 51 introduit une marque spéciale sur ses Bf 109. Alors que la barre du Gruppe avait été peinte jusque-là entre le numéro tactique et la Balkenkreuz (ce qui était déjà en soi une bizarrerie), la barre du Gruppe est à présent déplacée devant le numéro tactique. Elle reste néanmoins systématiquement blanche pour toutes les Staffeln et sans liseré. Si cette barre demeure standard sur les avions du Gruppe, la bande de fuselage jaune connaît, elle, quantité de variations. Bien que sa largeur soit toujours égale à la distance entre deux cadres du fuselage, on la retrouve tantôt entre les cadres n° 6 et 7, tantôt entre les cadres n° 7 et 8. L'insigne *Gott strafe England* (Dieu punisse l'Angleterre) appliqué à l'initiative du Gruppe pendant la bataille d'Angleterre, est encore visible sur certains avions au cours de l'été 1942, derrière leurs croix de fuselage. Selon l'emplacement de la bande de fuselage, l'insigne apparaît sur la bande (comme ici) ou à côté.

Ce "9 Jaune" de la 6. Staffel a terminé sur le ventre pendant l'été 1942. L'emblème du Gruppe, qui se fait rare à cette époque, est visible sur l'étroite bande de fuselage. Le camouflage original de ce Bf 109 F-2 a de toute évidence été surchargé de larges zones grises et vertes, d'où l'apparence très sombre de l'ensemble. Les peintres ont cependant évité le numéro tactique, la Balkenkreuz et le svastika. Toutefois, la barre du Gruppe a vraisemblablement été peinte une fois le camouflage modifié.

A l'été 1942, à l'instar des autres Gruppen de la JG 51, le II. Gruppe se déplace constamment dans le secteur central du front de l'Est, jouant la brigade de pompiers volants là où le front s'embrase. Seules unités de chasse disponibles, les Gruppen de la JG 51 sont expédiés là où la situation de la Wehrmacht devient la plus critique.

Collection Bazzani

Photo 39 (p. 33) – Symbole caractéristique sur les avions du IV./JG 51, la croix grecque appliquée derrière la croix de nationalité. Ce "1 Noir" posé sur le ventre en est un excellent exemple. Quand les Allemands partent à l'assaut de l'Union Soviétique le 22 juin 1941, le IV./JG 51 est engagé dans le secteur de Brest-Litovsk, accomplissant des missions de chasse libre, d'escorte et d'attaque à basse altitude. Au cours des trois premiers jours de l'Opération *Barberousse* (invasion de l'URSS), le Gruppe revendique 48 victoires pour la perte d'un seul de ses pilotes. La 11. Staffel de l'Oblt Franz Hahn se distingue particulièrement avec pas moins de 21 succès. Son commandant y a contribué pour huit victoires.

Hahn et son escadrille repartent au combat dans la matinée du 26 juin. Vers 10h45, les pilotes allemands repèrent des DB-3 et passent immédiatement à l'attaque. En 16 minutes de combat aérien, la Staffel abat quatre des bombardiers soviétiques. C'est le Staffelführer qui s'adjuge le quatrième à 11h04. On ignore cependant si son Bf 109 a été touché pendant l'engagement ou s'il a été victime d'une avarie moteur mais Franz Hahn est contraint à l'atterrissage en campagne au cours du vol de retour. Le voilà bientôt dans le no man's land où il pose son "1 Noir" train rentré (**Photo 39**). Il s'agit d'un Bf 109 F-2 (W.Nr. 12637) photographié ici après avoir été découvert par les troupes allemandes au cours de leur progression. Le gouvernail porte 13 symboles de victoire. C'est probablement blessé que Franz Hahn regagne sa 11. Staffel. Curieusement, on découvre que la suite ininterrompue de victoires remportées par l'as s'arrête brutalement le jour du crash illustré ici. Bien que son escadrille continue à engranger des succès dans l'intervalle, il faut attendre le 27 août 1941, soit plus de huit semaines après le crash, pour voir le nom de Hahn réapparaître dans la liste des pilotes victorieux. On peut donc penser que notre homme est resté absent des combats pendant un moment.

L'Oblt. Franz Hahn cède le commandement de la 11./JG 51 le 31 juillet 1942. Le 10 janvier 1943, il est nommé Gruppenkommandeur du I./JG 4. Environ un an plus tard, le 22 janvier 1944, alors qu'il est toujours à la tête du même Gruppe, Franz Hahn perd la vie en combat aérien face à des chasseurs US non loin de l'aéroport du Littorio (Rome).

Collection Hüneke

Page 34 – Jagdgeschwader 52

Photo 40 (haut de la p. 34) – Quelque chose semble attirer l'attention d'un pilote et de plusieurs mécaniciens sur ce Bf 109 E du I./JG 52. Particularité de cet Emil, le camouflage tacheté qui recouvre l'une des deux tôles inférieures du capot moteur. L'emblème du I. Gruppe est bien visible ici. La vue a été prise sur les côtes de la Manche à l'été 1940, manifestement avant l'adoption des parements d'identification jaunes (qui concernent aussi le capot moteur) en septembre de la même année.

Collection Hesse

Photo 41 (bas de la p. 34) – Peu de photos illustrent les Bf 109 F-2 du I./JG 52 sur le front ouest à l'été 1941. Le Gruppe, dont les Staffeln sont disséminées à cette époque le long de la Mer du Nord sur des terrains néerlandais, allemands et danois, commence sa transformation sur Friedrich en mai 1941. Sur cette vue, l'Uffz. Harold de la 2./JG 52 pose nonchalamment sur son "7 Noir" qui porte l'insigne du I./JG 52 (partiellement visible sur le fuselage, à l'extrême droite). Le chasseur porte un schéma de camouflage appliqué en usine et un gouvernail jaune (ici hors cadre). La casserole d'hélice est bicolore: la moitié avant est peinte d'une couleur sombre, alors que la moitié arrière est blanche.

Collection Hesse

Le "10 Blanc" – un "jalón" pour l'Ofw. Alfred Grislawski

par Axel Urbanke

Au printemps 1943, le III./JG 52 stationne dans le secteur sud du front de l'Est. Il compte de nombreux *Experten* dans ses rangs. Au sommet de la hiérarchie des pilotes les plus talentueux trônent le Lt. Josef Zwernemann et le célèbre Günther Rall (alors Oberleutnant). Les deux officiers atteignent chacun la barre symbolique des 100 victoires presque simultanément en octobre 1942. Sur leurs talons, le Fw. Hans Dammers, les Ofw. Friedrich Wachowiak et Edmund Rossmann et, surtout, l'Ofw. Alfred Grislawski. Feldwebel (adjudant), celui-ci a été muté à la 9./JG 52 en novembre 1940. Puis vient la campagne des Balkans. Avec Hermann Graf, incorporé au III. Gruppe comme Leutnant, Grislawski commence à manier avec brio les tactiques de combat aérien. Sa première victime est un I-16 qui s'abat sur le sol russe le 1^{er} septembre 1941. C'est parti pour la course au palmarès! Alors que l'année 1941 s'achève, notre homme a déjà accumulé 11 succès. Il accroît son score de manière régulière au cours du

printemps 1942, avec une seconde moitié du mois de mai particulièrement fructueuse. Il abat son 42^{ème} adversaire le 28 mai. Mais avec l'arrivée de juin, les choses se "gâtent" quelque peu pour le sous-officier: il doit attendre le 23 de ce mois pour renouer avec le succès. A l'issue de sa 43^{ème} victoire, Grislawski reçoit la RK le 1^{er} juillet 1942. Il est alors transféré à l'Erg.Gr. Ost (Groupe d'Entraînement et de Remplacement Est) mais il n'y reste pas longtemps: environ huit semaines après son transfert, l'as réintègre "sa" 9./JG 52, toujours sur le front de l'Est, et reprend immédiatement sa série de victoires. La 44^{ème} tombe le 4 septembre, la 45^{ème} le lendemain, les 46^{ème} et 47^{ème} le surlendemain. Au cours des semaines qui suivent, le III./JG 52 opère principalement dans le Caucase. Fin septembre 1942, Grislawski est muté à la 7. Staffel. Suite à l'avance des unités de la Heer, le Groupe emménage dans le secteur au sud-est du Mont Elbrous (point culminant du Caucase, entre la Russie et la Géorgie). Avec l'arrivée de l'automne, la météo se dégrade progressivement et les pluies diluviennes transforment des aérodromes en bourbiers. La vie devient difficile pour les pilotes comme pour les autres membres de la Wehrmacht. Mais, vaillamment, les hommes poursuivent le combat. Pourtant, fin novembre, le Heeresgruppe A marque le pas devant Grozny (Tchéchénie).

Le 14 décembre, Grislawski descend sa 85^{ème} victime. Quelques jours plus tôt, Hitler a donné l'ordre de se retirer du Caucase. Ce retrait est rendu nécessaire par la brèche qui s'est ouverte dans le front à Stalingrad et la béance du flanc droit des lignes allemandes. Mais Grislawski poursuit sa série de victoires en janvier 1943. Jusqu'au jour où notre homme apprend à faire la différence entre abattre et être abattu. Déjà, le 5 novembre précédent, le feu anti-aérien soviétique l'avait contraint à se poser train rentré sur le terrain de Digora (juste derrière les premières lignes). Résultat: appareil endommagé à 30%. Mais les choses s'aggravent en ce 18 janvier 1943: ce jour-là, un pilote soviétique prend finalement l'avantage sur notre homme. A 11h00, Grislawski avait décollé de Krasnodar pour escorter des Stuka. 35 minutes plus tard, les pilotes allemands sont aux prises avec des I-16. Il ne faut pas plus de cinq minutes pour que l'as se retrouve suspendu au bout de son parachute, un pilote soviétique s'étant montré particulièrement désagréable avec son Bf 109. Indemne, Grislawski prend contact avec le sol du côté de Starogodlitskaïa. Il est promu Leutnant fin janvier 1943.

Le 23 avril, Grislawski abat ses 98^{ème} et 99^{ème} adversaires, le 100^{ème} suit quatre jours plus tard. Ce jour-là, il décolle à 10h30 de Taman (entre la Mer Noire et la Mer d'Azov) à bord de son "10 Blanc". Mission de chasse libre. Quelque 20 minutes après leur décollage, les Bf 109 engagent des LaGG frappés de l'étoile rouge. Alors que sa montre de bord indique 10h50, Grislawski remporte son 100^{ème} succès. A 11h25, le Leutnant rentre à Taman où il reçoit un accueil particulièrement chaleureux de ses camarades. C'est alors qu'ont été prises les photos publiées dans ces pages.

L'avion de l'as porte le WNr. 19249, ce qui l'identifie comme un Bf 109 G-4 (**Photo 44**, p. 36). Le III./JG 52 avait touché cette variante en mars 1943, en remplacement de ses G-2. Le G-4 se distingue par un poste de radio FuG 16z en lieu et place du FuG VIIa. Le petit isolateur situé plus loin en arrière sur l'épine dorsale du chasseur permet de faire la différence. En outre, comme les photos le révèlent, le G-4 est équipé de roues différentes. Celles-ci, plus grandes, ont nécessité l'introduction de carénages caractéristiques sur l'extrados du plan principal afin que les puits de train puissent abriter les pneus plus volumineux (v. **Photo 43**, p. 37). La petite écope sous le pare-brise n'est pas un indice fiable pour différencier les variantes car certains G-4 en ont été équipés, d'autres pas. Avec l'introduction de la variante G-4 au sein du Groupe, le symbole ondulant de ce dernier et le numéro tactique voient leur taille réduite. Le "10 Blanc" de Grislawski est revêtu d'un camouflage sérieusement retouché au niveau du fuselage (surtout au voisinage du numéro tactique).

On notera le désaccord patent entre le carnet de vol de l'as et les rapports officiels concernant son avion, du moins en ce qui concerne le numéro de série de ce dernier. Ainsi, dans le Volume 9/II de sa série dédiée aux unités de la Jagdwaffe, l'historien réputé Jochen Prien mentionne que, selon les rapports du *Quartiermeister* (intendant général), le Bf 109 G-2 WNr. 13909 que Grislawski prétend avoir piloté le jour où il fut descendu (18 janvier 1943), avait en fait été sabordé 16 jours plus tôt. La mention relative au Bf 109 G-4 que l'as pilotait lorsqu'il remporta sa 100^{ème} victoire, pose également problème. Le carnet de vol fait référence à un Bf 109 "G-2 *Werknr. 19452*". Pourtant, grâce aux photos, le doute n'est pas permis: il s'agit bien d'un G-4 porteur du WNr. 19249. D'ailleurs, quand on consulte les listes de production, on découvre que le WNr. 19452 (mentionné par l'as lui-même) est un G-4 et non un G-2. A ceux d'entre nos lecteurs qui ne sont pas encore convaincus, nous suggérons de consulter les listes de pertes. Celles-ci mentionnent que le 9 juillet 1943, soit sept semaines après la "100^{ème}" de Grislawski, le Lt. Siegfried Seyler de la 7./JG 52 a décollé à bord du "10 Blanc" WNr. 19249 pour se joindre au Schwarm de l'Ofw. Rossmann. Mission: recco météo. Mais le "10 Blanc" connaît une avarie moteur non loin de Belgorod, forçant Seyler à atterrir en campagne. Rossmann, qui a surveillé l'atterrissage depuis son "4 Blanc", se pose normalement à côté de l'avion de Seyler afin de récupérer son ailier. Mais au moment où ce dernier grimpe à bord de l'appareil de Rossmann, l'infanterie russe surgit, tire et blesse mortellement Seyler. Rossmann est touché lui aussi et ne peut repartir. Il est immédiatement fait prisonnier. Pour la seconde paire (Fw. Lohberg et Uffz. Hohenberg), les choses tournent tout aussi mal puisqu'elle disparaît à son tour. Seul, Hohenberg s'en tirera et pourra prévenir son unité depuis un hôpital.

En fait, le fameux "10 Blanc" de Grislawski avait été attribué à Seyler après que l'as eût été blessé par l'explosion d'une mine alors qu'il allait nager en Mer Noire (le Fw. Rydwal fut également touché par l'explosion).

Photos 42 à 44 Collection Bazzani

L'ancien Christl de l'Oblt. Barkhorn

Gerhard Barkhorn: à la fin de la 2^{ème} GM, il est, avec ses 301 victoires, le plus grand as de tous les temps, juste après Erich Hartmann et ses 352 succès. Mais trois ans plus tôt, en juin 1942, sur le front de l'Est, Barkhorn n'est encore qu'un *Experte* en devenir au sein du II./JG 52. C'est alors que les photos de son Bf 109 F-4 "5 Blanc" (WNr. 13388) ont été prises (v. pp. 38 et 39). Il a fallu un certain temps à Barkhorn pour bien maîtriser les techniques de tir avant de remporter son premier succès en combat aérien. Après 21 missions opérationnelles au-dessus de l'Angleterre, il lui en a fallu pas moins de 99 autres sur le front de l'Est avant d'ouvrir son palmarès le 2 juillet 1941. D'autres succès suivent par intervalle. Le 1^{er} mars 1942, il reprend le commandement de la 4./JG 52 des mains de l'Oblt. Steinhoff qui vient d'être nommé Gruppenkommandeur. En mai, Barkhorn enchaîne les victoires plus rapidement. Il en remporte 16 au cours du seul mois de juin. A cette époque, le II./JG 52 est surtout engagé en appui des opérations terrestres entre Kharkov et Taganrog.

Jusqu'à la fin de la guerre, tous les avions de Barkhorn seront baptisés *Christl* (en honneur de celle qui deviendra sa femme). La **Photo 46** (bas de la p. 38) illustre le *Christl* de l'as le 22 juin 1942 après que l'officier ait abattu cinq LaGG-3 en deux sorties pour porter son score à 26 unités. Le même avion a été saisi sur la **Photo 45** (p. 39) mais à une date ultérieure. En attestent le numéro de série (que l'on distingue sur les négatifs originaux) et la trappe du compartiment radio qui ferme mal. L'intervalle entre les deux clichés est confirmé par les antennes filaires qui relient au fuselage à la fois la dérivation et les stabilisateurs. Ces antennes ne sont pas visibles sur la **Photo 46**. On note la bande jaune fort large sur les segments n° 6 et 7 du fuselage, une caractéristique des avions de la JG 52. Par contre, ce "5 Blanc" se singularise par l'absence de tout emblème. Cet avion sera

perdu le 24 août 1942 alors qu'il était à l'inventaire de la 2./JG 3. Ce jour-là, son pilote, l'Oblt. Erwin Stratznicki, effectua un atterrissage forcé à l'issue d'un combat aérien.

Photos 45 et 46 Collection Kusterer

Page 40 – Jagdgeschwader 53

Photo 47 (p. 40) – En janvier ou février 1940, des mécanos poussent le "1 Jaune", un Bf 109 E de la 3./JG 53, sur le parking enneigé de Darmstadt-Griesheim. Le Messerschmitt porte le camouflage segmenté typique du I./JG 53, schéma lui-même dérivé du schéma standard type 1940. Ici, des bandes vertes divisent la moitié supérieure du fuselage en segments. Une bande étroite d'un vert très sombre recouvre l'épine dorsale du chasseur. Le sommet du pare-brise porte un rétroviseur récemment installé. La casserole d'hélice est jaune, couleur de la Staffel. A l'arrière-plan, l'ancien hangar du NSFK (Nationalsozialistisches Fliegerkorps), dont l'emblème (un aigle) orne le fronton. On note que le bâtiment est revêtu d'un style de camouflage particulier.

Photo 48 (haut de la p. 41) – Le Bf 109 E-4 du Hptm. Harro Harder, Gruppenkommandeur du III./JG 53, photographié à Brest-Poulmic en août 1940. Le Groupe y avait emménagé à la mi-juillet pour défendre les côtes bretonnes contre les incursions britanniques. Jusqu'au 10 août, la vie s'écoule paisiblement. Mais à partir du jour suivant, le Groupe reçoit l'ordre d'escorter des Stuka et d'autres bombardiers au-dessus de la Manche et des côtes méridionales de l'Angleterre. C'est ainsi que le 11 août, les Bf 109 du Groupe tombent sur des chasseurs de la RAF. Les pilotes allemands revendiquent cinq victoires pour aucune perte dans leurs rangs. Le 12 août, le III. Gruppe engage à nouveau l'ennemi mais le succès de la veille laisse place à une cruelle tristesse: le Gruppenkommandeur Harder est abattu et tué à l'est de l'île de Wight à 13h35. Il est possible que l'officier pilotait alors la machine photographiée ici. Sur le capot moteur dressé vers le ciel, à droite de la photo, on aperçoit la bande rouge qui ceinturait le capot (à partir de juillet 1940) et masquait le célèbre "As de Pique". Cette disposition constituait une véritable humiliation pour le Geschwaderkommodore, l'Oberstlt. von Cramon tombé en disgrâce auprès du commandement de la Luftwaffe. Egalement typiques sur les Bf 109 du III. Gruppe, les segments blancs particulièrement étroits de la Balkenkreuz du fuselage. A l'origine, ces segments étaient plus larges.

Collection Hüneke

Photo 49 (bas de la p. 41) – Été 1942: le "8 Noir", un Bf 109 F-4 de la 5./JG 53, photographié pendant une mission d'escorte à partir de la Sicile. Le chasseur porte la bande de fuselage blanche du théâtre méditerranéen. En mai et juin 1942, les avions du II. Gruppe exécutent essentiellement des missions de chasse libre, escortent un peu tout et patrouillent au-dessus de la mer s'étendant à l'ouest de Malte.

Collection Bazzani

Photo 50 (grande photo pp. 42 et 43) – Le 8 novembre 1941, alors qu'il pilotait un Bf 109 F-4 ("9 Noir", WNr. 7266), l'Uffz. Gustav Perl de la 2./JG 53 est contraint d'atterrir en catastrophe à Flessingue (Pays-Bas). Une panne moteur est à l'origine de l'urgence. Mais Perl rate son approche, dépasse la piste et défonce la clôture de roseau qui sépare le terrain d'une route passant derrière l'aérodrome. Là, le "9 Noir" s'arrête sur le nez. Les dégâts sont sérieux (65%). La pale intacte prouve que l'hélice ne tournait déjà plus au moment où l'avion a atterri. Le lieutenant qui tourne le visage vers le photographe n'est pas le pilote du Messerschmitt.

C'est avec le grade de Gefreiter (caporal) que Gustav Perl est muté au I./JG 53 pendant l'été 1941. Il rejoint les rangs de la 2. Staffel et enregistre sa première victoire le 6 juillet 1941, après le déclenchement de l'invasion de l'URSS. Le mois suivant, il rentre au Reich avec le reste du Groupe pour une période de repos et de rééquipement. Ensuite, il défend des côtes de la Mer du Nord depuis les Pays-Bas. C'est là que qu'il loupe son atterrissage en tentant de se poser à Flessingue.

En mai 1942, son unité retourne sur le front de l'Est où le I./JG 53 accompagne la 6. Armee dans sa progression vers ce qui va devenir son tombeau: Stalingrad. L'Uffz. Perl y enregistre sa deuxième victoire le 21 juin 1942, presque un an après la première. Deux autres succès suivent en juillet. Le mois suivant, Perl devient l'un des plus talentueux pilotes du Groupe: en à peine 19 jours (entre les 4 et 23 août), le sous-officier abat 14 appareils soviétiques. Mais sa chance tourne le 24 août. Ce jour-là, la chaleur estivale est intense et accable les pilotes qui accomplissent toute sorte de missions dans le secteur de Stalingrad. Vers 12h30, Perl décolle avec un Schwarm, cap sur la cité industrielle. A 12h45, non loin de Stalingrad, les Messerschmitt engagent un quatuor de LaGG-3. Dans la mêlée qui s'en suit, Perl est séparé de sa section. Aujourd'hui encore, il reste officiellement porté disparu au nord de Stalingrad (Bf 109 G-2, "7 Noir", WNr. 14161).

Collection Bazzani

Photo 51 (petite photo p. 42) – En mai 1943, le III./JG 53 est stationné à Sciacca, sur la côte sud-ouest de la Sicile, face à la Tunisie. Pas grand-chose pour agrémenter le quotidien des pilotes allemands, si ce n'est l'une ou l'autre mission d'escorte ou un décollage sur alerte pour intercepter des "lourds" de l'USAAF qui s'en prennent parfois aux terrains de la Luftwaffe. C'est à cette époque que le mécanicien Heinz Zach peint une série d'insignes personnels sur des Bf 109 G-6 trop de la 7. Staffel. Tous les personnages peints ont la particularité d'avoir pour tête l'emblème de l'escadre. Ce "7 Blanc" constitue un exemple des talents de l'artiste. Sur le fuselage, à l'aplomb du pare-brise, on note les deux petits carénages caractéristiques du dispositif de fixation du parasol pour le cockpit.

Collection Richter

Page 44 – Jagdgeschwader 54

L'Uffz. Peter Bremer et son Hermännchen, 2./JG 54

par Axel Urbanke

Depuis 1940, il est de pratique courante pour les pilotes d'affubler leur monture de noms. Alors que la guerre se poursuit, ce style d'insigne personnel grandit en popularité. La plupart du temps, le nom est peint sous le cockpit ou sur le capot moteur. Dans certains cas, la taille de ces inscriptions dépasse la norme généralement admise. L'un de ces cas est le *Hermännchen* de l'Uffz. Bremer de la 2./JG 54.

Peter Bremer est muté à la 2./JG 54 avec les galons de Gefreiter juste avant l'invasion de l'Union Soviétique. Il revendique sa première victoire le 7 juillet 1941. Le I./JG 54 quitte ensuite la Prusse Orientale pour la Lituanie. Au cours de ces chaudes journées d'été, les troupes allemandes progressent dans des contrées quasi inhabitées, au milieu de forêts denses. Pour le I./JG 54, c'est le déménagement permanent, quittant un terrain hâtivement préparé pour un autre qui ne vaut guère mieux. Les hommes vivent sous tentes. Peu se plaisent à s'aventurer au dehors de celles-ci: les essaims de moustiques se jettent sur tout

ce qui bouge! Telle est la situation alors que le Panzergruppe 4 avance vers le nord-est, vers Leningrad. Peter Bremer descend son deuxième adversaire le 18 juillet 1941. Un peu plus tard, il est promu Unteroffizier. Bremer revendique deux autres succès (encore des I-18) les 23 et 24 août. A cette époque, le terrain de chasse du I./JG 54 s'étend à l'est du Lac Peïpous et la zone devant Leningrad. Fin août, les températures connaissent une chute significative et des pluies diluviennes remplacent la chaleur. Les routes deviennent autant de bourbiers, les aérodromes, dont le sol est gorgé d'eau, sont dangereux pour les avions.

L'Uffz. Bremer reste l'aïllier de l'Uffz. Tegtmeier jusqu'au 11 septembre 1941. Ce jour-là, Tegtmeier entre en collision avec un Bf 110 de la ZG 26 qui tente d'atterrir à Siverskaïa (une trentaine de kilomètres au sud de Leningrad). Contrairement à l'équipage du bimoteur, Tegtmeier, bien que blessé, peut évacuer en parachute son avion désarmé. Installé à Siverskaïa depuis deux jours, le Gruppe peut enfin jouir d'un vrai aérodrome avec des hangars et des logements dignes de ce nom. Alors qu'il accomplit une mission depuis son nouveau terrain, Bremer revendique ses cinquième et sixième victoires le 30 septembre 1941. Jusque-là, Bremer semble n'avoir piloté que le "12 Noir" illustré dans nos pages (pp. 44 et 45). Son Bf 109 F-2 porte un camouflage original sérieusement surchargé de taches vertes. L'inscription *Hermännchen* (Petit Hermann) a ceci de particulier qu'elle a été peinte, en grandes lettres, sur le fuselage à l'aide d'un pistolet à peinture plutôt que d'un pinceau (**Photo 53**, p. 45). Le gouvernail porte six marques de victoire (visibles sur la **Photo 54**, p. 46). Cette photo a donc été prise entre le 30 septembre (sixième succès) et le 11 octobre (septième victoire) et non au début de l'été 1942 comme d'aucuns, et non des moindres, l'ont prétendu. Bremer conservera son "12 Noir" et l'inscription *Hermännchen* pendant tout l'hiver 1941-42 mais l'inscription sera modifiée (caractères de style différent).

Le 13 juillet 1943, le Feldwebel Bremer (qui sert alors au sein de la 1./JG 54) est abattu par les défenses anti-aériennes soviétiques dans le secteur d'Orel. Evacuant son Fw 190 A-4 "3 Blanc", il est capturé par l'Armée Rouge et passera les six années suivantes dans un camp de prisonniers. Peter Bremer avait remporté 40 victoires.

Photos 52 à 54 Collection Bazzani

Photo 55 (p. 47) – Le IV./JG 54 est créé à Jesau (Prusse Orientale) en juillet-août 1943. Il se compose des 10., 11., 12. Staffel et d'un Gruppenstab. Avec ses Bf 109 G-2 et G-6 (plus quatre Fw 190), le Groupe emménage le 22 août 1943 à Siverskaïa, au sud de Leningrad. A l'instar des autres Gruppen de la JG 54, il accomplit des missions de chasse libre et d'escorte. La 12. Staffel du Hptm. Koall est la seule du groupe à être transformée en Jabo-Staffel, mitraillant et bombardant une série d'objectifs au sol. La photo couleur publiée ici a été prise à Siverskaïa fin août ou début septembre 1943, peu de temps après que le Gruppe s'y soit installé. Au centre du cliché, le Fw. Piewitz polit la verrière du "1 Blanc", un Bf 109 G-6 de la 10. Staffel. Il pourrait s'agir du WNr. 15986 à bord duquel l'Uffz. Hans Leiter disparaîtra le 3 septembre, à l'issue d'un combat aérien au nord-ouest de Gattchina.

Page 48 – Jagdgeschwader 77

Photos 56 et 57 (pp. 48 et 49) – La photo principale publiée sur cette double page a été prise sur un terrain grec occupé par le III./JG 77 en mai 1941. A partir de la fin avril, les Gruppen qui partent pour les Balkans, laissent leurs avions derrière eux. Certaines de ces machines rejoignent l'inventaire du III./JG 77. Parmi elles, des appareils des II. et III./JG 54 ainsi que du II.(S)/LG 2. Quelques avions conservent les marques de leurs anciens propriétaires. Pour ajouter à la confusion, certains Bf 109 reçoivent aussi l'emblème du III./JG 77. L'inventaire du III. Gruppe mentionne des Emil ayant appartenu au I./JG 2, groupe qui s'est transformé sur Bf 109 F au cours de l'hiver 1940-41.

Il est difficile de déterminer avec certitude l'identité de l'ancien propriétaire du Messerschmitt photographié ici. La fraîcheur et l'emplacement de la bande jaune de fuselage, le jaune par contre pâli des extrémités de l'aile et de ses bords de fuite, suggèrent une ancienne appartenance au II./JG 54 (voir LUFTWAFFE IM FOCUS n° 9, pp. 23 à 26). Mais le style du numéro tactique ne correspond pas. La seule unité connue pour avoir utilisé ce style de numéro est la 2./JG 2 qui peignit, entre la fin 1940 et le printemps 1941, des numéros "évidés" matérialisés par un simple liseré noir.

Sur la **Photo 56** (p. 49), des mécanos bâchent le moteur de l'Emil. Le schéma de camouflage type 1940, modifié, est ici nettement visible, avec ses taches de RLM 70 et 71 rajoutées sur le fuselage. La photo ne révèle pas le moindre indice de la présence d'un capot moteur jaune. Mais la **Photo 57** (bas de la p. 48) le prouve sans ambiguïté. Cette vue a été prise à la même occasion que la précédente. Elle illustre aussi la "Tête de Loup" du III./JG 77 peinte sur le capot. Un agrandissement de cette photo révèle une infime partie d'un gouvernail jaune masqué par l'attroupement de mécaniciens en tenue estivale. Les Bf 109 visibles à l'arrière-plan sont d'anciennes machines des II. et III./JG 54. Le cliché a pu être pris début mai 1941 à Belgrade-Semlin, où les deux Gruppen en question ont laissé leurs Emil.

Collection Richter

Photo 58 (p. 50) – A la mi-mai 1942, le Hptm. Gordon Gollob prend le commandement du Stab mais aussi des I. et II. Gruppen de la JG 77 alors basée en Crimée. Pour le capitaine, ces fonctions particulières n'ont plus de secrets puisqu'il a déjà fait un tour d'état-major auprès du Stab de la JG 54. Mais dès son arrivée, Gollob est mis sous pression. En effet, en tant que "patron" du seul Geschwaderstab d'une unité de chasse en Crimée, il a également la responsabilité du I./JG 3, du II. et du III./JG 52, en plus de ses propres Gruppen. Gollob et son E-M emménagent à Bagerovo (Mer d'Azov, Ukraine). De là, ils dirigent les opérations des cinq Groupes qui leur sont assujettis. Mais Gollob n'est pas un "planqué": il ne manque pas une occasion de mener lui-même le Stabsschwarm au combat contre les VVS. Voilà une situation bien différente de celle que le Stabsschwarm a connue avant l'entrée en fonction de Gollob. Cette photo montre le capitaine dans le cockpit d'un Bf 109 F-4, alors qu'il est filmé par un correspondant de guerre. Ce dernier porte la batterie de sa caméra en bandoulière. On note que Gollob a revêtu l'ancien gilet de sauvetage en kapok.

Photo 59 (p. 51) – Voici la queue du Bf 109 F-4 piloté par Gordon Gollob alors qu'il était Geschwaderkommodore de la JG 77. Le palmarès de l'as s'établit donc à 100 victoires au moment où cette vue a été prise. Gollob remporte sa "100^{ème}" dans le ciel de Crimée le 20 mai 1942. Dans l'ouvrage intitulé *Bilanz am Seitenleitwerk* de K. Ries, on trouve en p. 53 une vue n&b prise le 23 juin 1942. Elle montre Gollob assis sur le même avion décoré de la même manière, le jour où l'officier reçoit les Feuilles de Chêne avec Epées. Dans l'intervalle, l'as a ajouté sept succès supplémentaires à son tableau de chasse. Les sept symboles correspondants ont été manifestement ajoutés pour la photo. Pour les rendre encore plus visibles, ils ont été peints sur une zone de camouflage vert qui a exactement la taille des sept barres de victoire. Entre son 100^{ème} succès et le jour où Gollob reçoit les Feuilles de Chêne avec Epées, il a changé de monture: son ancien WNr. 10266 a laissé la place au WNr. 10263 dans l'intervalle. Sur notre photo, on note que le gouvernail n'est pas l'original car son camouflage est différent de celui de la dérive. Sur le reste de l'avion, on distingue la teinte sable pâlie du camouflage de base surchargé de taches vertes ultérieurement. Cet appareil a donc quitté la chaîne de montage en "tenue tropicale".

Le “2 Bleu” de la JG 300 ou la fuite de Prague

par Axel Urbanke et Wolfgang Hesse

En ce matin du 8 mai 1945, Prague est en ébullition. Trois jours plus tôt, à l'approche des troupes soviétiques, la résistance tchécoslovaque est passée à l'action, aidée par la population. C'est le soulèvement général contre l'occupant allemand, le temps des règlements de compte aussi. Partout, les soldats de la Wehrmacht sont victimes d'actes de violence et de cruauté gratuites. Des civils sont également touchés par cette folie meurtrière. Le 6 mai, un large contingent de l'Armée Vlasov passe à l'ennemi et rejoint les rangs de la résistance. Ensemble, ils donnent l'assaut sur l'aéroport de Prague-Ruzyně. Mais les Soviétiques démontreront plus tard que ce revirement tardif n'aura rien fait pour les émouvoir.

Au milieu de ce chaudron mijotant des éléments de la JG 300 stationnés à Prague-Gebell. Comme à Prague-Ruzyně, on s'est préparé à défendre l'aérodrome. Hormis les défenses au sol, des avions décollent constamment pour mitrailler divers objectifs dans le voisinage du terrain. Ruzyně est finalement abandonné l'après-midi du 6 mai. A présent, tous les efforts de la défense allemande sont concentrés à Gebell.

Trois jours plus tôt, le 3 mai, ce qui reste des II. et III./JG 300 à Ainring (Haute Bavière) a reçu l'ordre d'évacuer les 20 derniers Fw 190 et une trentaine de Bf 109 vers Prague via Budweis, afin de soustraire les chasseurs aux Américains. Au même moment, ordre est reçu de constituer le Jagdgruppe 300 à partir des restes de la JG 300. Parmi les avions qui parviennent à Prague, on trouve plusieurs Bf 109 G-10 du IV./JG 300 déjà dissout. On ignore encore aujourd'hui si le Jagdgruppe 300 a réellement été formé ou si les II. et III./JG 300 ont continué à exister tels quels jusqu'à la fin des hostilités. Quoi qu'il en soit, presque tous les Bf 109 du III./JG 300 reçoivent une courte bande noire horizontale sur la zone blanche de la bande bleu-blanc-bleu de la Reichsverteidigung (Défense du Reich). Les appareils de l'ex-IV./JG 300 sont marqués de la même manière.

Prague-Gebell est donc le centre d'une intense activité en cette matinée du 8 mai 1945. Les personnels des unités stationnés sur l'aérodrome ont été informés de l'accord conclu la veille qui doit mener à une capitulation sans conditions et à un cessez-le-feu qui doit prendre effet le 9 mai à minuit. Les rampants sont censés fuir vers l'ouest à pied ou avec ce qui reste de l'échelon roulant. Quant aux pilotes, tous ceux qui peuvent trouver un avion en état de vol doivent suivre la même direction par la voie des airs. Mais les réserves de carburant sont presque épuisées à Gebell. Aussi, les mécaniciens font-ils tout ce qu'ils peuvent pour vidanger les dernières gouttes du précieux liquide des réservoirs des machines qui ne peuvent prendre l'air. L'un des pilotes à la recherche d'un appareil encore opérationnel est le Fw. Josef Unminger de la Flugzeug Überführungsgeschwader 1 (Escadre de Convoyage Aérien 1). Finalement, notre homme découvre le “2 Bleu”, un Bf 109 G-10 de la JG 300. Un coup d'œil à la jauge de carburant ne rassure pas le pilote mais étant donné les circonstances, Unminger préfère tenter le coup. Décollage et cap sur Marienbad. Mais à la verticale de Buchau (Buchow), c'est la panne sèche. Unminger choisit un champ dans les faubourgs ouest de la ville et s'y pose sur le ventre. Un véritable atterrissage d'anthologie, le Messerschmitt n'est pratiquement pas endommagé. Des soldats allemands apparaissent alors que le pilote, indemne, s'extrait du cockpit. On prend une dernière photo pour la postérité (**Photo 60**, p. 53), puis il faut se résoudre à saborder le chasseur. Les soldats offrent de faire un carton avec leurs Panzerfaust. Mais le “2 Bleu” ne veut pas mourir: un premier projectile manque sa cible et il en faut quatre ou cinq autres pour que le Bf 109 se décide à exploser. Ensuite, Unminger marche vers l'ouest mais le lendemain, il est capturé par les Russes. Pas longtemps cependant puisqu'il parvient bientôt à échapper à la vigilance de ses gardiens. Il traverse la Saxe et la Thuringe pour atteindre sa ville natale en Bavière.

Lors des faits relatés ci-dessus, le “2 Bleu” dont il est question est équipé d'un capot inhabituel. On trouve le même modèle (apparement fabriqué par Erla) sur des Bf 109 G-10, G-14 et K-4. Le capot se caractérise par un panneau rectangulaire riveté sous le pare-brise en lieu et place du modèle arrondi plus courant. Le capot moteur inférieur est également muni des “joues” intégrales. Autres caractéristiques peu banales: le petit isolateur de l'antenne filaire et le svastika à moitié recouvert de peinture de camouflage. Le numéro tactique bleu suggère une ancienne appartenance à la 16./JG 300 (IV. Gruppe) car le III. Gruppe ne comptait aucune Staffel utilisant des numéros de cette couleur.

Collection Hesse

Page 54 – La Reconnaissance

L'Edith de la 2.(H)/14 en Tunisie

par Axel Urbanke

Le 2.(H)/14 est la première unité de reconnaissance de la Luftwaffe à être expédiée en Afrique du Nord où elle s'installe fin février 1941. Ses Hs 126 et Bf 110 accomplissent des missions de reconnaissance vitales pour l'Afrikakorps de Rommel. En décembre 1941, d'anciens Bf 109 E-3 et E-7 de la JG 27 sont transférés à l'escadrille. Après plus d'un an en Afrique, la 2.(H)/14 est relevée par la 4.(H)/12 en avril 1942 et les vétérans du désert reprennent le chemin de l'Autriche. En octobre et novembre, la Staffel se transforme sur Bf 109 F-4/R3 à Vienne-Schwechat. A la mi-novembre, l'unité retourne sur le théâtre nord-africain avec ses nouveaux Friedrich. Mais cette fois, elle est expédiée en Tunisie. Le 17 novembre, l'unité peut compter sur six avions opérationnels. Les troupes US qui progressent vers la Tunisie depuis l'ouest donnent pas mal de travail aux pilotes de reconnaissance allemands. La Staffel est initialement basée à El Aouina, dans les faubourgs ouest de Tunis. Mais bien vite, elle doit emménager sur le terrain E-7 à La Marsa. Situé à 20 km à l'est de Tunis, dans une dépression de terrain quelque peu arborée près de la côte, le terrain abrite l'escadrille jusqu'en avril 1943. L'unité retourne alors, mais brièvement, à Protville (faubourgs de Tunis) avant de reprendre ses quartiers à La Marsa. Cependant, elle n'y demeure pas longtemps car les Américains avancent toujours et menacent à présent l'aérodrome. La 4.(H)/12 doit battre en retraite vers le terrain E-20 implanté dans la péninsule du Cap Bon. Mais les événements se précipitent et, le 8 mai 1943, les derniers éléments de l'unité évacuent définitivement l'Afrique du Nord pour la Sicile. Hélas, il n'y a pas de place pour tous les rampants à bord des véhicules. Aussi les pilotes offrent-ils d'en faire monter un, parfois deux dans le fuselage de leur appareil. Les dernières forces de l'Axe en Tunisie déposent les armes cinq jours plus tard, le 13 mai 1943.

Le “19 Noir” illustré dans ces pages (pp. 54 à 56) est un Bf 109 G-2 trop de la 2.(H)/14. Photographié à La Marsa (terrain E 7) en mars 1943, il porte le prénom *Edith* sur le fuselage et l'insigne de son unité sur le capot moteur. L'emblème paraît avoir été légèrement surchargé de peinture appliquée au pistolet. La Staffel a touché ses premiers G-2 trop en décembre 1942. Au début de l'année suivante, elle ne peut encore compter que sur deux d'entre eux mais ce nombre grimpe à neuf en mars. Le mois suivant, l'escadrille échange ses G-2 contre des G-4/R3. D'autres photos montrent que ce “19 Noir” était autrefois le “3 Noir”. On

notera non sans une certaine surprise que, bien que disposant d'un parc dépassant rarement les 10 avions, l'escadrille utilisait des numéros tactiques plus élevés, comme l'attestent ces vues. Tous les Bf 109 de l'unité portent la bande blanche typique du théâtre méditerranéen. Cette bande couvre l'entièreté du sixième segment du fuselage jusqu'à toucher la Balkenkreuz. L'intrados des extrémités d'aile est blanc lui aussi. La règle voulait que l'insigne d'escadrille ornât les deux côtés du capot moteur. La casserole d'hélice était habituellement blanche mais certaines pouvaient être vert-noir, d'autres vertes avec des secteurs blancs, d'autres encore vert-noir avec l'extrémité blanche. Le bas du capot moteur était jaune, identification oblige. De nombreux avions de l'escadrille montrent un camouflage très fatigué, probablement le résultat des conditions météorologiques extrêmes dans lesquelles opéraient ces machines (tempêtes de sable et pluies).

Photo 61 (p. 55) – La Marsa, mars 1943: carte de navigation en main, le pilote du "19 Noir" se prépare à partir en mission. Un dernier échange avec le mécano et ce sera la mise en route. On distingue à peine l'emblème de l'unité sur le capot moteur. Debout sur l'aile, le mécanicien masque en partie le nom de baptême de l'avion.

Collection Bazzani

Photo 62 (p. 56) – Pour compenser la vue précédente, voici une photo claire du nom de baptême du "19 Noir". Egalement bien visibles ici, les deux petits carénages du dispositif de fixation du parasol. Bizarrement, la plaque constructeur (le rectangle en relief devant l'inscription) n'a pas été estampillée.

Collection Bazzani

Troisième de couverture – Les unités écoles/En usine

Photos 63 et 64 (troisième de couverture) – Pour la Luftwaffe, l'approvisionnement en carburant commence à devenir problématique à partir de l'été 1944. L'impact sur le fonctionnement de ses unités volantes se fait rapidement sentir. En cause: la politique de destruction systématique des ressources pétrolières allemandes par les armées aériennes américaines. Ces dernières unissent leurs efforts dans ce but à partir du printemps 1944. Ainsi, la 15th Air Force bombarde les champs pétrolifères roumains de Ploesti dès le 5 avril et la 8th Air Force commence à s'en prendre aux raffineries situées en Allemagne à partir du 12 mai. Ces raids de bombardement ont un impact immédiat sur la production pétrolière destinée aux armées du Reich. Si la Wehrmacht parvient, au début, à compenser cette pénurie de carburant en puisant dans ses propres réserves, la situation se dégrade sérieusement lorsque les Soviétiques prennent Ploesti le 30 août 1944. Dès cette date, la Luftwaffe doit mettre en œuvre une politique d'économie de ses ressources en carburant. Ainsi, à partir de l'automne 1944, l'utilisation de bestiaux pour tracter les avions sur les aérodromes allemands devient chose courante. Partout, c'est la chasse au gaspi et les tracteurs de la Luftwaffe sortent de plus en plus rarement du garage. Les **Photos 63 et 64** (troisième de couverture) ont été prises à Finow (Brandebourg, sud de Berlin) en mars ou avril 1945. Sur la **Photo 63**, un bœuf tire le "62 Noir", un Bf 109 G-14 (WNR. 781993) d'une unité d'entraînement. On distingue la verrière Erla standard et la jambe rallongée de la roulette de queue. Cette dernière caractéristique n'est guère fréquente sur les G-14. La bande de fuselage jaune suggère que le chasseur a été précédemment utilisé sur le front de l'Est avant d'être transféré à cette unité école. Sur la **Photo 64**, dans l'attente de leur prochaine tâche, deux bœufs au repos parmi des cales de roue, des extincteurs et des bidons d'huile.

Photo 65 (haut du quatrième de couverture) – Belle vue du "21 Blanc", un Bf 109 E-7 (WNR. 4136) saisi en vol quelque part sur le front ouest. L'avion appartient à une unité école. En général, la Luftwaffe utilise des numéros tactiques élevés à deux ou trois chiffres sur ses chasseurs destinés à l'écolage. On note que le schéma de camouflage type 1940 a souffert et a été repeint au niveau du fuselage. Le gouvernail paraît être jaune.

Collection Richter

Photo 66 (bas du quatrième de couverture) – Cette vue quelque peu inhabituelle a été prise sur l'aérodrome de la société Arado à Warnemünde au cours de l'été 1941. 200 Bf 109 F-2 (bloc de production entre 9535 et 9734) y furent assemblés entre juin et août 1941. Sur cette photo, l'un des pilotes de la société, chaussé de bas, portant culotte de peau à bretelles (!) et coiffé d'un serre-tête léger, s'apprête à monter à bord du TW + WC (Bf 109 F-2, WNR. 9637) pour un vol d'essai. L'avion sera ensuite livré au III./JG 54 sur le front de l'Est. Le 30 décembre 1941, un pilote de la 9./JG 54 le pose en catastrophe à Siverskaïa, près de Leningrad. Le chasseur y sera endommagé à 65%.