

EDITION
NO 22
2013

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unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos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° 22/2013

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

Deuxième de couverture – Les avions d'entraînement

Photos 1 et 2 (deuxième de couverture) – Le Dewoitine 520 entre en service avec l'Armée de l'Air peu avant l'invasion allemande du Benelux et de la France. Parmi les différents types de chasseurs français, il est le seul capable de s'opposer avec succès au Bf 109, bien qu'il soit légèrement moins rapide que son adversaire allemand. Par contre, il jouit d'une excellente manœuvrabilité. Lorsque la Blitzkrieg éclate à l'Ouest, à peine trente-six D.520 sont en service. Mais les livraisons augmentent rapidement. A la date du 25 juin 1940, lorsque le cessez-le-feu entre en vigueur, 403 D.520 ont été livrés aux unités de première ligne. Quatre-vingt-cinq de ces chasseurs ont été perdus. En revanche, les pilotes de D.520 revendiquent 142 victoires sur des avions de la Luftwaffe. La majorité de ces revendications s'est révélée exacte. Après la capitulation française, plus de 300 D.520 seront construits par Vichy, dont 246 seront saisis par les Allemands lorsque ceux-ci envahiront la Zone Sud. La plupart de ces chasseurs serviront au sein des Jagdfliegerschulen (écoles de chasse) 101 à 107. Le pilotage du Dewoitine demandant un certain doigté, l'avion sera impliqué dans de nombreux accidents. Les **Photos 1 et 2** (deuxième de couverture) illustrent des D.520 de la JG 105 à Chartres à l'automne 1943. Numéro tactique et bas du capot moteur sont jaunes.

Crédit photo: collection Klementa

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

Page 1

Éditeur et Rédacteur en Chef:

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

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

Premier Assistant de Rédaction: Markus Richter, Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction: Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Collaborateurs:

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

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag-Start - Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2013

ISBN 978-3-9811042-8-8

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
Les avions d'entraînement		Avions sous la loupe	
Dewoitine D.520, JG 105, 1943	Ull (deuxième de couverture)	Avions rares du II.(Schl)/Lehrgeschwader 2	22 à 31
Editorial	2	Documents	
Forum des lecteurs	2 à 8	Invitation au 1 ^{er} Anniversaire de la 4.(F)/123	32 à 35
Les chasseurs		Arrière-plan	
Bf 109 G, Stab III./JG 11 et 7./JG 11, 1943	8 à 11	Le Lt. Detlev Rohwer et son Götz von Berlichingen, I./JG 3	36 à 39
Les chasseurs lourds		Équipement	
Bf 110 C-2, 4./ZG 76, 1940	12 à 15	Le conteneur de transport Dobbas I	40 à 43
Insignes personnels		Paysage	
Au combat avec le <i>Moulin Rouge</i> , 5./KG 27	16 et 17	"Mise en pylône" à "l'Escadre des Aigles" de Gilze-Rijen	44 et 45
Dérives		Les hydravions	
Un Hs 129 "Ouvre-Boîte" au palmarès remarquable, 4.(Pz)/Sch.G. 1	18 et 19	Un Ar 196 du <i>Prinz Eugen</i> retrouve son pays natal	46 à UIV (quatrième de couverture)
Photos couleur			
Crash dans la forêt, Fi 156, KH + YP	20 et 21		

Photo de couverture – Dernier briefing pour l'équipage d'un Ju 188 A-3 de la 2./KG 6. L'avion est prêt au décollage à Brétigny (France) en mai ou juin 1944. Recouvert d'un camouflage noir plutôt fatigué, le bimoteur est muni de cache-flammes pour les opérations nocturnes au-dessus de l'Angleterre.

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Nous avons résolu d'éviter une interruption trop longue entre la parution de deux numéros comme ce fut malheureusement le cas l'année dernière. Raison pour laquelle nous n'avons pas chômé au cours de l'été dernier. Toutefois, l'actualité nous a incités à modifier le sommaire initialement prévu de ce numéro-ci. En effet, le retour à Nordholz d'un Arado 196 prêté par les Etats-Unis est l'occasion pour nous de vous présenter l'histoire de cet hydravion. Vous êtes impatients d'en découvrir les détails? Alors sautez à la fin de ce numéro pour y découvrir un article illustré. Aujourd'hui, l'Arado est entreposé dans un hangar sur la base de la Marinefliegergeschwader 3 à qui l'hydravion a été officiellement prêté. Des visites guidées sont organisées par le musée Aeronauticum. L'Arado sera restauré dans le hangar qui l'abrite actuellement. Ce dernier a été ouvert au public pour la première fois du 16 au 18 août 2013, à l'occasion du 100^{ème} anniversaire de l'aéronavale allemande. Nous nous réjouissons que soit dévoilé aux yeux du public un appareil peu connu qui a servi sur tous les théâtres d'opérations de la 2^{ème} GM, du Cap Nord à l'Océan Indien.

Après les bonnes nouvelles, les moins bonnes: après des années de stabilité, nous avons été contraints d'augmenter légèrement le prix des exemplaires de nos séries "IM FOCUS". Plusieurs raisons à cela: l'augmentation du prix des carburants, celle du papier et des frais de port. Nous avons néanmoins tout fait pour limiter l'augmentation du prix du numéro et espérons votre compréhension.

Terminons sur une note positive avec une bonne nouvelle pour les collectionneurs parmi vous. En effet, nous avons réédité les numéros 1 à 3 d'U-BOOT IM FOCUS et le numéro 3 de LUFTWAFFE IM FOCUS. Cette réédition profitera à l'amateur qui s'y retrouve financièrement puisque les quatre numéros en question atteignaient des montants considérables sur Internet. Mais attention, seuls 100 exemplaires de chacun des numéros concernés ont été réimprimés. Alors, ne traînez pas!

Avec l'espoir que vous apprécierez le présent numéro.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 4

Le "Diable Rouge Enchaîné" de la 1./Kampfgruppe 806, pp. 27 et 28

De nouvelles informations nous permettent de corriger notre article: le diable avec un avion sous le bras et enchaîné à deux poids n'est pas l'emblème de la 1./KGr 806 (photo L1, p. 2 du présent numéro) mais celui de la 8. Flugbetriebskompanie (8^{ème} Compagnie d'Aérodrome) attachée à la KG 76. Contrairement à ce que nous avons affirmé dans notre n° 4, le chiffre sur le poids de gauche n'est pas un "3" mais un "8", tandis que l'abréviation sur le poids de droite n'est pas "BR" mais "BK" (pour BetriebsKompanie). C'est une carte postale produite par la compagnie en question (document que nous reproduisons en p. 3) qui a permis de rectifier notre tir. La 8. Flugbetriebskompanie était rattachée au III. Gruppe, comme l'atteste la présence de la Guêpe du III./KG 76 sur la carte reproduite. Curieusement, ce Groupe n'a pas emménagé à Catane avant mars 1943, c'est-à-dire bien après que les photos publiées dans LiF n° 4 aient été prises. En réalité, les vues illustrant simultanément les emblèmes de la 8. FBK et du KGr 806 ont été réalisées à la fin de l'été 1942, au moment où la 1./KGr 806 célébrait sa 2.000^{ème} mission de combat. La 8. FBK de la KG 76 s'est donc vraisemblablement déployée à Catane en l'absence du III./KG 76 qui, à cette époque, opérait encore en Russie.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 12

La Panthère du Lt. Dold, 9./KG 51

Michael Debever a attiré notre attention sur la couleur de la casserole d'hélice de l'avion illustré en page 18: sa teinte blanche l'identifie comme un appareil de la 7./KG 51 et non de la 9. Staffel, du moins au moment où cette vue a été prise (voir aussi notre tableau des marques des unités constituant la KG 51 publié en p. 12 de LiF n° 16). Le Lt. Dold a donc dû être transféré à la 9. Staffel au cours de l'été 1942-1943. C'est alors qu'il servait au sein de cette escadrille qu'il trouva la mort au combat.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 13

L'Aéronautique Militaire Italienne au combat en Manche en 1940-1941, pp. 36 à 43 et Forum des Lecteurs de LiF n° 16

Voici trois photos issues de la succession de Karl Löser, un ancien mécanicien du I./JG 51. Elles illustrent des avions du Corpo Aereo Italiano (C.A.I.) sur le front de la Manche entre 1940 et 1941. Les photos L3 (bas de la p. 3) et L4 (haut de la p. 4) sont celles de deux Fiat G.50 du 20. Gruppo au printemps 1941. La première photo montre une machine munie d'un capot moteur jaune sur l'aérodrome de Maldegem en Belgique. Les pales de son hélice ont perdu presque toute la peinture gris clair qui les recouvrait. Sur le fuselage, on aperçoit l'insigne au faisceau du licteur, emblème national italien. La photo L4 montre, quant à elle, un Fiat G.50 de la 353a Squadriglia du 20. Gruppo. Les peintures de camouflage se sont sérieusement écaillées sur le fuselage, révélant le métal nu d'origine. Sur ce même fuselage, devant le cockpit, on distingue vaguement l'insigne aux faisceaux du licteur (du motif, on aperçoit moins le faisceau de verges que la lame courbe de la hache dirigée vers l'avant). La photo L5 (bas de la p. 4) confirme que le C.A.I. engagé sur le front de Manche, opérait aussi sur Caproni Ca.133. Cet avion était utilisé à des tâches de transport par la 353a Squadriglia du 20. Gruppo. La vue a été prise lors de l'arrivée du 20. Gruppo à Maldegem le 19 octobre 1940. A l'arrière-plan, on aperçoit la même rangée d'arbres nus que sur la photo L2 publiée dans notre numéro 16.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 20

Mission fatale au-dessus du Golfe de Gascogne, pp. 44 à 50

Une erreur s'est malencontreusement glissée dans le texte de la p. 49: la date de la victoire remportée par le Hptm. Moor est le 19 (et non le 17) mai 1943. Merci à Dennis Peschier et d'autres lecteurs pour ce correctif.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 21

Photos 4 et 5 – La publication de ces deux clichés a entraîné la rédaction d'une lettre que nous a aimablement adressée Herr Bernhardt. La missive était accompagnée de deux photos que nous reproduisons ici (p. 5). Le but de ce complément d'information est de générer davantage de discussions au sujet de l'emblème du III./JG 52, un insigne qui semble entouré d'un certain mystère. Le problème semble être la couleur de l'emblème, comme l'écrit M. Bernhardt: *"J'aimerais ajouter un commentaire concernant le n° 21 de LUFTWAFFE IM FOCUS. En pages 10 et 11, vous décrivez le Loup des Winterfeld, premier emblème du III./JG 52. L'insigne en page 4 constituerait la preuve que le loup était noir alors que le fond était jaune. Cette probabilité est renforcée par la photo que je vous adresse (L6, p. 5 de la présente édition) et qui est celle d'une épinglette issue de notre*

collection. Cependant, les teintes de l'emblème visible en page 5 de votre numéro sont peut-être différentes. Il semble en effet qu'une version avec le loup rouge sur fond blanc ait aussi existé. A preuve, l'autre photo que je vous adresse (L7, p. 5 du présent numéro) et qui est celle d'une épinglette provenant de la collection de l'Association des Vétérans de la JG 52. Il ne fait aucun doute que ces deux épinglettes sont authentiques. Elles pourraient constituer la preuve que les teintes de l'emblème ne sont pas les mêmes sur vos deux photos."

Photos 6 et 7

Dr. Ernst Kupfer, St.G. 2, pp. 36 à 47

Voici un petit addendum au portrait qui a provoqué l'intérêt enthousiaste de nombreux lecteurs. Dans l'article publié précédemment, j'ai mentionné à plusieurs reprises que Kupfer était un cavalier passionné. En guise de preuve, nous présentons ici deux photos prises par le correspondant de guerre Niermann à la même occasion que la Photo 46 visible en p. 44 de notre n° 21. Ces nouvelles vues montrent le Major Kupfer montant un cheval de l'autobus de commandement stationnant à proximité de son Ju 87 immatriculé T6 + AC (WNR. 2290; v. photos L8 et L9 en pp. 6 et 7 du présent numéro). Ces clichés ont été pris sur le terrain d'Oblivskaya début août 1942. Dans notre numéro 21, nous avons mentionné que le même avion porteur du chevron de Kommandeur et de l'emblème du Groupe, a été détruit dans un raid aérien sur Oblivskaya le 12 août 1942. Depuis, en parcourant d'autres photos du *Kriegsberichter* Niermann, nous avons découvert avec surprise deux photos du même appareil prises après le raid des bombardiers soviétiques. Une telle coïncidence est rare. La photo L10 (pp. 6 et 7 du présent numéro) illustre l'avion du Kommandeur criblé d'éclats de bombes. Dans la série de négatifs prise par Niermann au cours de son reportage, cette vue suit directement celle du Ju 87 baptisé *Bärl* publiée en pp. 44 et 45 de LiF n° 21. La photo de ce Stuka en vol a donc dû être prise soit le 12 août, soit peu avant cette date.

Mais ce n'est pas tout. Peter Petrick nous a adressé une autre photo du Ju 87 frappé de l'éclair blanc appartenant au Major Kupfer (photo L11, p.8 du présent numéro). Alors que dans notre numéro 21, nous identifions un Ju 87 D-3, la photo de Peter Petrick confirme qu'à l'été 1943, Kupfer pilotait également un Ju 87 D-5 (les canons MG 151 sont visibles sur le bord d'attaque du plan principal) avec le même éclair blanc zébrant le capot moteur. Le cliché prouve donc que Kupfer avait deux avions à sa disposition, une situation pas aussi exceptionnelle qu'on pourrait le croire.

Décorations attribuées à l'Oberstleutnant Dr. Ernst Kupfer

Macaron de pilote	1940	Insigne d'Or des Blessés	23.11.41
Croix de Fer de Seconde Classe	1941	Croix Allemande en Or	15.10.42
Croix de Fer de Première Classe	1941	Broche d'Or des Vols Opérationnels avec	
Broche de Bronze des Vols Opérationnels	1941	Pendentif "500"	??..11.42
Broche d'Argent des Vols Opérationnels	1941	Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne	08.01.43
Coupe d'Honneur	14.10.41	Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne	
Croix de Chevalier de la Croix de Fer	23.11.41	et Epées	11.04.44

Page 9 – Les chasseurs

Photo 3 et 4 (p. 9) – Les vues de la page 9 et des deux pages suivantes montrent des avions du III./JG 11. Elles ont été prises sur des aérodromes d'Allemagne septentrionale au cours de l'été 1943. La formation du III. Gruppe de la JG 11 débute le 20 mars 1943 à Neumünster sous la direction du Hptm. Heinze. Ses personnels sont composés de jeunes militaires frais émoulus des écoles et de membres des états-majors des I. et II./JG 11. En mai, le nouveau Groupe commence à recevoir des Bf 109 G, essentiellement des G-6 équipés de canons de 20 mm en gondoles subalaires.

Le Groupe entame les opérations contre les bombardiers lourds américains le 11 juin 1943 quand les *Dikke Autos* ("Grosses Bagnoles") s'en prennent à des objectifs situés dans le nord de l'Allemagne. Dix-huit jours plus tard, le Groupe emménage à Oldenburg. Au cours de la période qui suit, le III./JG 11 opère régulièrement, quoique peu fréquemment, contre les *Heavies* (littéralement les "Lourds") qui bombardent, entre autres, Kiel, Brême, Wilhelmshaven, Emden, Hanovre, Hambourg, Cassel et Oschersleben. En outre, les paires d'alerte décollent souvent pour intercepter des appareils de reconnaissance ennemis. C'est dans pareilles circonstances que les Bf 109 d'alerte remportent un unique succès le 30 septembre, quand un Mosquito est descendu à l'ouest d'Helgoland. Le pilote victorieux est l'Uffz. Jakob Held de la 7. Staffel. C'est sa première victoire. Le nombre des incursions ennemies diminue au cours de l'automne 1943. Le Groupe revendique la destruction d'au moins 45 avions alliés avant la fin de l'année 1943. Parmi les victimes, on dénombre 35 bombardiers lourds, quatre chasseurs d'escorte et un unique Beaufighter, auxquels s'ajoute le Mosquito mentionné plus haut. A cette époque, les pertes allemande, qui s'élèvent à 17 tués et 13 blessés, sont encore considérées comme "acceptables". Toutefois, ces pertes à l'escorte alliée vont s'accroître régulièrement pour atteindre un niveau inquiétant.

L'emblème du Groupe est une tête de tigre. Les emblèmes d'escadrille ne sont pas arborés. Au cours de l'été 1943, de nombreux Bf 109 G portent un schéma de camouflage d'intrados composé de trois teintes de gris pommelées sur leur fuselage ceinturé d'une étroite bande jaune. Bien que d'une qualité moyenne, les **Photos 3 et 4** (p. 9) montrent le Bf 109 G "< 4 +" du Gruppenstab. Le chiffre 4 est de petite taille, une caractéristique des avions de l'état-major du groupe. Sur la **Photo 4**, on distingue clairement l'étroite bande jaune ceinturant l'arrière du fuselage juste devant la dérive.

Photos 5 et 6 (pp. 10 et 11) – La grande photo (**Photo 5**) dévoile des appareils de la 7./JG 11 à Oldenburg au cours de l'été 1943. A l'avant-plan, le "4 Blanc", un Bf 109 G-6 Y. Les avions désignés par le suffixe Y sont équipés d'un dispositif radio FuG 16 ZY identifiable par l'antenne portée sous le fuselage (voir flèche blanche sur la **Photo 5**). Guidés par la Jagddivision depuis des stations au sol, ces avions menaient les formations de chasseurs à la rencontre de l'ennemi selon la méthode de contrôle Y. Lors des opérations de la Reichsverteidigung, la Jagdwaffe avait généralement recours à deux avions "Y" par Groupe, dénommés respectivement *Y-Lotsen* (Guide Y) 1 et 2. Ces appareils étaient souvent pilotés par des aviateurs expérimentés. Sur la **Photo 5** (grande photo), on distingue également le Bf 109 G "15 Blanc". Comme le "4 Blanc", il est muni d'une casserole d'hélice noire. Leur fuselage respectif est recouvert d'un mouchetis dense de trois teintes de gris. Ils arborent le Tigre et le symbole tactique du III. Gruppe (une barre verticale) ainsi que l'étroite bande jaune de fuselage. La tête de tigre est peinte à hauteur du cockpit, sur les deux côtés du fuselage. Les photos disponibles prouvent que la bande jaune était portée par tous les appareils du III./JG 11. La **Photo 6** (en médaillon, p. 11) offre un gros plan de l'emblème du Groupe sur le "< 4 +" (voir aussi p. 9 pour le même avion).

Profil couleur (pp. 10 et 11) – Le "4 Blanc" de la **Photo 5** est un Bf 109 G-6 Y armé de deux canons MG 151 en gondoles subalaires. La casserole d'hélice est noire, le dessous du capot moteur jaune. Le chiffre "4" et la barre du Groupe sont blancs liserés de noir. Le centre de la croix de fuselage n'est pas noir mais gris verdâtre (peut-être 75). L'étroite bande jaune ceint l'arrière du fuselage juste devant la dérive. La *Tigerkopf* (tête de tigre), emblème du III. Gruppe, est peinte à l'aplomb de la verrière. Les

flancs du fuselage en gris-bleu clair 76 ont été recouverts d'un mouchetis assez dense de trois teintes de gris (gris-vert 02, gris violacé 74 et gris verdâtre 75). On distingue l'antenne du FuG 16 ZY sous le ventre du chasseur (elle est en partie cachée par le carénage de l'un des radiateurs d'intrados et le bidon largable de 300 litres).

Page 12 – Les chasseurs lourds

Photos 7 à 9 (pp. 12 et 13) – Le II./ZG 76 à Abbeville (nord de la France) au cours de l'été 1940. Les vues sur ces pages et les pages suivantes illustrent des appareils et des pilotes de la 4. Staffel. Tous les Bf 110 visibles ici portent le code d'unité "M8" et la lettre "M" de la 4. Staffel. Devant la lettre d'escadrille, on distingue la lettre identifiant l'avion au sein de son unité. Cette lettre est peinte en blanc, couleur standard pour une 4. Staffel. Dans le cas présent, cette teinte recouvre également l'avant des casseroles d'hélice. Tous les bimoteurs photographiés ici portent un camouflage très classique fait de deux teintes de vert foncé (70 et 71) sur l'extrados et d'une teinte de bleu clair (76) sur l'intrados. Les avions arborent aussi la superbe gueule de requin du II./ZG 76. La **Photo 7** (pp. 12 et 13) nous permet d'apercevoir la tour de contrôle de l'aérodrome d'Abbeville depuis l'aire de dispersion occupée par le Bf 110 C-2 immatriculé M8 + BM. Les hommes se sont mis à l'aise et profitent de l'ombre sous l'aile du bimoteur. Plusieurs d'entre eux portent des pantalons de cuir noir, une pratique vestimentaire assez courante parmi les équipages de Zerstörer en 1940. La **Photo 9** (p. 13) offre une autre vue du même appareil dont l'immatriculation est ici bien visible sur le fuselage. Enfin, la **Photo 8** (p. 12) montre un autre Bf 110 C-2 du II./ZG 76 décoré de l'impressionnante *Haifischmaul* (gueule de requin). Saillant du nez, la paire de mitrailleuse MG 17. De la position de tir défensive dépasse le fût de la MG 15 maniée par le mitrailleur.

Crédit photo: collection Harry

Photos 10 et 11 (pp. 14 et 15) – Deux jolies vues couleur de Bf 110 C-2 de la 4./ZG 76 saisis en vol au-dessus de la France et des côtes de la Manche. Ces photographies ont été prises depuis le Bf 110 immatriculé M8 + GM. Elles montrent l'un des homologues de son escadrille, le M8 + BM (le même avion qui a fait l'objet des **Photos 7 et 9** en pages 12 et 13). La gueule de requin des appareils du III./ZG 76 compte parmi les décorations les plus flamboyantes portées par les avions de la Luftwaffe. Au cours des combats en France, les chasseurs lourds du Groupe ont accompli nombre de missions de chasse libre sans être véritablement inquiétés, ce qui leur a permis de remporter moult victoires. Parmi les pilotes de Zerstörer les plus talentueux de l'unité, on compte Nacke, Jabs et Herget. Les deux premiers ont reçu la Croix de Chevalier alors qu'ils servaient à la ZG 76. Le 1^{er} novembre 1941, l'unité est renumérotée III./NJG 3 et ses pilotes émérites deviennent des chasseurs de nuit, tout en continuant à accroître leur palmarès respectif. Si Nacke est ensuite muté à l'Erprobungskommando 25, une unité d'expérimentation opérationnelle, Herget et Jabs restent dans la Nachtjagd. Le premier y décrochera une Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne pendant que le second ajoutera les Feuilles de Chêne à la *Ritterkreuz* reçue lorsqu'il servait à la ZG 76.

Crédit photo: collection Harry

Page 16 – Insignes personnels

Au combat avec le *Moulin Rouge*

Il est notoire que les avions du I./KG 27 et de la 5./KG 28 ont été fréquemment décorés au moyen d'insignes personnels au début de la 2^{ème} GM et pendant la Drôle de Guerre. En général, les motifs étaient tracés de part et d'autre de l'immatriculation de fuselage ou sur le plan vertical. Il existe un grand nombre de photographies montrant les membres d'équipage posant devant de tels appareils. Parfois, la neige visible sur les clichés permet de dater ceux-ci de l'hiver 1939-1940. Par contre, peu de photos montrent des avions ainsi décorés après le déclenchement de la Blitzkrieg à l'Ouest le 10 mai 1940. Cette situation ne peut s'expliquer que de deux façons: soit la plupart des insignes avaient déjà été effacés, soit les photos montrant de tels avions pendant cette période ne nous sont tout simplement pas parvenues.

Les vues que nous vous proposons ici prouvent que certains appareils ont continué à arborer ce type de motif au cours de l'assaut sur la France et le Benelux. Les photos illustrent un He 111 de la 5./KG 27. Il porte le matricule 1G + ML et est baptisé *Rote Mühle* (Moulin Rouge). Cet insigne était déjà visible sur des photos prises au cours de l'hiver 1939-1940, alors que le Groupe stationnait à Hanovre-Langenhagen. Mais les clichés présentés ici datent par contre de la phase initiale des combats à l'Ouest. Ils révèlent de sérieux dégâts causés par la DCA au fuselage arrière et à la gouverne de direction du 1G + ML. On a souvent dit qu'il s'agissait de l'avion de Gerhard Krens (futur récipiendaire de la *RK*) mais une vérification de son carnet de vol ne permet pas de confirmer cette assertion. En fait, ledit carnet renferme plusieurs éléments qui tendent plutôt à infirmer cette hypothèse: Krens faisait partie du Stabsschwarm à cette époque, l'intéressé n'a jamais fait mention d'un vol sur le 1G + ML, pas plus qu'il n'a indiqué des dommages causés par la DCA.

Bien que qualifié de rouge, le moulin sur la dérive du 1G + ML a été tracé à la craie blanche (**Photo 12**, p. 16). Voilà peut-être de quoi donner des idées à nos amis maquettistes, surtout s'ils figurent les dégâts de la DCA sur leurs modèles réduits.

Photo 13 (p. 17) – Un obus de DCA a frappé le fuselage du 1G + ML exactement entre le "M" jaune de l'avion et le "L" noir de l'escadrille. La zone de peinture écaillée en haut à droite de la photo est peut-être l'indice d'un autre impact de DCA.

Crédit photo: collection Richter (Photos 12 et 13)

Page 18 – Dérives

Un Hs 129 "Ouvre-Boîte" au palmarès remarquable

Quand on évoque les tableaux de chasse portés par les Hs 129, les amateurs de la Luftwaffe pensent souvent à celui peint sur le Hs 129 de l'Oblt. Ruffer de la 8.(Pz)/Sch.G. 1. Les photos qui le montrent ont été prises par un correspondant de guerre dans le secteur sud du front de l'Est au cours de l'été 1943. A cette époque, c'était une pratique courante aux 4. et 8.(Pz)/Sch.G. 1 de symboliser tout char soviétique détruit en peignant la silhouette d'un T-34 sur le gouvernail de leurs appareils. On pense généralement que cette pratique ne dura qu'un temps car les Russes avaient pour habitude de "malmener" les pilotes de Hs 129 ainsi décorés lorsque leurs avions étaient abattus dans les lignes soviétiques. On peut aussi se demander comment cette information a pu parvenir jusqu'aux lignes allemandes car les pilotes de Hs 129 descendus en territoire tenu par l'armée Rouge ne parvenaient généralement pas à éviter la capture. Mais au cours de l'année 1943, deux pilotes des escadrilles susnommées purent regagner les lignes allemandes. En outre, le grand nombre de photos illustrant les Hs 129 et leur tableau de chasse respectif, prouve que la pratique décrite plus haut a duré plus longtemps qu'on ne le prétend. Ceci étant, il est exact que la pratique en question disparut des Hs 129 pendant l'année 1944.

Voici une photo (**Photo 14**, p. 18) du fuselage arrière du "H Blanc", un Hs 129 B-2 de la 4.(Pz)/Sch.G. 1 (WNR. [14]0405) photographié à la fin de l'été 1943. Son palmarès diffère de ceux déjà observés sur d'autres avions du même type. Les différences sont multiples: les silhouettes de T-34 démarrent à partir du sommet du gouvernail (contrairement à la pratique en vigueur à la 8. Staffel) avec 12 symboles peints l'un au-dessus de l'autre, auxquels il faut ajouter huit silhouettes d'avion sur la dérive et un

insigne personnel appliqué au-dessus de la lettre identifiant l'avion sur le fuselage. Les détails de cet insigne ne sont hélas pas clairs. Le motif pourrait toutefois représenter un oiseau. Ce Hs 129 est resté longtemps en service: après la transformation de la 4.(Pz)/Sch.G. 1 en 10.(Pz)/SG 9, le WNr. (14)0405 survécut aux combats jusqu'au 14 janvier 1945: ce jour-là, l'Uffz. Franz Natzen ne rentre pas d'une mission à bord du "1 Blanc" dans le carré 01366. Le pilote est encore porté disparu à ce jour.

Crédit photo: collection Richter (Photos 14 et 15)

Profil couleur (p. 19) – Gros plan sur la queue du "H Blanc", le Hs 129 B-2 de la **Photo 14** (p. 18). Le "casseur de char" est peint dans un schéma de camouflage standard pour lui, soit une combinaison des habituelles teintes 70 et 71 (vert-noir et vert moyen) pour l'extrados et 65 (bleu pâle) pour l'intrados. L'arrière du fuselage est ceinturé par la bande jaune caractéristique des avions opérant sur le front de l'Est. Le *Werknummer* (numéro de série) a été abrégé: seuls les chiffres 0405 ont été peints à la base de la dérive près de son bord d'attaque. Le palmarès est constitué de symboles exclusivement blancs, soit 12 silhouettes de T-34 sur le gouvernail ainsi que huit silhouettes d'avion sur la dérive (quatre de multimoteurs et autant de monomoteurs). Sur la photo du même avion reproduite en page 14, le camouflage du gouvernail semble monochrome mais il est fort probable qu'il s'agisse d'un effet d'optique dû à l'angle selon lequel les rayons du soleil frappent la gouverne ici braquée.

Page 20 – Photos couleur

Crash dans la forêt

Nombreuses sont les photos de crashes d'avion qui interpellent leur observateur: comment l'accident illustré s'est-il produit? Car souvent les indices qui expliqueraient les circonstances voire la cause probable de l'accident ne sont pas visibles sur les photographies. C'est le cas des deux vues en couleur que nous reproduisons sur cette double page. L'avion concerné est un Fi 156 portant le code constructeur KH + YP ainsi que le WNr. 5156. Le frêle monomoteur git en très mauvais état parmi les arbres, retourné sur le dos. En observant attentivement la scène, on peut légitimement se demander comment ce Storch a pu arriver à cet endroit et dans cet état car les alentours ne montrent pas le moindre dégât engendré par un crash éventuel. Ainsi les arbres avoisinants et la palissade en bois juste derrière l'avion sont-ils intacts. Etrange. L'explication la plus probable est celle du Fiesler qui se serait abattu au sommet des arbres, puis se serait retourné en perdant une aile lors de l'impact initial, avant de tomber au sol. Bizarrement, bien que les dommages puissent être évalués à 50% au moins, cet accident n'est repris nulle part dans les rapports de pertes du *General Quartiermeister* (Intendant Général des Armées). Les seuls éléments en notre possession sont l'époque (été 1941) et le lieu du crash (Russie).

Ce Storch a accompli son vol de réception depuis l'usine Fiesler de Cassel le 13 mars 1941, soit quelques mois avant l'accident illustré ici. L'avion a vraisemblablement été attaché ensuite à une unité de liaison ou de servitude et y servait probablement encore quand le crash s'est produit. Si les circonstances de l'événement ne sont pas documentées, on ne peut pas en dire autant des travaux de remise en état: ceux-ci ont été exécutés aux ateliers de réparation Peschke à Minden et le KH + YP était à nouveau en état de vol début mars 1942. Le 10 du même mois, il a été convoyé de Minden vers son nouveau propriétaire, la *Führer-kurierstaffel* (Escadrille de Liaison du Führer). Au-delà, on perd malheureusement la trace du monoplan.

Page 22 – Des avions sous la loupe

"L'Ossuaire" de Lyouban et les avions rares du II.(Schl)/Lehrgeschwader 2

Par Axel Urbanke

Nombreux sont ceux parmi vous qui ont déjà observé ces photographies prises à la fin de la guerre ou après celle-ci qui montrent des dépôts d'avions allemands en attente d'être ferrailés. Ces dépôts ou points de rassemblement ont été créés en lisière de nombreux aérodromes, que ce soit dans les pays libérés ou en Allemagne même. Souvent, ces avions, poussés sans ménagement l'un contre l'autre (quand ce n'est pas l'un *sur* l'autre), affichent des marques et/ou des schémas de camouflage inhabituels. Même si ces aéronefs ne sont plus opérationnels, l'observation de tels clichés est toujours intéressante car elle révèle souvent de nombreux détails mais également des indices sur l'état de la Luftwaffe vers fin de la 2^{ème} GM. Ces vues-là remplacent souvent celles qui n'ont pu être prises par les Allemands eux-mêmes dans les derniers mois du conflit.

La situation que nous venons de décrire concerne donc la fin de la guerre et les mois voire les quelques années qui la suivent. Mais qu'en est-il de la période qui précède la fin du conflit? Pareils dépôts d'avions en mauvais état ont-ils existé sous contrôle allemand? De nombreux vétérans du front de l'Est ont expliqué que des épaves d'avions allemands furent souvent cannibalisées pour maintenir d'autres appareils en état de vol. Nous nous sommes donc mis à rechercher dans nos archives des photos qui illustreraient l'existence de tels dépôts. Et nous avons eu la main heureuse. Témoins, les vues que nous vous présentons dans les 10 pages qui suivent. Elles ont toutes été prises sur le terrain avancé de Lyouban à quelque 80 km au sud-est de Leningrad. Ces photos montrent un grand nombre d'appareils de tous types jonchant le sol sur une vaste étendue. Intéressons-nous à certains d'entre eux.

Alors que le Heeresgruppe Nord progresse rapidement à travers les Etats Baltes vers Leningrad, la Luftwaffe qui intervient en soutien des opérations au sol, doit souvent déménager ses escadrilles afin que celles-ci demeurent près de la ligne de front. Sont surtout concernées les unités de chasseurs, d'avions de reconnaissance tactique et de soutien rapproché qui opèrent la plupart du temps au-dessus de la zone des combats. En septembre, des pluies torrentielles s'abattent sur le secteur nord, transformant rapidement les terrains avancés de la Luftwaffe - qui ne jouissent pas ou prou d'un bon drainage - en autant de champs de boue. Suite à quoi, trois Gruppen de chasse et un de soutien rapproché emménagent à Lyouban (sud-est de Leningrad) début septembre 1941. Le terrain est situé juste derrière la ligne de front et est exposé aux tirs de l'artillerie soviétique jusque début octobre, quand le front se déplace vers le nord et le nord-est. Les unités suivantes se posent sur le terrain encore sec de Lyouban (la date correspondante est celle de leur emménagement):

Stab JG 27	06.09.41
III./JG 27	06.09.41
II./JG 52	02.09.41
II./JG 53	06.09.41
III./JG 54	fin septembre 1941 (ce Groupe utilise Lyouban comme terrain intermédiaire)
II./LG 2 + Stab	± 05.09.41
10.(Schl)/LG 2	± 05.09.41

Pendant que les unités de chasse partent en mission de chasse libre dans les secteurs de Leningrad, Schlisselburg et Volkhov, ou escortent les Stuka vers Schlisselburg et Kronstadt, le II.(Schl)/LG 2 (une escadre d'entraînement) et la 10.(Schl)/LG 2 qui lui est rattachée opèrent en soutien des troupes sur la ligne de front s'étendant à l'est de Leningrad. Les missions dévolues à ces

deux unités consistent à détruire des positions, des concentrations et les lignes de ravitaillement ennemies. Les trois Staffeln du II.(Schl)/LG 2 (soit les 4., 5. et 6. Staffeln) sont équipées de Bf 109 E pendant que la 10.(Schl)/LG 2 vole encore sur d'antiques biplans Hs 123.

Du fait du grand nombre d'avions manœuvrant sur le terrain de Lyouban ou dans son voisinage, du volume considérable de missions accomplies par ces mêmes avions et la proximité immédiate du front, toutes les unités impliquées souffrent rapidement de pertes sensibles dues à des accidents au sol ou en vol. Facteur aggravant, l'organisation des mouvements au sol frise l'anarchie dans les premières semaines du déploiement des unités concernées. Si bien que les machines endommagées sont hâtivement poussées dans un coin du terrain. Cet "ossuaire" croît vite en superficie vers la fin septembre.

Voici cinq photos de ce point de rassemblement un peu particulier, toutes prises entre septembre et octobre 1941. De nombreuses épaves peuvent être identifiées, dont deux appartenant à la 10.(Schl)/LG 2 et au Stab du II.(Schl)/LG 2. En ce qui concerne les autres appareils identifiés, nous avons volontairement limité nos commentaires aux légendes accompagnant les photos relatives. A deux exceptions près: un Fw 189 A-1 et un Hs 123 B-1 au sujet desquels nous fournissons ci-dessous de plus amples détails ainsi que deux profils couleur en pages 24 et 25 pour le Fw 189, et 28 et 29 pour le Hs 123:

Fw 189 A-1, "▲ + S Rouge", Stab II.(Schl)/LG 2

Voici une rareté car c'est le premier Fw 189 orné du célèbre triangle noir des *Schlachtflieger* que nous découvrons. Le Stab du II.(Schl)/LG 2 prend livraison de cet appareil le 3 août 1941 (ou aux alentours de cette date). Ce jour-là, le *General Quartiermeister* de la Luftflotte 2 informe le II./LG 2 via le VII. Fliegerkorps que l'avion en question lui est attribué. La machine doit être enlevée à Orcha-Sud. Il s'agit d'un Fw 189 A-1 dont le Werknummer est 0177. Le II. Gruppe l'utilise probablement pour les liaisons et pour observer le résultat des attaques exécutées par le Groupe lui-même ainsi que par la 10.(Schl)/LG 2. Le Gruppe emménage à Lyouban début octobre 1941. Le Fw 189 qui vient de rejoindre son inventaire, porte le code "▲ + S Rouge". Le 22 octobre, le bipoutre rentre de mission sur un seul moteur. Son atterrissage ne se déroule pas trop bien et l'endommagement à 45%. Faute de pièces de rechange, le Focke Wulf est poussé dans un coin du terrain transformé en parc à ferraille. Plusieurs photos de cet avion y sont ensuite prises, la dernière étant datée du 23 octobre 1941. Personne ne sait ce qu'il est advenu de l'épave après cette date. Comme le montre l'exemple ci-dessous (v. paragraphe suivant), il n'est pas exclu que ce Fw 189 ait finalement été réparé dans un atelier mieux équipé situé sur le territoire du Reich.

Hs 123 B-1, "1 Rouge + ▲", WNr. 846, 10.(Schl)/LG 2

Cet avion est l'un des 229 exemplaires du même type construits vers le milieu de l'année 1937. Au-delà de cette époque, sa production est arrêtée chez Henschel et AGO. Nous ignorons quand et comment le WNr. 846 a été versé à la 10.(Schl)/LG 2, une unité créée à partir de la 10.(See)/LG 2 en mars 1941. Par contre, il est certain que le même avion est arrivé à Lyouban avec la 10. Staffel début septembre 1941. Le 25 du même mois, un pilote non identifié le percute au roulage, l'endommageant à 40%. Faute de moyens adéquats, les mécaniciens ne peuvent réparer le biplan qui est alors poussé jusqu'au parc à ferraille du terrain. Mais son arrivée à "l'ossuaire" de Lyouban ne signifie pas la fin de ce Hs 123 B-1. Au contraire, il a dû être réparé à un moment ou à un autre puisqu'on le retrouve dans le carnet de vol de Kurt Ramstetter, un pilote de la 7./Sch.G. 1. Grâce au même document, on découvre que le vieux biplan a encore effectué 10 missions dans le secteur sud du front de l'Est entre le 5 juillet et 8 septembre 1943. Ce n'est qu'à cette date que l'on perd définitivement la trace du vieux Henschel.

Entre la fin septembre et le début d'octobre 1941, le Heeresgruppe Nord parvient à boucler l'encerclement de Leningrad. Entre-temps, le front s'est déplacé vers le nord et le nord-est, et les unités de la Luftwaffe basées à Lyouban se sont déplacées en d'autres endroits chauds du front de l'Est. Ainsi, le Stab de la JG 27 arrive dans le secteur central le 29 septembre, suivi du II./JG 52 le 30 septembre et du III./JG 27 le 2 octobre. Début octobre toujours, c'est au tour du II.(Schl)/LG 2 et de la 10.(Schl)/LG 2 - qui lui est toujours rattachée - de gagner le secteur central du front. En octobre, ces unités de la LG 2 soutiennent dans le secteur de Kalinin les troupes allemandes qui progressent vers Moscou. Le II./JG 53 quittera la Russie pour gagner les Pays-Bas le 7 octobre.

Nous remercions MM. Morten Jenssen et Andrew Arthy pour leur aide dans la préparation de cet article.

Photos 18 et 19 (pp. 22 et 23) – Début octobre 1941, des *Landser* examinent des avions poussés dans le parc à ferraille de Lyouban. Sont visibles les avions suivants:

1. (voir le chiffre correspondant sur la **Photo 18**, p. 22) Fw 189 A-1, "▲ + S Rouge", WNr. 0177, Stab II.(Schl)/LG 2, endommagé à l'atterrissage (45%) le 22 octobre 1941, suite à une avarie de moteur
2. Bf 109 E-7, "K (ou R) Rouge + ▲", WNr. 3475, 5.(Schl)/LG 2, endommagé au roulage à 50% le 27 septembre 1941 (voir la **Photo 19**, p. 23 pour un gros plan)
3. Bf 109 F-2, "< +", WNr. 9694, Stab JG 27, endommagé à 10% lors d'une collision avec un obstacle indéterminé le 13 septembre 1941
4. Bf 109 non identifié du III./JG 27
5. Idem
6. Ju 52, WNr. 6469 ou 2904, I./KG.z.b.V. 1, entièrement détruit par l'artillerie soviétique le 2 septembre 1941

Crédit photo: collection Richter

Photo 20 (pp. 24 et 25) – Voici le Fw 189 et le Hs 123 décrits en détail dans cet article. A l'avant-plan, notre Fw 189 A-1 (▲ + S Rouge, WNr. 0177) du Stab II.(Schl)/LG 2. Cette vue-ci a été prise fin octobre 1941. Elle est antérieure à la **Photo 18** (pp. 22 et 23) car le bipoutre est encore largement complet: la plus grande partie de sa verrière et les moteurs sont encore en place. Le bimoteur sera ensuite cannibalisé.

A l'arrière-plan, au milieu de la photo, on découvre notre Hs 123 B-1 "1 Rouge + ▲" (WNr. 846, 10.(Schl)/LG 2). Cet avion est endommagé à 40% dans un accident de roulage intervenu le 25 septembre 1941. Il sera ensuite relégué au parc à ferraille de Lyouban. Sur le fuselage, la bande jaune typique du front de l'Est est particulièrement large. La zone autour du chiffre "1" a été repeinte dans une nuance de jaune plus claire. Cette même nuance a été utilisée pour le parement oblique au sommet du gou-vernaïl. On aperçoit des Bf 109 du III./JG 54 à l'arrière-plan.

Crédit photo: collection Richter

Photo 21 (pp. 26 et 27) – Une autre vue de "l'ossuaire" de Lyouban. A gauche, on distingue le Hs 123 B-1 "+ W" (WNr. 2352) de la 10.(Schl)/LG 2. Le biplan est entré en collision avec un obstacle indéterminé lors de son atterrissage le 25 septembre 1941. Les dégâts engendrés ont été évalués à 50%. A droite du biplan, le Bf 109 F-2 "< +" (WNr. 9694) du Stab JG 27, également visible sur la **Photo 18** (pp. 22 et 23). A droite, on distingue encore l'épave du Fw 189 du Stab II.(Schl)/LG 2. Enfin, à l'avant-plan, ce qui reste du "8 + -", un Bf 109 F-4 (WNr. 7191) de la 5./JG 53 endommagé à 35% lors d'un atterrissage d'urgence à Lyouban le 6 septembre 1941.

Photo 22 (p. 28) – Un Hs 123 du I./St.G. 160 photographié en mai 1939. Le camouflage segmenté, introduit en 1938, a été appliqué en usine. Le Hs 123 “1 Rouge + ▲” vu dans le parc à ferraille de Lyouban et dont nous avons déjà parlé, est revêtu d'un schéma similaire quoique modifié. Le I./St.G. 160 n'a eu qu'une courte existence: formé début novembre 1938, il est dissout dès le début du mois de mai de l'année suivante, pour être rebaptisé I/St.G. 1 et transformé sur Ju 87.

Crédit photo: collection Jenssen

Photo 23 (p. 29) – Gros plan sur notre “1 Rouge + ▲”, le Hs 123 B-1 (W.Nr. 846) de la 10.(Schl)/LG 2 parmi les autres épaves de Lyouban. Le biplan sert de décor à ce *Landser* qui pose pour une photo souvenir. On remarque que le schéma original a été modifié en plusieurs endroits. Ainsi, le segment normalement vert grisâtre (teinte 63) sous le bras levé du soldat, a été repeint en brun foncé (teinte 61). De même, le segment vert grisâtre 63 devant le cockpit a été partiellement recouvert de vert moyen (teinte 62). Enfin, on distingue les deux nuances différentes de jaune sur la bande ceinturant l'arrière du fuselage: la nuance la plus claire a manifestement servi à masquer un autre chiffre (ou une lettre) avant de peindre le “1” rouge liseré de blanc visible ici.

Crédit photo: collection Jenssen

Photo 24 (p. 30) – L'inscription “23/10/1941” a été tracée sur l'original de cette photographie. On y aperçoit une nouvelle fois le Fw 189 A-1 “▲ + S Rouge” (W.Nr. 0177) du Stab II.(Schl)/LG 2, qui git dans “l'ossuaire” de Lyouban. On remarque que les premières neiges sont déjà tombées à cette époque. A l'arrière-plan, l'épave d'un Ju 87 du III./St.G. 2.

Photos 25 et 26 (pp. 30 et 31) – En lisière du terrain de Lyouban, la dernière demeure de trois pilotes expérimentés. Ornées d'hélices de Bf 109 F, leurs tombes ont été creusées près de maisons en bois au style russe si caractéristique. Ces trois pilotes ont perdu la vie lors de missions menées depuis Lyouban de septembre à début octobre 1941. Les défunts sont (de gauche à droite):

- L'Oblt. August-Wilhelm Schumann, Staffelpitän de la 5./JG 53, tué lorsque son Bf 109 F-1 (W.Nr. 9191) s'est écrasé à Lyouban suite à la collision avec un obstacle le 6 septembre 1941
- L'Oblt. Otto Schlosser de la 4./JG 53, tué le 6 septembre 1941 lorsque son Bf 109 F-4 (W.Nr. 8399 ou 8389) a percuté un obstacle au décollage
- L'Oblt. Hans Rasch du Stab II.(Schl)/LG 2, tué le 17 septembre 1941 lors d'un atterrissage en catastrophe à bord de son Bf 109 E-7/trop (W.Nr. 3895)

Crédit photo: collection Richter (Photos 24 à 26)

Profil couleur (pp. 24 et 25) – Le Fw 189 A-1 “▲ + S Rouge” (W.Nr. 0177) du Stab II.(Schl)/LG 2 tel qu'il a été photographié dans le parc à ferraille de Lyouban en septembre 1941. Le schéma de camouflage est classique pour ce type d'appareil, soit une combinaison des teintes 70 (vert-noir) et 71 (vert moyen) pour l'extrados et de 65 (bleu pâle) pour l'intrados. Le bimoteur porte les marques jaunes typiques du front de l'Est sous les extrémités d'aile et autour des poutres du fuselage. Sur le fuselage, le “S” rouge est liseré de blanc comme le triangle noir caractéristique des unités d'appui aérien rapproché. Le numéro de série est porté en blanc sur le plan fixe vertical. Notez les petits pylônes d'emport sous les ailes.

Profil couleur (pp. 28 et 29) – Le Hs 123 B-1 “1 Rouge + ▲” (W.Nr. 846) de la 10.(Schl)/LG 2 tel qu'il se présentait dans le parc à ferraille du terrain de Lyouban à l'automne 1941. Il porte le schéma de camouflage segmenté datant de 1938 mais modifié en certains endroits (ex. voisinage du cockpit). Les couleurs d'extrados sont le brun foncé 61, le vert 62 et le vert grisâtre 63 (cette teinte est la plus claire). L'intrados est bleu pâle 65. Le chasseur-bombardier a reçu les parements jaunes typiques des avions de la Luftwaffe opérant sur le front de l'Est: on les trouve sous les extrémités d'aile et autour du fuselage. D'autres parements jaunes ont été rajoutés sur le plan vertical, l'un recouvrant une partie du bord d'attaque de la dérive pendant que l'autre a été peint au sommet de la gouverne de direction. Le jaune utilisé est de deux nuances, l'une relativement soutenue (teinte originale), l'autre nettement plus claire. Cette dernière nuance se retrouve sous le chiffre “1” rouge du fuselage et sur le sommet du gouvernail. La

Photo 23 (p. 29) révèle que le chiffre “1” rouge est liseré de blanc, idem pour le triangle noir sur le fuselage, marque caractéristique des unités de soutien aérien rapproché. Le *Werknummer* est peint en petit et en noir au sommet de la dérive. Le moyeu de l'hélice pourrait être rouge (couleur de la Staffel). La **Photo 23** révèle aussi de petites taches plus sombres en divers endroits du fuselage. Elles pourraient signaler la présence de retouches de peinture d'apprêt à base d'oxyde de fer (teinte brun rouge).

Page 32 – Documents

Invitation au 1^{er} anniversaire de la 4.(F)/123

L'une des rares unités de reconnaissance aérienne dotées de Bf 109 sur le front de l'Ouest était la 4.(F)/123 (Eins.). L'abréviation “Eins.” signifie monoplace (*Einsitzer* en allemand). L'escadrille est créée début décembre 1942 et expédiée à Thévilly, un aérodrome à l'est de Cherbourg (Normandie). Le terrain est idéalement situé pour le type de missions dévolues à l'unité. Celle-ci y demeurera jusqu'en janvier 1944. Depuis l'aérodrome normand, la Staffel accomplit des vols de reconnaissance au-dessus de la Manche, de ses ports et du sud de l'Angleterre. Les puissantes défenses aériennes britanniques ont contraint les Allemands à utiliser des avions de reconnaissance rapides pour leur assurer une moisson permanente d'informations. L'époque est révolue où les Do 17 et Ju 88 de reconnaissance pouvaient s'aventurer de jour au-dessus de la Grande-Bretagne.

La 4.(F)/123 est d'abord équipée de Bf 109 F de divers types, de Bf 109 G-1 et G-2. En avril 1943, elle touche des Bf 109 G-4/R3. Outre ceux-ci, l'unité recevra également quelques Fw 190 A-2, A-3 et A-5.

En juillet 1943, après moins d'un an passé en Manche, l'unité accomplit sa 1.000^{ème} mission opérationnelle. Ce vol marquant est célébré comme il se doit. Mais le palmarès a un coût puisque les pertes ont été lourdes au cours des huit mois d'opérations. Ainsi, il est arrivé plus d'une fois que des avions partis seuls ou par deux disparaissent sans laisser la moindre trace, laissant leur Staffel dans l'incompréhension. Quoi qu'il en soit, le 5 décembre 1943, le Hptm. Karl Mörbitz, Staffelpitän de la 4.(F)/123, adresse un carton d'invitation à l'occasion du 1^{er} anniversaire de son escadrille. Sur le carton (reproduit en p. 33), le motif et les couleurs de l'emblème de l'unité sont correctement représentés. Une comparaison avec la **Photo 27** (p. 32) qui montre l'emblème placardé à l'entrée du poste de commandement de l'escadrille, prouve que l'artiste a fidèlement reproduit le motif sur le carton d'invitation. Il semble donc que le dessin du même emblème dans divers ouvrages (dont celui de Karl Ries) est inexact. La 4.(F)/123 continuera à opérer sur le front de l'Ouest jusqu'à la fin de la guerre.

Photos 27 (p. 32) – A l'entrée du poste de commandement de la 4.(F)/123, le visiteur est accueilli par son emblème, “les Corbeaux survolant les flots”. Photo prise à Bernay (sud du Havre, Normandie) en juin 1944. C'est là que la Staffel stationne entre la fin février et la mi-juin 1944. L'emblème trouve peut-être son origine dans l'indicatif radio *Rabe* (Corbeau) souvent utilisé par les avions de cette unité (ex. *Rabe Anton* pour *Corbeau Alpha*). Si deux de ces volatiles ornent l'emblème, c'est parce que les missions de reconnaissance de l'unité étaient le plus souvent accomplies par des sections de deux avions. Quant aux vagues visibles sur l'insigne, elles symbolisent la Manche.

Photos 29 et 30 (p. 34) – Juillet 1943: une paire de Bf 109 de la 4.(F)/123 vient d'atterrir à Théville à l'issue de la 1.000^{ème} sortie opérationnelle accomplie par l'unité. Les deux pilotes ont effectué cette mission marquante dans le sud de l'Angleterre. Le duo va être fêté comme il se doit (on note le décorum déjà en place). La **Photo 29** (haut de la p. 34) révèle que le Bf 109 de gauche est muni d'une casserole d'hélice jaune, alors que celle de son voisin est bleue. Sur la **Photo 30** (bas de la p. 34), le pilote de ce dernier avion (un "12 Bleu") est photographié à sa descente d'avion.

Photos 31 à 33 (p. 35) – Trois vues supplémentaires des festivités marquant les 1.000 missions opérationnelles de la 4.(F)/123 en juillet 1943. La **Photo 31** (en haut à gauche) nous dévoile le visage des deux pilotes de Bf 109 qui viennent d'accomplir la 1.000^{ème} mission. Les aviateurs ont été ceints de grandes couronnes de feuilles comme c'était souvent l'usage en pareilles circonstances. Les **Photos 32** (en haut à droite) et **33** (bas de page) illustrent le poste de commandement de l'escadrille à Théville. Le bâtiment a été décoré de guirlandes, de grands chiffres "1000" et d'un panneau orné d'une broche des vols opérationnels et de quatre pendentifs à l'occasion de cet événement marquant pour la 4.(F)/123.

Crédit photo: collection Richter (Photos 27 à 33)

Page 36 – Arrière-plan

Le Lt. Detlev Rohwer et son Götz von Berlichingen au I./JG 3

Au cours des dernières décennies, certains emblèmes de la Luftwaffe ont fait plus forte impression que d'autres parce que leur aspect différerait de la majorité des insignes connus. Parmi ces motifs, on compte le Götz von Berlichingen, insigne personnel du Lieutenant Detlev Rohwer (voir photo portrait p. 37) du I./JG 3. L'insigne a ceci de particulier qu'il montre le célèbre et fier chevalier germanique fesses nues. L'aspect le plus frappant de cet insigne est donc son côté frivole. Götz von Berlichingen était un célèbre chevalier allemand du XVI^{ème} siècle. Il deviendra la figure emblématique d'une pièce de théâtre éponyme écrite par Goethe. Le chevalier et mercenaire est surtout resté célèbre pour la verveur de son langage que l'on retrouve dans sa fameuse citation: "Celui-là, va donc lui dire qu'il peut me lécher le cull!".

Nous ne connaissons l'insigne personnel du Lt. Rohwer que pour en avoir vu une seule photo (**Photo 35**, p. 37). Celle-ci a été publiée en 1972 dans le quatrième volume de la série *Markierungen und Tarnstriche der Luftwaffe im 2. Weltkrieg* due à Karl Ries. La photo en question montre Rohwer, alors officier technique près du Stab du I./JG 3, dans son Bf 109 F-2 orné du célèbre Götz von Berlichingen. La vue a été prise en Russie au cours de l'été 1941. Rohwer faisait partie de l'état-major du I./JG 3 depuis le début de la guerre. Il remporta sa première victoire le 6 juin 1940 dans le ciel de France. Au cours de la bataille d'Angleterre, il abattit deux Hurricane dans le secteur de Londres le 15 septembre et un troisième le 9 octobre. Rohwer fut nommé officier technique fin août 1940 au plus tard. A cette époque, il pilotait un Bf 109 E frappé des marques "< o +" et orné de parements jaunes sous le moteur et sur la gouverne de direction (**Photo 34**, p. 36). Les deux photos mentionnées ne permettent pas d'affirmer que le Messerschmitt portait déjà l'insigne au Götz von Berlichingen. Quoi qu'il en soit, Rohwer a pu maudire l'avion qu'il pilotait car il fut abattu à deux reprises entre septembre et novembre 1940. A chaque fois, sa monture fut entièrement détruite. Ainsi, le 2 septembre, Rohwer eut le dessous au cours d'un *dogfight* avec des Hurricane. Touché à mort, le Bf 109 amerrit au large de Maidstone mais Rohwer eut plus de chance que son Messerschmitt puisqu'il fut récupéré par le service aérien de sauvetage en mer allemand. La malchance frappe à nouveau l'officier technique le 16 novembre lorsqu'il rate son décollage à Saint-Omer. Le Bf 109 E (WNR. 3760) sera endommagé à concurrence de 80%.

Le 22 juin 1941, Detlev Rohwer fait partie des forces allemandes qui partent à l'assaut de l'Union Soviétique. Le palmarès de l'officier s'enrichit rapidement sur ce nouveau théâtre d'opérations. La preuve la plus ancienne de l'existence de son insigne personnel au Götz von Berlichingen, remonte à août 1941. Ce mois-là, Rohwer est photographié dans le cockpit de son Bf 109 F-2 (WNR. 6601) porteur des marques "< o +" (**Photos 35 et 36**, respectivement pp. 37 et 38). Le 5 octobre 1941, notre pilote reçoit la *Ritterkreuz* pour sa 26^{ème} victoire. Peu avant la cérémonie, le récipiendaire et son unité ont été transférés de Russie vers les côtes néerlandaises. C'est aux Pays-Bas que le Gruppe est renuméroté II./JG 1 le 15 janvier 1942. Après avoir dirigé la 6./JG 1 au cours de l'été 1942 et servi en tant que commandant faisant fonction du II./JG 1, Detlev Rohwer prend le commandement de la 2./JG 3 le 4 octobre 1942. Il retrouve donc le front de l'Est et est plongé dans l'enfer de Stalingrad. Sa base d'opérations est l'aérodrome de Pitomnik dans la banlieue ouest de la grande cité sur la Volga. Le 30 novembre, le Messerschmitt de Rohwer est touché par la DCA soviétique alors qu'il attaque l'Armée Rouge encerclant la ville. Son Bf 109 G-2 (WNR. 13910) est frappé à six kilomètres au sud de la gare ferroviaire de Chir. Rohwer est gravement blessé mais parvient à poser son chasseur en catastrophe. Le pilote mettra près d'un an à récupérer de ses blessures.

Pour l'heure, il est impossible de confirmer que le Bf 109 de Detlev Rohwer portait encore le Götz von Berlichingen en 1942. Il existe cependant une photo qui tendrait à prouver que tel fut bien le cas. Cette vue a été prise en automne 1942. Elle montre un Storch du I./JG 3 posé dans la steppe près de Stalingrad, entouré d'enfants et d'adultes. Surprise: la trappe du coffre à bagages du Fiesler est ouverte et dévoile...un Götz von Berlichingen parfaitement identique à celui de Rohwer (**Photo 38**, p. 39)! Nous en tirons le raisonnement suivant: si cet insigne se retrouvait sur un Storch en 1942, c'est donc que le Bf 109 de Detlev Rohwer le portait encore à cette époque. Il nous semble en effet peu probable que quelqu'un se soit souvenu d'un insigne disparu pour ensuite le faire sien en en conservant les plus petits détails.

Le 29 mars 1944, le Hauptmann Detlev Rohwer commande le II./JG 3. Gravement blessé au cours d'un combat contre des B-17 et des chasseurs d'escorte près de Mettingen, le Gruppenkommandeur doit poser en catastrophe son Bf 109 G-6 (<< + -, WNR. 440295). Les services de secours interviennent immédiatement et transportent le pilote à l'hôpital d'Ibbenbüren où on l'ampute d'une jambe. Detlev Rohwer y décèdera le lendemain.

Photos 34 et 35 (pp. 36 et 37) – Si la **Photo 34** (p. 36) est de qualité moyenne, elle permet toutefois de se faire une idée de l'apparence du Bf 109 E de Lt. Rohwer à Colembert (Pas-de-Calais) entre fin août et début septembre 1940. Le fuselage est revêtu des marques caractéristiques de l'officier technique du Gruppe (< o +). Le capot moteur et le gouvernail sont jaunes. A cette époque, l'aérodrome de Colembert sert de base d'opérations au Gruppenstab du I./JG 3. La **Photo 35** (p. 37) est bien connue depuis sa publication dans l'ouvrage de Karl Ries déjà mentionné. Sur cette vue, Rohwer pose dans le cockpit de son Bf 109 F-2 (WNR. 6601) porteur des marques de *Gruppen TO* (officier technique du groupe) et le célèbre Götz von Berlichingen. La scène a été photographiée quelque part sur le front de l'Est en août 1941.

Crédit photo: collections Bazzani (Photo 34) et Ries (Photo 35)

Photos 36 et 37 (p. 38) – Gros plan du célèbre chevalier aux fesses nues sur le Bf 109 F-2 (< o +, WNR. 6601) de Detlev Rohwer (**Photo 36**). Cliché pris sur le front de l'Est en août 1941. La **Photo 37** nous offre le portrait du Lt. Rohwer en Russie en 1941, avant qu'il ne reçoive la Croix de Chevalier le 5 octobre de cette année-là. Une caractéristique faciale inhabituelle chez un pilote de chasse: la barbe.

Crédit photo: collection Bazzani (Photo 36)

Photo 38 (p. 39) – Des enfants russes agglutinés autour d'un Storch du I./JG 3 posé dans la steppe près de Stalingrad au cours de l'automne 1942. On distingue clairement l'emblème au Götz von Berlichingen de Detlev Rohwer.

Profil couleur (pp. 36 et 37) – Le Messerschmitt Bf 109 F-2 WNr. 6601 (et non 6801 comme erronément représenté par notre illustrateur), avion du Lieutenant Detlev Rohwer, officier technique du Stab I./JG 3 en Russie en août 1941. Le chasseur porte une livrée de camouflage assez classique, vraisemblablement faite de deux teintes de gris (74 et 75) sur l'extrados et de gris bleu clair (76) sur l'intrados. Les flancs du fuselage sont surchargés d'un entrelacs de serpentins verts (probablement 71). Notez le schéma de peinture complexe de la casserole d'hélice, avec son extrémité blanche accueillant cinq anneaux minces concentriques de couleur verte (teinte 25, couleur du Stab). Le reste de la casserole semble vert foncé (sans toute 70) sauf un secteur peint en blanc à des fins d'identification. Marques caractéristiques du front de l'Est, le capot moteur, l'intrados des extrémités d'aile et la bande de fuselage sont jaunes. On note que le peintre a toutefois pris soin d'éviter de recouvrir le célèbre *Tatzelwurm*, le serpent de la mythologie nordique ornant le capot moteur. A l'aplomb du pare-brise, le fameux Götz von Berlichingen, l'insigne personnel du pilote. Les marques de *Technischer Offizier* sont bien visibles sur le fuselage devant la croix de nationalité. La dérive porte le numéro de série de l'avion peint en petit. La gouverne de direction arbore le palmarès de Detlev Rohwer tel qu'il s'établissait à l'époque. La nationalité de chaque victime y est identifiée par une cocarde britannique ou une étoile soviétique. Pour figurer des réparations à la base du gouvernail, l'illustrateur a représenté des retouches de produit tenseur de couleur brun-rouge typique.

Page 40 – Equipement

Le conteneur de transport Dobbas I

Au cours de l'été 1941, les unités de la Luftwaffe sont confrontées à un facteur dont l'OKL n'avait manifestement pas tenu compte dans ses plans: la distance entre les fronts. Avec l'ouverture du front de l'Est, les distances deviennent telles que l'essentiel des capacités de transport aérien est requis pour le convoyage du matériel. Ce problème s'aggrave au cours de l'hiver 1941-1942, quand la situation sur le front de l'Est exige de ravitailler par air les troupes au sol encerclées ou coupées de leurs lignes de ravitaillement. La plupart du temps, c'est d'armes et de munitions dont manquent les soldats.

Vu le poids de ces exigences stratégiques, le transport par air du matériel transféré par les escadrilles d'un aérodrome à l'autre lors de leurs déménagements devient plus que problématique, faute d'avions en suffisance. L'effet se fait surtout sentir sur le front de l'Est où les unités sont alors contraintes d'effectuer leur déménagement exclusivement par la route, et où les aérodromes ou terrains avancés manquent de pièces de rechange et de tout autre équipement vital à leur bon fonctionnement. La Luftwaffe commence à prendre les choses en main dès 1941, en ayant recours à des unités de Stuka tractant des planeurs de transport de type DFS 230.

Mis au courant du problème que pose le transport aérien, la E-Stelle de Rechlin conçoit rapidement un conteneur de transport qui peut être arrimé sous n'importe quel Ju 87, Ju 88, He 111 et Bf 110 pour convoier des charges relativement volumineuses. Le conteneur est constitué d'une structure d'acier recouverte de contreplaqué. Le dispositif est dénommé Dobbas I. Il mesure 3,1 mètres de long sur 2,06 mètres de large, avec une hauteur maximale de 1,07 mètre. Avantage, il peut être replié pour être lui-même transporté. Déployé au maximum, sa capacité est de 4,8 m³. Pesant 266 kg, il peut accueillir une charge de 1.800 kg. Il est possible d'y enfourner un side-car complet (400 kg) ou un canon de DCA de 20 mm (800 kg). Mais le Dobbas I a surtout été conçu pour transporter des équipements, de l'outillage ou des fournitures de petite taille. Toutefois, le Dobbas I ne donne pas satisfaction sur certains types d'avion comme le Ju 87 car il en masque les entrées d'air des radiateurs ventraux. C'est pour palier ce type de problème qu'un conteneur plus petit dénommé Dobbas II aurait dû être conçu. Au sol, le Dobbas I peut être déplacé au moyen de roues en caoutchouc ou en métal ou encore sur patins.

L'étape la plus difficile consistait à arrimer le conteneur à l'avion porteur. Des ergots devaient être insérés dans les loquets de fixation des pylônes d'emport de bombes. La manœuvre requérait cinq à six hommes et pas moins d'une demi-heure de travail. Le chargement de matériel pouvait alors commencer.

Vu le volume du Dobbas I, il n'est pas surprenant que les caractéristiques de vol des avions qui l'emportaient en étaient fort affectées. Selon la charge, le réglage des compensateurs nécessitait le plus grand soin de la part du pilote ou des mécaniciens. En outre, le conteneur générerait une importante traînée aérodynamique provoquant à son tour une nette diminution de la vitesse de l'avion porteur dont l'efficacité du gouvernail souffrait également. Les bimoteurs emportant le Dobbas I étaient incapables de voler en configuration monomoteur. Dans l'éventualité d'une panne de l'un des propulseurs, le pilote devait donc larguer le conteneur.

Il semble que les premiers Dobbas I aient été livrés en unité au cours du printemps 1942. Leur partie inférieure était camouflée en gris bleu pâle (teinte 76) et leur face supérieure en deux teintes de vert foncé (70 et 71). La première perte documentée d'un Dobbas I et de son avion porteur date du 29 mai 1942. Ce jour-là, le Lt. Georg Boxhammer, un pilote expérimenté du I./ZG 1, perd la vie en s'écrasant lors d'un vol entre Lechfeld et le front de l'Est. L'accident a lieu non loin de l'aérodrome de Cracovie où le pilote essayait d'atterrir après avoir fait état d'avaries moteur. Son Bf 110 F-4 (WNr. 4610) de la 3./ZG 1 est entièrement détruit. Quant au Dobbas I, son contenu se consume en même tant que le Messerschmitt. Ainsi partent en fumée tous les disques de jazz "réquisitionnés" par la Staffel en France.

Photo 39 (p. 40) – Voici l'une des rares photographies d'un Dobbas I opérationnel, ici arrimé à un Ju 88 quelque part sur le front de l'Est.

Crédit photo: collection Schürmann

Photo 40 (p. 41) – Gros plan sur le squelette d'acier d'un Dobbas I emporté par un Ju 88. On voit comment la structure du conteneur s'accroche aux pylônes subalaires normalement réservés au transport de charges offensives.

Photos 41 et 42 (p. 42) – Une fois habillé de sa coque de contreplaqué, le Dobbas I paraît énorme, surtout lorsqu'il est monté sous un Bf 110. Mesurant 3,1 mètres sur 2 mètres environ, le conteneur est arrimé à deux pylônes ETC 500 ou 1000. Un Bf 110 ainsi équipé pouvait transporter 900 kg de matériel. Le Dobbas avait un impact particulièrement négatif sur les caractéristiques et les performances de vol de l'avion porteur. Pour les bimoteurs, le vol sur un seul propulseur était même impossible. Sur la **Photo 42** (bas de la p. 42), un Dobbas I a été accroché sous un Ju 87.

Photos 43 et 44 (p. 43) – Le Dobbas I était constitué d'une structure en acier recouverte de plaques démontables faites de contreplaqué. L'ensemble pesait 266 kg et nécessitait deux hommes pour le déplacer au sol. Sur des surfaces molles (recouvertes de neige ou de boue par exemple), le conteneur pouvait être déplacé à l'aide de skis. Enfin, il pouvait être replié sur lui-même pour faciliter son propre transport (**Photo 44**, bas de la p. 43).

Page 44 – Paysage

“Mise en pylône“ à “l'Escadre des Aigles“ de Gilze-Rijen

Dès la fin septembre 1940, le II./KG 30 est basé sur l'aérodrome néerlandais de Gilze-Rijen, tout près de la frontière belge et non loin de Rotterdam. De là, le Groupe accomplit des missions de jour au-dessus de l'Angleterre. En octobre, la Luftwaffe change de tactique et entame une campagne de bombardement nocturne. Dans les mois qui suivent, les avions du II. Gruppe larguent bombes et mines aériennes sur Londres, Sheffield, Coventry, Glasgow, Newcastle, Portsmouth et Plymouth. Des missions de mouillage de mines marines sont effectuées de nuit dans l'estuaire de la Tamise et de la Humber. Pour ce type de mission, les Ju 88 du II./KG 30 emportent une Luftmine A de 500 kg et une Luftmine B de 1.000 kg ou deux Luftmine B. Au II. Gruppe, les pilotes les plus talentueux se nomment Baumbach, Stoffregen et Erkens.

Les photos présentées ici sont celles du Ju 88 immatriculé 4D + DC (le “C“ est vert, couleur de l'état-major), un appareil de l'état-major du II. Gruppe. Le bimoteur a été mis en pylône à Gilze-Rijen au printemps 1941. Comme le montre la **Photo 47** (bas de la p. 45), la roue gauche du bombardier s'est enfoncée en terrain mou en sortant de piste et le Junkers s'est arrêté sur nez. Opérant de nuit, le bombardier a reçu un badigeon de noir mat sur son ventre et une partie de ses marques de nationalité. Le peintre a toutefois évité l'Aigle Noir sur son écu rouge, emblème du II./KG 30. Bien que similaire, la **Photo 46** n'est pas celle du même appareil mais illustre une autre mise en pylône par un autre appareil de la même unité sur le même aérodrome.

L'arrivée au Groupe de jeunes pilotes inexpérimentés généra constamment la confusion dans le circuit d'atterrissage pendant la nuit. Même pour les vétérans de l'unité, l'approche du terrain représentait un défi dans de telles conditions. Ce qui explique pourquoi les accidents ne furent pas rares.

Page 46 – Les hydravions

Un Arado Ar 196 du *Prinz Eugen* retrouve son pays natal

En juin de cette année, de nombreux journaux se sont fait l'écho du retour d'un “enfant du pays“, 68 ans après la fin de la seconde guerre mondiale: un hydravion Arado 196 autrefois embarqué sur le croiseur lourd *Prinz Eugen*, venait d'être livré à l'Aeronauticum de Nordholz, prêté par les Etats-Unis. Mais les articles n'ont guère mentionné d'autres détails. Raison pour laquelle nous nous proposons de compléter votre information dans les lignes qui suivent.

L'hydravion en question est un Ar 196 A-5, Werknummer 100527. On retrouve trace de cet appareil pour la première fois le 3 avril 1944, lorsqu'il est à l'inventaire du Bordfliegergruppe 196 à Aalborg. L'Ar 196 A-3 qu'il remplace (lui-même immatriculé T3 + CH) a été retiré du service au même endroit début octobre 1943 pour être mis en réserve.

Quittant Aalborg, le nouveau T3 + CH est expédié à la 1. Staffel à la base aéronavale de Stavanger-Sola (Norvège). De là, il accomplit des vols de reconnaissance, de lutte ASM et d'escorte de convoi. Début juin, la Staffel emménage à Pillau en Prusse-Orientale d'où le T3 + CH décolle pour des missions, surtout de lutte ASM, dans les secteur central et ouest du Golfe de Finlande. L'hydravion embarque ensuite à bord du croiseur lourd *Prinz Eugen* pour prendre sa place sur la catapulte du bâtiment. Il y est toujours quand le *Prinz Eugen* et le croiseur lourd *Lützow* naviguent dans le Golfe de Finlande le 23 juin pour une démonstration de force au profit de l'allié finlandais. Le *Prinz Eugen* rentre à Gotenhafen fin juin 1944 et le T3 + CH est débarqué pour être entretenu à Pillau. La maintenance achevée, l'Arado retrouve le *Prinz Eugen* le 3 juillet.

En dépit d'une situation militaire qui se dégrade sans cesse, le croiseur ne reprend pas la mer avant le 19 août. Sa destination est le Golfe de Riga où il doit bombarder des objectifs terrestres en soutien des troupes allemandes impliquées dans la bataille de Courlande. Le *Prinz Eugen* arrive en position dans le courant de l'après-midi du 19 août et fait donner ses canons de 203 mm contre des objectifs situés à Tuckums (Lettonie), à 25 km de là. Deux Ar 196 (les T3 + CH et T3 + BH) sont catapultés, puis cerclent au-dessus des objectifs pour aider au réglage du tir des canons de marine. Le bombardement naval se poursuit le 20 août. Les Arado s'en prennent maintenant aux colonnes soviétiques en les mitraillant et en larguant des bombes. Croiseur et hydravions retrouvent ensuite Gotenhafen.

Notre T3 + CH reste à bord jusqu'au 13 septembre quand le *Prinz Eugen* reprend la mer pour l'opération *Tanne-Ost* mais sans notre Ar 196 qui file rejoindre sa Staffel à Pillau. De là, il effectue des missions de lutte ASM au-dessus du Golfe de Finlande jusqu'à la fin du mois d'octobre. Le 1^{er} novembre, le T3 + CH et sa Staffel emménagent sur l'île de Rügen. C'est au départ de Bug que notre Ar 196 décolle pour escorter des convois, reconnaître le secteur et traquer les sous-marins ennemis. Le 15 janvier 1945 le retrouve à bord du *Prinz Eugen* qui est rentré à Gotenhafen après plusieurs sorties en mer. Mais il n'y reste pas longtemps car il doit intervenir d'urgence dans les combats au sol à Samland en Prusse-Orientale. La situation de la Wehrmacht y est particulièrement critique. L'Armée Rouge menace en effet de percer entre Königsberg et Pillau et de barrer la route au sud aux troupes stationnées à Cranz, ville située à la base du cordon littoral de Courlande, cette mince bande de terre courbe de plusieurs dizaines de kilomètres de long. Le *Prinz Eugen* intervient avec succès dans ces combats entre le 29 et le 31 janvier, bombardant même des objectifs dans les faubourgs de Königsberg. Le T3 + CH est envoyé en mission à plusieurs reprises au cours de ces journées difficiles. Le 31 janvier, l'équipage composé de l'Obfw. Götz et de l'Oblt. Stoll, remet le rapport suivant: “Secteur maritime: 1 km au large des côtes samlandaises, au nord de Neukuhren. Opposition: 02 Yak 9. Le 31.1.1945 entre 15h00 et 15h03. Charge offensive: 02 bombes au Trialen (un type d'explosif - NDT) de 70 kg. Mission: escorte rapprochée de la 2^{ème} force de frappe au départ de Cranz. Les BH et CH ont rejoint les bâtiments depuis Gotenhafen via Brusterort le long de la côte jusqu'à Cranz. A 14h59, deux chasseurs ont été repérés droit devant. Au départ, nous les avions pris pour des Russes. Mais lorsqu'ils nous ont croisés (nous volions à 10 mètres de hauteur), j'ai d'abord cru qu'il s'agissait de deux Me (sic) 109 qui avaient l'intention d'atterrir à Neukuhren. A ce moment-là, Neukuhren était à nos 3 heures. J'ai continué à observer les avions et à 1.000 mètres derrière nous, je les ai vus qui viraient pour nous attaquer. L'un des ennemis a pu être repoussé grâce à la MG 81. L'autre s'est rapproché et a endommagé notre empennage. Au cours des attaques qui ont suivi, les ennemis se sont focalisés sur le BH. L'un des Yak 9 s'est rapproché de l'avant droit, l'autre de l'arrière gauche. Le CH a constamment essayé de repousser le second avion ennemi. L'appareil ennemi derrière nous a mis trois obus de canon au but lors de sa troisième passe. Impossible de tirer à la MG 81 du fait d'un virage serré à droite. Mon pilote a fait feu de ses armes fixes contre le premier avion ennemi. Un coup au but. L'avion ennemi a ensuite viré vers la côte. Le second Yak 9 l'a suivi. La zone du combat ayant dérivé vers la haute mer, l'ennemi n'a pas repris ses attaques. Aucun autre coup ou effet n'a été observé sur l'ennemi. Munitions tirées: 46 coups de MG FF 20 mm, 268 coups de MG 17 et 620 coups de MG 81. (...) Stoll, Oblt. et commandant de bord.“ Les deux Arado sont récupérés par le *Prinz Eugen*. Le T3 + BH a été sérieusement endommagé lors du combat aérien, au point qu'il doit être transféré sur le transport d'hydravions *Hans Albrecht Wedel* le 30 janvier. Le T3 + CH est, lui, rentré intact et reste donc opérationnel.

Le *Prinz Eugen* continue à soutenir les troupes allemandes au sol dans le secteur de Danzig-Gotenhafen entre le 10 mars et le 9 avril 1945. Son action soulage de manière significative la pression sur une Wehrmacht quasi impuissante. Lorsque le croiseur se rapproche des côtes, il doit constamment essuyer les attaques d'avions d'appui-feu des VVS et les bombardements de l'artillerie soviétique. Entre le 10 mars et le 8 avril 1945, 13 membres d'équipage sont tués du fait de l'action de l'ennemi. Le

dernier à perdre la vie est l'Oberbootsmann (maître d'équipage) Botterbusch qui commande une pièce de DCA Bofors de 40 mm. Il est tué le 8 avril 1945 au cours d'attaques menées par des vagues d'avions successives pendant plus de trois heures. Le 10 avril, le *Prinz Eugen*, à court de munitions, rompt le combat et se retire vers l'ouest. En 26 jours d'opérations, le vaisseau de bataille a tiré 2.000 obus de 203 mm sur 132 objectifs. Via Swinemünde et Sassnitz, il rallie Copenhague pour s'amarrer au côté nord du bassin Kronløb le 20 avril. C'est là que le 7 mai 1945, le *Prinz Eugen* reçoit un message du MOK Ost (Commandement de la Marine pour le front de l'Est) qui lui ordonne de baisser pavillon à 16h00. L'ordre est dûment exécuté et le capitaine prend congé des 1.400 hommes de son équipage. Parmi ceux-ci, les 14 membres du détachement de la 1./Bordfliegergruppe 196 qui mettent en œuvre les deux Arado A-5 toujours à bord. Ces hydravions sont le T3 + BH (garé sous le pont) et le T3 + CH (WNR. 100527). Ce dernier est sur la catapulte du pont supérieur lorsque le bâtiment entre dans le port de Copenhague.

Le 9 mai 1945, le *Prinz Eugen* se rend à une flottille de bâtiments de la Royal Navy arrivés depuis peu. Si les munitions sont évacuées du croiseur allemand, ses hydravions restent à bord. Le 26 mai, le *Prinz Eugen* largue les amarres pour gagner Wilhelmshaven sous escorte britannique. Puis, le 14 décembre, il rallie Bremerhaven dans l'enclave américaine. C'est la conséquence de la décision d'offrir le croiseur aux USA à titre de réparation des dommages de guerre.

Le 13 janvier 1946, le *Prinz Eugen* prend la mer pour rallier Boston avec un équipage allemand réduit au minimum. Il parvient dans le port du Massachusetts après 10 jours de croisière. Catapulte et hydravions sont débarqués. C'est là que les chemins des deux Arado se séparent. Avec seulement 14 heures de vol à son actif, le T3 + BH est catapulté à sept reprises au Naval Air Material Center de Philadelphie. Il vole pendant quatre heures pour divers essais et est ensuite démobilisé pour être exposé à la base aéronavale de Norfolk, avant d'être stocké pour le compte du célèbre National Air and Space Museum de Washington en 1960. Il s'y trouve toujours.

Le T3 + CH (WNR. 100527) est l'Ar 196 qui a été livré à Nordholz cette année-ci. Après son arrivée aux USA en 1946, il a été exposé à NAS (Naval Air Station) Willow Grove en Pennsylvanie à partir de 1949. Au cours de son séjour, l'Arado a été repeint à plusieurs reprises, prenant successivement les identités TW + SH, puis T3 + HK et enfin GA + DX. Exposé en plein air et donc soumis aux éléments, l'état de l'Arado se détériore. En 1995, il rejoint les collections du National Museum of Naval Aviation à Pensacola. Malheureusement, son transfert par la route donne lieu à un malencontreux accident lorsque que le chauffeur du camion qui le transporte mésestime la hauteur libre en passant sous un pont. Les dégâts sont sérieux: la verrière de l'Arado est arrachée et le haut de son fuselage est endommagé. Suite à un accord entre l'US Navy et la Bundesmarine, l'hydravion est finalement livré à l'Aeronauticum de Nordholz pour y être restauré puis exposé dans sa livrée originale. Cet Arado est donc la dernière relique survivante du croiseur *Prinz Eugen*. Celui-ci a en effet chaviré lors des essais nucléaires menés par les USA dans l'atoll de Bikini en 1946. De nos jours, il est encore possible d'apercevoir une partie de sa proue dépassant de la surface.

Infographie (p. 47) – Deux des principales opérations de combat menées par le croiseur lourd *Prinz Eugen* entre janvier et avril 1945, ainsi que l'itinéraire de ses deux Arado lors de leur combat aérien du 31 janvier 1945. En haut, à droite, le *Prinz Eugen* canonne des objectifs terrestres au voisinage des villes de Cranz et Königsberg le 31 janvier 1945. En bas à gauche, le croiseur bombarde d'autres objectifs à terre dans les faubourgs des villes portuaires de Gotenhafen et Danzig entre le 10 mars et le 9 avril 1945. En rouge, l'itinéraire suivi par les Ar 196 T3 + BH et T3 + CH du *Prinz Eugen* lors de leur mission du 31 janvier 1945. A hauteur de Neukuhren, les deux hydravions sont engagés par une paire de Yak 9. Le combat se solde par un nul blanc, bien que certains protagonistes aient subi des dégâts. Les deux Arado seront ensuite hissés à bord du *Prinz Eugen*.

Photos 50 à 54 (p. 48 à la quatrième de couverture) – A gauche (**Photo 50**, p. 48 et troisième de couverture), le *Prinz Eugen* à quai dans le bassin Kronløb à Copenhague en mai 1945. Toutes ses munitions ont été évacuées après sa reddition du 9 mai. Le croiseur est étroitement surveillé par des sentinelles danoises. Sur la catapulte, l'Ar 196 visible est le T3 + CH (le "C" est de couleur blanche), l'hydravion rapatrié cette année à Nordholz. Ci-dessus (**Photo 52**, médaillon sur la troisième de couverture), les Oblt. Hans Noack (à gauche) et Peter Ganz, tous deux observateurs, posent une dernière fois sur le pont du *Prinz Eugen* le 10 mai 1945. Sur les **Photo 51** (haut de la troisième de couverture) et **Photo 53** (haut de la quatrième de couverture), le détachement de la 1./Bordfliegergruppe 196 embarqué sur le *Prinz Eugen*, pose devant l'Ar 196 A-5 T3 + CH arrimé sur sa catapulte. La vue est datée du 10 mai 1945. Au moment de la reddition, le détachement comptait quatre équipages de navigants dont la composition suit (*note: les chiffres entre parenthèses renvoient aux personnages numérotés sur la Photo 51 [haut de la troisième de couverture]*): Pilote Obfw. Götz / Observateur Oblt. Stoll (1), Pilote Fw. Krüger / Observateur Oblt. May (2), Pilote Uffz. Heidbreder / Observateur Noack (3), Pilote Obfw. Müller / Observateur Oblt. Ganz (4) (*voir aussi LUFTWAFFE IM FOCUS n° 16, troisième de couverture*).

Sur la **Photo 51**, on distingue les magasins du bassin Kronløb à droite à l'arrière-plan. Enfin, la **Photo 54** (bas de la quatrième de couverture) illustre l'Arado Ar 196 T3 + CH tel qu'il se présentait après son arrivée à Nordholz en 2013.

Crédit photo: Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart (Photo 50), collection Ulderup (Photos 51 à 53) et Archiv Förderverein Aeronauticum, Nordholz (Photo 54)