

unveröffentlichte Aufnahmen · unpublished photos

EDITION
No 18
2011

deutsch-english

LUFTWAFFE

IM FOCUS



Traduction française

LUFTFAHRTVERLAG
START

LUFTFAHRTHISTORIE VON ENTHUSIASTEN FÜR ENTHUSIASTEN
AVIATION HISTORY FROM ENTHUSIASTS FOR ENTHUSIASTS

LUFTWAFFE IM FOCUS – N° 18/2011

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

Deuxième de couverture - Les Avions d'Entraînement et de Liaison

Photos 1 et 2 (deuxième de couverture) – Deux vues plutôt rares de Junkers Ju 160 D-0 aux couleurs de la Luftwaffe. La compagnie aérienne Deutsche Lufthansa (DLH) acquiert 21 de ces machines en 1935-1936 pour ses liaisons rapides. Mais avec une capacité de six places, ces avions ne sont affectés qu'à des lignes secondaires. DLH baptise ses Ju 190 de noms d'animaux à fourrure. Retirés du service lorsqu'éclate la guerre, les Junkers sont versés à la Luftwaffe en 1941. D'un pilotage réputé délicat, ces avions ne seront finalement utilisés que pour l'entraînement et les liaisons.

Le RC + KO (WNR. 4244) est un Ju 160 D-0. Il est photographié ici (**Photo 1**) dans le parc à ferraille de Lyouban, un aérodrome près de Leningrad, en septembre 1941. Outre la traditionnelle bande jaune du front de l'Est et un emblème non identifié, l'ancien D-UBIQ porte encore l'inscription *Silberfuchs* (Renard Argenté), le nom de baptême attribué par la DLH. La **Photo 2** montre le *Jaguar*, le Ju 160 D-0 (WNR. 4219) D-UFAL précédemment à l'inventaire de la DLH. Ré-immatriculé PF + GC par les militaires, l'appareil a été utilisé par l'école de pilotage A/B 14 de Klagenfurt. L'extrados ainsi que le fuselage de ces deux Ju 190 sont restés vierges de toute peinture.

Collection Richter (Photo 1)

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

Page 1

Editeur et Rédacteur en Chef:

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

John Carr, Stuttgart
Heinz Jirousek, Bad Hönningen
Christian Kirsch, Berlin
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
Alexander Steenbeck, Lübeck
Horst Thürling, Berlin
Detlef Urbanke, Ganderkesee

Premier Assistant de Rédaction:

Markus Richter, Cloppenburg

Deuxième Assistant de Rédaction:

Olaf Krabbenhöft, Hambourg

Collaborateurs:

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

Traduction anglaise: David Johnston, New Brunswick (Canada)

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

Impression: Druck- und Verlagshaus Fromm GmbH, Osnabrück

Droits de reproduction: Copyright © Luftfahrtverlag- Start - Bad Zwischenahn - Inh. Axel Urbanke - 2011

ISBN: 978-3-941437-08-1

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 et de Liaison		Les Chasseurs-Bombardiers	
Ju 160 D-0, RC + KO, <i>Silberfuchs</i> , 1941		Bf 109 E-7, 3./Sch.G. 1, 194	14
Deuxième de couverture		Fw 190 A-5/U-3, 2./Sch.G. 1, 1943	15
Ju 160 D-0, PF + GC, <i>Jaguar</i> , FFS A/B 14 Klagenfurt, 1941		Les Avions de Reconnaissance	
Deuxième de couverture		Bf 110 D, Wekusta 76, 1941 et 1942	16 et 17
Editorial	2	Insignes personnels	
Forum des Lecteurs	2	<i>L'Épée de Siegfried</i> - Ju 88 du Kommodore de la KG 3, 1942	18
Ju 90, GF + GA et GF + GE, 1941	2 à 6	Dérives	
Les Chasseurs		Lt. Konrad Hennemann, 2./KG 26, 1942	19
Bf 109 E, Lt. Mietusch, 7./JG 26, 1940	7	Photos couleur	
Bf 109 F, Hptm. Joppien, 1./JG 51, 1941	8	La 1.500 ^{ème} de la 3.(H)/31 (Russie, 1942)	20 à 23
Bf 109 F-2, Oblt. Späte, 5./JG 54, 1941	9	Des avions sous la loupe	
Bf 109 F ou G-2, 1./JG 27, 1942	9	Fin de mission sur le ventre – Me 262 "D Noir", 2./KG 51, 1945	24 à 26
Les Chasseurs de Nuit		Emblèmes inconnus	
Bf 110 D-0, 1./ZG 76, 1940	10	La "Vistule" de la 7.(H)/32 (Pz)	27
Bf 110 D-2, <i>Spanner</i> , 4./NJG 1, 1941	11	Derrière les images, une histoire	
Les Chasseurs Lourds		Des Crabes, Serpents et B..., ou l'histoire de la 3./JGr 10 (seconde partie)	28 à 37
Bf 110 C, 4./ZG 26, 1940	12		
Les Bombardiers			
Do 217 M-1, 2./KG 66, 1943	13		

	Page		Page
Paysages		Destins Alliés	
Sous l'eau la terre!	38 à 44	Atterrissage d'urgence à Bad Zwischenahn (B-17G, 384 BG, 26/11/1943)	48 et 3 ^{ème} de couverture
Photos inattendues		Les Hydravions	
Des dégâts datés (Hs 126, Aufklärungsgruppe 10, 1939)	45	Breguet 521 Bizerte, 1. Seenotstaffel, 1942	Quatrième de couverture
Destins		Ju 52/3m g5e (See), 1941-1942	Quatrième de couverture
Mission de nuit avortée (Ju 88 D-1, 2.(F)/123, 1943)	46 et 47		

Photo de couverture – Ce membre d'équipage d'un bombardier, est coiffé du serre-tête d'été LKp S 101 et porte un masque à oxygène Dräger 10-6702 équipé de sangles à trois points. Le port du masque est obligatoire au-dessus de 4.000 m afin d'éviter l'hypoxie engendrée par la diminution de la teneur en oxygène de l'atmosphère.

Page 2 - Editorial

Chers Lecteurs,

Dans la foulée du premier volume de *Die Ritterkreuzträger der Kampfflieger* (poursuivant ainsi la série de Walter Obermaier), je suis heureux de vous présenter aujourd'hui ce nouveau numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS.

J'en profite pour répondre à deux questions souvent posées par notre lectorat.

La première concerne les photos couleur que nous publions régulièrement dans ces pages. Au cours des mois écoulés, plusieurs d'entre vous ont suggéré que ces photos n'avaient rien d'unique. Et de mentionner certaines publications concurrentes où de tels clichés apparaissent. Un coup d'œil rapide à ceux-ci suffit pour identifier le problème. A côté de plusieurs photos couleur authentiques, nous avons découvert des clichés dont la couleur n'est manifestement pas d'époque. Un excellent logiciel a suffi pour coloriser des vues célèbres mais n&b à l'origine. Il va sans dire que de telles photos sont parfaitement inutiles aux vrais chercheurs, historiens ou maquettistes en quête d'authenticité. En outre, nous mettons en doute l'utilité d'illustrer des articles historiques au moyen de photos dont la couleur n'a rien d'authentique. Au point que le lecteur risque d'être trompé non seulement sur le contenu mais aussi sur la réalité même de certains "faits" ainsi présentés. A moins, bien sûr, que ces magazines n'avertissent clairement leur lectorat respectif de l'utilisation de ces "faux" clichés couleur. En ce qui concerne LUFTWAFFE IM FOCUS, nous considérons que de telles illustrations n'ont pas leur place dans une publication dont les auteurs s'acharnent à présenter des faits et des documents (en ce inclus les photographies) entièrement historiques. Aussi, nous vous garantissons que tous les clichés couleur illustrant nos livres et périodiques, sont à l'origine des diapositives couleur Agfa prises pendant la 2^{ème} GM. Par soucis d'honnêteté, je me dois de préciser que les diapos utilisées ne subissent qu'un léger traitement informatique permettant de "filtrer" les couleurs afin d'en gommer les dominantes dans la mesure du possible.

En ce qui nous concerne, nous estimons que seules des photos réellement d'époque, témoignages visuels uniques, sont à même d'illustrer valablement les faits historiques que nous décrivons dans nos publications. Notre but n'est donc pas de vous présenter de pseudo journaux "en couleur" assemblés à la hâte.

La seconde question qui nous est fréquemment posée concerne nos coûts de production. Souvent, on nous parle d'imprimeurs étrangers offrant des tarifs concurrentiels. Sur ce point, notre ligne de conduite est très claire: notre maison d'édition est basée en Allemagne et c'est également dans ce pays qu'a lieu tout le processus de production de nos publications. Loin de nous toute idée de protectionnisme ou de dénigrement des qualités de certains imprimeurs étrangers, sans parler de leurs tarifs peut-être plus avantageux. En fait, nous voyons les choses autrement et considérons que notre méthode de travail offre certains avantages. Un exemple? La proximité géographique de notre imprimeur nous permet d'être sur place, chez lui, lors du tirage des premières épreuves. Ce qui nous autorise à effectuer, avec lui et jusqu'à la dernière minute, les modifications, les ajustements voire les corrections que nous jugeons nécessaires. Ce n'est qu'alors que nous autoriserons le tirage définitif des exemplaires que vous recevrez. Ainsi, nous n'avons aucun souci à nous faire à propos d'éventuelles mauvaises surprises survenues lors de l'impression.

Notre volonté d'améliorer nos produits jusqu'à la phase ultime de leur production, s'en trouve ainsi satisfaite. Et c'est vous qui, en définitive, en bénéficiez. Enfin, je dois ajouter que les imprimeurs, les infographistes et les relieurs qui travaillent pour et avec nous ont fini par développer au fil des années une relation particulière avec notre maison d'édition. Pour eux comme pour nous, la confection de nos produits n'est pas un "job" comme un autre, c'est presque un sacerdoce, une recherche de la qualité et une volonté de perfection dans tous les domaines, depuis les recherches historiques initiales jusqu'à la qualité du papier utilisé. Si le prix à payer (sans jeu de mots?) pour tout cela est un coût de production un peu plus élevé, nous l'acceptons volontiers. J'espère avec l'ensemble de mes collaborateurs que vous partagerez notre point de vue.

A présent, place à ce dix-huitième numéro de LUFTWAFFE IM FOCUS!

Axel Urbanke - Editeur

Page 2 – Forum des Lecteurs

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

A un cheveu près! (p. 48)

Après avoir consulté Arno Rose, une référence en matière de collisions aériennes, Rüdiger Kaufmann nous a écrit ce qui suit au sujet du He 111 de la 5./KG 4 percuté en vol lors d'une mission nocturne au-dessus de Gorki (v. aussi la rubrique Forum des Lecteurs, LiF n° 15): "(...) l'avion abordeur était piloté par le Lieutenant de la Garde Boris Sergejevich Tabartchuk, un pilote de chasse de nuit du 722^{ème} IAP, né en Ukraine en 1919. Bien que son avion ait été gravement endommagé dans l'abordage, le pilote russe a pu le poser à son terrain de départ."

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

Photo 19 - Concernant la légende de cette photo, Wolfgang Hesse et Ruprecht Stocker corrigent la désignation de l'unité en question: il faut lire KG.z.b.V 1 (pour Kampfgeschwader zur besonderen Verfügung 1) et non KG.r.z.b.V. 1 (Kampfgruppe zur besonderen Verfügung).

Le Ju 90 GF + GE d'évacuation sanitaire (pp. 20 et 21, LiF n° 15) - Nos lecteurs et collaborateurs Richter, Wenzel, Harry et Dreher nous ont adressé d'autres photos du Junkers en question. Toutes ont été prises fin mai 1941, à Athènes-Tatoi où le GF + GE était rentré de ses missions irakiennes. A Athènes, des blessés de l'invasion aéroportée de la Crète seront embarqués

à bord du GF + GE et du GF + GA, un autre Ju 90. Ils seront ainsi rapatriés à Vienne. Il est aisé de distinguer les deux bimoteurs l'un de l'autre. Ainsi, le fuselage du GF + GE ne porte que des croix noires manifestement peintes à main levée sans soin particulier. Pas de code constructeur sur cet avion. Par contre, son homologue GF + GA est orné de croix nettes et d'un code constructeur sur son fuselage. Ces marques ont été appliquées lorsque le Junkers a séjourné à Vienne-Aspern pour réparation et repeinture, suite aux dégâts infligés par le bombardement d'Athènes-Tatoi le 17 mai (voir article complet dans LiF n° 14, pp. 46 et 47). Les **Photos L1 à L4** (pp. 3 et 4 du présent numéro) illustrent le GF + GE. Sur la **Photo L2** (p. 3), on aperçoit, revêtu d'une vareuse blanche, le Major Koch, un parachutiste récipiendaire de la Croix de Chevalier, blessé en Crète. Les **Photos L5 à L7** (pp. 5 et 6) montrent le Ju 90 GF + GA (WNR. 0003).

Collection Eschner

Complément d'information et Correctif – LUFTWAFFE IM FOCUS n° 16

Photo 22 - Hans Ring fait très justement remarquer que notre compilation de la liste des victoires accompagnant cette photo, manque un peu de rigueur. En outre, il corrige et complète les informations que nous avions fournies: "(...) un coup d'œil à la Photo 22 aurait dû suffire car on y relève trois victoires pour la nuit du 21 au 22 juin 1944. La victoire manquante (dans votre liste – ndr.) est celle remportée contre un Lancaster le 22 juin 1944 à 02h14, dans le carré KJ-LJ près de Rosendaal, au nord-est de Bergen op Zoom (Pays-Bas – ndr.). J'avoue avoir également quelque doute au sujet des lieux mentionnés. La première victoire est en fait remportée à 03h53, celle de 03h44 étant attribuée au Lt. Fengler. Le quatrième succès est engrangé le 13 juin 1944 à 01h50 au large des côtes néerlandaises, 32 km à l'ouest d'Amsterdam. La septième victime s'abat à Leiden et non Seiden, pendant que la douzième est relative à l'Objekt Rüsselsheim (un nom de code – ndr.) et non Rieneth. Enfin, dans la nuit du 14 au 15 février 1945, Breves ne remporte, en réalité, aucun succès mais il est par contre trois fois victorieux dans la nuit du 20 au 21 du même mois (à 01h11, 01h19 et 01h24 ; les combats ont eu lieu respectivement à 70, 50 et 30 km au sud de Dortmund)."

Page 7 – Les Chasseurs

Photo 4 (p. 7) - Ce jeune pilote de chasse souriant au photographe n'est autre que Klaus Mietusch, futur récipiendaire de la prestigieuse Croix de Chevalier avec Feuilles de Chêne. Il pose ici à Caffiers, dans le nord de la France, sur le front de la Manche en automne 1940. A l'époque, le Lieutenant Mietusch est rattaché à la 7./JG 26 de l'Oberleutnant Joachim Münchenberg. Le jeune Klaus a remporté sa première victoire le 31 mai précédent, en abattant à 15h40 un Hurricane au-dessus de Dunkerque où la *British Expeditionary Force* était encerclée. Pour ce premier succès, Mietusch s'est vu décerner la Croix de Fer de Seconde Classe. Le jeune chasseur devra ensuite attendre pas moins de trois mois avant de renouer avec le succès: il revendique un Spitfire au cours d'une mêlée endiablée avec plusieurs d'entre eux au nord-ouest de Londres le 31 août. Les combats sont effectivement rudes et la 7. Staffel de Mietusch perd deux avions dans l'engagement. Les pilotes (Fw. Klar et Uffz. Liebeck) sont faits prisonniers. Pour sa deuxième victoire, Mietusch reçoit la Croix de Fer de Première Classe. A nouveau, le pilote doit attendre plusieurs mois avant d'accroître son palmarès. Sa 7. Staffel fait mouvement vers la Sicile en février 1941. Là, à la mi-juin, Klaus Mietusch ne descend pas moins de six Hurricanes. C'est le vrai départ d'une succession rapide de victoires qui feront de lui l'un des grands as de la Jagdwaffe.

Photo 5 (p. 8) - le Hptm. Hermann-Friedrich Joppien, Gruppenkommandeur du I./JG 51, photographié à l'issue d'une mission à bord de son Bf 109 F revêtu des marques d'état-major <<◁ +. Cette vue a été prise sur les côtes de la Manche en mars ou avril 1941. Le Groupe reçoit ses premiers Friedrich en mars et accomplit ensuite des patrouilles défensives depuis Coquelles, à l'ouest de Calais. A cette époque, Joppien compte parmi les plus talentueux pilotes de chasse de la Luftwaffe. La Ritterkreuz lui a été remise le 16 septembre 1940 après sa 21^{ème} victoire. Le 24 avril 1941, peu après que cette photo ait été prise, l'as reçoit les Feuilles de Chêne en récompense de ses 40 succès. Joppien poursuit sa brillante carrière dans les semaines qui suivent l'ouverture du front de l'Est. Mais le 25 août 1941, alors qu'il s'en prend à des chasseurs et bombardiers soviétiques, Joppien, s'il parvient à abattre sa 70^{ème} victime, tombe lui-même sous les coups de l'adversaire. Incapable d'évacuer son Bf 109 F-2 (<<◁ +, WNR. 9670), il perd la vie en percutant le sol à son bord.

Succession de Karl Löser

Photo 6 (haut de la p. 9) - Une mauvaise reproduction de ce cliché a été publiée dans une autre revue. Cette dernière a erronément identifié ce "9 Noir" au 36 marques de victoire comme étant la monture du Lt. Josef Pöhs de la 5./JG 54. Nous avons pu améliorer la qualité de la photo au point de pouvoir corriger l'information précédente. En effet, l'amélioration de la reproduction a permis de révéler des traces de neige au fond des ornières visibles à gauche. Les rapports confirment qu'en 1941, les premières neiges sont tombées dès la fin du mois de septembre dans le secteur nord du front de l'Est. Cette information élimine d'office Pöhs de la liste des pilotes possibles du "9 Noir". En effet, Pöhs a remporté sa 36^{ème} victoire le 20 août 1941, alors que la Russie septentrionale jouissait encore d'une météo estivale. En réalité, le Bf 109 F-2 photographié ici est la monture du Staffelfkapitän, l'Oblt. Wolfgang Späte. D'août à septembre 1941, Späte, qui commande la 5./JG 54, se révèle aussi talentueux que Pöhs. Il revendique son 36^{ème} succès le 26 septembre, le jour des premières chutes de neige. Dernière preuve de l'appartenance de ce Friedrich à Späte plutôt qu'à Pöhs, le tableau de chasse visible sur le gouvernail: les marques de nationalité montrent que toutes les victoires sauf une ont été remportées à l'Est. Ce que confirme le palmarès de Späte.

Collection Bazzani

Photo 7 (bas de la p. 9) - Deux Bf 109 F ou G-2 trop du I./JG 27 saisis à l'automne 1942. Les chasseurs sont revêtus du traditionnel schéma de camouflage tropical jaune sable RLM 79 et bleu clair RLM 78. L'absence de l'emblème du Groupe donne à penser que la photo a probablement été prise lors du convoyage de ces machines vers l'Afrique du Nord. Caractéristiques typiques du I. Groupe de la JG 27, la casserole d'hélice et l'avant du capot moteur ont été peints en blanc.

Collection Hesse

Page 10 – Les Chasseurs de Nuit

Photos 8 et 9 (p. 10) - C'est en mars 1940 que Messerschmitt entame la production du Bf 110 D-0 muni de l'imposant carénage ventral *Dachshund* (Teckel). Dissimulés sous la structure entoillée, un réservoir d'huile additionnel de 106 litres et des réservoirs de carburant supplémentaire destinés à accroître le rayon d'action. Quatre-vingt-trois exemplaires du Bf 110 D-0 seront achevés par Messerschmitt, pendant que d'autres verront le jour aux usines Focke Wulf. Deux de ces machines, les M8 + FH et M8 + DH, sont visibles sur les **Photo 8 et 9**. Celles-ci ont été prises à Stavanger-Forus, en Norvège, alors que les bimoteurs servaient à la 1./ZG 76 au cours de l'été 1940. La liste des pertes de l'escadron mentionne la disparition en combat aérien d'un troisième Bf 110 D-0, le M8 + CH, le 15 août 1940.

Collection Richter

Photo 10 (p. 11) - Le 13 mai 1941, alors qu'il rentre d'une sortie opérationnelle, l'avion du Fw. Schlecht est victime d'une avarie mécanique qui force son pilote à le poser en catastrophe tout près de Werl, son aérodrome. Schlecht, un pilote de la 4./NJG 1, atterrit train rentré dans un champ près de Budberg, à l'ouest du terrain. Son Bf 110 D-2 (G9 + CM, WNr. 3376) est tout de même endommagé à 40%. Si Schlecht est blessé dans l'accident, le reste de son équipage s'en tire indemne. Le code porté sur le fuselage est gris clair, alors que la lettre identifiant l'avion est liserée de blanc.

Le pare-brise porte un dispositif rarement observé: le *Spanner I* permettant la vision IR. Cet équipement est utilisé par la Luftwaffe entre la fin 1940 et le début 1941 afin d'améliorer la capacité de vision nocturne de ses avions. Sur Bf 110, le *Spanner I* consiste en un dispositif d'affichage monté dans le pare-brise ainsi qu'un projecteur lumineux muni d'un phare de 1.000 W logé sous le nez de l'avion. Si le dispositif donne satisfaction à la 4./NJG 1, les pilotes de l'unité, eux, se plaignent surtout de l'encombrement excessif du dispositif d'affichage. Celui-ci restreint tellement la vue à travers le pare-brise que le *Spanner I* se révèle rapidement impopulaire auprès de nombreux pilotes.

A propos de l'avion illustré ici, on signalera que l'Oblt. Prinz zu Lippe-Weissenfeld, aristocrate autrichien et grand as de la chasse de nuit allemande, fut blessé à bord de cet avion alors qu'il servait à la 4./NJG 1. Le 12 mars, le même bimoteur fut en effet touché par l'ennemi et contraint à un atterrissage forcé près de la localité de Medemblik dans l'Ijsselmeer (nord des Pays-Bas). Le Messerschmitt fut endommagé à 10%.

Collection Bazzani

Page 12 – Les Chasseurs Lourds

Photo 11 (p. 12) - On "casse du bois" sur ce terrain français au cours de l'été 1940! Il y a fort à parier que le Bf 110 C de la 4./ZG 26 visible au centre du cliché, est entré, lors d'un roulage à vitesse excessive, en collision avec l'autre Bf 110 visible à droite sur la photo. Si le premier est revêtu du code 3U + FM (WNr. 33??), le second ne dévoile malheureusement pas grand chose de son identité. L'avion de la ZG 26 porte la "Coccinelle" de la 4. Staffel à l'aplomb du cockpit. Sur la dérive, peinte sous le numéro de série, une unique barre de victoire.

Collection Harry

Page 13 – Les Bombardiers

Photo 12 à 15 (p. 13) - Le I. Gruppe de la KG 66 naît fin avril 1943, lorsque la 15./KG 6 est rebaptisée 1./KG 66. La création des 2. et 3. Staffel débute le mois suivant. Le Gruppe opérera successivement sur Ju 88, Ju 188, Do 217 et He 111. La 1. Staffel est la première à être déclarée opérationnelle en juillet 1943, pendant que ses deux escadrilles sœurs poursuivent leur entraînement aux opérations de nuit, au vol à basse altitude et à la technique de suppression du bruit (technique de vol visant à révéler le moins et le plus tardivement possible la présence de l'avion par le bruit qu'il émet – ndr.).

Le 1./KG 66 est une unité spécialisée dans la désignation d'objectifs. Plus particulièrement, sa mission consiste à marquer la route et l'objectif pour les formations de bombardiers qui suivent. Le Gruppe a recours aux méthodes de désignation d'objectif Y et *Egon*. Basé à Chartres jusqu'en 1943, il lance des opérations contre les Iles Britanniques sous le commandement du *Angriffsführer England* (Directeur des Attaques contre l'Angleterre) ou du IX. Fliegerkorps. Entre juin 1943 et janvier 1944, le 1./KG 66 dispose de plusieurs Do 217 M-1. Mais le nombre de ces bombardiers bimoteurs ne dépassera jamais les cinq unités au sein du Gruppe.

Les **Photos 12 à 15** illustrent l'un de ces Dornier. Il s'agit du 6Z + AK (WNr. 6126). Si l'intrados est peint en noir intégral (RLM 22), l'extrados est camouflé en bleu pâle RLM 76 surchargé d'ondulations noires. Les croix de nationalité ne sont visibles que sous leur forme simplifiée: seule leur partie blanche a été peinte. Le fuselage ne porte aucun code. Ce dernier est toutefois repris en petits caractères sur la partie supérieure de la dérive. Sous le code, le *Werknummer* (6126) ressort en blanc sur le fond noir du camouflage. On retrouve la version abrégée du numéro de série (126) répétée sur le fuselage à l'aplomb du cockpit. Le schéma de camouflage a été improvisé par l'unité. Ces vues ont été prises sur le terrain picard de Montdidier (Somme) au cours de l'été 1943.

Page 14 – Les Chasseurs-bombardiers

Photo 16 et 17 (p.14) - Après avoir souffert de lourdes pertes devant Moscou au cours de l'hiver 1941-1942, le I./Sch.G. 1 rentre en Allemagne en avril 1942. But: penser ses plaies et se rééquiper à Werl. Pendant que les hommes goûtent un repos bien mérité, le Gruppe reçoit des Bf 109 E-7 flambant neuf pour remplacer les appareils perdus en Russie. Voici l'avion de l'Oblt. Heinz Frank de la 3. Staffel. Le chasseur est préparé pour un vol d'entraînement le 26 avril 1942. Le ▲ + M est le Bf 109 E-7 du Lt. Lehmann. L'appareil est visible sur les deux clichés mais seule la **Photo 16** révèle Lehmann assis dans le cockpit. Sur le fuselage, la lettre M est liserée de blanc.

Collection Richter

Photo 18 (p. 15) - Ce Fw 190 A-5/U3 du I./Schlachtgeschwader 1 est photographié en août 1943. A cette époque, le Gruppe du Major Georg Dörffel est basé dans le secteur sud du front de l'Est, d'abord à Kiev-Sud ensuite à Orel. Si les pertes sont jugées minimales en juin 1943, elles deviennent très importantes dès le début de l'opération *Citadelle*, cette grande contre-offensive que les Allemands déclenchent dans le saillant de Koursk. A partir du 5 juillet, les Fw 190 A-5/U3 et F-3 du Groupe sont sans cesse engagés en soutien de l'opération. Avec les Focke Wulf exposés à l'intense DCA soviétique de tous calibres lors de leurs vols à basse altitude, la question n'est plus de savoir si les chasseurs-bombardiers connaîtront des pertes mais plutôt quelle sera leur ampleur. Le nombre d'avions immédiatement abattus par la DCA est moindre que ceux endommagés par celle-ci (ou les armes individuelles soviétiques) et contraints ultérieurement à des atterrissages en catastrophe quelque part dans l'immensité de la Russie méridionale ou sur leurs aérodromes de départ. Ces atterrissages d'urgence ne se terminent pas tous bien et le taux d'attrition est très élevé. Mais l'administration ne se mêle pas des combats et, en octobre 1943, le I./Sch.G. 1 est rebaptisé II./SG 77.

Le D noir visible sur ce Fw 190 A-5/U3 identifie le chasseur-bombardier comme un avion de la 2. Staffel du I./Sch.G. 1. L'insigne d'assaut de l'infanterie est porté par tous les appareils de la Schlachtgeschwader 1. Sous le ventre du monomoteur, on distingue un porte-bombes *Einhängerost* ER. Début 1943, Focke Wulf, dépassé par la demande, n'est plus en mesure d'honorer les commandes de Fw 190 F dédiés à l'appui-feu. Pour palier cette déficience, l'avionneur transforme des exemplaires de la version A (chasse) en chasseurs-bombardiers. Les armes installées dans les panneaux extérieurs des ailes, sont alors supprimées et un porte-bombes est accroché sous le fuselage en remplacement des griffes d'emport alaires normalement installées sur les versions F.

Collection Harry

Page 16 – Les Avions de Reconnaissance

Photos 19 à 21 (pp. 16 à 17) - Au début des hostilités avec l'URSS, la Wettererkundungsstaffel (Wekusta) 76 est responsable de la reconnaissance météo dans le secteur sud du front de l'Est. Avec ses Ju 88, He 111 et une poignée de Bf 110, la Staffel opère au-dessus de l'Ukraine, de la Crimée et de la Mer d'Azov de juin à juillet 1941. A la même époque, ses Bf 110 sont réservés pour des missions météo à grande vitesse. La composition des équipages est particulière à ce type de mission: un pilote et un observateur météo/opérateur radio.

La **Photo 19** (haut de la p. 16) illustre le 5Z + RA, un Bf 110 D de la Wekusta 76, en finale d'atterrissage, train et volets descendus. On distingue le réservoir fuselé largable contenant 75 litres d'huile sous le fuselage et les deux volumineuses nourrices de carburant arrimées sous les ailes. Ces réservoirs de 900 litres de carburant sont largables eux aussi. On distingue la "Grenouille Ailée", emblème de l'escadrille peint sur le nez du bimoteur (voir aussi **Photo 21** p. 17), et le code d'unité répété en grands caractères sous l'intrados du plan principal. L'avion porte un camouflage moucheté très dense qui descend fort bas sur les flancs du fuselage. En juillet 1941, la Wekusta 76 perd l'un des ces Bf 110 parti observer le trafic ferroviaire ennemi: la DCA soviétique l'a "cueilli" quelque part entre Kiev et Jitomir.

A la mi-août, la Staffel fait mouvement vers Vinnitsa d'où elle opère vers les secteurs de Stalino et Kharkov. En octobre, l'unité occupe l'aérodrome de Nikolaïev. Avec l'arrivée de l'hiver, la plupart des missions météo ont lieu au-dessus de la péninsule de Crimée et de la Mer d'Azov. Début janvier 1942, le gros des opérations se déplace vers l'est et le sud-est du front. Le 4 février, l'un des appareils de la Wekusta atteint la côte nord de la Turquie entre Trabzon et Sinop. A la mi-février, les vols se succèdent au-dessus des contreforts du Caucase et des ports de la Mer Noire tels Novorossisk, Sotchi et Soukhoumi. Le 9 mars, l'un des appareils accomplit la première mission météo au-dessus de Stalingrad. A la fin du mois, la Wekusta 76, qui opère à présent depuis Nikolaïev, réalise sa 500^{ème} sortie au-dessus de l'Union Soviétique. Les **Photos 20** et **21** (pp. 16 et 17) ont été prises à l'occasion des célébrations marquant cet événement. L'officier revêtu d'un manteau de cuir, à l'avant-plan sur les deux photos, est le Hptm. Heppner, Staffelfkapitän.

Collection Schürmann (Photo 19)

Page 18 – Insignes personnels

L'Épée de Siegfried - le Ju 88 du Kommodore de la KG 3

Bien que le cliché ne soit pas de la meilleure qualité, il illustre un insigne personnel rarement observé. D'où l'intérêt de le publier. L'épée portant l'inscription *Siegfried*, est la marque personnelle de l'Oberst Heinrich Conrady, Kommodore de la KG 3. Le motif est peint sur son Ju 88 A-4 (WNr. 2240, 5K + CA; le C est bleu). La vue a été prise à Dno (région de Pskov, secteur nord du front de l'Est) au printemps 1942. La Stabstaffel y était basée depuis février 1942. L'Uffz. Gloy sourit au photographe depuis le cockpit de son "bon vieux CA", la monture du Kommodore depuis un an. L'avion sera toutefois perdu le 3 janvier 1943, lorsque l'équipage du Major Jobst-Hinrich von Heydebreck ne revient pas d'une mission au-dessus de Zaporozhye. Les aviateurs seront portés disparus. Nous ignorons si le Ju 88 était toujours orné de l'*Épée de Siegfried* au moment de sa disparition.

Collection Richter

Page 19 – Dérives

Lt. Konrad Hennemann, 2./KG 26

L'un des plus talentueux pilotes spécialisés dans la lutte antinavire sur le front de l'Arctique en 1941 est le Lt. Konrad Hennemann. En mai de cette année-là, ce jeune homme de 21 ans est transféré à la 1./KG 26 dans le nord de la France. De là, il accomplit ses premières missions contre les navires ennemis dans les eaux côtières britanniques. Deux mois plus tard, Hennemann est muté à la 2. Staffel de la même escadre. Opérant depuis des aérodromes de Norvège septentrionale, l'unité s'en prend aux convois navals transitant par l'Océan Glacial Arctique pour décharger à Mourmansk de grandes quantités de matériel de guerre occidental destiné à l'Armée Rouge. Avant la fin 1941, Hennemann a coulé en l'espace de cinq mois sept navires marchands pour un total de quelque 35.500 GRT. A ce palmarès s'ajoutent deux destroyers de la Royal Navy. Pour les deux premiers bâtiments coulés, le jeune pilote se voit décerner la Croix de Fer de Seconde Classe le 23 octobre 1941. Trois victimes de plus à son tableau de chasse et Hennemann reçoit la Croix de Fer de Première Classe dès le 16 novembre.

Début 1942, la 2./KG 26 s'entraîne au tir de torpilles depuis la base italienne de Grosseto. Son entraînement achevé, Hennemann rejoint la Norvège fin février. Le 2 mars, il attaque et endommage un steamer. Plusieurs mois s'écoulent ensuite sans apporter de succès. Le 4 juillet, la 2./KG 26 part à l'assaut du tristement célèbre convoi naval PQ 17. Hennemann vise son objectif et largue ses torpilles. Mais peu après, son He 111 H-6 (1H + GH, WNr. 7098) est atteint par des tirs de DCA. Le bimoteur s'enflamme et s'abat dans le carré 69/27. Si Hennemann aura eu le temps de couler le cargo *Navarino* (4.841 GRT), ni lui ni son équipage ne survivent au crash de leur Heinkel. L'officier reçoit la Croix de Chevalier à titre posthume le 3 septembre 1942. Notre photo illustre le tableau de chasse d'Hennemann peint sur son He 111 (1H + GH) en mai ou juin 1941. C'est cet avion qu'Hennemann pilotait au moment de sa disparition le 4 juillet 1942.

Collection Wilhelmj

Page 20 – Photos couleur

La 1.500ème de la 3.(H)/31

A l'Est, l'avance rapide de la Wehrmacht au cours de l'été 1941 et les vastes territoires conquis en 1942 augmentent les besoins en missions de reconnaissance. Les Fernaufklärungsstaffeln (escadrilles de reconnaissance stratégique) sont donc particulièrement sollicitées. Souvent, elles accomplissent plusieurs missions par jour, photographiant toutes sortes d'objectifs au bénéfice des troupes au sol progressant vers Stalingrad et le Caucase. L'une des Staffeln ainsi sollicitées est la 3.(F)/Aufklärungsgruppe 31 qui opère sur Bf 110. Créée à Brieg (Silésie) en novembre 1938, cette escadrille est envoyée au combat dès le 1^{er} septembre 1939. Rattachée à la Luftflotte 4, elle vole sur Do 17 P au-dessus de la Pologne centrale en soutien de la 8. Armee. Début mai 1940, elle est engagée à l'Ouest avec ses Do 17 P et M opérant pour le compte de la 7. Armee. La Staffel est d'abord stationnée à Francfort-sur-le-Main avant de déménager sur le terrain français de Saint-Brieuc en juillet. Suivent des missions exécutées au-dessus des Iles Britanniques, missions pour lesquelles la 3.(F)/31 a été rattachée au II. Fliegerkorps. L'escadrille se transforme sur Bf 110 à l'automne 1940. Jusqu'à cette époque, et en dépit du grand nombre de sorties opérationnelles effectuées, les pertes de l'unité ont été minimes.

En avril-mai 1941, la Staffel emménage à Hohensalza (Prusse Orientale) en préalable à l'invasion de l'URSS. L'assaut est déclenché le 22 juin. Début juillet, l'escadrille occupe le terrain avancé de Dokoudovo, près de Lida (ouest de Minsk). La 3.(F)/31, qui est à présent rattachée au Nahkampf Führer 2 (traduit ici par Directeur des Opérations Tactiques 2), accomplit une série de vols de reconnaissance au bénéfice du Generaloberst Guderian dont le Panzergruppe 2 fonce vers Moscou. La Staffel est stationnée à Chatalovka-Ouest d'août à octobre 1941.

Au printemps 1942, l'unité est rebaptisée 3.(H)/31 et quitte le secteur central pour le secteur sud du front de l'Est. C'est que l'offensive d'été va y être lancée. La Staffel est maintenant rattachée au Stab/NAG 1 et opère surtout vers Stalingrad. En juillet, l'escadrille a pris ses quartiers à Tatsinskaïa-Est. Dans quelques mois, l'endroit deviendra tristement célèbre car il constituera l'une des bases de départ des missions de parachutage désespérées au profit de la 6. Armée encerclée à Stalingrad.

À l'été 1942, l'un des pilotes de la Staffel est l'Oblt. Ernst-Günther Klatt (voir LiF n° 3, p. 48 et troisième de couverture, et LiF n° 4, pp. 31 à 34). Le 10 août, son équipage et lui effectuent un vol de reconnaissance vers Stalingrad à partir d'un terrain nouvellement conquis, Bereska. L'avion de Klatt, le Bf 110 C-5 immatriculé 5D + EL, est abattu au-dessus de la steppe kalmouke. Le Messerschmitt se pose en catastrophe au sud de la cité sur la Volga, quelque 60 km derrière les lignes soviétiques. Au péril de leur vie, Klatt et ses deux équipiers (l'Oblt. Weiser et l'Uffz. Unhöld) parviennent néanmoins à rejoindre les lignes allemandes. Le 2 septembre 1942, Klatt participe aux célébrations marquant la 1.500^{ème} mission de la Staffel. Il en profite pour prendre quelques photos en couleur que nous avons reproduites dans ces pages. À cette époque, la 3.(H)/31 est basée à Nikolkoïe (ouest de Stalingrad). Elle ne compte alors plus que cinq Bf 110 (un C-5 et quatre E).

Photo 25 (p. 20) - La carte commémorative éditée à l'occasion des célébrations marquant la 1.500^{ème} mission opérationnelle accomplie par la 3.(H)/31. Le document a été imprimé sur papier photo par la section photographique de l'unité et distribué aux membres de la Staffel.

Photos 26 et 27 (p. 21) - L'équipage à qui est revenu l'honneur d'accomplir la 1.500^{ème} sortie, vient de prévenir par radio qu'il va se poser. En signe de bienvenue, les personnels au sol ont allumé des fumigènes dont les panaches colorés strient la steppe nue qui s'étend à l'ouest de Stalingrad.

Photo 28 (p. 22) - Dès l'arrêt de l'avion, le Staffelf kapitän a sauté sur l'aile pour aller féliciter l'équipage. Alors que ce dernier entreprend de quitter le cockpit, un Unteroffizier mécanicien s'apprête à ceindre le nez de l'avion d'une pancarte commémorative ornée d'une guirlande végétale.

Photo 29 (p. 23) - Tout sourire, le Staffelf kapitän de la 3.(H)/31 et le mécanicien responsable de l'avion honoré. Sur la pancarte, on distingue le "Crabe", emblème de l'escadrille, côtoyant un Bf 110 en vol.

Toutes photos collection Klatt

Page 24 – Des avions sous la loupe

Fin de mission sur le ventre – le Me 262 "D Noir" de la 2./KG 51

Par Axel Urbanke

Au cours des dernières décennies, les ouvrages dédiés à la Luftwaffe nous ont régulièrement apporté nombre de photos de chasseurs allemands saisis peu avant la fin de la guerre. Mais, récemment, la source a commencé à se tarir et aujourd'hui, il devient de plus en plus difficile de "déterrer" de nouveaux clichés. Le nombre de ces "trésors" est évidemment fini, ce qui explique pourquoi leur découverte tend à devenir de plus en plus rare. En effet, les historiens comme les collectionneurs ont déjà "écumé" les familles des vétérans, pilotes ou rampants, et les photos ainsi collectées ont été publiées. Aujourd'hui, c'est probablement à la seule chance que l'on doit l'éventuelle découverte d'un cliché intéressant, rejeté jusque-là dans les oubliettes d'un grenier, d'un vieux tiroir ou d'un coffre à souvenirs poussiéreux. Les images que vous allez découvrir dans ces pages, proviennent de l'album photo d'un vétéran autrefois chargé de la récupération d'aéronefs. Les vues illustrent un Me 262 du 1./KG 51. Elles sont rarissimes car, à l'époque, il était explicitement interdit de photographier les avions à réaction. Voici donc l'histoire tissée en filigrane derrière les photos du Me 262 A-2a immatriculé 9K + DK.

Depuis la fin novembre 1944, les Allemands tiennent bon sur le front de l'Ouest, derrière une ligne de défense reliant Linnich à Düren. La résistance de la Wehrmacht a empêché les troupes de l'Oncle Sam de progresser vers Cologne et de franchir le Rhin. Toutefois, le 23 février 1945, les forces US lancent dans le secteur l'opération *Grenade*, une offensive majeure. Largement appuyés par l'artillerie et l'aviation, les Américains parviennent à établir des têtes de pont sur la rive est de la Roer (à ne pas confondre avec la Ruhr – ndr.) près de Düren et de Linnich. Mais les Allemands demeurent combattifs: dans les jours qui suivent, les unités de l'Army Group B, qui ont engagé leurs réserves dans la bataille, sont repoussées kilomètre par kilomètre. Les Me 262 de la KG 51 participent à la contre-offensive allemande, même si leur intervention galvanise davantage les troupes au sol qu'elle n'a un réel impact sur le résultat des combats. En effet, les bi-réacteurs n'emportent qu'une faible charge de bombes et ces dernières sont larguées depuis une altitude qui ne permet pas toujours un tir de précision. En clair, pour les troupes US, les attaques des *Turbos* tiennent plus de la piqure de moustique que du coup de marteau. Elles n'ont donc aucun impact majeur sur la progression des Alliés.

Le 25 février 1945, un total de 12 jets du 1./KG 51 décollent de Rheine-Hopsten. Leurs objectifs sont situés dans le secteur Düren-Linnich. Les chasseurs-bombardiers vont opérer isolément, par paire ou en section de trois appareils. À 08h12, le Lt. Lange s'arrache de la piste à la tête du premier trio. Lange, de la 1. Staffel, pilote le 9K + BH. Ses ailiers, tous deux de la 2. Staffel, sont le Lt. Heid dans le 9K + HK et l'Ofw. Wiczorek à bord du 9K + DK (W.Nr. 110613). L'ordre leur a été donné "d'attaquer les concentrations de troupes à Jülich". Chaque Messerschmitt emporte deux bombes de 250 kg. Parvenus dans la zone de l'objectif, les assaillants sont pris sous le feu d'une intense DCA. Les choses se corsent encore quand des chasseurs ennemis se joignent aux défenseurs. À 3.000 m d'altitude, les "2-6-2" entament un piqué sous faible inclinaison. À 1.200 m, leurs pilotes actionnent la commande de largage des bombes. Les aviateurs allemands notent que leurs projectiles sont tombés dans la ville. Après quoi, ils font demi-tour et atterrissent à Hopsten entre 08h47 et 08h54.

Mais les noms de deux des pilotes à peine rentrés, sont réinscrits au tableau des opérations: l'Ofw. Wiczorek et le Lt. Heid doivent effectuer une deuxième mission. Leurs appareils sont les mêmes que lors de la mission de la matinée. Les deux aviateurs reprennent donc l'air à 12h35 et 12h36 respectivement. Leurs objectifs sont localisés dans le secteur Jülich-Linnich. À bord de son 9K + HK, Heid attaque la ville de Glimbach (nord-est de Linnich), pendant que Wiczorek lance ses bombes non loin de là, sur Körrenzig. Dans la zone de chaque objectif, les pilotes allemands se heurtent à une défense antiaérienne moyenne et légère dont le tir est, heureusement pour eux, fort imprécis. Mais la monture de Wiczorek a peut-être été touchée malgré tout, puisque, contrairement à la mission de la matinée, le vol de retour n'est pas sans histoire pour le sous-officier.

A quelques minutes à peine de l'atterrissage à Hopsten, Wieczorek doit se résoudre à poser son biréacteur "dans la verte" pour cause de défaillance technique. Son 9K + DK descend près de Nottuln, à l'ouest de Münster. Le pilote choisit de se poser train rentré dans une prairie plane et dégagée. Les choses se présentent bien et à 13h15, le Messerschmitt touche le sol à grande vitesse, perd un moteur, glisse encore puis finit par s'immobiliser. Plus de peur que de mal: l'avion est peu endommagé et Wieczorek s'extrait intact de la cabine de pilotage. Deux minutes plus tard, c'est le Lt. Heid qui se pose à son tour mais à Hopsten et sur ses roues. Wieczorek rallie l'aérodrome dans l'après-midi. Décidément, le Me 262 ne lui réussit pas: c'est la quatrième fois en six mois qu'il est victime d'un incident sérieux à bord de ce type d'appareil. Déjà, en août 1944, il avait été contraint à un atterrissage forcé et le 14 janvier 1945, un pneu éclaté avait provoqué un autre accident à Giebelstadt. Le même jour, le sous-officier avait été transféré au II./KG 51.

Photo 30 (p. 24) - Après son atterrissage sur le ventre (on devrait plutôt écrire "sur les nacelles moteur" – ndr.), le Me 262 immatriculé 9K + DK (W.Nr. 110613) de la 2./KG 51, est récupéré le 26 février 1945. Les ailes et le fuselage déposés sur une remorque, l'équipe de récupération (largement composée de personnels lettons) pose pour une photo souvenir. Celle-ci permet d'observer le camouflage moucheté particulièrement dense du chasseur-bombardier. Ce dernier s'étant posé dans une prairie (donc à découvert), il a été nécessaire de le camoufler en fichant des branches de sapin dans les principales ouvertures. Non sans raison: avec la présence d'aérodromes de jets allemands, l'activité aérienne alliée était très intense dans le secteur Rheine-Münster.

Collection Bazzani

Photo 31 (p. 26) - Un Oberfeldwebel de l'équipe de récupération examine le réacteur arraché du 9K + DK lors de son atterrissage. Le bas du Jumo 004B a manifestement été déformé lors de l'impact avec le sol.

Légende de l'infographie (p. 25) - La mission du Lt. Heid et de l'Ofw. Wieczorek effectuée le 25 février 1945 vers midi. En bas à gauche, la ligne verte discontinue signale l'emplacement du front le 23 février 1945. Le front est enfoncé et recule vers le nord-est. La ligne brune discontinue est celle du front le 25 février 1945. Le long trait rouge matérialise l'itinéraire suivi par les deux jets depuis leur décollage de Hopsten (haut de la carte) où est basé le I./KG 51. Heid et Wieczorek attaquent leur objectif respectif entre la nouvelle et l'ancienne ligne de front. De retour de mission, Wieczorek, qui file vers Hopsten, réalise qu'il ne pourra pas atteindre l'aérodrome. Il pose donc son biréacteur (Me 262 A-2a, 9K + DK, W.Nr. 110613) dans une prairie près de Nottuln.

Sources:

- Informations issues d'un album photo
- Rapports d'inventaire de la Luftwaffe
- Informations communiquées par Jan Horn (Dresde)

Page 27 – Emblèmes inconnus

La "Vistule" de la 7.(H)/32 (Pz)

Jusqu'ici, on ne connaissait que fort peu de photos illustrant l'insigne de la 7.(H)/Aufklärungsgruppe 32 (Pz). Cette Staffel est créée en février 1941. Elle est constituée à partir de l'Aufklärungsstaffel Oberbefehlshaber Ost (H) (littéralement Escadrille de Reconnaissance du Commandant en Chef pour l'Est (Armée de Terre) ou Aufl.St. OB Ost (H) en abrégé). A la même époque, l'unité abandonne ses He 45 et He 46 pour se transformer sur Hs 126. La Staffel est établie et équipée à Bromberg et à Thorn alors en Prusse Occidentale (aujourd'hui respectivement Bydgoszcz et Toruń en Pologne). Ces deux villes, distantes l'une de l'autre de 40 km à peine, ont été bâties sur la Vistule. C'est pourquoi l'unité décide de faire de cette rivière son emblème, en la symbolisant sur un disque. La signification des lettres ADW est par contre sujette à caution. Serait-ce l'abréviation de *An Der Weichsel* (Sur la Vistule)? Tout aussi énigmatiques sont le point blanc renfermant deux carrés rouges et le R rouge juxtaposé. Cette vue illustre un Fi 156 Storch utilisée par la Staffel pour ses liaisons. Elle a été prise le 4 avril 1941 lors d'une formation dispensée à Thorn.

Avec l'ouverture du front de l'Est le 22 juin 1941, la 7.(H)/32 effectue des vols de reconnaissance dans le secteur central du front pour le compte du XXIV. Panzer Korps. Ses premières bases d'opérations sont Sloutsk (quelque 75 km au sud de Minsk), puis Moguilev (90 km au sud-ouest de Smolensk) à partir de début août.

Au cours de l'été 1942, l'escadrille se transforme sur Fw 189 et est rattachée au Stab/NAG 9. A ce jour, il n'existe aucune preuve que les bipoutres Focke Wulf aient été ornés de l'insigne d'unité. On pourrait donc en déduire que ce dernier n'a été utilisé que jusqu'à l'été 1942. Le code porté sur le fuselage des appareils de la 7.(H)/32 est constitué du préfixe M4 suivi de la lettre d'escadrille R.

Page 28 – Derrière les images, une histoire

Des Crabes, Serpents et B..., ou l'histoire de la 3./JGr 10 (seconde partie)

Par Christian Stopsak

Début 1945, la 3./JGr. 10 est basée à Redlin, près de Parchim. L'unité est aux ordres du Lt. Alois Höhn. A cette époque, il est évident que l'expérimentation aérienne des armements employés jusque-là par la Staffel, est à peu près terminée. Mais si les avions ont récupéré leur classique pylône d'emport ETC 501 sous le fuselage, deux tubes lance-roquette de 210 mm sont à présent accrochés sous leurs ailes. Lors des essais à venir, les pilotes devront tirer ces nouvelles munitions dans le sens du vol. Entre eux, les aviateurs surnomment toujours ces projectiles "bites" (v. p. 9 de la traduction française de LiF n° 15). Mais il ne s'agit pas des mêmes munitions pour autant: cette fois, la *Werfergranat* modèle 1943 a été remplacée par une nouvelle version de la roquette antiaérienne R 42 dont l'ogive renferme des *Brandtaschen* (littéralement "poches incendiaires"). La nouvelle arme est baptisée du nom rébarbatif de *21 cm RB Sprenggranate Bord drall*. Elle pèse moins que son prédécesseur et est presque deux fois plus rapide. Giro-stabilisé (le projectile tourne autour de son axe longitudinal), l'engin est supposé afficher des caractéristiques de vol stables et relativement précises. Déclenchée par un chronomètre, l'explosion d'un détonateur provoque la libération de 130 pochettes incendiaires. Les ingénieurs espèrent que la puissance de l'explosion et l'éjection des sous-munitions incendiaires seront suffisants, même à grande distance, pour descendre un voire plusieurs bombardiers lourds.

Cependant, la phase de rééquipement de la 3. Staffel est endeuillée par un stupide accident mortel. Le 14 janvier 1945, au cours d'un voyage entre Parchim et Redlin, l'Uffz. Leopold Huszczak s'autorise quelques acrobaties au-dessus d'un village. But: épater sa fiancée.. Mais ce faisant, il perd le contrôle de son Fw 190 A-8 "4 Noir" qui va s'abattre à la sortie du village. Huszczak n'aura pas eu le temps d'évacuer son avion en perdition.

Après essais avec la nouvelle arme, la 3./JGr. 10 déclare 16 Fw 190 A-8 opérationnels, parés pour une expérimentation en conditions réelles. Le 20 janvier 1945, les avions quittent Redlin pour Delitzsch, près de Bitterfeld (Saxe). Ils se retrouvent donc non loin de leurs frères d'arme du II.(Sturm)/JG 300 qui stationnent à Löbnitz, à moins de 10 km. Comme à l'automne précédent, les appareils de la 3./JGr. 10 sont placés sous le contrôle opérationnel de la JG 300, un rattachement qui va largement dicter les activités aériennes de l'escadrille dans les semaines à venir.

Mais la Staffel ne séjourne pas longtemps à Bitterfeld: elle reçoit bientôt l'ordre de faire mouvement vers Schönfeld-Seifersdorf, quelque 300 km à l'est. De là, l'unité partira à l'assaut de l'Armée Rouge qui avance vers l'Oder. Dans le sillage de leurs camarades du II.(Sturm)/JG 300, les pilotes de la 3./JGr. 10 se retrouvent inopinément confrontés aux dures conditions qui prévalent sur le front de l'Est. Malheureusement, nos recherches ne nous ont pas permis de retrouver une quelconque trace des missions exécutées depuis Schönfeld-Seifersdorf. La seule information dont nous disposons à ce sujet, confirme l'emploi par la 3./JGr. 10 des *Dödeln* (Bites) en soutien des troupes au sol. Ces missions ont été exécutées de concert avec les unités d'appui-feu présentes dans le secteur. Apparemment, la 3./JGr. 10 n'a eu à déplorer aucune perte face aux Soviétiques.

De retour à Delitzsch, ces opérations sur le front de l'Est semblent n'être plus qu'un souvenir pour les pilotes de la Staffel. Mais, subitement, le 1^{er} février 1945, face à la progression rapide de l'Armée Rouge vers l'Oder, le commandement de la Luftwaffe ordonne à des unités de la *Reichsverteidigung* (Défense du Reich) de faire mouvement vers l'est. En fait, l'état-major de la Wehrmacht a été pris de court car les Soviétiques avancent beaucoup plus vite que prévu. Parmi les escadrilles allemandes redéployées dans l'urgence, on retrouve la 3./JGr. 10. Avec les quatre Gruppen de la JG 300, elle constitue une formation de combat qui part en patrouille le long des routes pour repérer et attaquer les colonnes russes. Le 1^{er} février, la formation perd deux pilotes. A la 3./JGr. 10, on ne déplore qu'un Fw 190 A-8 endommagé dans un atterrissage forcé sur panne de carburant, près de Dessau.

Le lendemain, 2 février, une succession d'attaques menées "en radada" frappe les têtes de pont soviétiques fonçant vers l'Oder. Ces missions laissent un sentiment très mitigé aux pilotes de la 3./JGr. 10: manifestement, la puissance destructrice des nouveaux *Dödeln* ne les impressionne guère. C'est pourquoi ils les décochent rapidement, en ayant à peine visé, dès qu'ils ont repéré les concentrations de troupes ennemies. Ensuite, ils regagnent en rase-motte leur aérodrome où leurs avions sont immédiatement avitaillés et réarmés. Cette activité fébrile est probablement à l'origine d'un accident, lorsque l'une des *Dödeln* de l'Uffz. Rudolf Pätzold explose prématurément au décollage. Mais le sous-officier s'en tire miraculeusement avec des blessures superficielles encourues lors de son atterrissage en catastrophe. La même mission fait un autre miraculé à peine quelques secondes plus tard: alors qu'il est en pleine course de décollage, le Lt. Hans-Dieter Eisenlohr est témoin du crash de Pätzold, puis part en cheval de bois, dérape sur un cratère de bombe mal rebouché et passe sur le nez. Quoiqu'en fâcheuse posture, l'officier doit encore faire face au pire lorsque l'une de ses roquettes glisse hors de son tube-lanceur et explose. Mais, comme Pätzold, Eisenlohr s'en tire vivant, quoique blessé.

Les 3 et 4 février 1945, des sections de quatre Fw 190 s'en prennent à des objectifs au sol dans le secteur Görzitz-Küstrin. Ce seront les dernières missions à l'Est pour la 3./JGr. 10. Elles ne déboucheront sur aucune perte supplémentaire pour l'unité, ni en homme ni en matériel. Aucune sortie n'a été enregistrée pour les jours suivants. Il faut attendre la Saint Valentin 1945 pour que le commandement de la Luftwaffe s'intéresse à nouveau à la 3./JGr. 10. Et cette fois, il va s'agir d'utiliser les *Dödeln* pour leur mission première: la destruction de bombardiers lourds.

Les Fw 190 A-8 décollent de Delitzsch vers 11h00. A nouveau, ils constituent une formation de combat avec le II.(Sturm)/JG 300. Leur objectif a de quoi impressionner: près de 1.300 Flying Fortress et Liberator approchent à l'ouest. L'un des objectifs des Américains est Dresde. Les défenseurs allemands grimpent à travers la couche de nuages dense et presque homogène. Ils ne doivent pas attendre longtemps la réaction américaine: très vite, les Mustang de l'escorte engagent les Focke Wulf des II.(Sturm)/JG 300 et 3./JGr. 10. Les 356th et 364th Fighter Groups empêcheront ainsi les assaillants d'atteindre les *Heavies*. Au cours des *dogfights* qui s'en suivent, l'Uffz. Walter Gerlach est abattu: son "8 Noir" percute près de Leisnig, ne lui laissant aucune chance. A cours de carburant, un autre pilote de la 3./JGr. 10 se retire vers le nord et effectue un atterrissage forcé près de Berlin.

Le 15 février 1945, l'escadrille perd un pilote supplémentaire dans des circonstances qui demeurent mystérieuses. Ce jour-là, l'Uffz. Rudolf Pätzold, à peine remis de ses blessures du 2 février, reçoit l'ordre de convoyer un Fw 190 A-8 de Redlin à Delitzsch. Le décollage se passe normalement. Mais 30 km plus loin, le "13 Noir" s'abat à l'est de Perleberg, tuant son pilote. La cause de l'accident ne sera jamais établie.

Les sorties opérationnelles reprennent le 25 février, quand la 3./JGr. 10 prend l'air pour se porter à la rencontre de la 8th Air Force. Mais ce vol de plus d'une heure ne débouche sur aucun contact avec l'ennemi. Et pour cause: les objectifs de ce dernier sont situés dans le sud de l'Allemagne. Cependant, au même moment, pas moins de 250 Mustang sont en maraude jusque dans le secteur de Berlin. Ils s'en prennent à tout ce qui roule ainsi qu'aux aérodromes de jets. Peu désireux de les laisser faire, le commandement de la Luftwaffe expédie à leur rencontre plus de 200 avions appartenant aux JG 300, JG 301 et 3./JGr. 10. Cette dernière regagne Delitzsch vers 11h30. Elle a perdu un seul appareil lors de cette mission, quand un Fw 190 A-8 est allé "encadrer la planète" non loin du terrain de Löbnitz, sur défaillance technique. Le parachute aura au moins sauvé son pilote.

Quelques jours plus tard, le 28 février, la Jagddivision estime que de larges formations de bombardiers ennemis vont pénétrer dans l'espace aérien au-dessus de l'Allemagne Centrale. En réponse à cette menace supposée, des éléments des 3./JGr. 10 et II.(Sturm)/JG 300 prennent l'air depuis Delitzsch et Löbnitz. Il est près de 14h00. Les intercepteurs mettent le cap à l'ouest. Quand il devient clair qu'ils ne pourront engager les B-17 (en route vers le nord, direction Kassel), ils reçoivent l'ordre d'avorter la mission.

Les événements du 2 mars prennent un tout autre tour. Plus de mille deux cents quadrimoteurs US s'en prennent à l'industrie pétrolière allemande dans la Saxe. Leurs objectifs sont concentrés dans le triangle Böhlen-Magdebourg-Rühland. Les "Lourds" ne sont pas venus seuls: 700 *Little Friends* leur servent de gardes du corps. A cette terrifiante armada, la Jagdwaffe ne peut opposer qu'à peine 200 intercepteurs des JG 300 et 301. Aux intercepteurs lancés par le II.(Sturm)/JG 300 depuis Löbnitz se joignent, vers 09h20, les 16 Fw 190 A-8 opérationnels de la 3./JGr. 10. Les défenseurs tombent sur un groupe de Fortresses Volantes dans le secteur Wittenberg-Jüterbog. Des *Dödeln* sont lancées qui frappent et descendent au moins un Boeing et poussent deux autres à quitter leur formation. Les Sturmjägern se lancent à la poursuite des deux éclopés, jusqu'à ce que leur escorte s'interpose. Face aux P-51, les Allemands ne demandent pas leur reste.

Entre Wittenberg et Torgau, d'autres combats échevelés mettent aux prises les chasseurs d'assaut aux appareils des 353rd et 357th Fighter Groups. Au terme de combats tournoyants, le II.(Sturm)/JG 300 perd quatre pilotes. A la 3./JGr. 10, les hommes du Lt. Alois Höhn ont eux aussi été contraints à se battre pour leur survie. La supériorité numérique américaine est telle qu'il est impossible d'éviter les pertes dans les rangs allemands. Ainsi, les pilotes de Höhn ont-ils été témoins de la disparition de l'Ofw. Hermann Brennike et de Rudolf Schimmelpfennig dont les Fw 190 A-8 "3 Noir" et "4 Noir" ont été abattus par les P-51. Le sort

des deux Allemands demeure incertain car la violence des combats a écourté l'observation de la chute des deux camarades. Les survivants atterrissent à leur base de départ. S'en suit une longue attente dans l'inquiétude. Le commandement finit par trancher: Brennike et Schimmelpfennig sont officiellement portés disparus. Le coup est rude pour les hommes de la Staffel car les victimes comptaient parmi les plus anciens pilotes de l'unité. Tous deux avaient fait partie de l'Erprobungskommando 25 dès 1943 et Brennike était le plus expérimenté des pilotes du JGr. 10, avec quelque 280 missions de combat à son actif. Outre ces deux pertes durement ressenties, la Staffel déplore deux Fw 190 A-8 endommagés à Delitzsch et près de Wittenberg (dont le "15 Noir" - v. Photo 34 dans LiF n° 16).

Le 2 mars, le commandement de la Luftwaffe tente pour la dernière fois de remporter un succès décisif face aux incursions diurnes de l'aviation américaine. Elle jette ainsi dans la bataille les intercepteurs conventionnels appartenant aux JG 300 et 301. Le haut commandement ne peut toutefois pas ignorer la vanité de ces efforts insensés. Il s'en remet donc aux JG 7 et 400, avec l'espoir que de petites formations de leurs intercepteurs à réaction pourront contrer efficacement les bombardiers US. Pour la 3./JGr. 10, le retrait des opérations défensives contre les *Viermots* signifie aussi la fin de l'expérimentation opérationnelle de la *21 cm RB Sprenggranate Bord drall*. Et comme la météo se dégrade vers la mi-mars, les vols deviennent rarissimes: tout au plus l'escadrille enregistre-t-elle une seule sortie d'entraînement le 9 de ce mois.

Il faut attendre le 24 mars pour observer un changement fondamental de la situation. Pour les hommes de la 3./JGr. 10, ce jour-là commence de manière très banale, sans doute de la même manière que pour leurs proches homologues du II.(Sturm)/JG 300 à Löbnitz. Là, les pilotes sont tenus en alerte après qu'une nouvelle incursion de bombardiers ait été signalée à l'ouest. Mais les *Heavies* restent absents au-dessus des lander de Saxe-Anhalt et de Thuringe. L'explication, les Allemands l'ignorent encore, c'est l'opération *Varsity* ou le débarquement aéroporté allié à l'est du Rhin, près de Wesel. L'état-major allié exige que son aviation cloue la Luftwaffe sur ses terrains du nord-ouest de l'Allemagne. De la sorte, les envahisseurs pourront opérer en toute impunité. Lorsque le commandement allemand se rend compte de la situation, il considère inutile de maintenir l'état d'alerte des II./JG 300 et 3./JGr. 10. Mais les nerfs sont mis à rude épreuve quand l'alerte est relancée peu après, suite à une autre incursion dans un autre secteur: cette fois, c'est la 15th Air Force qui pénètre par le sud.

Plus tard dans la journée, ordre est donné de monter une opération en soutien des troupes au sol attaquant la tête de pont alliée établie près de Wesel. La JG 300 va devoir parcourir 400 km à basse altitude avant d'arriver sur l'objectif. Tous ses Gruppen vont partir à l'assaut, constituant une seule et même formation de combat. Vers 14h50, plusieurs Fw 190 A-8 de la 3./JGr. 10 menés par le Lt. Alois Höhn s'élèvent au-dessus de la piste de Delitzsch. Ils rejoignent vite leurs frères d'armes du II.(Sturm)/JG 300 et, avec eux, tournent vers l'ouest. Mais les choses se gâtent plus tôt que prévu: 30 minutes après le décollage, au sud de Göttingen, la formation allemande est assaillie par des Mustang du 353rd Fighter Group. D'un point de vue tactique, les Allemands sont dans une situation très défavorable: à basse altitude, face à un soleil bas et dans la brume. Avant même que les chefs de dispositif ne réalisent que leur formation vient d'être interceptée, le premier Focke Wulf est déjà tombé sous les coups de l'USAAF. La 3./JGr. 10 est embarquée elle aussi dans ce maelström mortel. A l'issue d'un long combat tournoyant, l'Uffz. Hans Schakel ne peut se défaire de son poursuivant pour le moins coriace: l'Allemand est abattu et tué près de Niedernjesa, quelques kilomètres au sud de Göttingen. L'Ofw. Franz Bernhart est plus chanceux puisqu'il se pose sur le ventre près de Nordhausen vers 16h00.

Faute d'archives complètes, il est impossible de dire si la 3./JGr. 10 a subi d'autres pertes dans cet engagement. Par contre, pour le II.(Sturm)/JG 300, une chose est sûre, le combat a débouché sur une cinglante défaite. En réalité, il faudrait plutôt parler de catastrophe: pas moins de 14 de ses pilotes sont soit morts soit portés disparus. Face à ce résultat terrifiant, les hommes de la 3./JGr. 10 s'en tirent donc plutôt bien. Après cette opération à l'issue dramatique pour les Sturmjäger, il a dû être clair pour tous les participants que l'expérimentation des *Dödeln* dans de pareilles conditions est tout simplement impossible. Au moins 12 des 16 Fw 190 A-8 équipés à l'origine pour emporter les roquettes ont été perdus. L'ordre de retrait de la Staffel intervient peu après. Le 27 mars, les survivants de l'escadrille partent pour Redlin, certains par la route d'autres par le rail. Les Fw 190 restants sont abandonnés à Delitzsch. Ils seront ultérieurement versés au II.(Sturm)/JG 300. A Redlin, la 3./JGr. 10 se retrouve sans emploi.

Par contre, l'une de ses escadrilles sœurs, la 2./JGr. 10, est envoyée au combat avec des Fw 190 depuis Salzwedel afin d'expérimenter les fusées R4M en conditions réelles. En février 1945, un certain nombre de Fw 190 D-9 avaient été livrés dans ce but. Quant à la 3./JGr. 10, ses expérimentations avaient montré que la version à moteur radial du Focke Wulf 190 n'était tout simplement pas à la hauteur de la tâche. Pointés du doigt en particulier, son BMW 801 en étoile, son armement externe et son manque de vitesse, considérés comme autant de handicaps en cette année 1945. De concert avec le I. Gruppe de la JG 301, la 2./JGr. 10, encore largement équipée de Fw 190 A, attend néanmoins son prochain engagement contre les formations de bombardiers américains.

Face à la progression rapide des Américains en Thuringe, les avions des JG 300 et 301 et les Fw 190 D-9 opérationnels de la 2./JGr. 10 sont utilisés pour la défense d'aérodromes ou des missions d'escorte entre le Harz et la forêt de Thuringe. Suite aux pertes subies les 2 et 4 avril, il apparaît que la 2. Staffel a demandé le transfert de plusieurs pilotes de la 3. Staffel. Car la 2./JGr. 10 déplore la perte des Uffz. Günther Pape (tué à bord d'un Fw 190 D-9 près de Wandersleben le 5 avril) et Heinz Sonntag (mort au combat près de Celle le 8 avril avec son Fw 190 D-9). A noter que ces deux victimes sont d'anciens membres de la 3./JGr. 10, les seuls réputés pour avoir été transférés à la 2. Staffel.

Les 11 et 12 avril, la situation militaire dans la région de Salzwedel montre d'inquiétants signes de désintégration sur l'aérodrome. Par conséquent, les éléments survivants de la 2./JGr. 10 emménagent à Redlin, près de Parchim. De là, une colonne de véhicules transportant le Stab, les navigants et les mécanos jugés essentiels, s'ébranle le 13 avril en direction de Schongau (Bavière). La colonne y parvient quatre jours plus tard. Les aviateurs sont supposés reprendre les opérations avec des avions armés de fusées R4M. Mais les appareils manquent à l'appel. Hormis l'un ou l'autre vol isolé (comme celui de l'Ofw. Franz Bernhart à bord d'un Fw 190 D-11 entre Wörrishofen et Schongau le 19 avril), aucune autre activité aérienne n'a pu être confirmée à ce jour. Cependant, des documents écrits issus d'archives privées prouvent que la dissolution du JGr. 10, bien qu'ayant été ordonnée début avril 1945, n'a jamais été effective avant la fin de la guerre. Le 28 avril, les personnels du Jagdgruppe 10 se rendent aux Américains dans la région de Schongau. Cette date clôturait l'histoire de la 3./JGr. 10.

Photo 33 (p. 28) et **Profil couleur associé** (pp. 28 et 29) - Le Fw 190 A-8 "8 Noir" de la 3./JGr. 10, marqué du code d'unité I1 et du célèbre serpent. Sous chaque aile, l'avion emporte un tube-lanceur accueillant une *21 cm RB Sprenggranate Bord drall*. Le pylône ventral ETC 501 sert à l'emport d'un réservoir d'essence auxiliaire. Il s'agit probablement de l'avion à bord duquel l'Uffz. Walter Gerlach a été abattu le 14 février 1945. La photo a sans doute été prise à Redlin en janvier 1945. L'Ofw. Rudolf Hartkopf, considéré jusqu'ici comme le pilote de cet appareil, était en réalité l'un des mécaniciens de la 3. Staffel.

Photo 34 (p. 31) - Mars 1945: le Lt. Alois Höhn (troisième à droite avec l'écharpe claire), Staffelführer de la 3./JGr. 10, vient de rentrer de mission. C'est le début du traditionnel "discutage du coup" cher à tous les pilotes militaires, quelle que soit leur

nationalité. Entre-temps, les mécanos s'affairent autour de la monture du "patron", un Fw 190 A-8. A gauche, entre le volet d'intrados baissé et la jambe de train, on aperçoit la courbe sombre de la partie inférieure arrière d'un tube lanceur de *Dödel*. La photo a été prise à Delitzsch.

Collection Seuffert via Stopsack

Photo 35 (p. 32) - Trois pilotes de la 3./JGr. 10 photographiés en mars 1945 à Delitzsch près de Bitterfeld. De gauche à droite, l'Uffz. Emil Körner, le Fw. Herbert Nindl et l'Uffz. Heinz Sonntag (tué le 8 avril 1945). Servant de toile de fond, un Fw 190 A-8 (sans le serpent ondulant sur le fuselage) muni du classique pylône d'emport ETC 501 et d'une nourrice largable de 300 litres. Détail intéressant, l'une des pales d'hélice porte l'inscription *Reserviert* (Réservé) tracée à la craie.

Collection Körner via Stopsack

Photo 36 (p. 33) - Rudolf Schimmelpfennig alors qu'il était Feldwebel. Ce sous-officier intègre la Staffel de chasse de l'Erprobungskommando 25 en 1943. Il y reste lorsque l'unité change de désignation pour devenir Jagdgruppe 10. Schimmelpfennig demeure l'un des deux pilotes de la 3./JGr. 10 portés disparus au cours de la mission du 2 mars 1945. Ce jour-là, il avait décollé de Delitzsch pour affronter les bombardiers US près de Bitterfeld. C'est entre Torgau et Wittenberg sur l'Elbe que ses camarades l'ont aperçu pour la dernière fois.

Collection Stelzer via Stopsack

Photo 37 (p. 34) - Si la photo précédente montrait un Fw 190 A-8 très ordinaire, celle-ci illustre un exemplaire équipé du *Rüstzustand* (traduit ici par Modification) R6. Tenant compte des extrémités des ogives visibles dans les lanceurs, ces derniers sont vraisemblablement chargés chacun d'une *21 cm RB Sprenggranate Bord drall*. Première rangée, à droite, posant pour une photo souvenir, le Lt. Seuffert, Staffel TO (Officier Technicien), entouré de mécanos et d'autres personnels non-navigants.

Collection Seuffert via Stopsack

Photo 38 (p. 35) - De gauche à droite, rassemblés devant un Fw 190 A-8 équipé de lanceurs de *Dödeln* et d'un réservoir ventral largable: les Ofw. Wüst et Hartkopf (Oberwerkmeister) et le Lt. Seuffert (Staffel Technischer Offizier) à Delitzsch en mars 1945. Les racines des pales d'hélice sont munies d'amortisseurs caractéristiques principalement observés vers la fin de la guerre. L'anneau blindé du capot moteur semble avoir été remplacé. Quant aux sabords des canons extérieurs d'aile, ceux-ci ont été hâtivement obturés.

Collection Meyer

Photos 39 et 40 (p. 36) - Le fuselage du "15 Noir", un Fw 190 A-8 photographié par les Américains sur un aérodrome d'Allemagne Centrale. On distingue le code d'unité I1 derrière la Balkenkreuz ainsi que le WNr. 380173 sur la dérive. Selon les rapports d'inventaire, cet appareil aurait subi des dégâts à hauteur de 40% lors d'un combat aérien et de l'atterrissage sur le ventre qui s'en est suivi près de Wittenberg le 2 mars 1945. Il est certain que le pilote photographié devant le même "15 Noir" (**Photo 40**, déjà publiée dans LiF n° 16, p. 34) est l'Uffz. Pätzold. Ce sous-officier perdra la vie le 15 février lors d'un vol de convoyage, dans des circonstances non élucidées à ce jour.

Collection Crandall (Photo 39) et collection Stopsack (Photo 40)

Photo 41 (p. 37) et **Profil couleur associé** (pp. 36 et 37) - Le "12 Noir", un Fw 190 de la 8.(Sturm)/JG 300 paré des bandes RVD adéquates (bleu-blanc-bleu) et de la barre horizontale noire du II. Gruppe. Il s'agit d'un ancien appareil de la 3./JGr. 10. Deux indices le prouvent: le motif au serpent et la petite lettre I (tout juste visible contre la première bande bleue de la RVD), reliquat du code d'unité I1 attribué à la 3./JGr. 10. Comme le "6 Noir" de l'Uffz. Pape (v. LiF n° 16, p. 37), ce Fw 190 appartient à la série de production 733 7xx. Prise à Bayreuth-Blindlachen en avril 1945, cette photo confirme que la 3./JGr. 10 avait transféré ses avions au II.(Sturm)/JG 300 à Löbten.

Collection Harry

Légende de l'infographie (p. 30) - Le cheminement des 2. et 3./JGr. 10 au cours de l'année 1945. Les triangles noirs signalent l'emplacement des aérodromes, les flèches grises, les trois opérations majeures dans lesquelles la 3. Staffel est impliquée en février et mars (4 février, 14 février et 24 mars).

Les lignes rouges fléchées matérialisent les déplacements connus des deux Staffeln pendant la période opérationnelle considérée. Ainsi, la 3. Staffel stationne d'abord à Redlin du 1^{er} au 20 janvier. Elle emménage à Delitzsch le même jour, puis à Schönfeld-Seidersdorf entre les 23 et 26 janvier. Ensuite, retour à Delitzsch le 27 mars, puis à Redlin à partir du lendemain et jusqu'au 13 avril. La 2./JGr. 10 est transférée à Salzwedel à une date indéterminée. Elle y reste jusqu'au 11 avril.

Les trajets en pointillés noirs correspondent aux derniers déplacements (par la route) des deux unités. Parmi eux, le retour de la 3. Staffel qui quitte Delitzsch (où elle a délaissé ses avions au bénéfice du II.(Sturm)/JG 300) et met deux jours (27 et 28 mars) pour regagner Redlin. De son côté, la 2. Staffel abandonne ses avions à Salzwedel pour rallier Redlin par camion en deux jours également (11 et 12 avril). Le 13 avril, commence une longue et dernière transhumance pour les membres du JGr. 10: ils quittent Redlin en direction du sud, passant par les faubourgs de Berlin, puis Dresde, Pilsen et Munich, avant d'aboutir à Schongau en Bavière. Le voyage par la route va prendre quatre jours (du 13 au 17 avril) car, par sécurité, le Jagdgruppe ne se déplacera que de nuit essentiellement. Il résidera à Schongau du 17 au 28 avril, date à laquelle il se rendra à l'armée américaine.

Page 38 – Paysages

Sous l'eau la terre!

Au cours des premiers mois de l'invasion de l'URSS, la Wehrmacht se rend compte qu'elle va devoir affronter des conditions climatiques extrêmes que personne n'avait réellement envisagées. Chaque saison apporte son lot de surprises. Ce n'est donc qu'après avoir enduré le brûlant et poussiéreux été, le pluvieux automne, l'implacable hiver et le boueux printemps russes que les Allemands savent à quoi s'attendre dans ce domaine.

Si les unités de la Luftwaffe ont été victimes de la sécheresse, de la poussière et de températures avoisinant les 30° C au cours de l'été, la seconde quinzaine d'août leur apporte un changement de météo parfois brutal. Les hommes accueillent alors comme un don du ciel ce qu'ils ont espéré au cours des semaines précédentes: la pluie. Mais le déluge qui s'abat dépasse de loin les espérances humaines et devient cause de nouvelles nuisances. Ainsi, les sols endurcis par la sécheresse estivale ne peuvent absorber les quantités d'eau phénoménales qui dégringolent du ciel russe. Le résultat devient rapidement chaotique, lorsque la moindre petite dépression de terrain, nid de poule, ornière, tranchée ou aire de dispersion, se transforme en autant de lacs. Au même moment, les pistes en herbe deviennent glissantes, causant plus d'un cheval de bois aux avions décollant ou atterrissant. Une seule averse peut mettre un terme à toute opération militaire pendant un bon moment.

Alors que les semaines passent et que les feuilles jaunissent, les averses de pluie, à présent redoutées, se font de plus en plus fréquentes, en particulier dans les secteurs nord et central du front de l'Est. Bientôt, la poussière de l'été laisse partout la place à une boue d'automne abondante, grasse et froide. Afin de poursuivre ses opérations en dépit des caprices de la nature, la Luftwaffe fait construire des chemins de roulement recouverts de caillebotis et creuser des fossés de drainage autour de ses aérodromes.

Il faut attendre les premiers frimas de septembre-octobre pour que la situation tende à s'améliorer. Mais l'automne russe est bref, laissant bientôt la place aux terribles conditions hivernales et à cette neige lourde et abondante qui engloutit tout le front. Cependant, les unités allemandes, pour la plupart, s'adaptent rapidement à ces circonstances et peuvent donc maintenir une activité aérienne.

Le chaos règne à nouveau sur les terrains d'aviation alors que survient la débâcle de printemps. Les conditions deviennent dantesques lorsque l'élévation des températures fait fondre la glace et la neige. Mais sous elles, la terre est encore profondément gelée. Le résultat ne se fait pas attendre et a quelque chose de déjà vu: la neige et la glace fondues transforment tout creux en une mare, voire un lac. La terre se réchauffant peu à peu, l'eau du dégel se mêle à elle pour fusionner en une boue collante capable de bloquer toute activité humaine. Pendant la débâcle de printemps, tout est mis en œuvre pour drainer au plus vite les aérodromes. A chaque cycle saisonnier, les hommes apprennent à se battre contre les vicissitudes de l'environnement naturel. Et lorsque survient l'hiver 1943-1944, la Wehrmacht sait comment faire face aux caprices de Dame Nature. Pour les terrains d'aviation restés sous son contrôle depuis un moment, la Luftwaffe fait appel au *Reichsarbeitsdienst* (Service du Travail du Reich) et à des travailleurs forcés d'origine russe. Des systèmes de drainage sont créés, des fossés pluviaux creusés, les aires de stationnement devant les hangars asphaltées ou bétonnées ou recouvertes de lourdes planches de bois remplaçant les caillebotis. Mais les terrains avancés ne bénéficieront pratiquement pas de ces aménagements avant la fin de la guerre.

Les non-navigants prennent l'habitude de lacer le haut de leurs bottes pour que l'eau n'y pénètre pas. Egalement populaires, les *Bordstiefel* ("bottes avion") en caoutchouc, que les mécanos sont censés porter pour travailler sur avion. Pendant les périodes où la boue s'empare du paysage, ces bottes gardent les pieds au sec. En pareilles circonstances, il est quasi impossible de déplacer au sol les avions à la force du bras, tant la boue retient les aéronefs. Les hommes ont alors recours à des véhicules, éventuellement chenillés (comme le célèbre Kettenkrad). Entretenir les appareils est également chose difficile dans ces conditions, en particulier les tâches concernant le train d'atterrissage. Pour ne pas s'enliser et garder les pieds hors de l'eau, les mécaniciens sont contraints à travailler sur des strapontins faits de caisses en bois disposées autour des avions. Bien souvent, un outil ou une pièce qui glisse de la main, disparaît à jamais dans la fange boueuse. On imagine l'état des mécanos qui tentent malgré tout de récupérer l'outil ou la pièce! Si cela peut faire sourire, n'oublions pas que chaque mécanicien devait répondre devant son chef de la perte d'un outil: une boîte à outils rendue incomplète pouvait mener à une sanction.

Bref, ce que ces hommes ont dû endurer il y a 70 ans dépasse notre compréhension actuelle. Le taux élevé de disponibilité des avions atteint à l'époque, témoigne du niveau d'entraînement tout aussi élevé des hommes chargés de les entretenir, de la motivation de ces personnels et leurs facultés d'improvisation. Et lorsque l'été revenait, que les aérodromes se transformaient à nouveau en prairies dures, arides et poussiéreuses, ces mêmes hommes ont probablement eu du mal à se remémorer qu'ils s'étaient battus, quelques semaines plus tôt, contre la neige fondue, l'eau et la boue.

Photo 42 (p. 38) - Même après la fonte des neiges, de lourdes averses de pluie peuvent, elles aussi, provoquer l'inondation des terrains russes au printemps comme en été. Parfois, ces inondations ont empêché toute activité aérienne à partir des terrains touchés. Ici, des mécanos balisent à l'aide de fanions rouges et blancs les zones inondées d'un aérodrome. La scène se déroule en mai 1944, dans le secteur nord du front de l'Est.

Photo 43 (p. 39) - A la fin de l'été 1941, ce "4 Noir", un Bf 109 E de la 5./JG 77, a été contraint à atterrir en campagne. La casserole d'hélice cabossée suggère que le chasseur a terminé son atterrissage sur le nez. La cause probable de cette mise en pylône pourrait être un champ de tournesols gorgé de la pluie d'une grosse averse. Les techniciens envoyés pour récupérer l'avion en ont manifestement profité pour se rafraîchir les pieds! A l'époque des faits, le II./JG 77 opérait dans le sud de l'Ukraine en soutien de la Heer progressant vers Rostov et la Crimée.

Collection Schürmann

Photo 44 (p. 40) - Dans les bourrasques d'un vent glacial, des mécaniciens au travail sur un Ju 88 à Nikolaïev. Les hommes semblent riveter une tôle de remplacement sur la dérive. Le bimoteur de reconnaissance appartient à la 2.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L et porte le code d'unité T5 + AM. Le travail nécessite l'utilisation d'un strapontin, ici une simple caisse en bois. Chaque homme est chaussé des bottes en caoutchouc obligatoires pour travailler sur avion. A gauche, des buses souples branchées sur un générateur de chaleur sont utilisées pour réchauffer le métal, ce qui rend le contact avec celui-ci plus supportable et surtout, moins dangereux en hiver. On note aussi la présence d'une cale rouge empêchant la gouverne de profondeur de battre dans le vent, et les outils déposés entre la profondeur et le stabilisateur.

Cet avion (WNR. 1195) est l'un des cinq de ce type à l'inventaire de la 2.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L en février 1942. Il sera perdu quelques jours après avoir été photographié, le 22 février 1942 précisément. Ce jour-là, le Lt. Reichmann et son équipage ne rentrent pas d'une mission au-dessus de Stalingrad. Désormais porté disparu, l'équipage était en mission de reconnaissance afin de collecter des renseignements en vue de prochaines opérations offensives.

Curieusement et bien qu'appartenant à la 2. Staffel, le bimoteur est marqué de la lettre d'escadrille M (normalement réservée à la 4. Staffel) et non K comme le voulait le règlement. Au printemps 1942 cependant, la 2.(F)/Aufkl.Gr.Ob.d.L utilisait indifféremment les deux lettres sans que l'on sache très bien pourquoi. Cette entorse est clairement renseignée dans les rapports d'inventaire. Par contre, la lettre A, celle désignant l'avion au sein de son unité, est rouge, ce qui est conforme.

bpk Lauterwasser

Photo 45 (p. 41) - Solzy, secteur nord du front de l'Est, mars-avril 1942. Des membres du I./JG 51 tentent de creuser des sillons de drainage dans le sol encore gelé pour permettre à l'eau de dégel de s'écouler depuis les aires de dispersion.

Photos 46 et 47 (pp. 42 et 43) - La base du III./KH 51 à Nikolaïev (Ukraine) en mars 1942. Le printemps est là et la débâcle qui l'accompagne a provoqué l'inondation de l'aérodrome. Dans ces conditions, les opérations aériennes sont tout bonnement impossibles. Les hommes utilisent les rares terres plus ou moins émergées en guise de gués. La **Photo 46** (p. 43) illustre un Ju 88 porteur du code d'unité 9K + IS (le I est liseré de blanc). A l'avant-plan, plusieurs traîneaux utilisés pour le transport de bombes. Bien que ces traîneaux fussent normalement tractés par des véhicules motorisés, ils pouvaient l'être par du bétail en cas de besoin. La bombe reposant sur le traîneau est une SD 500. Ce type de projectile tous usages était normalement utilisé contre des bâtiments industriels et des ouvrages d'art métalliques comme des ponts. Des bombes comme celle-ci pouvaient pénétrer un blindage en acier de 50 mm d'épaisseur.

La **Photo 47** (petite photo p. 42) montre un appareil de la 8. Staffel (casseroles d'hélice rouges) et un autre de la 7. Staffel marqué de la lettre d'escadrille F blanche (les casseroles sont de la même teinte). Les bombardiers semblent comme posés sur l'eau. Caractéristique typique de la KG 51, les anneaux frontaux des capots moteurs des deux appareils, sont peints dans la couleur du Gruppe. Sur les avions du III. Gruppe, ces anneaux étaient jaunes (v. LiF n° 16, tableau en p. 12 ou celui en p. 5 de la traduction française relative).

bpk Lauterwasser

Photo 48 (haut de la p. 44) - Automne 1941, quelque part sur un aérodrome ukrainien. Un inspecteur des services techniques de la 7.(F)/LG 2 patauge dans le bournier qui le sépare des baraquements du personnel au sol. L'aube colore le paysage d'une lueur orangée.

Photo 49 (bas de la p. 44) - Nikolaïev: un groupe de *Schwarze Männer* du III./KG 51 pousse tant bien que mal un chariot à bombe hydraulique au milieu de l'eau boueuse. Le chariot transporte un lot de bombes de 50 kg peut-être destiné au Ju 88 à l'arrière-plan. Les armuriers sont tous chaussés des fameuses bottes en caoutchouc.

bpk Lauterwasser

Page 45 – Photos inattendues

Des dégâts datés

En 1939, au cours des premiers mois de la 2^{ème} Guerre Mondiale, la "mécanique" trouvait encore le temps de s'adonner à diverses pratiques "non requises par les opérations". Ces pratiques disparaîtront l'année suivante, quand le rythme des combats et les pertes s'accroîtront pour culminer à l'été 1940. Parmi ces pratiques, on compte quelques formes "d'expression artistique" qui ornent les avions, les bâtiments, les véhicules et autres objets. Voici deux photos illustrant l'une de ces pratiques qui a eu cours au tout début du conflit: la datation de dommages subis au combat. Les clichés ont été pris à l'Aufklärungsgruppe 10 *Tannenberg* pendant l'invasion de la Pologne. Le Gruppe a fièrement inscrit sur ses Hs 126 la date des dégâts infligés par l'adversaire lors du premier engagement avec ce dernier. Les deux vues montrent des impacts de projectile réparés et datés du 4 septembre 1939, quatrième jour de guerre. L'équipage a eu de la chance: les balles ennemies ont manifestement manqué les réservoirs d'oxygène dont le point de remplissage est situé derrière la trappe circulaire claire, au milieu du T du code.

Collection Richter

Page 46 – Destins

Mission de nuit avortée

En novembre 1943, la 2.(F)/123 est la seule Staffel de l'Aufklärungsgruppe 123 à opérer dans le sud-est de la Méditerranée. Basée à Athènes-Tatoi, elle est chargée de la surveillance des eaux au sud de la Crète, du secteur d'Alexandrie englobant l'entrée du canal de Suez, de la côte palestinienne, de Chypres et de l'Égée Orientale. Hormis une paire de Bf 109 G-6/R3, l'escadrille est exclusivement équipée de Ju 88 de trois versions différentes (A-4, D-1 et T-1). Les pertes, souvent sur défaillances techniques, ne sont pas rares au cours de ces interminables missions de reconnaissance. C'est que les Jumo sont sollicités pendant de longues heures. La panne de l'un d'eux scelle régulièrement le sort de l'équipage si celui-ci n'est pas au voisinage d'un aérodrome. Car la perspective de devoir parcourir des centaines de kilomètres sur un seul moteur au-dessus des flots n'a pas de quoi rassurer les hommes. Et c'est ainsi que plusieurs équipages disparaissent sans laisser de traces: pas d'appel radio, aucun débris flottant sur les vagues, juste l'immensité désertique et silencieuse de la Grande Bleue. La 2.(F)/123 perd ainsi trois équipages dans ces circonstances au cours du seul mois de septembre 1943. Parmi eux, celui du Staffelfkapitän, l'Oblt. Schlug. L'officier et ses hommes ne sont jamais rentrés d'une mission de reconnaissance dans le secteur de Benghazi, sur la côte libyenne.

Comme les autres unités de reconnaissance, la 2.(F)/123 vole 24 heures sur 24. Ses avions décollent et atterrissent donc souvent de nuit. Aux premières heures du 18 novembre 1943, l'Oblt. Lichius et son équipage se préparent à décoller. Les moteurs de leur Ju 88 D-1 trop sont lancés et à 04h30, le 4U + TK s'ébranle dans l'obscurité. Le décollage est sans histoire et le Junkers vire au cap de la première branche de son périple. Mais quelques instants plus tard, l'un des Jumo 211B se met à cafouiller. La sagesse commande d'avorter la mission. Le pilote, le Fw. Ditzer, décrit donc un 180 degrés et met le cap sur Tatoi. Douze minutes après le décollage, alors que le bimoteur approche de l'aérodrome, le second moteur commence subitement à faire des siennes. Ditzer n'hésite pas, il doit poser le Junkers immédiatement. Et c'est un terrain plane et dégagé au sud de l'aérodrome qui accueille le ventre du Ju 88. Dans l'obscurité, le choc est rude et l'avion prend feu immédiatement. Mais l'équipage parvient à l'évacuer juste avant qu'il n'explose. La photo illustre ce qui reste du WNr. 430502 alors que le jour s'est levé en cette matinée du 18 novembre 1943. On découvre que Ditzer a fait le choix de se poser sur une route où son avion s'est arrêté en travers pour y brûler ensuite. Sur ce qui reste du nez du Ju 88, on distingue les antennes du radar de recherche maritime.

Photos 52 et 53 Collection Harry

Page 48 – Destins alliés

Atterrissage d'urgence à Bad Zwischenahn

Ou la perte d'un B-17G (Serial No. 42-37762) le 26 novembre 1943

En cette fin d'après-midi du 26 novembre 1943, après une pause de deux semaines, la 8th Air Force repart à l'assaut du Reich. Cette fois, 440 bombardiers lourds doivent attaquer Brême. Pour contrer les assaillants, la Luftwaffe dépêche 13 Jagdgruppen, l'Erprobungskommando 25 ainsi que des éléments du IV./NJG 1 et du III./ZG 26. A Oldenburg, le III./JG 11 décolle sur alerte à 11h00. Les Bf 109 G du Gruppe interceptent les quadrimoteurs 40 minutes plus tard, juste avant que ceux-ci n'atteignent leur objectif. Les premiers *Heavies* arrivent en effet au-dessus de la cité hanséatique à 11h45. Le raid se prolonge jusqu'à 12h28. Pendant près de 45 minutes, 1.200 tonnes de bombes frappent la ville sur la Weser. L'objectif principal est la zone métropolitaine, les objectifs secondaires sont le port et l'aérodrome. Les stratèges alliés avaient espéré que les 1.885 bombes incendiaires dévastent la cité. En réalité, des centaines d'habitation sont détruites, laissant quelque 4.000 personnes sans toit. Environ 270 Brêmois perdent la vie dans le raid aérien.

Alors que les bombardiers alliés se retirent, les intercepteurs allemands passent à l'attaque en masse. Ceux du III./JG 11 s'en prennent aux quadrimoteurs entre Brême et l'ouest d'Oldenburg. Quant sonne 12h10, le Gruppe de l'Hptm. Hackl a descendu six "Lourds". L'un de ceux-ci est le Boeing B-17G (serial no. 42-37762) piloté par le Second Lieutenant Charles A. Zitnik. Baptisée

Chaplain's Office (L'Aumônerie), la Forteresse Volante appartient au 384th Bomb Group. Le Boeing est sérieusement touché lors des combats aériens près d'Oldenburg. Ses moteurs endommagés, le bombardier glisse lentement derrière le gros de la formation US. Tels des rapaces, trois chasseurs allemands cerclent autour du quadrimoteur blessé. Mais ils ne l'achèvent pas. L'équipage américain réalise que les Allemands veulent le contraindre à atterrir sans délai et qu'il n'y a pas d'échappatoire. Zitnik se met donc à décrire de larges orbites descendantes. A l'ouest d'Oldenburg, il donne l'ordre à son équipage d'évacuer l'appareil. Depuis l'aérodrome de Bad Zwischenahn (20 km à l'ouest d'Oldenburg), des spectateurs assistent à l'éclosion successive des corolles des parachutes dans le sillage du B-17. Les Allemands en comptent sept. Il en manque trois.

Les témoins racontent que le grand bombardier américain a continué à décrire des cercles à basse altitude. Mais il n'a pas encore tenté d'atterrir. Quelque chose ne va pas. Lorsque le quadrimoteur est assez près de l'aérodrome pour que les Allemands puissent clairement l'observer aux jumelles, ceux-ci comprennent le drame qui est en train de se jouer: un homme pend sous l'avion. C'est le S/Sgt Robert H. Rimmer, mitrailleur ventral (**Photo 56**, troisième de couverture). Rimmer a tenté d'évacuer l'avion par la soute à bombes mais la poignée d'ouverture de son parachute a probablement accroché quelque chose au passage. Résultat: le parachute s'est déployé prématurément et voilà notre homme emprisonné dans ses suspentes, pendant dans le vide sous le ventre du Boeing. Zitnik, le pilote, tente ce qu'il peut pour libérer son mitrailleur. Il secoue l'avion dans tous les sens mais rien n'y fait. Zitnik doit se résoudre à atterrir. Malgré tout, il décide de faire une ultime tentative, peut-être insensée, pour libérer Rimmer: alors qu'il survolera le lac qui borde l'aérodrome de Bad Zwischenahn, il en frôlera la surface pour y jeter son équipier. Mais la tentative échoue et quelques secondes plus tard, le corps de l'infortuné mitrailleur percute le mur d'un hangar de maintenance. Zitnik pose finalement son B-17 sur le ventre, entre le cabinet du dentiste et la section technique de la base aérienne.

Il ne faut que quelques minutes aux premiers soldats allemands pour arriver sur les lieux. Zitnik et un autre membre d'équipage les attendent les mains en l'air. Tous ceux qui ont évacué le B-17 en parachute sont capturés à leur tour. A ce moment, les trois pilotes du III./JG 3 qui ont forcé l'Américain à atterrir se sont posés eux aussi et vont découvrir la Flying Fortress désormais immobile et silencieuse (**Photos 54 et 55**, p. 48 et troisième de couverture). Celle-ci sera également inspectée par des spécialistes de la Luftwaffe, pendant que des analystes du renseignement étudieront toute la nuit les documents retrouvés à son bord. Le soir même, les codes radio américains sont ainsi communiqués au service de renseignement du régiment des transmissions d'Emden.

Zimmermann via Collection Harms (Photos 55 et 56)

Quatrième de couverture – Les Hydravions

Photo 57 (haut de la quatrième de couverture) - A l'été 1940, les Allemands obtiennent du gouvernement français le premier Breguet 521 Bizerte destiné à renforcer les moyens aériens des unités de sauvetage en mer de la Luftwaffe. C'est que les ressources de cette dernière sont alors limitées aux vieux He 59 et Do 18 jugés inadaptés à cette tâche. Et les livraisons du premier hydravion allemand capable d'opérer en haute mer, le Do 24, ne satisfont pas la demande de cette mi-1940. Le 17 août, les quatre premiers Bizerte (numéros de série 6, 7, 26 et 27) sont convoyés depuis l'hydrobase de l'étang de Berre (région marseillaise, en zone non-occupée) jusqu'à Brest. Début septembre 1940, la Luftwaffe peut compter sur 10 de ces grands hydravions, tous basés à Brest. Ils sont regroupés au sein du Seenotflugkommando 1 (Unité de Sauvetage Air-Mer 1) rattaché au Seenotbereichskommando 1 (Commandement de District Sauvetage Air-Mer 1) implanté à Brest. Les hydravions de l'unité, rapidement rebaptisée 1. Seenotstaffel, opèrent en Manche. D'autres appareils du même type seront livrés à la 3. Seenotstaffel.

Grâce à sa construction solide, le Bizerte peut amerrir sur une mer grosse à très grosse et parvenir à décoller malgré des creux de 6 à 14 mètres! Ses capacités sont donc supérieures à celles du Do 24. En outre, le cockpit largement vitré du Bizerte offre à l'équipage un excellent champ de vision facilitant d'autant l'observation des étendues marines.

Le 3 novembre 1943, le dernier des 17 Bizerte de la Luftwaffe est livré à la 1. Seenotstaffel. Celle-ci et la 3. Seenotstaffel opèrent sur le Breguet jusque début septembre 1944. Si la majorité des immatriculations et Werknummern portés par les Bizerte sont connus des historiens, quelques-uns sont néanmoins restés dans l'obscurité. Ce n'est désormais plus le cas du KD + BB dont voici la première photo (prise à Brest) illustrant le code. Mais il nous est pour l'instant impossible de relier ce code à un quelconque numéro de série.

Collection Hartmann

Photo 58 (bas de la quatrième de couverture) - Il existe de nombreuses photos illustrant toutes sortes de chargements emportés par les Junkers Ju 52 pendant la 2^{ème} Guerre Mondiale. Quoi qu'il en soit, celle-ci est intéressante, ne serait-ce que pour l'exercice d'équilibre auquel se livrent ces deux hommes sur l'un des flotteurs d'un Ju 52/3m g5e (see), afin de charger ce pneu de grande taille à bord du trimoteur.