

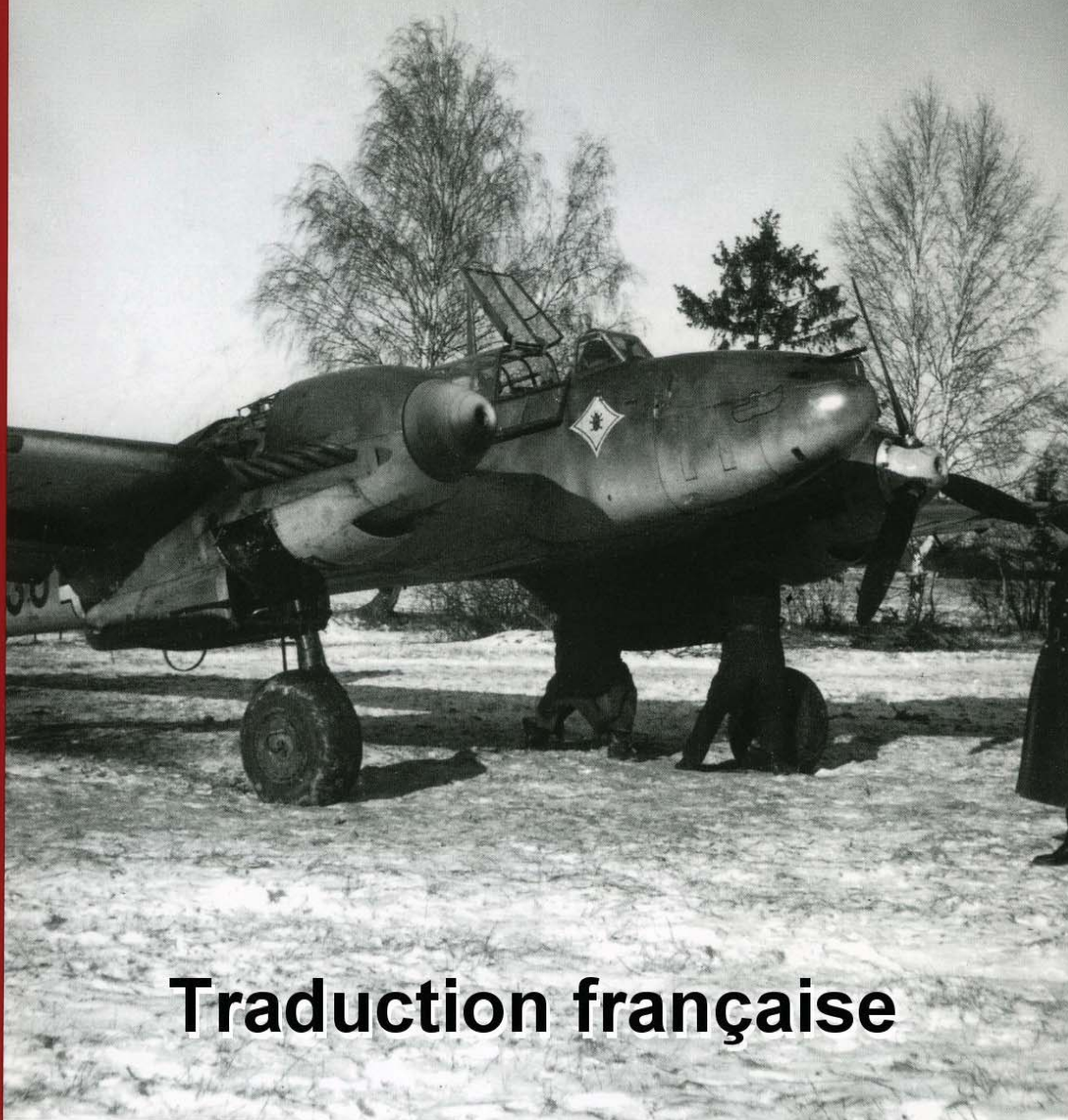
EDITION  
No 16  
2010

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

# LUFTWAFFE

## IM FOCUS



Traduction française

LUFTFAHRTVERLAG  
**START**

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN  
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

# LUFTWAFFE IM FOCUS – N° 16/2010

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

## Deuxième de couverture - Les Avions d'Entraînement

**Photos 1 et 2** (deuxième de couverture) – C'est au cours de l'hiver 1943-1944 que les écoles de chasse commencent à ressentir les effets des pertes dramatiques qui s'accumulent au front. Afin de combler les rangs en première ligne, la durée de formation des personnels navigants est raccourcie. Pour les apprentis pilotes de chasse, cela se traduit par une réduction drastique des exercices de tir. Dans la foulée, on réduit également le nombre de leurs vols de perfectionnement sur avions d'arme. Les conséquences catastrophiques de cette nouvelle politique de formation se feront sentir dès l'engagement au front des pilotes fraîchement émoulus des écoles de pilotage.

La **Photo 1** (haut du deuxième de couverture) illustre trois Arado Ar 96 appartenant probablement à la JG 104. Le trio s'apprête à décoller depuis un terrain d'entraînement du sud de l'Allemagne pendant l'hiver 1943-1944. La **Photo 2** (bas du deuxième de couverture) a été prise en décembre 1944 en Poméranie. Elle montre des appareils de la 15./EJG 1 à Märkisch Friedland. En dépit de la pénurie de carburant, cette unité achève l'entraînement des jeunes pilotes de Bf 109 et Fw 190. Sur cette vue, on distingue un Fw 190 ayant appartenu au I./SG 4 et ce qui semble être un Bf 109 G-10 flambant neuf.

*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

**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, 2010

**ISBN 978-3-941437-04-3**

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

## Sommaire

	Page		Page
<b>Les Avions d'Entraînement</b>		<b>Les Bombardiers</b>	
Ar 96, JG 104, 1943-1944	Deuxième de couverture	Ju 88, 8./KG 51, 1943	12 et 13
Bf 109 G-10, 15./EJG 1, 1944	Deuxième de couverture	Ju 88 A-5, 2./KG 51, 1941	13
<b>Editorial</b>	2	<b>Les Avions de Reconnaissance</b>	
<b>Forum des Lecteurs</b>		Ju 88, 1.(F)/Aufklärungsgruppe 124, 1944	14
Fiat G.50, 20° Gruppo, 1940-1941	3 et 4	Ju 88 A-5, 3.(F)/Aufklärungsgruppe 10, 1942	15
Ar 196, Section de Liaison auprès de l'AOK		<b>Les Avions de Transport</b>	
"Laponie", 1943	5 et 6	Ju 52, 1./Luftlandegeschwader 1, 1941	16
<b>Les Chasseurs</b>		Me 323, I./TG 5, 1943	17
Bf 109 E, Lt. Walter Schneider, 5./JG 26, 1940	7	S.M. 82, Savoia-Staffel, 1943	17
Bf 109 F-4, Fw. Gerhard Köppen, 8./JG 52, 1942	7	<b>Insignes personnels</b>	
Bf 109 F, Stab I./JG 53, 1941	8	Do 17, II./KG 2	18 et 19
Bf 109 G-6/R6, I./JG 302, 1944	8	<b>Dérives</b>	
<b>Les Chasseurs de Nuit</b>		"Les Garanties Chamberlain", He 111, KG 27, 1939	20
Bf 110 G-4, unité inconnue, 1943	9	Hptm. Adolf Breves, Stab IV./NJG 1, 1944	21
<b>Les Chasseurs Lourds</b>		<b>Photos couleur</b>	
Do 17 E-1, Zerstörerschule 1, 1940	10	Production de Me 262 dans l'usine forestière	
Bf 110, III./ZG 26, Oblt. Schott, 1942	11	"Kuno 1", 1945	22 à 26

	Page		Page
<b>Emblèmes inconnus</b>		<b>Destins Alliés</b>	
La "Carte Météo" de la Wekusta 51	27	Le destin du Wing Commander Petley, 1941	45
<b>Documents</b>		<b>Paysage</b>	
Souhaits de Noël des Observateurs, II./Ln.-Flugmelde-Regiment 96, 1943	28	Des bombes contre les tempêtes de neige!	46 et 47
<b>Derrière les images, une histoire</b>		<b>Destins</b>	
Des Crabes, Serpents et B... ou l'histoire de la 3./JGr 10 (1 <sup>ère</sup> partie)	29 à 38	<i>Barbarossa</i> , première pertes	48
<b>Portrait</b>		<b>Les Hydravions</b>	
Oblt. Theodor Haker, I. et II./St.G. 77, puis I./SG 77	39 à 44	Ar 196, III./KG 100, 1942	Troisième de couverture
		Ju 52/3m g5e (See), 1940-1941	Quatrième de couverture
		He 115, I./Küstenfliegergruppe 906, 1940	Quatrième de couverture

**Photo de couverture** – Sur le terrain russe de Dugino, un Bf 110 E de la 4./ZG 26 est préparé pour une mission au cours de l'hiver 1941-1942. Chargé du soutien rapproché des troupes allemandes, le II./ZG 26 stationne sur cet aérodrome des environs de Moscou entre octobre 1941 et mars 1942. Emblème de la 4. Staffel, la "Coccinelle" orne l'aplomb du cockpit, pendant que le célèbre "Sabot" du II. Gruppe décore le nez du chasseur.

*Collection Richter*

## Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Après une longue attente, ce seizième numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS est enfin disponible. Si notre souhait est et reste d'améliorer la régularité de la parution, divers facteurs nous en empêchent. Parmi ceux-ci, nous devons déplorer le manque accru de collaborateurs ayant les aptitudes requises pour maintenir le niveau de qualité de cette publication. Au cours des années écoulées, leur nombre n'a cessé de diminuer, principalement du fait de leur âge. Aujourd'hui, en Allemagne, ces auteurs de qualité ne représentent plus qu'une infime minorité. En outre, ceux-ci se spécialisent dans certains domaines. Mais cette spécialisation a un impact négatif puisqu'elle ne nous permet plus de vous offrir un éventail aussi varié que possible des différentes facettes de l'histoire de la Luftwaffe. Souvent, il m'échoit donc d'effectuer les recherches et rédiger les articles manquants. L'exercice demeure plaisant mais il est un grand consommateur de temps. Comme notre maison d'édition ne peut être viable si elle ne produit annuellement que trois numéros de LUFTWAFFE IM FOCUS, nous avons étendu notre gamme de produits en lançant U-BOOT IM FOCUS et, depuis peu, divers livres. Cette variété impose de nouvelles contraintes, au point qu'une délégation s'impose. Et c'est là que le bât blesse puisque personne autour de moi ne semble disposé à codiriger l'entreprise selon mes critères.

La conséquence de ces difficultés est simple: il ne me sera pas toujours possible de réduire les intervalles de parution de nos périodiques. J'ai néanmoins l'espoir que vous, nos lecteurs, accepterez cette conséquence en contrepartie du maintien de nos standards de qualité.

En outre, je profite de cette occasion pour signaler que ce numéro est le dernier de l'abonnement en cours. Le prochain abonnement débutera avec le n° 17 de LUFTWAFFE IM FOCUS. Cet avertissement s'adresse aussi à notre lectorat étranger. Nos clients allemands recevront une proposition de réabonnement avec le prochain numéro de LiF. Ce réabonnement concernera les numéros 17, 18 et 19. Avec le n° 17, nous harmoniserons également le prix à l'exemplaire de LUFTWAFFE IM FOCUS et d'U-BOOT IM FOCUS. L'accroissement des coûts de production, que nous avons longtemps rechigné à répercuter sur nos prix de vente, nous pousse malheureusement à augmenter nos tarifs. Cette augmentation est, en effet, devenue incontournable et sera effective à compter de la prochaine période d'abonnement. En Allemagne, le prix à l'exemplaire passera à 14,80€. Mais ce désagrément sera accompagné d'une amélioration que vous souhaitez tous: la couverture de chaque exemplaire sera dorénavant plus rigide et protégée au moyen d'un film.

Mes collaborateurs et moi-même vous souhaitons une excellente année 2010.

Axel Urbanke - Editeur

## Page 2 - Forum des Lecteurs

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

#### **Le Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) sur le front de la Manche entre 1940 et 1941 (p. 36 à 43)**

La parution de cet article a provoqué deux réactions intéressantes auprès de notre lectorat. Tout d'abord, Andrea Serra nous a transmis ce qui suit au sujet de l'insigne ornant les Fiat G.50 du 20° Gruppo: "(...) *Pour cette raison* (le transfert du CAI sur le front de la Manche – Ndlr), *un nouveau 56° Stormo fut constitué à partir des 18 et 20° Gruppi. Bien que le 20° Gruppo ne fasse désormais plus partie du 51° Stormo, les archives prouvent que tous les Fiat G.50 conservèrent l'insigne du 51° Stormo, un chat attrapant trois souris grises. Quand l'état-major de l'armée de l'air italienne approuva l'emblème, il ordonna que les souris fussent grises. Ce choix de couleur s'explique par la volonté de l'état-major de ne pas offenser les membres du 12° Stormo, une unité d'élite. Celle-ci ornait, en effet, ses bombardiers S.79 d'un insigne incluant trois souris vertes. Comme Leproni l'explique dans son article, les nouveaux Fiat G.50 du 20° Gruppo avaient intercepté les bombardiers du 12° Stormo au cours d'un exercice au printemps 1940.*" A l'issue de celui-ci, les pilotes du 20° Gruppo se considérèrent, bien entendu, comme les "Attrapeurs des Souris" du 12° Stormo!

Nous devons la seconde réaction à un correspondant téléphonique. Celui-ci nous a surpris et intrigués en déclarant: "*Je suis en mesure de vous donner le nom du mécanicien qui a photographié les Fiat G.50 illustrés dans votre numéro 13 (p. 53). En outre, je puis vous fournir d'autres photos sur le sujet.*" Quelques semaines plus tard, les photographies que nous publions dans ces pages (**L 1 à 3**, pp. 3 et 4) s'étaient devant moi. Elles ont été prises par Karl Löser, l'ancien mécanicien chef du Hptm. Joppien (Staffelkapitän de la 1./JG 51). Elles illustrent les avions et les pilotes du 20° Gruppo peu après leur atterrissage sur le terrain belge de Maldegem le 19 octobre 1940. **Photo L2** (bas de la p. 3): sur l'aire de dispersion, des pilotes du 20° Gruppo et leurs homologues allemands du 1./JG 51 discutent sous l'œil des mécanos. La **Photo L1** (haut de la p. 3) a été prise à la même occasion. Elle montre le Fiat G.50 déjà illustré dans notre n° 13 mais photographié sous un autre angle par Karl Löser. Sur la **Photo L3** (haut de la p. 4), on distingue l'insigne du 51° Stormo sur le blouson de l'officier italien en conversation avec un pilote de la

I./JG 51. Enfin, le dernier cliché (**Photo L4**, bas de la p. 4), pris par un mécanicien de la 4./JG 51 à Maldegem en mars ou avril 1941, révèle un superbe Fiat G.50 de la 353<sup>a</sup> Squadriglia du 20° Gruppo. Le chasseur a reçu un camouflage moucheté particulièrement dense. Son capot moteur est recouvert d'une bâche qui ne permet malheureusement pas de déterminer si ledit capot est jaune ou non. Sur la dérive, on aperçoit l'insigne du 51° Stormo.

*Succession de Karl Löser (Photos L1 à L3) et Collection Kusterer (Photo L4)*

### **Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 15**

**Photo 1** – Une erreur typographique s'est glissée dans la légende de cette illustration. L'avion est, évidemment, un Fieseler Storch de la 1.(F)/120 et non de la 1.(F)/124. En outre, la photographie n'a vraisemblablement pas été prise à Kirkenes mais à Stavanger-Sola où la Staffel fut basée de l'été 1940 à l'été 1944.

### **Portrait: Lt. Josef Berendes, pp. 37 à 45**

Bon nombre de lecteurs ont réagi suite à la publication de cet article. Cet engouement pour les missions de sauvetage nous a incités à publier trois photos supplémentaires de l'un des hydravions pilotés par Berendes (**Photos L5 à L7**). Il s'agit de l'Ar 196 immatriculé BB + YB vu ici après l'amerrissage à Olkkajärvi en mai 1943. L'hydravion revient d'une mission EVASAN comme celles, spectaculaires, accomplies par Josef Berendes au cours de l'été 1943. Sur l'un des clichés originaux, on distingue un soldat en cuissardes guidant l'hydravion vers le ponton d'amarrage. La **Photo L7** est un peu surprenante en ce qu'elle montre un homme entièrement nu aidant au débarquement du blessé que l'on couche sur une civière. Peut-être une séance de sauna ou de natation a-t-elle été interrompue par le retour de l'hydravion de sauvetage.

*Collection Harry (Photos L5 à L7)*

### **Page 7 – Les Chasseurs**

**Photo 3** (haut de la p. 7) – Le Lt. Walter Schneider est l'un des membres fondateurs de la JG 26 lors de sa formation début 1939. C'est au sein de la 5. Staffel qu'il enregistre sa première victoire dans le ciel de France le 18 mai 1940. Prise ce jour-là, la photo le montre en compagnie de son Bf 109 E et de ses mécaniciens. Sur sa vareuse, l'officier arbore la Croix de Fer de Seconde Classe décernée pour son premier succès. On aperçoit le "Corbeau" de la 5. Staffel sous la verrière basculante et l'expression espagnole *Vista suerte y al toro* ("Tiens bon!") derrière le volatile. Ce détail pourrait indiquer que Schneider a appartenu à la Légion Condor engagée en Espagne pendant la Guerre Civile.

Le 1<sup>er</sup> juin 1940, Schneider prend le commandement de la 6. Staffel et est bientôt promu Oberleutnant. Un an et demi plus tard, le 22 décembre 1941, l'officier et quatre autres pilotes partis du terrain belge de Wevelghem (orthographié sans "h" aujourd'hui - Ndr.) sont en route pour Abbeville Drucat (Département de la Somme, Picardie). Le vol de transfert n'est guère long mais néanmoins fatal pour les cinq aviateurs: dans le brouillard, les chasseurs percutent une colline. L'accident ne laisse aucun survivant. Au moment de sa mort, Schneider pilotait le Fw 190 A-2 "1 Brun", WNr. 217. C'est ainsi que s'achève la vie d'un pilote exceptionnellement doué, dont les qualités variées l'ont fait connaître bien au-delà du cercle de son escadrille. Outre son talent pour les langues étrangères, Schneider fut un danseur de claquettes accompli, un pianiste, un jongleur et un artiste dont les performances le distinguèrent toujours en toutes circonstances.

**Photo 4** (bas de la p. 7) – Voici le "5 Noir", un Bf 109 F-4 (WNr. 7391) piloté par le Fw. Gerhard Köppen de la 8./JG 52. Le chasseur est ici photographié sur le parking du terrain ukrainien de Kharkov au printemps 1942. A cette époque, Köppen compte parmi les *Experten* les plus en vue du III./JG 52. On distingue le capot moteur jaune, une caractéristique de la 8. Staffel depuis l'été 1941. Le gouvernail porte 72 marques de victoire. Les 40<sup>ème</sup> et 72<sup>ème</sup> marques sont rouges car elles symbolisent des jalons dans le palmarès de l'as: Köppen reçoit ainsi la Croix de Chevalier pour son 40<sup>ème</sup> succès et les Feuilles de Chêne pour sa 72<sup>ème</sup> victoire. Celle-ci est remportée le 22 février 1942. Il faut ensuite attendre deux mois, soit le 25 avril 1942, pour que le chasseur descende sa 73<sup>ème</sup> victime. La vue a donc vraisemblablement été prise entre ces deux dates.

*Collection Bazzani*

**Photo 5** (haut de la p. 8) – "Vomi" dans la plaine russe au cours de l'été 1941, ce Bf 109 F marqué < O + appartient au Gruppenstab du I./JG 53. On constate que le fuselage de cet avion du Stabsschwarm, n'est pas ceint de la bande jaune typique du front de l'Est. En outre, il est manifeste que le camouflage original a été sensiblement "retravaillé", surtout au niveau de la queue de l'appareil. Les pales d'hélice tordues indiquent que le Daimler Benz tournait encore au moment où l'avion s'est posé.

*Collection Hüneke*

**Photo 6** (bas de la p. 8) – Ce "8 Rouge" est un Bf 109 G-6/R6 du I./JG 302. Le voici en pylône sur l'aérodrome de Malmi (Finlande) fin avril 1944. Quelque 12 appareils du Groupe y sont expédiés en février 1944 pour mener des opérations nocturnes du type *Wilde Sau* (Truie Sauvage) contre des bombardiers soviétiques. Le succès reste limité au point que les chasseurs sont rapatriés à Vienne-Seyring dès le mois de mai suivant. La bande jaune du front de l'Est, l'anneau de la même teinte derrière la casserole d'hélice et l'insigne du Groupe sont ici bien visibles. L'emblème consiste en un diable rouge brandissant une fourche et chevauchant un cochon noir, l'ensemble étant peint sur un disque jaune.

*Collection Bazzani*

### **Page 9 – Les Chasseurs de Nuit**

**Photo 7** (p. 9) – Un Bf 110 G-4 d'une unité de chasse de nuit non identifiée. La photographie a été prise sur un aérodrome allemand début 1943. Les capots moteurs arrière et les cache-flammes ont été déposés pour faciliter les opérations d'entretien (les éléments en question jonchent le sol derrière le chasseur). Ce Bf 110 emporte deux nourrices de 300 litres sous voilure et est équipé du radar d'interception FuG 202 *Lichtenstein*. Des chasseurs de nuit comme celui-ci ont été également engagés dans des opérations diurnes. Mais la "forêt" d'antennes du *Lichtenstein* et la lourde avionique du radar d'interception réduisent sérieusement les performances de ces avions, au point de les rendre totalement inadaptés à l'interception diurne. C'est donc sans surprise s'ils ne revendiquent que peu de succès contre les bombardiers US, même si ces derniers évoluent encore sans escorte de chasse. Par conséquent, ces Bf 110 sont vite relégués à leur rôle original, celui de chasseurs de nuit.

*Collection Richter*

## Page 10 – Les Chasseurs Lourds

**Photos 8 et 9** (p. 10) – Deux vues du même avion prises au cours de sa carrière et, probablement, à la fin de celle-ci. Ce Do 17 E-1 immatriculé SA + 26 HN appartient à la 1. Staffel de la Zerstörerschule 1 (Ecole de Chasse Lourde 1) de Schleißheim. La **Photo 8** (haut de la p. 10) montre le bimoteur sur la plate-forme de compensation du compas. La vue a été prise sur le terrain de Schleißheim. Le Dornier est revêtu d'un camouflage d'avant-guerre. Ses casseroles d'hélice et le chiffre 26 sur le fuselage sont blancs, couleur de la Staffel. La bande sombre sous le capot moteur pourrait être couleur métal nu. La **Photo 9** (bas de la p. 10) semble confirmer cette supposition. Cette vue illustre l'accident qui marqua vraisemblablement la fin du Dornier: à l'atterrissage, l'aile gauche s'est rompue à hauteur de l'implanture. Malheureusement, nous ignorons les circonstances de l'événement. Vu l'étendue des dégâts, il est peu probable que le bimoteur ait jamais repris l'air. Sur les deux photographies, l'inscription *Erika* est visible à l'aplomb du pare-brise.

*Bundesarchiv Photo 1011-399-19-33A (Photo 8)*

**Photo 10** (p. 11) – Gravée sur la pellicule à l'automne 1942, cette vue prouve que le III./ZG 26 fit peindre des schémas de camouflage inhabituels sur ses appareils engagés en Afrique du Nord. A l'occasion de leur 100<sup>ème</sup> vol de guerre, l'Oblt. Schott (7./ZG 26) pose ici avec son mitrailleur devant leur Bf 110. La livrée probablement sable de leur "3U + ZR" a été surchargée de serpentins vert foncé. Ceux-ci épargnent néanmoins la zone de la bande blanche et des deux dernières lettres du code de l'appareil. On sait que les avions de la JG 77 engagés sur le même théâtre d'opérations à la même époque ont porté un schéma de camouflage similaire.

*Collection Harry*

## Page 12 – Les Bombardiers

**Photos 11 et 12** (pp. 12 et 13) – Au moyen d'une photographie en n&b et d'une autre en couleur, cet article se propose d'illustrer les marques d'identification par Groupe et Staffel des avions de la KG 51.

A l'ouverture du front de l'Est, les bombardiers de la Kampfgeschwader 51 portent un anneau de couleur sur le bord d'attaque de leurs capots moteurs. La teinte de l'anneau est fonction du Groupe: blanc pour le I., rouge pour II. et jaune pour le III. Groupe. Les casseroles d'hélice et les lettres propres aux avions sont, elles, peintes dans la couleur de la Staffel. A la même époque, tous les appareils de l'escadre sont ornés du célèbre "Edelweiss", insigne de l'unité. Au sein de la KG 51, les couleurs appliquées sur les capots moteurs et les casseroles d'hélice constituent donc le seul moyen d'identifier rapidement le Groupe et la Staffel. En effet, les lettres noires du code sont souvent difficiles à relever sur le fond sombre des fuselages camouflés. L'étude attentive des clichés couleur et n&b d'époque permet l'établissement du tableau suivant:

I. Gruppe KG 51	II. Gruppe KG 51	III. Gruppe KG 51
Anneaux (capots moteurs): blanc Lettres et casseroles d'hélice 1. Staffel: blanc Lettres* et casseroles d'hélice 2. Staffel: rouge Lettres et casseroles d'hélice 3. Staffel: jaune	Anneaux (capots moteurs): rouge Lettres et casseroles d'hélice 4. Staffel: blanc Lettres* et casseroles d'hélice 5. Staffel: rouge Lettres et casseroles d'hélice 6. Staffel: jaune	Anneaux (capots moteurs): jaune Lettres et casseroles d'hélice 7. Staffel: blanc Lettres* et casseroles d'hélice 8. Staffel: rouge Lettres et casseroles d'hélice 9. Staffel: jaune

\* si les casseroles d'hélice des avions des 2., 5. et 8. Staffeln sont rouges, les lettres d'escadrille sont cependant noires liserées de blanc.

A l'aide du tableau ci-dessus, on peut déduire que le Ju 88 visible sur la **Photo 11** (photo couleur pp. 12 et 13) appartient à la 8./KG 51. La vue a été prise sur le terrain de Bagerovo (Crimée orientale) en mai 1943. Le III./KG 51 opère sur le Caucase septentrional à partir de cet aérodrome jusqu'à la fin du mois de mai 1943. On note que l'extrémité de la casserole gauche a perdu sa couche de peinture, révélant le métal nu de l'ogive.

Bien que la **Photo 12** (p. 13) soit en noir et blanc, l'avion illustré peut être identifié avec certitude. L'anneau blanc du capot moteur et les casseroles d'hélice, vraisemblablement rouges, confirment l'appartenance de ce Ju 88 à la 2./KG 51. Il s'agit d'un exemplaire de la version A-5, WNr. 8203, pris en compte par le I./KG 51. Le 16 avril 1941, ce bimoteur est touché par la DCA au cours d'une attaque menée par le I. Gruppe sur Salonique. Désarmé, le Junkers doit se poser train rentré non loin de la ville. Un détail intéressant: l'écu de l'Edelweiss est rouge, couleur de la Staffel.

*Bildarchiv preussischer Kulturbesitz Lauterwasser (Photo 11)*

*Collection Richter (Photo 12)*

**Photo 13** (p. 14) – Au cours de la période s'étendant de février 1941 à août 1944, la 1.(F)/124 est la seule unité de reconnaissance stratégique de la Luftwaffe en Norvège septentrionale. Stationnée à Kirkenes et opérant souvent dans des conditions météorologiques exécrables, la Staffel accomplit sans cesse les missions qui lui sont assignées par le Commandement Air. De manière générale, ces missions sont exécutées par un seul avion à la fois, sauf le repérage des convois navals dans l'Atlantique Nord qui est habituellement confié à un trio de Junkers. Ceux-ci opèrent selon un schéma de recherche dit "en éventail" dont la longueur correspond à l'estimation de la distance maximale parcourue par un convoi en une seule journée.

Dans un premier temps, la recherche est exclusivement visuelle, une méthode évidemment peu efficace par mauvaises conditions de visibilité. A partir d'août 1943, les équipages peuvent compter sur le radar embarqué FuG 200 dont la portée est de 80 km à une altitude de 300 m. Voler plus bas par mer forte risque de perturber les ondes radio car celles-ci sont alors réfléchies par les vagues. Le FuG 200 a un autre inconvénient: l'ennemi peut obtenir un relèvement goniométrique de la source d'émission radar et repérer ainsi la position de l'avion pisteur. Il suffit ensuite aux Alliés de diriger vers ce dernier les intercepteurs qui ont décollé de leurs porte-avions d'escorte. Les équipages de la Luftwaffe les plus expérimentés prennent donc l'habitude de couper leur radar dès qu'ils ont repéré un convoi, ne rallumant occasionnellement leur équipement que pour de courtes vérifications de la position des navires. En agissant ainsi, les aviateurs demeurent "invisibles" pour la détection radio alliée.

La photo publiée ici a été prise le 13 mai 1944, à l'occasion de la 2.500<sup>ème</sup> sortie opérationnelle de la 1.(F)/124. C'est à l'équipage du Staffelf kapitän (Hptm. Wünsche) qu'échut cette "mission jalon". Pour Wünsche, ce fut aussi son 100<sup>ème</sup> vol de guerre. Malheureusement, l'atroupement masque le *Staka* et ses hommes, sauf le mécanicien de bord, Wilhelm Winter (à l'extrême droite,

encore revêtu de son gilet de sauvetage). Par contre, sur le nez du bombardier, la "forêt" d'antennes du FuG 200 est, elle, bien visible.

Collection Harry

**Photos 14 et 15** (p. 15) – La 3. Staffel est la seule escadrille de reconnaissance stratégique de l'Aufklärungsgruppe 10 *Tannenberg*. Quant aux trois autres Staffeln du Groupe, elles se sont spécialisées dans la reconnaissance tactique. C'est sur le territoire du Reich que la 3. Staffel délaisse ses Do 17 et Bf 110 pour des Ju 88 au cours de l'hiver 1941-1942. En janvier 1942, l'unité emménage à Poltava, dans le secteur sud du front de l'Est. Ces deux clichés ont été pris au même endroit mais deux mois plus tard. A cette époque, le terrain est recouvert d'un épais manteau blanc. Au même moment, l'unité ne peut compter que sur un petit parc hétéroclite de Junkers Ju 88: un A-1, deux A-5, un D-1 et un D-2. C'est l'un des deux A-5 qui est photographié ici. Le bimoteur porte l'insigne du Groupe et un nom de baptême commençant par la lettre propre à l'avion. Cette pratique était courante au sein de la 3. Staffel. Dans ce cas-ci, le "T1 + HL" a été baptisé *Habicht* (Autour). Cette inscription, la lettre "H" du code sur le fuselage et les casseroles d'hélice sont peintes en jaune.

Collection Richter

## Page 16 – Les Avions de Transport

**Photo 16** (p. 16) – Les vues de Ju 52 appartenant à la Luftlandegeschwader 1 sont rares. Les photographies publiées ici sont donc particulièrement intéressantes. Prise en Russie, la **Photo 16** (haut de la p. 16) montre un Junkers de la 1. Staffel saisi au cours d'une mission de ravitaillement en 1941. A la fin de l'été, les trimoteurs du I./LLG 1 sont appelés en renfort (sans leurs planeurs) pour prêter main forte aux unités de ravitaillement "air" dans le secteur central du front. Ces unités sont, en effet, débordées par les demandes logistiques incessantes qu'impose l'avance allemande dans la plaine russe. Les Staffeln de transport sont alors amalgamées pour constituer le *Gruppe Kupschuß*.

Le Ju 52 visible ici porte le code H4 + KH (le "K" est blanc, couleur de l'escadrille). Ceinturant le fuselage, la bande jaune typique du front de l'Est. Entre le moteur central et la cabine de pilotage, un insigne macabre orne le fuselage: une tête de mort surplombe une paire de tibias croisés. Sous la **Photo 16**, un agrandissement de cet insigne "à la pirate" confirme qu'une inscription (malheureusement illisible) est peinte au-dessus du crâne.

Collection Richter

**Photo 17** (haut de la p. 17) – En mai 1943, le I./KG.z.b.V. 323 est rebaptisé I. Gruppe Transportgeschwader (TG) 5 et commandé par le Major Günther Mauss. Les Me 323 des I. et II./KG.z.b.V. 323 ont survécu au carnage du 22 avril précédent: pas moins de 14 des leurs ont été abattus par la chasse alliée au cours d'une seule mission de ravitaillement vers la Tunisie. Cette catastrophe a suspendu les vols des Giganten à destination de l'Afrique. Le I./TG 5 accomplit alors des missions de ravitaillement depuis Naples vers la Sardaigne. Notre photo illustre un Gigant de la I./TG 5 sérieusement endommagé à l'atterrissage à Naples.

**Photo 18** (bas de la p. 17) – Une formation d'avions de transport SM.82 saisie à base altitude au-dessus de la Méditerranée. La Savoia-Staffel est constituée à Brindisi (talon de la "Botte" italienne) le 22 février 1942. Elle est rattachée au III./KG.z.b.V. 1 à l'issue de la transformation des pilotes allemands sur le trimoteur italien. L'unité est déclarée opérationnelle fin mars 1942. Elle accomplit alors des missions de ravitaillement entre Brindisi et Athènes. De là, son chargement est livré en Afrique du Nord par des Ju 52. Non armés à l'origine, les SM.82 reçoivent deux mitrailleuses défensives de type MG 13 à l'été 1942. Ainsi équipés, ils sont autorisés à ravitailler l'Afrique du Nord au départ de Lecce (non loin de Brindisi). Peint sur le gouvernail, le code tactique Z 5 H est introduit entre la fin 1942 et le début 1943. La photo publiée ici a probablement été prise au début de l'année 1943, à l'époque où la Staffel ravitaillait la Tunisie au départ de Castel Vetrano (Sicile).

## Page 18 – Insignes personnels

### Insignes personnels sur les Do 17 du II./KG 2

Par Axel Urbanke

Les insignes personnels furent moins répandus au sein des unités de bombardement que dans les formations de chasse de la Luftwaffe. On compte néanmoins quelques exceptions, que ce soit des prénoms de "fiancées" ou le nom du lieu de certains événements ou encore des graffitis tracés à la craie sur les fuselage pendant l'été 1939.

C'est en 1940 que des insignes personnels dignes de ce nom apparaissent sur les bombardiers, principalement sur les avions des KG 2, 51 et 76. A la KG 2, on observe ces marques particulières sur les Do 17 en 1940 et 1941. La pratique se répand lorsque les I et III. Gruppen de l'escadre sont déployés en URSS à l'été 1941. Mais elle connaît une fin abrupte dès l'automne, lorsque les deux groupes sont rapatriés vers l'Ouest et transformés sur Do 217. Le II. Gruppe de la KG 2, resté au pays, est réputé pour avoir également autorisé l'application d'insignes personnels sur ses appareils. Mais, comme pour les autres groupes de l'escadre, cette pratique cesse également lorsque l'unité est transformée sur Do 217 E au cours de l'été 1941. A partir de cette époque, il semble impossible de trouver des insignes personnels sur les avions du II. Gruppe.

"L'Œil" et le "Teckel" ont été peints sur les Do 17 Z du II./KG 2 pendant l'été 1940, lors de la Bataille d'Angleterre. Sur les photos (pp. 18 et 19), outre les insignes en question, on remarque la bande oblique rouge ceinturant le nez de chaque bombardier. La teinte de la bande est fonction du Groupe. Les Dornier photographiés ici appartiennent donc au II. Gruppe de la KG 2. Les inscriptions *Holzauge Sei wach!* ou *wachsam* (**Photo 19**, p. 18 et dessin couleur, p. 19) remontent à l'époque des châteaux-forts. Elles font référence à un dispositif particulier installé dans les murailles de ces fortifications: des sphères de bois pivotantes étaient installées dans les murs au moment de leur construction. Ces sphères permettaient aux tireurs de faire pivoter leur arme avec facilité dans n'importe quelle direction. Ressemblant à des yeux (d'où la traduction littérale allemande "œil de bois"), ces sphères ont donné naissance à l'expression allemande "Œil de bois, sois vigilant" (plus communément traduite en français par "Ouvre l'œil et le bon!" - Ndr.). En effet, un manque de vigilance de la part des tireurs pouvait avoir de fâcheuses conséquences. Par contre, on ne sait rien de l'origine de l'insigne au "Teckel" (**Photo 20**, bas de la p. 19). Le chien est probablement de teinte brune sur un ovale blanc. L'identité des concepteurs de cet insigne et du *Holzauge Sei wach!* n'est hélas pas connue.

Collection Hesse (Photos 19 et 20)

## “Les Garanties Chamberlain“

**Photo 21** (p. 20) – Au cours de l’automne 1939, les graffitis à la craie sont monnaie courante sur les plans verticaux et les fuse-lages des avions de la KG 27. Les artistes font preuve de créativité et n’ont recours, en règle générale, qu’à la seule craie blanche en guise de médium. La photo publiée sur cette page illustre néanmoins une exception: il s’agit d’une caricature en couleur du Premier Ministre britannique Chamberlain agitant un mouchoir affublé du mot allemand *Garantien* (Garanties).

A la fin des années 1930, Neville Chamberlain poursuit une politique d’apaisement envers l’Allemagne hitlérienne. Il tolère ainsi l’occupation de la Saxe. Plus tard, en 1938, lors des tristement célèbres Accords de Munich, la Grande-Bretagne et la France acceptent le rattachement de la Bohême-Moravie (Pays des Sudètes) au III<sup>ème</sup> Reich. Les Alliés cèdent ainsi face aux menaces d’annexion, par la force si nécessaire, lancées par Hitler. Lorsque le dictateur nazi crée le Protectorat de Bohême-Moravie le 15 mars 1939 (sans consultation préalable de la Grande-Bretagne), Chamberlain et le gouvernement français donnent des garanties (d’où le graffiti illustré dans cet article) à la Roumanie et à la Pologne: en cas d’attaque allemande sur ces deux pays, la France et la Grande-Bretagne déclareraient la guerre à l’Allemagne. Chamberlain tient parole le 1<sup>er</sup> septembre 1939, lorsque les troupes allemandes envahissent la Pologne.

**Hptm. Adolf Breves, Stab IV./NJG 1**

Le Hauptmann Breves enregistre toutes ses victoires nocturnes vers la fin de la guerre, à une époque où les Alliés ont la maîtrise du ciel et compliquent donc la tâche de la Nachtjagd. Breves vole d’abord avec la 12./NJG 1, puis est muté au Stab du IV./NJG 1 au printemps 1944. Il remporte son premier succès en combat aérien le 9 mai 1944, en abattant un Halifax au sud-ouest de Courtrai (ville frontalière belge et non française comme mentionné à tort dans le texte original – Ndr.). Breves parvient à ajouter 17 victoires supplémentaires à son palmarès avant la fin de la guerre. Le 26 octobre 1944, il est promu Gruppenkommandeur du II./NJG 1. Ci-dessous, la liste détaillée de ses succès:

Dates	Unité	Victime	Lieu	Altitude	Heure
09.05.44	Stab IV./NJG 1	Halifax	6 km S-O de Courtrai	2.300 m	03h44
11.05.44	idem	Lancaster	N de Luxembourg (carré SN)	3.500 m	00h05
13.06.44	idem	quadrimoteur	St Trond (Belgique)	2.800 m	01h31
Idem	idem	idem	Environs d’Amsterdam	1.500 m	01h50
17.06.44	idem	idem	Utrecht (Pays-Bas)	4.200 m	01h46
Idem	idem	idem	Carré IM	4.000 m	01h50
Idem	idem	idem	Seiden	3.600 m	01h59
22.06.44	idem	idem	Carré LN (environs de Venlo, Pays-Bas)	4.800 m	01h35
Idem	idem	idem	Carré KK-LK (environs de Breda-Zilburg, Pays-Bas)	2.800 m	02h08
26.07.44	idem	idem	Lieu indéterminé	4.200 m	01h58
13.08.44	idem	idem	<i>Objekt Rieneth</i> (nom de code)	4.500 m	00h30
18.12.44	Stab II./NJG 1	Mosquito *	Environs de l’aérodrome de Düsseldorf	80 m	22h39
15.02.45	idem	Lancaster	70 km au S de Dortmund	?	01h11
Idem	idem	idem	50 km au S de Dortmund	?	01h53
21.02.45	idem	idem	20 km au N-O de Krefeld	?	23h12
Idem	idem	idem	50 km au N-O de Krefeld	?	23h20

Adolf Breves remporta une 18<sup>ème</sup> victoire mais aucun détail n’est disponible à son sujet.

\* à propos de ce succès, on sait que Breves pilotait cette nuit-là un Bf 110 immatriculé G9 + CC. Alors qu’il est dans le circuit d’atterrissage à Düsseldorf, il entre en collision avec un Mosquito de la RAF appartenant à la Fighter Interception Unit. Malgré une aile droite raccourcie de trois mètres dans l’accident, Breves parvient à se poser *in extremis* sur le ventre. L’Anglais, lui, n’a pas cette chance et “encadre la planète” au voisinage de l’aérodrome. L’équipage britannique composé du F/O Semond Tull (pilote, avec huit victoires à son actif) et du P/O Cowgirl (navigateur), perd la vie dans le crash.

La **Photo 22** (p. 21) a vraisemblablement été prise entre juin et juillet 1944. En effet, la dérive gauche du Bf 110 de Breves porte déjà les marques des deux victoires remportées le 22 juin mais pas encore celle du 26 juillet.

**Page 22 - Photos couleur****La production de Me 262 dans l’usine forestière “Kuno 1“**

Par Axel Urbanke

Suite au raid désastreux mené par la 8th Air Force sur Schweinfurt le 14 octobre 1943, les Américains suspendent temporairement leurs raids de pénétration à longue distance vers l’Allemagne. Il faut attendre le 20 février 1944 pour que les grands raids reprennent. Au cours de la célèbre “*Big Week*” (littéralement “Grande Semaine”), les formations de bombardiers US, à présent escortées de chasseurs à long rayon d’action, frappent les sites de production et d’assemblage de l’industrie aéronautique allemande. Les raids menés cette semaine-là et dans les mois qui suivent ont un impact sérieux sur la production aéronautique allemande qui chute immédiatement. Les Allemands avaient envisagés cette menace et s’y étaient préparés. Ils réagissent donc sur le champ et dispersent la production dans des mines, des tunnels, des blockhaus et des forêts. A partir de la mi-1944, ces mesures montrent leurs effets et la production reprend. Elle augmente même vers la fin de l’année et ce, en dépit des raids aériens incessants lancés par les Alliés sur l’industrie et les voies de communication allemandes.

La production du biréacteur Me 262 est elle aussi affectée par la campagne de destruction systématique lancée par les Alliés. Les attaques sur les usines Messerschmitt de Ratisbonne et d’Augsbourg ont des conséquences sérieuses (bien qu’à court terme) sur la production des chasseurs à réaction. La dispersion des sites industriels permet toutefois d’améliorer rapidement la situation et la production reprend vite sa croissance. A présent décentralisée, la production ne peut plus être affectée par un seul raid ennemi. Les principaux composants (fuselages, nez, ailes, etc.) sont construits sur des sites dispersés à travers le Reich et livrés aux usines d’assemblage final. Ces dernières sont surtout implantées dans des zones boisées près des autoroutes du sud-ouest de l’Allemagne. L’un de ces sites de la Messerschmitt AG est “Kuno 1“, une usine forestière. Elle est construite sur

l'*autobahn* (autoroute) A8 qui relie Munich à Stuttgart, quelque 80 km au nord-ouest de Munich, entre les points d'accès de Zusmarshausen et Burgau. "Kuno 1" est implantée au milieu des forêts denses de conifères de la Scheppacher Forst (forêt s'étendant à l'ouest d'Augsbourg), sur le côté nord de l'autoroute A8 (v. infographie p. 24). Des allées reliant l'usine à l'autoroute permettent aux Me 262 assemblés de prendre l'air vers l'ouest. En effet, il existe une section de l'autoroute rectiligne sur 2 km près de la sortie Burgau. A cet endroit, la berme centrale a été bétonnée et peinte en vert pour assurer le camouflage de cette piste de décollage improvisée.

L'assemblage final des Me 262 a lieu à "Kuno 1" où les queues des biréacteurs sont également construites. La production de masse y démarre à la mi-1944. Alors que les aérodromes des environs sont régulièrement attaqués par les Alliés au cours de l'été, "Kuno 1" n'est jamais inquiétée. Du moins dans un premier temps car l'aviation alliée finit par la bombarder le 18 novembre. Mais les dégâts sont mineurs.

Sur le plan de l'infrastructure, "Kuno 1" dispose d'une ligne d'assemblage construite essentiellement en béton armé sur une route forestière aménagée. Les différents éléments de chaque avion, constitués de modules, sont assemblés sur cette ligne de production (couverte sur sa majeure partie) le long de cinq stations. La production est basée sur le principe de la chaîne d'assemblage surélevée et mobile, toutes caractéristiques qui en améliorent considérablement le rendement. Les ouvriers et ouvrières sont surtout d'origine étrangère ou issus du camp de concentration de Dachau. Ils sont logés dans des baraquements construits sur le site de l'usine et près de Burgau.

"Kuno 1" dispose aussi de bancs d'essai pour les turboréacteurs, de plateformes dédiées à l'harmonisation des canons de 30 mm et à la compensation des compas. Enfin, le site est également équipé d'un atelier de peinture qui applique un schéma de camouflage standardisé sur les Me 262 produits.

"Kuno 1" s'intègre parfaitement à son environnement boisé. Chaque station de montage est soigneusement camouflée au moyen de filets et de branchages qui la rendent quasi invisible à la reconnaissance aérienne ennemie. Même si les Alliés finissent par connaître la position exacte de l'usine fin 1944, l'efficacité de son camouflage rend son repérage extrêmement difficile lors des raids aériens. En outre, les Américains ne réalisent pas complètement l'importance du site. S'ils avaient su que quelque cinq Me 262 quittaient chaque jour la ligne d'assemblage de "Kuno 1" au printemps 1945, ils auraient probablement accru leurs efforts pour la détruire. Il faudra attendre l'occupation US du site le 24 avril 1945 pour que les Américains réalisent le niveau de production atteint par cette usine forestière et son importance pour la Luftwaffe.

**Photo 24** (pp. 23 et 24) – Ce Me 262 A-1 (WNR. 211755) avait reçu son camouflage d'usine et était prêt à prendre l'air lorsque les troupes de l'Oncle Sam investissent "Kuno 1" le 24 avril 1945. Comme il est le seul Messerschmitt revêtu de ses couleurs de guerre, le biréacteur devient vite le centre d'intérêt des photographes amateurs US. C'est donc sans surprise si de nombreuses photos n&b et couleur de cette avion existent. A l'arrière-plan, à hauteur du nez du chasseur, on distingue plusieurs queues de Me 262 entre les troncs des pins géants. Elles ont été construites à "Kuno 1".

**Photo 25** (haut de la p. 25) – Le même Werknummer 211755, vraisemblablement photographié à la même occasion (v. **Photo 24**). On note la barre de remorquage rouge et l'impact de balle dans la trappe frontale de la jambe de train avant.

**Photo 26** (bas de la p. 25) – Une vue du complexe forestier "Kuno 1". A gauche, à l'avant-plan, la queue du Me 262 WNR. 211755 déjà photographié (v. **Photos 24** et **25**). A l'arrière-plan, devant deux hangars en bois solidement camouflés, un Me 262 partiellement assemblé (WNR. 111759). Les Américains ont écrit le nom de plusieurs états US sur le chasseur: on pouvait ainsi lire *Ohio* sur le côté gauche du nez, *Texas*, *Wisconsin* et *Missouri* sur le côté droit.

**Photo 27** (p. 26) – Ce Me 262 presque complet a été découvert sur le bord d'une aire de parking jouxtant l'autoroute A8. Des chemins de rondins permettaient le retour rapide des avions sous les frondaisons.

*Photos couleur E. T. Rulison, Jr., M. D.*

**Légende de l'infographie** (p. 24) – Un plan schématique de "Kuno 1". En bas, l'autoroute A8 filant, à gauche, vers Ulm, à droite, vers Munich. En bas à gauche, le trapèze orienté au nord-ouest est la plateforme d'harmonisation des armes de bord. A la même hauteur mais à droite cette fois, les silhouettes rouges indiquent l'emplacement des deux Me 262 A-1 illustrés dans cet article: près du croisement routier, le WNR. 211755 (v. **Photos 24**, **25** et **26**) et, un peu plus au nord, le WNR. 111759 (v. **Photo 26**). Derrière ce dernier, un hall d'assemblage couvert.

## Page 27 – Emblèmes inconnus

### La carte météo de la Wekusta 51

L'Escadrille de Reconnaissance Météorologique 51 est portée sur les fonds baptismaux pendant l'été 1939, lors de la réorganisation de la Luftwaffe. Elle est constituée de personnels et matériels issus de l'Ecole PSV de Neubourg-sur-le-Danube.

La Wekusta 51 accomplit ses premiers vols d'entraînement à partir de Roth (environs de Nuremberg) à l'automne 1939. C'est à cette époque que l'insigne d'unité illustré ici (**Photo 28**) est introduit. Il consiste en un symbole indiquant la direction et la force du vent. Le symbole est orienté au sud-ouest et les trois barres et demie indiquent un vent de 7 sur l'échelle de Beaufort (soit entre 50 et 61 km/h). Il englobe en son centre des représentations symbolisées d'un front froid, d'un front chaud, du soleil et de la pluie. Nous ignorons combien de temps cet emblème a subsisté.

La Wekusta 51 planifie son tout premier vol opérationnel le 14 octobre 1939. Objectif: la France. Mais la mission est annulée pour raison technique. D'autres sorties sont ultérieurement effectuées vers l'Ouest. A chaque fois, la Staffel n'expédie qu'un seul avion. Elle enregistre sa première perte le 21 janvier 1940, quand le He 111 H-2 immatriculé 4T + AH s'écrase près de Nagold (Bade-Wurtemberg, sud-ouest de l'Allemagne). Aucun membre de son équipage n'en réchappe.

L'escadrille entame des missions de reconnaissance météo régulières sur la France à partir du 9 avril 1940, le jour de l'invasion allemande du Danemark et de la Norvège. Début juillet 1940, la France une fois occupée, la Wekusta 51 opère sur les côtes sud de l'Angleterre et de l'Irlande. Les missions combinent la reconnaissance météo et la surveillance maritime.

La Wekusta 51 reçoit son premier Ju 88 D-1 le 15 novembre 1941. Le Junkers, bien plus rapide et agile, remplace le Heinkel He 111. Les derniers Heinkel quittent la Staffel à la mi-décembre 1941. L'année suivante, la zone d'opérations de l'escadrille comprend les côtes est de l'Angleterre et les côtes sud de l'Irlande. L'unité accomplit sa 1.000<sup>ème</sup> mission le 14 avril 1943. Après une autre année de présence en France, la Wekusta 51 subit elle aussi les effets du débarquement allié en Normandie le 6 juin 1944.

Un mois plus tard, le 4 juillet exactement, elle perd son dernier appareil. Celui-ci doit se poser sur le ventre après avoir été touché par la DCA. L'unité est rééquipée avec des Ju 88 S-3 mais ne participera plus à des missions opérationnelles. Elle est dissoute le 24 octobre 1944.

Collection Detlef Urbanke

## Page 28 – Documents

### Les Vœux de Noël du Corps des Observateurs

A la Noël 1943, le II<sup>ème</sup> Bataillon du Régiment des Transmissions et d'Observation 96, alors stationné en Russie, couche ses vœux sur une carte de grandes dimensions. Le document original (réduit et reproduit ici – **Photo 29**), mesure 34 cm de long sur 24,7 cm de large.

Partie intégrante du Corps des Transmissions, le Service d'Observation Aérienne joua un rôle important. Sa mission consistait à repérer et faire rapport immédiat de tout mouvement aérien ennemi afin d'organiser les mesures défensives. Les observateurs jouèrent un rôle-clé en Russie.

Collection Richter

## Page 29 – Derrière les images, une histoire

### Des Crabes, Serpents et B...\* ou l'histoire de la 3./JGr. 10 (1ère partie)

\* le terme allemand original *Dödel* désigne le sexe masculin en langage familier

Par Christian Stopsack

A ce jour, la littérature spécialisée a fait peu de cas du JGr. 10 et ce qui a été publié à son sujet comporte parfois des erreurs. Au début des années 1990, ce constat m'a incité à mener mes propres recherches, intensives et extensives, sur l'histoire du Jagdgruppe 10 et de ses racines, l'Erprobungskommando 25<sup>(1)</sup>.

L'article que j'ai rédigé relate plus particulièrement les activités de la 3. Staffel du Jagdgruppe 10 au cours des neuf mois de son existence, d'août 1944 à avril 1945. J'ai pris le parti de mettre l'accent sur certains événements qui ont marqué l'histoire de cette escadrille. La 3./JGr. 10 est l'une des deux Staffeln d'expérimentation opérationnelle du Jagdgruppe 10. Elle fonctionne de manière largement indépendante de l'automne 1944 au début de 1945. A la même époque, les deux autres escadrilles du groupe sont engagées dans le centre de l'Allemagne.

En cette matinée du 5 septembre 1944, les pilotes du II.(Sturm)/JG 300 sont quelque peu surpris lorsque pas moins de quatre Schwärme de Fw 190 (soit 16 avions) atterrissent sur "leur" aérodrome d'Erfurt-Bindersleben<sup>(2)</sup>. Leur surprise n'est pas tant causée par l'identité inconnue des arrivants que par l'étrange équipement accroché au ventre de leurs Focke Wulf. Au lieu des habituels pylônes ETC 501 pour bidons largables de 300 litres, les aviateurs perplexes découvrent sous chaque chasseur un tube lanceur pour une rocket de 210 mm. Du fait de sa forme, le projectile est familièrement surnommé "bite" par les pilotes. Mais les navigants ne sont pas au bout de leur surprise: ils apprennent que les fusées doivent être tirées dans le sens inverse du vol! Le nom de code de *Krebs* (Crabe) attribué à cette arme a tôt fait d'inciter les pilotes de Sturmjäger à surnommer l'unité de leurs homologues *Krebs-Staffel* ("Escadrille des Crabes") ou encore *Dödel-Staffel* ("Escadrille des Bites").

L'utilisation du *Krebs* n'est cependant pas neuve. En effet, la 12. Staffel du IV.(Sturm)/JG 3 "Udet" avait déjà été équipée de cette arme en mai 1944. "Briefés" par les spécialistes de l'Erprobungskommando 25, les pilotes de la 12./JG 3 ont testé le *Krebs* en conditions réelles contre les formations de bombardiers alliés. Ces premières missions opérationnelles ont lieu jusqu'à la mi-juillet 1944, dans le cadre de ce que l'on nomme communément la Défense du Reich. Mais le résultat n'est pas à la hauteur des espérances. Des considérations de nature tactique (ex. incompatibilité entre la direction du tir des projectiles et celles des attaques menées habituellement par l'arrière, ainsi que l'inconvénient lié à l'absence du réservoir auxiliaire de 300 litres) entraînent le démontage des lanceurs. Par expérience, l'Erprobungskommando 25 sait qu'il n'existe qu'une petite "fenêtre d'opportunité" pour lancer un *Krebs* lors d'une passe de tir frontale sur un bombardier lourd. Le largage de la munition, jusqu'ici manuel, est donc considéré comme une solution intérimaire. La compagnie HASAG de Leipzig développe alors un dispositif permettant le lancement automatique de la fusée. Il consiste en un équipement optique muni d'une cellule photosensible. L'ensemble est relié à un contact électrique qui permet l'alimentation du système de mise à feu. La distance maximale de tir est pour le moins restreinte: 50 mètres tout au plus. Mais la cellule photosensible réagit à une variation très brève de la luminosité et est capable d'acquiescer des objectifs dans le plan vertical, tant vers le bas que vers le haut.

Vers la mi-août 1944, 16 Fw 190 A-8 sont équipés du *Krebs* et du dispositif électro-optique *Wurzen* (aussi appelé "Œil Magique"). Vu les considérations d'ordre tactique, le *Wurzen* est installé à l'arrière du fuselage, son cône d'acquisition dirigé verticalement vers le bas.

Conformément à la politique initiée en juillet 1944 et visant à renforcer, tant en hommes qu'en matériel, les unités de chasse au détriment du bombardement et de la chasse lourde, l'Erprobungskommando (Ekdo. en abrégé) 25 est rebaptisé Jagdgruppe 10 entre la fin juillet et le début août 1944. Son nouveau commandant est le Major Georg Christl. Cet officier supérieur, détenteur de la Croix de Chevalier, a précédemment servi à l'E-M du General der Jagdflieger.

Le JGr. 10 est alors composé de trois escadrilles (en plus de l'habituel Stab): la 1. Staffel est chargée de l'expérimentation technique, tandis que les 2. et 3. Staffeln procéderont à l'expérimentation opérationnelle. Les trois escadrilles sont équipées de Fw 190. A ceux-ci s'ajoute une poignée d'autres types d'appareil, que ce soit ceux utilisés pour la liaison ou les vestiges du défunt Ekdo. 25. Afin d'augmenter les effectifs de 12 à 16 pilotes par Staffel, le JGr. 10 accueille entre la fin juillet et le début août 1944 une vingtaine de pilotes issus des JGr. Ost et West.

Le Hptm. Ernst-Otto Zinnert, un ancien pilote de Ju 88 au sein de la Kampf-/Sonderstaffel<sup>(3)</sup> de l'Ekdo. 25, est promu Staffelkapitän de la 3./Jgr. 10. Zinnert souhaite rendre son unité opérationnelle dans les meilleurs délais. Dans ce but, dès la mi-août 1944, il conduit une série de missions d'entraînement, menant des formations de la taille d'un Schwarm, voire d'une Staffel. A ces vols s'ajoute l'entraînement au tir de *Krebs*. C'est au cours de l'une de ces sorties que l'unité connaît son premier drame: le 16 août, alors qu'il pilote le Fw 190 A-8 "10 Noir", l'Oblt. Rudolf Neubert perd la vie en s'écrasant quelques kilomètres à l'est de Parchim. Les causes de l'accident demeurent inconnues. A la même époque, les deux Staffeln opérationnelles emménagent sur l'aérodrome de Redlin, quelque 20 km au sud-est de Parchim. Dans la matinée du 5 septembre 1944, 16 Focke Wulf opérationnels prennent l'air de Redlin. Leur destination: Erfurt-Bindersleben.

A son arrivée, "l'Escadrille des Crabes" est placée sous le commandement opérationnel du Stab/JG 300. En septembre 1944, le II.(Sturm) Gruppe de la JG 300 est composé des 5., 6. et 7. Staffeln. La 3./JGr. 10 devient *de facto* la 8. Staffel du II.(Sturm) Gruppe. Rien d'étonnant à cela puisque cette place de quatrième escadrille du groupe est toujours vacante. On se souviendra, en effet, que, depuis la mi-juillet 1944, la Luftwaffe entend renforcer chaque Gruppe en le dotant d'une Staffel supplémentaire. L'effectif de chaque groupe passe ainsi de trois à quatre escadrilles. Depuis juin 1944, le Major Walther Dahl, Geschwaderkommodore, a aussi inclus le IV.(Sturm)/JG 3 dans son unité. Le but est d'amalgamer plusieurs Jagdgruppen pour constituer la plus grande et donc la plus puissante Gefechtsverband (formation de combat) possible sous commandement unifié. De la sorte, pense-t-on, la Jagdwaffe sera en mesure d'infliger des revers considérables aux "Heavies" (surnom donné aux bombardiers lourds) de la 8th Air Force. Peu avant la première mission opérationnelle de la *Krebs-Staffel*, les 3./JGr. 10 et 6./JG 300 sont transférées à 30 km au nord-ouest d'Erfurt, à Langensalza.

"L'Escadrille des Crabes" effectue sa première mission de combat le 11 septembre 1944. Ce jour-là, plus d'un millier de quadrimoteurs de la 8th Air Force partent à l'assaut de l'industrie pétrolière dans le centre de l'Allemagne. Ils n'y arrivent pas seuls: 440 *Little Friends* de tous types (Mustang, Thunderbolt et Lightning) les escortent. Vers 10h45, les Fw 190 du Stab et du II./JG 300, de la *Krebs-Staffel* et du IV./JG 3 prennent l'air simultanément depuis Erfurt-Bindersleben, Langensalza et Schafstädt. Au sud des montagnes du Harz, ces unités se joignent à d'autres pour former une Gefechtsverband. Les chasseurs allemands sont alors guidés vers les assaillants américains qui approchent du sud-ouest. Mais les intercepteurs ne peuvent s'en prendre aux bombardiers US: soudain, des Mustang déboulent sur les Fw 190, les entraînant dans des *dogfights* hallucinants. Même le "patron" de la *Krebs-Staffel* ne peut parer les coups: le Hptm Ernst-Otto Zinnert évacue son "9 Noir" en feu près d'Eschwege. Il s'en remet de justesse à la soie salvatrice de son parachute. Un autre membre de son escadrille, l'Obgefr. Werner Laube, n'a pas cette chance. Abattu par des Mustang, le caporal saute lui aussi en parachute de son "14 Noir" en flammes mais, trop bas, il ne peut déployer sa corolle à temps. Il trouve la mort près de Rittmannhausen. D'autres pilotes de "l'Escadrille des Crabes" sont plus chanceux: ils parviennent à se dégager et atterrir à Langensalza. Mais sur le terrain, c'est la consternation quand les pilotes qui rentrent de mission assistent impuissants au drame qui se joue dans le circuit: à basse altitude et à vitesse d'atterrissage, deux Fw 190 sont mitraillés par des Mustang. Incendiés, les "3 Noir" et "12 Noir" des Fw. Walther Grube et Werner Held s'abattent à la limite de l'aérodrome. La tragédie se poursuit lorsque des P-51 du 336th Fighter Squadron/4th Fighter Group surgissent et "strafent" le terrain. Lorsque les assaillants s'en vont, ils laissent derrière eux sept Fw 190 à l'état d'épave et deux autres endommagés. De ces neuf victimes, deux sont des avions équipés du "Crabe". A ceux-là s'ajoute un autre Fw 190 *Krebs* de la 3. Staffel "endommagé mais pour une raison autre que l'action de l'ennemi" dira le rapport. Pour les *Krebs*, cette mission test, prématurément interrompue, a tourné au fiasco. Tous pointent du doigt l'intervention précoce de la puissante escorte américaine. La perte de quatre pilotes (dont le Staffelfkapitän) et de la moitié des Fw 190 équipés du *Krebs*, laisse un goût particulièrement amer. C'est sans doute ce qui explique pourquoi la 3./JGr. 10 est retirée des opérations quelques semaines plus tard. L'attrition de l'unité est cependant similaire à celle des trois Staffeln du II.(Sturm)/JG 300, avec leur 10 pilotes tués, deux blessés et 14 Focke Wulf détruits.

La 3./JGr. 10 accueille alors son nouveau chef en la personne de l'Oblt. Hans-Günther Müller. Celui-ci arrive quelques jours après le drame du 11 septembre. Membre de la 8./ZG 26 à partir de mars 1944, il a ensuite dirigé cette unité peu avant de prendre le commandement de la *Krebs-Staffel*. A la mi-septembre, un certain nombre de pilotes sont transférés des 1. et 2./JGr. 10 à la 3. Staffel. Dans son rapport mensuel, le Gruppenkommandeur Christl écrit: "l'escadrille opérationnelle équipée du Crabe a reçu du renfort et est sur le point d'être réengagée au combat."

Le 23 septembre 1944, le Stab et le II.(Sturm)/JG 300 emménagent à Finsterwalde, plus de 200 km au nord-est. La 3./JGr. 10 les suit depuis Langensalza. Mais arrivée sur place, la *Krebs-Staffel* ne participe pas aux missions des 27 et 28 septembre. Peut-être vaut-il mieux pour elle car le Stab et le II.(Sturm)/JG 300 subissent à nouveau des pertes sérieuses. Ainsi, neuf de leurs pilotes ont été mis hors de combat et pas moins de 14 Fw 190 ont été rayés des inventaires lors des missions des 27 et 28 septembre. Le 4 octobre, nouveau déménagement: "l'Escadrille des Crabes" emboîte le pas au Stab JG 300 qui quitte Finsterwalde pour se déplacer de 70 km vers le nord-ouest. Leur destination est l'aérodrome de Jüterbog-Altes Lager (aussi connu sous le nom de Waldlager). Le II.(Sturm)/JG 300, lui, emménage à Löbnitz. Pour la 3./JGr. 10, le séjour à Jüterbog-Altes Lager durera plusieurs semaines. Toutefois, les archives ne mentionnent aucune autre activité opérationnelle jusqu'à la fin septembre. En effet, les pilotes profitent de l'*Auffrischung Galland*<sup>(4)</sup>, une période de repos offerte par le célèbre General der Jagdflieger. Les hommes de la *Krebs-Staffel* ne sont pas les seuls à en jouir puisque leurs homologues du III./JG 300 se joignent à eux pour un répit bien mérité. Après sa prestation sur le front Ouest (où le Gruppe a été engagé pour contrer la gigantesque opération aéroportée *Market Garden*), le III./JG 300 est stationné à Jüterbog-Waldlager depuis la fin septembre. But: y reconstituer ses effectifs en hommes et matériel. Il perçoit ainsi des Bf 109 G-14 flambants neufs.

A la même époque, des photos ont été prises qui, pour la première fois, révèlent la présence, sur certains fuselages, de serpents peints et de la combinaison alphanumérique "11" appliquée en aval de la *Balkenkreuz*. Il semble que le motif reptilien aurait été conçu par des non-navigants de la Staffel. Sa création pourrait être attribuée à d'anciens membres de la ZG 26 "Horst Wessel". D'aucuns ont suggéré que ce motif symbolisait les Fw 190 *Krebs* "rampant" silencieusement à la manière de serpents vers les bombardiers alliés. Mais cette supposition n'a pas été confirmée.

30 novembre 1944. Une date qui restera à jamais marquée dans les annales de la 3./JGr. 10. Ce jour-là, on annonce la visite inopinée à Jüterbog-Waldlager du Reichsmarschall et Commandant-en-Chef de la Luftwaffe Hermann Göring. A la *Krebs-Staffel*, la surprise est totale. Les hommes sont mal à l'aise. Mais ce n'est rien en comparaison du "spectacle" dont ils vont être les témoins. Un peu plus tôt, le guet avait rapporté la présence d'une imposante formation de bombardiers lourds ennemis en route vers le centre de l'Allemagne. Manifestement, les "Crabes" allaient être engagés au combat. Mais la météo s'en mêle: une lourde brume et une visibilité réduite entre 1,3 et 1,8 km incitent le Major Dahl à interdire tout décollage en Schwarm, *a fortiori* en Staffel. Mais Göring est arrivé entre-temps. Dahl, Geschwaderkommodore, justifie son interdiction au Reichsmarschall, précisant que la majorité de ses jeunes pilotes n'a aucune expérience du PSV. Mais la réaction du maréchal sidère tout le monde: au lieu de se monter compréhensif, l'ancien pilote de guerre abreuve de reproches et même d'insultes le Geschwaderkommodore et les pilotes rassemblés. Göring disparaît ensuite mais les avions restent au sol. Et quand le Commandant-en-Chef de la Luftwaffe réapparaît l'après-midi et apprend qu'aucun appareil n'a pris l'air depuis Jüterbog-Waldlager, c'est l'escalade: Dahl et Göring en viennent presque aux mains! Alerté, le General der Jagdflieger Adolf Galland arrive sur les lieux de l'esclandre et parvient à calmer le maréchal. Mais la scène qui vient de se dérouler sous leurs yeux restera à jamais gravée dans la mémoire des hommes de la *Krebs-Staffel*. Qu'ont-ils pu penser de ce conflit ouvert entre des hommes chargés de les commander et de les mener au combat?

Cependant, la guerre n'attend pas et avec elle, son cortège de pertes. La 3./JGr. 10 déplore ainsi la destruction de l'un de ses Fw 190 le 2 décembre 1944: alors que la JG 300 décolle de Jüterbog-Waldlager vers 11h30, le Focke Wulf de l'Uffz. Emil Körner "embrasse" un arbre et s'abat dans la forêt. Mais le pilote s'en tire miraculeusement avec quelques blessures superficielles et un

court séjour à l'hôpital. Son Fw 190 *Krebs*, par contre, est rayé des inventaires. Pour les Stab et III./JG 300, c'est un nouvel échec puisqu'ils n'ont pu intercepter les assaillants qui se retiraient et étaient déjà hors d'atteinte.

Trois jours plus tard, le 5 décembre 1944, vers 10h20, "l'Escadrille des Crabes" prend l'air depuis Jüterbog-Waldlager. Pour la Staffel, c'est la dernière mission sous le commandement du Stab de la JG 300. Les minutes qui viennent promettent d'être pénibles pour les pilotes des "Crabes": pas moins de 700 Mustang escortent une formation de bombardiers américains en route pour la "Big City" (Berlin). A 11h00, les Allemands acquièrent leur objectif en visuel. C'est le début d'une mêlée qui va se prolonger entre les réserves naturelles de Müritz et Schorfheide (nord-est de l'Allemagne). Mais, contre toute attente, le Stab et le III./JG 300 parviennent à traverser sans heurt le filet de protection tendu par les P-51. Ils rejoignent rapidement les bombardiers US et en descendent plusieurs, avant d'atterrir sans encombre. Dans de telles circonstances, pareil résultat tient plutôt du miracle. Les archives de la 3./JGr. 10 confirment que l'escadrille n'endura aucune perte, ni en homme ni en matériel, lors de cette mission du 5 décembre 1944.

Entre-temps, décision a été prise d'arrêter l'expérimentation du *Krebs*. En fait, depuis les premiers essais, les résultats n'ont jamais pu lever les doutes sur l'utilisation pratique de l'arme. Cependant, les décideurs semblent avoir omis de considérer un élément important dans leur conclusion: si les *Krebs* n'ont pu revendiquer davantage de succès, c'est parce que leurs avions lanceurs n'ont jamais pu atteindre les bombardiers ennemis. On peut donc attribuer la raison de cette décision à l'obligation de réussite rapide imposée aux expérimentateurs de l'arme. Début décembre 1944, soit plus de trois mois après avoir été déclarée opérationnelle, la 3./JGr. 10 se voit refuser un délai supplémentaire pour proposer des méthodes d'emploi efficaces du *Krebs* afin de "contrer et défaire la terreur aérienne ennemie." Au lieu de cela, elle reçoit l'ordre de rentrer à Redlin. Le transfert est effectif le 11 décembre. Au même moment, le commandant de l'escadrille, l'Oblt. Müller, est muté car, avec la disparition rapide des chefs de dispositif, la JG 6 a un besoin urgent de leaders expérimentés. Elle nomme donc Müller à la tête de son III. Gruppe. Et c'est un ancien pilote d'He 177 (Ekdo. 25), puis de Fw 190 (1./JGr. 10) qui prend le commandement de la 3./JGr. 10: le Lt. Alois Höhn. Quand la *Krebs-Staffel* arrive à Redlin, les mécaniciens démontent les lanceurs et les remplacent par les habituels pylônes ETC 501 pour l'emport d'un réservoir d'essence auxiliaire ou d'une bombe. Les hommes passent le Noël 1944 dans la relative quiétude de Redlin et des villages avoisinants.

(fin de la 1<sup>ère</sup> partie)

- (1) Unité d'Expérimentation 25.
- (2) Erfurt est la capitale de la Thuringe, Allemagne Centrale. Bindersleben (faubourgs sud d'Erfurt) est aujourd'hui l'aéroport d'Erfurt.
- (3) Escadrille Spéciale/Section Bombardement
- (4) Littéralement "rafraîchissement" ou encore "régénération" (traduction sans doute plus adaptée dans le cas présent).

#### Note sur les sources:

Parmi les pilotes que j'ai pu identifier comme ayant volé exclusivement ou temporairement avec la 3. Staffel, 12 ont été tués au combat ou portés disparus avant la fin de la guerre, sept sont décédés avant 1990 et deux autres après 1990. Je n'ai donc pu interviewer que quatre anciens membres de la 3. Staffel. J'ai vite constaté que les 50 années écoulées depuis les faits, avaient plus ou moins altéré le souvenir de ces vétérans. En outre, tous ont perdu leurs archives personnelles et autres documents dans les derniers jours du conflit ou après leur capture. Aucun carnet de vol ou autre document officiel ne semble avoir survécu. Par conséquent, je serais ravi d'obtenir toute information relative à la 3./JGr. 10, au Jagdgruppe 10 et l'Erprobungskommando 25.

**Photo 30** (p. 29) – Les appareils de "l'Escadrille des Crabes" (ou "Escadrille des Bites") photographiés entre le 5 et le 10 septembre 1944, après leur arrivée à Erfurt-Bindersleben. Un total de 14 Fw 190 A-8 est visible ici, dont au moins six sont équipés du lanceur *Krebs*. L'avion au centre est le "7 Noir", alors que celui à l'extrême droite porte un "2" ou "12" de la même couleur. Le Focke Wulf parké entre eux porte le petit code I1 visible juste derrière la croix de fuselage. En cette journée plutôt ensoleillée de l'été 1944, l'aile gauche du même appareil sert de transat improvisé!

Collection Harry

**Photo 31** (haut de la p. 30) – Un dessin original illustrant le motif au serpent peint sur les Fw 190 *Krebs*.

**Photo 32** (bas de la p. 30) - Cette aire de dispersion hâtivement gagnée sur la forêt, accueille un Fw 190 A-8 équipé d'un lanceur de "Crabe" sous le ventre de l'appareil. Sur le fuselage, derrière la *Balkenkreuz*, on relève le petit code noir I1. Dans l'état actuel des connaissances, il semble que ce code ait été attribué au JGr. 10. Sur l'intrados de l'aile droite, on remarque aussi le carénage bombé. Celui-ci ne semble pas muni de l'habituelle ouverture du manchon d'évacuation des douilles d'obus du canon extérieur. Une particularité qui s'explique probablement par l'absence des canons de 20 mm extérieurs sur cet avion. On note enfin la large spirale blanche ornant la casserole d'hélice et les volumineuses masselottes d'amortissement montées à la racine de chaque pale d'hélice.

Photo Stelzer via Stopsack

**Photo 33** (p. 32) – Jüterbog-Waldlager, octobre ou novembre 1944. Le Fw. Paul Tillmanns pose en compagnie d'un mécanicien devant son Fw 190 A-8 "1 Noir". Le chasseur est équipé d'un lanceur de *Krebs* et porte le petit code I1 noir en aval de la *Balkenkreuz*. Cette dernière n'est constituée que de segments blancs, le fond gris sombre du camouflage remplaçant la partie habituellement noire de la croix. Mais le détail le plus marquant est sans doute le serpent jaune qui court le long du fuselage. Il semble toutefois que le motif est inachevé puisque les parties rouges n'ont pas été peintes. On notera aussi, non sans une certaine surprise, que le Feldwebel a revêtu un gilet de sauvetage américain (probablement une "prise de guerre").

Photo Tillmanns via Stopsack

**Photo 34** (p. 34) – Pilote et mécanicien devant le "15 Noir", un autre Fw 190 A-8 muni d'un lanceur de *Krebs* sous le fuselage. Comme plusieurs Focke Wulf de l'unité, celui-ci porte le petit "I1" derrière la croix de fuselage. Cette photographie est issue d'une série prise en octobre ou novembre 1944 à Jüterbog-Waldlager où stationne la 3./JGr. 10.

Collection Stopsack

**Photo 35** (haut de la p. 35) – Les quatre pilotes d'un Schwarm de la *Krebs-Staffel*. De gauche à droite: l'Uffz. Heinz Sonntag (tué au combat le 8 avril 1945), l'Uffz. Walter Gerlach (tué au combat le 14 février 1945), l'Ofw. Heinz Natzinger et l'Uffz. Karl-Heinz Stelzer. Servant de toile de fond, le "10" ou "14 Noir", un Fw 190 A-8 *Krebs*. Contrairement à son "congénère" de la p. 32, le long serpent ornant le fuselage est ici complet. Par contre, le fuselage ne porte pas le code I1.

Photo Stelzer via Stopsack

**Photo 36** (bas de la p. 35) – Souriant au photographe, l'Ofw. Heinz Natzinger juché sur le capot des mitrailleuses de fuselage. Malgré la mauvaise qualité du cliché, on distingue clairement la tête et le cou bicolores du serpent. Natzinger sert à la 3./JGr. 10 jusque début 1945. Après quoi, il est muté à la 2./JGr. 10. La photo a vraisemblablement été prise à Jüterbog-Waldlager au cours de l'automne 1944.

*Photo Natzinger via Vasco*

**Photo 37** (p. 37) – L'Uffz. Günther Pape et deux mécanos devant le "6 Noir", le Fw 190 A-8 WNr. 733700. Outre le serpent bicolore, on note que l'avion est équipé de la nouvelle verrière bombée abritant le "Furchenzieher" (littéralement "traceur de sillon"). Ce surnom désigne le volumineux dispositif de fixation de l'appui-tête blindé. L'habituel pylône ETC 501 n'est manifestement pas monté sous le ventre du chasseur. Il est donc possible qu'un lanceur de Krebs ait été installé en lieu et place. Pape indique qu'il a piloté ce "6 Noir" à plusieurs reprises à Jüterbog et à Redlin entre la fin novembre et la mi-décembre 1944.

**Légende de l'infographie** (p. 31) – A gauche, l'encart indique l'emplacement des aérodromes utilisés successivement par la Krebs-Staffel au cours de l'année 1944. Tout en haut, Parchim que l'unité occupe du 1<sup>er</sup> au 16 août, puis, un peu plus loin au sud-est, Redlin sur lequel la Staffel demeure une première fois du 16 août au 5 septembre, puis une seconde fois du 11 au 31 décembre. Ensuite, en bas à gauche, Lagensalza où la Staffel s'installe du 10 au 23 septembre. A droite, un peu plus haut, sur la rive est de l'Elbe, Finsterwalde accueille les "Crabes" du 23 septembre au 4 octobre. Enfin, au nord-ouest de Finsterwalde, Jüterbog-Waldlager, base d'opérations de l'escadrille entre le 4 octobre et le 11 décembre.

**Tableau** (p. 38) – Le tableau ci-dessous reprend l'identité des Fw 190 sur lesquels la présence du motif au serpent est avérée.

#	Type	N° de série (WNr.)	Code	Remarques
1	Fw 190 A-8	?	1 Noir	V. photo avec le Fw. Paul Tillmanns
2	Fw 190 A-8	733700	6 Noir	V. photo avec l'Uffz. Günther Pape
3	Fw 190 A-8	171172	8 Noir	Photo existante; avion détruit le 14.02.45 (pilote: Uffz. Walter Gerlach)
4	Fw 190 A-8	?	10 Noir	Pourrait être le "14 Noir" V. photo avec les Uffz. Sonntag, Gerlach et Stelzer, et l'Ofw. Natzinger
5	Fw 190 A-8	73372?	12 Noir	8./JG 300; photo prise à Bayreuth en 1945 (avion posé sur le ventre)
6	Fw 190 A-8	?	? Noir	Avion détruit le 02.12.44 (pilote: Uffz. Emil Körner)

Remarque: il est possible que les avions #1 et 6 ou 4 et 6 ne soient, en réalité, qu'un seul et même appareil.

## Page 39 – Portrait

### Oblt. Theodor Haker, I et II./St.G. 77, puis I./SG 77

Par Axel Urbanke

Que ce soit pendant la 2<sup>ème</sup> GM ou de nos jours, l'engouement pour la Luftwaffe s'est toujours focalisé sur son arme la plus "glamour", la Chasse. Pourtant, l'efficacité des bombardiers, des avions de reconnaissance et de soutien rapproché fut souvent plus élevée et les succès remportés par leurs pilotes plus significatifs que ceux revendiqués par les chasseurs. En outre, contrairement à ces derniers, les autres pilotes durent effectuer un nombre de missions de guerre nettement plus élevé et accomplir des faits d'armes encore plus extraordinaires pour (espérer) obtenir de hautes décorations. Enfin, pour survivre aux affres de centaines de vols opérationnels, les pilotes de soutien rapproché durent autant compter sur leurs talents exceptionnels de pilote que sur la chance. Dans la plupart des cas, une puissante DCA les attendait dans la zone de leurs objectifs. En URSS, ces mêmes pilotes durent essuyer le feu d'un nombre incalculable d'armes de tous calibres, les plus petits n'étant pas les moins dangereux, surtout pour des avions attaquant à basse altitude. L'un de ces pilotes qui purent compter sur Dame Chance pendant plusieurs années s'appelait Theodor Haker.

A l'automne 1940, le II./St.G. 77 est basé à Argentan (Basse-Normandie, France). Constamment engagé au combat en mai et juin, il a opéré contre des navires esseulés ou des convois maritimes en Manche depuis début juillet. A présent, le voici retiré des opérations pour une période de repos à laquelle les hommes aspiraient depuis longtemps. C'est à cette époque qu'un Oberfähnrich (aspirant-chef) de 19 ans rejoint le Groupe: arrivé en même temps que de nombreux autres pilotes de remplacement, Theodor Haker est muté à la 7. Staffel. La période de repos dont jouit l'unité tombe à point nommé pour le jeune homme qui a ainsi le temps de se familiariser avec ce monstre monomoteur qu'est le Junkers Ju 87 B. Le Gefr. Maahs, son opérateur radio, est aussi un "bleu".

Fin mars 1941, le Groupe quitte la douce France pour l'aérodrome autrichien de Graz-Thalerhof. L'unité va être engagée dans les Balkans. L'attaque est déclenchée le 6 avril à 05h15, sans la moindre déclaration de guerre. C'est depuis Graz que l'équipage Haker/Maahs décolle pour sa toute première mission de combat. Dans les Balkans, le duo effectue six sorties opérationnelles. La fin des combats trouvent la 7. Staffel sous le commandement de l'Oblt. Neumann à Argos. C'est à cette époque que ses camarades d'escadrille surnomment Theodor Haker *Bubi* (Gamin), du fait de ses traits et de son rire juvéniles.

A la mi-juin 1941, le II./St.G. 77 emménage sur le terrain de Woskrzenice en Pologne septentrionale. Cette fois, le nouvel ennemi est l'Ours Soviétique. Woskrzenice est situé à 30 km du Boug, cette rivière qui constitue la frontière naturelle entre l'URSS et le Reich depuis la partition de la Pologne en 1939. Sur la rive est du Boug s'élève la formidable forteresse de Brest-Litovsk. Autrefois polonaise, elle est à présent occupée par l'Armée Rouge. A 03h15, le 22 juin 1941, le ciel au-dessus de la rive ouest du Boug s'embrace: ses tubes tournés vers l'est, l'artillerie allemande crache le feu et le l'acier en prélude à l'invasion de l'URSS. Au même moment, Haker et Maahs sont en vol à bord de leur Ju 87, en compagnie d'autres Stuka du II. Gruppe. Pour eux, l'opération *Barbarossa* a déjà débuté. Les lourds Junkers pilonnent les aérodromes et les nœuds de communication ennemis. Mais leur principal objectif est Brest-Litovsk et sa forteresse. Entre ses murs, les Soviétiques tiennent bon. La Wehrmacht comprend qu'elle ne pourra en venir à bout qu'en la démolissant pierre par pierre à coups d'obus et de bombes. Finalement, la 45. Infanterie Division de la Heer parvient à s'en emparer le 30 juin, quand cessent les combats pour la prise de la forteresse.

Dans les semaines qui suivent, le tandem Haker/Maahs est continuellement sur la brèche, opérant dans le secteur central du front. Les événements les plus marquants de cette période sont la bataille d'encerclement à Bialystok-Minsk et le franchissement de la Bérézina puis du Dniepr. Les Stuka doivent intervenir partout. Pour leurs équipages, ces semaines sont épuisantes: les hommes accomplissent jusque six missions de combat par jour, un test terrible de leur capacité de résistance physique et mentale.

Vers le 26 juillet, le Groupe emménage à Jassy (Roumanie) dans le secteur occupé par le Heeresgruppe Süd (Groupe d'Armée Sud). Haker et Maahs exécutent nombre de missions pendant l'encerclement de Minsk et, en septembre, les batailles de Stalino et Rostov. Au cours de l'hiver 1941-1942, les forces allemandes sont pressées de toutes parts, au point que le front recule dans le secteur sud. Dans ce genre de situation, les Stuka constituent souvent l'ultime recours. Début 1942, l'équipage Haker/Maahs est transféré à la 3. Staffel. Le Groupe est mis au repos en mars et avril suivants. Il en profite pour se renforcer à Böblingen, près de Stuttgart. Puis, c'est le retour sur le front de l'Est. Le I. Gruppe doit intervenir sans délai dans la péninsule de Crimée où les combats font rage. Là, ses Stuka concentrent leurs efforts destructeurs sur la forteresse de Sevastopol, l'ancre de la Flotte de la Mer Noire soviétique. Les "frappes chirurgicales" exigent toute la concentration et l'habileté des pilotes. Comme si cela ne suffisait pas, les puissantes DCA et chasse soviétiques compliquent singulièrement leur tâche. C'est à cette même époque que Theodor Haker s'adjuge un cargo soviétique de 3.000 tonnes en Crimée méridionale. Au cours de l'été, le jeune pilote de Stuka assure le commandement par intérim de la 3. Staffel. A sa tête, il mène les attaques de l'escadrille pendant l'avance vers la ville qui va devenir le symbole de la défaite allemande à l'Est, Stalingrad. Les missions déprimantes au-dessus des vastes étendues de ruines qui jonchent la Volga achèvent l'année 1942.

On sait peu de choses des activités de Theodor Haker en 1943 et 1944, si ce n'est que son radio-mitrailleur et lui sont constamment au combat dans le secteur sud du front. Au printemps 1943, Haker, promu Oberleutnant, prend le commandement de la 2. Staffel. Fin mai, nouveau commandement avec la 6./St.G. 77 mais à titre intérimaire. C'est avec cette escadrille du II. Gruppe que le jeune officier participe à l'opération *Zitadelle*. Grâce à cette contre-offensive, la Wehrmacht espère repousser le saillant de Koursk. Elle n'y parviendra pas. Le 10 octobre 1943, la St.G. 77 est rebaptisée SG 77. Le 6 du mois suivant, le capital chance du tandem Haker/Maahs décline: leur Stuka est abattu par un chasseur des VVS. Le Junkers est posé en catastrophe près de Khar'kov mais les deux hommes parviennent à rejoindre leur unité sains et saufs.

Theodor Haker continue à enchaîner les missions de combat à un rythme infernal pendant le retrait des troupes allemandes. A la fin du printemps 1944, le nombre de ses vols de guerre avoisinera les 800. Dans l'intervalle, c'est sur le secteur autour d'Ouman que se concentrent les opérations en janvier et février 1944. Nommé Staffelpilote de la 3./SG 77, Haker voit ses mérites enfin récompensés par l'attribution de la Croix de Chevalier le 29 février 1944. Cependant, le danger reste omniprésent et une quinzaine de jours plus tard, Haker s'en tire de justesse après qu'un chasseur soviétique ait touché l'aile de son Stuka. La série noire continue le 11 avril quand un obus antiaérien de 37 mm perce un grand trou dans l'aile du Junkers. Mais Haker parvient à le ramener à bon port. Le 20 mai est néanmoins jour de réjouissances pour son radio-mitrailleur Maahs qui vient d'accomplir sa 900<sup>ème</sup> mission de guerre.

Pour la Wehrmacht, l'été 1944 symbolise la vanité des efforts qu'elle a consentis à l'Est: la ligne de front est revenue en Pologne, son point de départ trois ans plus tôt. Le 25 juillet, le I./SG 77 est basé à Jasionka, au nord-est de Lublin. Le terrain est situé 60 km au sud de Woskrzenice, l'aérodrome qui avait vu Haker et Maahs partir à l'assaut de l'URSS en 1941. En ce 25 juillet 1944, le I./SG 77 s'en prend à des concentrations de véhicules soviétiques au sud-ouest de Lvov. Après une première mission entre 09h25 et 10h55, les Ju 87 du Gruppe reprennent l'air depuis Jasionka à 12h15 pour une autre mission dans le même secteur. Parmi eux, le Stuka de Haker et Maahs. A 2 km de la principale ligne de résistance, dans le carré 2024, les gros Junkers repèrent des véhicules de l'Armée Rouge à la lisière d'une forêt. Les Ju 87 plongent sur cet objectif et le "strafent" pendant cinq minutes. Trop longtemps sans doute car ils sont surpris par des Bell Airacobra des VVS. Les Stuka ne s'attardent plus et tentent de se dégager à basse altitude. Mais d'autres chasseurs ennemis prennent le relais des Airacobra à l'étoile rouge. Cette fois, ce sont des Mustang à l'étoile blanche que les aviateurs allemands repèrent avec effroi. Les P-51 en question appartiennent au 307th Fighter Squadron. Ils sont sur le chemin du retour vers Piryatin (un terrain à l'est de Kiev), après avoir attaqué l'aérodrome de Mielece (Pologne) avec le 31st Fighter Group. Contre de tels assaillants, les Stuka ne peuvent rien. Plusieurs d'entre eux sont rapidement abattus. Haker et Maahs n'en réchappent pas non plus: les balles américaines percent le capot moteur et mettent le feu au Jumo. Trop bas pour sauter en parachute, Haker tente de se poser en catastrophe. Le temps lui manque et il doit "vomir" son Stuka dans un verger près d'un village. Mais le Junkers glisse dans un ruisseau et se retourne. Juste avant le crash, Haker avait enjoint à son coéquipier de se tirer une balle dans la tête car la région grouille de partisans. Mais Maahs décline l'offre. Pendu la tête en bas dans son harnais, le radio-mitrailleur parvient à éteindre sa combinaison de vol en feu avec l'eau du ruisseau qui coule sous lui. Soudain, une détonation sèche claque toute proche: Haker vient de retourner son arme contre lui. Mais son suicide est un échec car si la balle a bien traversé la boîte crânienne de part en part, elle n'a fait que sectionner le nerf optique sur son passage. Maahs relate la suite des événements: *"des nationalistes polonais ont accouru vers nous et nous ont emmenés dans la sécurité d'une maison où ils nous ont administré les premiers soins. Nous avons pu entrer en contact avec un médecin et l'institutrice du village. Ma jambe avait été atteinte alors que j'étais encore dans l'avion. En dépit de nos efforts, Haker est demeuré inconscient mais le docteur a déclaré que, selon lui, mon pilote pourrait recouvrer la vue d'un œil."* Après bien des suppliques, l'institutrice finit par accepter de se rendre jusqu'à la route militaire (distante de plusieurs kilomètres) en compagnie de son père. Leur but: qu'un véhicule vienne chercher l'équipage du Stuka. L'entreprise semble cependant vouée à l'échec: quel chauffeur serait assez fou pour quitter une route empruntée par la Wehrmacht en retraite et s'enfoncer dans une région infestée de partisans? Mais le miracle se produit le lendemain, 26 juillet 1944, quand, à midi, l'institutrice parvient à convaincre l'équipage d'un camion. Celui-ci arrive au village peu après. Friedhelm Maahs poursuit: *"Après nous avoir installés sur de la paille à l'arrière du camion, les chauffeurs ont foncé à tombeau ouvert vers la route militaire. Parvenus sur celle-ci, nous avons obliqué vers l'ouest. Mais en chemin, nous sommes tombés dans une embuscade que des partisans avaient tendue dans un bois. Un éclat de grenade m'a frappé à la poitrine. Les autres occupants du camion, dont certains étaient déjà blessés, ont été tirés hors du véhicule et frappés à coups de pieds jusqu'au talus qui surplombait le fossé. Là, ils ont été abattus depuis l'autre côté de la route."* Les partisans tuent ainsi cinq soldats de l'infanterie, un Oberzahlmeister (trésorier-payeur chef) et l'Oblt. Theodor Haker. Mais la chance n'abandonne pas Friedhelm Maahs: *"A ma grande surprise, les balles ne m'ont pas touché. J'ai alors fait le mort au fond du fossé jusqu'à ce que l'obscurité tombe."* Après avoir exécuté les Allemands, les partisans vandalisent leur camion et y boutent le feu avant de disparaître dans la forêt. Mais deux d'entre eux retournent sur les lieux. Par chance, ils ne remarquent pas que Maahs est toujours vivant. On peut imaginer que les taches de sang résultant de sa blessure à la poitrine et maculant sa combinaison de vol ont sauvé la vie du radio-mitrailleur. A la tombée de la nuit, Maahs s'extirpe du fossé en rampant. Peu après, il est embarqué par une unité SS qui le dépose à l'aérodrome de Cracovie. Le lendemain, à l'hôpital, Maahs apprend qu'il n'est pas le seul survivant de l'exécution sommaire: au début de l'embuscade, le chauffeur du camion s'est jeté hors de la cabine et s'est enfui en rampant dans le fossé bordant la route.

La vie de l'Oblt. Theodor Haker s'est achevée le long d'une route entre Lvov et Cracovie. Au moment de sa mort, ce pilote de 23 ans avait accompli plus de 900 missions de combat, toutes à bord de Ju 87. Le lendemain de son exécution, son unité, le I./SG 7, est retirée des opérations pour se transformer sur Fw 190.

**Photo 38** (haut de la p. 39) – L'Oblt. Theodor Haker photographié au printemps 1944. A son cou, l'aviateur porte fièrement la Croix de Chevalier.

**Photo 39** (bas de la p. 39) – Un Ju 87 B de la 5./St.G. 77 au retour d'une mission sur des positions russes pendant l'été 1942.  
*Bildarchiv preussischer Kulturbesitz Lauterwasser*

**Photo 40** (p. 40) – Au cours de l'été 1942, des Ju 87 de la 3./St.G. 77 survolent la Mer Noire lors d'un transfert. L'avion à l'arrière-plan emporte un gros bidon valise sous le ventre. A l'avant-plan, le Ju 87 D-1 WNr. 2181. Le 17 juillet 1943, cet avion sera endommagé à 25% lors d'un atterrissage à Bervenково (Ukraine). Réparé, il subira à nouveau des dégâts le 7 février 1944 alors qu'il sert à la Flugzeugüberführungs-Geschwader 1 (Escadre de Convoyage 1). Ce jour-là, une erreur de pilotage sur l'aérodrome d'Insterburg (Prusse Orientale) endommagera le bombardier à 20%.

**Photo 41** (p. 42) – Des Ju 87 D-3 de la 1./St.G. 77 rentrent d'une mission de combat au cours de l'été 1943. Sur l'avion à l'avant-plan, le gouvernail est barré d'une diagonale blanche. Le même appareil affiche une autre caractéristique intéressante: c'est la lettre d'escadrille (ici un "H") et non celle propre à l'avion qui est en couleur (blanc en l'occurrence).

**Photo 42** (p. 43) – Le Fw. Friedhelm Maahs, le radio-mitrailleur de Theodor Haker, photographié lors des réjouissances qui marquent sa 700<sup>ème</sup> mission opérationnelle. La scène se passe le 1<sup>er</sup> décembre 1943. La 3./SG 77 est alors stationnée à Kirovograd (Ukraine). Maahs se tient au milieu du groupe, une bouteille à la main. Immédiatement à droite, on reconnaît son pilote, l'Oblt. Haker. De gauche à droite: l'Ofw. Link (pilote, tué au combat le 07.02.45 à l'est de Francfort-sur-l'Oder), le Fw. Zellner (pilote), l'Ofw. Sirrenberg (pilote) et l'Ofw. Franz Scharre (*Oberwerkmeister* ou Contremaître chef). A droite, à côté de Haker, l'Ofw. Ruge (*Hauptfeldwebel*) et l'Ofw. Brink, radio. Assis devant le groupe, le Stabsfeldwebel Jonny Jauernick.  
*Collection Richter*

**Photo 43** (p. 44) – Les détenteurs de la Croix de Chevalier du I./SG 77. De gauche à droite et en tenue de vol: l'Ofw. Wosnitza (abattu près de Brünn -aujourd'hui Brno, République tchèque- et gravement blessé au combat le 08.04.45), l'Oblt. Haker (exécuté le 26.07.44 par des partisans polonais), le Hptm. Brand (Staffelkapitän de la 1./St.G. 77, tué au combat le 18.04.45), les Ofw. Weiß et Rabben. A l'arrière-plan, l'Oblt. Stratomeyer (porté disparu en Pologne en juillet 1944).  
*Collection Richter*

#### **Décoration attribuées à l'Oblt. Theodor Haker:**

1940	Macaron de pilote
Juillet 1941	Croix de Fer de Seconde Classe
23.07.41	Broche des Vols Opérationnels (Bombardiers) en bronze
20.08.41	Croix de Fer de Première Classe
20.02.42	Broche des Vols Opérationnels (Bombardiers) en argent
01.07.42	Broche des Vols Opérationnels (Bombardiers) en or
13.09.42	Coupe d'Honneur pour Services Distingués dans la Guerre Aérienne
14.02.43	Broche des Vols Opérationnels (Bombardiers) en or avec pendentif "500"
17.05.43	Croix Allemande en Or
29.02.44	Croix de Chevalier de la Croix de Fer

## **Page 45 – Destins Alliés**

### **Le destin du Wing Commander Petley**

Ou la disparition d'un Blenheim lors de l'attaque sur Brême le 4 juillet 1941

Suite à l'invasion allemande de l'URSS le 22 juin 1941, le premier ministre britannique Winston Churchill ordonne la reprise immédiate des missions de bombardement de jour sur l'Allemagne. Les principaux objectifs désignés sont les centres industriels de Rhénanie et les ports.

C'est ainsi que le 28 juin 1941, les Bristol Blenheim des No. 105 et 107 Squadrons décollent pour attaquer Brême. A leur tête, le Wing Commander Lawrence Petley qui commande le No. 107 Sqn. Alors qu'il est en vue des côtes allemandes, l'officier décide soudain d'avorter la mission car sa formation a perdu l'élément de surprise: Petley pense avoir été repéré par des navires ennemis.

Une deuxième tentative a lieu avec des bombardiers des No. 21 et 105 Squadrons. Cette fois, c'est le brouillard qui provoque l'échec de la mission.

Mais les Anglais s'entêtent et effectuent une troisième tentative le 4 juillet suivant. L'opération *Wreckage* (Epave) peut enfin se dérouler normalement. A bord d'un appareil du No. 105 Sqn, le Wing Commander australien Edwards emmène neuf Bristol Blenheim du No. 105 Sqn et six autres du No. 107 Sqn (partis à 05h10 de Great Massingham, un aérodrome du Norfolk). L'attaque doit avoir lieu à basse altitude. Les 15 bombardiers de la RAF franchissent les côtes allemandes aux environs de Cuxhaven et suivent la ligne de chemin de fer qui s'étend au sud vers Brême. Soixante kilomètres séparent encore les assaillants de leur objectif. Quand celui-ci se présente devant eux, les bimoteurs descendent en "radada". A une altitude variant entre 15 et 30 mètres, il s'agit de faire attention aux ballons de barrage. La Flak entre bientôt dans la danse. Les équipages britanniques n'avaient encore jamais rencontré une DCA d'une telle intensité. Et à 08h06 précisément, le Blenheim "QM © V" (V6020) est touché de plein fouet. A cette altitude, les trois hommes d'équipage n'ont aucune chance d'évacuer leur appareil en perdition. Celui-ci s'écrase presque à plat à proximité d'une caserne. C'est ainsi que s'achève la vie de Lawrence Petley, l'homme dont l'*Operation Wreckage* ne voulait pas. L'ont rejoint dans la mort son observateur, le Flight Lieutenant R. A. Bailey (24 ans), et son mitrailleur, le Flight Sergeant W. M. Harris (21 ans). Au cours de la même opération, la RAF perdit un autre Blenheim du No. 107 Sqn et deux du No. 105 Sqn. Les 11 autres Bristol purent survoler l'objectif mais n'infligèrent que des dégâts mineurs aux docks sur la Weser.

### Des bombes contre les tempêtes de neige!

Avec l'arrivée du premier hiver sur le front de l'Est en octobre 1941, les rampants de la Luftwaffe réalisent rapidement que leurs vêtements et équipements ne sont pas adaptés aux conditions climatiques. Pourtant, l'entretien des appareils se fait à l'extérieur en dépit d'un froid polaire, de tempêtes de glace, d'une neige abondante et de pluies verglaçantes. Des circonstances qui poussent les *Schwarze Männern* \* à la limite de leur résistance physique et mentale.

Si démarrer les moteurs des avions et des véhicules terrestres constitue déjà un problème, les protéger du froid et des éléments en est un autre. Les tempêtes hivernales sont particulièrement redoutées car capables de retourner les avions au sol comme des feuilles mortes. La force des vents hivernaux est telle que les équipements de saisine habituellement utilisés en Allemagne sont inefficaces en Russie. La solution trouvée par la "Mécanique" est pour le moins surprenante: pour alourdir davantage des appareils et ainsi améliorer leur amarrage au sol, des bombes sont utilisées en guise de saisines! De tailles et poids variés, ces projectiles sont aisément disponibles et constituent une parade efficace face aux tempêtes russes. De jour comme de nuit, les bombes sont arrimées aux ailes, aux roues du train principal, aux roulettes de queue ou aux trous de levage pratiqués dans les fuselages. Le nombre d'appareils perdus lors de tempêtes diminue immédiatement. En outre, les mécanos peuvent accomplir leurs tâches avec plus de quiétude.

La **Photo 45** (p. 46) illustre un Fieseler Storch alourdi par deux bombes de 50 kg suspendues à de simples cordes sous le fuselage. Un autre projectile identique a été attaché à la roulette de queue. Le code porté sur le fuselage étant en partie illisible (?? + NC), il nous a été impossible d'identifier l'unité de ce Fi 156. Du moins dans un premier temps car, à force de scruter ce cliché, nous avons fini par réaliser que nous avons déjà vu le même appareil sur une autre photo de notre collection. Nous avons rapidement retrouvé celle-ci (**Photo 46**, haut de la p. 47), ce qui nous a permis d'identifier l'unité de ce Storch comme étant le Stab II./St.G. 2 (code de fuselage A5 + NC). Les deux photographies ont été prises au cours de l'hiver 1942-1943. Sur le fuselage, si le peintre a pris soin d'éviter (plus ou moins) le petit code d'unité A5, il a volontairement blanchi les parties noires de la *Balkenkreuz*.

La 3.(F)/22 a, elle aussi, utilisé des bombes pour saisir ses avions au cours de l'hiver 1941-1942. Voici le Bf 110 "4N + ZL" dont la queue est maintenue au sol grâce à deux projectiles de 250 kg (**Photo 47**, milieu de la p. 47). La dépose des capots moteurs indique que l'entretien des propulseurs était en cours au moment où cette photo a été prise. Une caractéristique rarement observée: l'élargissement de la bande jaune de fuselage sous le "Z" du code.

*Collection Jessen (Photo 45)*

*Collection Richter (Photo 46)*

\* "Hommes en Noir", surnom donné aux mécaniciens de la Luftwaffe à cause de leur tenue de travail de la même teinte.

### Page 48 – Destins

#### Barbarossa, premières pertes

Ou le destin d'un équipage de la 1.(H)/23 Pz.

Après avoir été engagée dans les Balkans, la 1.(H)/23 est transférée dans le nord-est de la Pologne au cours de l'été 1941. A cet endroit, une rivière, le San, constitue la frontière naturelle entre la zone d'occupation allemande à l'ouest et la zone d'occupation soviétique à l'est. Le 22 juin 1941, la Staffel prend part à *Barbarossa* (Barberousse), nom de code de l'invasion de l'URSS. L'unité opère dans la région de Przemysl. Sans cesse, ses Hs 126 interviennent au-dessus des têtes de pont établies par le Panzergruppe 1 du Generaloberst Kleist. But: observer le champ de bataille et le secteur devant l'avant-garde allemande. Les missions sont particulièrement exigeantes pour les équipages de la Staffel, surtout lorsque la Wehrmacht doit se frayer un chemin difficile entre les lignes de fortifications près de Lvov. Les Soviétiques font feu de toutes leurs armes sur les Henschel de la Staffel. Les monoplane parasols sont donc souvent endommagés. Parfois, ils s'abattent avec leurs équipages ou doivent se poser en catastrophe.

Le 5 juillet 1941, 13 jours après le début de *Barbarossa*, les têtes de pont allemandes sont à la sortie de Podwoloczyska, sur l'extrémité russo-polonaise. Sur l'autre rive de la rivière qui constitue la frontière naturelle entre la Pologne et l'URSS, la ville de Wolochys'k (Woloczyka) située sur la ligne de chemin de fer reliant Lvov à Starokonstantinov. Le même jour, la 1.(H)/23 Pz part en reconnaissance. Il s'agit d'observer le terrain devant les troupes au sol afin de leur éviter une surprise désagréable. L'un des Henschel de l'escadrille est piloté par l'Uffz. Karlheinz Hannemann. Il emmène avec lui le Dr. Karlheinz Schreyer, son observateur. Expérimenté, le tandem a de nombreuses missions de reconnaissance fructueuses derrière lui. Mais cette mission du 5 juillet 1941 sera la dernière pour le duo: ce jour-là, son Hs 126 (6K + MH, WNr. 3443) disparaît sans un bruit. Aucun appel radio, aucun témoin. Quelque temps plus tard, la Heer retrouve les restes du Henschel d'observation et de son équipage. Impossible de déterminer si le monomoteur a été abattu par la chasse ou la DCA ennemies. Les soldats enterrent les deux Karlheinz sur place. Selon la tradition, ils confectionnent ensuite autant de croix sur lesquelles ils peignent les noms et prénoms des victimes, leur qualité, leur unité d'appartenance, leur date de naissance et celle (supposée) de leur mort. Enfin, entre les croix de bois, ils posent un bout de tôle orné de la Croix des Balkans, vestige arraché à la carcasse du Henschel.

#### Troisième de couverture – Les Hydravions

**Photo 49** (troisième de couverture) – A la mi-septembre 1942, lors de la réorganisation du X. Fliegerkorps en Grèce, le III./KG 100 est constitué à partir du Seeaufklärungsgruppe 126 (Groupe de Reconnaissance Maritime 126). La nouvelle unité est censée se transformer complètement sur He 111 pour accomplir des missions vers l'Afrique et escorter des convois navals en Méditerranée. Mais les choses prennent une autre tournure. Seule une poignée de Heinkel est livrée au Groupe qui conserve ses hydravions Ar 196 pour l'escorte des convois naviguant dans les îles grecques. En février 1943, l'unité retrouve son ancienne désignation de Seeaufklärungsgruppe 126 (v. LUFTWAFFE IM FOCUS N° 5, pp. 35 à 37). Sur cette vue prise à l'automne 1942, l'Ar 196 "D1 + DH" de la 7./KG 100, ex-1./SAGr 126. Posant sur l'aile, le Lt. Peter Ganz (coiffé d'un calot) et le Fw. Blankenhorn. On note la confusion possible: bien que l'hydravion porte le code du SAGr 126, il est aussi orné du célèbre "Drakkar" de la KG 100. Cet emblème est le seul indice de l'appartenance de l'Arado au III./KG 100.

*Collection Ulderup*

**Photo 50** (haut du quatrième de couverture) – Vu la rareté des aérodromes, ce sont des Ju 52/3m g5e (See) qui sont utilisés pour ravitailler les bases navales en Norvège. Ici, l'un de ces gros hydravions (?? + HD) hydroplane dans la baie près de Bukta, non loin d'Alta (extrême nord de la Norvège). La position du svastika (à cheval sur le plan fixe vertical et le gouvernail) pourrait indiquer que la photo a été prise au cours de l'hiver 1940-1941.

**Photo 51** (bas du quatrième de couverture) – Une vue très rare: voici le navire de récupération *Phoenix* transportant un He 115 de la 1./Küstenfliegergruppe (Groupe d'Aviation Côtière) 906 sur son pont arrière. Construit à Versack en 1932, le bâtiment est utilisé dans plusieurs secteurs de recherche et sauvetage maritimes pendant la guerre. En 1940, il est rattaché au Seenotbereich III (Secteur de Sauvetage Maritime III) d'Aalborg puis au Seenotdienstführer Mitte (Commandement du Sauvetage Maritime – Secteur Central) en 1941. Au cours de l'été 1942, le navire opère pour le Torpedowaffenplatz (Arsenal des Torpilles) à Hexengrund sur la Baie de Danzig. Le *Phoenix* survivra au conflit et sera utilisé par un autre propriétaire, la Norvège, jusqu'en 1967.