

EDITION
NO 24
2015

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

LUFTWAFFE

IM FOCUS



Traduction française intégrale

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTWAFFE IM FOCUS N° 24/2015

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) – Pour l'aspirant Hermann Poidinger, instructeur auprès du II./Schul-Jagdgeschwader 108, la guerre prend fin le 5 octobre 1944. Ce matin-là, alors qu'il est aux commandes d'un chasseur italien Macchi C.202 dans la région du Nuremberg, il met le cap vers la Suède. C'est décidé, il déserte. Son Macchi est l'un de ceux utilisés comme avions d'entraînement par le II./JG 108. A bord du "16 Noir" (MM 9691(97)), notre pilote de 21 ans avise une prairie à un kilomètre et demi à l'ouest de Tommelilla/Skane. A 10h10, l'avion se pose impeccablement sur le ventre. Son pilote est interné au camp de Vågershult où il demande asile aux autorités suédoises. Exactement cinq mois après la désertion du jeune instructeur, la Suède rend le Macchi à l'Allemagne où l'appareil parvient 12 jours plus tard, le 17 février 1945. L'homme assis sur l'empennage horizontal (**Photo 2**) n'est pas Hermann Poidinger mais un mécanicien suédois qui a revêtu son serre-tête et bouclé son parachute pour une photo souvenir.

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

Axel Urbanke
Heckenkamp 24

D-26160 Bad Zwischenahn
Allemagne

Télécopie: +49 4403/63396

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

Premier Assistant de Rédaction: Markus Richter, Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction: Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Collaborateurs:

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

John Carr, Stuttgart

Heinz Jirousek, Bad Hönningen

Enrico Leproni, Milan (Italie)

John Manrho, Hardenberg (Pays-Bas)

Christian Möller, Schulenburg

Werner Oeltjebruns, Wardenburg

Jochen Prien, Hambourg

Hans Ring, Übersee

Georg Schlaug

Mark Scheppard, Faringdon (Grande-Bretagne)

Karlheinz Schürmann, Mühlheim

Horst Thürling, Berlin

Detlef Urbanke, Ganderkesee

Dave Williams, Hannover (USA)

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 - 2015

ISBN 978-3-941437-26-5

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

Sommaire

	Page		Page
Les avions d'entraînement		Des avions sous la loupe	
Macchi C.202, 1944	U II (deuxième de couverture)	Un automne italien – 1943, le II./SG 4 soutient la Heer	
Editorial	2	Le chasseur bombardier Fw 190 du Lt. Lutter	22 à 30
Forum des lecteurs	2 et 3	Documents	
Les chasseurs		L'ardoise du cap Nord	31 et 32
Bf 109 G-6, NJGr. 10 et Bf 109 G-10,		Armement	
11./JG 300, 1944	4 et 5	Puissance de feu accrue pour les Ju 88 de la KG 51	33 à 36
Les aéronefs de transport		Vues insolites	
Me 321, 1941-1942	6 et 7	"Il n'y a pas de bière en Pologne!"	37
Dérives		Paysage	
Qui portait la "Carte de Scapa Flow" sur la queue?	8 à 17	"Sardines à l'huile"	38 à 47
Photos en couleur		Destins	
Les Do 17 tachetés de la 4.(F)/11 sur le front		Ci-gît un pilote de chasse inconnu tombé sur le	
de l'Ouest	18 à 21	front de l'Est	U III (troisième de couverture)
		Les chasseurs de nuit	
		Ju 88 G-1 et G-6, 1944	U IV (quatrième de couverture)

Photo de couverture – Emportant des bombes de 250 kg, des chasseurs bombardiers Fw 190 G du II./SG 4 en mission au-dessus des Etats baltes à la fin de l'été 1944. Le Gruppe y soutenait la Heer, intervenant tel un pompier chargé d'éteindre les "points chauds" du front. Des photos prises lors d'opérations sont extrêmement rares à cette époque.

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Enfin, ce vingt-quatrième numéro de votre revue favorite est disponible! Nous pouvons d'ores et déjà vous dire que le numéro 25 suivra dès le mois de novembre. Au cours de l'année écoulée, notre maison d'édition a publié deux livres et autant de numéros

de U-BOOT IM FOCUS. Malheureusement, nous sommes arrivés à la triste conclusion que l'intérêt pour la Luftwaffe de la 2^{ème} GM est en diminution. Dans le même temps, nous constatons un intérêt de plus en plus marqué pour les ouvrages relatifs à la sous-marine et l'armée de terre allemandes de cette époque. D'autres éditeurs et auteurs ont confirmé cette tendance. Nous ne sommes pas certains de connaître la cause de ce double phénomène mais il est possible que le marché de l'édition est tout simplement saturé de publications traitant des mêmes sujets. On déplore aussi un excès de photographies. De nombreux clients m'ont, par exemple, fait part au téléphone de leur désintérêt, de leur manque d'enthousiasme à l'annonce de la publication de nouveaux livres et fascicules. L'un des reproches concerne le peu d'informations intéressantes fournies dans les légendes des photos et profils couleuvres proposés en (sur)abondance. Ceci concerne surtout l'aviation de chasse. Il n'est plus exceptionnel d'entendre des commentaires tels que "*Je ne peux plus voir des livres et des photos de Bf 109 en peinture!*" Ce genre d'exclamation prouve qu'après avoir cristallisé l'attention pendant des décennies, la chasse ne rencontre plus le même intérêt auprès des amateurs.

Nous avons tenu compte de ce relatif désintérêt il y a plusieurs années déjà. Si les avions de la Jagdwaffe ne disparaîtront pas de nos publications, nous nous concentrerons aussi sur les autres types d'appareil et unités de la Luftwaffe. En outre, nous restons fidèles à notre principe de base qui consiste à fournir à notre lectorat des informations et des histoires fascinantes en soutien des photographies proposées. Nos archives renferment suffisamment de matériel pour les années à venir. A vous, Chers Lecteurs, de décider s'il mérite d'être publié. A l'avenir, nous établirons également un calendrier provisoire des numéros de LUFTWAFFE IM FOCUS à paraître. Vous serez donc avertis de la date ou de la période à laquelle vous recevrez chaque nouveau numéro de votre magazine favori.

Pour la présente édition, nous avons à nouveau rassemblé un éventail de sujets variés, de sorte que, nous l'espérons, chacun d'entre vous y trouvera son bonheur.

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 22

Au combat avec le "Moulin Rouge", pp. 16 et 17

Dans l'article en question, nous avons identifié par erreur le He 111 immatriculé 1G + ML avec le « Moulin Rouge » sur la dérive comme étant un avion de la 5./KG 27. En réalité, la quatrième lettre, celle qui identifie la Staffel, montre qu'il s'agit d'un appareil de la 3./KG 27. Nous avons également reçu une nouvelle photographie du même Heinkel (L1, haut de la p. 3). Elle montre le bombardier immédiatement après son atterrissage. Les dégâts impressionnants sont ici bien visibles. Cette illustration s'ajoute aux deux photos publiées dans notre numéro 22.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 23

Un avion remarquable de la Reichsverteidigung, pp. 24 à 28

Dans cet article traitant du Fw 190 du Major Philipp, le Kommodore de la JG 1, nous mentionnions que l'inscription "Minke + Pinke" rappelait des inscriptions portées par les avions de la Grande Guerre. De nombreux jeunes lecteurs nous ont contactés depuis pour dire qu'ils n'avaient jamais vu de tels appareils. En réponse à leur demande, nous offrons ici une photographie rare dont le dos porte la mention suivante: "*Notre nouvelle machine Muki Nuki. Remplacement du Sven Hedin, avec le commandant, le Fw. Hinsen. Dolina, le 4 juin 1915.*" L'inscription *Sven Hedin* apparaît en tout petits caractères sur la photo, sous l'inscription *Muki Nuki* portée par ce Rumpler B.I. Hedin est un célèbre explorateur, photographe et écrivain suédois. Il a rendu visite à une Fliegerabteilung allemande basée en Galicie en avril 1915. La légende au dos de la photographie suggère qu'un autre avion a porté l'inscription *Sven Hedin* et que celui photographié ici avec l'inscription *Muki Nuki* est son remplaçant. La légende fait référence à un certain adjudant Hinsen. Hans Hinsen était un pilote de la Feldfliegerabteilung 54. Il fut ultérieurement promu au grade de Leutnant der Reserve. Egalement mentionnée dans la légende de la photo, la ville galicienne de Dolina est située dans les monts Carpates inférieurs. Cette zone correspond à l'actuelle Ukraine occidentale. Les troupes austro-allemandes prirent Dolina à la mi-mai 1915, avant de poursuivre leur avance vers l'est.

Page 4 – Les chasseurs

Photo 3 (p. 4) – Le Nachtjagdgruppe 10 est créé le 1^{er} janvier 1944. Etabli sur le territoire du Reich, il est constitué à partir de personnels provenant du I./JG 300. Ce Groupe accomplissait des missions *Wilde Sau* (littéralement "Laie Sauvage") depuis l'été 1943. Ses Bf 109 opéraient à vue, sans assistance radar. Le résultat avait donc été limité jusque-là. Le concept de l'époque consistait à expédier les intercepteurs alors que les bombardements britanniques étaient déjà sur leur objectif. Ce concept entraînait *de facto* l'incapacité de la chasse allemande à empêcher les bombardements. Pour repérer leurs proies, les *Wilde Sau* étaient censés grimper au-dessus de ces dernières pour pouvoir les repérer à leurs silhouettes se détachant sur le fond des incendies au sol. Les pilotes de chasse sur monomoteur du I./J 300, formés au PSV, avaient déploré de lourdes pertes dans leurs rangs. Pour remédier à toutes ces faiblesses, le nouveau NJGr. 10 est censé développer des tactiques d'interception enfin efficaces. Organiquement, le Groupe passe sous la houlette de la 1. Fliegerdivision. Le Groupe est commandé par le Hptm. Schoenert, un récipiendaire de la Croix de Fer. L'unité est équipée principalement de Bf 109 G-4 et G-6 auxquels s'ajoutent deux Fw 190 A-6 et deux Ju 88 C-6. Collaborant étroitement avec les centres d'essais de la Luftwaffe à Rechlin, Werneuchen et Tarnowitz, le Groupe doit tester de nouvelles armes et autres dispositifs techniques embarqués. Ces essais doivent être menés en conditions réelles, c'est-à-dire lors d'opérations nocturnes. Au cours de l'été 1944, les différents types d'avion disponibles sont répartis parmi les quatre Staffeln composant le Groupe. Les 1. et 4. Staffeln sont ainsi équipées de Bf 109 et Fw 190, la 2. Staffel d'un assortiment de Ju 88, Bf 110 et He 219, et la 3. Staffel de Ju 88. L'emblème du NJGr. 10 est la Laie Sauvage. A gauche (p. 4), un pilote et ses mécanos posent devant un Bf 109 G-6 du NJGr. 10 au printemps 1944. Le chasseur porte l'emblème caractéristique de la *Wilde Sau*. Son intrados est peint en noir intégral, tout comme le réservoir largable de 300 litres arrimé sous le fuselage.

Photo 4 (p. 5) – Suite à son échec comme unité de chasse de nuit, la JG 300 est réintégrée à la Reichsverteidigung avec ses trois puis quatre Gruppen. Elle reprend alors ses missions de chasse diurnes. Les Bf 109 du III. Gruppe opèrent souvent en couverture haute des Fw 190 du II. (Sturm)/JG 300. Sur cette vue, le Fw. Karl Kraft de la 11./JG 300 supervise le travail de ses mécanos sur le "2 (ou 3) Vert", un Bf 109 G-10 basé à Jüterbog-Waldlager. La scène se déroule en novembre 1944. Kraft revendiquera quatre victoires avec le III./JG 1, la 11./JG 300 et la 7./JG 302 entre 1944 et 1945 (v. aussi l'article en pages 8 à 17).

Page 6 – Les aéronefs de transport

Photos 5 et 6 (pp. 6 et 7) – La plupart des vues de Me 321 datant de la 2^{ème} GM ont été prises à une distance permettant de cadrer ces monstres gigantesques dans leur intégralité. En outre, sur ces photos, les énormes planeurs sont entourés de personnels et de véhicules en cours de débarquement. Quant aux gros plans disponibles, ils se concentrent généralement sur des parties peu intéressantes de ces aéronefs. Considérant ce qui précède, il n'est pas toujours aisé de bien appréhender la taille exceptionnelle de ces géants du ciel que furent les Me 321. Pour donner une idée de leurs dimensions hors normes, ces planeurs étendaient leur envergure sur pas moins de 55 mètres, soit à peine moins que les 60 mètres de nos modernes Boeing 747. Quant à leur longueur, elle affichait 28,6 mètres.

Les deux photos publiées ici permettent de réaliser la largeur du fuselage et la taille monstrueuse de l'empennage. A gauche (Photo 5, p. 6), le gouvernail de direction culmine à près de 6,5 mètres du sol. Quant à l'empennage horizontal, il est implanté si haut qu'un soldat se tenant debout ne le touche même pas de la tête. Ci-dessous (Photo 6, p. 7), tout aussi impressionnants sont le train d'atterrissage et la largeur du fuselage. Cette dernière mesure quelque 3,5 mètres. Le gros planeur décollait sur un chariot largable muni de deux roues de Ju 90. Deux paires de roues de Bf 110 largables étaient également montées à l'avant des skis utilisés pour l'atterrissage. Comme on le constate ici, ces paires de roues ne touchaient pas le sol lorsque le planeur était à l'arrêt. Elles ne prenaient contact avec le sol, le fuselage se redressant, que lorsque le Me 321 était remorqué par trois Bf 110 ou autant de He 111 (utilisant la technique de remorquage *Troika Schlepp**) ou encore un seul des étranges He 111 Z. Après le décollage proprement dit, les roues étaient toutes larguées, le planeur étant conçu pour se poser au moyen de grandes surfaces plates semblables à des planches de surf. Lesdites planches (ou skis) sont bien visibles sur cette photo. Si les conditions de décollage étaient défavorables (ex. piste trop courte), le Me 321 pouvait être muni de huit fusées d'assistance au décollage de type R-Gerät (v. aussi LiF n° 3, p. 17).

La technique de remorquage *Troika Schlepp* fut testée à Leipheim en février 1941 avec un Ju 52. Le premier décollage remorqué d'un Me 321 intervint le 21 du même mois. Pour l'occasion, un Ju 90 fut utilisé comme remorqueur. Lors de cet essai, l'énorme planeur emportait une charge de briques en guise de ballast.

* Littéralement "traîneau troïka", en référence au célèbre traîneau russe tiré par trois (d'où le mot *troïka*) chevaux disposés côte à côte.

Page 8 – Dérives

Qui volait avec la "Carte de Scapa Flow" sur la queue?

Par Axel Urbanke

C'est à la fin des années 70 que j'ai découvert pour la première fois une photo d'un Ju 88 dont la queue était ornée de la carte de la grande base navale britannique de Scapa Flow. Des barres accompagnaient cette carte, symbolisant les missions effectuées contre Scapa. C'est l'ouvrage *Bilanz am Seitenleitwerk* de Karl Ries et Ernst Obermaier qui m'a permis de faire cette découverte. La page 166 de cette référence mentionne que le bombardier appartenait à la KG 30. Pendant longtemps, cette affirmation m'est apparue tout à fait plausible puisque cette escadre a effectivement accompli un grand nombre de missions contre la célèbre base de la Royal Navy au début de la 2^{ème} GM. Il a fallu attendre 2004 et plusieurs photos intéressantes proposées par Wolfgang Hesse pour réaliser que les dérives photographiées n'étaient pas celles d'avions de la KG 30. Ces vues et celles conservées aux Archives fédérales (Bundesarchiv) corrigent l'affirmation de l'ouvrage cité plus haut. Les photos soumises par Wolfgang Hesse proviennent de la collection d'un vétéran de la Luftwaffe, le Lt. Karl Kraft, un ancien des JG 1, JG 300 et JG 301 à la fin de la guerre. Avant d'être transformé sur chasseur, Kraft avait été pilote au sein de la 1./Fernaufklärungsgruppe 120 spécialisée dans la reconnaissance stratégique.

Avant d'examiner les photos adressées par Wolfgang Hesse, détaillons d'abord les activités opérationnelles de l'Aufklärungsgruppe 120. Cette unité affiche une taille modeste, avec un Stab et une seule Staffel. Le Groupe entame ses opérations à partir de Stavanger-Sola, un aérodrome situé sur les côtes norvégiennes occidentales. Nous sommes alors en juillet 1940. Le Groupe y demeura jusqu'en août 1944. Avec ses Ju 88, la 1./(F)/120 accomplit des vols de reconnaissance au-dessus de la Grande-Bretagne et de l'Irlande septentrionales ainsi qu'au large de l'Islande. La liste qui suit illustre la diversité des missions attribuées à l'unité entre 1941 et 1942:

- Reconnaissance photographique de Scapa Flow et du Firth of Forth¹
- Reconnaissance côtière entre le Firth of Forth et Peterhead, entre le détroit des Orcades et le nord des Shetlands, au-dessus des Shetlands elles-mêmes, et entre le Moray Firth² et le Firth of Forth
- Reconnaissance photographique des Hébrides et de l'Irlande du Nord
- Reconnaissance maritime au nord et nord-ouest des Shetlands
- Reconnaissance portuaire entre Peterhead et les Orcades
- Raids de nuisance sur Fort William

¹ Estuaire du fleuve Forth

² Ici baie de Moray, à l'embouchure du Loch Ness

Note: pour une carte détaillée, v. page 15 de ce numéro.

La chasse britannique constitue une menace particulière pour les Ju 88 solitaires de la 1.(F)/120 engagés dans leurs longs vols de reconnaissance. Dès que la veille radar anglaise détecte une incursion, des chasseurs se ruent vers la zone où les Ju 88 sont attendus, et y patrouillent. Les équipages allemands ont la consigne formelle d'éviter tout contact avec l'adversaire. En effet, quelques impacts sur leurs bimoteurs peuvent dégénérer en avaries graves, ce qui pose un risque majeur aux Junkers lors de leur trajet de retour. N'oublions pas que huit cents kilomètres de mer les séparent de leur base de départ. Tenant compte de ce risque, la Luftwaffe incorpore un aviateur hautement spécialisé aux équipages de la 1.(F)/120 à partir de l'automne 1940. Un H-Funker (opérateur radio spécialisé dans l'interception aérienne) accompagne ainsi les vols de reconnaissance spéciaux. Ce sont les bataillons d'interception aérienne de la Luftwaffe qui fournissent ces spécialistes à la 1.(F)/120. Une fois en l'air, les H-Funker épient le trafic radio entre les centres d'interception de la RAF et leurs chasseurs. Les H-Funker doivent connaître les caractéristiques et les procédures radio des stations d'interception ennemies. Ils doivent aussi être familiarisés avec la phraséologie radiotéléphonique afin de distinguer les transmissions importantes de celles qui ne le sont pas. Enfin, ils doivent être capables d'interpréter les indicatifs radio et d'identifier les stations d'émission selon leurs caractéristiques spécifiques. Le secteur d'écoute radio est défini selon les gammes de fréquence. Toutes les unités d'interception de la Luftwaffe sont administrées par le commandement du Chiffre de la Luftwaffe à Berlin. A propos de ces vols de reconnaissance spéciaux, le Luftflottenkommando 5 (Norwegen) écrit à l'état-major Opérations de la Luftwaffe en date du 22 février 1941: "Les opérateurs radio d'interception se sont

avérés indispensables à la sécurité des missions, en particulier lors de ces vols. Les patrouilles de chasse et les chasseurs ennemis dépêchés ont ainsi pu être identifiés à temps et les rencontres avec l'ennemi réduites au minimum grâce à des changements de cap, un contournement de la zone dangereuse ou le vol dans les nuages. Dans les cas de contact avec l'ennemi, les équipages ont été avertis à temps, ce qui a ôté à l'ennemi toute possibilité d'attaque surprise. Les équipages en opérations disent le plus grand bien des H-Funker parmi eux car leur présence accroît leur sentiment de sécurité qui en retour permet aux missions d'être menées avec davantage de soin. On remarquera que lorsque les avions allemands sont détectés, leur hauteur de vol est mesurée très précisément, quelle que soit l'altitude. Dans certains cas, la différence se limitait à 100 voire 200 mètres."*

* Les messages des stations d'interception de la RAF ont permis aux H-Funker de réaliser avec quelle précision les Britanniques étaient capables de déterminer l'altitude des intrus.

Dans une autre lettre adressée à l'E-M Opérations, on apprend que les radars anglais sont incapables de détecter les avions allemands volant à une hauteur inférieure à 50 mètres. Même lors de missions de reconnaissance proches des côtes écossaises, les Ju 88 opérant à très basse altitude n'ont jamais été repérés par les radars britanniques. Début 1941, des couloirs d'approche sont élaborés. Ils sont basés sur les rapports des H-Funker et la reconnaissance d'interception à partir de la Norvège. Ces couloirs sont arrangés selon le type de radar utilisé par les Anglais et la localisation géographique des stations. Ces corridors réduisent de manière significative le risque d'interception par la RAF (v. infographie p. 15).

Se fondant sur les expériences positives engrangées jusque-là, une recommandation est formulée début 1941 pour une utilisation accrue des H-Funker. Ceux-ci vont prouver leur efficacité au bénéfice de la 1.(F)/120 au cours des années 1941 et 1942. Grâce à eux, les pertes de la Staffel resteront infimes. En général, l'unité pouvait compter sur un effectif de 12 à 15 appareils opérationnels lors du printemps et de l'été 1942. La plupart d'entre eux étaient des Ju 88 D-1 et D-5. En août 1942, la Staffel avait à son inventaire sept Ju 88 D-1 et cinq Ju 88 D-5.

L'une des rares pertes de la 1.(F)/120 fut enregistrée le 10 août 1942. Mais elle ne doit rien à l'action de l'ennemi. Ce jour-là, le Fw. Karl Kraft (l'homme derrière les photos que nous avons découvertes en 2004) rentre d'un vol de reconnaissance au-dessus des côtes orientales de Grande-Bretagne. Si Kraft est le pilote de ce Ju 88 D-1 (WNR. 1333), l'équipage est aux ordres de l'Oblt. Karl Habeier. Pendant l'atterrissage à Stavanger-Sola, le Junkers (immatriculé A6 + FH) touche le sol trop tôt pour une raison inconnue. Le bimoteur termine sur le ventre en lisière d'aérodrome où il prend feu immédiatement. Karl Kraft, l'Uffz. Bernhard Klein et le mécanicien de bord parviennent à s'extirper de la carcasse en flammes. Mais Karl Habeier, le commandement de bord, ne peut évacuer à temps et il périt carbonisé. Le lendemain, quelqu'un prend des photos de l'épave. Ces clichés sont particulièrement intéressants dans le domaine qui nous occupe car ils révèlent des marques singulières sur la queue de l'avion. Ces vues prouvent que la queue illustrée en page 166 de l'ouvrage de Ries cité plus haut est, en réalité, celle de l'avion de Karl Kraft. Tout correspond: la carte de Scapa Flow, les 22 marques de mission et le Werknummer 1333. Tout aussi intéressante est la photo qui montre le côté droit de la queue car elle prouve que la carte et les symboles de mission n'étaient portés que sur le côté gauche de l'avion.

Un examen de la photo qui montre un autre Ju 88 dans le même ouvrage de Ries, prouve qu'il s'agit du WNR. 1726. Lui aussi appartient à la 1.(F)/120. En poursuivant plus avant nos recherches, nous avons trouvé aux Archives fédérales de Coblenz un film réalisé par un correspondant de guerre. De ce film ont été extraites deux instantanées qui illustrent le livre de Ries. Mais le même film montre également d'autres avions qui appartiennent indubitablement au (F)/120 quand le Groupe était basé à Stavanger-Sola. Quant au WNR. 1726 dont nous parlions plus haut, ce Ju 88 D-5 (A6 + EH) fut perdu le 18 octobre 1942. Ce jour-là, l'équipage du Lt. Udo Richering ne rentra pas d'une mission sur l'Islande.

Il est donc clair que la carte de Scapa Flow portée sur la dérive était la marque exclusive des Ju 88 de la 1.(F)/120 et non de la KG 30. Ceci prouve que, quand il s'agit de la Luftwaffe, des certitudes que l'on tenait pour acquises depuis longtemps peuvent parfois être remises en cause par de nouvelles découvertes.

Photos 7 et 8 (pp. 8 et 9) – A gauche (Photo 7), 7 novembre 1941. Une journée grise, typiquement automnale. Les pluies ont sérieusement dégradé l'état du terrain. Le Ju 88 immatriculé A6 + HH du Hptm. Hartung vient d'atterrir à Stavanger-Sola. Il achève ainsi la millième mission de combat de la 1.(F)/120. A gauche, à l'avant-plan, le drapeau symbolisant cette mission particulière révèle que lors de ses vols de reconnaissance, le Groupe a coulé 52.500 GRT et endommagé 44.500 GRT de navires. Le drapeau porte aussi la date de la 1.000^{ème} mission. Le Junkers est revêtu d'un camouflage de type "spaghetti", un schéma inhabituel au début de la 2^{ème} GM. Le bimoteur est armé d'un canon MG-FF de 20 mm monté dans la bulle frontale. Ci-dessous (Photo 8), on pourrait imaginer que cette vue a été prise le même jour que la précédente, soit le 7 novembre 1941. En réalité, elle a été réalisée le 7 mai 1943 à l'occasion de la deux millième mission de guerre du Groupe. Le drapeau symbolisant le millier précédent a été ressorti pour la circonstance.

Crédit photo: collection Richter

Infographie (p. 10) – Zone d'activité opérationnelle de la 1.(F)/120 entre 1941 et 1942.

Photo 9 (p. 11) – Voici ce que voyaient les équipages de la 1.(F)/120 approchant de la grande base navale de Scapa Flow. La photo a été prise à faible hauteur alors que l'avion volait sur un cap nord-est. C'est le cap de la route la plus favorable empruntée par les aviateurs de la Staffel (v. aussi l'infographie en page 15). Le cliché est daté du 19 janvier 1941. Il a été réalisé par l'équipage Heindenreich. A certains endroits, la couche neigeuse réfléchit la lumière étincelante du soleil. Garder un œil attentif sur les mouvements dans la base de Scapa Flow était d'une importance vitale pour les opérations des unités navales allemandes.

Photos 10 à 12 (pp. 12 et 13) – A gauche (Photo 10), des mécanos peignent la 19^{ème} marque de mission sur le Ju 88 D-5 immatriculé A6 + EH de la 1.(F)/120. Sous le Werknummer 1726 au sommet de la dérive, l'inscription SCAPA FLOW. La carte de la base navale britannique est peinte entre le swastika et le gouvernail. Egalement repris dans le palmarès, les deux ballons de barrage et l'avion ennemi abattus par l'équipage du Junkers. D'après l'inscription portée au-dessus de la silhouette de l'avion anglais, celui-ci aurait été descendu le 7 mai 1942. A gauche, à l'avant-plan, sur le stabilisateur, le gabarit qui a servi à peindre la barre symbolisant la 19^{ème} mission de combat. Ci-dessus à gauche, des membres de la 1.(F)/120 devant la table à cartes, préparant leur navigation à Stavanger-Sola. Ci-dessus à droite, portrait du sous-lieutenant Karl Kraft en 1944. L'homme était revêtu du grade d'adjudant lorsqu'il volait au sein de la 1.(F)/120.

Photos 13 et 14 (p. 14) – Deux vues de l'empennage vertical du Ju 88 D-1 immatriculé A6 + FH (WNR. 1333). Il s'agit de l'avion de l'Oblt. Karl Habeier. Les clichés ont été réalisés début août 1942 dans des conditions de luminosité différentes. Le schéma de camouflage segmenté se remarque clairement sur le gouvernail, avec une limite franche entre le vert très sombre RLM 70 et le vert foncé RLM 71. On note que la carte de Scapa Flow a été remplie d'une teinte plus sombre (peut-être du RLM 70 et non 71

comme mentionné probablement à tort dans le texte original – Ndr.), vraisemblablement pour faire ressortir le motif sur le fond RLM 71 de la dérive. Le palmarès des missions s'établit à 20 unités.

Crédit photo: Bundesarchiv Bild 1011-607-1838-03A, 01A (photographe: Engelmann)

Infographie (p. 15) – Couloirs d'approche et d'extraction empruntés par les avions de reconnaissance allemands opérant sur le nord de la Grande-Bretagne et de l'Irlande en 1941. Les flèches continues matérialisent les couloirs d'approche, les flèches discontinues, les couloirs d'extraction. Les pourcentages indiquent le nombre de vols pour chaque couloir. Par exemple, la flèche continue à l'ouest de Scapa Flow signale que 70% des vols suivaient cette trajectoire pour reconnaître la grande base navale britannique. Les couloirs d'extraction sont ceux estimés. Les couloirs reportés sur cette carte sont ceux empruntés par les avions allemands opérant entre 100 et 600 mètres de hauteur. Les symboles rouges balisent l'emplacement des radars britanniques.

Photos 15 à 17 (pp. 16 et 17) – En haut à gauche (Photo 15, p. 16), rapport de mission rédigé par l'équipage Hebler de la 1.(F)/120. La mission est datée du 8 juillet 1940. Le Fw. Karl Kraft était le pilote de l'avion concerné. Au cours de la reconnaissance des forces navales ennemies entre le Moray Firth et le Firth of Forth (v. infographie p. 15), l'équipage allemand a repéré des mines flottantes, un convoi filant vers le sud composé de 24 ou 25 navires marchands escortés par trois destroyers, et un bimoteur Hampden ou un Whitley opérant à une hauteur de 300 mètres. Au voisinage du convoi naval, le Junkers (A6 + BH) s'est heurté à la DCA des destroyers. Le vol a duré cinq heures pour se terminer à 23h45. En bas à gauche (p. 16) et ci-dessus (p. 17), les restes calcinés du Ju 88 D-1 immatriculé A6 + FH (WNR. 1333). C'est l'avion photographié en page 14. Le bimoteur a raté son atterrissage à Stavanger-Sola le 10 août 1942. De l'équipage de l'Oblt. Karl Habeier, tous en ont réchappé sauf Habeier lui-même. Le palmarès des missions est le même que celui visible page 14. On en déduira que les vues de cette page-là ont été prises peu de temps avant le crash du 10 août 1942. La Photo 16 (bas de la p. 16) prouve que le côté droit de l'empennage vertical ne portait que le swastika et le Werknummer. Peut-être que cette caractéristique est révélatrice d'une tendance répandue au sein de l'unité. Sur la même photo, on aperçoit les deux moteurs Jumo arrachés à l'avant. Hormis la moitié arrière, il ne reste rien du fuselage dévoré par les flammes.

Crédit photo: collection Hesse (Photos 15 à 17)

Page 18 – Photos en couleur

Les Do 17 tachetés de la 4.(F)/11 sur le front Ouest

De temps à autre, des photographies extraordinaires atterrissent dans nos mains. De prime abord, elles peuvent ne pas être identifiables et aboutissent parfois dans la boîte marquée "Inconnu". Jusqu'à ce qu'une autre photo permette un jour de mettre en place les pièces du puzzle. Ce qui suit est la parfaite illustration de ce processus. Nous avons reçu deux diapositives couleur prises au cours de la Blitzkrieg à l'Ouest. Elles montrent un Do 17 en réparation au cours de l'été 1940. Des dégâts encourus au combat ou une simple panne ont causé une grosse fuite d'huile au point de couvrir du liquide noir toute la nacelle du moteur concerné ainsi qu'une partie de l'aile. Hormis ce détail impressionnant, ce sont surtout les taches de camouflage grises qui ont attiré notre attention. Ces taches, de grande dimension, parsèment tout l'intrados bleu pâle RLM 65. Plus étonnant encore, ce schéma particulier n'a pas été appliqué sur un seul mais au moins deux Do 17 P de la même unité (le second bimoteur est visible à l'arrière-plan sur l'une des photos couleur). Pendant des années, nous n'avons pu expliquer la présence de ce schéma de camouflage. Jusqu'au jour où Dame Chance nous a donné un petit coup de pouce. Un ami a proposé de me vendre quelques photos. La plupart était inintéressante mais l'une des vues a tout de suite attiré mon attention. Elle illustre un Ju 88 d'un modèle précoce et un Do 17 P de la 4.(F)/11. Le Dornier porte l'immatriculation 6M + KM. L'avion n'a rien d'exceptionnel, à part le schéma de camouflage du même style que celui découvert des années auparavant, avec de grandes taches grises sur tout l'intrados. Cette photo n&b a été prise au cours des combats à l'Ouest en 1940, exactement à la même époque que les diapos mentionnées plus haut. Le schéma de camouflage de l'intrados est si rare qu'il est peu probable qu'il ait été utilisé par d'autres unités. Il s'agit vraisemblablement d'un schéma dont l'existence fut courte au sein de la 4.(F)/11. Dans un but de complétude, mentionnons que le (F)/22 a utilisé un schéma de camouflage relativement similaire au cours de la Blitzkrieg à l'Ouest et des opérations contre la Grande-Bretagne. Mais ce schéma-là consistait en des points et taches plus petits que ceux utilisés à la 4.(F)/11. La différence est suffisamment perceptible pour que la confusion n'existe pas entre les deux schémas.

La 4.(F)/11 est constituée au printemps 1939. Au début des combats à l'Ouest, elle accomplit des vols de reconnaissance au-dessus de la Belgique et du nord de la France à partir de Bonn-Hangelar. Début juin 1940, l'unité emménage à Bernay, en Normandie. Il est possible que les deux diapos dont question aient été prises à cet endroit. A partir de leur terrain normand, les Do 17 de la Staffel partent surtout reconnaître l'Angleterre. Toutefois, quelques missions de repérage sont exécutées au bénéfice de l'artillerie côtière allemande. L'unité abandonne Bernay pour Amiens en septembre 1940.

Le schéma tacheté de l'intrados peut être la conséquence du besoin d'améliorer le camouflage lors des opérations menées au crépuscule sur les îles Britanniques. D'autres unités de la Luftwaffe appliquent un camouflage noir sur l'intégralité de l'intrados de leurs appareils à la même époque et dans le même secteur. Le fait que le camouflage tacheté ne soit visible que sur quelques photos donne à penser que ce schéma n'a connu qu'une brève existence sur les avions de la 4.(F)/11 pendant les opérations contre l'Angleterre. La Staffel se transforme sur Ju 88 au printemps 1941.

Photo 18 (pp. 18 et 19) – A côté d'un Ju 88 au camouflage standard pour l'époque, le Do 17 P immatriculé 6M + KM porte le fameux schéma tacheté inhabituel sur son intrados. Ce type de camouflage singulier permet d'identifier l'unité d'appartenance, en l'occurrence la 4.(F)/11. Cette vue a été prise au cours de l'été 1940. Les appareils de la Staffel porteront ce camouflage constitué de larges taches grises et denses sur leur intrados pendant une courte période lors des opérations contre les îles Britanniques. La photo permet aussi de se faire une idée de la différence de taille entre un Do 17 et un Ju 88.

Photos 19 et 20 (pp. 20 et 21) – Les désormais célèbres diapositives couleur auxquelles notre article fait référence. Elles ont été prises vraisemblablement à Bernay à l'été 1940. Au départ, nous étions dans l'impossibilité d'identifier l'unité d'appartenance de ces deux Do 17 P, jusqu'à ce que la chance nous sourie et permette de conclure qu'il s'agissait de la 4.(F)/11. La qualité de ces vues couleur est suffisamment précise pour établir les teintes de camouflage utilisées. L'extrados est peint dans la classique combinaison de RLM 70/71 (vert très sombre et vert foncé). Quant à l'intrados, il est revêtu d'une livrée de base bleu pâle RLM 65 tout aussi classique. Cette livrée a été surchargée d'un gris bleuté assez foncé dont la nuance n'est pas sans rappeler le RLM 75 *Grauviolett*. Deux autres caractéristiques intéressantes de l'avion à l'avant-plan: le rétroviseur monté au-dessus du pare-brise et le verre blindé rapporté sur la partie centrale de ce même pare-brise. On remarque aussi deux points rouges sur le fuselage devant le pare-brise, probablement des réparations. Sur la **Photo 20** (haut de la p. 21), la couleur bois du mât de l'antenne radio est bien visible. Cet aspect est habituellement non identifiable sur les photos n&b. On distingue aussi la couleur ambrée du phare d'atterrissage implanté dans le bord d'attaque de l'aile gauche.

Infographie (p. 21) – Partis de leur aérodrome de Bonn-Hangelar, les Do 17 P de la 4.(F)/11 rejoignent le terrain normand de Bernay en juin 1940. De là, ils accomplissent essentiellement des missions de reconnaissance stratégique sur le sud de l'Angleterre.

Page 22 – Des avions sous la loupe

Un automne italien – 1943, le II./SG 4 soutient la Heer

Le chasseur bombardier Fw 190 du Lt. Lutter

Par Axel Urbanke

Le 9 septembre 1943, les Alliés débarquent à Salerne, quelque 200 kilomètres au sud-est de Rome. Dès la fin du mois, les forces allemandes se replient assez rapidement vers la ligne de défense *Volturno*. Celle-ci court depuis la ville de Termoli à l'est, puis la rivière Biferno et les Apennins, pour atteindre la rivière Volturno que la ligne de défense suit jusqu'à son embouchure sur la côte tyrrhénienne. La 5^{ème} Armée US attaque les lignes allemandes sur le Volturno dans les dernières heures du 12 octobre 1943. L'objectif des Américains est simple: percer à cet endroit et poursuivre leur avance vers le nord. Les GI vont cependant marquer le pas pendant un moment car les Allemands tiennent bon. Ces derniers bénéficient du couvert végétal qui abonde sur les flancs de la vallée du Volturno. La rivière a également grossie suite aux fortes pluies d'automne, ce qui complique encore son franchissement. L'armée US n'a pu atteindre la rive nord qu'en quelques endroits seulement. Dans leur retraite, les Allemands ont dynamité tous les ponts sur le Volturno. Les Américains sont donc contraints à construire des ponts temporaires. En dépit de leur supériorité matérielle et de leur maîtrise du ciel, les Alliés ne progressent guère au premier jour de leur offensive.

Face à la poussée alliée, l'armée allemande exige immédiatement un soutien aérien. Ce soutien est néanmoins sous la menace constante d'un grand nombre de chasseurs ennemis patrouillant au-dessus du secteur concerné. La Luftwaffe s'attend aussi à une réaction sévère de la DCA alliée. Parmi les unités expédiées sur place, le II. Gruppe de la Schlachtgeschwader 4. Commandé par le Hptm. Gerhard Walther, le Gruppe s'appuie sur un effectif de 30 Fw 190 basés à Guidonia, 15 km au nord-est de Rome et approximativement 150 km au nord-ouest de la zone des combats. L'unité est en fait l'ex II./SKG 10 dont la désignation a changé quelques jours auparavant. Au moment où débute l'offensive alliée sur le Volturno, le Gruppe est équipé de chasseurs bombardiers Fw 190 G-2 et G-3. Les avions peuvent atteindre la zone des combats en une vingtaine de minutes, généralement escortés par des chasseurs du I./JG 77. Les Focke Wulf emportent souvent des bombes de 250 et 500 kg pour attaquer les concentrations de troupes, les têtes de pont blindées, les ponts et les moyens de transport. Afin de disperser la DCA alliée, le II./SG 4 envoie ses avions en masse sur les objectifs au sol. A partir du 12 octobre, les objectifs principalement visés par les Fw 190 sont les ponts de fortune lancés - ou en passe de l'être - en travers du Volturno.

Après avoir décollé de Guidonia, les chasseurs bombardiers allemands font leur jonction avec leur escorte, puis descendent vers le sud-est, laissant la Ville Eternelle sur leur droite (v. infographie p. 23). Pour conserver l'élément de surprise, les pilotes ont reçu la consigne stricte de garder le silence radio. La zone d'opérations assignée n'est pas inconnue des aviateurs du II./SG 4 car ils ont bombardé des concentrations de troupes plus au sud dans les jours qui ont précédé. Mais des conditions automnales particulièrement pluvieuses ont empêché toute intervention de la Luftwaffe depuis le 10 octobre. Les missions qui débutent deux jours plus tard sont périlleuses en raison de la brume qui stagne au fond de la vallée du Volturno. Le phénomène complique également l'identification des objectifs. Deux jours après le début de l'offensive, soit le 4 octobre, la 5th US Army enfonce profondément la Ligne Volturno. En conséquence, la Wehrmacht recule de plusieurs kilomètres vers le nord-ouest. Le lendemain, les Américains ont établi une tête de pont large de 40 km sur la rive est du Volturno. Le front commence à se désagréger. Retardant l'avance alliée grâce à des actions menées par une arrière-garde puissante, les Allemands se retirent vers la Ligne Barbara, leur deuxième ligne de défense à quelque 20 km de la Ligne Volturno moribonde.

Le II./SG 4 vole plusieurs fois par jour. Le 16 octobre, vers 08h30, les Fw 190 prennent l'air depuis Guidonia. Leur escorte du I./JG 77 les rejoint peu après. Les objectifs visés sont encore les ponts lancés par l'armée US sur le Volturno. C'est que les ouvrages d'art permettent un effort logistique ininterrompu. Aujourd'hui, la formation de Fw 190 est aux ordres du Lt. Hannes Lutter. A 31 ans, l'officier est le Staffelfkapitän de la 6./SG 4. C'est un vétéran de la première heure, au combat depuis l'invasion de la Pologne quatre ans plus tôt. Après la Pologne, Lutter a connu la Blitzkrieg à l'Ouest avec les II./ZG 1 et III./ZG 76, puis l'invasion de la Russie avec le II./SKG 10. C'est là, sur le front de l'Est, que le pilote a reçu la Croix de Chevalier après avoir abattu sept avions ennemis, détruit 30 autres au sol et 15 chars. En cette année 1943, il a déjà pris part aux difficiles combats de Tunisie et en Italie du Sud, avec le II./SKG 210. A chaque fois, il s'y est distingué. En ce 12 octobre, la formation de Fw 190 est donc en de bonnes mains pour cette nouvelle mission sur le Volturno.

L'un des objectifs est le pont temporaire érigé juste à côté du pont ferroviaire saboté par les Allemands lors de leur retrait. Aujourd'hui, il reste difficile de déterminer s'il s'agit du pont près de Capoue ou de son homologue près de Cancellod'Arnone. Ce jour-là, le ciel s'éclaircit alors que les chasseurs bombardiers approchent de leur objectif. Et bientôt les pilotes peuvent distinguer la vallée, la rivière en son milieu avec les ponts en travers. Les Fw 190 cerclent au-dessus de la vallée puis lancent leur assaut par formation de deux ou quatre appareils, attaquant depuis le sud de l'objectif. De cette façon, une fois leur ressource amorcée, les assaillants peuvent évacuer la zone défendue par la lourde DCA alliée et rejoindre plus rapidement la sécurité des premières lignes allemandes.

Pendant qu'ils approchent de leur objectif, les chasseurs bombardiers sont accueillis par le traditionnel feu anti-aérien. Les pilotes piquent selon les objectifs désignés à l'avance: certains s'en prennent aux ponts fluviaux, pendant que d'autres visent les concentrations de troupes dans un village sur la rive nord du Volturno. Le bombardement est efficace et les volumineuses colonnes de fumée s'élevant des objectifs le confirment. Le Lt. Lutter et son ailier choisissent d'attaquer l'un des deux ponts temporaires. Plongeant au milieu des explosions des obus de DCA, les deux appareils visent l'ouvrage d'art et larguent leur bombe respective. Celle de Lutter impacte à la sortie de l'ouvrage, en plein milieu de la tête de pont. Quant au projectile de son ailier, un adjudant qui a attaqué à sa suite, il frappe le pont lui-même. Mais Lutter n'a pas eu le temps de savourer l'instant: au moment où il larguait sa bombe, son Fw 190 "B Rouge" a reçu un coup direct. La DCA alliée vient de frapper le moteur. Mais le BMW 801 continue à tourner bien qu'il soit sujet à des ratés. Lutter se retrouve rapidement en sécurité au-dessus des lignes amies. On ignore combien de temps le Fw 190 blessé a pu tenir l'air mais, au bout d'un moment, son pilote décide de le "vautrer". Saisi par l'urgence, Lutter n'a pas le temps de choisir un terrain adapté à un atterrissage sur le ventre. Sous l'avion défile un paysage accidenté planté d'oliviers. Pas le meilleur endroit pour se poser, doit penser notre pilote. Le BMW finit par rendre l'âme. L'avion perd rapidement de l'altitude. Quand il percute les arbres, le Focke Wulf est chahuté avec une violence inouïe comme Lutter n'en avait jamais connu. Le monomoteur achève rapidement sa course tumultueuse et finit par s'arrêter au milieu d'une oliveraie. Légèrement sonné par le choc, Hannes Lutter n'a pas trop de mal à évacuer l'épave. Prenant un peu de recul, notre officier réalise sa chance: son avion est parvenu à sectionner pas moins de 12 oliviers dont les troncs affichent un diamètre de 30 centimètres. Ce sont les

ailles qui ont absorbé le gros du choc. Le fuselage est quasi intact. On construit solide chez Focke Wulf! La perte de l'avion du Staffelfkapitän est la seule du jour pour la formation allemande dont le reste rentre à Guidonia.

Dans l'après-midi, les avions du Groupe ont repris l'air, cette fois pour bombarder les bâtiments de guerre alliés qui bombardent les positions allemandes depuis l'embouchure du Volturno. Les Fw 190 attaquent les navires en piqué, plongeant à travers une couche nuageuse qu'ils percent à 1.800 mètres de hauteur. L'une des unités est frappée à la proue, pendant que trois bombes crèvent la surface non loin d'autres bâtiments. Curieusement, les artilleurs alliés réagissent mollement et la formation allemande peut rentrer saine et sauve à Guidonia.

Références:

- Photos et informations de Hannes Lutter
- Dossiers personnels du *Kriegsbericht* (correspondant de guerre) O.P. Brandt
- Article de presse du quotidien *Marburger Zeitung* daté du 18 octobre 1943
- Article intitulé *Jagdbomber greifen in den Erdkampf ein* dû au *Kriegsbericht* Brandt
- Planches contact du *Kriegsbericht* Karl Bayer (collection Beittler)

Photo 21 (p. 22) – Au cours du retrait allemand sur le théâtre d'opérations italien en 1943-1944, les Fw 190 d'appui-feu des I. et II./SG 4 interviennent souvent pour soulager les troupes au sol. Voici un avion du I./SG 4 à la mi 1943. On note la présence des filtres à sable dans leurs carénages circulaires de part et d'autre du moteur BMW 801. Le capot moteur est orné de l'emblème du Groupe. L'avion est apparemment préparé pour un vol de convoyage si on en juge par la présence du bidon de 300 litres d'essence arrimé sous son ventre. Pour une mission opérationnelle, c'est une bombe qui serait accrochée au même pylône ETC 501.

Infographie (p. 23) – Les missions du II./SG 4 sur la Ligne Volturno entre les 12 et 16 octobre 1943. Les Fw 190 G décollent de Guidonia au nord-est de Rome. Longeant à peu près les Apennins (sorte "d'épine dorsale" de la botte italienne), les chasseurs bombardiers descendent vers le sud-est (tracé rouge). Ils survolent successivement les Lignes Gustav (ligne de défense principale), Barbara et enfin Volturno. Là, non loin de Capoue, les avions attaquent les ponts temporaires franchissant la rivière qui se jette dans la mer Tyrrhénienne. On note que les trois lignes de défense allemandes suivent chacune un cours d'eau, au moins en partie. Tel est le cas de la *Gustav-Linie* avec le Sangro au nord-est et le Liri au sud, de la *Barbara-Linie* avec le Trigno au nord-est, et de la *Volturno-Linie* avec le Biterno puis le Volturno. Pour un gros plan détaillé de la zone des combats, voir la page 26.

Photo 22 (haut de la p. 24) - Le poste de commandement du II./SG 4 à Guidonia en octobre 1943. L'activité y est intense comme toujours. Au mur, une carte à grande échelle détaille la zone d'opérations au sud de Rome aisément reconnaissable avec les lacs Albano et de Nemi.

Photo 23 (bas de la p. 24) – L'officier de service en plein travail. Après chaque raid, l'homme collecte les informations relatives aux avions qui ont dû se dérouter sur d'autres terrains ou atterrir en campagne. L'officier liste également les pertes éventuelles. Il reporte sur une carte la position de chacun de ces événements. Même à des kilomètres du front, les Allemands sont sur le qui-vive: remarquez les carabines posées contre le radiateur à l'arrière-plan. Lorsque l'Italie change de camp le 8 septembre 1943, le nouveau gouvernement du maréchal Badoglio déclare la guerre à ses anciens alliés allemands. *De facto*, les Anglo-Américains reconnaissent cette Italie-là comme combattant à leurs côtés. A partir de ce moment, la situation de la Wehrmacht devient précaire dans la péninsule italienne car le danger peut venir de partout, y compris dans la zone encore tenue par les Allemands.

Photo 24 (p. 25) – Portrait du Lt. Hannes Lutter. Cet officier est l'un des pilotes d'appui-feu les plus expérimentés et talentueux de la SG 4. Lutter a dirigé un grand nombre de missions en soutien des troupes au sol au cours de l'automne 1943.

Infographie (p. 26) - L'avance américaine dans le centre de l'Italie au cours de l'automne 1943. En gros traits discontinus, les trois lignes de défense allemande: *Gustav* au nord du secteur, *Barbara* au centre (selon sa position du 3 novembre) et *Volturno* au sud. Près de cette dernière, la ligne bleue discontinue matérialise le front enfoncé par les Américains le long de la *Volturno-Linie*, front qui recule vers le nord-ouest. L'avance US est plus marquée au nord-est où la percée s'est rapidement approfondie entre les 12 (début de l'offensive) et 14 octobre. Les flèches rouges ondulantes correspondent au trajet suivi par les diverses têtes de pont américaines fonçant vers Rome. Le II./SG 4 déplore les trois pertes qui sont reportées sur cette carte: au sud-est, non loin de Benevento, le Fw. Glaser est porté disparu le 10 octobre, pareil pour l'Uffz. Mätzig le 14 octobre au sud près de Capoue, alors que le Fw. Spiekermann se pose en catastrophe près d'Aquino au nord-ouest le 29 octobre.

Photos 25 et 26 (p. 27) – A gauche, le "H Rouge", un Fw 190 G de la 6. Staffel de la Schlachtgeschwader 4 saisi au cours d'une attaque en piqué. L'avion va larguer une bombe SD 250 anti-personnel accrochée au pylône ventral ETC 501. L'empennage du projectile est muni d'un cercle métallique. On distingue vaguement les lettres "SY" superposées sur la bande de fuselage blanche marquant les avions engagés en Méditerranée. A droite, un autre Fw 190 G muni d'une bombe SD 250. On note les volets de bord de fuite partiellement baissés.

Infographie principale (pp. 26 et 27) – le Fw 190 G "B Rouge" du Lt. Hannes Lutter illustré par Claes Sundin. Le chasseur bombardier emporte un projectile SD 250 pareil à ceux visibles sur les Photos 25 et 26 (p. 27). L'avion porte un schéma de camouflage standard pour le théâtre d'opérations européen. Ce schéma est fait de trois nuances de gris variées: l'extrados est recouvert de zones RLM 74 et 75 (avec un mouchetis de ces deux teintes le long des flancs du fuselage et sur la queue), alors que l'intrados est entièrement gris bleu pâle RLM 76. Les croix de nationalité et les swastikas sont portés aux positions réglementaires (intrados, extrados, fuselage et dérive). La lettre "B" rouge a reçu un mince liseré blanc, bien visible sur les photos des avions de la II./SG 4. La couleur écarlate de la 6. Staffel décore aussi l'ogive de la casserole d'hélice. La bande blanche typique du théâtre d'opérations méditerranéen ceinture le fuselage arrière, pendant que le bas du capot moteur est peint en jaune, marque d'identification ami-ennemi.

Photos 27 et 28 (pp. 28 et 29) – Le même "B Rouge" du Lt. Lutter après l'atterrissage mouvementé du 16 octobre 1943 relaté dans notre article. Le chasseur bombardier a été gravement endommagé en atterrissant dans une oliveraie. Ici, quelques heures après l'accident, le détenteur de la Croix de Chevalier mime l'évacuation de son appareil pour les besoins d'un reportage. Cette photo et la suivante (p. 29) sont posées. Elles l'ont été à la demande du correspondant de guerre Karl Bayer. A droite (p. 29), assis sur l'aile de son Fw 190, le Lt. Lutter examine les bandes d'obus de 20 mm retirées des casiers à munitions logés près de l'emplanture d'aile. On distingue d'ailleurs la baie ouverte du canon et sa trappe d'accès relevée contre le flanc du fuselage.

Photo 29 (p. 30) – Le "B Rouge" du Lt. Hannes Lutter sur le ventre parmi les oliviers. On peut constater les gros dégâts au bord d'attaque de l'aile qui a fauché une série d'oliviers au tronc épais pendant l'atterrissage en catastrophe. Curieusement, la perte du "B Rouge" n'est pas reprise dans la liste officielle de l'Intendant général des armées.

Tableau (p. 30) – Pertes du II./SKG 10 renuméroté II./SG 4, pour le mois d'octobre 1943. Détails comme suit:

II./SKG 10

02 octobre, Ofw. Peter Pellbänder, Fw 190 G-3, WNr. 181730, "15 Blanc", perdu en combat aérien, secteur de Termoli.

03 octobre, Uffz. Friedrich Lorenz, Fw 190 A-5, WNr. 181707, "8", abattu par la DCA, secteur de Termoli.

04 octobre, Uffz. Josef Braschhaus, Fw 190 A-5, WNr. 181661, "7 Noir", peut-être abattu par la DCA, secteur de Termoli.

II./SG 4

10 octobre, Fhr. Rudolf Pundt, Fw 190 G-3, WNr. 160320, pilote blessé en combat aérien et parachuté, aérodrome de Guidonia.

10 octobre, Fw. Emil Glaser, 6. Staffel, Fw 190 G-3, WNr. 160044, "B Rouge", porté disparu (cause inconnue), NO de Benevento.

14 octobre, Uffz. Rudolf Mätzig, 6. Staffel, Fw 190 G-3, WNr. 160071, "C Rouge", porté disparu (probablement abattu par la DCA), pilote blessé en combat aérien et parachuté, secteur de Capoue.

16 octobre, Lt. Hannes Lutter, 6. Staffel, Fw 190 G-3, "B Rouge", pilote sain et sauf, atterrissage après impact de DCA, secteur non identifié.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 160366, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 160689, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 181704, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 840193, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 840200, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

21 octobre, Fw 190 G-3, WNr. 1582, détruit par un bombardement, aérodrome de Guidonia.

29 octobre, Lt. Günther Entress, Fw 190 G-3, WNr. 160408, pilote blessé au combat avec des Spitfire (324 Wing) entre 14h30 et 15h30, et parachuté, SE aérodrome de Guidonia.

29 octobre, Fw. Albert Spiekermann, Fw 190 G-2, WNr. 150157, pilote blessé au combat avec des Spitfire (324 Wing) entre 14h30 et 15h30, atterrissage d'urgence (avion endommagé à 50%), secteur d'Aquino.

30 octobre, Fw. Alfred Krull, Fw 190 G-3, WNr. 160371, pilote blessé, atterrissage en catastrophe (avion endommagé à 50%) (n'était pas en mission opérationnelle), secteur de Ciampino.

Page 31 – Documents

Dans cette rubrique, nous vous présentons généralement des documents tels que des certificats, cartons d'invitation, brevets, autorisations, etc. Aujourd'hui, nous ferons une exception à cette règle car notre 1^{er} assistant de rédaction, Markus Richter, a découvert un objet qui mérite d'être exposé.

Le 18 juillet 1941, le Lt. Lober et le Hptm. Matthias de la section de liaison du Luftgau Norwegen (district aérien de Norvège) décollent de l'aérodrome norvégien de Banak dans le Finnmark. Il est 13h45. Ainsi débute un vol de reconnaissance quelque peu inhabituel. L'avion utilisé pour cette mission est un Fieseler Storch Fi 156 C-3. Il est immatriculé GA + TT et porte le WNr. 5240. Banak est situé à l'extrémité sud du Porsangerfjord. Lober, le pilote, remonte le fjord en longeant son flanc ouest. Trente minutes après le décollage, le Fieseler a couvert les 150 km qui le séparaient de sa destination, le cap Nord. Devant le frêle monoplan, le plateau d'ardoise grise s'élève au-dessus de la mer de Barents. A 14h20, le Lt. Lober pose son appareil sur le plateau et taxie jusqu'au bord de celui-ci. A l'époque, l'endroit n'avait rien de touristique et il ne pouvait être atteint par la route. Les deux aviateurs doivent donc imaginer qu'ils sont seuls en ce lieu désertique. Sans doute pensent-ils se trouver à l'endroit le plus septentrional du continent européen. En réalité, ils ont atterri sur l'une des îles au large du cap Nord. Les deux hommes prennent un morceau de rocher en guise de souvenir. A 16h30, le duo remonte à bord du Fieseler et reprend l'air. Quinze minutes plus tard, il fait escale à Honningsvåg, à l'entrée du Porsangerfjord. Deux heures s'écoulent avant que le Fi 156 redécolle pour Banak où il se pose finalement à 19h35. Là, l'ardoise souvenir est montée sur un socle en bois portant une inscription commémorative.

Photo 30 (p. 31) – L'ardoise commémorative du cap Nord telle qu'elle se présente aujourd'hui. L'inscription en allemand signifie "Souvenir du premier atterrissage au cap Nord par le Fieseler Storch GA + TV du Hauptmann Matthias et du Leutnant Lober le 18 juillet 1941". On note que l'immatriculation a été rajoutée ultérieurement, son style tranchant singulièrement avec la calligraphie méticuleuse du reste de l'inscription. Cette immatriculation est erronée car elle concerne l'avion que Lober pilotera après le 23 juillet 1941. Lors du vol relaté dans cet article, le Lt. Lober était aux commandes du Fi 156 immatriculé GA + TT.

Infographie (p. 31) – L'itinéraire suivi par le Lt. Lober et son observateur, le Hptm. Matthias, le 18 juillet 1941. Leur Fi 156 C-3 décolle de Banak, à la pointe sud du Porsangerfjord. Le monoplan remonte le fjord en direction du cap Nord où il se pose et y demeure pendant deux heures environ. Le Fieseler reprend l'air mais ne suit pas exactement la même trajectoire pour le vol de retour. Celui-ci l'emmène d'abord à Honningsvåg, sur la côte sud de l'île norvégienne de Magerøya. Deux heures supplémentaires s'écoulaient avant que l'avion ne reprenne l'air. Survolant le Porsangerfjord, l'équipage parvient à sa base de départ, l'aérodrome de Banak. L'aller-retour a été long de plus de 300 kilomètres.

Photo 31 (haut de la p. 32) – Une vue du cap Nord aujourd'hui. Un plateau gris, sombre, plat et nu, c'est ce qu'ont dû voir le Lt. Lober et le Hptm. Matthias le 18 juillet 1941. La configuration du terrain est idéale pour un atterrissage en Fieseler Storch. Sous la photo, un extrait du carnet de vol du Lt. Lober. A la ligne n° 26, l'entrée du 18 juillet 1941 confirme que l'appareil utilisé pour cette mission de reconnaissance peu banale était bien le Fi 156 immatriculé GA + TT.

Photo 32 (bas de la p. 32) – Le Fieseler Storch immatriculé DH + M? s'est posé au voisinage des premières lignes allemandes en Finlande. Ses caractéristiques ADAC faisaient du Fi 156 l'avion idéal pour les théâtres d'opérations finlandais et norvégien. Raison pour laquelle il y fut largement utilisé.

Page 33 – Armement

Puissance de feu accrue pour les Ju 88 de la KG 51

Si l'armement des Ju 88 s'était révélé adéquat sur le front de l'Ouest, il n'en fut pas de même sur le front opposé. Les unités engagées en Russie découvrirent rapidement que l'armement offensif devait être augmenté pour rencontrer les exigences opérationnelles spécifiques du front de l'Est. Outre les attaques à l'horizontal et en piqué, les bombardiers allemands devaient mitrailler les colonnes ennemies, les concentrations de troupes, et le trafic ferroviaire et maritime plus qu'ils ne le faisaient sur le front de l'Ouest. Prenons le Ju 88 A-4 pour exemple. Son armement de base consistait en trois mitrailleuses MG 81 de petit calibre (7,62 mm) montées dans le cockpit, et deux mitrailleuses jumelées MG 81 Z en gondole ventrale. Une seule de ces armes pouvait tirer vers l'avant. Notoirement insuffisant. Des actions devaient être prises pour que l'armement offensif des bombardiers soit rapidement modifié afin de satisfaire aux exigences tactiques.

Le commandement fait donc appel aux officiers techniques des Geschwader et Gruppen. Il faut qu'ils trouvent des solutions et vite car la situation sur le terrain l'exige. Il est exclu d'appliquer la procédure habituelle qui voudrait que les retours d'expérience soient d'abord envoyés sous forme de rapports aux centres d'essais de la Luftwaffe. Un tel processus serait de surcroît prolongé par une expérimentation immanquablement lente, avant que les unités de premières lignes ne puissent procéder à des essais en conditions réelles.

Les ingénieurs de la Luftwaffe sur le front de l'Est considèrent que la solution pourrait provenir de la multiplication de mitrailleuses tirant vers l'avant. Ils calculent qu'une seule de ces armes peut cracher 1.140 coups au cours d'un piqué à 60° entamé à 2.000 mètres avant que la ressource ne soit initiée à 1.100 mètres de hauteur. On imagine le résultat si l'effet de cette cadence de tir peut être multiplié par l'installation de plusieurs mitrailleuses. Le Dr. Karl-Heinz Stahl, le Geschwader TO (*Technischer Offizier*) de la KG 51, est particulièrement actif dans le domaine de l'amélioration de l'armement. Déjà, en 1940, il avait conçu un lance-flamme aéroporté embarqué à bord d'un Ju 88 (v. LUFTWAFFE IM FOCUS n° 19, pp. 20 à 28). Entre 1941 et 1942, l'officier fait d'abord monter une MG 15 dans chaque aile et une mitrailleuse dans la position de tir A (A-Stand), c'est-à-dire dans le cockpit et tirant vers l'avant. Les MG 15 sont jugées un peu « légères » et remplacées ultérieurement par des MG 81 Z jumelées. Quant à la mitrailleuse tirant vers l'avant dans le cockpit, elle est renforcée par un canon MG-FF de 20 mm monté dans la gondole ventrale. L'installation du MG-FF s'avère toutefois problématique puisqu'elle suppose le démontage du viseur de bombardement dans le cockpit.

En 1942, Stahl conçoit une configuration encore plus bizarre. Assisté du Fw. Fendt, il installe pas moins de quatre mitrailleuses MG 17 sur un affût fixe dans la bulle avant d'un Ju 88. Les armes sont placées l'une au-dessus de l'autre. L'ensemble est décalé à droite de l'axe longitudinal de l'avion. Comme si cela ne suffisait pas, Stahl installe également une MG 15 sur affût fixe tirant à travers le pare-brise du pilote. Cette arme est montée au-dessus de l'affût quadruple déjà mentionné. La position de tir B (B-Stand) située dans le cockpit derrière le pilote est renforcée par deux MG 15 sur affût pivotant.

L'effet de cet accroissement de la puissance de feu a dû être considérable. Malheureusement, on ignore combien de Ju 88 du I./KG 51 ont été transformés en "canonnière". De même, on ignore pendant combien de temps cet armement renforcé a été utilisé. Les informations actuellement disponibles indiquent que seuls quelques Ju 88 ont reçu l'affût quadruple au cours de l'été 1942. Des photos de cette configuration sont donc rares. Nous avons la chance de pouvoir publier ici quelques belles vues qui illustrent clairement le renforcement de l'armement en question.

Références:

- Photos et informations du Dr. Stahl
- Photos et informations de l'Uffz. Fendt
- Rapports d'essai de la KG 51

Photo 33 (p. 33) - Portrait de l'Uffz. Fendt, le « bras droit » du Dr. Stahl (TO de la KG 51). Ce sous-officier réalise le montage imaginé par Stahl en construisant un affût quadruple de MG 17 qu'il monte dans la bulle avant d'un Ju 88. Les travaux ont lieu dans un centre de maintenance installé non loin des premières lignes. Fendt pose ici devant un Ju 88 A-4 surarmé de la 7. Staffel dont on aperçoit les casseroles d'hélice blanches.

Infographie (p. 34) – Notre artiste Claes Sundin a illustré en couleur la section avant du fuselage de l'un des Ju 88 "canonnière". Le bombardier porte ce qui ressemble à un schéma de camouflage très standard constitué de segments de verts RLM 70 et 71 sur l'extrados, et de bleu pâle RLM 65 sur l'intrados. Les armes montées en rattrapage se répartissent comme suit: un affût quadruple pointé vers l'avant à travers le nez vitré, une MG 15 sur affût fixe montée au-dessus de l'affût quadruple précédent et deux MG 15 supplémentaires (une de chaque côté) fixée sur affût pivotant derrière le siège du pilote. Le bombardier est orné de deux marques particulières: l'Edelweiss de la KG 51 et les armoiries de la famille Stahl en l'honneur du TO de l'escadre, concepteur des "canonnières". Les armoiries ont été peintes avec un grand soin sur un bout de tôle vissé ensuite sur le nez du Ju 88. Pour un gros plan de ce motif et de l'Edelweiss, voir les photos page 35.

Photo 34 (haut de la p. 35) – Le Ju 88 du Dr. Stahl, Geschwader TO, avant le montage de l'affût quadruple. L'avion appartient à la 1. Staffel. On distingue clairement le double motif sur le nez du bombardier, l'Edelweiss de l'escadre et les armoiries de la famille Stahl. Détail intéressant, les armoiries ont été peintes ici directement sur le revêtement du fuselage. L'aviateur dans le cockpit n'est pas le Dr. Stahl mais le Fw. Georg Fanderl. Sur cette photo prise en janvier 1942, le sous-officier vient de recevoir la Croix de Chevalier.

Photo 35 (bas de la p. 35) - Beau gros plan sur le Ju 88 "canonnière" du Dr. Stahl. La vue a été réalisée plusieurs mois après la précédente, soit à l'été 1942. A cette époque, le TO volait sur le Ju 88 immatriculé 9K + FK de la 2. Staffel. Les casseroles d'hélice sont rouges et l'anneau frontal des capots moteur est blanc. Cette fois, les armoiries ont été peintes sur une tôle rectangulaire vissée au fuselage (v. aussi infographie p. 34). L'affût quadruple fixe de MG 17 a été installé dans le nez du bombardier. On aperçoit aussi la MG 15 fixe montée à travers le pare-brise. A l'extrême droite, la lettre "F" peinte sur le réservoir de carburant supplémentaire confirme l'immatriculation de l'appareil (9K + FK). Le second réservoir supplémentaire (visible derrière la trappe ouverte de la gondole ventrale) porte également un "F" à l'avant. La gondole ventrale est ici blindée et sa forme diffère quelque peu de la gondole standard. En médaillon, un agrandissement des armoiries portées par le même avion. Ce gros plan permet de constater la minutie avec laquelle l'artiste a peint chaque élément du motif ornemental. Pour les couleurs, voir l'infographie en page 34.

Photo 36 (haut de la p. 36) – Ce gros plan confirme que l'affût quadruple était décalé à droite de l'axe longitudinal de l'avion. Plusieurs panneaux du nez vitré ont été percés pour laisser passer le fût de chaque mitrailleuse. La périphérie de chaque ouverture a été scellée au moyen de morceaux de cuir ou de toile. Au-dessus du nez vitré, on aperçoit la MG 15 montée à travers le pare-brise du pilote. Elle est fixée à l'horizontale, son fût emprisonné dans un support vertical. C'est l'Uffz. Fendt, le constructeur de l'affût, qui a pris cette photo d'un Ju 88 du I./KG 51.

Photo 37 (bas de la p. 36) – Une photographie prise au cours de la construction de l'affût quadruple dans le centre de maintenance proche des premières lignes. On constate non sans surprise que ce sont ici des MG 81 et non des MG 17 qui ont été installées. Ce qui pose logiquement la question suivante: des MG 81 ont-elles été testées dans un premier temps, avant d'être remplacées par des MG 17, ou est-ce l'inverse? On note que tous les panneaux vitrés ont été démontés pendant l'installation de l'affût.

Page 37 – Vues insolites

"Il n'y a pas de bière en Pologne!"

Si la Luftwaffe a livré quantité de munitions de tout type, des avions, du carburant et tout équipement nécessaire aux opérations, tel fut aussi le cas de certaines "fournitures spéciales" dont la livraison fut assurée du début à la fin du conflit. Parmi ces livraisons particulières, on trouve des spiritueux et de la bière, autant de "fournitures" essentielles à diverses célébrations émaillant la vie des unités. Or, ces célébrations n'étaient pas vraiment rarissimes: victoires et missions particulières, promotions, fêtes diverses au sein des Staffeln, Gruppen et Geschwadern, etc. Les comptes rendus abondent au sujet des unités de la Luftwaffe cantonnées en France où le vin et le cognac "coulaient à flot". Ces unités y firent provision de toute sorte de boissons alcoolisées qui leur vinrent bien à point lorsque certaines de ces unités furent mutées sur le front de l'Est. En effet, la situation à l'Est était généralement considérée comme catastrophique en matière de boissons alcoolisées de qualité. Cette situation incita le commandement à prendre les choses en main et à convoier vers la Pologne puis l'URSS ces breuvages tant convoités. La photo publiée ici (**Photo 38**, p. 37) confirme que de telles mesures avaient déjà été prises lors de l'invasion de la Pologne en 1939. D'un Hs 126, on décharge un tonnelet de bière ainsi que divers produits susceptibles d'être vendus aux soldats. Au dos de la photographie, l'inscription "*In Polen gibt es kein Bier! Hier habe Ich ein Faß „Helles“ von Insterburg (Ostpreußen) nach Stawiski gebracht*" explique bien la situation et ses conséquences ("*Il n'y a pas de bière en Pologne! Ici, j'ai apporté un tonneau de Helles depuis Insterburg en Prusse-Orientale, jusqu'à Stawiski*"). Située dans le nord de la Pologne et à 15 km de la frontière avec la Prusse-Orientale, Stawiski est à une bonne centaine de kilomètres au sud d'Insterburg. Cet Hs 126 appartient vraisemblablement au III.(Aufkl.)/Lehrgeschwader 2. Le Groupe utilisait en effet le code d'unité "12" visible ici sur le fuselage.

Page 38 – Paysage

"Sardines à l'huile"

Dans les rapports de pertes adressés par les unités volantes de la Luftwaffe, on trouve régulièrement des mentions telles que "*atterrissage en campagne dû à des dégâts au radiateur*", "*atterrissage forcé causé par dégâts au moteur provoqués par la DCA*" ou encore "*atterrissage d'urgence sur panne de moteur*". Autre constat, cette dernière cause est de plus en plus souvent citée alors que la 2^{ème} GM se prolonge. Le nombre de composants pouvant provoquer une panne de moteur est élevé. Il y a aussi des conditions externes, comme les mauvaises conditions de travail que doivent affronter les mécanos de la Luftwaffe sur le front. Vu le stock restreint de pièces de rechange, la « technique » en est souvent réduite à cannibaliser des appareils trop endommagés ou irréparables, afin de maintenir d'autres avions en état de vol. La météo peut également affecter les opérations de maintenance: la neige, le gel ou le sable peuvent avoir un effet désastreux sur la mécanique, quand la glace ou des grains de sable vont se loger dans n'importe quel endroit du moteur, même le plus reculé. Tôt au tard, ces facteurs deviendront les causes de défaillances techniques potentielles. Même les pièces de rechange acheminées de l'arrière peuvent constituer un danger quand elles ont été sabotées. Rappelons-nous à cet égard que le III^{ème} Reich a fait un usage massif de main d'œuvre forcée (STO, camps de concentration) qui, quand elle l'a pu, n'a pas hésité à entraver l'effort de guerre allemand. Qui n'aurait pas fait de même dans pareille situation? Ce qui précède n'offre que quelques exemples d'explication derrière le grand nombre de pannes de moteur ayant affecté les avions allemands engagés au combat.

L'une des causes les plus fréquentes de panne de moteur fut l'endommagement des radiateurs et/ou réservoirs d'huile causé par l'ennemi, comme la DCA, le tir d'avions et d'armes individuelles de petit calibre depuis le sol. Souvent, le pilote ou l'équipage ne remarquaient pas tout de suite ce type de dégât car les impacts pouvaient être de petite taille ou tout simplement invisibles depuis le cockpit. Comme les tirs provenaient souvent du sol, les radiateurs et réservoirs d'huile, parce qu'ils sont généralement installés dans la partie inférieure de l'avion, furent régulièrement endommagés voire détruits. Dans de tels cas, l'huile s'échappe des éléments crevés et se répand un peu partout dans le sillage de l'avion, poussée par le souffle de l'hélice et le vent relatif. Pour le pilote, une élévation de la température d'huile ou des éclaboussures sombres sont les premiers symptômes d'une détérioration du système de lubrification du moteur. Si la température s'élève rapidement, le moteur risque de « serrer » peu après, un ou plusieurs pistons rompus. Dans ces circonstances, le pilote n'a d'autre choix que de sauter en parachute ou se poser en catastrophe. Le facteur temps étant déterminant (le moteur risquant de couper à tout moment), le pilote qui choisit de poser son avion endommagé doit le faire très rapidement. Il n'a donc guère le temps de choisir un lieu d'atterrissage adapté. Que son avion survole la mer, le désert, un marécage ou une région rocheuse, il doit se poser et tout de suite. Le pilote qui choisit de se parachuter ne tient guère compte du fait qu'il survole un terrain ami ou ennemi, à moins que la température d'huile s'élève lentement. Une telle indication sur le tableau de bord signale au pilote que la fuite d'huile est modérée et que l'avion peut continuer à voler pendant un moment encore. Dans pareil cas, le pilote parvient parfois à rejoindre sa base de départ. C'est surtout vrai pour les équipages de multimoteurs, beaucoup moins pour les monomoteurs et pour la raison que l'on imagine. Le risque pour les avions en phase d'atterrissage, donc à basse altitude, est l'arrêt inopiné du moteur qui peut entraîner la chute et le crash de l'appareil. Le propulseur peut également surchauffer voire prendre feu. Au surplus, le circuit d'alimentation en carburant peut avoir été endommagé également. Dans de tels cas, on imagine le dilemme auquel le pilote est confronté: poursuivre le vol "sur une prière", atterrir tout de suite ou évacuer en parachute? Quelle que soit l'option retenue, l'issue pouvait être désagréable, même fatale.

Ce n'est que lorsque l'huile recouvre tout le capot moteur que le pilote est immédiatement alerté et peut identifier à coup sûr la panne et ses conséquences probables. Dans le cas des monomoteurs en particulier, l'huile qui s'échappe peut obscurcir rapidement tout le pare-brise voire le reste de la verrière. Le pilote se retrouve alors "aveugle". Deux options s'offrent à lui: soit larguer la verrière et pencher la tête au dehors dans l'espoir de voir quelque chose, soit évacuer l'avion et sauter en parachute.

Hormis les dégâts encourus au combat, les canalisations et durits de carburant ou de lubrifiant, ou leurs joints, peuvent se fissurer ou rompre pour des causes diverses. Même les meilleurs mécaniciens ne peuvent pas toujours empêcher de telles avaries.

Pour des raisons évidentes, on imagine aisément qu'une panne d'huile peut engendrer un stress psychologique majeur chez les équipages survolant de grandes étendues désolées, qu'elles soient désertiques, marines ou boisées comme en Finlande. On imagine alors les aviateurs se posant la question cruciale "*Combien de temps le moteur va-t-il tenir?*" Achever prématurément le vol dans un désert, loin de toute habitation, dans la mer ou la toundra signifiait souvent la mort. Tous les équipages le savaient mais personne n'en parlait. L'idée que le système d'huile soit frappé par l'ennemi ou endommagé par une autre cause hantait l'esprit de chacun. Et tous craignaient cette perspective. Qui sait si certains des navigants toujours portés disparus n'ont pas été victimes d'une telle avarie?

Photos 39 et 40 (p. 38 et 40) – Au premier coup d'œil, on pourrait croire que ces deux vues illustrent la même "sardine à l'huile". En réalité, il s'agit de Bf 109 différents mais appartenant tous les deux à la JG 5. A gauche (p. 38), le "3 Noir", un Bf 109 G-2 de la 8. Staffel (III. Gruppe). Le chasseur est photographié au retour d'une mission de combat pendant l'été 1943. En dépit d'une fuite d'huile majeure, le pilote est parvenu à rejoindre son terrain de départ et à s'y poser normalement. On constate que le liquide sombre et visqueux s'est propagé vers l'arrière de l'avion, autant sur l'aile (le bord d'attaque est noir et luisant) que sur le

fuselage jusqu'à obscurcir le pare-brise blindé. Il est possible que le Messerschmitt ait été frappé au niveau du réservoir d'huile installé immédiatement derrière l'hélice.

Ci-dessous (p. 39), un Bf 109 F dont le nez est entièrement recouvert d'huile. Par la fuite dans son réservoir, l'huile s'est répandue dans la casserole d'hélice d'où elle est ressortie par tous les interstices possibles. Malgré cette fuite majeure, le chasseur a pu regagner un aérodrome et y atterrir normalement. Gageons que le vol de retour a dû être stressant pour l'aviateur. Pour la JG 5, engagée au-dessus de l'océan Arctique, une panne d'huile était généralement fatale à l'avion et à son pilote. S'ils tombaient à la mer, le froid tuait l'homme rapidement. Si le pilote pouvait se poser dans la toundra, que ce soit en été ou en hiver, ses chances de survie étaient minimes. Seule une poignée d'aviateurs put regagner les lignes allemandes, souvent à l'issue d'une marche longue de plusieurs jours. Mais dans la plupart des cas, les navigants furent portés disparus.

Crédit photo: collection Harry (Photo 30) et Hesse (Photo 40)

Photos 41 et 42 (p. 41 et 42) – Ces deux monomoteurs ont été frappés au radiateur ou au réservoir d'huile. Il est vraisemblable que les coups soient venus d'en-dessous puisque seul leur ventre est maculé d'huile que le souffle de l'hélice et le vent relatif ont poussée jusqu'à l'extrémité arrière du fuselage. Dans les deux cas, la situation a dû rapidement dégénérer, forçant le pilote à un atterrissage en campagne. Or ce dernier s'est mal terminé et les avions se sont retournés sur le dos. La Photo 41 (p. 40) illustre le Hs 126 immatriculé H1 + DP de la 6. Staffel de l'Aufklärungsgruppe (H)/12 en Russie pendant l'été 1941. Jonchant le sol à l'avant-plan, le réservoir d'essence de l'avion. La Photo 42 (p. 41) montre un Bf 109 E d'un I. Gruppe non identifié quelque part sur le front de l'Ouest en 1940 ou 1941. Un examen attentif permet de confirmer la teinte jaune du capot moteur.

Photos 43 et 44 (p. 42 et 43) – Deux vues du même Ju 87 immatriculé PJ + MM, probablement de la St.G. 3. Le bombardier a été touché au moteur le 11 juillet 1942. Le ou les impacts ont provoqué une grosse fuite d'huile, obligeant le pilote à se poser en catastrophe dans le désert africain près d'El Alamein. Le lubrifiant s'est répandu jusqu'au gouvernail du Junkers, obscurcissant une partie du pare-brise et de la verrière. Un examen de la Photo 44 (p. 43) semble indiquer que le pilote jouissait encore d'une visibilité latérale, le côté gauche du pare-brise n'étant pas complètement obscurci par l'huile. Mais sans visibilité frontale, un atterrissage demeure un exercice non dénué de risque.

Crédit photo: Bundesarchiv Photo 1011-444-1655, 23 (photographe: Bauer)

Photos 45 à 47 (p. 44 et 45) – Trois photos supplémentaires du Stuka des pages 42 et 43. A droite, la **Photo 46** (haut de la p. 45) confirme que la fuite d'huile n'a que peu recouvert le côté gauche du pare-brise. Ci-dessous (Photo 45, p. 44) et en bas à droite (Photo 47, p. 45), il semble que l'équipage du Junkers ait pu lancer un message de détresse qui signalait aussi sa position. L'information a permis à un Fi 156 de la Wüstennotstaffel 1 (Escadrille de Sauvetage en Milieu Désertique 1) de repérer rapidement le Ju 87 posé dans le désert. Le Fieseler qui transportait un mécanicien, a pu atterrir non loin du bombardier. Photographié devant son Storch, le pilote montre à l'équipage du Stuka (composé d'un Oberleutnant et d'un Feldwebel) la position exacte de leur atterrissage. Ces photos ont été prises par le *Kriegsbericht* Bauer. Nous ignorons à bord de quel appareil le correspondant de guerre s'est rendu sur les lieux (probablement le Fi 156, le Ju 87 affichant ici un équipage au complet – Ndr.). Sur le capot moteur du Storch, on distingue l'emblème de la Staffel, une cigogne stylisée superposée à la silhouette du continent africain. La Wüstennotstaffel 1 a été constituée à Benghazi en novembre 1941. Elle a secouru un grand nombre d'équipages tombés dans le désert. Peu de temps après que ces photos aient été prises, le Fi 156 a redécollé, emportant l'équipage du Ju 87. La suite du reportage photographique assuré par Baur montre qu'un camion est parvenu sur les lieux peu de temps après le départ du Fieseler.

Crédit photo: Bundesarchiv Photo 1011-444-1655, 15, 18, 20 (photographe: Bauer)

Photos 48 à 50 (p. 46 et 47) – Au printemps 1945, le Bf 109 G-10 de l'Ofhr. Hans-Joachim Kawig de la 5./JG 52 a développé une fuite d'huile empêchant la poursuite d'une mission au-dessus de la Hongrie. Le film sombre et gras a recouvert une grande partie du fuselage (et de l'aile – v. Photo 49). En même temps, il a obscurci la verrière au point que le pilote ait dû l'éjecter. L'aspirant-chef a toutefois pu regagner son aérodrome de départ. Le visage souillé d'huile, c'est un Kawig manifestement soulagé qui est photographié à sa descente d'avion. L'émotion lui a ouvert l'appétit et la Photo 50 (bas de la p. 47) montre notre homme en train de prendre quelque collation, sans même avoir pris le temps de se débarbouiller.

Crédit photo: collection Richter

Page 48 – Nouveautés

Das Vergessene As – Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn (Gerhard Barkhorn, un as de la chasse oublié). Ancien membre de la JG 52, Gerhard Barkhorn a accumulé 301 victoires aériennes sur le front de l'Est. Ce palmarès fabuleux lui attribue la deuxième place au sein des plus grands *Experten* de la Luftwaffe de la 2^{ème} GM, immédiatement après Erich Hartmann. Pourtant, Barkhorn fait aujourd'hui partie des oubliés de l'Histoire. Cet ouvrage lui rend justice. Nous y suivons l'aviateur depuis ses débuts sur le front de la Manche avec la JG 2, puis la JG 52, jusqu'à ses derniers exploits avec la JG 6 et la fameuse JV 44. Les rapports de combat originaux nous font revivre toute l'intensité dramatique des événements relatés. L'ouvrage aborde également la carrière de l'as au sein de la Bundeswehr d'après-guerre.

L'iconographie bénéficie de nombreuses vues en couleur inédites. Elles proviennent de diapositives originales prises alors que Gerhard Barkhorn servait à la JG 52. En appui de ces vues exceptionnelles, le lecteur découvrira aussi un grand nombre de photos noir & blanc. Enfin, l'ouvrage renferme des profils couleur illustrant tous les avions pilotés par l'as. Assurément une étude complète à bien des égards sur le deuxième plus grand as de tous les temps.

Couverture cartonnée avec jaquette, ISBN 978-3-941437-22-7

200 pages, 150 photos dont 35 en couleur, 8 cartes

12 profils couleur pleine page dus à Claes Sundin

Texte en allemand et en anglais

Prix (hors frais de port): 54€ TVAC

Planche de décalcomanies à l'eau basée sur notre ouvrage *Das Vergessene As – Der Jagdflieger Gerhard Barkhorn*

Décalcomanies permettant de décorer des maquettes de tous les avions de chasse pilotés par Gerhard Barkhorn (Bf 109, Fw 190 D-9 et Me 262). Le fascicule livré avec la planche est illustré de photos et de profils couleur des avions en question.

Echelle 1/48ème uniquement

Prix (hors frais de port): 15,80€ TVAC

Planche de décalcomanies à l'eau basée sur les numéros 9 à 24 de LUFTWAFFE IM FOCUS

La liste ci-dessous renseigne les 10 avions pour lesquels les décalcomanies sont fournies:

- Bf 109 E-4 "< - +" d'une unité de chasse non identifiée, front de la Manche, septembre 1940. L'avion est orné d'un emblème personnel basé sur le personnage de bande dessinée Moritz.
- Bf 109 E-7 "10 Noir" de l'Oblt. Mütterich, III./JG 54, Balkans, avril 1941.
- Bf 109 F-2 "10 Jaune" de la 3./JG 52, secteur central du front, Russie, octobre 1941.
- Fw 190 A-8 "1 Bleu" et "12 Bleu" d'une unité de chasse non identifiée, territoire du Reich, mai 1945.
- Bf 110 G-2 "M8 5 +" armé de WGr. 21, I./ZG 76, territoire du Reich, printemps 1944.
- Bf 110 G-4 "D5 + AA" du Major Helmut Lent (Kommodore), Stab NJG 3, territoire du Reich, septembre 1943.
- Ju 88 A-4 "5K + CA" (WNR. 2240) de l'Oberst Heinrich Conrady (Kommodore), Stab KG 3, Dno, Russie septentrionale, printemps 1942.
- Hs 129 B-2 "< ▲ + H" (WNR. 0405) de la 4.(Pz.)Schl.G. 1, Russie méridionale, été 1943.
- Ju 87 D-3 "T6 + AA" de l'Oberstlt. Dr. Kupfer (Kommodore), StG. 2, Russie méridionale, été 1943.
- Bf 109 G-14/AS "▲ + 8 Rouge" de l'Uffz. Schwendtmayer, I./EJG 2, territoire du Reich, 1945.

Echelle 1/48ème uniquement

Prix (hors frais de port): 16,50€ TVAC

Troisième de couverture – Destins

Ci-gît un pilote de chasse inconnu tombé sur le front de l'Est

Dans cette rubrique, nous avons décrit jusqu'ici le destin d'hommes dont les noms nous étaient connus. Pour déroger à cette habitude, nous publions cette fois la photo de la tombe d'un aviateur inconnu dans l'espoir que nos lecteurs pourront l'identifier. Souvent, dans pareil cas, la sépulture ne porte aucun indice permettant d'aider l'identification du défunt. Ici, cependant, ceux qui ont pris soin de porter la victime en terre ont également ajouté ce qui est vraisemblablement le gouvernail de son appareil. La forme de la gouverne identifie tout de suite le type d'avion auquel elle a appartenu, un Bf 109. Mieux, le gouvernail porte le palmarès du pilote décédé: 10 marques de victoire surmontées chacune d'une étoile rouge renseignant autant de succès contre des adversaires soviétiques. Le sommet de la gouverne est manquant, peut-être arraché lors du crash. Mais il nous semble peu probable qu'il ait porté une partie du tableau de chasse de la victime. La croix porte une simple plaque de bois mentionnant la date de la mort du pilote, soit le 11 août 1941, ainsi que son unité d'appartenance, la "*Richthofen Geschwader*" selon l'inscription manuscrite. Ce dernier élément est troublant car cette escadre n'a jamais été déployée sur le front de l'Est. Il est probable que l'erreur résulte d'une mauvaise interprétation de documents ou objets personnels du pilote retrouvés sur le lieu du crash. Il est possible que la victime ait été membre de la JG 2 avant d'être mutée sur le front de l'Est. Un examen attentif des marques de victoire n'est pas sans rappeler le style utilisé par les JG 51 et 52. A partir de ce constat, nous avons étudié les rapports de pertes sur le front de l'Est à la date du 11 août 1941 et conclu que le défunt pourrait être l'Uffz. Hermann Spengler de la 5./JG 52. Ce sous-officier a été tué par la DCA près de Chudovo (Tchoudovo en français), au sud-est de Leningrad. Il pilotait un Bf 109 F-2 "4 Noir". La date correspond. Le jour de sa disparition, Spengler affichait un palmarès de sept victoires, huit selon d'autres sources. Si le gouvernail photographié ici porte deux marques de victoire non confirmées, alors il pourrait s'agir de la tombe d'Hermann Spengler. L'un de nos lecteurs peut-il apporter des informations utiles à notre enquête?

Le traducteur remercie Mademoiselle Amandine Dusoulier pour son aide.