

EDITION  
No 19  
2012

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 19/2012

*Remarque préliminaire: les pages mentionnées dans ce document renvoient aux pages du numéro original (avec texte en allemand et en anglais), pas à celles de la présente traduction.*

## Deuxième de couverture - Avions de liaison

**Photo 1** (deuxième de couverture) – Voici une vue qui aurait pu illustrer notre rubrique *Dernières les images, une histoire*. Endommagé par la DCA le 7 juin 1942, ce Fi 156 C-3/trop de la Wüstennotstaffel 1 (Escadrille de sauvetage en milieu désertique) est contraint à se poser en catastrophe 50 km à l'ouest de Tobrouk. Dès la position du crash connue, une équipe de mécaniciens est dépêchée sur place. Commence pour elle une mission qui n'est pas sans risque. L'équipe arrive sur site quelques heures plus tard et trouve le Fieseler (SF + RH, WNr. 5587) posé dans le désert près du village d'El-Chéïma.

Une investigation révèle que le monoplane peut être remis en état de vol rapidement. Les mécanos se mettent au travail sans délai. Mais à peine ont-ils entamé les réparations que des nuages de poussière naissent à l'horizon. Bien vite, les nuages grossissent et, sous eux, les mécaniciens distinguent quelques petits points noirs: des véhicules foncent vers le lieu du crash. Jumeles rivées aux yeux, les mécanos surveillent les nouveaux arrivants, tout en balayant le reste de l'horizon car la ligne de front n'est pas loin. Entre-temps, les points noirs se sont mués en trois véhicules de reconnaissance britanniques. Sans demander leur reste, les Allemands prennent leurs jambes à leur cou, évitant ainsi la capture.

Au bout d'un retrait de quelques kilomètres, un coup d'œil en arrière confirme aux fuyards que les Tommies ne les poursuivent pas. Les mécanos de la Luftwaffe préfèrent néanmoins jouer la carte de la sécurité et attendent quelques heures avant de revenir à El-Chéïma. De retour sur site, l'un d'eux prend la photo illustrant cette page. Les Allemands découvrent que les Anglais ont tenté de rendre le Storch irréparable. Mais en dépit de l'étendue des dégâts, les mécaniciens parviennent à effectuer des réparations de fortune. Elles seront tout juste suffisantes pour permettre au Storch de regagner son aérodrome par ses propres moyens.

Crédit photo: collection Richter

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

## Page 1

### Editeur et Rédacteur en Chef:

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

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

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

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

### Collaborateurs:

Leonhard Beitler, Beilngries  
Patrizio Bazzani, Milan (Italie)

**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 - 2012

### ISBN 978-3-941437-12-8

*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>Avions de liaison</b>		Fw 190 A-5, 2./Erg.Z.Gr., 1942	12 et 13
Fi 156 C-3/trop, SF + RH, Wüstennotstaffel 1, 1942		<b>Avions de reconnaissance</b>	
Ull (deuxième de couverture)		Ju 88 A-4, S4 + A, Hptm. Rumpf, 1./Küstenfliegergruppe 506, 1942	14
<b>Editorial</b>	2	<b>Dérives</b>	
<b>Forum des lecteurs</b>		Hptm. Hans-Christian Schäfer, 4./JG 5, 1942	15
Oblt. Theodor Haker, I./SG 77, 1944	2	<b>Photos couleur</b>	
Bf 110 G-4, Major Lent, IV./NJG 1, 1943	3	Jaune ou orange? L'éternelle discussion, (S.E.T. 7K, Bf 109 E-7 "9 Orange", Grupul 7)	16 à 19
Bf 109 E-7, I./Sch.G. 1, 1942	4 et 5	<b>Des avions sous la loupe</b>	
Galoches en caoutchouc	6	Les Ju 88 lance-flammes du I./KG 51	20 à 28
<b>Chasseurs</b>		<b>Document</b>	
Bf 109 E, 8./JG 54, 1940	7	Devinette	29
Bf 109 F-4 trop, Ofw. Bendert, Stab II./JG 27, 194	7	<b>Emblèmes inconnus</b>	
Bf 109 G-2, Ofw. Grislawski, 7./JG 52, 1942	8	L'insigne de la 3./JG 52: l'un des derniers emblèmes mystérieux de la Jagdwaffe enfin identifié	30 à 35
Fw 190 A-6, 3./JG 2, 1943	9	<b>Derrière les images, une histoire</b>	
<b>Chasseurs de nuit</b>		L'odyssée de la Savoia Staffel	36 à 47
Bf 110 E, 3C + LR, Ofw. Kollak, 7./NJG 4, 1943	10 et 11		
<b>Chasseurs lourds et chasseurs-bombardiers</b>			
Bf 110 G, 1./Erg.Z.Gr., 1942	12 et 13		

	Page	Destin	Page
<b>Photos inattendues</b>			
Un pont comme chemin de roulement	48	La Somme, linceul d'un pilote de chasseur-bombardier UIII et IV (troisième et quatrième de couverture)	

**Photo de couverture** – Des mécaniciens du Feldwerftabt. (GL) 2 (2<sup>ème</sup> Section des Ateliers de Campagne) remplacent l'une des hélices d'un Me 323 Gigant quelque part en Italie. Si les propulseurs Gnome et Rhône sont jugés fiables, tel n'est pas le cas des hélices. Elles sont en effet sujettes, au début, à de fréquentes ruptures du mécanisme de changement de pas. Cette vue a été prise au cours du printemps 1943. A partir de novembre 1942, les Gigant acheminent du ravitaillement vers les aérodromes tunisiens de Bizerte et Tunis El-Anima. Contrairement à une habitude plutôt bien établie au sein de la Luftwaffe, les spirales des casseroles d'hélice n'ont pas été peintes avec un soin particulier. A noter aussi la petite plaque constructeur sur la casserole d'hélice déposée.

## Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Après une suspension de parution quelque peu prolongée, LUFTWAFFE IM FOCUS (LiF) repart de plus belle et ce numéro 19 en est la preuve. Je crois utile de rappeler que les délais de parution irréguliers sont dus à la somme de travail qu'exigent aussi notre série U-BOOT IM FOCUS et les divers livres que notre maison d'édition publie également. Deux ouvrages auxquels nous avons consacré énormément de temps sont ceux traitant des récipiendaires de la Ritterkreuz au sein de la Kampfawaffe. Malgré tout, nous avons atteint notre objectif, celui de publier trois numéros annuellement. Le numéro 20 suivra vers la fin de ce printemps. Avec son chiffre rond, notre maison d'édition profitera de sa parution pour souffler ses 10 bougies. LiF n° 20 sera donc un numéro spécial anniversaire. Mais il vous sera proposé à un prix inchangé.

Cet éditio est aussi l'occasion pour moi d'attirer l'attention de ceux qui ne sont pas encore au courant du "ravalement" de notre site Internet. Ce rajeunissement facilite la commande en ligne de tous les périodiques, livres et autre produits commercialisés par notre maison d'édition. Via le formulaire de commande ou la page de contact, il vous est également possible de nous avertir de votre éventuel changement d'adresse ou de nous poser toutes les questions que vous jugerez utiles. Ces dernières peuvent avoir un impact significatif sur le contenu de nos publications. N'hésitez donc pas à nous manifester votre préférence pour telle unité, tel sujet ou telles photos dont vous, maquettistes, pourriez avoir besoin pour réaliser votre prochain petit chef d'œuvre. Ceux et celles parmi vous qui me connaissent savent combien je tente toujours de rencontrer votre satisfaction. Contrairement à d'autres maisons d'édition, nous estimons que ce contact privilégié et constant avec nos lecteurs est une "marque de fabrique" de notre petite société d'édition.

Car en fin de compte, c'est de vous, Lecteurs, que dépend la survie de la presse et de la littérature imprimées. A l'âge de la piraterie en ligne qui s'accapare illégalement données et photos, il devient de plus en plus difficile pour des éditeurs spécialisés de générer suffisamment de revenus qui maintiendront leur entreprise à flot. Ainsi, c'est avec inquiétude que nous avons vu apparaître sur certains sites de vente en ligne étrangers des photos couleur d'époque scannées à partir de nos propres publications. Ces eBayeurs clament sans vergogne que lesdits scans sont des photographies provenant directement de notre fond d'archives. Or rien n'est plus faux, les diapositives originales restant en notre seule possession. Souvent, ces "photos" sont proposées à la vente pour un prix élevé. Bien entendu, ces agissements frauduleux ne gênent guère ces pirates sans scrupules.

Le fait que les photos proposées sur ces sites de vente, ne sont que des scans et non des photographies originales ne semble pas non plus intéresser et encore moins émouvoir les pirates du Net. Enfin, déposer plainte contre de telles arnaques ne génère, dans le meilleur des cas, que des réponses brusques. Souvent, je me demande ce que ces fraudeurs vendront le jour où le nombre de maisons d'édition comme la nôtre sera tombé si bas que ces pirates n'auront plus rien à copier. Se rendent-ils compte qu'ils sont en train de scier la branche sur laquelle ils sont assis?

Laissant ces sombres pensées de côté, j'ai espoir que vous continuerez à trouver plaisir à compulsuer nos publications, à toucher, caresser ce papier, à laisser glisser vos doigts sur ces pages bien réelles plutôt qu'à balader vos seuls yeux sur cet écran lisse, glacé, impersonnel qui vous plonge dans le virtuel façon Internet. Un dernier mot: nous avons suffisamment de matière pour tenir les dix années à venir. Au moins.

Axel Urbanke - Editeur

## Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS HORS SERIE n° 3: Le Bf 109 au combat

Gerhard Stemmer nous écrit au sujet des **Photos 63 et 64**: "ces avions sont revêtus de codes bleus et appartiennent à la 12./JG 110. Avec la 11. Staffel (codes jaunes), la 12. Staffel opérait depuis Finow en janvier et février 1945."

## Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 16

### Portrait: Oblt. Theodor Haker, pp. 39 à 44

Robert Wagner complète notre information au sujet des Ju 87 emmenés par l'Oblt. Haker le 25 juillet 1944. Les Stuka ont été attaqués ce jour-là par des Mustang du 307th Fighter Squadron (31st Fighter Group). Le combat est décrit côté américain dans l'autobiographie intitulée *Woodbine Red Leader* paru chez Ballantine Books, Presidio Press (New York, 2003). L'auteur, George Loving, ancien pilote au 307th FS, y fait une relation intéressante de la mêlée opposant les chasseurs US aux lourds Junkers allemands. On peut aussi trouver tous les détails de cet engagement dans les rapports de combat soumis par les pilotes américains.

## Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 17

### "Un coin tranquille", Forum des lecteurs, p. 3

Depuis la publication de nos photographies illustrant une "feuillée" réalisée dans un bidon d'essence largable de 800 litres, de nombreux maquettistes nous ont fait part de leur souhait d'utiliser ces documents comme source d'inspiration pour leurs futurs dioramas! Dans notre n° 17, nous illustrons le "modèle de base" et celui muni d'un auvent. Aujourd'hui, nous vous proposons la version munie d'un auvent agrandi (on peut presque parler de "toit") pour protéger ses utilisateurs du soleil et des précipitations. La vue **L1** (haut de la p. 3) a été prise à Trapani (Sicile) au printemps 1942.

### Le Bf 110 du Major Lent, Kommodore de la NJG 3, pp. 24 à 29

En page 28, nous avons publié une photo illustrant la partie arrière du Bf 110 piloté par Helmut Lent alors qu'il était Gruppenkommandeur du IV./NJG 1 à Leeuwarden au printemps 1943. Lors de la parution de notre n° 17, nous n'avions pas été en me-

sure de confirmer les marques de fuselage. Aujourd'hui, un document issu de la collection Harry apporte la réponse attendue: une photo, prise à la même occasion que celle publiée dans notre n° 17, montre que le Bf 110 G-4 de Lent était marqué du double chevron de Gruppenkommandeur, à l'instar des avions des commandants de groupe de chasse de jour.

## Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 18

### Photos 16 et 17

Nous avons reçu plusieurs lettres au sujet de ces Bf 109 E du I./Sch.G. 1 saisis à Werl le 26 avril 1942. Nos correspondants précisent que ces vues ont été prises avant que le Groupe ne se redéploie sur le front de l'Est. Voici d'autres photos illustrant le même sujet. Elles ont été réalisées le 26 avril par une certaine Lilo, petite amie de l'un des pilotes du Groupe. Comme elle, d'autres amies, fiancées ou épouses de pilote se sont rassemblées à Werl pour assister au départ des hommes et encourager ceux-ci. Sur la Photo **L3**, le Lt. Gustav Lehmann de la 2. Staffel bavarde en galante compagnie. Les manteaux féminins confirment qu'un vent glacial balayait alors l'aérodrome. Sur la Photo **L4**, trois Staffelfkapitäne: (de gauche à droite) les Oblt. Dörnbrack (1. Staffel), Dills (8. Staffel) et Frank (3. Staffel). Karl Dills n'est venu à Werl que pour saluer le I. Gruppe. Sa 8. Staffel stationne non loin de là, à Lippstadt, où elle abandonne ses Hs 123 pour des Hs 129. Mais c'est à bord d'un Messerschmitt que Dills perdra la vie: le 17 juillet, soit quelques semaines après que cette photo ait été prise, son Bf 109 E-7 (WNR. 1555) entre en collision avec un He 111 lors du décollage à Sukhinevka (Russie).

**Photos L5 et L6** (p. 5) – D'autres clichés pris le 26 avril 1942. Revoici le Lt. Gustav Lehmann de la 2. Staffel, cette fois à bord de son Bf 109 E-7 "M" peu avant le départ. Sur la Photo **L6**, on aperçoit son porte-bonheur (une poupée) installée dans le cockpit. Un fétiche qui ne remplira pas son rôle: Lehmann sera tué le 11 mai 1942, soit deux semaines après le départ illustré ici. Au moment de sa disparition, Lehmann pilotera un Bf 109 E-7 (WNR. 7682). L'avion et son pilote seront abattus par la DCA soviétique près de Saraymin (Russie). Touchés à basse altitude, homme et machine s'écraseront ensemble, sans la moindre chance d'en réchapper.

### "Sous l'eau, la terre!", pp. 38 à 44

Kai Bernhardt nous a écrit au sujet de la **Photo 44** (la vue couleur en p. 40) pour rectifier notre erreur terminologique: les mécaniciens ont en effet chaussé des galoches (en caoutchouc) et non des bottes. On se référera également à la section A du document L Dv 422 daté du 1<sup>er</sup> avril 1938 intitulé *Tenue Vestimentaire des Personnels de la Luftwaffe* (L.A.O.) et plus particulièrement à l'Annexe I "Vêtements et Equipement Spéciaux". Une réédition inchangée et datée d'octobre 1940 explique les différences entre lesdites galoches et les bottes requises pour travailler sur avion:

#### Description sommaire:

*Les chaussures pour travailler sur avion (chaussures à haute tige) ont leur tige faite d'une toile grise, une semelle profilée en caoutchouc munie d'un talon de 13 mm et de lacets pour les fermer.*

*Les galoches en caoutchouc ont des tiges mi-hautes, sont entièrement en caoutchouc, doivent être portées par-dessus les bottes ou les chaussures lacées à haute tige et fermées par 2, 3 ou 4 boucles sur le devant.*

Les Photos **L7** et **L8** (p. 6) illustrent les galoches décrites ci-dessus.

### Page 7 – Chasseurs

**Photo 2** (p. 7) – Le "1 Noir" de la 8./JG 54 lors d'essais de train d'atterrissage quelque part en France en juillet-août 1940. Les 7. et 8. Staffel de la JG 54 ont une particularité, celle de peindre des chiffres tactiques de petite taille devant le cockpit et ce, des deux côtés du fuselage. Curieusement, la 9./JG 54 préfère, elle, s'en tenir aux règles habituelles. Elle fait donc peindre ses chiffres tactiques devant la Balkenkreuz. Les 7. et 8. Staffel ne lui emboîteront le pas qu'au printemps 1941. On note le schéma de camouflage type 1940 largement modifié.

**Photo 3** (p. 7) – Voici une vue plutôt rare d'un appareil du Stabsschwarm du II./JG 27. L'insigne du Gruppenstab est porté à l'aplomb du cockpit de ce Bf 109 F-4 trop. Il s'agit du célèbre "lion britannique fuyard au postérieur pansé". La marque au chevron prouve que le chasseur est la monture du Gruppenadjutant. L'avion est revêtu du schéma de camouflage désertique standard, c'est-à-dire sable au-dessus et bleu assez vif en-dessous. La séparation des teintes a lieu à mi-hauteur sur le fuselage. Avec les huit marques de victoire affichées, le Messerschmitt est vraisemblablement celui de l'Ofw. Karl-Heinz Bendert (futur récipiendaire de la RK). Affecté à la 4./JG 27 depuis janvier 1940, Bendert remporte six victoires jusqu'à l'été 1941. Fin septembre, le II. Gruppe est expédié en Afrique du Nord et Bendert est muté au Gruppenstab du Hptm. Lippert. Bendert ajoute une septième victoire à son palmarès le 22 novembre et une huitième le 13 décembre. Il est donc plus que probable que cette photo a été prise en décembre 1941. Le sous-officier retournera à la 4. Staffel et terminera la guerre avec le grade d'Oberleutnant et 55 succès à son actif.

*Crédit photo: collection Bazzani*

**Photo 4** (p. 8) – Ce "9 Blanc" est un Bf 109 G-2 affichant un joli tableau de chasse sur son gouvernail: 70 barres jaunes le décorent. D'après l'inscription manuscrite rédigée au dos de la photo originale, celle-ci aurait été prise à Krasnodar, au Kouban (Caucase) le 3 février 1943. La marque de groupe ondulée sur le fuselage identifie le chasseur comme étant un avion de la 7./JG 52. Ce qui est étrange, c'est qu'aucun pilote de cette Staffel n'a revendiqué un tel palmarès à cette époque. On peut donc imaginer qu'il s'agit de l'appareil de l'Ofw. Grislawski dont le palmarès reflète une situation antérieure. Grislawski est en effet le seul pilote du III. Gruppe avec un tel tableau de chasse au cours de l'hiver 1942-1943 (le sous-officier a remporté sa 70<sup>ème</sup> victoire le 27 novembre 1942).

*Crédit photo: collection Carr*

**Photo 5** (p. 9) – A la mi-septembre 1943, des bunkers en béton sont construits sur l'aérodrome du I./JG 2 à Conches (Normandie). Le chantier s'inscrit dans un plan de renforcement du Mur de l'Atlantique. Les nouveaux bunkers étaient censés abriter les rampants lors de raids aériens. On envisagea aussi de les utiliser comme fortifications de défense en cas de débarquement allié. Cette dernière information est reprise dans l'une des légendes accompagnant un portfolio de photographies prises en septembre 1943. Le Fw 190 A-6 "21 Blanc" visible ici appartient à la 3. Staffel. La version A-6 se caractérise, entre autres, par le fût du canon MG 151/20 adjacent au tube de Pitot installé dans le bord d'attaque du panneau extérieur de l'aile droite. Le canon de 20 mm est introduit pour la première fois sur Fw 190 avec la version A-6. L'arme remplace le MG FF/M de même calibre jugé dépassé.

Ici, le Fw 190 est relié à un groupe de parc, indice que le chasseur est en alerte. Le chiffre tactique élevé est caractéristique du I./JG 2. La photo prouve aussi que les Allemands n'ont pris aucune mesure particulière contre l'espionnage et le sabotage sur leurs aérodromes. Ici, par exemple, des Français appartenant à des sociétés françaises engagées par la Wehrmacht construisent

les bunkers. Les ouvriers étaient donc aux premières loges pour observer ce qui se passait sur l'aérodrome et rapporter à la Résistance les mouvements d'unités, l'introduction de nouveaux types d'appareil, les pertes encourues, etc. Autant d'informations que la Résistance communiquait ensuite à Londres.

On trouve d'autres photos de Fw 190 A-6 de la 3./JG 2 à Conches dans l'ouvrage de Peter Rodeike *Focke Wulf Jagdflugzeug* (pp. 220 et 221). Parmi elles, une vue du "21 Blanc" qui pourrait être le même appareil que celui photographié ici. Toutefois, Peter Rodeike se trompe lorsqu'il suppose que les machines illustrées dans son ouvrage appartiennent au Gruppenstab du I./JG 2.

## Page 10 – Chasseurs de nuit

**Photos 6 à 9** (pp. 10 et 11) – Trois vues du Bf 110 de l'Ofw. Reinhard Kollak de la 7./NJG 4. Le nombre de barres de victoire sur ce Bf 110 E (3C + LR) prouve que celui-ci a été photographié en avril 1943, après que Kollak eût remporté son 16<sup>ème</sup> succès.

Ce sous-officier appartient au noyau des premiers pilotes de la Nachtjagd. Avec son radio Hermann, il est transformé sur chasseur de nuit à l'automne 1940. Son palmarès s'étoffe régulièrement. Le 18 septembre 1942, il reçoit la Coupe d'Honneur pour Mérites Exemplaires dans la Guerre Aérienne, tandis que la Croix Allemande en Or lui est décernée le 29 mai de l'année suivante. Talentueux et décoré, Kollak s'attire l'intérêt de la propagande nazie qui lui demande d'effectuer un vol de jour pour le compte d'un correspondant de guerre. C'est à l'occasion de cette mission particulière que ces photos ont été prises. Elles illustrent clairement le schéma de camouflage et la petite taille du code d'unité 3C de la NJG 4. Sur le fuselage, les lettres du code sont peut-être grises, avec le L liseré de blanc.

Après avoir remporté ses 25<sup>ème</sup>, 26<sup>ème</sup> et 27<sup>ème</sup> victoires\* au-dessus des Pays-Bas au cours de la seule nuit du 3 au 4 juillet 1943, Kollak est sélectionné pour la Ritterkreuz. Il est transféré à la 2./NJG 4 à la mi-août 1943 et enregistre ses trois succès suivants entre les 24 (un avion abattu près de Berlin) et 28 août (deux avions descendus au-dessus de la France). Il reçoit la Croix de Chevalier dès le lendemain. Bien que couvert de décorations et adulé, Reinhard Kollak refusera obstinément jusqu'à la fin de la guerre d'être élevé au rang d'officier. Son palmarès final s'établit à 49 victoires toutes remportées de nuit, dont 39 sur des quadrimoteurs.

Conformément à la tradition au sein des NJG sur le front de l'Ouest entre 1940 et 1943, Kollak a reçu un gobelet en argent par victoire remportée. Chaque gobelet porte le nom du pilote victorieux, la date du succès et le type d'avion ennemi abattu. Voici une photo des trois gobelets offerts pour les victoires remportées par Kollak dans la nuit du 3 au 4 juillet 1943 (**Photo 8**, p. 11).

*Credit photo: Archive of Modern Conflict et collection Will (Photo 8)*

\* Un Wellington à 00h55, un premier Halifax à 01h28 et un second à 02h30

## Page 12 – Chasseurs lourds et chasseurs-bombardiers

**Photos 10 et 11** (pp. 12 et 13) – Constitué en 1940, le premier groupe de remplacement des chasseurs lourds (abrégé Erg.Z.Gr. dans la Luftwaffe) est versé à la Nachtjagd à l'automne 1941. Il y forme le II./NJG 3. L'Erg.Z.Gr. original, lui, est reconstitué en avril 1942 à Dęblin-Irena (Pologne). Le Groupe est composé d'un Gruppenstab et de trois Staffeln. La 1. Staffel est équipée de Bf 110 (code de fuselage 4M + \_B). Elle est responsable de la transformation opérationnelle des équipages de Zerstörer des I. et II./ZG 1, des I. et II./ZG 2 et du III./ZG 26. De son côté, la 2. Staffel vole d'abord sur Bf 109 (code de fuselage 4M + \_C) puis sur Fw 190 (code 4M + \_F) à partir de juillet 1942. L'unité assure le remplacement des pilotes des III./ZG 1, III./ZG 2 et I./Schl.G. 1 ainsi que des 7. et 8./Schl.G. 1. Enfin, la 3. Staffel transforme les équipages sur Hs 129 (code de fuselage 4M + \_D) pour le compte du II./Schl.G. 1.

La 1./Erg.Z.Gr. stationne à Dęblin-Irena jusqu'en novembre 1942, époque où elle fait mouvement sur Ułęż, à une quinzaine de kilomètres au nord-est. L'unité est alors commandée par le Hptm. Smolle. La 2. Staffel (équipée de huit Fw 190) et la 3. Staffel restent à Dęblin-Irena. En avril 1943, le Groupe est rebaptisé Ergänzungsschlachtgruppe (groupe de remplacement des chasseurs-bombardiers). La **Photo 10** (p. 12) montre un Bf 110 de la 1./Erg.Z.Gr. à Dęblin-Irena au cours de l'été 1942. La "Tête de Loup" de l'unité orne le nez du Messerschmitt dont le fuselage est revêtu du code 4M + CB. La lettre C (identifiant l'avion dans son unité) et les casseroles d'hélice sont blanches, couleur de la 1. Staffel. Tous les Bf 110 de cette escadrille ont le fuselage ceinturé d'une bande jaune s'étendant entre le bord de fuite de l'aile et la première lettre du code de fuselage. Sur la **Photo 11** (p. 13), on distingue un Schwarm de Fw 190 A-5 appartenant à la 2./Erg.Z.Gr. Chaque appareil porte la lettre identifiant l'avion peinte en rouge, teinte réservée à la 2. Staffel. Parmi eux, on distingue les 4M + AF, 4M + IF et 4M + XF.

## Page 14 – Avions de reconnaissance

**Photos 12 et 13** (p. 14) – Force est de constater que les avions de reconnaissance maritime de la Luftwaffe n'ont que peu attiré l'attention de la littérature spécialisée. Pourtant, les types d'aéronef utilisés et leurs tâches opérationnelles sont des plus intéressants. Voici le Ju 88 A-4 (S4 + A, WNr. 1514) du Staffelfkapitän de la 1./Küstenfliegergruppe 506. La vue a été prise sur l'aérodrome insulaire de Westerland à Sylt (Allemagne septentrionale) au printemps 1942. Une particularité: la quatrième lettre du code de fuselage (un H identifiant l'escadrille) est absente. Seul est peint le A identifiant l'appareil au sein de son unité. Ce A est ici liseré de blanc. Autre particularité, le Werknummer: celui-ci est repris sur les deux jambes de train d'atterrissage (la **Photo 14** illustre le fût de la jambe gauche). Les cache-flammes et l'intrados peint en noir indiquent que cet avion était probablement utilisé pour larguer de nuit des mines au large des côtes orientales de l'Angleterre. Autre détail intéressant, l'une des deux fusées d'assistance au décollage (dénommées R-Gerät pour Rauch-Gerät, littéralement "dispositif à fumée") visible sous l'aile gauche du bombardier. Ces fusées Walter développaient 500 kg de poussée pendant 30 secondes, permettant au Ju 88 de décoller en surcharge (14 tonnes au lieu de 13,75 tonnes). Le carburant brûlé par les fusées Walter était du peroxyde d'hydrogène. Une fois celui-ci consommé, les fusées étaient larguées et atterriçaient suspendues à un parachute afin d'être réutilisées. Ces fusées Walter ont surtout été utilisées sur des avions contraints à décoller depuis de courtes pistes. Le Junkers illustré ici est l'avion du Hptm. Rumpf. Le bimoteur disparut au cours d'une mission au-dessus de la Mer du Nord le 20 mai 1942, en compagnie de l'avion du Fw. Bleck (Ju 88 A-4, S4 + DH, WNr. 1610). Soixante-dix ans plus tard, les deux équipages restent toujours portés disparus.

## Page 15 – Dérives

### Hptm. Hans-Christian Schäfer, 4./JG 5

Le 1<sup>er</sup> janvier 1940, un lieutenant âgé de 25 ans reprend le commandement de la 5./JG 27. Promu donc *Staka* (abréviation usuelle de Staffelfkapitän), Hans-Christian Schäfer mène son escadrille au cours de la Blitzkrieg sur le Benelux et la France. La Wehrmacht part à l'offensive le 10 mai 1940. Ce jour-là, à 13h50, Schäfer remporte son premier succès quand un Bristol Blenheim va s'abattre dans le secteur de Nimègue (Pays-Bas). Le deuxième jour de l'offensive est tout aussi fructueux pour le jeune

Oberleutnant qui revendique un Hawker Hurricane descendu au-dessus de Rotterdam. Mais huit jours plus tard, l'espoir de gonfler rapidement ce palmarès prometteur s'évanouit. Le 19 mai en effet, alors que son Schwarm escorte des Stuka dans le secteur de Lille, Schäfer est la victime de Hurricane, quand son Bf 109 E-3 "1 Noir" est pris à partie dans un dogfight et incendié. Environné de flammes, le Messerschmitt glisse irrémédiablement vers le sol. Schäfer rassemble ce qui lui reste de forces et parvient à se parachuter *in extremis*. Mais il est gravement brûlé. Au sol, l'aviateur allemand est fait prisonnier par des Français. Sa captivité ne s'éternise cependant pas car les troupes allemandes, qui progressent vite, le libèrent au bout de quelques jours.

Par contre, sa convalescence va durer un bon moment puisque ce n'est qu'au cours de l'été 1941 que Schäfer reprendra du service actif. Il est alors transféré à la 2./JG 77 dont il reprend le commandement en Norvège. Le nouveau *Staka* a l'occasion d'accroître son tableau de chasse lors de missions défensives au large des côtes norvégiennes occidentales et méridionales. Il a ainsi le dessus sur un Bristol Beaufort au sud-ouest de Stavanger le 2 septembre 1941 et sur un Bristol Blenheim près d'Egersund le 14 octobre. Début septembre, il est à la tête de la 13./JG 77 qui emménage à Petsamo (Finlande) dans les derniers jours d'octobre. De là, la 13. Staffel combat les troupes soviétiques lors de missions défensives sur les secteurs central et nord du front de l'Arctique. Le 10 janvier 1942, la 13. Staffel change de désignation pour devenir la 4./JG 5. Schäfer est promu capitaine et enregistre sa sixième victoire près de Tuloma le 17 février à 11h20. Sa septième victime s'abat à la verticale de l'aérodrome de Luostari le 4 mars à 15h33. Dans les deux cas, les vaincus sont des Hawker Hurricane.

Le 1<sup>er</sup> avril 1942, alors que Schäfer rentre d'une mission de chasse libre dans le secteur de Kovda (v. carte géographique parue dans LiF n° 5, p. 41), le Daimler Benz de son Bf 109 E-7 (WNR. 6387) se met à cogner. Le *Staka* prend la décision de se poser sans attendre sur le lac Kovdosero encore gelé à cette époque de l'année. Schäfer s'en tire indemne et est récupéré par un Storch, abandonnant son Bf 109 (**Photo 14**, p. 15) sur la glace.

Le Hauptmann remet le commandement de la 4./JG 5 en septembre 1942. Au-delà de cette époque, son parcours devient nébuleux, jusqu'à la date fatidique du 25 avril 1943 quand il est tué, alors qu'il était rattaché au Stab de la JG 3. Hans-Christian Schäfer aura remporté un total de huit victoires: les deux premières sur le front de l'Ouest et les autres sur le front de l'Est. Les dates de ses cinquième et huitième victoires demeurent inconnues.

*Crédit photo: collection Richter*

## Page 16 – Photos couleur

### Jaune ou orange? L'éternelle discussion.

L'un des (nombreux) thèmes qui suscitent des discussions continues au sein des amateurs de la Luftwaffe, est la nuance exacte de jaune utilisée pour les marques et parements portés par les avions allemands de la 2<sup>ème</sup> GM. Même si la majorité des spécialistes répond que la teinte en question est celle connue sous la désignation de RLM 04, d'autres, photos couleur d'époque à l'appui, rouvrent régulièrement le débat. Car si l'on en juge par certains clichés originaux, le fameux jaune RLM 04 semble avoir parfois pris des nuances pour le moins fort différentes de celle généralement admise. Loin de nous l'envie de polémiquer ou de remettre en question l'usage de la teinte RLM 04 sur les appareils de la Luftwaffe ou une teinte similaire sur les aéronefs de ses alliés. Mais certaines photos n&b soulèvent tout de même de sérieux doutes. Sur ces vues-là, les marques qui devraient être jaunes paraissent tellement sombres qu'il est difficile d'imaginer qu'elles ont été peintes dans cette teinte théoriquement claire. L'idée qu'une nuance orangée (issue de mélanges de peintures immédiatement disponibles) ait pu être utilisée est souvent balayée par de soi-disant "experts". Ceux-ci rejettent cette hypothèse, la qualifiant d'absurde. Et argumentent en agitant les sacro-saints règlements édités par le RLM ou des institutions similaires au sein des armées alliées de l'Allemagne. A ces "spécialistes", nous répondons que la situation logistique des armées allemandes et de leurs alliés n'a pas toujours permis l'acheminement des teintes RLM réglementaires aux unités. Dans de telles conditions, il était tout simplement impossible pour ces dernières de respecter les instructions établies par la réglementation en vigueur. N'importe quelle autre armée a pu se retrouver dans cette situation et être confrontée au même problème.

Lorsqu'on observe des photos n&b prises à l'aide de certains types de pellicule, la teinte jaune y prend une nuance de gris parfois très sombre. Ce phénomène chimique est connu. Mais il reste que certaines vues n&b sont susceptibles d'alimenter le doute et donc le débat.

Au cours des mois écoulés, nous avons pris le temps d'examiner avec soin les diapositives couleur d'époque en notre possession. Nous nous sommes surtout intéressés aux marques d'identification portées par les avions. Et dans quelques cas, nous avons été surpris par nos propres découvertes. Le doute auquel nous avons fait référence plus haut s'est confirmé à l'examen de certaines diapositives couleur. Nous avons répertorié plusieurs cas où le jaune RLM 04 prend une nuance fort différente de celle généralement convenue. Ces cas concernent des aéronefs de la Luftwaffe et ceux de ses alliés. Les vues couleur que vous trouverez publiées ici (pp. 16 à 19) constituent autant d'exemples flagrants du non-respect des règles RLM en matière de teinte de marquage. Les cas identifiés concernent des Bf 109 E-3 roumains de l'Escadrila 58 du Grupul 7 Vânătoare (Groupe de Chasse n° 7) photographiés en compagnie d'un Bf 108. Les photos ont été prises sur un terrain du secteur sud du front de l'Est au cours de l'été 1941.

Observez attentivement les nuances de ce "jaune" RLM 04 et remarquez à quel point les teintes sont bien plus proches de l'orange que du jaune. Le doute n'est plus permis ici. Afin de comparer ces vues avec une photo en n&b, nous vous offrons ici un cliché qui a généré moult discussions parmi nos collaborateurs, avant la découverte des diapositives dans ce numéro. Cette comparaison prouve, selon nous, que toutes ces discussions sont désormais vaines car il ne fait aucun doute, toujours selon nous, que le Bf 109 E sur la photo n&b porte bien des marques d'identification orange et non jaunes. J'espère qu'après avoir fait le même constat que le nôtre, les historiens et les maquettistes considéreront toute photo n&b d'un autre œil, plus circonspect cette fois. Afin de confirmer la nuance de jaune normalement portée par les avions roumains, voici une autre diapo couleur provenant de la même source. Elle illustre un S.E.T. 7K de reconnaissance roumain porteur de marques d'identification du front de l'Est peintes dans une nuance de jaune "normale".

**Photo 15** (p. 16) – Neuf Bf 109 E-3 du Grupul 7 Vânătoare photographiés sur un aérodrome roumain. La vue a été prise peu avant l'assaut sur l'URSS en juin 1941. Les chasseurs IAR visibles au bout de l'alignement appartiennent vraisemblablement à une autre unité, puisque le Grupul 7 était entièrement équipé de Bf 109 E. La diapositive prouve à suffisance que plusieurs nuances de "jauné" ont été utilisées pour marquer les avions en vue de l'assaut sur l'Union Soviétique. Sur cette vue, on distingue les Bf 109 E-3 "51", "52", "57", "58" et "63". Le capot moteur de six Messerschmitt est orné d'une inscription blanche (slogans, prénoms, etc.). A l'avant-plan, un Ju 52 de la Luftwaffe.

**Photo 16** (p. 17) – Un S.E.T. 7K roumain quelque part dans le sud de l'URSS, photographié au printemps 1942. Une centaine de ces biplans (surtout utilisés pour l'observation et l'entraînement) a été produite. Ils serviront jusqu'en 1944. Les marques d'identification ont été peintes dans la nuance de jaune réglementaire.



**Photos 17 et 18** (pp. 18 et 19) – Des Emil du Grupul 7. Les bandes de fuselage sont d'une nuance orangée encore plus marquée que celle des capots moteurs, des chiffres tactiques et des marques de nationalité. En outre, les couleurs du Donald Duck (l'insigne de l'Escadrila 56, ici peint juste devant la bande de fuselage) diffèrent quelque peu de celles précédemment renseignées par les historiens. Le plumage du volatile est jaune pâle. A l'avant-plan, le Bf 108 de liaison utilisé par le Grupul 7. Les nuances de "jaune" utilisées sur cet avion sont manifestement différentes de celles des Bf 109 de l'arrière-plan. Sur le même Bf 108, comparez aussi le jaune du capot moteur et de la bande de fuselage avec la couleur orange de sa croix de nationalité qui devrait être réglementairement jaune.

**Photo 19** (p. 19) – Une vue n&b qui a suscité bien des débats parmi nos collaborateurs. Voici, le "9 Orange", le Bf 109 E-3 du Lt. Ioan Di Cesare (Grupul 7). Jusqu'à la découverte des diapos couleur présentées dans ces pages, la nuance de jaune utilisée sur les Bf 109 E roumains a été mal interprétée. Di Cesare remporta 16 victoires avant la fin de la guerre. Sur cette photo, trois de ces succès ont été symbolisés par des barres blanches sur la dérive. Les cinq barres obliques sur le fuselage en amont du cockpit représentent autant de missions d'attaque à basse altitude réussies. Le capot moteur porte l'inscription *Hai fetito!* ("Allons, Petite Fille!"). De l'inscription, les mécanos massés devant le capot ne laissent cependant visible que le point d'interrogation.

*Crédit photo: Collection Richter*

## Page 20 – Des avions sous la loupe

### Les Ju 88 lance-flammes du I./KG 51

Par Axel Urbanke

C'est en 1977 que j'ai vu pour la première fois trois photos d'un Ju 88 muni d'un équipement peu banal, du moins sur avion. Ce Junkers du I./KG 51 était en effet équipé d'un lance-flammes tirant vers l'arrière, sous la queue. Les trois vues en question ont été publiées à l'époque dans le troisième volume de la série *Foto Archiv* du périodique *Model Magazin*. Alors âgé de 16 ans, il m'a fallu économiser un trimestre sur mon argent de poche pour m'en offrir un exemplaire. Plus tard, deux courtes lettres adressées par des lecteurs à la rédaction de *Model Magazin* ont précisé que le Ju 88 "cracheur de feu" appartenait au Stab du I. Gruppe de la KG 51 et que son *Werknummer* était 1050. Enfin, les missives mentionnaient aussi qu'un certain Leutnant Stahl avait piloté cet étrange appareil sur le front de l'Est en 1942. Puis, plus rien, aucune autre trace de ce curieux Junkers et de son étrange armement défensif. Trente-cinq années ont passé depuis cette découverte. J'estime qu'il est donc plus que temps de revisiter ce sujet un peu particulier et de l'illustrer au moyen de photographies supplémentaires.

Pendant l'hiver 1939-1940, la Luftwaffe commence l'expérimentation de divers types d'armement défensif sur He 111 afin de contrer les chasseurs attaquant par l'arrière. C'est que l'expérience polonaise quelques mois plus tôt a montré les limites des défenses des He 111 lors de telles attaques. En dépit de la faiblesse de la chasse polonaise, la Luftwaffe a perdu plusieurs He 111 face aux chasseurs aux damiers rouges et blancs. Les responsables allemands ont donc toutes les raisons de craindre des pertes nettement plus significatives face à un adversaire aussi vindicatif que l'aviation polonaise mais mieux équipé.

L'officier technique du I./KG 51, le Lt. Dr. Peter W. Stahl, fait alors une proposition qui a de quoi surprendre: équiper la queue d'un He 111 d'un dispositif lance-flammes fonctionnant au pétrole ou au gasoil (en fait un mélange de gasoil et de carbolineum). On opte finalement pour le gasoil. Le nuage de carburant ainsi vaporisé était également censé aveugler le pilote du chasseur, en recouvrant sa verrière d'un film gras et sombre. C'est sur le terrain d'essai de Tarnowitz que la Luftwaffe fait installer le dispositif expérimental à bord du He 111 immatriculé 9K + JP.

Les premiers d'essai ont lieu à la mi-février 1940 et semblent concluants: un Bf 109 attaquant par l'arrière voit son pare-brise obscurci par le liquide gras alors qu'il est encore distant de 150 mètres du Ju 88. En dépit de ces résultats prometteurs, le RLM refuse d'installer le système en série. Mais Stahl ne se décourage pas et poursuit ses expérimentations seul au sein du Stab du I./KG 51. Le Gruppe est transformé sur Ju 88 entre avril et mai 1940. Stahl doit attendre la fin de la campagne de France pour faire installer son dispositif à bord de l'un des nouveaux Junkers, un Ju 88 A-1 immatriculé 9K + EH (W.Nr. 6093), dans les installations de Villaroche (50 km au sud-est de Paris). Un réservoir de gasoil est avionné à l'arrière, à l'intérieur du fuselage, en amont du logement de la roulette de queue.

Il alimente deux durites censées vaporiser suffisamment de gasoil pour générer un nuage dense. Les panneaux extérieurs des ailes sont également modifiés pour recevoir des saumons agrandis. Celui de gauche est muni d'un autre tube lance-flammes. Le dispositif est commandé soit par l'opérateur radio via une pédale, soit manuellement par le pilote.

A bord du Ju 88 ainsi gréé, Stahl effectue plusieurs essais et vols opérationnels vers la fin de l'été 1940. C'est lors de l'un d'eux qu'il abat un Spitfire le 19 août. L'interception s'est déroulée à 15h40 à une altitude de 2.300 mètres, quelque 25 km au nord-est de Portsmouth. Il nous est cependant impossible de confirmer que le Spitfire a été descendu grâce au lance-flammes. On note cependant que la barre de victoire correspondante apparaît sur toutes les photos du Ju 88 "cracheur de feu". Le registre des pertes indique que le Junkers fut endommagé à 20 % lors d'un atterrissage forcé à Villaroche, suite à des problèmes moteur rencontrés lors d'une sortie opérationnelle le 9 novembre 1940.

On sait peu de choses entre cet accident et l'ouverture du front de l'Est l'été suivant. Le "dragon" est alors à l'inventaire du Stab du I./KG 51 et immatriculé 9K + EB. Un compte-rendu rédigé par son opérateur radio, l'Ofw. Jux, confirme que le Ju 88 lance-flammes a bel et bien été utilisé en opérations sur le front de l'Est. Voici la relation du sous-officier: *"au cours d'un raid sur Huppen, à l'est de Sinoïevsk, le 1<sup>er</sup> août 1941, une section de trois avions du KG 51 fut attaquée par huit chasseurs. Les Ju 88 volaient en formation relâchée, ce qui a facilité l'intervention des chasseurs qui ont attaqué chaque bombardier individuellement. Un peu plus tard, un "Kettenhund" (littéralement "chien de chaîne", surnom donné aux éléments d'une Kette ou section de trois avions – ndr.) a resserré sur notre gauche. Nous étions leader. Soudain, un chasseur a attaqué le "Kettenhund". Ma mitrailleuse venait de s'enrayer. Le chasseur est venu d'au-dessus et de gauche. Dans sa manœuvre, il a glissé derrière mon propre avion, vers la droite à 300 mètres environ. C'est à ce moment précis que j'ai activé le lance-flammes. Le chasseur a dégagé et est remonté vers la droite, sans tenter une nouvelle passe de tir."*

Outre le 9K + EB, au moins un autre Ju 88 équipé des *Stahlschen Flammrohre* (littéralement "Tubes à Flammes de Stahl") est engagé au début des combats à l'Est. Il s'agit du 9K + FB, un Ju 88 A-4 (W.Nr. 1050), qui, comme son homologue, est rattaché au Stab du I./KG 51. Par contre, cet avion n'est pas équipé du lance-flammes avant l'été ou, plus vraisemblablement, l'automne 1941, comme l'attestent deux photos prises à cette époque. Sur la première vue, la queue du 9K + FB s'orne de deux barres de victoire aérienne et de 14 symboles de navire coulé ou endommagé. Neuf silhouettes de navire et une barre de victoire sont marquées d'une étoile soviétique. Comme le montre la **Photo 29** (p. 24), aucun dispositif lance-flammes n'équipe cet avion au moment où a été prise la photo. Mais peu après, alors que sa queue s'orne de deux autres symboles de navire endommagé et d'une barre de victoire supplémentaire, le même bombardier apparaît muni d'un lance-flammes installé dans la queue (**Photo 28**, p. 24). Comme les deux nouvelles silhouettes de navire portent respectivement la date du 3 novembre et du 17 novembre 1941,

et que la troisième barre de victoire aérienne est datée du 3 novembre 1941, le lance-flammes a vraisemblablement été installé sur cet avion entre octobre et novembre 1941.

Il est fort probable que le Lt. Stahl a continué à piloter son vieux "dragon" (le Ju 88 A-1, 9K + EB, WNr. 6093) au cours de la phase préliminaire de l'invasion allemande de l'URSS. Le second "cracheur de feu" (le Ju 88 A-4, 9K + FB, WNr. 1050) était la monture du Gruppenkommandeur, le Hptm. Heinrich Hahn. C'est donc à ce pilote que l'on peut attribuer le palmarès illustré sur les deux photos mentionnées. Ses succès valurent à Hahn la Croix Allemande en Or le 2 janvier 1941. Entre les 3 et 10 janvier 1941, le I./KG 51 transfère tous ses avions aux II. et III. Gruppe, à l'exception des deux "Lance-flammes". Les équipages sont envoyés en permission. Le Hptm. Hahn convoie son Ju 88 spécial à Wiener Neustadt où est prise la dernière photo connue de cette étrange version. Le Junkers ne retournera pas en Russie. Car le 3 février 1942, peu après leur retour de permission, Heinrich Hahn et un membre de son équipage, le Fw. Graichen, perdent la vie lorsque leur Ju 88 lance-flammes s'écrase sur le terrain de Tiraspol au sud-est de la Moldavie. Leur bimoteur est complètement détruit.

Enfin, signalons que, jusqu'ici, personne ne semble avoir été en mesure de déterminer le sort du premier Ju 88 "cracheur de feu", celui piloté par le Lt. Dr. Peter Stahl (Ju 88 A-1, 9K + EB, WNr. 6093).

**Photos 20 à 23** (pp. 20 et 21) – En août 1940, le Leutnant Stahl, officier technique du I./KG 51, teste son lance-flammes au-dessus de l'aérodrome de Villaroche. Il pilote un Ju 88 A-1 de la 1. Staffel immatriculé 9K + EH (WNr. 6093). Les nuages de gasoil vaporisés dans le sillage du bombardier sont si volumineux et si denses qu'il faut plusieurs minutes pour qu'ils se dissipent. Sur la **Photo 20** (p. 20), on distingue clairement la flamme et le panache de fumée produits par le lance-flammes installé à l'extrémité de l'aile gauche.

*Crédit photo: collection Harry*

**Photos 24 à 27** (pp. 22 et 23) – D'autres vues prises à Villaroche à l'époque des essais en août 1940. Elles illustrent l'utilisation au sol et en vol du lance-flammes installé dans l'aile gauche. La **Photo 24** montre la vaporisation du gasoil sans sa mise à feu. La **Photo 26** montre le Werknummer et la barre de victoire symbolisant le succès remporté le 19 août 1940. On observe aussi le nouveau saumon d'aile, le tube lance-flammes saillant et le petit orifice de ventilation profilé à l'intrados.

*Crédit photo: collection Harry*

**Photos 28 et 29** (p. 24) – Voici le deuxième Ju 88 "cracheur de feu": il s'agit d'un A-4 immatriculé 9K + FB et porteur du WNr. 1050. Le bombardier était la monture habituelle du Hptm. Hahn, Gruppenkommandeur du I./KG 51. Le Junkers fut muni du dispositif lance-flammes sur le front de l'Est en octobre ou en novembre 1941. La **Photo 29** montre le bimoteur avant conversion, tandis que la **Photo 28** le montre après. Nous ignorons si le Gruppenkommandeur a utilisé le lance-flammes pour abattre son adversaire le 3 novembre 1941 (troisième victoire remportée par Hahn).

*Crédit photo: collection Richter (Photo 28)*

**Photo 30** (p. 25) – A l'instar de son officier technique (le Lt. Dr. Stahl), le Hptm. Heinrich Hahn pilotait un Ju 88 muni d'un lance-flammes défensif. Pour l'heure, nous ignorons si d'autres Ju 88 du I./KG 51 ont été équipés du même dispositif.

**Photos 31 et 32** (pp. 26 et 27) – La dernière photo connue du Ju 88 A-4 (9K + FB, WNr. 1050) du Hptm. Heinrich Hahn. Elle a été prise en janvier 1942 sur l'aéroport de Wiener-Neustadt où Hahn a atterri pendant sa permission. La lettre F qui identifie l'avion au sein de son escadrille, est verte, couleur de la Staffel. Le célèbre emblème à l'Edelweiss est à peine visible sur le nez du bombardier. Quelques jours plus tard, le 3 février 1942, cet avion s'écrase en Moldavie, tuant le Hptm. Hahn. La **Photo 32** illustre le côté gauche de l'empennage vertical du Junkers orné des marques de victoires navales et aériennes. Les tubes lance-flammes sont ici bien visibles.

*Crédit photo: collection Richter*

**Photo 33** (p. 28) – Le Ju 88 A-1 (WNr. 6093), le tout premier Junkers "Dragon" saisi en Russie au cours de l'automne 1941. A cette époque, l'avion a été rattaché au Gruppenstab et porte le matricule 9K + EB mais son pilote est toujours le Lt. Stahl. La lettre identifiant l'avion est peinte en vert et appliquée par-dessus la bande jaune typique des avions allemands engagés sur le front de l'Est. On distingue le Werknummer et la barre de victoire. La petite écope dans le bord d'attaque du stabilisateur est intéressante: elle fait peut-être partie du système de réchauffage Kärcher installé dans le fuselage arrière et utilisé pour fluidifier le gasoil.

*Crédit photo: collection Harry*

**Profil couleur** (pp. 24 et 25): Le Ju 88 A-4 "lance-flammes" du Hptm. Heinrich Hahn, Gruppenkommandeur du I./KG 51. La livrée illustrée ici est celle portée par l'avion lorsqu'il a été photographié à Wiener-Neustadt en janvier 1942 (v. **Photo 31**, p. 26).

## Page 29 – Documents

### Devinette

Cette réalisation du Commandement du District d'Aérodrome 2/I *Elbing* est très spéciale. Comme le texte en allemand l'indique au sommet de la page, celle-ci contient une devinette qui ne peut être découverte que par les lecteurs particulièrement attentifs. Essayer de déchiffrer les hachures recouvrant les Prusse-Occidentale et Orientale. Un truc pour vous y aider: tenez votre magazine d'une certaine façon. Vous donnez votre langue au chat? Alors rendez-vous au bas de la troisième de couverture!

## Page 30 – Emblèmes inconnus

### L'insigne de la 3./JG 52: l'un des derniers emblèmes mystérieux de la Jagdwaffe enfin identifié

Pendant plus d'une décennie, une mystérieuse photographie illustrant un Bf 109 capturé en Russie, a circulé dans diverses publications dédiées à la Luftwaffe. Le mystère provenait de l'emblème d'escadrille inconnu ornant le fuselage du chasseur: un vautour suspendant des cocardes britanniques au-dessus de l'eau. L'insigne en question est peint entre la Balkenkreuz et les stabilisateurs. Nombreuses sont les unités qui peignaient leur emblème à cet endroit au cours des combats à l'Ouest en 1940. Une précision toutefois: à l'exception du II./JG 51, cet emplacement était exclusivement utilisé par les I. Gruppen dont la caractéristique, contrairement aux autres Groupes constituant une Escadre, était l'absence de marques d'identification sur le fuselage (barres horizontales, lignes ondulées, etc.). Sur le front de l'Est par contre, seule une poignée de Staffeln utilise le même emplacement pour y peindre leur emblème respectif. Parmi elles, on trouve les trois Staffeln du I.(J)/LG 2 ainsi que celles des II./JG 51 et I./JG 52. Sur les avions de ces deux derniers Gruppen, l'emblème d'escadrille ne sera peint derrière la Balkenkreuz que pendant une courte période. Le nouvel insigne introduit par le I./JG 52 vers la fin des combats à l'Ouest a presque complètement remplacé l'ancien emblème au Sanglier Galopant. Ce dernier apparaît encore parfois derrière la Balkenkreuz de fuselage mais le nouvel insigne (une main squelettique saisissant un Spitfire) est plus communément appliqué sur les capots moteurs.



Mais comment avons-nous clarifié le mystère du Voutour dont il est question dans cet article? La photo bien connue qui montre un groupe de *Frontoviki* près de la queue du Bf 109, révèle également un autre détail singulier: la bande du théâtre d'opérations est peinte très en arrière sur le fuselage. Seuls quelques Gruppen ont appliqué ladite bande à cet endroit ou un peu plus en aval, au voisinage du cadre n° 7. Il s'agit du III./JG 51, des I. et III./JG 52 et du I./JG 53. Cela laisse beaucoup trop d'avions pour mettre en place les pièces du puzzle. Nous avons fait un premier pas vers la résolution de ce mystère lorsque nous sommes tombés sur une photo d'un Bf 109 issue de la collection Petrick. Sur cet appareil aussi, la bande de fuselage est peinte très en arrière. Mais la même photo révèle un autre détail tout aussi intéressant: un chiffre 4 jaune est peint sur le fuselage. Cette teinte suggère un avion d'une 3. ou 9. Staffel. Et nous en restons là pendant des mois. Jusqu'au jour où nous recevons un album photo remarquablement organisé provenant d'un ancien officier de la 36. Infanterie Division. Parmi les vues, celle d'un Bf 109 en feu au sol. Et là, surprise: son fuselage arrière porte l'insigne au Voutour dont nous avons parlé plus haut! Mieux: la vue est accompagnée d'informations concernant la date et le lieu.

La photo en question a été prise fin octobre 1941 dans le secteur de Kalinin, quelque 170 km au nord-ouest de Moscou. Parmi les unités de chasse stationnées dans ce secteur, une seule est au combat à cette époque: le I./JG 52. Ce Groupe emménage à Dugino le 10 octobre, à Kalinin le 20, à Staritsa le 30 et finalement à Russa le 4 novembre 1941. Tous ces terrains permettent d'effectuer des missions dans le secteur de Kalinin. Si l'on tient compte de la couleur du chiffre 4 visible sur la photo, il serait logique de penser que le Bf 109 mystérieux appartenait à la 3./JG 52. Mais un élément est venu contrecarrer cette belle déduction: la 3./JG 52 aurait utilisé un autre emblème d'escadrille que celui au Voutour. C'est du moins ce que prétend le Volume 6/II du monumental ouvrage *Die Jagdfliegerverbände der Luftwaffe 1934 bis 1945*. L'emblème en question est un parapluie coupé en deux par une balle. Dans le même ouvrage, deux photos montrent que l'insigne en question était peint sur un écu derrière la Balkenkreuz de fuselage. Toujours selon les auteurs de l'ouvrage, cet emblème aurait été introduit à l'automne 1941. Or c'est précisément à cette époque que l'ancien officier d'infanterie a pris la photo insérée dans l'album que nous avons reçu. Après des recherches supplémentaires, il nous semble que l'affirmation des auteurs de *Die Jagdfliegerverbände der Luftwaffe 1934 bis 1945* doit être nuancée.

Les origines de l'emblème au parapluie coupé en deux remontent à septembre 1939, soit au début de la 2<sup>ème</sup> GM. Le parapluie en question est celui dont le premier ministre britannique de l'époque, Neville Chamberlain, ne se séparait que rarement. Ce symbole a souvent été repris par nombre d'artistes de la Luftwaffe qui l'ont peint ou tracé à la craie sur quantité d'avions de tous types (chasseurs, bombardiers, etc.) pour symboliser l'ennemi anglais. Plusieurs photos attestent que la 3./JG 52 a utilisé comme insigne le "parapluie de Chamberlain fendu en deux" et ce dès septembre 1939. Toutefois, il semble exact que cet insigne n'a pas été peint sur les avions de l'escadrille. Lorsqu'on examine les photos illustrant l'emblème au Parapluie prises sur le front de l'Est, on peut imaginer qu'elles ont été prises au début de l'été, soit en juin ou juillet 1941, comme semble le montrer l'état de la végétation. Pour lever toute ambiguïté, nous ne considérons cependant pas que les photos sont autant de preuves que l'emblème au Parapluie a été introduit à l'automne 1939. Nous affirmons seulement que les avions photographiés en 1941 portent un insigne qui existait déjà deux ans plus tôt. Car nous ne disposons pas de photographies prouvant que le même emblème a orné les avions de la 3./JG 52 dès l'automne 1939. Ce qui ne veut cependant pas dire que tel ne fut pas le cas.

La dernière preuve confirmant notre théorie est tombée entre nos mains au printemps 2011. Une fois encore, il s'agissait d'une photographie prise dans le secteur de Kalinin en octobre 1941. Elle montre un Bf 109 "10 Jaune" posé sur le ventre au milieu d'un aérodrome. Sur cet avion aussi, la bande de fuselage est peinte très arrière, dans la zone du cadre n° 7. Et devant elle, notre Voutour. Une bonne nouvelle ne venant jamais seule, la même photo révèle la pièce manquante à notre puzzle: le capot moteur est orné du nouvel insigne du I./JG 52, la "Main Squelettique Empoignant le Spitfire". A partir de là, il ne faisait plus aucun doute que ce Voutour était bien l'emblème de la 3./JG 52. Au total, quatre photos, toutes prises entre septembre et octobre 1941, confirment notre théorie. Nous pouvons donc en conclure que l'insigne au Parapluie tient plus de l'exception que de la règle.

**Photo 35** (p. 30) – La célèbre photo montrant des *Frontoviki* près de l'épave d'un Bf 109 décoré d'un insigne alors non identifié. Les tenues hivernales portées par les fantassins soviétiques suggèrent que la vue a été prise en novembre ou en décembre 1941. On note la bande de fuselage peinte derrière le cadre n° 7.

*Crédit photo: collection Kulikov*

**Photo 36** (p. 31) – Un Bf 109 F de l'unité alors inconnue photographié en septembre ou octobre 1941. Outre l'emblème au Voutour et la bande de fuselage au voisinage du cadre n° 7, on distingue le chiffre tactique "4 Jaune" entre les jambes du soldat assis sur le dos du fuselage.

*Crédit photo: collection Petrick*

**Photos 37 et 38** (p. 32) – Un *Friedrich* brûle dans le secteur de Kalinin vers la mi-octobre 1941. L'emblème au Voutour est ici suffisamment clair pour éviter toute erreur d'identification (**Photo 38**).

**Photo 39** (haut de la p. 33) – L'une des photographies qui prouvent l'introduction du Parapluie comme nouvel emblème de la 3./JG 52. Une autre photo similaire, non publiée ici, a été prise à la même époque. Il semble donc que cet emblème a été introduit dans la Staffel dès septembre 1939. Elle n'était plus portée que rarement à la fin de l'été 1941.

**Photo 40** (bas de la p. 33) – L'insigne de la 3./JG 52, ici sur un fanion photographié sur l'aéroport de Bonn-Hangelar en septembre 1939.

**Photo 41** (p. 34) – Cette vue prise dans le secteur de Kalinin a permis d'éclaircir définitivement le "mystère du Voutour". Le rapace est bien l'emblème de la 3./JG 52. Sur le capot moteur, l'insigne du Groupe introduit à la mi-1941, alors que l'unité était encore stationnée à l'Ouest.

**Photo 42** (p. 35) – Une vue couleur d'époque illustrant l'emblème du I./JG 52 sur un Bf 109 au camouflage singulier. On distingue clairement la main squelettique qui empoigne un Spitfire.

**Profil couleur** (pp. 34 et 35): Le Bf 109 F "10 Jaune" posé train rentré sur un aérodrome du secteur de Kalinin en octobre 1941 (v. **Photo 41**, p. 34). Le chasseur appartient à la 3./JG 52. L'emblème d'escadrille est peint entre la Balkenkreuz et la bande de fuselage, alors que l'insigne du I./JG 52 orne le capot moteur.

## Page 36 – Derrière les images, une histoire

### L'odyssée de la Savoia Staffel

Par Wolfgang Hesse et Axel Urbanke

Suite au débarquement des troupes allemandes en Afrique du Nord, les forces germano-italiennes progressent rapidement vers l'est. Les voies de ravitaillement s'allongent de jour en jour et la Luftwaffe se retrouve bientôt à cours d'avions de transport, ses

Ju 52 étant requis en grand nombre sur d'autres fronts. En outre, les trimoteurs manquent "d'allonge". Ils ne conviennent donc pas vraiment pour les longs vols de ravitaillement depuis la Grèce et la Sicile vers l'Afrique du Nord. Leur utilisation n'est envisageable que si les Junkers font le plein de carburant en Afrique ou en Crète. C'est en ravitaillant l'Afrika Korps à partir du début février 1941 que le III./KG.z.b.V. 1 découvre ces problèmes logistiques.

La Luftwaffe se tourne alors vers la société Junkers pour augmenter et accélérer la production d'avions cargo. Mais la société saxonne a atteint sa capacité de production maximale et ne peut donc faire face à des demandes supplémentaires. C'est sans doute ce qui explique pourquoi la Luftwaffe se tourne alors vers l'étranger à la mi-1941 et fait le choix du Savoia Marchetti SM.82 Marsupiale italien. Elle compte utiliser cet efficace trimoteur pour ses lignes de ravitaillement méditerranéennes. L'avion peut transporter une charge utile de 2,5 tonnes d'une traite entre la Sicile et l'Afrique du Nord. Exactement ce dont l'aviation militaire allemande a besoin.

Les historiens ignorent encore quand la Luftwaffe a donné l'ordre de tester le SM.82 pour ses besoins. On sait par contre que les Italiens ont commencé le 4 octobre 1941 la transformation des trois premiers équipages allemands issus du Stab III./KG.z.b.V. 1. Quelques techniciens les accompagnent pour leur propre formation à l'aéroport de Rome-Littorio (aujourd'hui Rome-Urbe). C'est le Nucleo Comunicazioni Ala Littoria qui est chargé de former les Allemands sur le gros Savoia Marchetti. Ala Littoria est la compagnie aérienne nationale italienne réquisitionnée par l'armée du Duce qui l'utilise comme unité de transport. Les Marsupiale sont légèrement modifiés pour les clients allemands: le fonctionnement des manettes des gaz est inversé et les inscriptions de maintenance et autres sont rédigées dans la langue de Goethe. Les trimoteurs ne sont pas armés.

Leur transformation achevée, les équipages allemands retournent à la Stabsstaffel du III./KG.z.b.V. 1. Ils effectuent leurs premières missions dans l'espace aérien sécurisé entre Reggio Emilia (Italie septentrionale) et Athènes. En novembre 1941, un ordre transitant par la Luftflotte 2 parvient au III./KG.z.b.V. 1: instruction lui est donnée de constituer une Staffel de SM.82<sup>(1)</sup>. L'ordre est immédiatement exécuté et le Lt. Helmut Schwarz du III./KG.z.b.V. 1 est promu Staffelführer (en remplacement d'un autre officier qui vient d'être tué). Sa future unité doit compter douze avions. Le III./KG.z.b.V. 1 doit fournir pilotes et techniciens. Le groupe de transport choisit Brindisi pour la transformation des personnels de la nouvelle Staffel. En décembre, la toute jeune unité peut compter sur trois SM.82 et un SM.73. Ce dernier est endommagé à 10 % le 3 janvier suivant. Le 22 février 1942, le Lt. Schwarz déclare l'unité "mise sur pied".

L'inventaire d'avril 1942 confirme que les Italiens ont livré 10 avions flambants neufs à intervalle irrégulier. Certains appareils ont été échangés contre 40 moteurs DB 601. D'emblée, la Staffel est confrontée à des problèmes: les manuels nécessaires à la formation des personnels, sont exclusivement en italien, les pièces de rechange et l'outillage spécifique n'ont été livrés qu'en trop faible quantité. Autant dire que les nerfs du Lt. Schwarz sont mis à rude épreuve pendant cette période! Heureusement, trois membres dépêchés par Savoia Marchetti et deux délégués du motoriste Alfa Romeo arrivent à point nommé. Leurs contacts avec les usines et la Regia Aeronautica permettent à la Staffel d'entamer la formation de ses personnels sans plus attendre. En réalité, la transformation des navigants est réduite à sa plus simple expression: chaque équipage a droit à une heure de vol, pas une minute de plus. A peine de quoi effectuer quatre ou cinq circuits d'atterrissage ponctués par un lâché solo. Et c'est tout. Pas étonnant dès lors que les aviateurs allemands n'ont que peu confiance dans ces gros oiseaux italiens largement faits de bois et de toile. Mais cet état d'esprit va changer. A ce stade, on peut également mentionner que la Staffel a aussi reçu un autre type de Savoia Marchetti, le SM.73, dont elle compte trois exemplaires. Ils sont désarmés et utilisés comme avions de liaison<sup>(2)</sup>. Dans divers documents d'époque, on trouve ainsi mention de SM.73 immatriculés RD + CU, RD + CW<sup>(2)</sup> et 1Z + QD. Le *Staka* Schwarz convoie ce dernier entre Castelvetrano et Trapani le 23 mars 1943. Mais à l'atterrissage, le trimoteur est déstabilisé par une forte rafale de vent et il termine sur le nez. Si l'existence d'au moins trois SM.73 opérationnels semble confirmée au sein de la Savoia Staffel, Helmut Schwarz a affirmé lors d'une conversation en 2011 que ce type de trimoteur n'était plus à l'inventaire de la Staffel lors des opérations vers la Corse en août-septembre 1943.

La Savoia Staffel est déclarée opérationnelle vers le 20 mars. Ses premières missions consistent en des vols de ravitaillement Brindisi-Athènes-Crète. Chaque étape dure trois heures de vol. En Crète, le chargement est transbordé sur des Ju 52 qui l'acheminent vers l'Afrique du Nord. Les SM.82 ne doivent pas se ravitailler en carburant à Athènes.

Brindisi est un petit aérodrome dont la taille donne quelque difficulté aux pilotes allemands peu expérimentés sur SM.82. Par conséquent, entre les 4 et 5 avril 1942, la Savoia Staffel s'installe à Lecce, au sud de Brindisi, où l'outillage et le stock de pièces de rechange sont largement plus abondants. Toutefois, la maintenance des SM.82 reste assurée par les Italiens à Rome-Littorio jusqu'en août 1942. La Luftwaffe rend la politesse en entretenant à ses frais sur l'aérodrome de Piancenza les Bf 110 C et Do 217 J mis en œuvre par la Regia Aeronautica. La responsabilité de la maintenance des SM.82 est transférée aux Allemands en août 1942.

Grâce son emménagement à Lecce en avril, la Savoia Staffel opère dans de meilleures conditions. Et ce qui ne gêne rien, l'officier technique italien délégué auprès de la Staffel est issu d'une famille germano-italienne. A Lecce, la Savoia Staffel se sent comme chez elle. Avec le redéploiement à Brindisi, l'unité quitte le giron du III./KG.z.b.V. 1 pour être placée sous l'autorité directe du Lufttransportfliegerführer Mittelmeer (Commandement du Transport Aérien pour la Méditerranée). Au début, les vols de ravitaillement se poursuivent vers Athènes et la Crète. Mais dans les semaines qui suivent, les SM.82 de l'escadrille commencent à recevoir deux mitrailleuses MG 13 défensives. Et à la mi-juin 1942, c'est chose faite, tous les SM.82 sont armés. A partir de cette époque, la Staffel effectue des missions opérationnelles directement vers l'Afrique du Nord, avec des destinations comme Derna, Barqa et Tobrouk. Elle y achemine surtout de l'essence. A la même époque, un Fw 200 du III./KG 40 (pilote: Riepold) est affecté en soutien aux missions de la Savoia Staffel. Le quadrimoteur effectue trois ou quatre vols en solitaire entre Lecce et l'Afrique du Nord. Au cours de l'un d'eux, le 2 juillet 1942, le Focke Wulf est victime d'une fuite de carburant alors qu'il rentre en Italie. Les efforts de son équipage qui tente de le détourner vers les côtes grecques sont vains et le Fw 200 doit amerrir. Si trois aviateurs sont récupérés sains et saufs par le service de sauvetage en mer, trois autres trouvent la mort (Riepold, Knorr et Thiel). La mer finira par rendre les corps.

Sur SM.82, la durée d'un vol type vers l'Afrique du Nord est de 4 heures 20 minutes. Après avoir reçu son ordre de mission, chaque équipage planifie son propre vol. La disponibilité des avions, les informations disponibles concernant la météo et l'activité ennemie sont autant de facteurs pris en considération. Une préparation soignée de chaque vol explique pourquoi les pertes sont jugées minimales. En ce qui concerne l'activité ennemie, la source d'information la plus fiable provient des unités de Ju 52 qui rentrent d'Afrique du Nord. Chaque mission de la Savoia Staffel est effectuée par un seul avion à la fois ou par des formations d'appareils évoluant à ou en-dessous de 1.800 mètres d'altitude, voire à basse altitude. Dans ce dernier cas, le vol se fait d'office en formation afin de bénéficier d'une couverture mutuelle du feu défensif combiné. En règle générale, les Marsupiale descendent au ras des vagues quelque 30 minutes avant d'atteindre les côtes africaines. Le but est de se glisser avec le maximum de discrétion dans cet espace aérien jugé particulièrement dangereux.

Après atterrissage et déchargement, un maximum de 30 permissionnaires ou blessés montent à bord de chaque SM. 82 qui redécollent sans avoir fait le plein de carburant. Le plus long vol opérationnel sera effectué par des SM.82 qui gagnent l'oasis de Siwa, à environ une heure de vol au sud-est de Tobrouk.

Au cours du vol de retour, les trimoteurs redescendent à très basse altitude pendant 30 minutes au-delà du franchissement des côtes africaines. Il arrive que les SM.82 accomplissent des missions en collaboration avec des Ju 52. Etant donné l'écart de vitesse entre les deux types d'appareil, les Savoia Marchetti décollent une demi-heure après les Junkers. Car ces derniers sont si lents que les trimoteurs italiens sont obligés de ralentir au point de devenir instables. Dans de telles conditions, leurs commandes de vol mollissent, un phénomène que détestent les pilotes. Un seul Marsupiale sera perdu lors de l'une de ces missions: le 23 août 1942, le WNr. 0126 du Fw. Streblov est abattu au large de Derna lors d'un vol en solitaire.

Le mois suivant, l'aérodrome de Lecce est le théâtre d'un événement inhabituel. Helmut Schwarz, l'ancien Staffelfkapitän, raconte: *"le moteur central de l'un des Savoia avait cassé et, une fois de plus, il n'y avait pas de propulseur de rechange. Les ateliers italiens de Jesi pouvaient nous dépanner mais il fallait y envoyer l'avion. Mais comment? Décoller sur deux moteurs? Contrairement à l'expérience de l'armée de l'air italienne et en dépit de l'absence d'une procédure publiée dans la documentation technique, il nous a semblé qu'un convoyage sur deux moteurs était la seule solution pour acheminer rapidement le SM.82 à Jesi. Entre-temps, nous avions pris confiance dans les performances de nos Savoia. C'est pourquoi nous avons tenté ce décollage sur deux moteurs. Pour nous y aider, l'hélice du moteur cassé fut démontée et rangée dans le compartiment cargo. En outre, tout l'équipement non nécessaire à ce vol fut retiré. Enfin, l'équipage se résumait au pilote et au mécanicien de bord. Nous avons également calculé la distance de freinage d'urgence qui correspond aussi au point où l'avion devait prendre l'air. L'Ofw. Ordnung, un pilote expérimenté et l'Ofw. Wachholz, son mécanicien de bord, furent sélectionnés pour cette mission particulière. Ils mirent plein gaz sur les deux moteurs disponibles et décollèrent. Pendant que le SM.82 effectuait le circuit prévu pour nous signaler que tout allait bien, le mécanicien de bord activait la pompe à main pour relever le train d'atterrissage, la génération hydraulique étant normalement assurée par le moteur central. Puis, l'avion mit le cap vers Jesi. Il revint trois jours plus tard, sur trois moteurs cette fois, après que son équipage eût été porté en triomphe par les hommes de l'école de pilotage italienne de Jesi où nos camarades furent traités comme des invités pendant leur séjour."*

Suite au débarquement allié au Maroc début novembre 1942, l'Afrika Korps se retrouve prise dans un étouffement, contrainte à présent au combat sur ses flancs est et ouest. Comme à l'accoutumée, la plus grosse partie du ravitaillement doit être acheminée par la voie des airs. En préalable à des opérations qui doivent débiter en janvier 1943, la Savoia Staffel et une petite équipe de techniciens emménagent à Castelvetrano. De là, l'unité accomplit deux à trois missions quotidiennes vers la Tunisie, la durée du vol aller-retour avoisinant les 2 heures 40 minutes. A nouveau, les trimoteurs acheminent surtout de l'essence à laquelle s'ajoutent à présent des munitions. A chaque vol, les Marsupiale embarquent 3,2 tonnes de fret. Cette capacité d'emport est rendue possible par la situation de l'aérodrome de Castelvetrano. Celui-ci est, en effet, situé sur un haut plateau qui se prolonge par une vallée sur son extrémité nord. Cette particularité topographique est mise à profit par les SM.82 lourdement chargés décollant face au nord: une fois qu'ils ont dépassé le plateau, ils plongent dans la vallée afin de prendre la vitesse qui leur manque!

A Castelvetrano, la Savoia Staffel bénéficie aussi de la présence d'une unité italienne qui lui fournit les pièces de rechange nécessaires. La même unité n'accomplit jamais plus de trois à quatre missions hebdomadaires. Un jour, l'unité italienne doit participer à une grosse opération vers Tunis, la destination habituelle des Savoia allemands. Le commandant italien offre donc à l'Oblt. Schwarz de profiter d'une couverture de chasse procurée par 20 Macchi 202. Le Staka est particulièrement ravi de cette offre puisque la Luftwaffe ne lui octroie jamais plus de deux à quatre Bf 109 en guise d'anges gardiens. Voilà donc avions-cargos italiens et allemands partis conjointement vers Tunis. Le vol aller est sans histoires. Une fois le ravitaillement déchargé, les Allemands décident de repartir sans attendre, alors que leurs homologues italiens préfèrent retarder leur départ pour visiter la foire qui se tient en ville. Une décision qui va leur coûter cher: lorsque les Allemands atterrissent à Tunis quatre heures plus tard pour leur deuxième rotation, ils y trouvent les carcasses des SM.82 italiens et des MC.202 d'escorte en feu. Le coupable est un raid de bombardiers ennemis qui a anéanti la plupart des membres de la formation italienne.

Un autre incident notoire se produit au cours des opérations vers Tunis. A la mi-avril 1943, un Marsupiale allemand perd un moteur et est contraint à l'amerrissage quelque 25 km au large de la capitale tunisienne. Le trimoteur transportant environ deux tonnes de munitions pour char, il aurait dû couler immédiatement. Mais à la grande surprise de son équipage qui se voyait déjà condamné, le Savoia flotte! Grâce à sa construction essentiellement en bois et à ses réservoirs d'essence aux trois-quarts vides (donc largement remplis d'air), le trimoteur reste à flot. Il est même pris en remorque jusqu'au port de Bizerte où il est déchargé (presque) comme un simple bateau! Les missions vers la Tunisie cessent vers la mi-avril car la tête de pont allemande n'offre plus d'aérodromes adaptés aux SM.82.

Castelvetrano perd peu à peu de son confort à cette époque: situé à découvert entre des vergers, le terrain est régulièrement bombardé par l'ennemi à l'instar de tous les autres aérodromes siciliens. C'est que les Alliés se préparent à débarquer sur l'île. Le 13 avril, des B-17 de l'USAAF bombardent l'aérodrome. Par chance, le raid ne fait que deux blessés et ne détruit que deux SM.82. La Savoia Staffel poursuit donc ses missions de jour et au crépuscule pour ravitailler l'île de Pantelleria<sup>(3)</sup> pendant plusieurs jours. Puis, dans la matinée du 20 avril 1943, l'escadrille se replie sur Lecce, toujours sous le commandement de l'Oblt. Schwarz.

Pour la Savoia Staffel, le retour à Lecce est suivi de missions plutôt calmes vers l'Allemagne mais aussi vers la Corse et la Sardaigne que l'unité ravitaille également. Pour ces missions-là, la Staffel emménage en juin 1943 sur l'aéroport de Grosseto au nord-ouest de Rome. Mais la quiétude s'évanouit bientôt lorsque des missions plus difficiles attendent l'escadrille. Car la situation évolue rapidement en Italie à cette époque. Ainsi, les Alliés prennent pied en Sicile dès le 10 juillet. A peine quinze jours plus tard, suite à cette invasion du territoire italien et à la défaite endurée en Afrique du Nord, Mussolini est destitué et arrêté sur décision du Grand Conseil Fasciste. Le nouveau premier ministre Badoglio assure les Allemands de la loyauté italienne. Mais à Berlin, on est pour le moins sceptique. C'est pourquoi les Allemands échafaudent le Plan Axe qui vise l'occupation de l'Italie par les armées du Reich. En conséquence, un renfort de troupes allemandes est expédié dans la Botte au cours des semaines qui suivent.

Le Plan Axe inclut le désarmement des forces italiennes, la confiscation de tout leur équipement et la stabilisation du front en Italie. En annexe, il prévoit le rapatriement des unités allemandes engagées en Corse et en Sardaigne pour compléter les effectifs ailleurs. Le 1<sup>er</sup> août 1943, avant même que l'Italie ne quitte l'alliance germano-italienne, la Savoia Staffel se retrouve engagée dans l'évacuation de la Corse. Quotidiennement et sous la menace constante d'attaques alliées, les SM.82 allemands accomplissent jusqu'à cinq missions par jour à partir de Grosseto ou de Pise (son terrain de dégagement) vers Bastia-Borgo, à l'extrémité nord de l'île de Beauté, et retour. Un vol type vers la Corse, se fait généralement à vide et dure 45 minutes. Au retour, les Marsupiale transportent l'équipement et les soldats évacués ou seulement des personnels. Les navires de la Kriegsmarine participent à l'opération. Le 3 septembre, jour où les Alliés partent à l'assaut de l'Italie continentale, les Italiens concluent un

cessez-le-feu avec les Alliés, mettant ainsi un terme à leur alliance avec l'Allemagne. Cependant, le cessez-le-feu ne sera officiellement annoncé que cinq jours plus tard. En conséquence, les Allemands mettent à exécution leur Plan Axe.

Les vols vers la Corse deviennent de plus en plus difficiles. Le manque de matériel de camouflage et le rythme des opérations à Grosseto rendent impossible la dissimulation des avions sur l'aérodrome toscan. Le stress physique et psychologique enduré par les équipages est énorme. Les aviateurs tentent de réduire les risques en alternant les itinéraires, en volant à basse altitude et en exploitant les conditions météo à leur avantage. Mais ils ne peuvent supprimer tout risque pour autant, ainsi que les événements du 23 septembre vont le démontrer. Au cours d'une mission entre Pise et Bastia-Borgo, trois SM.82 sont interceptés et descendus par la chasse alliée. Sur les douze membres d'équipage, seuls deux en réchapperont. Ce sera la plus grosse perte endurée par la Savoia Staffel au cours de son existence opérationnelle. Un autre Marsupiale disparaît avec son équipage quatre jours plus tard. La Staffel accomplit une dernière mission d'évacuation de la Corse le 28 septembre. Juste à temps: le terrain de Bastia-Borgo est déjà sous le feu de l'artillerie alliée lorsque le dernier SM.82 en redécolle. L'aérodrome corse tombera le jour suivant.

L'aérodrome de Pise n'est plus suffisamment sûr: la menace de l'aviation alliée s'est amplifiée au point que l'utilisation du terrain est jugée impossible. La Savoia Staffel se remplit donc vers le nord, sur Malpensa. Conséquence de la confiscation du matériel de guerre italien (en application du Plan Axe), la Staffel perçoit plusieurs avions de transport Fiat G.12. L'escadrille accomplit encore quelques missions de ravitaillement entre l'Italie et l'Allemagne méridionale avant de cesser toute opération sur ce théâtre. Les 13 et 14 octobre 1943, l'unité fait ses adieux à l'Italie. Avec ses SM.82 et ses G.12, elle gagne l'aérodrome de Celle (près d'Hanovre) via Erding. Son redéploiement marque aussi la fin de son indépendance tutélaire et elle est rebaptisée Transportfliegerstaffel 4 le 20 décembre 1943.

L'histoire de la Savoia Staffel ne saurait être complète sans un aperçu de son destin après son arrivée en Allemagne. A Celle, l'unité transfère ses SM.82 aux II. et III./TG 1 en octobre 1943, avec le lot de pièces détachées et l'outillage spécifique. Ne lui reste donc que ses trimoteurs Fiat G.12. L'unité est déclarée opérationnelle en janvier 1944. Ses missions consistent en des vols de liaison. L'Oblt. Helmut Schwarz remet le commandement de la Staffel à l'Oblt. Werner Blattmann le 24 avril 1944. L'unité emménage à Schroda près de Posen (actuelle Poznań, Pologne) le 3 juin. Pas pour longtemps: 17 jours plus tard, la voilà à Würzburg. De là, les 19 avions gagnent individuellement le petit terrain de Dornberg à la lisière de l'Odenwald, quelque 45 km au sud-ouest de Würzburg. Les avions y sont dispersés et camouflés. En septembre, l'escadrille cède ses Fiat à l'armée de l'air hongroise. Les appareils sont convoyés par air à Pápa, au nord du lac Balaton (Hongrie). Ce sera le dernier acte de l'ex-Savoia Staffel qui avait déjà cessé d'exister officiellement, sa dissolution étant intervenue le 10 août 1944.

- (1) En tant que 5. Staffel du Gruppe qui ne comptait que quatre escadrilles jusque-là.
- (2) On trouve mention d'un SM.73 immatriculé RD + CW dans le carnet de vol du mécanicien de bord Alfred Mühl (Stab III./KG.z.b.V. 1) à la date du 30 novembre 1941, soit *avant* que la Savoia Staffel ne soit constituée. Deux autres entrées confirment un vol d'essai et un convoyage de Catane à Brindisi (l'aérodrome sélectionné pour la transformation des personnels sur Marsupiale). Il doit s'agir du WNr. 30029, le SM.73 du Stab III./KG.z.b.V. 1 endommagé à 10 % lors d'un atterrissage à Brindisi le 3 janvier 1942. La cause de l'accident a été attribuée à une erreur de pilotage.
- (3) Pantelleria est située entre la Sicile et la Tunisie. Déclarée bastion par Mussolini, l'île tombe aux mains des Alliés le 11 juin 1943 à l'issue d'une campagne de bombardement intensif.

Sources:

- Correspondance et conversations téléphoniques avec Helmut Schwarz
- Correspondance de Karl Kössler
- *Die Geschichte der Savoia-Staffel* par Helmut Schwarz et Karl Kössler
- Rapports d'inventaire
- Documents de Lothar Härtl, Karl Beller et d'Edmund Lück (via la famille Hesse)
- Archives Hartung
- Informations communiquées par Marco Valerio Bonelli et Enrico Leproni

L'auteur exprime ses remerciements à M. Helmut Schwarz, ancien Staffelkapitän de la Savoia Staffel, pour sa contribution significative à l'élaboration de l'article ci-dessus. Qu'il soit remercié en particulier pour les informations et documents mis à disposition.

**Photos 43 à 45** (pp. 36 et 37) – L'un des trois SM.73 de la Savoia Staffel, était immatriculé RD + CU. La première lettre du matricule est partiellement recouverte de peinture. Voici l'avion à Catane (Sicile) au printemps 1943. Le code tactique, probablement jaune, est porté sur le gouvernail. Cette marque a été introduite en juillet 1942 afin de faciliter l'identification des unités de transport. En règle générale, le code était de couleur jaune. Sur la **Photo 45** (p. 37), l'Oberleutnant Helmut Schwarz en mars 1942. Le *Staka* de la Savoia Staffel était l'un des rares pilotes de la Luftwaffe porteurs des lunettes.

*Crédit photo: Helmut Schwarz (Photo 45)*

**Photos 46 à 48** (pp. 38 et 39) – Lecce, le 15 juillet 1942: pour une raison inconnue, un SM.82 (WNr. 60606) prend feu lors de son chargement. L'accident ne fera aucune victime. La photo montre que le sinistre a d'abord consumé l'entoilage du fuselage et des ailes (**Photo 46**, p. 38), avant de s'étendre aux réservoirs de carburant. La chaleur dégagée fut si intense qu'elle a endommagé l'intégrité structurelle de l'avion au point que celui-ci se brise et s'effondre. Les origines de la Savoia Staffel remontant au Stab III./KG.z.b.V. 1, ses avions portent le code réservé à l'E-M du III. Gruppe (1Z + \_D). La lettre identifiant l'avion au sein de l'escadrille est verte, couleur habituellement attribuée au Stab. On distingue une partie du matricule à l'intrados (1 + Z).

*Crédit photo: collection Hesse*

**Photos 49 et 50** (pp. 40 et 41) – L'Uffz. Edmund Lück, opérateur radio, devant le SM.73 immatriculé RD + CU porteur du code tactique Z5U. La scène est photographiée au printemps 1943. Le sol mou s'est dérobé sous le trimoteur qui s'y est enfoncé. Outre un certain nombre de missions opérationnelles sur SM.82, Lück effectua quelques vols de liaison à bord de l'appareil illustré ici. Contrairement à ce que montrent les photos en pp. 36 et 37, les capots moteurs sont peints en jaune. Pour l'anecdote, signalons que l'équipage a eu l'audace d'enfreindre une règle en vigueur au sein de la Luftwaffe: il a en effet engagé un artiste italien pour peindre une beauté nue sur la bande blanche de fuselage (**Photo 50**)! La dame est encadrée par l'inscription *u sciuri miu Palmira* (Palmira, ma fleur). Il est possible qu'une petite amie ait servi de modèle au peintre.

Edmund Lück disparaîtra le 23 septembre 1943, lorsque son SM.82 sera abattu par la chasse alliée entre la Corse et l'Italie.

*Crédit photo: collection Hesse*

**Photos 51 et 52** (p. 42) – Un coup d’œil sous l’aile du SM.73 immatriculé RD + CU révèle que le Stammkennzeichen (code constructeur) y a été également appliqué. Outre la jolie Palmira, la **Photo 52** révèle d’autres détails intéressants, comme le code constructeur et la Balkenkreuz (manifestement appliqués au pinceau) ou comme le gouvernail qui n’a pas encore été peint en jaune (on distingue une toute petite partie de la gouverne derrière sa charnière, contre le bord droit de la photo).

*Crédit photo: collection Hesse*

**Photo 53** (p. 43) – Le radio Lück manie la pelle pour dégager la roulette de queue du RD + CU. La vue prouve que les capots moteurs et le gouvernail ont été peints en jaune au même moment. Par contre, le code tactique est vraisemblablement blanc, alors qu’il devrait être réglementairement jaune. Ce cliché a été pris au même moment que les **Photos 49 et 51**. L’utilisation du code tactique est compréhensible (un Z de grande taille en l’occurrence), considérant les origines de la Savoia Staffel (elle est issue du III./KG.z.b.V. 1). Le petit chiffre 5 identifie le numéro de la Staffel au sein du Gruppe. Enfin, la dernière lettre du code tactique est celle identifiant l’avion dans son escadrille. Sur le SM.73, c’est un U. Il ne fait pas partie du code constructeur. Le code tactique est généralement peint en jaune mais le blanc est possible aussi, en fonction de la teinte du gouvernail. La Savoia Staffel conserve son code tactique même après que le III./KG.z.b.V. 1 ait reçu un nouveau code au printemps 1943 (P au lieu de Z). A partir de cette époque, il est donc aisé d’identifier les appareils de la Savoia Staffel. L’infographie (p. 43) illustre la Palmira mentionnée plus haut.

*Crédit photo: collection Hesse*

**Photo 54** (p. 44) – Un Marsupiale rentre d’une mission à basse altitude sur la Corse en septembre ou octobre 1943. Le gouvernail porte clairement le code tactique Z5K. Au lieu du matricule militaire, cet avion est toujours revêtu de son code constructeur.

*Crédit photo: collection Zellner*

**Photo 55** (p. 46) – Vu en septembre ou octobre 1943 sur un aérodrome corse, un SM.82 (DR + ??) est chargé pour un vol de retour vers l’Italie.

*Crédit photo: collection Zellner*

**Infographie** (p. 45) – Les missions de la Savoia Staffel entre le 20 mars 1942 et le 28 septembre 1943. Les triangles noirs indiquent l’emplacement des divers aérodromes utilisés par la Staffel au cours de la période concernée. Le tracé vert entre Lecce et Rome-Littorio indique le vol de convoyage effectué sur deux moteurs par un Marsupiale en juin 1943. Les flèches rouges reprennent les itinéraires des vols de transport de matériel vers Athènes et la Crète entre mars et mai 1942, les missions de ravitaillement vers la Lybie (Barqa\*, Derna et Tobrouk) entre juin et novembre 1942, celles vers la Tunisie entre janvier et la mi-avril 1943 et celles vers la Corse entre le 1<sup>er</sup> août et le 28 septembre 1943. Les trajets en pointillés noirs correspondent aux différents vols de transfert: Brindisi-Lecce (4 et 5 avril 1942), Lecce-Castelvetrano (janvier 1943), Castelvetrano-Lecce (20 avril 1943) et Lecce-Grosseto (juin 1943).

\* aussi orthographié Barka

**Tableau** (p. 47): **Les pertes de la Savoia Staffel au cours de son existence**

Date	Type	Matricule	WNr.	Victimes	Lieu	Circonstances/nature des dégâts	Dégâts
29.12.41	SM.82		60494	?	Rome-Littorio (Italie)	Rafale de vent à l’atterrissage	10 %
03.01.42	SM.73		30029	?	Brindisi (Italie)	Atterrissage forcé	10 %
06.05.42	SM.73		30028	?	Malemes (Crète)	Roulage	10 %
01.06.42	SM.82		0133	?	Lecce (Italie)	Train d’atterrissage	25 %
15.07.42	SM.82		60606	Aucune	Lecce (Italie)	Incendie au sol	100 %
15.08.42	SM.82		0132	Ofw. Barth (pilote)	Voisinage de Lecce (Italie)	Panne d’essence au retour de Tobrouk	30 %
23.08.42	SM.82	1Z + BD	0126	Fw. Günter Streblov (pilote) †, Lt. Heinz Jäger (observateur) et deux autres membres d’équipage disparus	Secteur de Derna (Lybie)	Vol en solitaire	
12.11.42	SM.82		0125	Au moins un aviateur blessé	Tunis	Bombardement aérien	
08.12.42	SM.82		60600	Pilote (Ofw. Ernest Eifel), radio et mécanicien de bord †, mitrailleur blessé	Bologne (Italie)	Crash	
10.03.43	SM.82		0133	?	Castelvetrano (Sicile)	Roulage	30 %
13.03.43	SM.82		60494	Ofw. Albert Weyler (pilote) †, reste de l’équipage blessé	Cap Carthage (Tunisie)	Atterrissage forcé (panne moteur)	100 %
28.03.43	SM.73	1Z + QD	?	Lt. Schwarz ( <i>Staka</i> )	Trapani (Sicile)	Retour de Castelvetrano (vol de liaison), mise en pylône sur rafale de vent	
??.04.43	SM.82		?	?	25 km au large de Tunis	Amerrissage et remorquage jusqu’à Bizerte	
11.04.43	SM.82	1Z + CD	0132	Ofw. Barth (pilote), Ogefr. Hecht (mitrailleur) et deux autres membres d’équipage portés disparus	Ouest de Masala s/Mer	Chasseur ennemi	
12.04.43	SM.82		0135	?	Brindisi (Italie)	Atterrissage forcé	
13.04.43	SM.82	RN + YW	60607	Aucune	Castelvetrano (Sicile)	Bombardement aérien	
13.04.43	SM.82		60856	Aucune	Castelvetrano (Sicile)	Bombardement aérien	
10.05.43	SM.82		60858	Aucune	Trapani (Sicile)	Bombardement aérien	
27.07.43	SM.82		60857	Aucune	Scalea (Italie)	Bombardement aérien	
04.09.43	SM.82		60619	?	Nord de Poffia	Atterrissage forcé (panne moteur)	80 %
14.09.43	SM.82		61183	?	Ciampino-Sud (Italie)	Atterrissage forcé	25 %
16.09.43	SM.82		61184	?	Siena (nord de Grosseto, Italie)	Collision au roulage	75 %
22.09.43	SM.82		61407	Gefr. Bruno Pacher et un autre membre d’équipage blessés	Pistoia (50 km à l’est de Pise, Italie)	Atterrissage forcé	25 %
23.09.43	SM.82		60604	Fw. Otto Sablotny (pilote) et un	Est de la pointe nord	Chasseur ennemi	

				autre membre d'équipage †	de la Corse		
23.09.43	SM.82		61261	Lt. Otto Machatschek (pilote) †, deux autres membres d'équipage disparus	Est de la pointe nord de la Corse	Chasseur ennemi	
23.09.43	SM.82		61179	Pilote (?) †, Fw. Edmund Lück (radio) et trois autres membres d'équipage disparus	Est de la pointe nord de la Corse	Chasseur ennemi	
25.09.43	SM.82		60850	?	Lucca (20 km au nord de Pise, Italie)	Roulage	40 %
25.09.43	SM.82		61409	?	Pontedera (15km au sud-est de Pise, Italie)	Erreur de pilotage	15 %
26.09.43	SM.82		61270	?	Poretto (Corse)	Vol à trop basse altitude (sol touché)	15 %
27.09.43	SM.82	DR + AM	61176	Ofw. Karl Beller (pilote) et équipage disparus	Ouest de Castiglione della Pescaia s/Mer (Italie)	Chasseur ennemi (cause probable)	
07.10.43	SM.82		61178	?	Grosseto (Italie)	Bombardement aérien	40 %
11.11.43	SM.82		?	Aucune	?	Attaque aérienne en piqué	100 %
31.07.44	SM.82		61829	Gefr. Rohlfing (pilote) †	Vicenza (nord de l'Italie)	Crash lors d'un vol de transfert	

- Pertes humaines: 8 tués, 19 disparus (dont 1 à bord d'un Me 323 en juin 1943), 7 blessés
- Pertes matérielles: 18 SM.82 détruits

## Page 48 – Photos inattendues

### Un pont comme chemin de roulement

Si les aires de dispersion camouflées près des pistes d'un aérodrome ont été généralement jugées suffisantes contre des attaques aériennes isolées au début de la guerre, cette situation change complètement sur tous les fronts à partir de la fin 1943. Des chasseurs-bombardiers alliés protégés par des chasseurs d'escorte s'en prennent aux aérodromes allemands chaque fois que l'occasion leur en est donnée. Les unités allemandes réalisent que les méthodes habituelles de dissimulation (feuillage, filets de camouflage, etc.) sont à présent inefficaces. Car les pilotes alliés tirent sur tout ce qui semble camouflé sur ou au voisinage de chaque aérodrome allemand. Et tout y passe, que ce soit un Me 262 ou un simple poste de communication. Outre ces attaques "d'opportunité", les forces alliées font de plus en plus appel à la reconnaissance aérienne. Leur but est de conserver à tout moment une image exacte de l'activité sur les aérodromes allemands afin de planifier leurs propres activités en conséquence.

Pour compliquer le travail de la reconnaissance aérienne et des attaquants, les Allemands installent leurs aires de dispersion dans des zones plantées d'arbres ou de pins (forêts, bois, etc.) ou des granges, jusqu'à trois kilomètres de l'aérodrome. Pour y accéder, les militaires n'hésitent pas à utiliser le réseau routier public. Souvent, arbres et pins bordant les routes doivent être abattus afin de permettre aux avions d'y rouler sans accrocher la végétation. Dans certains cas, cette utilisation inhabituelle du réseau routier a mené à la prise de raccourcis, comme on le voit sur la photo illustrant cet article. Ici, les avions empruntent un pont enjambant une voie ferrée encaissée, afin de gagner l'aérodrome plus rapidement. On note non sans une certaine surprise que ce Ju 87 s'est engagé sur ledit pont sans l'aide d'un signaleur, alors que la visibilité vers l'avant est notoirement mauvaise sur ce type d'avion. Etant donné que les Stuka ne servaient plus sur le front de l'Ouest à cette époque, on peut imaginer que la scène se déroule quelque part dans le sud. Une possibilité renforcée par la présence de réservoirs d'essence supplémentaires subalpins, une configuration souvent observée dans ce secteur.

### Troisième de couverture – Destins

#### La Somme, linceul d'un pilote de chasseur-bombardier

Lorsque la 2<sup>ème</sup> GM éclate, rares sont les unités d'appui rapproché au sein de la Luftwaffe. C'est au cours de la campagne de Pologne que le II.(Sch)/LG 2 développe le concept qui se généralisera ultérieurement. Pionnier de ce type de mission, le Groupe est alors équipé de Hs 123. Il intervient dans les combats au sol, jouant le rôle de "pompiers volants" lorsque des "points chauds" se développent sur le front.

Quand la Wehrmacht lance son offensive à l'Ouest le 10 mai 1940, le II.(Sch)/LG 2 se retrouve engagé dans un secteur critique. Ainsi, avec ses biplans, elle participe à l'assaut sur la forteresse belge d'Eben Emael (près de Liège, non loin de la frontière allemande). En "fixant" les soldats ennemis au voisinage du fort, l'unité a joué un rôle significatif dans le succès remporté par les troupes aéroportées allemandes.

Le II.(Sch)/LG 2 opère ensuite en soutien des 3. et 4. Panzer Division qui avancent depuis le secteur de Maastricht (au nord d'Eben Emael) mais aussi à travers la Belgique et jusque dans le nord de la France, dans le secteur de Cambrai. Au nord-ouest de cette ville, le Groupe joue à nouveau un rôle important dans la bataille d'Arras où la 7. Panzer Division est en difficulté et essuie des pertes importantes. Mais l'appui rapproché fourni par le II.(Sch)/LG 2 permet à la Heer de reprendre la main et de triompher.

Conséquence du coup d'arrêt imposé par Hitler, le front se stabilise entre la fin mai et le 5 juin 1940. Le secteur concerné inclut la Somme, au voisinage d'Amiens. Quand les combats reprennent le 5 juin, les Hs 123 repartent immédiatement au combat. A 10h30, le Hs 123 (L2 + BM) du Lt. Siegfried Panten de la 4.(Sch)/LG 2 est abattu par un chasseur français du GC I/6 au sud d'Amiens, à trois kilomètres au sud de Chaulnes. Panten, un Berlinois, parvient à se poser en catastrophe en territoire ennemi. Mais le pilote allemand perd ensuite la vie dans des circonstances non élucidées. Est-il mort de blessures encourues avant son atterrissage ou a-t-il été tué par des soldats alliés après s'être posé? Ce qui est sûr, c'est que cet officier de 23 ans est vraisemblablement mort près de son avion (voire même à bord de celui-ci) que l'on retrouve quasi intact (**Photos 58 et 59**, quatrième de couverture). L'avance de la Wehrmacht dans le secteur permet à des soldats allemands d'offrir à Panten une sépulture décente (**Photo 57**, troisième de couverture). Accroché à la croix surplombant la tombe, le serre-tête du défunt.

*Crédit photo: collection Richter*

**Solution du document** (p. 29): la page maintenue bien à plat, regardez les hachures noires de gauche à droite. Que lisez-vous?