

EDITION
No 20
2012

deutsch-english

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

LUFTWAFFE

IM FOCUS



Traduction française

LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

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 de liaison et d'entraînement

Photo 1 (deuxième de couverture) – Ecole de pilotage A/B 111, Roth, été 1941: des élèves relisent leurs notes alors qu'à l'arrière-plan l'un de leurs condisciples s'appête à décoller dans un He 72 (TV + NC). L'emblème de l'école (un triangle rouge) est bien visible sur le fuselage. Cette vue offre l'avantage de clarifier la couleur du triangle, ce que n'avaient pu confirmer les photos n&b connues jusqu'ici. Le Heinkel est revêtu d'une livrée entièrement argentée.

La Flugzeugführerschule (abrégé FFS, école de pilotage) A/B 111 est constituée à Oels fin 1939. Elle est commandée par l'Oberstlt. Gerhard Richter. L'école emménage à Roth-Kiliansdorf (Nuremberg) en mars 1941. Elle utilise également l'aérodrome satellite d'Amberg-Schafhof. Lorsque l'A/B 111 est dissoute le 14 février 1942, personnels et matériels sont incorporés à la FFS C 13 qui revient de Nancy (Lorraine) et s'installe à Roth dès le 15 février. La plupart des avions d'entraînement de petite taille sont jugés redondants et l'unité les cède à la FFS A/B 1. Même après leur transfert à celle-ci, les appareils de l'ex-A/B 111 continueront à porter longtemps le Triangle Rouge. Certains d'entre eux arboreront même conjointement le Triangle et l'emblème à l'Hélice de leur nouvelle unité. Cette présence simultanée des deux insignes a jeté une certaine confusion parmi les historiens d'après-guerre, nombre d'entre eux identifiant par erreur le Triangle Rouge comme étant l'emblème de la FFS A/B 1.

En général, les FFS formaient simultanément huit à dix groupes d'élèves, chaque groupe étant constitué de 20 à 25 membres en début de formation. Chaque groupe était sous la responsabilité d'un instructeur de vol chef, lui-même assisté de cinq instructeurs. La guerre se prolongeant, le nombre d'élèves par groupe doublera.

Environ 20 % des candidats échouaient lors de leur formation. Hormis les vols d'entraînement, le programme de formation prévoyait des cours de navigation, de météorologie, de communications, de connaissances générales aéronautiques, d'aérodynamique et de mécanique du vol. A l'issue de leur entraînement, les jeunes pilotes recevaient leur licence de pilotage militaire. Avant-guerre, la formation des pilotes militaires allemands durait deux ans. Mais au cours du conflit, alors que les rangs se clairsemaient dans les unités de premières lignes et que le besoin en pilotes se faisait toujours plus pressant, cette durée de formation se résuma à quelques mois. Un autre facteur influençant cette durée raccourcie fut la pénurie de carburant croissante.

Le 21 novembre 1944, toutes les FFS de Classe A étaient constituées d'une compagnie forte de 300 recrues et d'une autre composée de 200 hommes sélectionnés pour suivre une formation de sous-officier. Dans les derniers mois du conflit, alors que les fronts de l'Est et de l'Ouest se rapprochaient l'un de l'autre, un nombre sans cesse croissant d'élèves reçut un entraînement de fantassin. En même temps, le cadre et le personnel clé des écoles virent leurs effectifs fondre, tant le front avait besoin d'hommes aptes au combat. Souvent, les postes alors vacants furent repris par des femmes.

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@Luffahrtverlag-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, Hanover (USA)

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 © Luffahrtverlag-Start - Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2012

ISBN 978-3-941437-13-5

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		Forum des lecteurs	2 à 4
He 72, TV + NC, (FFS) A/B 111 Roth, 1941		Lt. Wilhelm Beier, 10./NJG 1, 1942	2 et 3
Ull (deuxième de couverture)		L'Épée de Siegfried, Ju 88 du Kommodore de la KG 3, 1942	3
Editorial	2		

	Page		Page
Bf 110 E, 3C + LR, Ofw. Kollak, 7./NJG 4, 1943	4	Photos inattendues	
Bf 110 G, 1./Erg.Z.Gr., 1942	4	Un abri fait de bombes	24 et 25
Les chasseurs		Des avions sous la loupe	
Fw 190 inconnu, 1945	4 et 5	Le Ju 88 chasseur de nuit du Lt. Hans Hahn, 1941	26 à 32
Bf 109 G-10, Uffz. Hans Dahmen, 2./JG 300, 1944	6	Emblèmes inconnus	
Bf 109 K-4, aérodrome de Nuremberg, 1945	6 et 7	La Tête de Loup de la 10.(Pz)/SG 2	33 à 34
Les avions de reconnaissance		Portrait	
Bf 109 G-4, 1./NAG 2, 1944	8 et 9	Lt.d.R. Anton Korol, 3./St.G. 2 et 10.(Pz)/SG 2	35 à 40
Les hydravions		Armement	
BV 222 V1, CC + EQ, Luftverkehrsgruppe Berlin-Staaken, 1941	10 et 11	Le Waffenbehälter 81 A au combat sur Ju 88	41 à 43
BV 138, 7R + OL, 3./Seeaufklärungsgruppe 125, 1943	12 et 13	Derrière les images, une histoire	
Dérives		Drame dans le Golfe de Gascogne, V./KG 40 bzw. I./ZG 1, 1943	44 à 50
Ofw. Werner Machold, 9./JG 2, 1940	14 à 17	Destin	
Photos couleur		Collision fatale, II./KG 54, 1941	51 et UIII (troisième de couverture)
"Du beau boulot!", Ju 52, 2./KG.z.b.V. 172, 1941	18	Les chasseurs	
Insignes personnels		Bf 109 G-6, Uffz. Kurt Reich, 8./JG 52, 1944	UIII et IV (troisième et quatrième de couverture)
Les armoiries familiales sur l'avion du General der Flieger Pflugbeil	19	Bf 109 E, 3./JG 77, 1942	UIII et IV (troisième et quatrième de couverture)
Des avions sous la loupe			
Robe pommelée pour Emil, 3./JG 103, 1944	20 à 23		

Photo de couverture – Magdebourg-Est, été 1941: un Bf 110 du II./ZG 76 vient de rentrer des Balkans. Avec ses capots moteurs, gouvernails et son nez jaunes, le bimoteur porte encore les marques d'identification caractéristiques du Groupe pour les opérations balkaniques. Ces parements et la célèbre *Haifischmaul* (gueule de requin) rouge et blanche ajoutent quelques touches de couleurs vives à la livrée autrement terne du chasseur.

Page 2 – Editorial

Chers Lecteurs,

Le voici, ce numéro anniversaire! Comme promis, nous l'avons voulu spécial: il contient plus de pages mais aussi plus de couleur que d'habitude et tout cela pour un prix inchangé. De quoi souffler avec davantage de plaisir les bougies de notre 10^{ème} anniversaire. J'avais sélectionné un certain nombre de sujets pour ce numéro particulier mais, en dépit du nombre de pages supplémentaires, j'ai rapidement réalisé qu'il me serait impossible de glisser tous les articles prévus pour ce numéro. Rassurez-vous, les articles qui n'ont pas trouvé place ici seront publiés ultérieurement.

Comme toujours, c'est vous, Chers Lecteurs, qui influencez largement notre choix de "papiers", grâce aux échos dont vous nous faites généreusement part. C'est ainsi que nous avons réalisé que l'intérêt que vous portez aux chasseurs de la Luftwaffe, a sérieusement diminué au cours des années écoulées. Ce désintérêt (relatif) trouve probablement sa source dans la raréfaction de nouvelles photos illustrant des chasseurs de la fin du conflit, une époque favorite pour beaucoup d'entre vous. Nos lecteurs se tournent vers les chasseurs-bombardiers, nous demandent des photos de détails techniques, d'armements spéciaux ou ayant trait à des domaines généralement peu abordés comme la recherche et le sauvetage en mer, l'aviation côtière, etc. Je m'efforce toujours de rencontrer votre intérêt et je vous encourage à nous faire part de vos souhaits, de ce que vous voulez voir dans ces pages.

Outre nos livres traitant des U-Boote et de la Heer, nombre d'entre vous m'ont interpellé au sujet d'un éventuel ouvrage consacré à la Luftwaffe. Sachez qu'un tel livre est d'ores et déjà en chantier. Mais je lance ici un appel à notre lectorat afin qu'il nous aide à confectionner cette monographie. Elle traitera par le détail d'un fait d'arme peu connu: le rôle joué par la Luftwaffe dans la bataille de Stalingrad. La chasse, le bombardement, la reconnaissance, les Stuka et, bien sûr, le transport y seront abordés. Ce livre sera aussi le premier à offrir une liste la plus exhaustive possible de toutes les missions accomplies vers et à l'intérieur même de la poche de Stalingrad. De nombreux experts nous ont déjà apporté leur concours en nous communiquant des extraits de carnets de vol relatifs à des missions vers la ville sur le Don, missions dont nous n'avons même pas connaissance jusque là. Je demande donc votre aide avec insistance pour nous transmettre ce type d'information que nous nous ferons une joie d'inclure dans le futur ouvrage. Il en va de même pour tout compte-rendu opérationnel d'anciens membres de la Luftwaffe qui ont participé à cette bataille décisive. En fait, toute information relative au sujet abordé recevra notre plus grande attention.

Sur ce, je conclus ce billet et vous souhaite une agréable lecture de ce numéro "Spécial 10^{ème} Anniversaire".

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des lecteurs

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

Photo 60 – Harald Vogt et Christiano Griggio nous signalent que cet avion est un Bf 109 G-10/ASM, une variante construite avec ce capot moteur par Erla seulement. Le déplacement du petit mat d'antenne filaire derrière le cadre de l'antenne goniométrique résulte d'une modification en unité et non en usine.

Photo 66 – Gerhard Stemmer écrit: "*la tige sur le volet d'atterrissage pourrait servir à mesurer l'angle d'inclinaison du volet.*" Nous sommes d'accord avec cette supposition.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 17

Lt. Wilhelm Beier, 10./NJG 1, p. 16

La Photo L1 (p. 3 de la présente édition) est une copie de meilleure qualité de la photo que nous avons publiée dans notre n° 17. Le document soulève une fois de plus la question de la fiabilité de certains "experts", entre autres au sujet des tableaux de chasse. Souvent, on note des différences entre lesdits tableaux photographiés à l'époque et les archives ou d'autres documents écrits. La Photo L1 en est un exemple: elle prouve que Wilhelm Beier a remporté sa première victoire de nuit non pas le 17 décembre 1940 mais le 17 juillet de la même année. Or la première date est mentionnée dans de nombreux ouvrages. A ce sujet, on se reportera également aux articles relatifs à l'Ofw. Machold (p. 14) et au Lt. Hahn (p. 26) dans le présent numéro.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 18

L'Épée de Siegfried (le Ju 88 du Kommodore de la KG 3, p. 18)

La photo accompagnant cet article a généré beaucoup d'intérêt, en particulier auprès des maquettistes. Nous avons ainsi reçu un bon nombre de demandes concernant la représentation graphique de l'épée. Nous sommes aujourd'hui en mesure d'honorer ces demandes grâce à une photo issue de la collection Harry (L2, p. 3). Le cliché en question illustre clairement la garde de l'épée dont la forme diffère quelque peu de celle visible sur notre profil couleur publié dans LUFTWAFFE IM FOCUS n° 18. En outre, on observe un autre détail intéressant sur la vue offerte ici : l'épée a été peinte sur la plaque constructeur apposée par Junkers. Ladite plaque est visible sur le haut de la lame, directement sous la garde de l'épée. Enfin, la même photo montre également que le graphisme de l'inscription *Siegfried* a été quelque peu retouché par rapport à celui visible sur la photo publiée dans notre n° 18.

Addendum et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 19

Photos 6 à 9 – Ruprecht Stocker signale que le Bf 110 de l'Ofw. Kollak (7./NJG 4) n'est pas un Emil mais un Friedrich.

Photo 10 – Ruprecht Stocker, toujours lui, corrige également une autre de nos affirmations : la photo en question ne montre pas un Bf 110 G mais un Bf 110 F propulsé par des DB 601 F. Sur cette vue d'un appareil de la 1./Erg.Z.Gr., on observe en effet la lettre F peinte sur le capot moteur. En outre, les premiers Bf 110 G n'ont pas été livrés avant janvier 1943, soit plusieurs mois après que notre photo ait été prise.

Page 4 – Les chasseurs

Photo 2 (p. 5) – Nous entamons cette rubrique avec un Fw 190 A-8 d'une unité non identifiée. Les marques portées sur son fuselage sont très inhabituelles, puisque, outre un "12" situé classiquement devant la Balkenkreuz, on note également la présence d'un "1" muni d'un tiret en aval de la même croix de nationalité. Cette combinaison est pour le moins étrange et peu banale. Elle suppose que ce Fw 190 a reçu ces marques vers la fin du conflit, à une époque où ce type de combinaison numérique rare a été observé. Nous ne pensons pas que le cliché ait été pris en France ou en Italie. Mais, faute de preuves, notre opinion reste du domaine de la conjecture. Ce dont nous sommes certains par contre, c'est que ce Fw 190 inspecté par un GI est équipé d'un pylône d'emport de charges extérieures et que le svastika est uniformément noir. Le "1" et son tiret semblent bleus et liserés de noir, tandis que le "12" pourrait être d'une nuance plus claire, peut-être rouge. Notre artiste Claes Sundin a cependant fait le choix d'une teinte bleue pour toutes ces marques (v. profil couleur pp. 4 et 5). Les couleurs de camouflage semblent être les classiques teintes grises 74 et 75 sur l'extrados, et gris bleu clair 76 sur l'intrados. Nous apprécierions toute aide permettant d'en connaître davantage à propos de ce Fw 190 si particulier. Le profil couleur en pages 4 et 5 le montre muni d'un pylône ETC 501 auquel est accroché un conteneur à sous-munitions AB250. Le *Werknummer* 739238 n'est pas confirmé. Il résulte seulement de nos efforts pour déchiffrer le numéro constructeur visible (mais peu lisible) sur la photo originale.

Crédit photo: collection Carr

Photos 3 et 4 (pp. 6 et 7) – Rares sont les photos de bonne qualité illustrant des Bf 109 des dernières versions. Voici deux vues du "8 Rouge", le G-10 de l'Uffz. Hans Dahmen. Ces clichés sont connus mais leur reproduction bénéficie ici d'un niveau de qualité supérieur à tout ce qui a été proposé jusqu'ici. Ces vues ont été prises à Borkheide, terrain de la 2./JG 300, en décembre 1944. Outre les bandes alternées bleu-blanc-bleu de la Reichsverteidigung ceinturant le fuselage devant la dérive, on distingue l'inscription *Gisela* entre la verrière et le "8" sur le fuselage. Le même prénom apparaît également sur le "12 Rouge", un G-10/AS du même Dahmen, en octobre 1944 (v. *Messerschmitt Bf 109 F, G & K*, p. 156, ouvrage dû à Prien et Rodeike, et publié chez Schiffer). On distingue aussi le modèle de verrière dit "Erla" et l'antenne cadre du goniomètre sur l'épine dorsale du fuselage. La présence de noms et d'insignes personnels n'est pas rare sur les avions du 1./JG 300. Alors qu'il servait au sein de cette unité, Hans Dahmen a revendiqué un total de cinq *Heavies* (bombardiers quadrimoteurs) descendus, auquel s'ajoutent deux autres "lourds" endommagés et forcés de quitter leur formation. Dahmen sera lui-même abattu et tué près de Görlitz le 3 février 1945, alors qu'il pilotait un Bf 109 G-10 "14 Rouge" (WNR. 150742).

Crédit photo: collection Bazzani

Photo 5 (p. 7) – Cette photo a été prise immédiatement après la capture de l'aérodrome de Nuremberg. Outre qu'elle est en couleur, elle est extrêmement intéressante à plus d'un titre car tous les Bf 109 K illustrés ici sont issus d'un lot de production tardif. Les chasseurs ont reçu un schéma de camouflage combinant les teintes 75 et 83 sur l'extrados, et 76 sur l'intrados. On note que les teintes du dessus descendent assez bas sur le fuselage, un schéma censé améliorer le camouflage des avions au sol. Conformément à la directive du 15 août 1944, les Balkenkreuze sont uniformément blanches, résultat d'une mesure de simplification et d'économie.

Au moins deux des Bf 109 visibles ici peuvent être identifiés comme étant des K-4. Leur trappe d'accès au compartiment radio a, en effet, été avancée d'un cadre de fuselage par rapport aux autres versions. La même trappe est également implantée plus haut. En outre, sur les K-4, la trappe radio a une forme plus trapézoïdale que rectangulaire. La trappe du bouchon du réservoir de carburant a été, elle aussi, déplacée vers l'avant et installée entre les cadres n° 2 et 3. En conséquence, l'antenne gonio a été reculée vers l'arrière. Le Karl à l'avant-plan est manifestement motorisé par un DB 605 D comme l'indiquent la forme du réservoir d'huile et la position plus haute de la trappe de remplissage du même réservoir. L'autre K-4 visible sur cette photo, celui qui fait face au photographe, est muni des carénages abritant les durits d'huile de retour, indice qu'il est lui aussi équipé d'un moteur DB 605 D. Les autres caractéristiques typiques -mais beaucoup plus discrètes- de la version K-4 ne sont pas observables ici. La proximité de l'usine de Ratisbonne (ou Regensburg en allemand) suggère que les Bf 109 photographiés à Nuremberg ont vraisemblablement été produits à Ratisbonne.

Crédit photo: collection Rulison

Page 8 – Les avions de reconnaissance

Photo 6 à 9 (pp. 8 et 9) – Quand bien même les NAG 2 et 4 ont été constitués début mars 1943, il est assez rare de découvrir des photos de Bf 109 servant au sein d'unités de reconnaissance tactique engagées sur le front de l'Est. Nous sommes donc plutôt fiers de vous présenter non pas une mais trois vues d'appareils de la 1./NAG 2 prises dans le secteur sud du front de l'Est. En dépit des conditions franchement hivernales illustrées ici (v. en particulier les **Photos 8 et 9**, p. 9), ces vues ont été prises au printemps 1944. Malgré des conditions météo déplorables, la Staffel accomplit des missions de reconnaissance tactique ainsi que de reconnaissance au-dessus et autour du champ de bataille. Avec l'effondrement du secteur sud consécutif au cuisant échec de l'opération *Zitadelle*, la reconnaissance aérienne acquiert une importance capitale. Constamment, les avions surveillent les mouvements de troupes et de véhicules, les franchissements de cours d'eau, les aérodromes ennemis et le déploiement des forces de l'adversaire dans des secteurs "chauds" du front. Les informations ainsi collectées sont immédiatement transmises aux

états-majors de la Heer qui déploient alors des troupes afin de contrer à temps les menaces les plus critiques ou, à tout le moins, se préparer à réagir face à celles-ci. Au cours de l'hiver, les pilotes doivent voler dans des conditions souvent pénibles, parfois dantesques, décollant et atterrissant sur des terrains verglacés et enneigés. En vol, l'orientation est compliquée par la neige qui recouvre tout le paysage d'un masque blanc. En outre, l'observation aérienne est rendue difficile par le brouillard et les chutes de neige. Quoiqu'il en fût, les Gruppen accomplirent leurs missions au mieux de leurs capacités, conscients de l'importance de leur tâche.

Les **Photos 6** (p. 8) et **7** (haut de la p. 9) illustrent un "13 Blanc", un Bf 109 G-4, sur l'aérodrome ukrainien d'Ouman. En plus de la traditionnelle bande jaune des avions opérant sur le front de l'Est, l'avion porte un camouflage hivernal temporaire bien fatigué. Ce G-4 n'est pas armé de canons subalaires, pas plus qu'il n'emporte de pylône ETC. Ces photos illustrent aussi les conditions pénibles qu'ont affrontées les rampants lors de l'accomplissement de leurs tâches. Trop souvent, un froid coupant et des tempêtes de neige constituaient leur lot quotidien.

Crédit photo: Archive of Modern Conflict

Page 10 – Les hydravions

Photo 10 (pp. 10 et 11) – Le premier BV 222 utilisé pour des missions de ravitaillement et d'évacuation sanitaire en Méditerranée, fut le V1. Avec ses 36,5 m de long, 46 m d'envergure et 11 m de haut, cet énorme hydravion hexamoteur effectue son tout premier vol le 7 septembre 1940, vol au cours duquel il rallie Friedrichshafen (Lac de Constance) depuis Hambourg. Le BV 222 V1 accomplit sa première mission de transport le 10 juin 1941, en livrant 9,2 tonnes de matériel à Augusta (Sicile) au terme d'un vol long de 12 heures et 39 minutes, avec des escales à Friedrichshafen et Rome. Son immatriculation civile D-ANTE est remplacée par le code constructeur CC + EQ le 14 mai de la même année. Par la même occasion, le gros hydravion reçoit une "tenue de combat" sous la forme d'un schéma de camouflage RLM 70 et 71 (vert foncé et vert moyen) à angles vifs. Entre le 26 avril et le 14 mai 1941, deux portes de soute sont aménagées dans le flanc droit du fuselage. Ces portes sont situées de part et d'autre de l'aile. Elles mesurent chacune 2,30 m sur 2,10 m. C'est le constructeur Blohm & Voss qui se charge de la modification dans ses ateliers de Hambourg.

Du 3 au 19 août 1941, le BV 222 V1 accomplit un total de sept missions de transport vers Kirkenes (Norvège septentrionale). Là, l'hydravion est ravitaillé pour le vol de retour. Mais le carburant doit être pompé à la main dans des fûts grésés sur des pontons flottants. A chaque vol de retour, le gros Blohm & Voss évacue des blessés. Au total, 221 victimes seront rapatriées par le BV 222 V1.

Le même appareil entame ses opérations en Méditerranée le 16 octobre 1941. Commandé par le Flugkapitän Holzapfel, l'équipage livre des grenades sous-marines LWB 1 au SAGr. 126 à Skaramanga (banlieue d'Athènes) depuis Hambourg. Le SAGr. 126 avait commandé 180 de ces engins mais elle dut se contenter de seulement 12 d'entre eux, les derniers disponibles. Le BV 222 V1 prit ses quartiers à Athènes peu de temps après. Il ne portait pas les parements blancs caractéristiques des avions de la Luftwaffe engagés en Méditerranée. Hormis ses marques de nationalités, le gros hydravion ne portait que le code constructeur peint en noir (et le logo B & V en blanc, comme on le voit sur la **Photo 10**, pp. 10 et 11 – Ndr.). En Grèce comme en Norvège, le BV 222 V1 est sous la responsabilité du Luftverkehrsgruppe (groupe de transport aérien) de Berlin-Staaken. Depuis le port de la capitale grecque, le BV 222 V1 (qui, contrairement au V2, n'est pas armé à cette époque), effectue 17 missions de transport vers Derna (Libye), rapatriant des blessés à chaque vol de retour. Un total de 515 soldats sera ainsi évacué sur Athènes. Le dernier vol EVASAN accompli par le BV222 V1 a lieu le 6 novembre 1941. La **Photo 10** montre le BV 222 V1 amarré à l'une des bouées du port d'Athènes en octobre ou novembre 1941. Après avoir accompli d'autres opérations, l'hydravion sera perdu le 1^{er} février 1943 dans le Pirée. Cet incident fera l'objet d'un prochain article.

Infographie (p. 11) – Les missions du BV 222 V1 immatriculé CC + EQ entre le 16 octobre et le 6 novembre 1941. En haut, la flèche rouge indique la fin de l'itinéraire suivi par l'hydravion le 16 octobre, lorsqu'il livre 12 charges de profondeur à Skaramanga (Athènes) depuis Hambourg. La double flèche rouge à droite correspond à l'itinéraire des vols aller-retour effectués entre le 17 octobre et le 6 novembre 1941 au cours desquels 515 blessés profiteront des vols de retour pour être évacués de Derna (Libye) vers Athènes.

Photos 11 et 12 (pp. 12 et 13) – Seules deux Staffeln de BV 138 ont opéré en Mer Noire au cours de la 2^{ème} GM: les 2. et 3./Seeaufklärungsgruppe 125. Ces unités de reconnaissance maritime ont été actives dans ce secteur entre juillet 1943 et l'été 1944. Le Gruppe utilise les hydrobases de Varna (Bulgarie), Mamaia (Roumanie) et Sévastopol (Ukraine). La **Photo 11** (photo principale, pp. 12 et 13), montre le 7R + OL, un BV 138 de la 3./Seeaufklärungsgruppe 125, au cours d'un changement de moteur effectué sur la plage de Sévastopol à la fin de l'été 1943. La seule lettre du code visible ici est le O jaune, couleur de la Staffel. L'emblème du Gruppe, un "pingouin dans un sabot de bois avec une bombe sous son aile", est visible sur la proue, à l'aplomb de la tourelle. A l'arrière-plan, on distingue un Dornier Do 24 T (CM + IQ, WNr. 0051) de la 8. Seenotstaffel. Cette unité de sauvetage en mer est également basée à Sévastopol jusqu'en mars 1944. Le Dornier illustré ici sera perdu le 17 octobre 1944, non loin du port grec de Volos. En août 1944, avec la progression des troupes soviétiques, la Seenotstaffel 8 doit abandonner sa base ukrainienne et battre en retraite vers la Grèce.

A partir de Sévastopol, la 3./Seeaufklärungsgruppe 125 accomplit des missions de reconnaissance maritime au-dessus de la Mer d'Azov et de la Mer Noire, souvent aussi loin que les ports de Touapse, Novorossisk et Soukhoumi dans le Caucase. Ses BV 138 jouent également les anges gardiens pour des convois navals et se muent à l'occasion en chasseur de sous-marins. Pour les missions ASM, les hydravions emportent des grenades sous-marines. En guise d'armement défensif et pour mitrailler des objectifs en surface, les BV 138 C-1 sont équipés de deux positions de tir dans la poupe: la position B1 découverte est munie d'une mitrailleuse MG 131 montée sur affût circulaire (servie par un membre d'équipage sur la **Photo 12**, p. 13) tandis que la position B2 est une tourelle couverte, mue hydrauliquement et armée d'un canon MG 151/20.

Page 14 – Dérives

Dès le début de la Blitzkrieg à l'Ouest, un certain nombre "d'experts" se révèlent dans la Jagdwaffe qui vont accroître leur tableau de chasse de manière constante. Ces succès iront de pair avec un nombre croissant de récipiendaires de hautes décorations. L'un d'eux est un pilote de la célèbre JG 2 "Richthofen": l'Ofw. Werner Machold. Le sous-officier, qui sert alors à la 1./JG 2, enregistre ses deux premières victoires le 14 mai 1940, soit quatre jours après le début de l'invasion allemande à l'Ouest. Cinq autres succès suivent les 19, 20 et 21 mai, avec un doublé le 20 et un autre le lendemain. Dans l'après-midi du 3 juin, au cours de l'opération *Paula* (une attaque aérienne massive visant à détruire les unités de l'Armée de l'Air autour de Paris), Machold descend deux Bloch 150 au cours d'une mission d'escorte de bombardiers. Lorsque la bataille de France prend fin, Werner Machold a 10 victoires à son actif. Il va confirmer ses talents au cours de la bataille d'Angleterre, opérant avec la JG 2 au-dessus de la Manche et des Iles Britanniques. Le 2 septembre 1940, il devient le huitième pilote de la Jagdwaffe à atteindre la barre symbo-

lique des 20 victoires. Machold reçoit la Ritterkreuz trois jours plus tard. La veille, il a abattu sa 21^{ème} victime, un Spitfire descendu au-dessus de Folkestone.

Notre as est transféré à la 9./JG 2 le 7 septembre. A l'issue de sa permission (récompense assortie à la RK), il renoue avec le succès dès la fin septembre: un Spitfire s'écrase près de Portland le 27 du mois, un Hurricane s'abat au voisinage de Selsey Bill le lendemain et pas moins de trois Hurricane tombent sous ses coups dans la région de Portland le 30 septembre. A cette époque, le III./JG 2 effectue essentiellement des missions de *Freie Jagd* (chasse libre) au-dessus des côtes sud-est de l'Angleterre depuis son terrain d'Octeville (Seine-Maritime). Ce type de mission laisse rarement la place à l'escorte de bombardiers.

Werner Machold est promu Oberleutnant (lieutenant) au cours de l'hiver qui suit. Il prend le commandement de la 7./JG 2 début 1941. L'ensemble des unités du III. Gruppe passe l'hiver paisiblement sur l'aérodrome de Bernay (Eure). Rares sont les décollages sur alerte pour chasser l'un ou l'autre avion de reconnaissance britannique. A la même époque, la 7./JG 2 est transformée en unité de chasseurs-bombardiers. Ses Bf 109 E-1 et E-4 reçoivent donc des pylônes d'emport de bombes pendant que les pilotes sont formés aux tactiques de bombardement par l'Erprobungsgruppe 210. Machold et son escadrille repartent au combat en mars 1941 mais avec le changement de rôle de l'unité, les victoires aériennes se font rares. En outre, les missions de bombardement de la 7. Staffel sont un échec. Machold parvient tout de même à accroître son tableau de chasse, avec six victimes supplémentaires entre mars et juin 1941. Malheureusement, on sait peu de choses à leur sujet. Par contre, il est certain que Machold affichait un palmarès fort de 32 succès le 9 juin 1941. Ce jour-là met cependant un terme à sa carrière de pilote de chasse: le *Staka* (abréviation usuelle de *Staffelkapitän*) décolle avec son unité pour attaque des objectifs au sol dans la région de Swanage et il est abattu par la DCA. Son "15 Blanc" (un Bf 109 E-7/Z, WNr. 5963) est touché à 14h27. L'officier réalise qu'un atterrissage immédiat est son unique chance de salut. Machold "vautre" donc son Messerschmitt près de Swanage (sud-ouest de Southampton, dans le Dorset). Il en réchappe mais passera le reste de la guerre dans un camp de prisonniers.

Photos 13 (p. 14) – L'Ofw. Werner Machold prend la pose devant son Bf 109 E-4 "15 Blanc" (WNr. 5274). Pilote et avion servent à la 1./JG 2 au cours de l'été 1940. L'emblème au chien Bonzo de la 1. Staffel est peint sur le capot moteur. L'avion porte un schéma de camouflage type 1940 mais largement modifié en unité par l'application d'un mouchetis sombre et dense sur les flancs bleu clair du fuselage et l'empennage vertical.

Photo 14 (p. 15) - L'empennage vertical du "1 Blanc", le Bf 109 E-7 de l'Oblt. Machold (WNr. 3809). Le tableau de chasse est photographié au printemps 1941 (les arbres à l'arrière-plan ne portent pas encore leur feuillage). Le gouvernail du *Staka* porte 26 barres de victoire. La peinture d'identification jaune ayant été appliquée autour du palmarès, on peut en déduire que le gouvernail était déjà monté sur l'avion avant l'introduction des parements d'identification (août-septembre 1940). Mais, à la même époque, Machold pilotait aussi un autre Bf 109 E-4, le WNr. 5274. Il est donc possible que l'as ait fait installer le gouvernail de son E-4 sur le E-7 photographié ici. Sur les photos n&b de cet avion, la zone jaune du gouvernail est quasi invisible. Le gros plan couleur publié ici explique pourquoi: le jaune a été badigeonné sans que le peintre ait pris la peine (ou le temps) de s'assurer que la couleur claire couvrait complètement le gouvernail sombre.

Photo 15 (p. 16) – Le "14 Jaune", un Bf 109 E-4 de la 3./JG 2 au-dessus de la Manche en septembre-octobre 1940. Cet avion arbore lui aussi le schéma de camouflage type 1940 modifié par l'ajout d'un mouchetis très dense destiné à assombrir le fuselage et la dérive. En outre, le chasseur porte les parements d'identification jaunes sur le capot moteur et le gouvernail, marques introduites à la fin de l'été 1940. Le gouvernail est orné de trois barres de victoire. Le chasseur n'est décoré d'aucun emblème, ni d'escadrille, ni d'escadre. Afin d'assombrir davantage le fuselage, les angles blancs de la Balkenkreuz ont été surchargés d'une peinture sombre, une pratique en vogue au I./JG 2 à l'été et à l'automne 1940.

Palmarès de l'Oblt. Werner Machold (p. 17) – la liste n'a guère besoin d'être traduite, sauf en ce qui concerne les points suivants:

- Victoire n° 1: le Morane 406 a été abattu à Clavy (50 km au sud de Sedan) et non "Clary, 15 km au sud-est de Cambrai" comme erronément mentionné en p. 113 de l'ouvrage *Histoire de la JG 2* dû à Mombeek, Roba et Goos.
- Victoire n° 2: le Morane 406 a été descendu au sud de Bouillon (Luxembourg belge, non loin de la frontière française).
- Victoires n° 9 et 10: les deux Bloch 150 se sont écrasés au sud de Reims.
- Victoire n° 16: selon le tableau de chasse peint sur le gouvernail de Machold (v. **Photo 14**, p. 15), cette victoire aurait été enregistrée le 31 août 1940. Pourtant, c'est la date du 30 août qui est mentionnée dans le Volume 4/II du monumental *Die Jagdfliegerverbände der Deutsche Luftwaffe 1934 bis 1945*. Selon cette référence, les victoires n° 15 et 16 auraient été remportées le même jour. On note, en effet, que les deux victimes sont des Hurricane, qu'elles ont été abattues la première à 18h la seconde à 18h05 et dans le même secteur (Goudhurst). Alors, simple coïncidence, erreur de retranscription dans le registre des victoires de l'OKL ou erreur du mécano de Machold?
- Victoire n° 22: le Spitfire s'est écrasé à l'est de Portland.
- Victoire n°27: aucun détail connu.
- Victoires du 29 avril 1941: Werner Machold a descendu les deux Spitfires au nord d'Eastbourne.
- Victoires n° 31 et 32: les deux dernières victimes de l'as se sont abattues à l'ouest de Weymouth.

Page 18 – Photos couleur

"Du beau boulot!"

Ce Ju 52 de la 2./KG.z.b.V. 172 est à l'origine d'un bel accident de roulage, ayant embouti simultanément et un camion et une automobile. On imagine la frayeur des occupants des deux véhicules terrestres lorsque le gros trimoteur s'est approché d'eux sans ralentir. Heureusement pour eux, le Junkers s'est arrêté avant de les avoir broyés, ce qui aurait eu des conséquences vraisemblablement bien plus graves pour leurs occupants. L'accident illustré ici s'est produit à l'été 1941, probablement en Roumanie. Sur l'avant du fuselage, à l'aplomb de la sortie de l'échappement du moteur central, on distingue vaguement l'insigne de la 2./KG.z.b.V. 172, un cochon sur un étoile rouge. Les trois autres Staffeln du I. Gruppe avaient le même emblème mais l'étoile arborait la couleur propre à l'escadrille.

Il est intéressant de constater que les capots des Jumo sont encore peints en jaune, couleur d'identification qu'ils portaient au cours de l'opération *Mercur* (l'invasion aéroportée de la Crète en mai 1941) à laquelle le I./KG.z.b.V. 172 a pris part. Au cours de l'été 1942, le même Gruppe* participera avec succès au pont aérien mis en œuvre pour désenclaver les troupes allemandes prises au piège dans la poche de Demyansk. En novembre de la même année, les mêmes événements se répèteront à Stalingrad et le I./KG.z.b.V. 172 sera à nouveau appelé à ravitailler les assiégés. Les équipages affronteront des conditions de vol infernales jusqu'à la reddition des troupes allemandes en janvier 1943. Le Gruppe accomplira d'autres missions de ravitaillement sur la tête de pont du Kouban et sera également déployé en Crimée au printemps 1944.

* le KG.z.b.V. 172 est rebaptisé KGr.z.b.V. 172 en juin 1941.

Page 19 – Emblèmes inconnus

Les armoiries familiales sur l'avion du General der Flieger Pflugbeil

L'une des personnalités les plus connues parmi les généraux de la Luftwaffe sur le front de l'Est est le général d'aviation Kurt Pflugbeil. Entre l'été 1941, alors qu'il commande le IV. Fliegerkorps, et la fin de la guerre, lorsqu'il dirige la Luftflotte 1 dans la poche de Courlande, l'officier aux traits typiquement prussiens visite constamment le secteur nord du front de l'Est. Il est partout, qu'il remette des Croix de Chevalier ou félicite les équipages qui viennent d'accomplir des missions marquantes. Il n'est donc pas surprenant que Pflugbeil ait été davantage photographié que d'autres commandants de Luftflotte. Mais si les photos le montrant aux cérémonies sont légions, celles qui illustrent son arrivée auxdites cérémonies sont beaucoup plus rares. Jusqu'ici, on ne connaissait pas de photographie de son avion personnel. Un cliché issu d'une collection privée comble aujourd'hui ce manque. La **Photo 17** (haut de la p. 19) a été prise le 2 octobre 1943 au cours d'une visite à la 16. Armee. Elle révèle que le He 111 personnel de Pflugbeil arborait les armoiries familiales. Malheureusement, l'immatriculation de l'avion n'est pas visible et demeure donc inconnue. Sur cette vue, le General der Flieger Pflugbeil, alors commandant de la Luftflotte 1, est accueilli par l'Oberstleutnant von Wurmb raidi au garde-à-vous devant lui. A cette époque, von Wurmb est le Koluft* de la 16. Armee à Dno. Nous ignorons si les armoiries ont décoré l'avion du général Pflugbeil pendant une longue période. Un lecteur bienveillant disposerait-il d'une autre photographie de cet avion ou d'informations le concernant?

Crédit photo: collection Richter

* Koluft est l'abréviation de Kommandeur der Luftwaffe. Le Koluft était un officier d'état-major de la Luftwaffe détaché auprès d'un corps d'armée (ou *Armee* en allemand) pour lui servir de conseiller en matière aéronautique. Un Koluft agissait aussi comme intermédiaire entre ladite *Armee* et la Luftwaffe ou un Fliegerkorps. Il était également responsable des opérations attribuées aux unités de la Luftwaffe rattachées à cette même *Armee*.

Page 20 – Des avions sous la loupe

Robe pommelée pour Emil

Par Gerhard Stemmer et Axel Urbanke

S'il remonte plus de 30 ans en arrière, l'amateur de la Luftwaffe croyait à cette époque avoir tout vu en matière de photographies sur le sujet. Mais il est de ces trouvailles qui le rendent parfois euphorique et c'est précisément ce qui nous est arrivé lorsque nous avons mis la main sur les photos présentées ici. Et si nous pouvons, en plus, identifier l'avion illustré grâce à l'aide de collaborateurs et le placer dans son contexte historique, alors ce n'est "que du bonheur". A dire vrai, j'ai été pour le moins surpris lorsque j'ai reçu ces vues d'un Messerschmitt Bf 109 revêtu d'une livrée de camouflage pommelée. Jusque-là, je n'avais connaissance que d'un seul autre Bf 109 au camouflage similaire. Il s'agit d'un G-14 photographié à Wunstorf (Allemagne septentrionale) après la capitulation allemande. Une photo de cet avion a été publiée dans la deuxième partie de *Fighter Pictorials - Broken Eagles 2* dédié aux Bf 109 G/K. Mais les photos reçues montrent un Bf 109 dont la robe pommelée présente des différences par rapport au Gustav de Wunstorf. Au départ, je pensais qu'il s'agissait d'un Toni (la variante embarquée du Bf 109) à cause de l'entrée d'air caractéristique du compresseur. Mais j'ai changé d'avis après avoir consulté Gerhard Stemmer et Jochen Prien. Le code constructeur PU + CQ identifie en effet cette machine comme étant un Bf 109 E-7 (WNR. 6503).

Ce Messerschmitt apparaît pour la première fois dans les listes d'inventaire le 30 mars 1942, alors qu'il sert à la 3./JG 77. A cette époque, l'unité, qui opère depuis le terrain ukrainien de Stalino, fait partie du I. Gruppe lui-même engagé dans les combats défensifs dans le secteur sud du front de l'Est. Le 30 mars 1942, notre avion est contraint à se poser en catastrophe près de Barvenkovo suite à des ennuis de moteur. L'atterrissage ne se passe pas trop bien et le chasseur est endommagé à 40 %. L'avion est récupéré et réparé mais exactement un mois plus tard, il est à nouveau victime du même genre d'avarie avec les mêmes conséquences. Cette fois, son pilote le pose près d'Artemovsk et l'atterrissage se déroule un peu mieux puisque le chasseur n'est endommagé qu'à 20 %. La suite de l'histoire de cet Emil est moins claire. Il réapparaît dans un carnet de vol à la date du 29 mars 1944, quand l'Ofw. Rudolf Nielinger effectue une mission à son bord. A cette époque, ce pilote sert à la 3./JG 103 basée à Stralsund (Allemagne septentrionale). Mais deux jours plus tard, le 31 mars 1944, le PU + CQ termine sa carrière lorsqu'un autre pilote, l'Ofhr. Schwab, entre en collision avec le Bf 109 E-7 (WNR. 6334) d'un instructeur, l'Uffz. Zetto (ou Zette) au cours d'un vol d'entraînement. L'accident a lieu dans les environs de Papritzfelde, 10 km à l'est de Stolp (Poméranie). Les aviateurs parviennent à évacuer leur machine respective et, grâce à leur parachute, s'en tirent quasi indemnes. Leurs avions ne peuvent cependant en dire autant.

Photo 19 (p. 21) – Un Bf 109 E-7 comme on en a rarement vu. Il est immatriculé PU + CQ et a reçu une prise d'air de compresseur du modèle équipant les Toni, vraisemblablement pour palier un manque de pièces détachées. Cette "cannibalisation" semble rarissime et nous ignorons quand elle a eu lieu. Même ignorance quant à l'époque et à l'endroit où a été prise cette série de photos. Les bâtiments et la végétation visible sur la **Photo 21** (p. 23) suggèrent que l'avion a été photographié quelque part sur le territoire du Reich, peut-être à Stralsund au cours de l'hiver 1943-1944. Le camouflage pommelé est inhabituel sur un Emil. Les taches pourraient être bleu pâle 76 mais notre illustrateur Claes Sundin a opté pour le gris verdâtre RLM 02. Les taches recouvrent tout le fuselage, sauf le ventre. Par contre, elles sont absentes sur l'extrados de l'aile et de l'empennage horizontal. Enfin, le Messerschmitt porte une bande jaune qui lui ceinture l'arrière du fuselage.

Crédit photo: collection Detlef Urbanke

Photo 20 et 21 (pp. 22 et 23) – Le Bf 109 E-7 immatriculé PU + CQ, WNR. 6503, photographié sous deux angles différents. A l'intrados, les trappes d'accès aux canons MG FF sont démontées. Idem pour le petit panneau de visite rectangulaire au-dessus des pipes d'échappement de chaque côté du capot moteur. Les deux vues illustrent clairement la robe tachetée inhabituelle de cet Emil.

Crédit photo: collection Detlef Urbanke

Page 24 – Vues inattendues

Un abri fait de bombes

Lorsque les Allemands progressèrent en URSS au cours des années 1941 et 1942, ils purent se rendre compte à de multiples reprises des qualités d'improvisation de l'Armée Rouge. Cette dernière dut en faire preuve puisque ses lignes de ravitaillement furent souvent coupées par l'avance rapide de la Wehrmacht. Avec pour conséquence que les troupes soviétiques se retrouvaient régulièrement à court de matériel. Le soldat russe était donc habitué à la pénurie et avait appris à trouver des solutions alternatives. Avec leurs propres lignes de ravitaillement s'allongeant au fur et à mesure de leur avance en territoire soviétique, les

Allemands se retrouvèrent dans la même situation que leurs adversaires. Et ils imitèrent leurs techniques d'improvisation. Elles devinrent vite d'une nécessité vitale. Voici deux photos couleur prises pendant l'été 1942 qui illustrent un exemple de l'improvisation allemande. Dans une gare ferroviaire de la région de Zaporozhye (Ukraine), les sacs de sable manquaient pour construire un abri anti-aérien ou une position de Flak (**Photo 23**, p. 25). Les soldats de la Wehrmacht ont donc utilisé un lot de bombes en ciment d'origine russe en guise de sacs de sable. Les ampoules d'acide contenues dans les projectiles une fois ôtées, les bombes ont été rendues complètement inoffensives. Elles constituent dès lors un matériau de construction de choix, étant à la fois faciles à manipuler, à empiler et à l'épreuve de projectiles de petit calibre. Ici, les bâtisseurs ont répandu une couche de sable entre chaque étage de bombes, au moins pour améliorer la stabilité de l'ensemble. Le sommet de cet étrange rempart est constitué de caisses de munitions remplies de sable.

Tout comme la Luftwaffe, l'armée de l'air soviétique a utilisé des bombes en ciment pour l'entraînement de ses équipages de bombardier. Chaque bombe contenait une ampoule d'acide. Lorsque la bombe impactait au sol, l'ampoule se brisait, libérant l'acide. Au contact de l'humidité de l'air, l'acide se transformait en gaz de couleur blanche, nuage de "fumée" qui balisait la zone de l'impact de la bombe. La **Photo 22** (grande photo pp. 24 et 25) montre deux fuselages de planeurs de transport Go 242 entreposés à côté de wagons de marchandises. Des ailes démontées ont été déposées à même le sol (lire aussi la légende de cette photo ci-dessous), à l'avant-plan, tandis qu'à gauche, on aperçoit les deux paires de poutres caractéristiques. Les VK(S)* 1, 2 et 4 sont alors tous équipés de Go 242 et déployés dans le secteur sud du front de l'Est.

* Abréviation de Verbindungs-Kommando (Schlepp) pour Unité de Liaison (Planeur)

Photo 22 (pp. 24 et 25) – Les ailes à l'avant-plan sont celles non pas des planeurs photographiés ici mais de leur version motorisée, le Go 244. A preuve l'emplacement réservé à la nacelle moteur visible sur l'aile la plus proche du photographe. Dérivé du planeur Go 242, le Go 244 est un bimoteur de transport propulsé par des Gnome et Rhône 14 N. Au cours de l'été 1942, la seule unité de Go 244 déployée dans le secteur sud du front de l'Est est le KGr.z.b.V. 106.

Comme les fuselages photographiés ici portent encore leur code constructeur, on peut en déduire qu'ils étaient convoyés par rail directement vers leur unité. On distingue clairement les réparations sur le fuselage du NE + ZR.

Page 26 – Des avions sous la loupe

Le Ju 88 chasseur de nuit du Lt. Hans Hahn

Par Axel Urbanke

Dans notre numéro 18, nous publions une photo de la queue du chasseur de nuit piloté par l'Ofw. Wilhelm Beier de la 3./NJG 2. Cette fois, nous vous présentons l'avion de l'un de ses camarades d'escadrille, un pilote talentueux et également premier récipiendaire de la Ritterkreuz au sein du I./NJG 2: le Leutnant Hans Hahn. Nous entamons cet article avec quelques informations au sujet de l'unité à laquelle cet as de la Nachtjagd était affecté.

Aérodrome de Düsseldorf, fin juin 1940. Des personnels provenant d'une myriade d'unités de la Luftwaffe sont rassemblés sur le terrain rhénan. Les hommes ignorent la raison de leur présence. Ils ont reçu l'ordre de se rendre à Düsseldorf aujourd'hui, c'est tout ce qu'ils savent. Bientôt, ils apprennent le motif de leur convocation: ils vont constituer une escadre de chasse de nuit. Aucun d'entre eux ne réalise ce que cela suppose puisque la Nachtjagd vient tout juste de naître sur cet aérodrome de Rhénanie-du-Nord-Westphalie. La nouvelle Geschwader est baptisée NJG 1. Les équipages commencent leur entraînement sur Ju 88 et Do 17 dès le mois suivant. Leur chef est le Hptm. Falck, l'ancien "patron" du I./ZG 1 qui a accumulé pas mal d'expérience en matière d'opérations menées au crépuscule avec cette unité. Les trois Gruppen formant la Geschwader sont constitués à partir des unités suivantes:

I./NJG 1	Hptm. Radosch	éléments du IV./JG 2
II./NJG 1	Hptm. Heyse	éléments des Zerstörerstaffel/KG 30, 1./ZG 1 et I./ZG 76
III./NJG 1	Hptm. von Bohmer	éléments du I./ZG 1

Le II. Gruppe est sélectionné pour suivre un entraînement à la chasse de nuit à long rayon d'action. Ce n'est pas une mince affaire car rien n'existe, il faut tout créer en matière de procédures et de tactiques de combat. En outre, la navigation nocturne à grande distance est difficile à cette époque et, pour un pilote de chasse diurne, le passage aux missions nocturnes génère des problèmes dans tous les domaines. Les infrastructures et les avions opérationnels font défaut. Malgré tout, le Fw. Wiese ouvre le palmarès du II. Gruppe en abattant un bombardier bimoteur Vickers Wellington dès le 24 juillet.

La ceinture de DCA dans le secteur de Düsseldorf implique que les chasseurs de nuit allemands de retour à leur base sont exposés à leur propre feu anti-aérien. Début août, le II. Gruppe fait donc mouvement vers le nord-ouest et s'installe sur sa base d'opération avancée, l'aéroport de Schiphol, dans les faubourgs sud-ouest d'Amsterdam. Le mois précédent, le Gruppe, opérant alors depuis Düsseldorf, s'était avancé jusqu'à la côte néerlandaise au cours de vols crépusculaires. Ces missions ont permis aux équipages de s'habituer à voler dans l'obscurité. En août et en septembre, ils poussent plus loin l'expérience en volant tard dans la nuit. Leurs missions les emmènent désormais jusqu'aux côtés est de l'Angleterre. Leurs proies préférées sont les bombardiers et les chasseurs de nuit de la RAF que les Allemands tentent de surprendre au décollage ou à l'atterrissage.

Mais les conditions de vie et de maintenance sont mauvaises à Schiphol et le II. Gruppe cherche bientôt à se relocaliser. Il porte son choix sur un autre aérodrome néerlandais au nord d'Anvers, non loin de la frontière belge: Gilze-Rijen. Le Gruppe y emménage le 8 septembre. Deux jours plus tard, l'unité quitte le giron de la NJG 1 pour celui de la NJG 2 et en devient le I. Gruppe. Son rôle n'a pas changé pour autant et il est toujours destiné à devenir le noyau de la chasse de nuit stratégique. A cette époque, Gilze-Rijen est un vaste aérodrome en pleine expansion. Chaque avion bénéficie ainsi de sa propre aire de dégagement protégée et camouflée. La 1. Staffel est équipée de Ju 88 C-1, la 2. Staffel de Do 17 Z-7 et -10, pendant que la 3. Staffel vole sur Ju 88 C-2.

Depuis son terrain batave, le Gruppe part chasser les bombardiers de la RAF qui décollent ou atterrissent sur les aérodromes de la côte est de l'Angleterre. Pour la Nachtjagd, les Îles Britanniques sont divisées en trois secteurs: le secteur A comprend le nord de l'Angleterre, le secteur B le centre avec le Lincolnshire en point de mire, pendant que le secteur C couvre l'East Anglia. Les services de renseignement allemands surveillent les communications radio des groupes de bombardiers britanniques. Ils avertissent le poste de commandement du I./NJG 2 dès qu'ils détectent des indices donnant à penser qu'un raid se prépare. Restant en contact radio avec le renseignement, les chasseurs de nuit prennent alors l'air en trois vagues. Chaque vague a une mission spécifique: la première doit tenter d'attaquer les bombardiers qui décollent, la deuxième doit intercepter les bombardiers qui mettent le cap vers l'Allemagne et la troisième doit infiltrer le *stream* des bombardiers au retour, lorsqu'ils entament leur approche vers les terrains d'atterrissage. Souvent, c'est la troisième vague d'intercepteurs qui remporte le plus de succès.

Mais la RAF ne reste pas sans réagir. Elle prend rapidement des mesures pour “traiter” ces visiteurs importuns qui sèment une certaine panique au voisinage de ses bases aériennes. Car lesdits importuns infligent des pertes à ses avions et créent une certaine “psychose du chasseur de nuit” au sein de ses équipages de bombardier. Les chasseurs allemands doivent donc bientôt faire face aux ballons de barrage, aux projecteurs lumineux et aux chasseurs de nuit britanniques.

Hormis Wilhelm Beier, le pilote le plus talentueux du I./NJG 2 est alors le Fw. Hans Hahn. Celui-ci est un ancien pilote de bombardier de la 7./KG 54. A l'issue de ses dernières missions au-dessus de la poche de Dunkerque (au cours desquelles il a coulé un cargo de 4.000 GRT), Hans Hahn a été transféré à Düsseldorf pour participer à la formation de l'escadre de chasse de nuit. Il est d'abord affecté au II./NJG 1 qui est ensuite rebaptisé I./NJG 2. Hahn vole alors sur Ju 88 C-2 avec la 3. Staffel. Le 24 octobre 1940 marque le début de ses succès en tant que pilote de chasse de nuit: au cours de sa troisième mission opérationnelle, il parvient à descendre un Wellington. Le Vickers va s'écraser près de Linton-on-Ouse (nord-est de Leeds). Mais Hahn doit attendre le 2 janvier 1941, soit deux mois, pour améliorer son score. A partir de là, il va enchaîner les succès plus rapidement. Début mai, il est promu Oberfeldwebel. Sa dixième victime, un Bristol Blenheim, s'abat le 5 mai 1941 à 01h13 près de Feltwell dans le Norfolk, à l'ouest de Norwich.

Mais Hahn connaît lui-même quelques belles frayeurs au cours de ses dangereuses missions nocturnes. Ainsi, une nuit, alors qu'il mitraille un ballon de barrage près de Hull, il entre en collision avec son propre objectif. Son Junkers commence à perdre de l'altitude et il faut à Hahn tous ses talents de pilote pour récupérer le bimoteur avant l'impact au sol. On imagine la peur rétrospective que Hahn a dû éprouver lors du vol de retour vers Gilze-Rijen, accompli de surcroît sur un seul moteur. A l'atterrissage, les mécanos sont tout surpris de découvrir un “souvenir” de la collision au-dessus de Hull: un morceau de l'enveloppe du ballon est resté accroché au moteur avarié. Bientôt, le ballon, ou ce qu'il en reste, trône dans le mess du I./NJG 2.

Vers la mi-juin 1941, Hans Hahn est physiquement et nerveusement épuisé. Le médecin du Groupe l'expédie en convalescence à Bad Kudowa, une station thermale réputée de Silésie. Mais Hahn parvient encore à remporter deux autres victoires entre celle du 5 mai (sa dixième) et le début de sa convalescence car, le 9 juillet, alors qu'il est encore en permission, la Croix de Chevalier lui est attribuée pour ses 12 victoires de nuit. La décoration est assortie d'une promotion au grade de sous-lieutenant.

Hans Hahn réintègre le I./NJG 2 fin juillet 1941 et repart immédiatement au combat. Cependant, le jeune homme de 21 ans est incapable de renouer avec le succès. Lui qui était un expert de la chasse de nuit, se retrouve à présent en situation de crise à plusieurs reprises. Le 31 juillet, son Ju 88 C-2 manque son décollage et le WNr. 0764 est endommagé à 25 %. Si l'Uffz. Ernst Meißler, le radio, s'en tire indemne, Hans Hahn et Helmut Scheidt, le mitrailleur, sont légèrement blessés. Deux semaines plus tard, le 17 août, Hahn parvient tout de même à abattre un Wellington près de Sculthorpe à 00h53. Au moins renoue-t-il avec le succès. Mais cette victoire sera aussi sa dernière. Le mois suivant, le 4 septembre, son appareil est impliqué dans un accident au roulage. Son Ju 88 C-4 (R4 + OL, WNr. 0337) est endommagé à 30 %. La série noire continue quelque temps plus tard, lorsque Hahn percute un ballon de barrage au cours d'une sortie opérationnelle et perd une partie de son aile. Hahn récupère néanmoins le contrôle du Junkers qui rentre au bercail sur un moteur. La malchance ne va toutefois pas abandonner la partie.

Le 11 octobre 1941, le poste de commandement du I./NJG 2 reçoit un rapport faisant état de l'approche de bombardiers britanniques. La première vague d'intercepteurs décolle. Parmi eux, le Ju 88 C-4 de Hahn (R4 + NL, WNr. 0351). Le jeune pilote fait encore un rapport radio à 21h45. Puis, plus rien. L'attente se prolonge. Les intercepteurs commencent à rentrer mais Hahn n'est pas parmi eux. Entre-temps, la deuxième vague a décollé. A 2 heures du matin, le Fw. Jung et son équipage, des membres de la première vague, atterrissent dans leur Ju 88 dont l'un des moteurs est coupé. Ils n'ont rien entendu au sujet de Hans Hahn. Dans la salle des opérations, l'ambiance se fait lourde car chaque minute qui passe rapproche l'as de la panne sèche. A 04h00, les faits sont là: Hahn et ses hommes ne sont pas rentrés. A ce moment, personne au sein du I./NJG 2 ne sait que l'équipage porté disparu a, en réalité, trouvé la mort près du village de Barrowby dans le Lincolnshire. Vers 22h20, Hahn, Scheidt et Meißler ont en effet percuté un Airspeed Oxford d'entraînement. Tous ont perdu la vie dans la collision ou le crash qui s'en est suivi. Avec eux, le I./NJG 2 a perdu l'un de ses plus talentueux équipages et son premier récipiendaire de la Ritterkreuz.

Références:

- *Dossiers de victoire (OKL)*
- *Curriculum vitae du Lt. Hans Hahn, OKL, 1944*
- *Rapports du I./NJG 2*
- *Chroniques du I./NJG 2*

Photo 24 (pp. 27 et 28) – Le Ju 88 C-4 (R4 + NL, WNr. 0351) du Lt. Hans Hahn, photographié à Gilze-Rijen en septembre 1941. Le saumon d'aile gauche porte les stigmates d'une collision avec le câble d'un ballon de barrage au-dessus de l'Angleterre. D'autres photos de ces dégâts ont été publiées en page 117 de *Ferne Nachtjagd* par Möhlenbeck et Leihse. La double rangée des 14 barres de victoire est bien visible sur la dérive. Le Junkers est revêtu d'une livrée noire intégrale qui a obscurci le code sur le fuselage (sauf le N identifiant l'avion) mais également une bonne part des marques de nationalité. Cet avion sera perdu peu après avoir été photographié: le 11 octobre, son équipage entrera en collision avec un Airspeed Oxford, bimoteur d'entraînement britannique, au cours d'une mission de chasse de nuit à grande distance.

Profil couleur (pp. 26 à 28) – Notre talentueux artiste Claes Sundin a représenté le Ju 88 C-4 de Hans Hahn tel qu'il a été photographié à Gilze-Rijen en septembre 1944. On note la robe noire intégrale portée par le chasseur de nuit. La couleur mate est fatiguée et tend vers le gris anthracite. Le camouflage cache le code de l'avion, à l'exception du N liseré de blanc qui identifie l'appareil au sein de son escadrille. Les parties blanches des Balkenkreuze de fuselage et d'intrados (probablement aussi d'extrados) ainsi que celles du svastika de dérive sont à peine visibles sous la couche de peinture noire du camouflage. Par contre, la double rangée de barres de victoire blanches ressort très nettement sur cet arrière-plan uniformément sombre.

Infographie (p. 29) – Les missions de chasse de nuit stratégiques du Lt. Hans Hahn (I./NJG 2) entre le 24 octobre 1940 et le 11 octobre 1941. Les symboles rouges numérotés balisent les lieux où l'as a remporté chacune de ses victoires. Le triangle noir indique la localisation de l'aérodrome de Gilze-Rijen, base d'attache néerlandaise du I./NJG 2. La croix de Saint-André indique le lieu de la collision fatale entre le Ju 88 C-4 de Hahn et l'Airspeed Oxford de la RAF vers 22h20 le 11 octobre 1941. L'équipage allemand perd la vie près du village de Barrowby.

Photo 25 (p. 30) – Le Leutnant H. Hahn photographié après la remise de la Ritterkreuz au cours de l'été 1941.

Photo 26 (p. 31) – Un mécano pose devant la queue du R4 + NL. Cette photo a été prise à la même occasion que la **Photo 24** (pp. 28 et 29). Le palmarès clairement visible ici confirme le contenu des archives écrites, à savoir que l'as a bien remporté 14 victoires avant sa disparition. Les sources mentionnant 11 ou 13 succès sont donc erronées. Si l'on inclut l'Oxford que Hahn a percuté le 11 octobre 1941, son score s'établit alors à 15 victoires. On note quelques variations dans les bandes obliques et les cocardes peintes sur les barres de victoire.

Photo 27 (p. 32) – Un gros-plan du saumon d’aile sectionné par le câble d’un ballon de barrage britannique (v. aussi la **Photo 24** pp. 28 et 29).

Tableau (p. 32) - Liste des victoires du Lt. H. Hahn. Les colonnes ci-dessous détaillent respectivement le numéro d’ordre des victoires, la date, l’heure, le type d’avion abattu et le lieu:

1.	24 octobre 1940	23h02	Whitley	Linton-on-Ouse
2.	02 janvier 1941	19h02	Whitley	50 km à l’est de Withernsea (Yorkshire)
3.	13 mars 1941	01h15	Blenheim	Leeming
4.	13 mars 1941	22h00	Manchester	Waddington
5.	08 avril 1941	01h43	Hampden	Upwood
6.	08 avril 1941	23h45	Wellington	Wellingore (secteur C attribué à la Nachtjagd)
7.	17 avril 1941	01h44	Hampden	Sud-est de Waddington
8.	21 avril 1941	03h32	Hampden	environs de Digby
9.	04 mai 1941	02h46	Spitfire	Stoke-Holy-Cross
10.	05 mai 1941	01h20	Blenheim	Feltwell
11.	?	?	?	? (1)
12.	?	?	?	? (1)
13.	17 août 1941	00h53	Wellington	Sculthorpe
14.	?	?	?	? (2)
15.	11 octobre 1941	22h20	Oxford	Barrowby (collision)

- (1) Entre le 6 mai et le 9 juin 1941, Hans Hahn a dû remporter deux victoires supplémentaires puisqu’il reçoit la Croix de Chevalier pour 12 succès.
- (2) Entre août et septembre 1941, l’as aurait remporté une 14^{ème} victoire puisque le palmarès peint sur la dérive de son Ju 88 en septembre en fait mention. Les rapports de l’OKL n’en font cependant pas état.

Page 33 – Emblèmes inconnus

La Tête de Loup de la 10.(Pz)/SG 3

Alors que la guerre se prolonge, un nombre croissant d’unités de la Luftwaffe, cesse d’appliquer les insignes de groupe ou d’escadrille sur les avions. La situation est devenue si critique sur le front que les unités ont bien d’autres soucis que celui de décorer leurs appareils. En outre, le taux d’attrition toujours plus élevé signifie que la décoration des avions finit par constituer une perte de temps. L’introduction de nouveaux emblèmes devient rarissime et ceux qui sont conçus ne dépassent généralement pas le stade de l’épure sur papier. Seul un petit nombre d’unités introduira de nouveaux insignes à un stade avancé du conflit, comme la 10.(Pz)/SG 3 au début 1944.

La Staffel est créée à Jakobstadt (Lettonie) en février 1944 par renumérotation de la 4./St.G. 2 en 10.(Pz)/SG 3. La nouvelle escadrille reçoit en dotation des Junkers Ju 87 G-2, version chasseur de char surnommée *Kanonenvogel* (littéralement “oiseau canon”). Cette variante tardive est armée de deux canons de 37 mm (Flak 18) installés dans des gondoles subalaires. L’escadrille reçoit aussi quelques Ju 87 D-5 de soutien tactique armés de canons MG 151/20 dans l’emplacements des ailes. La mission anti-char, rôle principal de la nouvelle unité, se reflète dans l’emblème qu’elle s’est choisie, une tête de loup croquant une silhouette de T-34 soviétique. L’escadrille fait peindre son insigne sur le capot moteur de ses Stuka (**Photo 28**, p. 33) et sur ses véhicules (**Photo 30**, bas de la p. 34).

Début avril 1944, la situation sur le front se dégradant, la Staffel fait mouvement sur Tiraspol (près d’Odessa), dans le secteur sud du front. Au cours de l’évacuation de la Crimée, l’unité opère brièvement depuis Sévastopol-Khersonyès. Suivent des opérations en Roumanie, elles-mêmes suivies d’un retour vers les pays baltes, via Tolochin dans le secteur central du front. La 10.(Pz)/SG 3 opère en soutient les combats défensifs menés par la Heer dans la poche de Courlande entre début juillet et octobre 1944. Quand les troupes soviétiques atteignent la Prusse-Orientale, la Staffel emménage à Schippenbeil (Mazurie) via Hüttenfelde (25 km au sud-est de Tilsit). De là et jusqu’en décembre 1944, l’unité accomplit des missions anti-char sur les points chauds du front en Prusse-Orientale. Après avoir détruit un grand nombre de véhicules soviétiques, la 10.(Pz)/SG 3 quitte les premières lignes fin décembre et s’établit à Eggersdorf, à l’est de Berlin. C’est là qu’elle est rebaptisée 3.(Pz)/SG 9 le 7 janvier 1945.

Photos 29 et 30 (p. 34) – Des armuriers alimentent l’un des deux canons Flak 18 d’un Ju 87 G-2. L’arme accepte deux magasins contenant chacun six obus de 37 mm, à raison de deux projectiles à haut pouvoir perforant, deux obus similaires aux premiers mais également incendiaires et deux autres aussi à haut pouvoir perforant mais à chemise fine. Les projectiles ont un cœur en tungstène pour améliorer leur pénétration des blindages. Les deux canons et leurs gondoles subalaires pèsent 544 kg. La **Photo 30** (bas de la p. 34) confirme que les véhicules de la 10.(Pz)/SG 3 étaient également ornés de la Tête de Loup de l’unité.

Crédit photo: Collection Detlef Urbanke (Photo 30)

Page 35 – Portrait

Lt.d.R. Anton Korol, 3./St.G. 2 et 10.(Pz)/SG 2

Par Axel Urbanke

Le sous-lieutenant de réserve Anton Korol est né à Breitenmarkt, à l’est de Tschenstochau (aujourd’hui Częstochowa, Pologne) le 8 octobre 1916. Dans sa jeunesse, il pratique le vol à voile avec enthousiasme. Cependant, c’est dans l’armée de terre qu’il entame sa carrière militaire. En 1937, à l’âge de 21 ans, il rejoint l’Infanterie-Regiment 7 à Schweidnitz. Le régiment fait partie de la 28. Infanterie Division. Le 1^{er} septembre 1939, le fantassin Korol part à l’assaut de la Pologne avec la 10. Kompanie de son régiment. L’unité franchit la Wilcza inférieure aux premières lueurs de l’aube. Après avoir percé les fortifications frontalières, la compagnie se bat à plusieurs reprises contre l’arrière-garde polonaise. Le régiment qui progresse vers Cracovie voit Korol toujours en première ligne. Notre soldat fait la dure expérience de combats violents près de Podsonina-Lukowska entre les 15 et 20 septembre. Son régiment est retiré des opérations le 25 du mois et la Pologne capitule le 7 octobre.

Anton Korol est toujours affecté à l’Infanterie-Regiment 7 quand la Blitzkrieg à l’Ouest est déclenchée le 10 mai 1940. Le 16, il franchit la Meuse pour se retrouver au cœur de combats intenses dans le secteur de Maubeuge deux jours plus tard. Son régiment défile dans Paris le 14 juin et poursuit jusqu’au 22 juin les troupes françaises qui refluent vers le sud-ouest. Le dernier fait

d'armes d'Anton Korol en tant que fantassin, a lieu le 19 juin près de Chargé (région de Tours). Plusieurs de ses camarades sont tués au cours de l'engagement. Le cessez-le-feu prend effet trois jours plus tard.

Anton Korol est ensuite transféré à la 2. Kompanie de l'Infanterie-Regiment 417. Il est promu Feldwebel le 14 mars 1941. Au cours du printemps, le sous-officier demande son transfert dans la Luftwaffe afin d'y servir comme pilote. Ses efforts sont récompensés et le 16 juillet, le grand jeune homme dégingandé se présente au Fluganwärterbataillon (bataillon des aspirants pilotes) de Tulln près de Vienne. Un an plus tard, il est transféré à l'école de pilotage A/B de Pardubitz (protectorat de Bohême-Moravie) avec le grade d'Oberfeldwebel. A l'automne 1942, Anton Korol entre à la Stukavorschule (Ecole préparatoire des Bombardiers en Piqué) de Graz (Autriche), puis à la Stuka-Schule 2 de Piacenza-Foggia (Italie). Il y est promu Leutnant le 1^{er} novembre. L'aviateur trouve sa vocation dans le soutien rapproché aux troupes au sol, chose compréhensible si l'on tient compte de sa dure expérience de fantassin. Pour lui, appuyer, voire sauver les hommes qui se battent au sol, ce n'est pas juste une mission, c'est un devoir, presque un sacerdoce.

Entre mai 1943 et la fin du mois de juin, le jeune officier sert brièvement à la St.G. 151. Piaffant d'impatience, il doit attendre le 1^{er} juillet pour enfin recevoir son ordre de mutation vers le front. Là, il est transféré à la 3. Staffel de la prestigieuse St.G. 2 *Immelmann* alors basée à Kharkov-Ouest, dans le secteur sud du front de l'Est. Pour notre pilote, le 11 juillet 1943 est à marquer d'une pierre blanche: il effectue en effet sa toute première mission opérationnelle ce jour-là. D'emblée, notre homme se fait remarquer pour son enthousiasme, sa soif d'action et son courage lors d'attaques en solo. Dès le 24 août, son *Staka*, l'Oblt. Herbert Bauer, le décore de la Croix de Fer de Seconde Classe, puis, le 13 octobre, de celle de Première Classe. Au cours de l'hiver 1943-1944, Anton Korol et son mitrailleur, l'Uffz. Karl Müller, forment l'un des équipages les plus fiables de l'unité.

Après *Zitadelle*, c'est tout le secteur sud du front de l'Est qui s'effondre, les Allemands ayant échoué dans leur tentative d'y reprendre la main. Dans les mois qui suivent, on ne peut plus parler de front à la ligne bien définie, tant la situation évolue rapidement. Les équipages des unités d'appui-feu ont le plus grand mal à distinguer les troupes amies des formations ennemies dans un paysage blanchi par une épaisse couche de neige. Cette difficulté augmente sans cesse avec la dislocation du front et les habitudes de la Heer qui utilise rarement des fusées de signalisation ou des panneaux d'identification ami-ennemi. En mars 1944, le front s'établit à peu le long du Boug méridional, entre Nikolaïev sur la Mer Noire et Pervomaïsk. L'Armée Rouge franchit le fleuve au nord et avance à présent vers l'ouest. Commandé par le Hptm. Boerst, le I./SG 2 est constamment au combat, harcelant les Soviétiques qui traversent le Boug. Anton Korol écrit: *"Le I. Gruppe a déjà accompli des missions d'attaque qui impliquaient la participation d'escadrilles tout entières contre un pont stratégique jeté de nuit sur le Boug dans le secteur situé au nord de Pervomaïsk. Le pont de fortune est légèrement sous la surface de l'eau. C'est pour cette raison que nos unités de reconnaissance n'ont pas compris comment les Russes parvenaient à faire traverser leurs chars. Mais tous nos efforts pour les en empêcher sont restés vains. Le pont est également défendu par une puissante DCA. Vu la situation, j'ai offert de mener une Kette avec l'Ofw. Meyering* et un autre pilote pour attaquer le pont une dernière fois. Nous avons pris l'ennemi à revers en approchant de l'objectif à 3.000 mètres d'altitude, cachés derrière un cumulonimbus haut de quelque 3.000 mètres qui dérivait lentement vers l'objectif. Nous avons estimé le moment où la base du gros nuage serait à la verticale du pont. A ce moment précis, volant très près l'un de l'autre, nous avons plongé dans le nuage pour crever sa base à 700 mètres d'altitude. Devant nous s'alignait le pont "sous-marin" qu'empruntaient des chars. En dépit d'une DCA intense, nous avons tous enregistré des coups directs sur l'objectif. La ressource nous a emmenés à basse altitude, filant à 650 km/h. Soudain, un éclair droit devant moi: la Flak a arraché le tiers de l'une de mes pales d'hélice. J'ai eu du mal à rentrer à notre terrain de Pervomaïsk."*

Le 20 mars 1944, les talents d'Anton Korol sont récompensés par l'attribution de la "Coupe d'Honneur pour Mérites Exceptionnels dans la Guerre Aérienne", suivie le 13 juin par la Croix Allemande en Or. Au cours de l'été, l'officier prend temporairement le commandement d'une unité de Stuka roumains. Le 22 août, dans le secteur de Jassy (Roumanie), Anton Korol accomplit sa 500^{ème} mission de guerre. Trois jours plus tard, toujours en Roumanie, l'Oblt. Schübel, Staffelfkapitän de la 10.(Pz)/SG 2, est touché par la DCA. Il tente un atterrissage d'urgence à Focșani mais les choses tournent mal et le *Staka* est tué. Korol est désigné pour le remplacer le 1^{er} septembre. A partir de là, le pilote et son mitrailleur Karl Müller (qui a lui aussi reçu la Deutsche Kreuz in Gold le 1^{er} octobre), exécutent des missions anti-char à bord de leur Ju 87 G-2 *Kanonenvogel*. Leur escadrille détruit un grand nombre de blindés ennemis en Roumanie septentrionale et au cours de batailles contre les troupes soviétiques qui avancent vers Budapest. Korol et ses hommes accomplissent leurs dernières missions depuis le terrain de Börgönd à l'est du Lac Balaton. Il s'agit de freiner la progression des chars de l'Armée Rouge qui foncent au sud du lac en direction de l'ouest. Korol se montre particulièrement exigeant avec lui-même, un comportement qui impressionne ses subalternes. Il prend part à toutes les opérations, ne cherchant jamais à se trouver le moindre prétexte pour ne pas aller au combat. Seuls ceux qui connaissent son passé de fantassin comprennent son attitude. Celle-ci ne variera jamais jusqu'à la fin de la guerre.

En décembre 1944, l'escadrille anti-char emménage à Fürstenwalde, 40 km à l'ouest de Francfort-sur-l'Oder. Sans relâche, elle s'oppose aux troupes soviétiques qui progressent sur la rive est du fleuve. Souvent, l'unité opère en collaboration avec les I. et III. Gruppe eux aussi basés à Fürstenwalde. Mais la bataille ne fait que retarder une issue inéluctable pour l'Allemagne. Le front est maintenant dans les faubourgs de la capitale du Reich, ou presque. Le 10 février 1945, la 10.(Pz)/SG 2 s'installe à Freiwalddau en Silésie où de violents combats opposent déjà les Soviétiques aux défenseurs allemands. L'Armée Rouge a envahi une large part de la Silésie et Breslau est menacée d'encerclement. Bien que les équipages d'Anton Korol détruisent des chars ennemis à chaque mission, leur Staffel manque d'effectifs pour infliger un coup décisif au rouleau compresseur soviétique. La plupart du temps, l'unité ne peut compter en effet que sur un maigre effectif de six à huit Ju 87 G-2 en état de vol. Heureusement, les pertes humaines restent limitées grâce à l'intervention d'escortes fournies par la JG 6 ou les Fw 190 du II./SG 2. Avec le front qui se rapproche, l'escadrille de Korol doit, une fois de plus, se replier. Cette fois, ce sera à Kamenz dans le district de Dresde. La retraite se poursuit néanmoins et les Junkers décollent pour gagner Wels, en Autriche. Là, le 12 mars 1945, le sous-lieutenant Korol est décoré de la Ritterkreuz pour ses 99 chars ennemis détruits. En avril, sa 10.(Pz)/SG 2 emménage à Graz, dans le sud de l'Autriche. Le *Staka* et son unité s'y trouvent encore lorsque survient l'annonce de la capitulation allemande. Le palmarès du Leutnant Anton Korol s'établit à 99 chars détruits et 300 autres endommagés en pas moins de 703 missions de guerre.

* Meyering a reçu la RK le 6 avril 1944 pour ses 895 missions de guerre.

Références:

- *Lettre d'Anton Korol datée du 12 avril 1967*
- *Ecrits d'Ernst Obermaier*
- *Journal de guerre de la Luftflotte 6*
- *Archives originales de la St.G. 2*

Photos 32 à 35 (pp. 36 et 37) – Hongrie, fin novembre 1944: un grand jour pour la 10.(Pz)/SG 2 puisque le Lt. Korol et son mitrailleur viennent d'accrocher le 500^{ème} char ennemi au palmarès de l'unité. Le gouvernail de leur Ju 87 G-2 est barré de la

double ligne diagonale fréquemment observée sur les avions opérant dans ce secteur fin 1944. Des membres de l'escadrille congratulent les deux héros du jour et leur offre un petit verre de schnaps. Le visage du pilote affiche les stigmates du stress enduré lors des missions difficiles des semaines écoulées.

Crédit photo: collection Klinnert

Photos 36 et 37 (pp. 38 et 39) – Une belle vue du Ju 87 G-2 piloté par Anton Korol prise en Roumanie ou en Hongrie en septembre-octobre 1944. La partie avant des jupes du train d'atterrissage principal a été ôtée afin d'éviter l'accumulation de boue qui aurait pu provoquer le blocage des roues et une mise en pylône du bombardier, voire même un "soleil" (l'avion passe sur le nez pour retomber sur le dos). Les deux canons de Flak 18 d'un calibre de 37 mm sont bien visibles ici. Les *Kanonenvögel* doivent attaquer les chars en vol rasant pour mettre au but. Avec les gondoles d'armement avionnées, la vitesse des lourds Junkers dégringole à 260-270 km/h, ce qui en fait des proies faciles pour la DCA de tous calibres. Au cours de sa carrière de pilote, Anton Korol a été abattu à quatre reprises, dans des circonstances dramatiques à chaque fois. La **Photo 37** (bas de la p. 38) illustre un crash analogue mais qui concerne un Ju 87 de la 3./SG 2 au printemps 1944. Le cliché a été pris par un autre appareil de l'unité. Lorsque le Stuka devait se poser sur un terrain non aménagé, l'équipage déclenchait un système pyrotechnique cisailant le train d'atterrissage fixe afin que le bombardier terminât sa course sur le ventre et évitât donc de passer sur le nez, voire sur le dos.

Crédit photo: collection Klinnert

Photo 38 (p. 40) – Aérodrome de Graz, mi-mars 1945: figé au garde-à-vous, le Leutnant Anton Korol est décoré de la Croix de Chevalier. Le Major qui lui remet la décoration n'a pas pu être identifié.

Crédit photo: collection Klinnert

Page 41 – Armement

Le Waffenhälter 81 A au combat sur Ju 88

La plupart des armements emportés par les diverses variantes du Junkers Ju 88 sont généralement bien connus. Nombreux sont les ouvrages qui ont documenté ces armes, sauf peut-être le Waffenhälter 81 A "Gießkanne" (Conteneur d'Armement 81 A, surnommé "l'Arrosoir"). Ce conteneur (ou pod) a été mis en service en 1942, peut-être exclusivement sur le front de l'Est. Le pod était accroché aux pylônes subalaires entre le fuselage et les moteurs. Il abritait trois affûts de mitrailleuses jumelées MG 81 Z. Il en existait de deux types: le type WB 81 A dont les canons étaient réglés à -15° en élévation, et le type WB 81 B à angle d'élévation nul. Comme l'illustre la **Photo 39** (p. 41), le Junkers Ju 88 pouvait emporter deux conteneurs de ce type, chacun installé sous une aile. Le conteneur WB 81 A fut surtout utilisé contre des concentrations de troupes, des colonnes de soldats ou de véhicules non blindés ou encore pour "strafer" des aérodromes. La majorité des appareils ainsi armés étaient des Ju 88 A-4 protégés par un blindage additionnel contre les impacts de petits calibres (DCA légère) et démunis de freins de piqué. La commande de tir était actionnée par le pilote.

Chaque MG81 Z était alimentée par une bande de 250 cartouches, projectiles logés dans des boîtes installées dans la partie arrière du conteneur. Etuils et maillons étaient éjectés. L'air comprimé nécessaire à l'armement et au tir, était contenu dans deux bouteilles, l'une d'une capacité de deux litres pour l'armement, l'autre d'un litre pour le tir. Le pod lui-même mesurait 2,5 mètres de long. Il avait donc à peu près la taille d'une bombe de 500 kg mais il était beaucoup plus léger, puisqu'avec les MG81 Z et leurs munitions, le poids du WB 81 (A) ne dépassait pas 180 kg. Néanmoins, lorsque deux de ces conteneurs étaient emportés, seules des bombes à fragmentation de type SD-2 pouvaient être accrochées aux pylônes ETC restés libres. Si jugé utile, l'un des pods WB 81 pouvait être installé à l'envers pour en diriger le tir vers l'arrière. Cette configuration permettait à l'un des WB 81 "d'arroser" vers l'avant lors d'une attaque en piqué, et à celui monté à l'envers de tirer vers l'arrière lorsque l'avion effectuait sa ressource. Dans cette configuration, le tir arrière des MG 81 Z était commandé par le mitrailleur, le pilote étant dans l'impossibilité de viser vers l'arrière pendant la ressource.

On sait peu de choses au sujet de l'utilisation des Waffenhälter 81 par les unités de bombardiers. Il est possible que ces conteneurs aient connu une utilisation restreinte du fait de leur durée de tir limitée à 9 secondes (cadence théorique de 1.650 coups/minute). On peut donc supposer que le WB 81 manquait de "punch" contre des colonnes ou des concentrations de troupes importantes.

Photo 39 (p. 41) – Le RC + MI est un Ju 88 A-4 (WNR: 3730) photographié ici en mars ou avril 1942, alors qu'il sert au II./KG 3 sur le front de l'Est. L'avion, qui porte un camouflage hivernal temporaire, emporte un WB 81 A sur les pylônes subalaires internes. A gauche, sous la trappe de train, on distingue la bande jaune caractéristique du front de l'Est ceinturant le fuselage derrière le code constructeur.

Le bimoteur est livré par les usines Henschel de Schönefeld en février 1942 et affecté à la KG 3 sur le front de l'Est. Le 9 juin, alors immatriculé 5K + NN, le Junkers est touché par la DCA et endommagé à 35 % dans l'atterrissage forcé qui s'en suit près d'Orcha. L'avion est réparé par ATG à Leipzig. Le 9 mars 1943, peu après avoir été réexpédié au front, le Ju 88 est percuté par un Bf 109 à Orcha. Le bimoteur, alors en service au I./KG 1, est endommagé à 20 %. Réparé une dernière fois, le WNr. 3730 est définitivement perdu le 21 novembre 1943 alors qu'il était à l'inventaire du III./KG 3. Ce jour-là, le Junkers est victime d'une avarie de moteur au retour d'une mission d'illumination d'objectif. Son pilote essaie de le poser en catastrophe à l'ouest d'Eschwege mais la tentative échoue et l'avion est complètement détruit.

Photo 40 (haut de la p. 42) – Le Waffenhälter WB 81 A. Le réglage en élévation des MG 81Z (-15°) est bien visible ici, tout comme les éléments du dispositif d'accrochage et de stabilisation du conteneur. Près de l'anneau d'arrimage au sommet, on lit: "installez des gueules de 15 mm pour le tir des MG 81 du WB 81" (traduction libre). Ce qui indique que le pod photographié était normalement utilisé pour l'entraînement. En opérations, les canons des mitrailleuses étaient équipés de gueules de 12 mm pour tirer divers types de projectiles: SmK à pointe avec âme d'acier, SmL à pointe et explosifs et PmK au phosphore avec âme d'acier. Sur la bande de cartouches, les projectiles sont alternés de la manière suivante: deux SmK, deux SmL, deux PmK et ainsi de suite.

Photos 41 et 42 (bas de la p. 42) – Deux agrandissements des WB 81 A de la **Photo 39** (p. 41). On distingue le réglage négatif de l'élévation des canons des MG 81 Z et les trois fenêtres d'éjection des étuis et maillons en aval sous le conteneur.

Photo 43 (p. 43) – Autre gros plan d'un WB 81 A. Ouverte, la grande trappe latérale permet un accès aisé aux armes, aux bandes de cartouches et aux boîtes contenant ces dernières. Le carénage en goutte d'eau muni de 11 ouïes de ventilation, est rendu nécessaire par l'encombrement des bandes de munitions (pour l'apparence extérieure du carénage, v. les **Photos 40, 41 et 42**).

Page 44 – Derrière les images, une histoire

Drame dans le Golfe de Gascogne - ou la carrière opérationnelle de l'Uffz. Bartling, observateur de la 15./KG 40

Par Chris Goss et David Johnston

La première utilisation du Junkers Ju 88 C comme chasseur de jour, remonte à février 1940, quand la Zerstörerstaffel/KG 30 est constituée à Perleberg sous le commandement de l'Oblt. Herbert Bönsch. L'escadrille est équipée de Ju 88 C-2, version à nez plein abritant un canon et des mitrailleuses. La Staffel opère en Norvège après l'invasion du 9 avril 1940, remportant ses premières victoires le 12 avril quand l'Ofw. Martin Jeschke et l'Uffz. Peter Lauffs abattent chacun un Vickers Wellington du No. 149 Squadron. L'un de leurs camarades d'escadrille, l'Uffz. Erwin Maus, est tué au cours de l'engagement. Entre le 12 avril et le 16 juin 1940, date à laquelle la Z./KG 30 rentre en Allemagne pour se reconstituer en tant que 4./NJG 1, l'unité aura descendu cinq avions supplémentaires et détruit sept appareils au sol.

Après la capitulation française de juin 1940, les sous-marins allemands peuvent opérer depuis les ports des côtes occidentales pour s'en prendre au trafic maritime britannique jusque loin dans l'Atlantique. Le 15 mars 1941, le Fliegerführer Atlantik (commandement aérien pour l'Atlantique) est porté sur les fonts baptismaux. C'est l'Oberstleutnant Martin Harlinghausen qui en assume le commandement. La mission de la nouvelle unité est quadruple : l'escorte des U-Boote qui partent et rentrent de croisière, la reconnaissance, l'interception des avions ennemis et le bombardement des navires de l'adversaire. Alors que la bataille de l'Atlantique croît en intensité, la RAF engage toujours plus d'avions pour contrer la menace sous-marine allemande. Les Arado Ar 196 déployés pour les intercepter ne sont pas du tout à la hauteur de la tâche, surtout lorsqu'ils sont confrontés à des chasseurs plus performants comme le Bristol Beaufighter. Un tel adversaire nécessite l'intervention d'un intercepteur plus gros et plus puissamment armé. Aussi la Luftwaffe expédie-t-elle à Bordeaux-Mérignac le 10 juin 1942 quatre exemplaires d'un modèle amélioré du Junkers Ju 88, la version C-6. Le quatuor va constituer une Zerstörerstaffel qui sera rattachée au Küstenfliegergruppe 106.

La nouvelle escadrille de chasse lourde accomplit sa mission inaugurale le 24 juin 1942, en escortant le sous-marin U-753. Quand le Küstenfliegergruppe 106 est rebaptisé II./KG 6 fin août 1942, sa Zerstörerstaffel est transférée au KG 40 pour devenir le V./KG 40 et compter deux Staffeln, les 13. et 14./KG 40. Une troisième escadrille, la 15./KG 40, est constituée à la mi-septembre 1942. Le Gruppe est commandé par le Hptm. Gerd Korthals, pendant que les 13., 14. et 15. Staffel le sont respectivement par les Hptm. Carlhans Weymar, Hans William Reicke et Hans Morr.

Le V./KG 40 revendique sa première victoire le 15 juillet 1942 quand le Fw. Henny Passier abat un Vickers Wellington du No. 311 Squadron piloté par le Flt Sgt H. Dostal. L'unité enregistre son deuxième succès cinq jours plus tard lorsque le Lt. Karl Stöffler descend un Wellington du 15 Operational Training Unit piloté par le Plt Off A. R. E. Houston. Le même Stöffler endommage également le Wellington du Flt Sgt Smallwood. Les deux Vickers étaient en route pour l'Afrique du Nord. Mais les Britanniques ont chèrement vendu leur peau puisque l'un des mitrailleurs de Smallwood a atteint le Ju 88 C-6 de Stöffler. Les dégâts infligés sont si graves que le Junkers (F8 + KD, WNr. 360015) s'écrase à 30 km au large des îles espagnoles Sisargas. Stöffler et son observateur sont tués mais leur opérateur radio est sauvé. A la fin de l'année 1942, le V./KG 40 affiche un palmarès de 26 avions ennemis abattus, dont un Beaufighter, un P-38 Lightning et un A-20. Par contre, le Gruppe déplore la perte au combat de 10 appareils, pendant que sept autres ont été détruits sur accident. Parmi les aviateurs tués, on dénombre le nouveau Gruppenkommandeur, le Hptm. Helmut Dargel qui avait remplacé le Hptm. Korthals lui-même disparu, ainsi que le Hptm. Weymar et son remplaçant à la tête de la 13./KG 40, le Hptm. Paul Heide.

Le *Staka* de la 15./KG 40 est le Hptm. Paul Morr. Son observateur est l'Uffz. Heinrich Bartling dont la succession nous a permis de découvrir une série de photographies personnelles qui n'avaient jamais été publiées. Hans Morr est né en 1911. Il s'engage dans la Reichswehr en 1929 et passe à la Luftwaffe quatre ans plus tard. Formé comme pilote de chasse, il est transféré à la JG 132. Quand la guerre éclate, il est rattaché à une unité d'entraînement. Vers le mois de mai 1941, il est muté à l'Ergänzungstaffel (escadrille de remplacement) de la KG 40 où il est transféré sur Fw 200. Transféré au I./KG 40 en juillet puis au III. Gruppe de la même escadre en avril 1942, son expérience variée le désigne pour le commandement de la 15./KG 40, une unité équipée de Ju 88 C-6. Le nouveau *Staka* est déjà détenteur des Croix de Fer de Seconde et Première Classes ainsi que de la Broche des Vols Opérationnels en Or. L'Uffz. Bartling, un jeune homme de 19 ans, rejoint son équipage.

Peu de détails nous sont parvenus concernant les opérations menées par l'équipage du Hptm. Paul Morr. Ce que l'on sait, c'est que le Staffelpatän abat un Short Sunderland le 17 mai 1943 à 08h20. Le patron de la 15./KG 40 pilotait alors le Ju 88 C-6 WNr. 360119. Sa victime est un hydravion du No. 10 Squadron de la RAAF piloté par le Flt Lt M. K. Kenzie. Aucun des 11 membres de l'équipage du gros Sunderland n'a survécu. Plus tard, au cours de la même journée, un autre Sunderland, du No. 461 (RAAF) Sqn cette fois, piloté par le Fg Off J. G. P. Weatherlake, est endommagé par un Ju 88. Comme il existe au moins deux photos (publiée pp. 47 et 48) qui montrent deux barres de victoire avec les inscriptions 17.5.43 et *Short Sunderland*, on peut supposer que Morr a aussi revendiqué ce second succès de la journée. En réalité, cette deuxième victime sera ultérieurement attribuée à l'ensemble de la 15./KG 40 car le Sunderland a probablement été abattu par plusieurs Junkers. Pour la mission fructueuse du 17 mai, deux membres de l'équipage de Morr sont décorés de la Croix de Fer de Seconde Classe 10 jours plus tard : le radio et l'Uffz. Bartling, l'observateur.

A la fin de l'été 1943, le Hptm. Morr prend le commandement de la toute nouvelle 7./ZG 1* et remet la 15./KG 40 à l'Oblt. Hans Schuster. Ce dernier, comme son prédécesseur, est un pilote expérimenté décoré de l'EK I et la Frontflugsparge in Gold. Il n'a qu'une seule victoire à son actif, succès remporté le 12 juillet précédent. Bartling, l'ex-observateur de Morr, devient celui de Schuster. La 15./KG 40 est rebaptisée 3./ZG 1 le 13 octobre 1943.

Le 20 novembre, entre 12h28 et 12h30, huit Ju 88 de la 3./ZG 1 menés par l'Oblt. Schuster décollent de Bordeaux. Ils ont rendez-vous avec un Fw 200 de la 7./KG 40 piloté par l'Oblt. Kunisch. A 13h50, les aviateurs allemands repèrent quatre Beaufighter et autant de Mosquito. Les adversaires volent à 15 ou 20 km au nord du Cap Ortegal, venant de la côte espagnole. Trois minutes plus tard, la formation allemande, qui vole en deux Schwärme (sections de quatre appareils), est attaquée par les Mosquito. Ce sont des avions du No. 157 Sqn partis de Predannack (Cornouailles) à 11h55 pour patrouiller au large des côtes espagnoles. Mais avant que les Anglais aient pu tirer, les Allemands disparaissent dans les nuages. Seuls ou par groupe de deux, les fuyards émergent un moment de la vapeur avant s'y engouffrer dans la seconde qui suit. Les Anglais ne lâchent pas leurs proies pour autant et une mêlée confuse s'en suit au cours de laquelle les opposants mettent des coups au but de part et d'autre. Le Wing Commander Mackie, par exemple, effectue cinq passes de tir individuelles sur différents Ju 88. Au cours de son dernier tir, il observe des impacts à l'emplanture de l'aile et sur le fuselage de l'un des Junkers, avant que celui-ci ne regagne la sécurité (toute relative) d'un nuage. De même, le Flight Lieutenant Dyke attaque deux Ju 88 et touche l'emplanture de l'aile de l'un d'eux. Il se rapproche alors d'un Junkers solitaire, lui décoche une rafale qui frappe le moteur droit. Des morceaux se détachent du bimoteur allemand dont le Jumo commence à tirer un panache de fumée noire. Mais le mitrailleur du Junkers a lui-même atteint l'assaillant anglais dont le pare-brise s'étoile. Dyke préfère rompre l'engagement. Après l'atterrissage en Angleterre, l'officier britannique constatera à quel point il a été chanceux : outre les dégâts au pare-brise, son Mosquito a aussi été frappé au réservoir d'essence, à l'aile et aux pales d'hélice. Pendant ce temps-là, le Flying Officer Clifton est parvenu à loger plusieurs projectiles

dans un autre Ju 88. A 14h10, le *Wing Co Mackie* ordonne à ses Mosquito de se regrouper car il vient d'apercevoir un avion de grande taille. C'est un Ju 290 A-2 de la 2./Fernaufklärungsgruppe 5 piloté par le *Staka*, le Lt. Hans Friedrich, qui est sur le chemin du retour après avoir pisté un convoi naval. Immatriculé 9V + CK, le WNr. 290159 est une proie facile pour les Mosquito qui l'abattent peu après.

Que sait-on du sort de l'équipage de Schuster lors de cette mission du 20 novembre 1943? Des sources allemandes indiquent que leur Ju 88 s'est écrasé dans le carré 14W/8415 à 14h42 ce jour-là. Un pilote britannique du No. 248 Sqn affirme avoir observé un bimoteur en vrille crevant la base des nuages et percutant la surface de l'eau par 43° 47' N / 07° 52' O. Il est quasi certain qu'il s'agit du Ju 88 C-6 de Schuster (2N + GL, WNr. 360403). Ni le pilote, ni son observateur Bartling, ni son radio, l'Ofw. Alois Olszowski, n'y ont survécu.

Et le Fw 200 C-5 que les Ju 88 de la 3./ZG 1 étaient censés protéger lors de cette mission? Le grand quadrimoteur (F8 + AR, WNr. 0222) a connu le même sort que le Ju 88 de Schuster: à 15h28, quatre Beaufighter du No. 248 Sqn ont repéré le Focke Wulf qui volait à basse altitude et l'ont descendu. En survolant la zone du crash, les pilotes alliés ont aperçu deux aviateurs allemands qui pataugeaient dans l'eau. Pourtant, aucun des membres de l'équipage du Lt. Kunisch ne sera secouru.

* En 54 sorties opérationnelles dans le Golfe de Gascogne, le Hptm. Paul Morr, Staffelkapitän de la 15./KG 40, 7./ZG 1 et Gruppenkommandeur du III./ZG 1, a remporté un total de sept victoires aériennes. Il est récompensé par la Coupe d'Honneur le 22 juillet 1943 et la Croix Allemande en Or le 17 octobre de la même année. Le 29 octobre 1944, alors qu'il est Kommandeur du IV./JG 53, Paul Morr est tué en combat aérien contre des chasseurs US près de Bretten, à l'est de Karlsruhe. Au moment de sa mort, il pilotait un Bf 109 G-14 ("<< +", WNr. 462976) et affichait un palmarès de 12 victoires.

Photo 44 (pp. 44 et 45) – Un Ju 88 C-6 de la 15./KG 40 en vol au-dessus de la France occidentale. Il s'agit du F8 + CG, WNr. 360423, à bord duquel le Lt. Werner Hengsen et son équipage seront abattus lors d'un engagement contre un Sunderland du No. 10 (RAAF) Sqn le 17 mai 1943. Le Junkers et son équipage n'ont jamais été retrouvés.

Crédit photo: collection Johnston

Photos 45 (p. 45) – L'Uffz. Heinrich Bartling pose nonchalamment devant un Ju 88 C-6 de la 15./KG 40 à Bordeaux au printemps 1943. On distingue le canon MG FF et les trois mitrailleuses MG 17 montés dans le nez du chasseur. Deux canons supplémentaires étaient montés dans la gondole ventrale. L'avion disposait donc d'une puissance de feu offensif non négligeable pour l'époque.

Crédit photo: collection Johnston

Photos 46 (p. 46) – Une photo saisissante: l'aile gauche couchée dans l'eau, un Short Sunderland vient d'être abattu par des avions du V./KG 40. Monté sur l'aile opposée, l'équipage commence à déployer les dinghys gonflables. Cet hydravion du No. 461 (RAAF) Squadron a été descendu dans le Golfe de Gascogne le 16 septembre 1943.

Crédit photo: collection Goss

Photo 47 (haut de la p. 47) – Photographié et sous bonne garde à Bordeaux-Mérignac en mai 1943, voici le Ju 88 C-6 du Hptm. Hans Morr, Staffelkapitän de la 15./KG 40. Le Junkers (WNr. 360119) porte le code F8 + ???. Le gouvernail affiche les symboles des deux victoires revendiquées par Morr le 17 mai 1943.

Crédit photo: collection Johnston

Photo 48 (bas de la p. 47) – Bordeaux, le 27 mai 1943. Au centre du groupe, l'opérateur radio du Hptm. Morr. A gauche, un autre membre de la 15./KG 40 et à droite, un mécanicien moteur de la société Junkers. Servant de toile de fond, l'empennage du Ju 88 C-6 de Morr dont le gouvernail porte les deux barres de victoire déjà mentionnées. Sur le cliché original, on peut lire sous les barres les inscriptions 17.5.43 et *Short Sunderland*. Mais Morr ne sera ultérieurement crédité que d'une victoire, la seconde étant mise au crédit de son escadrille.

Crédit photo: collection Johnston

Photos 49 et 50 (p. 48) – Photos prises au même moment et au même endroit que la vue précédente. Avion, militaires et civil sont également les mêmes. Sur la **Photo 50** (bas de la p. 48), l'observateur de Morr, l'Uffz. Bartling, affecte une pose nonchalante, mains dans les poches. A ses côtés, le radio de son équipage qui n'a pu être identifié. Les sous-officiers viennent de recevoir la Croix de Fer de Seconde Classe qu'ils arborent sous le col de leur vareuse. Bartling porte également la Broche des Vols Opérationnels en Bronze qu'il a reçue une semaine plus tôt.

Crédit photo: collection Johnston

Photo 51 (p. 49) – Devant leur Ju 88 C-6, l'Oblt. Schuster (au centre) et son équipage: à gauche, l'observateur Bartling et à droite peut-être l'opérateur radio, l'Ofw. Alois Olszowski. La photo a vraisemblablement été prise à la fin de l'été 1943.

Crédit photo: collection Johnston

Infographie (p. 50) – La mission fatale de la 3./ZG 1 et la disparition de l'équipage de l'Oblt. Schuster le 20 novembre 1943. L'arc de cercle pointillé matérialise le rayon d'action maximum des Ju 88 C-6 au départ de Bordeaux-Mérignac. Les silhouettes de sous-marin indiquent, bien entendu, l'emplacement des bases sous-marines allemandes sur le Golfe de Gascogne. La ligne rouge correspond à l'itinéraire des quatre Mosquito du No. 157 Squadron et des quatre Beaufighter partis en patrouille depuis Predannack (Cornouailles, côtes sud-ouest de l'Angleterre). En bas à droite, Bordeaux-Mérignac, base du V./KG 40 devenu I./ZG 1 à partir du 13 octobre 1943. La flèche noire qu'interrompt la silhouette de Ju 88, indique le trajet suivi par la formation des huit Junkers de la 3./ZG 1 menés par l'Oblt. Schuster. A l'extrémité ouest de ce trajet, les épées croisées symbolisent le lieu du combat entre la formation allemande et les patrouilleurs britanniques.

Page 51 – Destin

Collision fatale - Le destin d'un équipage du II./KG 54

Le 18 juin 1941, alors qu'Hitler s'apprête à envahir l'Union Soviétique, les I. et II. Gruppe de la KG 54 achèvent leur emménagement à Świdnik, un aérodrome des faubourgs est de Lublin (Pologne). Le terrain est distant d'à peine 75 km de la ligne de démarcation qui sépare le territoire polonais occupé par l'Allemagne à l'ouest et celui envahi par l'URSS à l'est. La chaleur est implacable en ce début d'été. Comme dans toutes les unités en état d'alerte le long de la ligne de démarcation, les hommes de la KG 54 spéculent sur la possibilité d'une attaque allemande contre le voisin "bolchévique". Nombreux sont ceux qui estiment que la probabilité d'une telle invasion est élevée pendant que d'autres trouvent l'idée absurde. Ceux-là vont changer d'avis dans quatre jours.

Le 21 juin à 21h00, les choses commencent à se préciser lorsque le Führer s'adresse aux "soldats du front de l'Est" dans une harangue qui est lue aux troupes en question. Parmi elles, le Lt. Gerhard Müller et son équipage de la 5./KG 54. Après le dis-

cours du "Chef Suprême", les hommes sont autorisés à se reposer. Mais l'imminence de l'attaque désormais confirmée joue avec les nerfs de la majorité d'entre eux et seuls les plus calmes parviennent à trouver le sommeil. Trois heures plus tard, à minuit, les hommes sont réunis pour un grand briefing. Les objectifs leurs sont attribués: des aérodromes près du front pour la plupart. Les premiers Ju 88 de la KG 54 prennent l'air avant l'aube, avant que le premier coup de feu ne soit tiré. A 03h15, le nouveau front de l'Est s'ouvre de manière dantesque: un immense barrage d'artillerie est déclenché le long de la ligne de démarcation. Au même moment, les Ju 88 du II. Gruppe décollent à leur tour. Parmi eux, l'avion du Lt. Müller. Leurs objectifs sont les aérodromes soviétiques de Wilick, Kolki et Luts'k. Leur mission s'inscrit dans le plan de la Luftwaffe visant à anéantir les VVS au sol.

Une fois en vol, les aviateurs allemands sont stupéfaits par la vision infernale qui s'offre à eux: partout où porte l'œil, ce ne sont qu'éclairs de coups de canon, comme si des milliers d'étincelles embrasaient l'horizon tout entier. L'attaque se déroule sans que les bombardiers ne rencontrent la moindre opposition. De retour à Świdnik, les Junkers du II./KG 54 sont immédiatement réarmés et ravitaillés en carburant. Ils reprennent l'air à 07h30 pour bombarder les terrains de Kolki et Luts'k une seconde fois. Au retour, les Ju 88 effectuent des attaques en vol rasant. C'est au cours d'elles que le II./KG 54 déplore ses premières pertes quand deux Junkers s'écrasent. Dans les jours qui suivent, le même Gruppe est constamment au combat, accomplissant plusieurs missions chaque jour. Ses cibles sont les aérodromes des secteurs de Luts'k, Rovno et Kiev, ainsi que les concentrations de chars ennemis qui sont attaquées à la demande de la Heer. Le nombre excessif de missions quotidiennes, la chaleur écrasante de cet été 1941 et le manque de repos nocturne poussent les hommes à leurs limites physiques et mentales.

Le 26 juin, le II./KG 54 décolle à 03h40 pour sa première mission de la journée, alors que l'aube vient à peine de naître. Cette fois, l'objectif est la gare ferroviaire de Novograd et les trains de ravitaillement repérés dans le secteur. Le Gruppe ne rentre à la base que pour réarmer et se ravitailler. Car déjà se profile la deuxième mission du jour: attaquer des colonnes et des concentrations de chars repérées dans le secteur de Brody. Encore une fois, les Junkers doivent faire face à une DCA nourrie. Tous peuvent néanmoins rentrer à Świdnik. La journée n'est pas achevée pour autant puisque les bombardiers redécollent en soirée pour une troisième mission. A 18h14, les Ju 88 reprennent donc l'air pour s'en prendre à des concentrations de troupes et de blindés cette fois. L'équipage du Lt. Müller fait partie des assaillants. A nouveau, tous les bombardiers parviennent à rentrer à leur base. Mais la météo a brutalement changé pendant leur mission: un violent orage s'est abattu sur Świdnik, comme cela se produit régulièrement en été dans cette région au climat continental. L'aérodrome est à présent détrempe et sa piste glissante, ce qu'ignorent les équipages qui rentrent de mission. La terre cuite par le soleil a du mal à drainer l'eau de pluie qui stagne en larges flaques, surtout dans la zone nord de l'aérodrome.

Quand la formation du II./KG 54 se présente pour l'atterrissage, elle ne remarque pas que l'état de la piste s'est sérieusement dégradé pendant son absence. Et le destin frappe. A bord de son Ju 88 A-5, le Lt. Müller est sur le point de se poser. Mais dès le toucher des roues, son B3 + AN dérape violemment. Müller, surpris, tente de récupérer le contrôle de son avion qui sort de piste. Peine perdue, le WNr. 3415 fonce vers les WNr. 2365 et 5179, deux Ju 88 parkés en bord de piste. Ce sont des A-5 endommagés du II. Gruppe poussés là en attente de réparation. Müller ne peut éviter la collision. Le choc est d'une rare violence. Tout de suite, des flammes s'échappent des trois épaves. Trois colonnes de fumée grasse et odorante se marient pour s'élever en un monstrueux panache sombre visible à des kilomètres à la ronde. Pompiers et autres rampants se précipitent vers le lieu du crash. Mais il est déjà trop tard pour Gerhard Müller (pilote), Hans Mittag (observateur) et Ulrich Frech (mitrailleur). Seul Hans Kordes, le radio, est extirpé vivant du brasier. Mais il souffre de graves brûlures et le diagnostic vital est engagé. Transporté à l'hôpital, le caporal meurt de ses blessures dès le lendemain.

L'équipage du Lt. Müller compte parmi les nombreux navigants de la KG 54 qui trouveront la mort dans les premiers jours de *Barbarossa*. Müller et ses hommes sont enterrés le 28 juin à la lisière de l'aérodrome de Świdnik. De nos jours, les quatre hommes (dont le plus vieux n'avait pas plus de 22 ans), reposent au cimetière militaire de Puławy, à l'ouest de Lublin.

Photo 52 (p. 51) – Le Ju 88 A-5 (B3 + AC) du Kommandeur du II./KG 54 à l'été 1941. L'avion est équipé de deux gros réservoirs de 800 litres supplémentaires autorisant des missions à longue distance. En lieu et place de la traditionnelle "Tête de Mort" de l'escadre, le bimoteur porte "l'Angleterre en Ligne de Mire", emblème du II. Gruppe (v. aussi l'illustration couleur en p. 53). Cet insigne fut introduit en mai 1941 et est réputé avoir été porté jusqu'à l'automne suivant.

Photos 53 et 54 (pp. 52 et 53) – Scène de cauchemar sur l'aérodrome de Świdnik dans la soirée du 26 juin 1941.

Photo 55 (p. 54) – Vu à quelque distance, le site du crash où les carcasses se sont embrasées, entourées par le personnel de la Geschwader qui assiste impuissant au drame. Comme on le voit ici, les pluies torrentielles à l'origine de l'accident ont laissé de nombreuses flaques d'eau sur le terrain.

Photo 56 (haut de la p. U111/troisième de couverture) – Enterrement de l'équipage du Lt. Müller à Świdnik le 28 juin 1941. L'Oberstlt. Höhne, Geschwaderkommodore, prononce l'oraison funèbre.

Photos 57 à 60 (milieu de la p. U111/troisième de couverture) – Les tombes du Lt. Müller et de son équipage en bordure de l'aérodrome de Świdnik. De gauche à droite, les sépultures du Gefr. Mittag (observateur), du Lt. Müller (pilote), du Gefr. Frech (mitrailleur) et du Gefr. Kordes (opérateur radio).

Toutes photos collection Richter

Quatrième de couverture – Les chasseurs

Photos 61 et 62 (quatrième de couverture) – Au sein du III./JG 52, le prénom Usch est habituellement associé au plus grand as de tous les temps, Erich Hartmann. Mais c'est oublier un peu vite que des fiancées d'autres pilotes du même Gruppe étaient elles aussi prénommées Usch. Voici l'un de ces pilotes (**Photo 61**, haut de la quatrième de couverture), Kurt Reich de la 8. Staffel dans son Bf 109 G-6 au début de l'été 1944. L'inscription *Usch* est on ne peut plus visible ici. L'avion est équipé d'un radiocompas dont on voit l'antenne cadre caractéristique derrière le petit mat de l'antenne filaire. Reich a remporté un total de quatre victoires sur le front de l'Est entre 1943 et 1944, avec trois Il-2 et un Airacobra. Le 24 juin 1944, peu après son 27^{ème} anniversaire, l'Uffz. Kurt Reich sera tué dans le ciel de Roumanie, lors d'un combat contre des chasseurs de l'USAAF. Au moment de sa disparition, il pilotait le Bf 109 G-6 « 3 Noir », WNr. 411908. Il pourrait s'agir de l'avion photographié ici car le "3 Noir" était issu de la série de production 411000 dont les exemplaires étaient équipés d'un radiocompas.

Le 6 janvier 1942, le I.(J)/LG 2 est rebaptisé I./JG 77 sur le front de l'Est. Mais ses Bf 109 E continuent à arborer l'emblème du I.(J)/LG 2. On connaît peu de photos illustrant des avions de ce Gruppe prises dans les premiers mois de l'année 1942. En voici toutefois une (**Photo 62**, bas de la quatrième de couverture). Elle a été prise en février 1942 à Stalino, terrain de la 3./JG 77. Le fuselage criblé de ce "5 Jaune" a probablement été endommagé par des éclats de bombe. On note que le peintre a épargné l'emblème d'escadrille (une souris avec un parapluie) lorsqu'il a appliqué la bande jaune ceinturant l'arrière du fuselage. La livrée également jaune du capot moteur a beaucoup souffert sur cet appareil dont on distingue encore l'emblème du I.(J)/LG 2 à l'aplomb du pare-brise.