

1939  
1945

# KAMPF GESCHWADER

# 200

par C.-J. Ehrengardt

## 1<sup>RE</sup> PARTIE : L'ESCADRE SECRÈTE DU III. REICH



▲ Le B-17F-27-BO 41-24585, anciennement WULFE HUND du 360th BS/303rd BG, posé sur le ventre à Leeuwarden (Pays-Bas) après un raid contre Rouen le 12 décembre 1942. Il est vraisemblable que pour les missions avec la KG 200, les B-17 étaient camouflés normalement et que c'était uniquement pour les vols de démonstration ou de formation qu'ils portaient les parties inférieures en jaune. (E-N Archives)

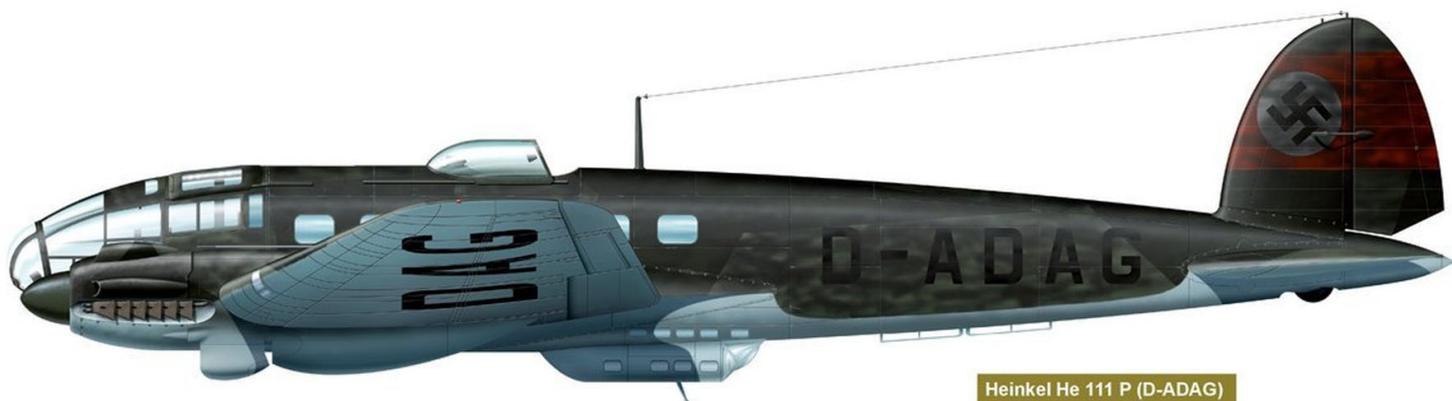
Si par « missions spéciales », on entend la mise en œuvre de projets et de méthodes dépassant le cadre des opérations habituellement dévolues à une force aérienne, dans le domaine de l'imagination, les Allemands ont largement surpassé tous les autres belligérants. Sauf que les résultats n'ont jamais été à la hauteur des efforts déployés.

**L**a KG 200 a été l'exécutrice des hautes et des basses œuvres du III. Reich. Cette escadre polymorphe a ainsi accompli de nombreuses missions secrètes entrant dans le cadre des opérations spéciales que l'on qualifiera de « classiques », identiques à celles menées par les unités dédiées des aviations alliées sur les arrières de l'ennemi – mais pas seulement. Avant de devenir KG 200, elle a commencé sa carrière par la reconnaissance stratégique, puis a élargi son champ d'action aux essais en vol et à l'utilisation opérationnelle d'avions alliés capturés, à la lutte contre les maquisards et aux opérations-suicides, mais aussi à l'expérimentation et l'emploi d'armes spéciales, comme le Reichenberg, le Hs 293 ou le Mistel. Pour ce faire, elle a mis en œuvre un nombre invraisemblable de types d'avion différents, allant du planeur à l'hexamoteur, en passant par l'hydravion et le missile piloté. Sans compter qu'elle alignera une *Staffel* de parachutistes !

### DE L'ABWEHR À LA LUFTWAFFE

Comme souvent lorsqu'il s'agit de sortir des sentiers balisés, un homme incarne à lui seul l'essor de nouvelles techniques ou de méthodes. Dans le cadre des missions inavouables, la RAF a eu en Sidney Cotton le père fondateur de « la Mecque » de la reconnaissance photo à Benson ; la future Luftwaffe a pu compter sur Theodor Rowehl.

Né en février 1894, ce dernier s'illustre au sein de la *Kaiserliche Marine* en effectuant de nombreuses missions de reconnaissance au-dessus de l'Angleterre au cours de la Première Guerre mondiale. Au début des années trente, son expérience intéresse l'*Abwehr* (l'équivalent du 2<sup>e</sup> Bureau français), un service alors d'autant plus secret que l'Allemagne est encore soumise au strict respect des clauses du Traité de Versailles. Promu *Flugkapitän*, Rowehl dirige la Hansa Luftbild GmbH, une compagnie civile, basée à Berlin-Werder, qui sert de couverture



Heinkel He 111 P (D-ADAG)

Aufklärungsgruppe ObdL  
Berlin-Weder, début 1939.

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2014

à des activités prohibées consistant à photographier les défenses des pays limitrophes à l'Allemagne. Rien ne lui est refusé pour lui permettre de mener ses missions à bien ; il dispose des meilleurs matériels photographiques et des avions les plus performants de l'époque, et, notamment, du Junkers W.34 D-1119, détenteur du record du monde d'altitude (12 739 m).

Lorsque Hitler annonce à la face du monde la création de la Luftwaffe, le 26 février 1935, le *Kapitän zur See* Wilhelm Canaris a déjà pris le commandement de l'*Abwehr*, et Rowehl est incorporé quelques jours plus tard dans la *Heer* avec le grade de *Hauptmann*, sa pseudo-compagnie civile devenant la *Staffel zbV beim RLM* (ou escadrille à emploi spécial auprès du ministère de l'Air).

Devenu *Major* en avril 1936, Rowehl se voit confier un *Kommando* qui prend son nom, chargé de photographier non seulement les défenses frontalières, mais aussi les sites stratégiques des pays les plus hostiles : à savoir, la Pologne et la France. En janvier 1939, le *Kommando Rowehl* est récupéré par la Luftwaffe et devient *Aufklärungsgruppe ObdL* [1], son chef étant promu *Oberstleutnant*. Les deux *Staffeln* disposent de nombreux types (et même prototypes) capables d'opérer hors d'atteinte des défenses ennemies : He 111, Do 17 M, R, S et Z, Do 215, Fw 200, Ju 86 P, Ju 88... tous équipés de matériel de reconnaissance haut de gamme, comme

[1] Groupe de reconnaissance du Haut commandement de la Luftwaffe (ObdL : *Oberbefehlshaber der Luftwaffe*).

▼ Le Dornier Do 17 S-0, piloté par le *Leutnant der Reserve* Theodor Rosarius de la 1.(F)/ObdL, abattu à Hemmes, près de Calais, par le capitaine Barbier du GC I/4 le 13 janvier 1940. Rosarius et son équipage seront libérés fin juin 1940. La version S-0 était la première à trancher avec la silhouette du « crayon volant », qui avait fait la réputation du Do 17 ; équipée de deux DB 600 G et accueillant quatre membres d'équipage, elle était optimisée pour la reconnaissance à haute vitesse. Seuls trois exemplaires seront produits. (Collection de l'auteur)

l'attesteront les Français après avoir examiné le contenu de l'épave du Do 17 S-0 T5 + FH de la 1.(F)/ObdL, descendu par le GC I/4 près de Calais, le 13 janvier 1940 ; cet appareil était piloté par le *Leutnant der Reserve* Theodor Rosarius, que l'on retrouvera un peu plus tard à la tête du fameux « Rosarius Zirkus ».

En octobre 1939, l'*Aufkl.Gr./ObdL* ajoute deux nouvelles *Staffeln* à son tableau d'effectifs : la 3./, formée à Jüterborg-Damm à partir de la 8./LG 2, et la 4./, créée à Prenzlau à partir de la 2.(F)/121. Cette dernière est rebaptisée *Staffel zbV beim RLM* entre avril 1940 et janvier 1941. Bien qu'il reste très hétérogène, l'équipement de ses *Staffeln* cherche à se standardiser sur trois types : le Do 215 B, diverses variantes de reconnaissance (souvent expérimentales) du Ju 88 et les versions pressurisées pour le travail à haute altitude du Ju 86 (P1 et P2).

## AU-DESSUS DE L'UNION SOVIÉTIQUE

Le groupe de Rowehl est également impliqué dans le parachutage d'agents au-dessus des territoires neutres et du Royaume-Uni, notamment après la tentative de rapprochement entre l'IRA (*Irish Republican Army*) et l'*Abwehr* au début de l'année 1940.





L'idée est de se servir de l'Irlande du Nord comme porte d'entrée en Angleterre. Les parachutages s'intensifient au début de l'été 1940 lorsque l'opération « Seelöwe » (l'invasion de l'Angleterre) entre dans sa phase de conception, les responsables de la Wehrmacht s'étant aperçus qu'ils ne disposaient d'aucune information sur la nature, l'emplacement et le nombre des défenses qu'un débarquement serait susceptible d'affronter. Les Allemands en seront pour leurs frais, les services de sécurité britanniques (MI5) parvenant à arrêter ou à retourner la quasi-totalité des espions [2] (certains étant même exécutés). De toute façon, « Seelöwe » n'aura jamais lieu, parce que les yeux de Hitler se sont tournés vers l'est. En octobre 1940, l'*Oberstleutnant* Theodor Rowehl reçoit une *Ritterkreuz* bien méritée.

L'Union soviétique a été placée sous haute surveillance depuis la création de la Hansa Bild, et l'Aufkl.Gr./ObdL ne ménage pas sa peine pour préparer le terrain à la Wehrmacht. Ses avions effectuent plus de 500 missions avant le déclenchement de « Barbarossa », photographiant la plupart des installations militaires et industrielles soviétiques à leur portée – en toute impunité, Staline ayant donné l'ordre de ne pas tirer sur les avions de reconnaissance allemands pour ne pas « froisser » Hitler ! Ce dernier a interdit à la Luftwaffe de s'aventurer à plus de 300 km à l'intérieur du territoire russe – sa manière à lui de respecter le pacte de non-agression...

Le 15 avril 1941, le Ju 86 P-2 (W.Nr. 5141), revêtu de l'immatriculation civile D-APEW, est victime d'une panne de moteur [3]. Il doit quitter sa haute altitude, qui le prémunissait de toute interception, et tombe alors sur des chasseurs soviétiques du 46<sup>e</sup> IAP, qui, selon l'équipage allemand, détruisent son moteur gauche [4]. Les *Unteroffiziere* Albert Schnetz et Walther se posent en catastrophe près de Rowno (dans la zone polonaise occupée par les Russes), mais sont capturés avant d'avoir pu incendier l'appareil. Remis entre les mains expertes de la GPU, ils expliquent qu'ils appartiennent à une école de PSV basée à Cracovie et qu'ils se sont égarés. Questionnés sur le fait qu'ils n'étaient que deux à bord de l'appareil, les Russes étant au courant qu'un équipage de Ju 86 se composait de quatre hommes, ils « avouent » que les deux autres membres, un Russe et un Ukrainien, ont sauté en parachute ! Quelques jours après le déclenchement de « Barbarossa », Schnetz et Walther

[2] Un seul échappera à la vigilance du MI5, et son dernier message, daté du 15 avril 1945, signalera la dissolution du... RAF *Balloon Command* ! Une information, à n'en pas douter, de la plus haute utilité au moment où commence la bataille de Berlin...

[3] *Moskau ruft Heeresgruppe Mitte* – G. W. Gellermann – Bernard u. Graefe, Coblenz, 1988.

[4] Les sources soviétiques signalent que les chasseurs n'ont pas ouvert le feu (probablement pour respecter les ordres de Staline).

[5] Patriote mais antinazi, il jouera un drôle de double jeu, avertissant en vain les Alliés de l'invasion de l'Europe de l'Ouest le 10 mai 1940 et de l'invasion de l'URSS en juin 1941, mais étant à l'origine du port de l'étoile jaune par les Juifs. Il a surtout eu le tort de diriger un service concurrent du SD (*Sicherheitsdienst*) de Heydrich et du RSHA (*Reichssicherheitshauptamt*) de Himmler.

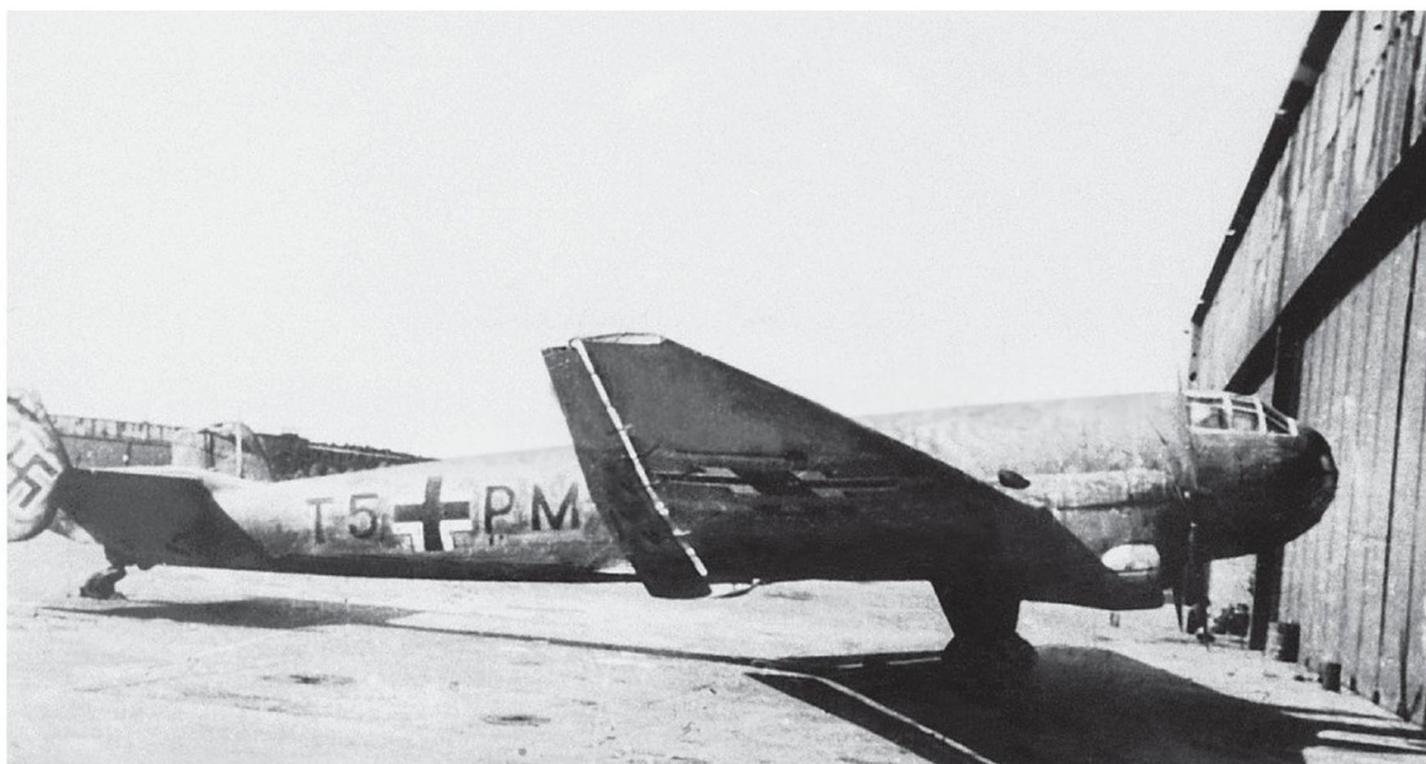
sont informés qu'ils vont être transférés dans une autre prison pour y être pendus ou fusillés pour espionnage – ce qui laisse à penser que leurs interrogateurs n'ont pas mordu à l'hameçon. Mais, dans la confusion qui règne alors au sein de l'Armée rouge, ils sont abandonnés dans la nature... Recueillis par les avant-gardes allemandes, ils retrouvent Rowehl à Varsovie.

## VOLS AU-DESSUS DE NIDS DE COUCOUS

Le centre de gravité de la guerre s'étant déplacé vers l'est, à l'exception de quelques survols de Scapa Flow, la Grande-Bretagne sort du centre d'intérêt de l'*Abwehr*, qui se focalise davantage sur ce qui se passe en Méditerranée et au Moyen-Orient. Toutefois, à cette époque, la loyauté de l'*Admiral* Wilhelm Canaris commence, non sans raison d'ailleurs [5], à être remise en cause par le tout-puissant *Reichsführer-SS* Heinrich Himmler qui cherche à concentrer tous les services de renseignement sous son pouvoir. Or, Canaris n'est guère aidé par les informations glanées par Rowehl et son unité, qui s'avèrent de peu d'utilité pour les combats sur le front de l'Est.

En juin 1941, la zone des 300 km fixée par Hitler aux vols de reconnaissance a été avalée en quelques jours par la Wehrmacht, qui s'est retrouvée bientôt à avancer à l'aveuglette. Les groupes de reconnaissance, en général, et l'Aufkl.Gr./ObdL, en particulier, ont été alors débordés par l'ampleur de la tâche consistant à cartographier le « no man's land » de Leningrad à la Crimée. Par ailleurs, le déménagement des usines soviétiques jusqu'au fin fond de l'Oural les met désormais hors de portée des appareils de reconnaissance stratégique et prive ainsi les Allemands de précieuses informations sur la production de matériel militaire en faveur de l'Armée rouge.

Hitler cherchant à s'approprier l'or noir du Caucase, l'Aufkl.Gr. réalise plusieurs sorties au-dessus de Bakou au départ de Nikolaev (près de Plovdiv, en Bulgarie) avec des Ju 88 B-0, dont dix exemplaires sont produits et la plupart vraisemblablement livrés à Rowehl. L'un de ces vols est réalisé par l'*Oberleutnant* Siegfried Knemeyer, muté du *Stab/Fliegerführer Irak* à l'Aufkl.Gr./ObdL en mai 1941. Malgré leur altitude de



croisière de plus de 12 000 m, il semble, néanmoins, que certains Ju 88 B-0 soient tombés sur un os, car plusieurs ont disparu sans laisser de traces. En juillet, Knemeyer est détaché avec un Ju 88 D à Kissamos (Crète) pour photographier le canal de Suez, Port Saïd et Alexandrie. Les chasseurs britanniques, montés à l'interception, s'avèrent incapables de le rejoindre. « C'était comme se pencher au-dessus d'un aquarium pour regarder les poissons nager », dira-t-il plus tard [6].

## RETOUR EN IRAK OPÉRATION « MAHMUT »

Malgré l'échec cuisant du *Fliegerführer Irak* en mai 1941 [7], les Allemands n'ont pas renoncé à déstabiliser le Moyen-Orient en offrant leur aide aux mouvements nationalistes pour organiser des raids de sabotage, en particulier contre les installations pétrolières britanniques. Le 5 décembre 1942, le *Leutnant* Gottfried-Johannes Müller est chargé par le chef de l'*Abwehr II* (*Orientreferates*) d'installer des bases dans la zone kurde de l'Irak, d'où pourront être menés des coups de main contre les possessions britanniques dans la région de Kirkouk, puis de préparer l'arrivée du *Heeresgruppe A* à travers le Caucase, notamment en capturant des aérodromes et en sabotant les télécommunications ennemies. En raison des connexions de Müller avec deux cheikhs kurdes, Mahmoud Barzanji (éphémère roi autoproclamé du Kurdistan) et Hadji Agha Bassar, l'opération est baptisée « Unternehmen Sheikh Mahmut ». L'aide de la *Luftwaffe* est naturellement sollicitée, et le dossier est confié à l'*Aufkl.Gr./ObdL* le 14 janvier 1943.

Toutefois, les affaires des armées allemandes sont alors loin d'être florissantes en Russie. Hitler a dû ordonner le retrait des troupes engagées dans le Caucase le 28 décembre 1942, et Stalingrad ne tardera pas à se rendre.

Forcément, l'opération « Mahmut » traîne en longueur, et ce n'est que le... 15 juin 1943 que le *Hauptmann* Liemann de l'*Aufkl.Gr./ObdL* s'envole de Berlin-Rangdorf à bord d'un Fw 200 B-1 à destination de Sarabous (Crimée), dont il repart le lendemain soir pour parachuter

[6] *KG 200, The Luftwaffe's Most Secret Unit* – G. J. Thomas & B. Ketley – Hikoki, Crowborough, 2003.

[7] Cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *Insurrection en Irak*.

[8] Cette unité a été créée en mars 1942.

nuitamment deux groupes d'agents et de saboteurs près de Ranya, à l'ouest de Mossoul. Liemann largue ensuite leurs bagages, vivres et fournitures médicales, ainsi que 15 000 reichsmark en souverains d'or destinés aux deux cheikhs. Mais, à la suite d'une erreur de navigation, hommes et matériel atterrissent à plus de 250 km de leur DZ ! Avant même d'avoir commencé, « Mahmut » se solde par un lamentable fiasco. D'autant que les Britanniques ont suivi les évolutions du Fw 200 et ont pu rapidement repérer les commandos ; Müller et ses hommes sont faits prisonniers le 20 juin sans n'avoir jamais rien accompli ni même pu récupérer leurs conteneurs. Les cheikhs resteront alors sans provisions.

Mais ce n'est pas la dernière tentative du III. Reich de fricoter avec les nationalistes du Proche-Orient et d'Asie mineure – ni son dernier échec.

## MARS 1943 : PREMIÈRE RÉORGANISATION

Fin février ou début mars 1943, l'*Aufkl.Gr./ObdL* subit une profonde réorganisation. Ses activités de reconnaissance stratégique sont transférées à l'*Aufkl.Gr. 100*, formé sur le front de l'Est, le 27 janvier 1943. Les opérations spéciales sont regroupées au sein du *Versuchsverband ObdL* [8] (*Oberbefehlshaber der Luftwaffe* ou unité expérimentale du commandant suprême de la *Luftwaffe*), dont l'*Oberst* Theodor Rowehl prend les rênes. Basée à Berlin-Rangsdorf, elle récupère les quatre *Staffeln* d'origine (bien que la 4./ soit immédiatement absorbée par la 1./).

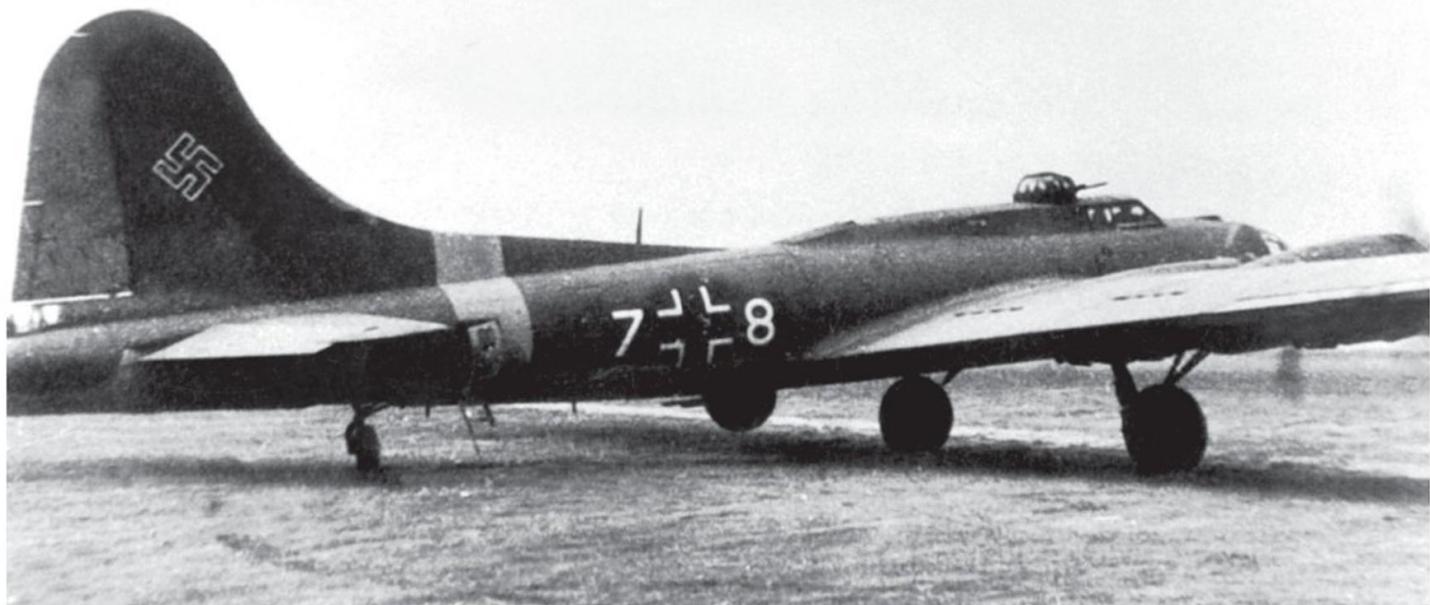
La 1./VV ObdL est chargée de tester les nouveaux appareils et les systèmes d'armes plus ou moins conventionnels ; elle est occasionnellement employée pour des missions de grande reconnaissance.

La 2./VV ObdL, confiée au *Hauptmann* Karl-Edmund Gartenfeld, est dédiée aux missions spéciales, plus particulièrement le largage de saboteurs derrière les lignes soviétiques. Elle a recruté 25 équipages expérimentés en provenance de la *Deutsche Luft Hansa*, très aguerris aux vols à longue distance et par tous les temps.

La 3./VV ObdL, dont on ne sait pas grand-chose, a probablement servi de réservoir aux deux autres *Staffeln*.

▲ Un Junkers Ju 86 P-2 de reconnaissance stratosphérique appartenant à l'*Aufkl.Gr./ObdL*. Ce type d'appareil maintiendra l'Union soviétique sous surveillance jusqu'à « Barbarossa » et, bien évidemment, après. (E-N Archives)

▼ MISS NONALEE II, le B-17F-100-BO 42-30336 du 548th BS/385th BG, se pose près de Varde (Danemark) en tentant de rallier la Suède à la suite d'ennuis techniques, le 9 octobre 1943. Confié à l'E-Stelle de Rechlin, où il reçoit le code 7+8, il est affecté à la KG 200 le 28 août 1944 ; il est détruit le 4 avril 1945. (E-N Archives)





## DIE FLIEGENDEN FESTUNGEN

Alors que les Boeing B-17 Fortress ont entamé leur campagne offensive depuis août 1942 et tombent comme des mouches sur les territoires tenus par les Allemands, ceux-ci n'ont pas encore réussi à mettre la main sur un seul exemplaire en état de vol. En règle générale, lors d'un atterrissage sur le ventre, la lourde structure interne de la tourelle ventrale est forcée vers le haut et vrille le fuselage de manière irréversible. Enfin, le 12 décembre 1942, la chance leur sourit, quand le B-17F-20-BO 41-24585, baptisé WULFE-HOUND [9], du 360th BS/303rd BG se pose à Leeuwarden. Promptement réparé, l'appareil est transféré à l'*Erprobungsstelle (E-Stelle* ou centre d'essais) de Rechlin, où il est repeint aux couleurs allemandes et reçoit le SKZ DL + XC.

L'appareil est rapidement promené sur les différentes bases des unités régulièrement confrontées à ces « monstres » que les pilotes de chasse ne savent pas trop par quel bout prendre. Au cours de l'année 1943, WULFE-HOUND est rejoint par trois autres B-17 : 42-30048 FLAK DANCER (26 juin), 42-3190 MR FIVE BY FIVE (14 juillet) et 42-30146 DOWN AND GO (29 juillet). En tout, 20 B-17 seront officiellement capturés et remis en état par la Luftwaffe.

Malheureusement pour la *Eighth Air Force*, WULFE-HOUND constitue une prise de choix, dans la mesure où il permet aux chasseurs allemands de se familiariser avec cette cible hors normes et de mettre au point des tactiques de combat beaucoup plus efficaces, favorisant, en particulier, les attaques frontales légèrement par le haut. Du côté américain, ces captures déclenchent une sorte de paranoïa générale, états-majors et équipages étant persuadés que les Fortress allemands infiltraient les formations de bombardement, soit pour guider la chasse et la *Flak*, soit carrément pour tirer dans le tas ! En fait, rien dans les archives allemandes ne permet d'affirmer que la Luftwaffe ait jamais eu recours à ce type de stratagème, même si l'on ne peut pas écarter la possibilité qu'un équipage allemand se soit parfois amusé à suivre les *boxes* de Fortress pendant un certain temps. En tout état de cause, les seuls mitrailleurs de B-17 à avoir tiré sur d'autres B-17 étaient américains, ceux que l'on surnommait « flak happy », victimes d'une sorte de bouffée délirante, un désordre mental bien connu des psychiatres de l'Air Force.

Après être passés entre les mains de l'*E-Stelle* de Rechlin, les B-17 sont rapidement transférés à la VV ObdL, toujours à la recherche de gros-porteurs à long rayon d'action. La 1. *Staffel* en réceptionne plusieurs pour des évaluations opérationnelles, mais la plupart sont cédés à la 2. pour participer aux missions spéciales. C'est ainsi que



▲ On le voit ici à Rechlin lors d'une « journée porte ouvertes » pour les officiers de la Wehrmacht et de la Luftwaffe, sans doute peu de temps après son transfert d'Italie. Il porte encore les marques de la Regia Aeronautica et l'immatriculation civile I-RAIN. (BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/ Hanns Hubmann)

Gartenfeld a établi un détachement, baptisé « Carmen », à Bergame-Senate, d'où sont entreprises les sorties en direction du sud de l'Italie, de l'Afrique du Nord et même du Proche-Orient. Dans les six premières semaines de son existence, « Carmen » aura largué quelque 400 agents derrière les lignes alliées.

Le 5 février 1944, les Allemands mettent la main sur leur premier Liberator : le B-24H-5-DT 41-28641 du 732nd BS/453rd BG, posé en France. Six autres rejoindront la Luftwaffe. L'appareil sera peu prisé par les pilotes de la KG 200 à cause de sa roue avant de trop faible diamètre qui limitait son emploi aux pistes en dur ; il sera généralement réservé au transport de charges volumineuses.

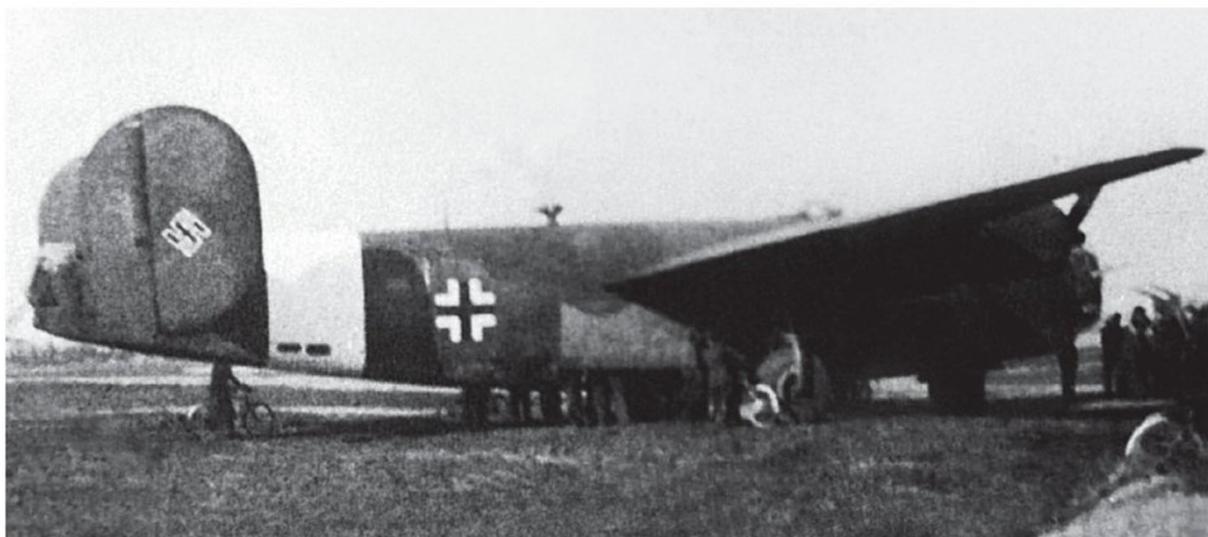
## NAISSANCE DE LA KG 200

En février 1944, le *Führungsstab/ObdL* (état-major de la LW), qui exerce une autorité directe sur l'Aufkl.Gr./ObdL, décide de revoir l'organisation de cette unité et de la transformer en escadre. Le *Stab* de la nouvelle KG 200 est formé le 21 février 1944 sous les ordres de l'*Oberst* Heinrich Heigl. Sa plus grande heure de gloire a été de coacher l'équipe olympique présentée par la Luftwaffe aux JO de 1936 ; sinon, il n'a connu que des postes en état-major et n'a jamais commandé d'unité opérationnelle. Rowehl est muté au RLM, avant d'être appelé à faire valoir ses droits à la retraite en septembre 1944. Le *Stab*, transféré à Berlin-Gatow, dispose de deux *Gruppen* :

[9] Contrairement à ce qui a été publié dans de nombreuses revues, cet appareil était bien baptisé WULFE-HOUND, et non WOLF-HOUND, ainsi que le prouvent les photos de l'épave.

► BLONDE BOMBER II, le B-24D-1-CO 41-23659 du 343rd BS/98th BG, endommagé par la *Flak* au-dessus de Naples, a dû se poser sur la piste auxiliaire de Pachino, en Sicile, le 20 février 1943. Il s'agit du premier Liberator capturé intact par les forces de l'Axe. Après avoir été testé par la Regia Aeronautica, il est cédé à la Luftwaffe et rejoint Rechlin le 19 juin 1943, où il sera ultérieurement accidenté et abandonné. Il n'a apparemment jamais appartenu à la KG 200. (ECPA-D)





◀ Le premier Liberator affecté à la KG 200 est le B-24H-5-FO 42-52106 (SUNSHINE) du 719th BS/449th BG, capturé à Venegono (Italie) le 29 mars 1944. Les Allemands pensaient l'utiliser pour infiltrer les formations de bombardiers britanniques et guider les interceptions nocturnes. Il ne sera probablement jamais employé dans ce rôle. Il sera abattu par la Flak lors d'un transfert entre Hildesheim et Holzkirchen le 6 avril 1945. (E-N Archives)

## I./KG 200

Major Karl-Edmund Gartenfeld, à Finsterwalde

Directement placé sous les ordres du *Führungsstab*, il est chargé des missions secrètes.

- La 1. *Staffel* s'occupe des opérations à longue distance, soit plus de 250 km.

**Dotation au 30 avril** : 2 Ju 252, 3 Ju 290, 1 Ju 352 et 2 Bloch 160/162.

- La 2. *Staffel* opère à courte distance, soit moins de 250 km.

**Dotation au 30 avril** : 1 Do 217, 1 Fw 189, 2 He 59, 15 He 111 H, 2 He 115 et 1 Ju 188 F.

- La 3. *Staffel* s'occupe des opérations maritimes et de l'entraînement.

- La 4. *Staffel* est créée le 23 mai à partir d'éléments provenant de la 1. *Staffel*.

**Dotation au 30 avril** : 3 Amiot 350/370, 2 Ar 196, 8 B-17, 1 B-71 (SB-2), 1 C-47, 1 Potez-CAMS 161, 1 DFS 230, 1 Ju 87, 3 LeO H.246, 1 LeO 451, 1 Si 204 et 11 planeurs divers.

En pratique, le I./KG 200 consiste en de nombreux *Kommandos* plus ou moins autonomes, répartis sur diverses bases en Europe, dont les équipages et matériels sont mis en pool. C'est ainsi que les B-17, théoriquement affectés à la 4./KG 200, seront fréquemment utilisés par les autres *Staffeln*.

## II./KG 200

Major Hans Jungwirt, à Pütznitz

- La 5. *Staffel* est formée à partir de l'ancienne *Transportkolonne XI-Ost*, constituée de parachutistes (env. 150 hommes) et mise sur pied à Dedelsdorf en octobre

1943 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Friedrich Schäfer. Sa mission consiste à pénétrer dans la rade de la Royal Navy à Scapa Flow à bord de petits catamarans bourrés d'explosifs, déposés par des planeurs Go 242, et de faire sauter autant de bâtiments que possible ! En juin 1944, l'opération est annulée faute de pouvoir disposer d'un nombre suffisant de remorqueurs pour les planeurs. Schäfer et son commando sont alors incorporés à la 3./KG 200. Celle-ci sera rebaptisée 15./KG 200 (novembre 1944).

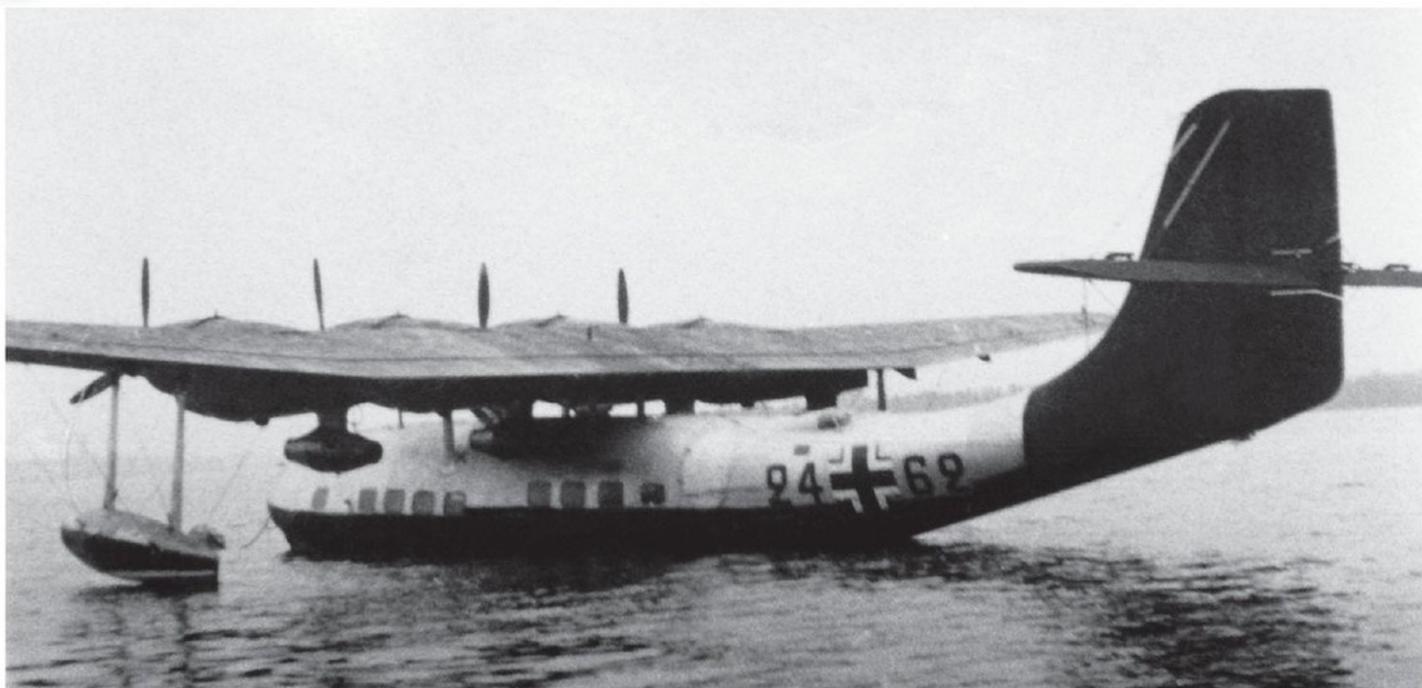
- La 6. *Staffel*, également connue sous le nom de *Leonidas Staffel* et placée sous le commandement de l'*Oberleutnant* Karl-Heinz Lange, est chargée de mettre en œuvre les attaques-suicides. Celles-ci ayant été traitées dans *Aéro-Journal* n° 37 (octobre 2013), nous ne nous y attarderons pas. Le projet est abandonné en octobre, et l'unité est renommée 14./KG 200 en novembre 1944. Matériel : Fw 190 et Fi 103 Reichenberg.

- La 7. *Staffel*, installée à Dedelsdorf, forme les commandos de parachutistes. Elle reçoit l'apport de l'ancien *Kommando Schäfer* (5./KG 200) et participe aux opérations contre le maquis du Vercors (voir *Aéro-Journal* n° 40 d'avril 2004). Bien que les atrocités commises lors de cette sanglante répression aient surtout été l'œuvre de la Milice et de la *Gestapo*, cette unité sera la seule de la Luftwaffe à être accusée de crimes de guerre. Tandis que les parachutistes rejoignent la 1. *Fallschirmarmee* à la mi-septembre 1944, le reste forme la 16./KG 200 en novembre.

- Enfin, la 8./KG 200 sert de réservoir aux trois autres escadrilles. Basée à Dedelsdorf, puis à Finow, elle est équipée d'Ar 96, Bf 109 et Bü 181 (entre autres avions d'entraînement). Elle devient 13./KG 200 en novembre 1944.



◀ Le Bloch 162-01 après sa capture par les Allemands au Bourget. Il sera convoyé en Allemagne en octobre 1943 et remis à la KG 200. Son sort reste inconnu. (Collection Ph. Ricco)



▲ L'un des trois hydravions Sud-Est LeO H.246.1 saisis à Marignane en novembre 1942 et remis en service pour des missions spéciales en Finlande avec la 3./KG 200. (Collection de l'auteur)

◀ Le B-17G-10-VE 42-39969, perdu par le 614th BS/401st BG le 11 janvier 1944, se pose à Valence-Manises (Espagne) à la suite d'ennuis de pompes à essence le 27 juin 1944. Équipage et passagers sont exfiltrés comme joueurs d'une équipe de football, mais l'avion demeure sur place jusqu'en avril 1948, toute marque d'identification ayant été soigneusement effacée. (Collection V. Alonso)

[10] P. W. Stahl assurera que tel n'était pas le cas ; peut-être une justification pour avoir publié son livre : *Geheim Geschwader, KG 200 – Die Wahrheit nach über 30 Jahren* – Motorbuch, Stuttgart, 1977.

Signalons que la KG 200 n'a plus aucun rapport avec l'*Abwehr*, dissoute par ordre du *Führer* le 18 février 1944, ses activités étant reprises par le RSHA (*Reichssicherheitshauptamt*) du *SS-Obergruppenführer* Ernst Kaltenbrunner. Canaris, suspecté d'avoir trempé dans l'attentat contre Hitler du 20 juillet et convaincu d'entente avec l'ennemi, est arrêté quelques jours plus tard et sera pendu le 9 avril 1945.

## OLGA ET SES SŒURS

Comme indiqué plus haut, le I./KG 200 opère sous forme de petits détachements (*Kommandos*) répartis sur des bases spécialement aménagées à leur intention. Chacun possède ses attributions propres et son nom de code :

- « Carmen » : toujours à Bergame et dévolu à la 2./KG 200 pour ses opérations dans le sud de l'Italie et l'Afrique du Nord.
- « Klara » : opérations sur le front de l'Est depuis Wiener Neustadt.
- « Maria » : responsable du transport d'agents dans le secteur central du front de l'Est ; le *Kommando* a évacué Minsk pour Lemberg en juin 1944. Rebaptisé « Wenzel » en mars 1945, il est toujours affecté aux sorties à l'Est.
- « Olga » : opérations sur le front de l'Ouest. *Kommando* pris en charge par le *Hauptmann* Peter Stahl à Rhein-Main début novembre 1944.
- « Toska » : installé à Athènes-Kalamaki pour des missions dans les Balkans et au Proche-Orient.

D'autres ont été partiellement identifiés, comme « Rigoletto » ou « Aida », mais aussi « Traviata », dont on reparlera plus tard.

La plupart de ces *Kommandos* ont laissé peu de traces dans les archives allemandes pour deux raisons : d'une part, leur activité était classée comme ultrasecrète et, d'autre part, selon certaines sources,

les membres du I./KG 200 devaient s'engager sur l'honneur et par écrit à ne jamais divulguer la nature de leur travail ni pendant ni après la guerre [10]. Les équipages ne savaient rien à propos des missions qui leur étaient commandées, à part le nombre de passagers, le poids du fret et leur destination. Ils ne cherchaient d'ailleurs pas à creuser la question, bien conscients que moins ils en savaient, mieux ils se porteraient s'ils tombaient dans les lignes ennemies.

## APERÇU DES OPÉRATIONS DU I./KG 200 : AVRIL - NOVEMBRE 1944

- **19 AVRIL** : le *Major* Karl-Edmund Gartenfeld est remplacé par le *Major* Adolf Koch à la tête du I./KG 200.
- **15 JUIN** : perte du premier B-17.
- **22 MAI** : perte d'un Ju 290 A-9 lors d'une embuscade après avoir déposé un commando kalmouk à Utta (à l'ouest d'Astrakhan) ; opération « Elitsa ». L'appareil a été soit abattu, soit mitraillé au sol, par des Hurricane du 933<sup>e</sup> IAP.
- **12 JUIN** : un Ju 290 A-4 capturé au sol à Elitsa (capitale de la république fantôme pronazie de Kalmoukie) ; opération « Salzsee ».
- **25 JUIN** : la 3./KG 200 largue des agents derrière les lignes soviétiques depuis Rissala (Finlande) ; les LeO H.246.1 devaient être utilisés, mais leur tirant d'eau s'avère trop important pour les criques où ils devaient amerrir.
- **26 JUIN** : perte du Ju 252 V8, accidenté à Zilistrea (Roumanie) alors qu'il était parti à la recherche des deux Ju 290.
- **27 JUIN** : le B-17G 42-39969 (A3 + FB) est séquestré à Valence-Manises (Espagne) à la suite d'une panne du circuit d'alimentation en carburant. Piloté par le *Leutnant* Wolfgang Pohl, il transportait trois

agents SS, un Arabe et deux membres de la Légion étrangère française à destination de l'Afrique du Nord.

[11] P. W. Stahl, *op. cit*

- **29 JUIN** : disparition d'un Ju 290 A-4 quelque part entre Zilistrea et Elitsa. La perte de trois appareils dans le Caucase prouve que les Soviétiques étaient tenus informés des opérations en cours. Au temps pour l'efficacité de Kaltenbrunner et de son RSHA !
- **JUILLET** : parachutage de 260 agents en Algérie depuis Kalamaki au cours du mois ; opérations « Anti-Atlas » et « Sultan Alekbar ».
- **11 JUILLET** : le *Hauptmann* Günther Hurlin prend le commandement du II./KG 200.
- **MI-AOÛT** : largage de 13 agents au Turkménistan ; opération « Polka ».
- **SEPTEMBRE** : le *Stab* I. et les 1. et 4./KG 200 s'établissent à Finow.
- **28 AOÛT – 5 SEPTEMBRE** : parachutage de saboteurs en Biélorussie et en Ukraine depuis Udetfeld ; opérations « Mob. Tag I » et « Mob. Tag II ».
- **31 AOÛT** : largage de saboteurs dans la région de Toropets ; opération « Wolf ».
- **AOÛT** : création de la *Sonderverband Einhorn* à Ansbach, équipée de Fw 190 F capables de transporter des bombes jusqu'à 1 800 kg ; formée sous les ordres du *Hauptmann* Robert Schuntermann avec huit pilotes volontaires pour les opérations-suicides de la 6./KG 200, qui seront remplacés par des pilotes du III./KG 51 lors de la toute première mission contre les ponts ferroviaires de Nimègue, le 28 septembre. L'unité est transférée à Achmer début octobre, avant de gagner Villafranca (Italie) le 19 de ce mois.
- **19 SEPTEMBRE** : au moment de l'entrée en vigueur de l'armistice entre l'URSS et la Finlande, la 3./KG 200 quitte cette dernière et s'installe à Bug (sur l'île de Rügen, Mecklembourg-Poméranie). Ses missions se limitent désormais au sauvetage en mer ; une nouvelle corde à l'arc de la KG 200...
- **30 SEPTEMBRE** : depuis le 1<sup>er</sup> juillet, le I./KG 200 a exécuté 100 missions (principalement à l'Est) et largué 157 agents (principalement à l'Ouest).
- **4 AU 8 OCTOBRE** : parachutage d'un agent arabe en Afrique du Nord depuis Salonique ; opération « Parzival ».

- **9 OCTOBRE** : début de l'opération « Rennstrecke » consistant à ravitailler par la voie des airs un supposé *Kampfgruppe Scherhorn* encerclé au nord-est de Minsk. Il s'agit en fait d'une brillante mystification montée par le NKVD (opération « Berezino ») avec la bénédiction de Staline et l'aide volontaire ou forcée de l'*Oberst* Heinrich Scherhorn lui-même, d'officiers et de soldats allemands. Elle ne s'achèvera qu'à la mi-avril 1945, quand le *Kampfgruppe* ne donnera plus signe de vie.

## OPÉRATION « ZEPPELIN » TUEZ STALINE !

L'opération « Zeppelin » couvre, à l'origine, l'envoi derrière les lignes soviétiques de plusieurs centaines d'agents recrutés parmi les soldats faits prisonniers sur le front de l'Est. Toutefois, l'une de ses ramifications constitue l'un des épisodes les plus rocambolesques de la Seconde Guerre mondiale.

Début juillet 1944, l'officier des opérations de la KG 200, le *Major* Kurt Randel-Semper, est convoqué au siège de la RSHA à Berlin. Il y est accueilli par Kaltenbrunner en personne. Les services du *SS-Obergruppenführer* étant les principaux prescripteurs de la KG 200, cette réunion n'a rien d'inhabituel – tout au moins jusqu'à ce que celui-ci explique à Randel-Semper la raison de sa convocation [11] :

« Je ne peux pas vous en dire davantage. Votre KG 200 devra fournir un appareil capable de voler jusqu'aux abords de Moscou, atterrir et décharger une cargaison volumineuse, ainsi qu'une ou deux personnes, en toute sécurité et sans avoir été repérée. L'opération est d'une extrême importance et peut-être même décisive pour le cours de la guerre. Elle doit être exécutée le plus tôt possible [...]. L'appareil devra atterrir à moins de 100 km de Moscou, et il est essentiel qu'il se pose près d'une route menant à la capitale.

« Votre tâche consiste à déposer un homme qui doit se rendre à Moscou avec un engin mécanique qui sera transporté dans l'appareil. Il est important que vous connaissiez ces détails, car il vous appartient de choisir l'appareil en conséquence. Pensez-vous que ce soit faisable ?

▼ Un Focke-Wulf Fw 190 F-8 (WVNr. 583262), codé A3+18, du *Sonderverband Einhorn*, trouvé dans les bois à Rhein-Main après la fin des hostilités. (Collection J. V. Crow)





Arado Ar 232 B-07 (WNR. 110029)

Stab I./KG 200  
Riga, octobre 1944.



Vous n'avez que quatre semaines pour préparer cette opération, parce qu'elle a reçu la plus haute priorité de la part de nos plus grands dirigeants. »

Randel-Semper demeure prudent dans sa réponse. L'opération lui semble réalisable, mais sous certaines conditions concernant les horaires, la météo et le choix du lieu d'atterrissage. Il conclut : « En résumé, avant que nous ne donnions une réponse positive à propos de la faisabilité de l'opération et de sa date de mise en œuvre, la *Geschwader* doit trouver la réponse à un certain nombre de questions et effectuer des préparatifs en conséquence. »

Bien que peu satisfait par cette réponse évasive, Kaltenbrunner ne peut que s'incliner devant des arguments techniques qu'il ne maîtrise pas. En revanche, au cours des semaines qui suivent, il fait exercer une forte pression sur la KG 200 par la SS. En fin de compte, Randel-Semper choisit un Arado Ar 232 A, un appareil capable de transporter de lourdes charges sur de longues distances et de se poser sur des pistes improvisées grâce à son atterrisseur à roues multiples, qui lui vaut le surnom de *Tausendfüssler* (mille-pattes). En outre, il est équipé d'une rampe arrière (*Trapoklappe*) permettant le déchargement rapide d'un véhicule de taille moyenne.

Le choix du lieu d'atterrissage représente une difficulté d'une autre ampleur. L'Arado partant de Riga (Lettonie), il devra se poser quelque part à proximité de l'autoroute qui relie Smolensk à Moscou ou, à la rigueur, près de Rzhev (au nord-nord-est de la capitale). Le problème, c'est que la Wehrmacht a évacué le secteur depuis plus

de neuf mois et que personne ne sait si les lieux ont changé de manière significative, ni même s'il est possible d'y arriver sans se faire repérer.

Il n'y a qu'une façon de le savoir : envoyer sur place quelques volontaires de l'opération « Zeppelin ». La I./KG 200 parachute des agents au-dessus des deux zones concernées. La réponse arrive assez rapidement. L'un des commandos a repéré une ancienne piste jadis utilisée par la Luftwaffe près de Velikiye-Louki, à 100 km à l'intérieur des lignes soviétiques, mais à 300 km de Moscou, quoique proche de la voie rapide menant à la capitale.

C'est alors qu'entrent en jeu les deux principaux protagonistes de cette opération. Connu par les Allemands sous l'identité de Polikov – de son vrai (?) nom Pietr Shilo –, cet Ukrainien, ancien membre de l'Armée rouge, a été décoré de l'ordre du Drapeau rouge et de ceux de Lénine et d'Alexandre Nevsky – tout au moins, c'est ce qu'il prétend. Pour cette opération, il prend l'identité du *Mayor* Pietr Ivanovitch Tavrine. Il est accompagné par sa propre épouse (ou supposée telle), opératrice radio, la *Leytnant* Lidiya Adamicheva-Shilova.

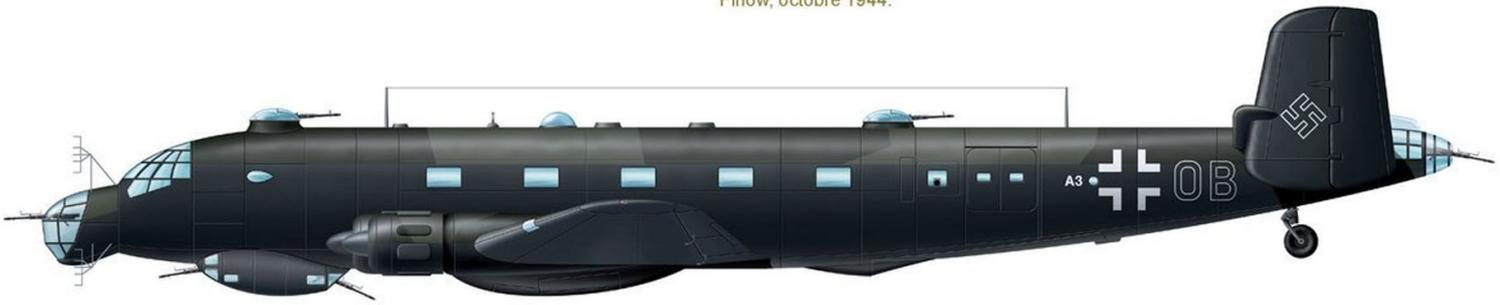
La première tentative se solde par un échec. L'*Unteroffizier* Bruno Davids rate son atterrissage, bloquant la rampe de l'Ar 232 A. L'appareil, son équipage et ses passagers reviennent à Zareby Kościelne (Pologne).

Le 4 septembre, une nouvelle tentative implique les mêmes agents, mais ceux-ci ont désormais pris place dans un Ar 232 B quadrimoteur piloté par un certain *Oberfeldwebel* Vierus. Il se pose vers 03h00 près d'un

▼ L'épave de l'Arado Ar 232 B qui a transporté le couple qui devait assassiner Staline. Il ne porte aucun code ni aucun insigne. (D.R.)



Junkers Ju 290 A-7 (W.Nr. 0186)

 Stab I./KG 200  
 Finow, octobre 1944.


village du nom de Karmanovo. L'atterrissage a été assez rude, et l'appareil a percuté un arbre avec son aile droite ; un moteur a pris feu, ce qui a guidé une patrouille soviétique sur les lieux. Elle ne trouvera pas grand-chose, car « Polikov » a réussi à enfourcher sa moto M-72 et sa « femme » à prendre place dans le side-car. Tandis que l'équipage s'évanouit dans la nature, le couple fonce vers Moscou.

À partir de là, les témoignages divergent sensiblement.

Selon Stahl, le couple est arrêté par une patrouille près de Rzhnev. Tavrine et Shilova produisent leurs papiers d'identité et leur ordre de mission, qui sont parfaitement en règle. La sentinelle remarque les barrettes, représentant de hautes décorations, sur l'uniforme de Tavrine, et s'apprête à le laisser repartir quand ce dernier a cette phrase malheureuse : « Dépêchez-vous, s'il vous plaît, nous avons voyagé toute la nuit. » Il a plu sans discontinuer sur la route que le couple est censé avoir empruntée, or la moto et leurs deux occupants ne portent aucune trace de boue. La sentinelle donne aussitôt l'alarme.

Selon d'autres sources, la mission de Shilo-Polikov-Tavrine était connue de longue date des services de renseignement soviétiques par des fuites provenant de prisonniers demeurés loyaux au régime. On ne saura même jamais si lui-même n'était pas un agent double.

Quoi qu'il en soit, l'opération « Zeppelin » s'achève sur une déconfiture. Une de plus.

## LE LIÈVRE BONDISSANT LE DIABLE SE CACHE DANS LES DÉTAILS

Bien que la *Panzerarmee Afrika* en ait été expulsée *manu militari* en mai 1943, l'Afrique du Nord n'a jamais cessé de faire partie des préoccupations du Haut état-major allemand. Celui-ci poursuit un double but : installer des aérodromes secrets en Tunisie pour attaquer les bases alliées en Algérie et au Maroc et perturber les livraisons d'avions entre Takoradi (actuel Ghana) et Le Caire. La première opération est baptisée « Etappen Hase » (lièvre bondissant) : elle comprend la création de deux ou trois terrains d'aviation à la frontière algéro-tunisienne, d'où partiraient des B-17 transportant des commandos chargés de détruire les bases alliées.

En octobre 1943, « Toska » reçoit la mission de déposer des agents arabes [12] équipés d'une radio à Uadi Tamet, un ancien aérodrome de la Regia Aeronautica, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de Sirte (Libye), sur la côte méditerranéenne, baptisé *Lager 1* (camp 1) ou « Traviata ». L'*Oberleutnant* Horst Dümcke, chef du *Kommando* « Toska », aurait souhaité disposer d'un Fieseler Fi 156 Storch, mais sa faible autonomie lui fait préférer un Messerschmitt Bf 108 B. L'idée est de faire remorquer le Bf 108 par un He 111 depuis Kalamaki, puis de le larguer au-dessus du golfe de Sirte ; tandis que le Heinkel amusera les défenses alliées, le monomoteur piquera au ras des vagues pour passer sous la couverture radar.

La première partie du programme se déroule comme sur des roulettes, et, le 12 novembre 1943, Dümcke pose son Bf 108 à Uadi Tamet. La suite est un peu plus compliquée. Un raid allié endommage les avions qui doivent ravitailler le *Lager 1*, et Dümcke, son observateur

(*Leutnant* Kussmal) et les radios tombent rapidement à court d'eau potable. Le 17 novembre, le He 111 piloté par l'*Oberleutnant* Paul Karger cherche à rejoindre « Traviata », mais perdu dans le brouillard et ne parvenant pas à capter le signal radio de Dümcke, il doit se poser dans le désert. Il n'en est pourtant qu'à 30 km, et, après avoir fait un point fixe, il rallie sa destination finale le lendemain. Une fois le Bf 108 camouflé et congé pris des radios, Dümcke et Kussmal repartent dans le He 111 en direction d'Athènes le 19 novembre. Les opérateurs radio seront exfiltrés à la mi-décembre, quand le RSHA prévient « Toska » que les Britanniques les ont repérés.

Un second camp, *Lager 2*, est implanté à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Uadi Tamet en janvier 1944, tandis que *Lager 1* est remis en service ; ce dernier est ravitaillé par le B-17 42-30146 le 16 du mois. Les deux camps sont régulièrement approvisionnés depuis Kalamaki par un autre B-17, un He 111 et un Savoia S.75 réquisitionné. Un dépôt de carburant d'une capacité de 10 000 litres est installé à « Traviata ». Vers la fin du mois de janvier, après plusieurs vols de reconnaissance effectués par le He 111 et le Bf 108 depuis Uadi Tamet, un troisième camp, *Lager 3*, est mis en chantier à la frontière tunisienne, côté algérien.

Le 14 mars 1944, par pur hasard au cours d'une de ses patrouilles de routine, un détachement du *British Long Range Desert Group* tombe sur *Lager 1*. En quelques instants, il incendie le S.75, fait prisonnier son équipage et repart comme il est venu. En fin d'après-midi, les aviateurs du He 111 et du Bf 108 rentrent d'une liaison avec l'un des autres camps et constatent les dégâts. Ils avitaillent le Heinkel, mettent le Messerschmitt hors d'état et s'envolent pour Athènes.

Le 16 mai 1944, voulant constater si Uadi Tamet est à nouveau utilisable, Dümcke décolle de Kalamaki à bord d'un B-17. Ne voyant aucune présence suspecte, il se pose, mais alors qu'il roule encore, l'appareil est pris sous le feu d'armes automatiques. Bien que blessé, Dümcke remet aussitôt les gaz ; cependant, l'avion endommagé devra amerrir dans le golfe de Messénie, au large de Kalamata.

Néanmoins, les trois *Lager* ont trouvé une utilité en servant de relais à des agents allemands se rendant en Côte-de-l'Or (actuel Ghana) pour espionner les transits d'avions alliés. Une fois encore, tout le travail minutieux de préparation va être ruiné par un détail : les agents se font repérer dans le port de Monrovia en sortant des paquets de cigarettes allemandes ! Arrêtés, ils ne tardent pas à tout révéler, et les Alliés mettent un terme définitif à l'opération « Traviata » en capturant les trois bases.

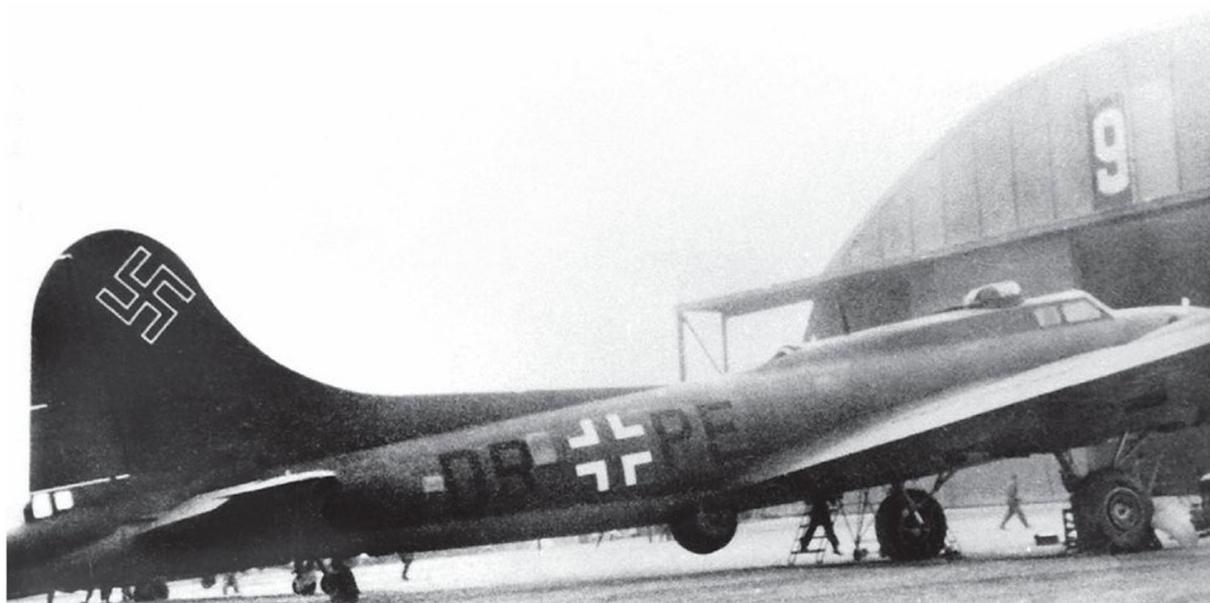
## LE CIRQUE AMBULANT ROSARIUS

En février 1944, la 2./VV ObdL est reformée à Oranienburg sous les ordres du *Hauptmann* Theodor Rosarius. Bien que cette escadrille n'ait jamais été placée sous la responsabilité de la KG 200, car dépendant directement du Haut commandement de la Luftwaffe, nous pensons que, en raison de son origine (mars 1942 – février 1944), quand elle faisait partie intégrante de la VV ObdL, elle mérite que l'on s'y attarde quelque peu.

[12] En fait, le personnel envoyé à Uadi Tamet sera allemand.



► Portant le SKZ DR+PE, le B-17F-5-VE 42-5714 (OLD FAITHFUL du 323rd BS/91st BG), saisi à Nancy le 14 octobre 1943, est transféré à la KG 200. Son sort est inconnu. (E-N Archives)



Équipée en avions ennemis capturés, cette unité a pour objet de présenter leurs adversaires au sol et en vol aux formations de chasse de la Luftwaffe engagées à l'Ouest, mais aussi d'aider les pilotes à les affronter en organisant des combats aériens simulés. Se promenant de base en base, la 2./VV ObdL est rapidement surnommée « Rosarius Zirkus » ou « Rosarius Wanderzirkus ».

Les appareils pris à l'ennemi lui sont versés par les différents centres d'essais en vol, en particulier celui de Rechlin, non sans avoir au préalable été soumis à de nombreux tests et une étude technique détaillée. D'autres, en particulier les modèles déjà bien connus, sont directement transférés après réparations dans les ateliers de la Luftwaffe. L'acquisition de rechanges ne pose pas de problème particulier, pas plus que les stocks de carburant et de lubrifiants américains, vu l'abondance des déchets de la Eighth Air Force. Des unités spéciales, les *Luftwaffe Bergebataillone*, récupèrent tout ce qui peut encore servir sur les avions alliés tombés sur l'ensemble des territoires tenus par l'Allemagne et expédient leurs découvertes aux *Beuteparks der Luftwaffe* pour exhibition au public, stockage et réutilisation éventuelle. Pour la petite histoire, le reste des carcasses est refondu sous forme de lingots d'aluminium, qui donneront naissance à des chasseurs allemands flambant neufs.

Plus étonnante est la prise en compte du Lockheed F-5E 44-23725, tout simplement livré par un déserteur américain, le 2nd Lieutenant Martin J. Monti, sur le terrain de Milan-Lonate le 13 octobre 1944 – un cas unique au sein de l'USAAF ! Affecté à la 2./VV ObdL, l'appareil sera repris par les Américains en mai 1945, en même temps que son pilote affublé d'un uniforme SS ; ce dernier, condamné pour haute trahison, écoperait d'une longue peine de prison.

Lorsque le « cirque » débarque sur une base, il déploie en général plusieurs appareils à la fois. Les pilotes reçoivent une instruction

théorique sur les performances, l'armement, les qualités et les défauts de chaque type. La formation se poursuit par une présentation au sol et un « amphi-cabine ». Enfin, les *Gruppenkommandeure* et les *Staffelkapitäne* peuvent se mesurer aux pilotes de Rosarius dans des combats simulés, chacun jouant le rôle « d'agresseur » et « d'agressé » tour à tour. La session s'achève par un débriefing afin de souligner les erreurs commises.

En règle générale, le « Zirkus » se déplace avec un ou deux P-38, un ou deux P-47 et deux ou trois P-51. On trouve, toutefois, bien d'autres types dans son inventaire : Typhoon Mk. Ia, Spitfire Mk. IX et PR. XI, B-17, B-24, etc.

En juillet 1944, l'unité est rebaptisée 2./VV OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*), avant d'être transférée à Göttingen, une base mieux équipée pour l'entretien des avions inconnus dans l'inventaire de la Luftwaffe. Elle sera dissoute en avril 1945.

## UN NOUVEAU KOMMODORE

À l'automne 1944, la position du *Kommodore* de la KG 200, l'*Oberst* Heinrich Heigl, devient de plus en plus intenable. S'étant opposé aux missions-suicides dévolues à la *Leonidas Staffel*, il s'est heurté de front à l'une des plus ardentes supportrices de ce type d'action, la *Flugkapitän* Hanna Reitsch, une icône intouchable, nazie fervente et, qui plus est, protégée de Hitler. Heigl se voit offrir un commandement au sein du régiment de parachutistes Hermann Göring !

Le 15 novembre 1944, le poste est confié à l'*Oberstleutnant* Werner Baumbach, l'un des pilotes de bombardement les plus médiatisés, titulaire de la *Ritterkreuz mit Schwertern*, alors *General der Kampfflieger*.

Supermarine Spitfire PR. XI (MB949)

2./Versuchsverband ObdL  
Oranienburg, 1944.



Le II./KG 200 est rebaptisé IV./KG 200 ; le *Hauptmann* Günter Hurlin est maintenu à son poste de *Gruppenkommandeur*. Ce *Gruppe* se compose de quatre *Staffeln* :

- 13./KG 200 : à Villafranca (Italie), ex-*Sonderverband Einhorn* ; équipée de 7 Fw 190 F capables de porter des bombes de 1 800 kg, bien que dans les faits, seules celles de 1 000 kg seront employées contre les QG alliés dans la région de Florence.
- 14./KG 200 : à Dedelsdorf, ex-6./KG 200 (*Leonidas Staffel*), missions-suicides.
- 15./KG 200 : à Dedelsdorf, ex-5./KG 200, unité expérimentale pour le développement de planeurs.
- 16./KG 200 : à Munich-Riem, formée à partir des éléments « non parachutistes » de l'ex-7./KG 200. Devient un « réservoir » pour les autres *Staffeln*.

Un nouveau II./KG 200 est aussitôt recréé à Burg, près de Magdeburg, sous les ordres du *Hauptmann* Hans Rudat, à partir du III./KG 66. Ce *Gruppe* reçoit la tâche d'engager les Mistel sur le plan opérationnel, ce dont nous reparlerons dans le prochain numéro.

Fin novembre 1944 voit le jour un *Versuchskommando*/KG 200 (*Hauptmann* Günter Eichholz) à Parchim (?), composé des restes de l'*Erprobungskommando* 36, une unité expérimentale formée fin juillet 1943 pour tester les bombes télécommandées Hs 293 et Fritz X.!

Cette énumération montre l'étendue des missions dévolues à la KG 200, une unité hors normes au sein de la Luftwaffe, mais aussi sans égale dans les aviations alliées. Si les missions spéciales, que l'on peut qualifier de classiques, restent sa principale activité, elle doit aussi gérer les missions-suicides ainsi que les expérimentations et la mise en œuvre d'armes non conventionnelles. Sa subordination directe à l'état-major de la Luftwaffe et ses accointances avec le RSHA de Himmler ne lui procurent pas que des avantages : elle est exclue du circuit d'affectation des quotas de carburant et même d'avions neufs (sauf pour les missions « très spéciales »). Obtenir de l'essence pour assurer les opérations qui leur sont commandées sera pour ses hommes un combat de tous les jours. Un Ju 290 en mission lointaine consommait de quoi permettre à un *Gruppe* complet de Bf 109 G d'effectuer une sortie

## « OLGA » DES MISSIONS TRÈS SPÉCIALES

À la suite de la libération de la France, puis de la Belgique et d'une grande partie des Pays-Bas, à l'automne 1944, « Olga » a dû fermer ses bases avancées sur ces territoires. Le *Kommando* continue néanmoins à opérer depuis Francfort-sur-le-Main et sur un rythme très élevé, car les demandes sont si nombreuses qu'elles ne peuvent pas toutes être satisfaites, bien qu'elles soient évidemment plus urgentes les unes que les autres et toutes de la plus haute priorité.

[13] P. W. Stahl, *op. cit.*

[14] Peut-être Stahl a-t-il confondu De Gaulle et Pétain, sinon cette histoire est totalement incompréhensible.

En novembre 1944, le *Hauptmann* Peter Stahl, ancien *Staka* à la KG 30, prend le commandement « d'Olga ». À peine arrivé, il est mis dans le bain avec un ordre de mission pour un atterrissage nocturne dans la région de Montpellier. Les détails étant trop vagues, il en refuse l'exécution. Il rapporte la suite lui-même [13] :

« Il n'a fallu qu'un seul coup de téléphone pour que deux hommes en civil débarquent une demi-heure plus tard.

Le premier s'est présenté comme un *Hauptmann* allemand et le second comme un lieutenant de l'armée de l'Air française – toujours prisonnier de guerre. Apparemment, le *Hauptmann* avait été un interprète attaché à l'état-major du général De Gaulle [14], encore peu de temps auparavant, au sein duquel il avait préparé une opération clandestine dans le sud de la France. Il ne pouvait pas m'en dire plus, sauf qu'il était urgent de ravitailler en hommes, matériel et argent l'organisation qui se trouvait déjà sur place. Le lieutenant français était censé devenir une figure importante de ce mouvement de « résistance ». »

Stahl ne dira pas si cette mission a été effectuée ou pas. Quoi qu'il en soit, cette demande reste symptomatique de cette époque troublée, où n'importe qui demande n'importe quoi. Lui-même a suspecté qu'il pouvait s'agir d'un piège.

Le lendemain, une mission encore plus surréaliste lui est confiée. Il doit larguer trois agents français pour une « mission de la plus haute importance » consistant à persuader les alliés occidentaux de s'allier à l'Allemagne contre les Soviétiques. Mais il découvre qu'il doit aussi parachuter deux Hollandais et une Hollandaise le plus près possible d'Utrecht pour une autre « mission de la plus haute importance ». Ces *V-Leute* (V pour *vertrauen*, fiables, et *Leute* pour gens) doivent être largués au moyen de PAG (*Personen-Abwurf-Gerät*), qui consistent en des conteneurs en contreplaqué d'un mètre de diamètre qui peuvent accueillir jusqu'à trois personnes allongées ; ceux-ci sont équipés de trois parachutes caudaux qui freinent la chute, et le nez est rempli de mousse de caoutchouc pour atténuer le choc à l'impact.

Ce que ne comprendront jamais les agents, ce que l'on ne peut leur reprocher étant donné leur impatience d'atteindre leur objectif, mais surtout le RSHA, c'est que c'est la météo qui dicte sa loi ; elle fait et défait les priorités, quelle que soit « la plus haute importance » des missions. Sans compter la disponibilité des avions. Pour cette sortie, « Olga » est capable d'aligner trois Ju 188 et un B-17. Stahl :

« Au moment d'embarquer, cinq hommes et cinq femmes se sont présentés. Imaginez la scène ! Les hommes étaient tous vêtus de manière très élégante, et les femmes portaient des manteaux de fourrure et des chaussures à hauts talons. Nous leur avons dit qu'ils n'étaient pas vraiment habillés comme il le fallait pour être parachutés en pleine nuit. Mais on nous a expliqué que « ces dames et ces messieurs étaient attendus pour une réception et qu'ils devaient s'y présenter dans leurs meilleurs atours pour éviter qu'on les questionne sur la manière dont ils y étaient arrivés ».

▼ Le Ju 290 V5 (A-2) SB+QG à Rechlin. Affecté à la 2./FAGr. 5, il sera capturé par les Britanniques à Flensburg. Bien que l'on n'en ait aucune certitude, il a fort bien pu être utilisé par la KG 200 en raison de la grande porosité existant entre les deux unités. (BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/ Hanns Hubmann)





« Vu sous cet angle, le plan semblait sans faille. Mais s'ils atterrissaient dans un marais ou des buissons épineux ? On m'expliquera que tout le plan reposait sur leur apparence. »

Stahl fera exécuter la mission et ne saura jamais ce que ces gravures de mode sont devenues. Dommage !

Le Haut commandement, frappé d'impuissance, se raccroche à toutes les branches, même les plus pourries, pour sauver un III. Reich aux abois. Les hommes de la KG 200 ne connaîtront jamais le résultat des missions réalisées par les agents qu'ils ont parachutés ou déposés, bien que les archives concernant les rares opérations dûment répertoriées tendent à prouver qu'elles ont pour la plupart fini en eau de boudin.

## OPÉRATION « MOSSUL » ET REVOILÀ LE GRAND MUFTI

Aussi curieux que cela puisse paraître, alors qu'en novembre 1944 les troupes soviétiques occupent une partie du sol allemand en Prusse-Orientale, obligeant Hitler à évacuer la *Wolfsschanze* et à se réfugier dans son bunker de Berlin, dont il ne sortira plus jamais – tout au moins de son vivant –, quelque part « en haut lieu », on pense encore à vouloir soulever contre les Britanniques les nationalistes irakiens et kurdes, ainsi que les Palestiniens, à plus de 3 000 km de là !

Ordre est donné au I./KG 200 de parachuter cinq passagers et une cargaison de nature inconnue au-dessus de Mossoul, en Irak. Parmi eux figure un personnage bien connu de nos services [15], Mohammed Amin al-Husseini, autrement dit le Grand mufti de Jérusalem, ainsi qu'un officier supérieur de l'état-major de l'Armée irakienne. Le Ju 290 A-4 A3 + HB est affecté à cette livraison spéciale au départ de Wiener-Neustadt ; l'appareil est piloté par le *Hauptmann* Heinz Braun, ancien *Staka* de la *Luftransportstaffel* 290 et ancien chef du *Kommando Japan*, pilote long-courrier particulièrement expérimenté. Bourré de près de 25 000 litres d'essence, l'appareil décolle en fin de soirée le 27 novembre 1944. À 01h30, il largue ses passagers et leurs deux tonnes de bagages et fait demi-tour à destination de Gadurra, sur l'île de Rhodes, encore aux mains des Allemands. Braun doit y faire escale, car son Ju 290 ne possède pas l'autonomie suffisante pour revenir à son point de départ. Il s'y pose à 05h10, après un vol de 12 heures et 51 minutes !

Le problème, c'est que Rhodes se trouve dans une situation particulière : elle est totalement enclavée au milieu de territoires reconquis par les Alliés. Elle n'est ravitaillée que par de rares sous-marins et quelques navettes effectuées par un B-24 de la KG 200. Autant dire que ses

réserves en carburant sont insuffisantes pour désaltérer un quadri-moteur plutôt gourmand. Un second Ju 290 doit apporter l'essence nécessaire à Braun, mais victime d'un ennui technique, ce dernier ne repartira que le 30 novembre.

Encore une fois : beaucoup d'efforts déployés pour rien. Le Grand mufti se réfugiera à Berlin, avant d'être arrêté par les troupes françaises sur les bords du lac de Constance quelques jours après la fin de la guerre ; il n'aura jamais réussi à soulever les musulmans contre l'Empire britannique.

## KOMMANDO JAPAN ET AUTRES LÉGENDES URBAINES

Un petit mot en passant à propos du *Kommando Japan*, dont Heinz Braun a hérité du commandement en février 1944. Il est apparemment né de la volonté de Hitler d'établir des liens avec l'empire du Soleil levant par des vols réguliers reliant Prague-Ruzyne à Tokyo, via la Mandchourie. La filiation de ce *Kommando* n'est pas simple à retracer : il est vraisemblable, étant donné le *curriculum vitæ* de Braun, qu'il s'agisse d'une émanation de la LTS 290, devenue LTS 5, en mai 1943, puis 14./TG 4, en août 1944. Mais dès qu'il s'agit de liaisons « spéciales » à longue distance, la DLH et la KG 200 ne sont jamais bien loin, étant donné la porosité entre l'escadre de Baumbach, la compagnie « civile » et les quelques unités équipées d'avions à long rayon d'action.

Ce *Kommando* a reçu le Ju 290 V6 (A-5) KR + LA/9V + DH de la 1./FAGr. 5, qui sera fréquemment confié à des pilotes de la Deutsche Luft Hansa. En mars 1944, trois autres Ju 290 de la KG 200 sont mis en œuvre sur cette route, mais il semble que tous ont été détruits avant de pouvoir effectuer leur première liaison : Ju 290 A-9 KR + LN/A3 + BB/T9 + VK, mitraillé au sol à Finsterwalde en avril 1944 ; Ju 290 A-9 KR + LM/A3 + AB/T9 + UK, détruit à Utta le 22 mai 1944 ; Ju 290 A-7 KR + LP/T9 + WK, fortement endommagé par la DCA soviétique en mai 1944.

Selon Werner Baumbach [16], les liaisons avec le Japon ont donné naissance à de nombreuses discussions, de longues études de faisabilité et de volumineux dossiers administratifs, mais n'ont jamais eu lieu.

Enfin, il faut signaler, parmi les grands fantasmes que cette escadre hors normes a engendrés, une liaison entre l'Allemagne et le Japon, via la Mandchourie, d'un prototype du Ju 390, une version hexamoteur du Ju 290 conçue dans le cadre du programme « Amerika Bomber », qui débouchera sur une commande du Messerschmitt Me 264 [17].

[15] Cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014) : *Insurrection en Irak*.

[16] *The Life and Death of the Luftwaffe* – W. Baumbach – Ballantine Books, New York, 1967.

[17] Cf. *Aéro-Journal* n° 3 (avril 2008) : *Der Amerika Bomber*.



► Le B-17F-115-BO 42-30713 (PHYLLIS MARIE) du 568th BS/390th BG, récupéré au Danemark, le 8 mars 1944, est réutilisé par la KG 200 avec le code tactique A3+EK. Il sera repris par la 6th Armored Division à Altenberg fin avril 1945. (Collection J. V. Crow)

L'Armée impériale japonaise, s'intéressant à ce type en tant que patrouilleur maritime, a manifesté son intention d'acheter la licence de fabrication. Selon Albert Speer, un prototype aurait décollé à destination de Tokyo le 28 mars 1945. Encore une belle légende urbaine, car les archives américaines retraçant d'une manière très documentée les relations entre l'Allemagne et le Japon n'en font nullement mention. Pas plus qu'il n'existe la moindre preuve qu'un Ju 390 ait rallié Le Cap ou soit parvenu jusqu'à 20 km de New York, comme cela a été prétendu par des auteurs, et non des moindres, dans les années soixante et soixante-dix.

## UNE MISSION « EXPLOSIVE »

Le 30 novembre 1944, les effectifs du I./KG 200 sont les suivants (entre parenthèses, le nombre d'avions disponibles) : 5 (3) B-17, 1 (1) B-24, 4 (4) Do 24, 1 (1) Fw 58, 1 (1) Fw 189, 11 (10) He 111 H, 3 (2) He 115, 7 (5) Ju 188, 3 (2) Ju 290 et 1 (1) Ju 352.

Aperçu des dernières principales opérations :

- **DÉBUT NOVEMBRE 1944** : parachutages d'agents et de ravitaillement dans l'est de l'Ukraine en faveur de partisans nationalistes du *Front Aufklärungs Kommando (Abwehr)* 202 ; l'opération durera jusqu'en avril 1945.
- **23 DÉCEMBRE 1944 – 7 JANVIER 1945** : parachutage d'agents près d'Odessa (Crimée).
- **12 JANVIER** : parachutage d'agents près de Marseille ; opération « Kadella ».
- **13 JANVIER** : parachutage d'agents en région parisienne ; opération « Perlenfischer ». Ces deux opérations ont été exécutées par le B-17G A3 + BB (42-38017 ?).
- **FÉVRIER** : le I./KG 200 emménage à Hildesheim.
- **4 FÉVRIER** : largage de quatre groupes de 15 agents finlandais (un groupe par Ju 290 engagé) entre l'Estonie et le lac Peipus ; opérations « Narwa I, II, III et IV ». Ils seront ravitaillés en trois occasions : 18 février, 20 mars et 18 avril.

Si « Olga » a été relativement épargné depuis sa création, la première perte en opération intervient le 22 janvier 1945, quand le Ju 188 A3 + QD de l'*Obergefreiter* Heinz



▲ Le B-17F-115-BO 42-30713 sous un autre angle. L'appareil ne porte aucun code ni marque distinctive à l'exception des insignes de nationalité. (Collection J. V. Crow)

Haugk est descendu par un Mosquito du N° 410 (RCAF) *Squadron*, un autre appareil du même type étant porté disparu entre Erfurt et Stuttgart le 3 février.

Le 9 février 1945, l'*Oberfeldwebel* Karl Knappenschneider décolle de Stuttgart-Echterdingen à 22h00 aux commandes du B-17F A3 + CE (42-30146) ; quelques minutes plus tard, il explose en plein vol, entraînant dans la mort sept des dix membres de l'équipage et ses dix passagers. La Luftwaffe diligente une enquête en bonne et due forme, car lesdits passagers appartenaient à l'entourage du maréchal Pétain, alors réfugié à Sigmaringen. Si l'on pense qu'il s'agissait d'une délégation, apparemment dirigée par le comte Charles de Bony de Lavergne, chargée de rencontrer le général De Gaulle, le véritable but de sa mission n'est pas connu. Les témoins ramasseront des centaines de billets de banque en différentes devises étrangères, ce qui laisserait supposer que l'avion devait se rendre dans plusieurs pays. L'enquête sera rapidement close ; en raison des personnalités se trouvant à bord, le magistrat militaire conclura d'une manière plus que hâtive à un sabotage, sans en apporter l'once d'une preuve. Stahl avancera l'hypothèse que l'avion a pu être victime d'un dispositif d'autodestruction, installé en cas d'atterrissage forcé en territoire ennemi, qui se serait déclenché de manière intempestive.

▼ Le Ju 290 V-6 (A-5) KR+LA (W.Nr. 0170) a été affecté à la 1./FAGr. 5, mais utilisé par le *Kommando Japan* avec des pilotes de la Deutsche Luft Hansa. (E-N Archives)





Dans la nuit du 2 au 3 mars 1945, un B-17G (probablement le 42-3190) est repéré par les radars alliés alors qu'il se dirige vers Strasbourg. Piloté par le *Fähnrich* Schenderlein, l'appareil est intercepté par un *Beaufighter* du 415th *Night Fighter Squadron*, qui le prend pour un Fw 200 et l'abat en flammes près de Baccarat ; la victoire est homologuée au 1st *Lieutenant* Henry J. Gilpin. Seuls trois membres de l'équipage survivront et seront faits prisonniers.

Dans la nuit du 19 au 20 mars 1945, un B-17 largue six « agents très spéciaux » à huit kilomètres d'Aix-la-Chapelle ; opération « Karneval ». Ce commando de *Werwolf* [18], composé de quatre SS et deux membres des *Hitlerjugend*, a pour mission d'exécuter le Dr. Franz Oppenhoff, premier maire « non nazi » d'une ville allemande, en l'occurrence Aix-la-Chapelle, mis en place par les Américains fin octobre 1944 ; une tâche dont ce commando s'acquittera le 25 mars en abattant le « traître » d'une balle dans la tête « pour l'exemple ».

▲ Le Junkers Ju 390 V2, l'un des prototypes d'un hexamoteur développé dans le cadre du programme « Amerika Bomber », qui trouvera un écho au Japon à la recherche d'un patrouilleur maritime à très long rayon d'action. Il sera confié au FAG 5 à Mont-de-Marsan pour des essais opérationnels au cours desquels il aurait effectué un aller et retour jusqu'à New York – ce qui s'avérera plus tard être une légende urbaine. Quoi qu'il en soit, avec ses 32 heures d'autonomie, le Ju 390 aurait pu intéresser la KG 200. (E-N. Archives)

« Olga » et deux ou trois petits détachements réfugiés en Autriche.

Début mai 1945, le bruit circule que les Alliés recherchent les membres de cette escadre secrète, non seulement pour savoir quels dignitaires nazis elle a pu mettre à l'abri dans des pays neutres, mais aussi pour découvrir la véritable teneur de ses activités et y trouver matière à alimenter la longue liste des crimes de guerre du III. *Reich*. Peter Stahl commence alors à relâcher ses hommes dans la nature :

« Les dispositions prises consistaient à donner à chacun un ordre de démobilisation "officiel" des forces armées allemandes (*Luftwaffe*), dupliqué à partir d'un document original qui nous avait été fourni par notre bureau. Dûment estampillées d'un cachet officiel d'une *Ersatz-Heimat-Flak Abteilung*, ces décharges étaient toutes signées de ma main. Chaque homme de notre détachement recevait ce document, un sac de provisions, une solde libératoire de 87 reichsmark et, dans la mesure du possible, une bicyclette.

« C'est ainsi que fut dissous le détachement "Olga" de la KG 200 et que nous avons tracé notre route, chacun de notre côté. Ceux qui avaient un toit sont rentrés chez eux, d'autres sont restés chez les fermiers du coin ou sont partis plus loin. J'ai eu beaucoup de chance et, le 12 mai, j'avais regagné la maison de mes parents. »

On verra la fin du II./KG 200 dans le prochain épisode.

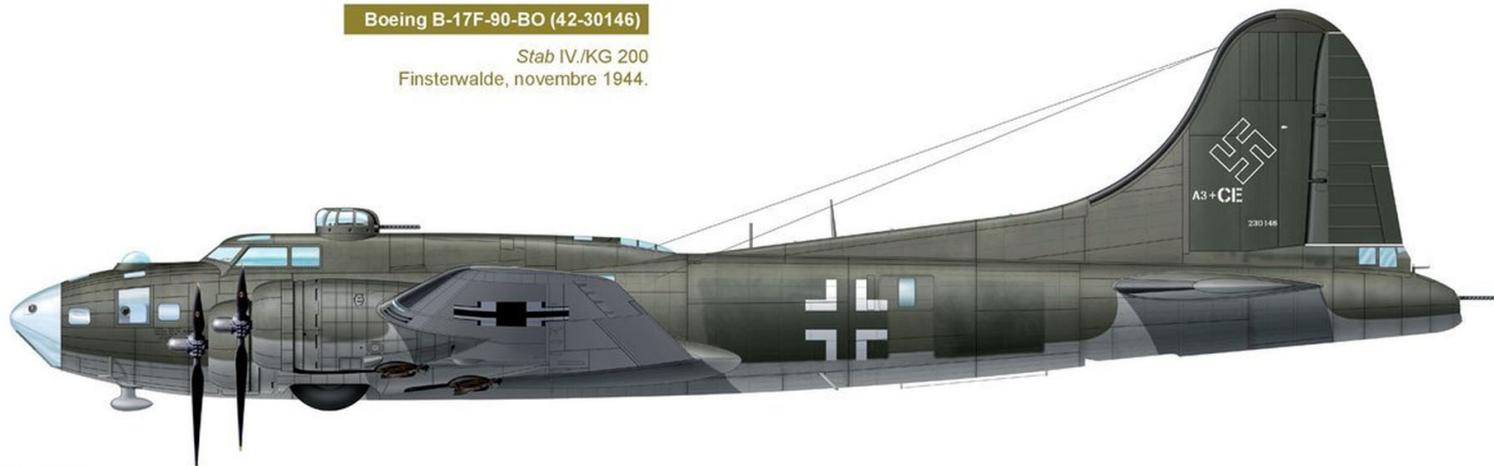
## LES DERNIERS JOURS

Le 10 avril, menacé par l'avance alliée, « Olga » quitte Stuttgart-Echterdingen pour Oberpfaffenhofen, puis pour Holzkirchen, dans la région de Munich, le 29 avril. À cette époque, le I./KG 200 n'est plus guère constitué que par

[18] Organisation de guérilla clandestine mise en place à l'instigation de Goebbels en mars 1945.

Boeing B-17F-90-BO (42-30146)

Stab IV./KG 200  
Finstenwalde, novembre 1944.





Les Fw 190 F du III./KG 200 effectuent des missions d'appui tactique pendant la bataille de Berlin (17 – 29 avril) depuis Lübeck-Blankensee, puis de ravitaillement par largage de conteneurs. Le 1<sup>er</sup> mai, lors de l'une de ces missions, le *Kommandeur*, le *Major* Helmut Viedebannt, est tué quand son parachute s'ouvre de manière prématurée. Le III./KG 200 se rendra aux troupes britanniques à Eggebeck le 5 mai ; à cette date, il consistait en 446 hommes et 31 Fw 190 F.

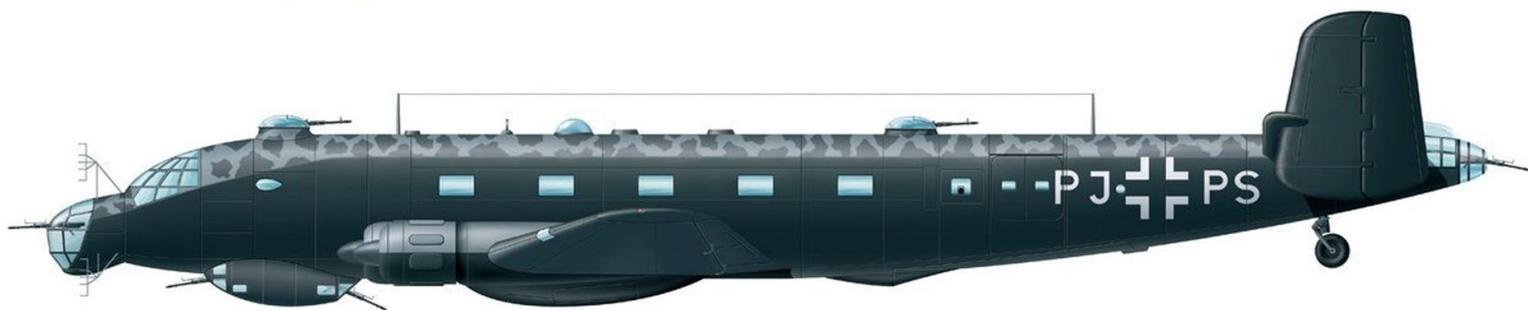
Le IV./KG 200 est dissous le 22 avril, son personnel étant dispersé sur différentes bases du Schleswig-Holstein, où il attendra l'arrivée des forces britanniques.

Les activités du *Versuchskommando*/KG 200 entre novembre 1944 et mars 1945 sont inconnues. On retrouve sa trace le 5 mars, quand quatre He 111 bombardent les ponts sur l'Oder à Göritz avec des Hs 293, sous le commandement du *Gefechtsverband Helbig*. Depuis Parchim, le *Kommando* exécute plusieurs autres missions de même nature, non sans succès d'ailleurs, avec des He 111 et des Do 217. Le 15 avril, il est rebaptisé *Einsatzkommando* 200 et dispose encore de neuf He 111 et d'un Do 217. Faute de carburant, il cesse alors ses sorties et est dissous le 22 avril, hommes et matériel étant absorbés par le II./KG 4.



▲ Sous cet angle, on distingue mieux le code tactique du Fw 190 F-8 du III./KG 200 présenté un peu plus haut.  
(Collection J. V. CRow)

◀ Le B-24H-15-DT 41-28779, un ancien du 564th BS/389th BG, capturé le 20 juin 1944 et mis en service à la KG 200 sous le SKZ KO+XA. Après une rupture de la roue de nez à l'atterrissage à Quedlinburg, le 13 avril 1945, il est incendié par son équipage.  
(E-N Archives)


**Junkers Ju 290 V7 (A-4 WNr. 0165)**

Stab I./KG 200  
Munich-Riem, 8 mai 1945.

## ALLES KAPUTT !

Si les relations entre les nazis et le régime franquiste ont été plus que cordiales pendant toute la durée de la guerre, à l'approche de la chute du III. Reich, l'Espagne durcit sa position jusqu'à interdire le survol de son espace aérien à tout avion de l'Axe, même civil. Une disposition que les Allemands s'empressent de ne pas respecter.

Le 6 avril, le Ju 290 A-5, piloté par le *Flugkapitän* Suzalek de la DHL et portant l'immatriculation civile D-AITR, atterrit à Barcelone. L'équipage refuse de communiquer la nature de sa cargaison et l'identité de ses passagers aux autorités espagnoles. Aussitôt naît la rumeur que l'avion transportait Adolf Hitler et Eva Braun ; elle sera à l'origine d'un certain nombre de fantasmes entourant à la fois la fin du régime nazi et la KG 200. Il est plus vraisemblable que l'avion transportait des biens précieux que les SS souhaitaient mettre à l'abri.

Le 18 avril, le *Hauptmann* Heinz Braun reçoit l'ordre de poser son Ju 290 V7 (A-4) PJ+PS à Hörsching, un terrain auxiliaire près de Linz, en Autriche. Sur place, il apprend de manière purement verbale qu'il devra transporter une délégation de « gens importants » jusqu'à Barcelone. On lui fait comprendre qu'il s'agirait de membres du gouvernement de Vichy ayant dû évacuer Sigmaringen devant l'avance des troupes américaines. Cependant, sur l'ordre de Martin Bormann, le *SS-Gruppenführer* Heinrich Müller, chef de la *Gestapo*, avait déjà établi une liste de passagers devant être évacués de toute urgence ; en tête figurait « Der Führer », puis suivaient vingt-deux noms, principalement de hauts dignitaires nazis, dont la famille Goebbels, Bormann, Müller et Fegelein, mais aussi

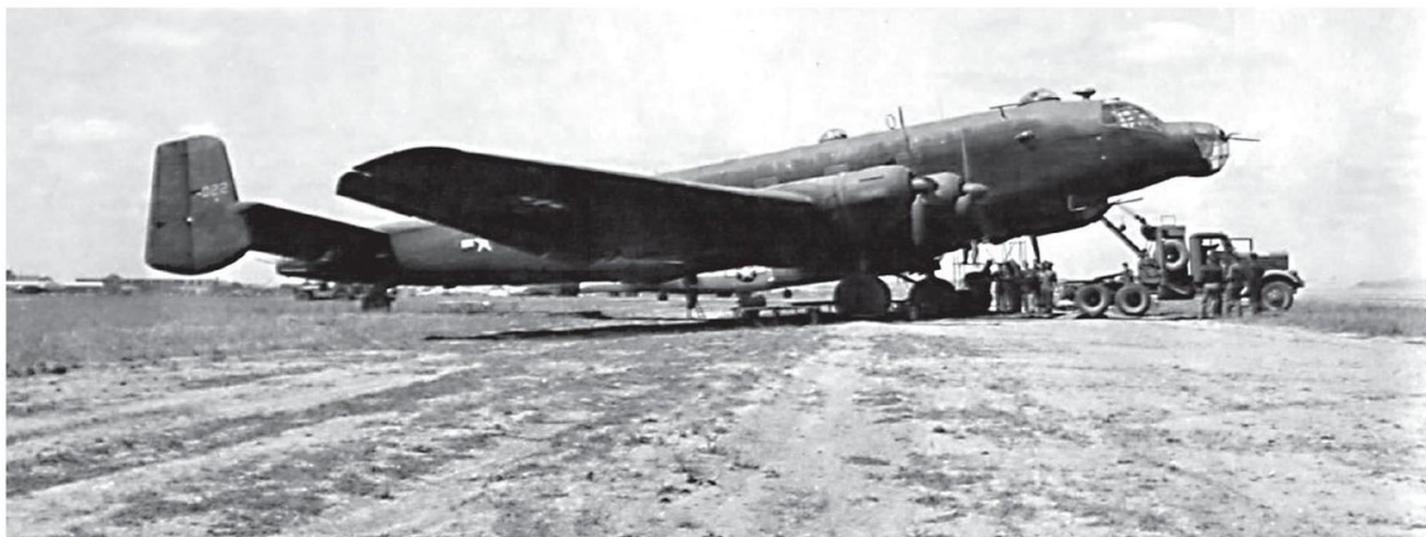
▼ Le Ju 290 A-4 (A3+HB) du *Hauptmann* Heinz Braun lors d'une escale technique à Orly avant son transfert aux USA. Il est piloté par le *Colonel* Harold E. Watson, patron de l'*Air Technical Intelligence*, alias « Watson's Whizzers », unité chargée de récupérer les avions allemands de quelque intérêt (opération « Lusty »), jusqu'aux États-Unis. Ayant décollé de Lajes (Açores) après le C-54 du président Truman, considéré comme l'avion de transport le plus performant de l'époque, il arrive aux Bermudes une heure avant lui ! L'appareil sera ferrailé le 12 décembre 1946. Quel gâchis... (US NARA)

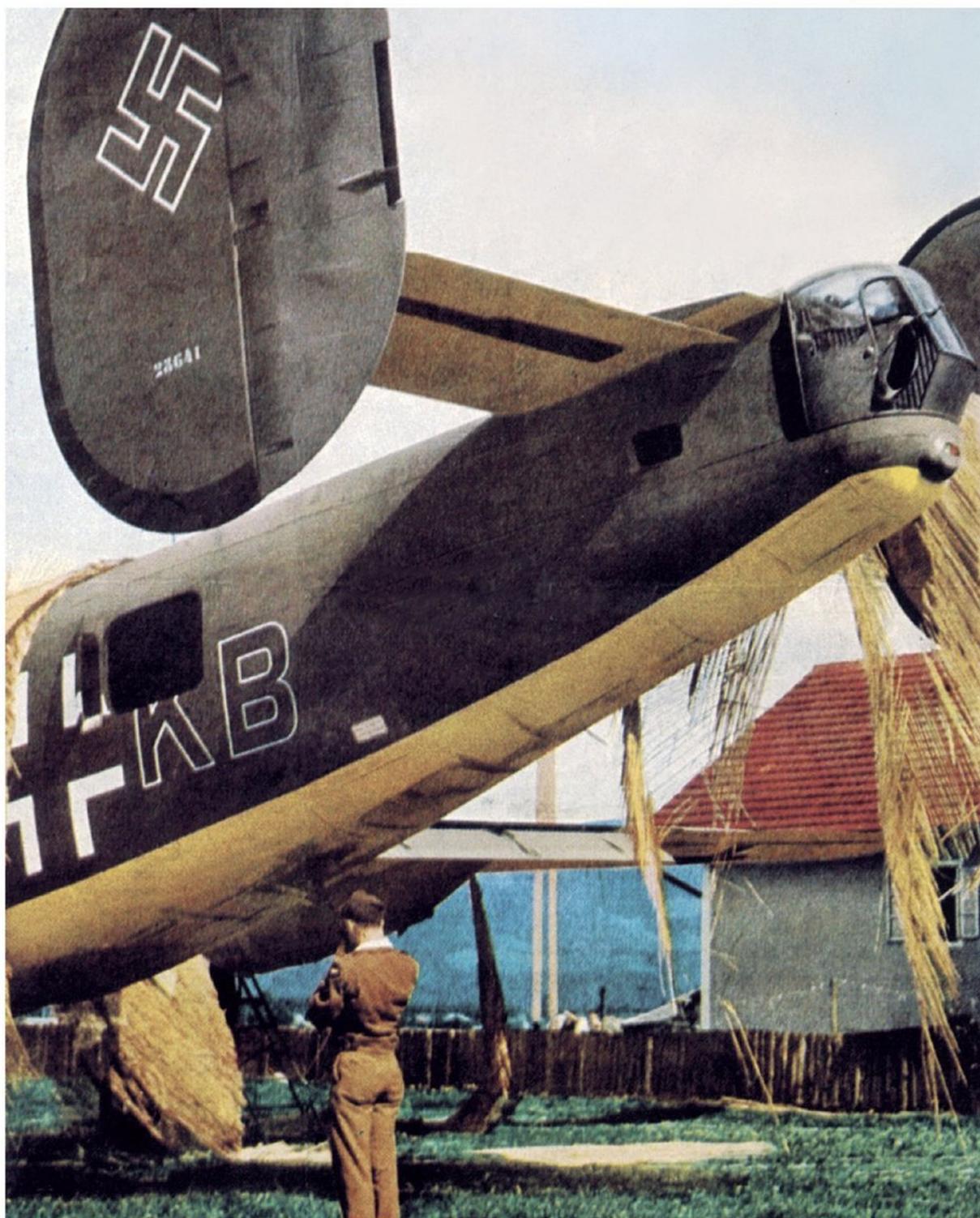
ceux d'Eva Braun, du médecin personnel de Hitler et de sa cuisinière, spécialiste des repas végétariens. Braun joue le poireau à Hörsching jusqu'au 3 mai, sans avoir la moindre connaissance du sort des occupants du bunker de Berlin. Il reçoit alors un document annulant l'ordre qui lui avait été donné et l'enjoignant de gagner Königgratz (Hradec Králové). Au matin du 8 mai, livré à lui-même, alors que la fin de la guerre n'est plus qu'une question d'heures, il décide de rejoindre Munich-Riem pour ne pas tomber entre les mains des Russes ; il prend à bord de son Ju 290 quelque 70 soldats blessés, femmes et enfants pour leur éviter un sort identique. Après s'être battu les armes à la main avec son équipage pour que l'appareil ne soit pas pris d'assaut par des soldats en proie à la panique, il décolle à 12h55.

« Au-dessus de la frontière avec l'Allemagne, nous avons été interceptés par deux P-51 Mustang. Nous volions à basse altitude en raison du mauvais temps. En balançant les ailes et en abaissant le train, nous avons échappé au pire et nous avons été escortés jusqu'à Munich-Riem, où nous avons réussi à nous poser sur une bande étroite libre de tout cratère. »

Son Ju 290 sera récupéré par les Américains et, fort à propos, décoré de l'inscription « Alles Kaputt » sur le nez !

Il ne faut pas croire pour autant que, début mai 1945, tous pensent que la guerre est perdue. Le 2 mai, le *Leutnant* Ludwig Stumptner, membre du *Kommando* « Olga », reçoit l'ordre de livrer du matériel météorologique au sommet du Grossglockner, le point culminant des Alpes autrichiennes ! Il préférera poser son He 111 (sur le ventre) à Kleinmeinfeld pour se rendre aux Américains.





◀ Bien mal acquis... Le B-24H-5-DT 41-28641 (A3+KB) abandonné par la KG 200 sera récupéré à Salzbourg par les troupes américaines. La fragilité du train avant était, pour les Allemands, le principal défaut du Liberator, qui lui préféraient le B-17, sauf quand il s'agissait de transporter de lourdes ou volumineuses cargaisons. (US NARA)

## DE FIASCO EN DÉCONFITURE

En ce qui concerne les missions spéciales « ordinaires », si l'on peut s'exprimer ainsi, exécutées par la KG 200, il n'a pas été possible d'en chiffrer le nombre, même approximativement. Si l'escadre a parfois pu donner un grand coup de collier sur de courts laps de temps, elle n'était pas outillée pour de longs efforts soutenus, parce qu'elle s'est heurtée à trois problèmes majeurs : un faible nombre d'avions disponibles, un ravitaillement en carburant aléatoire et la météo. Les fréquents reports de sorties « très urgentes » et de la « plus haute priorité », pour une ou plusieurs de ces raisons, ont entraîné des conflits parfois ouverts avec Kaltenbrunner et ses sbires, qui n'avaient aucune compréhension des impératifs techniques de l'aviation.

La plupart, sinon la totalité, des missions spéciales dont on connaît aujourd'hui les tenants et les aboutissants se sont soldées par de pitoyables fiascos, souvent en raison d'un manque de souci du détail – on dirait aujourd'hui d'un défaut de professionnalisme. Si la SS, le

RSHA, la *Gestapo* et autre SD se sont avérés d'excellents flics sur les territoires qu'ils contrôlaient, ils n'en ont pas été pour autant de bons espions – un métier très différent, dont visiblement ils ne maîtrisaient pas les notions essentielles. Contrairement aux Alliés, les Allemands souffraient d'un déficit d'intelligence géopolitique, ce qui les a amenés à se lancer trop souvent dans des aventures hasardeuses sans la moindre vision stratégique à long terme.

Par ailleurs, le résultat des opérations « très spéciales », telles que celles des *Mistel* ou de la *Leonidas Staffel*, n'a pas été à la hauteur des efforts et des ambitions de leurs concepteurs.

Ces échecs ne sont nullement imputables à la KG 200 et à ses aviateurs. Dans des conditions souvent difficiles, ils ont fait ce que l'on attendait d'eux. De la mission qui leur était confiée, ils ne connaissaient que le nombre de passagers, le poids de leur équipement et leur lieu de destination. Le reste dépassait le cadre de leur compétence et de leur responsabilité.

À SUIVRE.



1939  
1945

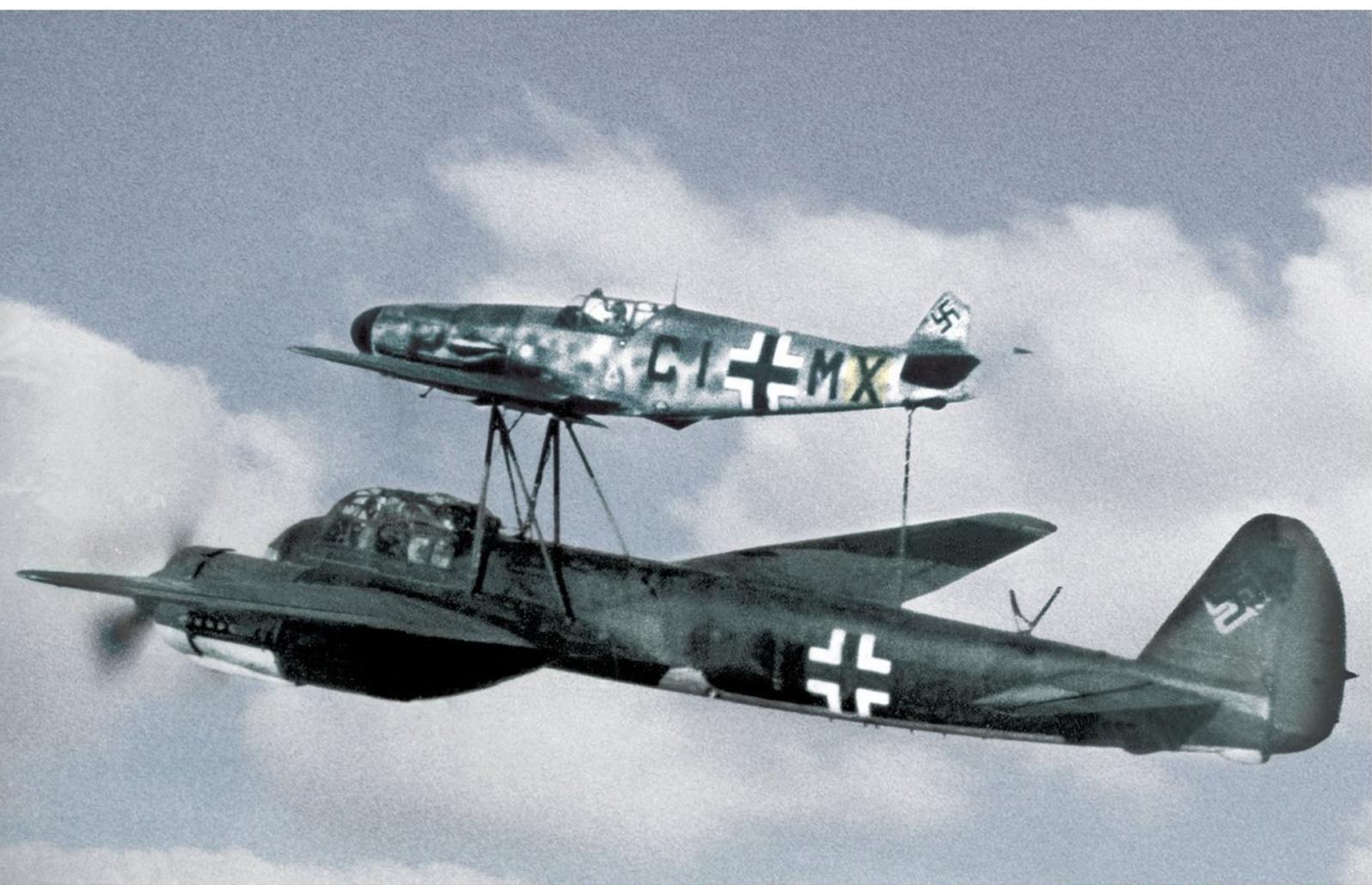
# KAMPF GESCHWADER

2<sup>ème</sup> PARTIE

# 200

# « BEETHOVEN » UNE SYMPHONIE HÉROÏQUE

par Robert Forsyth - Adaptation C-J. Ehrengardt



▲ Le premier *Beethoven-Gerät*, composé d'un Bf 109 F-4 (CI+MX) et d'un Ju 88 A-4, testé par le *Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug* (DFS) à Ainring au début de l'année 1944. (Archives Blitz)

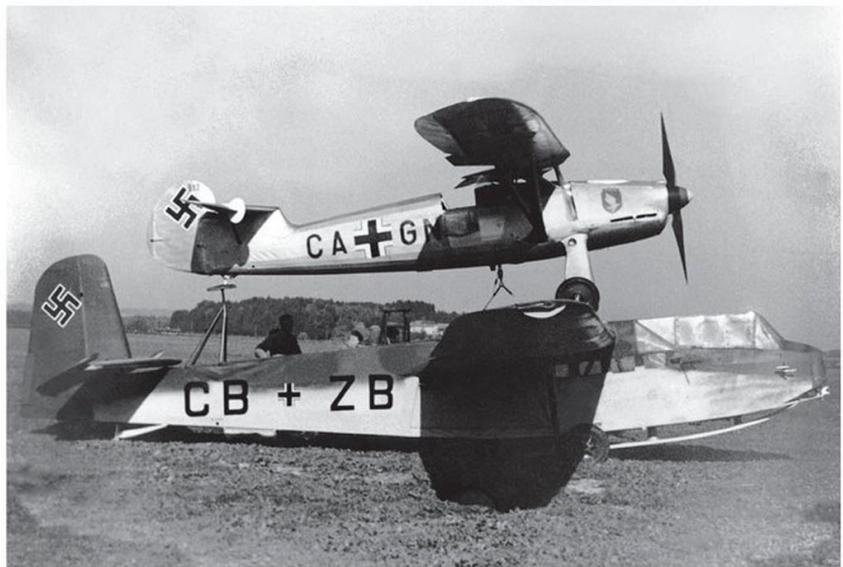
**P**is-aller destiné à pallier l'absence de bombardier stratégique, dont la Luftwaffe a refusé de se doter en temps utile, le Mistel constitue un système d'armes peu conventionnel faisant appel à une technologie très en avance sur son temps : les commandes de vol électriques (*fly-by-wire*). Le *Beethoven-Gerät* (nom de code du Mistel) ne sera pas seulement utilisé par la KG 200, mais il nous a semblé indispensable de traiter des autres unités ayant mis en œuvre ce composite hors du commun afin de fournir au lecteur un panorama complet de son engagement au front.

## UNE IDÉE BRITANNIQUE

En 1938, la firme Short Brothers expérimente une formule pour le moins originale dans le but d'augmenter de manière substantielle l'autonomie des avions de ligne. Cette approche consiste à accoupler deux appareils, l'un perché sur le dos de l'autre. L'élément inférieur, de dimensions respectables et sans pilote, sert de réservoir supplémentaire à l'élément supérieur, celui-ci étant de plus petite taille et accommodant un pilote. Après épuisement du carburant pompé dans l'élément inférieur, ce dernier est largué par l'avion-guide, qui termine son parcours sur ses propres réserves. Cet assemblage composite, le Short Mayo S.20/S.21, relie sans escale Dundee, en Écosse, à Orange, en Afrique du Sud. Hugo Junkers s'exerce aussi à cette technique peu conventionnelle en 1927 et dépose même un brevet deux ans plus tard aux États-Unis. Mais dans le domaine de l'aéronautique, comme dans bien d'autres, l'orthodoxie et la simplicité finissent toujours par prévaloir sur la singularité. L'idée est reléguée aux oubliettes, d'où vient la tirer, à la fin de l'année 1941, Siegfried Holzbaur, chef pilote de Junkers en mal d'imagination. Il adresse un rapport au bureau d'études de la société dans lequel il préconise de monter un chasseur monomoteur sur un Ju 88 A bourré d'explosifs. Le chasseur servirait d'avion-guide à la bombe volante, dont l'importante charge offensive permettrait de venir à bout d'objectifs particulièrement blindés ou protégés. Les premiers qui lui viennent à l'esprit sont les cuirassés de la *Home Fleet* ancrés dans la baie de Scapa Flow.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que l'idée est accueillie avec un certain scepticisme de la part de ses collègues et qu'elle est même qualifiée de « perte de temps ». Mais le hasard va bien faire les choses. Le 19 décembre 1941, jour du 27<sup>e</sup> anniversaire de Holzbaur, le *Hauptmann* Dietrich Peltz, récemment promu à la tête des écoles de bombardement, rend visite à l'usine de Junkers à Dessau. Holzbaur, qui a travaillé avec Peltz avant la guerre chez Daimler-Benz à Stuttgart, voit là une occasion unique de lui exposer son projet, qui ne tombe pas dans l'oreille d'un sourd. À son retour, Peltz en informe le *Hauptmann* Werner Baumbach, *Kommandeur* du I./KG 30 et grand spécialiste de la guerre aéronavale. Ce dernier rapporte dans ses mémoires : « Déjà le 17 janvier 1942, Peltz et moi avions attiré l'attention de Göring sur le concept. Malheureusement sans résultat. La précision de cette arme, qui bien que nouvelle mais formée avec des avions existants, était d'environ quatre-vingts pour cent contre des cibles fixes. Ses effets étaient dévastateurs. »

Néanmoins, Göring autorise la poursuite des essais, et au début de l'année 1942, le Ju 88 V21 est équipé d'un système de commandes trois-axes Patin PDS et d'un collimateur gyroscopique. Les tests à blanc démontrent une grande précision sur une cible de 15 mètres de côté. Communiqués au RLM, ces résultats laissent tout le monde indifférent. C'est alors qu'intervient le DFS (*Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug*, Institut de recherche allemand pour le vol à voile) qui, à Ainring, a expérimenté avec succès le concept de deux avions accouplés développé par Fritz Stamer (son nouveau directeur général). La combinaison fait appel à un planeur DFS 230 comme élément inférieur et à un Klemm KI 35 comme élément supérieur, remplacé ensuite par un Focke-Wulf Fw 56, puis par un Messerschmitt Bf 109 E. Cette combinaison est baptisée Mistel (gui), probablement parce que ce



▲ Deuxième composite développé par Fritz Stamer du DFS à Ainring en 1942 : un Focke-Wulf Fw 56 et un DFS 230. (E-N Archives)

parasite s'accroche aux arbres comme l'élément supérieur s'attache au planeur.

Le 17 juin 1943, le DFS envoie un rapport au RLM : « La combinaison Mistel d'un Ju 88 A-4 et d'un Bf 109 F offre la possibilité d'utiliser le Ju 88 A-4 sans pilote comme une *Grossbombe* téléguidée depuis le Bf 109 F jusqu'à l'objectif selon un angle de descente prédéterminé. À une distance de 1 500 km, le Mistel peut délivrer une charge explosive de 3,5 tonnes. [...] Les avions téléguidés peuvent être débarrassés de tout équipement superflu et peuvent ainsi porter une charge explosive plus importante. Cette méthode présente l'avantage de mettre le chasseur hors de portée de la DCA ennemie embarquée à bord de navires et de lui permettre d'échapper grâce à sa vitesse à toute tentative d'interception par la chasse ennemie. Un autre avantage est que ce type de mission ne nécessite qu'un seul pilote. »

## LE PREMIER AVION FLY-BY-WIRE DU MONDE

Un mois plus tard, Junkers reçoit l'autorisation de coopérer avec le DFS pour procéder à des essais avec un Ju 88 A-4 et un Bf 109 F, à la condition que ceux-ci n'interfèrent pas avec la production des bombardiers. L'ensemble est baptisé du nom de code de « Beethoven ». Le Bf 109 repose sur une structure tubulaire tripode dont la désolidarisation s'effectue au moyen de boulons explosifs. Le rabattement du mât arrière unique, qui supporte la queue du 109, permet d'augmenter l'angle d'incidence du chasseur, facilitant ainsi la séparation. Le Ju 88 A-4 reçoit un système de contrôle Patin PDS, et la firme DUZ transfère la commande des gaz du Ju 88 sur le chasseur. Le PDS (*Patin-Dreirudersteuerung*, commandes trois-axes) fonctionne sur deux modes : automatique et croisière. Dans ce dernier mode, le mouvement des commandes est mesuré par un potentiomètre et transmis électriquement à des servos couplés aux gouvernes du Ju 88. En mode automatique, le Ju 88 est dirigé par des interrupteurs électriques montés sur le tableau de bord du 109 qui envoient des impulsions électriques aux servocommandes. La firme Junkers est donc ainsi à l'origine directe du *fly-by-wire*, ce système de commandes de vol électriques que l'on retrouve dans tous les avions de ligne et de combat actuels.

Le *Dr.-Ing.* Fritz Haber, qui vient d'être nommé à la tête du projet Beethoven, s'exprime ainsi à propos des innovations techniques : « Parmi les nombreux problèmes rencontrés lors de la mise au point du Mistel, le plus épineux concerna la création d'un système de commandes de vol permettant au composite d'être gouverné depuis l'élément supérieur et assurant que, une fois la séparation effectuée, l'avion-porteur continue à voler exactement comme prévu.

Suite p.33

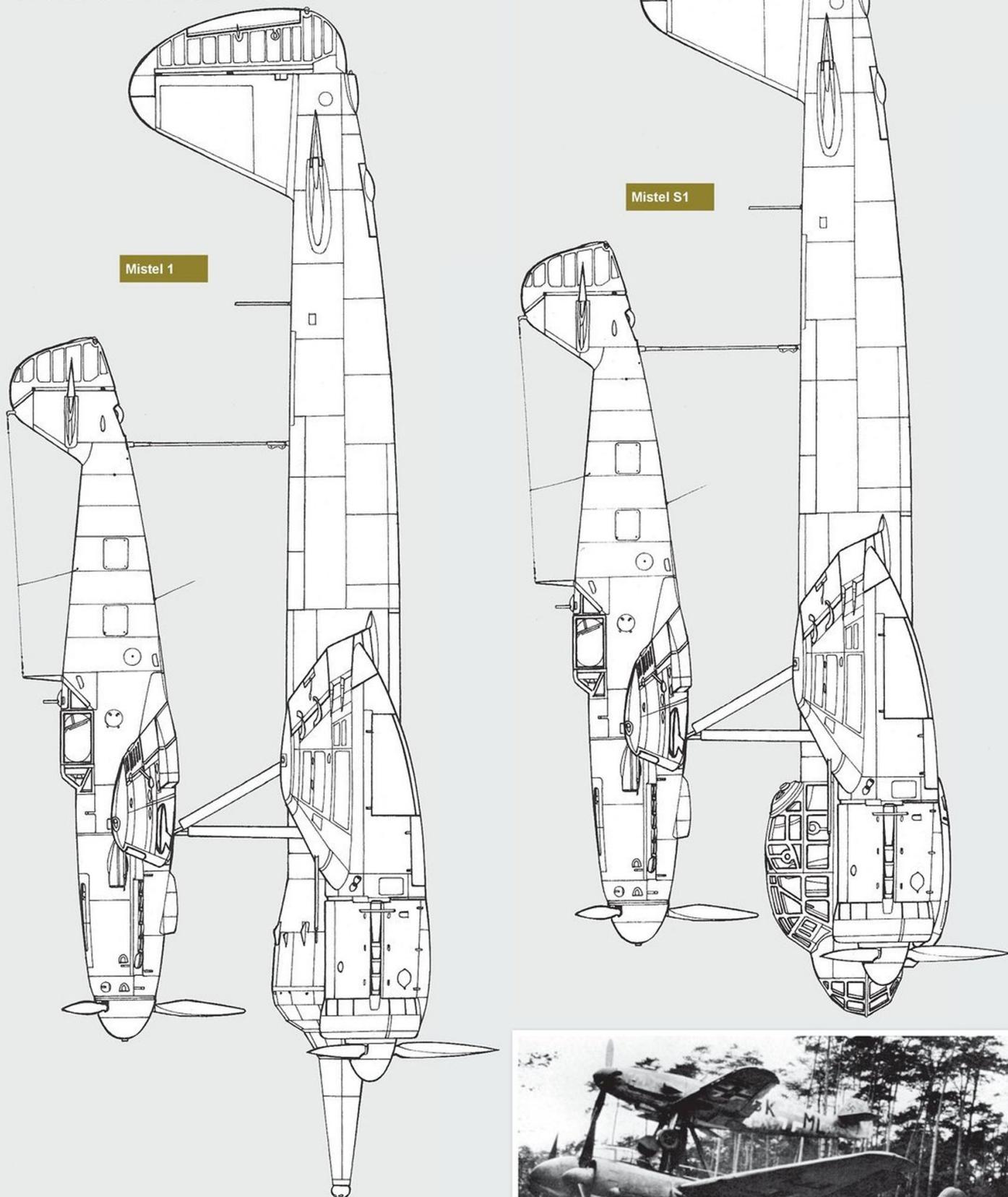


# LES DIFFÉRENTS MODÈLES DU MISTEL

## MISTEL 1

Bf 109 F-4 et Ju 88 A-4

Variante S1 : écolage, Ju 88 A-4 avec nez vitré, équipage trois hommes (dont un dans le chasseur).



► Un Mistel S1, composé d'un Bf 109 F-4/Z (SK+ML) et d'un Ju 88 D-1 (SC+CE), sur lequel a été adapté un nez de Ju 88 C. Il appartenait à l'Einsatzgruppe/KG 101.

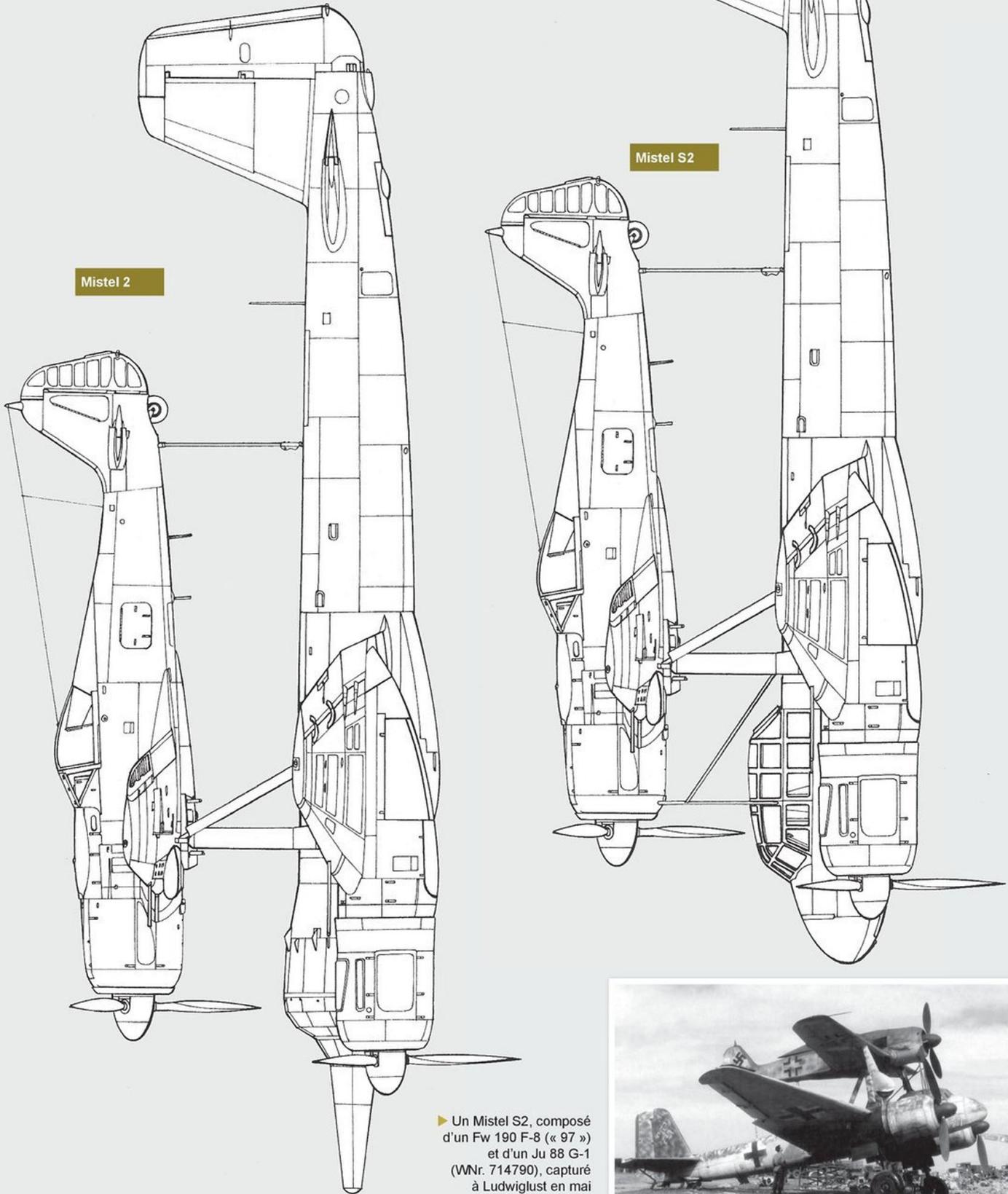


## MISTEL2

Fw 190 A-8 (ou F-8) et Ju 88 G-1

Variante S2 : écolage (idem S1).

On pense qu'environ 250 exemplaires des deux premières versions ont été produits ; une cinquantaine sera découverte par les Américains dans les usines de Junkers autour de Dessau, mais ils s'en désintéresseront.



► Un Mistel S2, composé d'un Fw 190 F-8 (« 97 ») et d'un Ju 88 G-1 (Wnr. 714790), capturé à Ludwiglust en mai 1945. (US NARA)





## MISTEL 3

Variantes :

- 3A (S3A) : Fw 190 A-8 (ou F-8) et Ju 88 A-4 (ou A-6/U)

Rapidement abandonnée en raison de l'incompatibilité des carburants utilisés par les deux composants (95 degrés d'octane pour le Focke-Wulf, 87 pour le Junkers).

- 3B : Fw 190 A-6 (ou A-8) et Ju 88 H-4

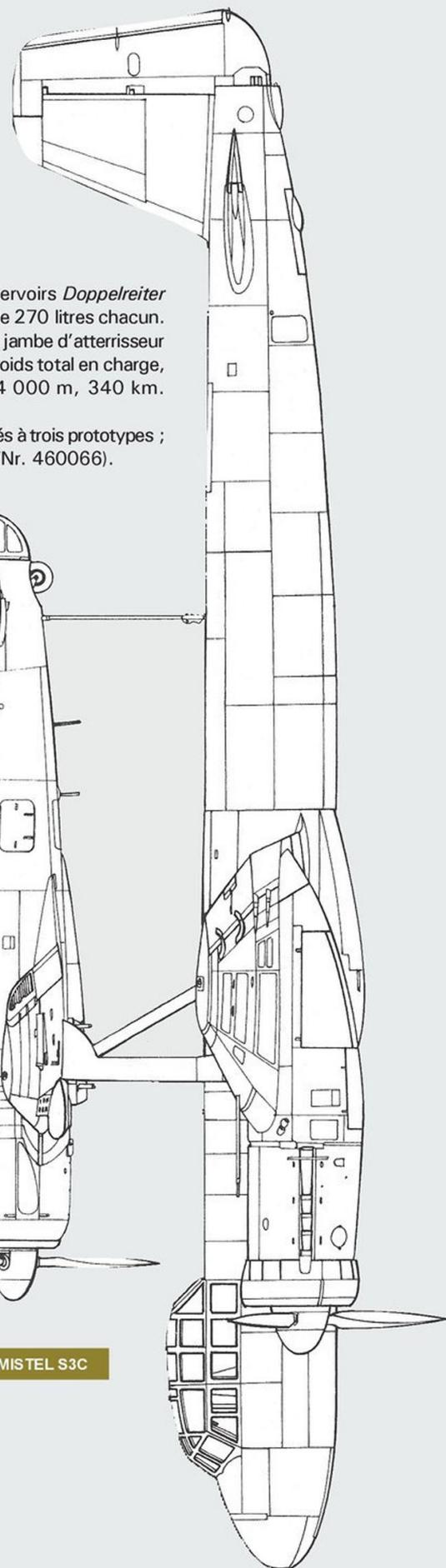
Cent trente exemplaires commandés ; aucun livré. Junkers ne construira que neuf H-1 et un H-2.

- 3C : Fw 190 F-8 et Ju 88 G-10

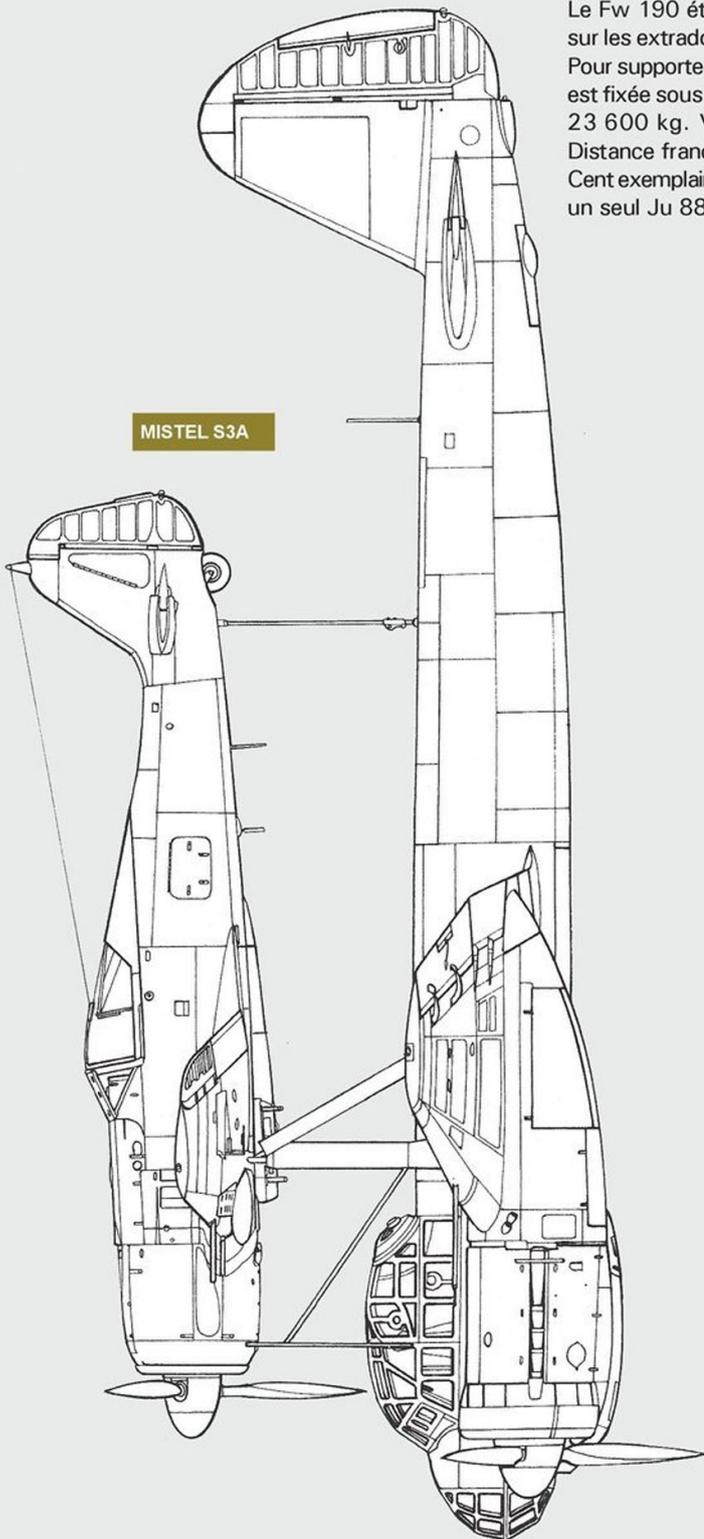
Composite à long rayon d'action.

Le Fw 190 était équipé de deux réservoirs *Doppelreiter* sur les extrados, d'une contenance de 270 litres chacun. Pour supporter le poids, une troisième jambe d'atterrisseur est fixée sous le milieu du fuselage. Poids total en charge, 23 600 kg. Vitesse maximale à 4 000 m, 340 km. Distance franchissable, 4 100 km.

Cent exemplaires commandés, ramenés à trois prototypes ; un seul Ju 88 G-10 modifié livré (WNR. 460066).



MISTEL S3A



MISTEL S3C



▼ et ▲ Un Mistel S3C composé d'un Fw 190 A-8 (WNR. 961243) et d'un Ju 88 G-10 (WNR. 460066), capturé à Bemburg fin avril 1945.

## FÜHRUNGSMASCHINE (ÉCLAIREUR)

Fw 190 A-8 et Ju 88 H-4, équipage de quatre hommes (dont un dans le chasseur).

Équipement du Ju 88 H-A : deux réservoirs externes de 900 litres, MG 131 dans le poste de tir arrière et radar d'interception FuG 240 Berlin dans le nez.

Le Fw 190 était un avion d'escorte, équipé de deux réservoirs *Doppelreiter*.

Cinquante exemplaires commandés à la mi-février 1945, ramenés à 10 en mars ; aucun livré.

## MISTEL 4

Élément supérieur : Messerschmitt Me 262 A-2a/U2 (à nez vitré et viseur Lotfe 7H).

Élément inférieur : une cellule modifiée de

Me 262 A avec charge composée d'un explosif liquide dans le nez (*Ausführung A*), d'un explosif solide réparti dans tout le fuselage (*Ausführung B*) et d'un explosif liquide réparti dans tout le fuselage (*Ausführung C*). Demeuré à l'état de projet.

## MISTEL 5

Élément supérieur : Heinkel He 162 A.

Élément inférieur : Arado E 377a (propulsé). Prototype en cours de réalisation à la fin de la guerre.

## MISTEL 6

Élément supérieur : Arado Ar 234 C.

Élément inférieur : Arado E 377 (non propulsé) ou E 377 (propulsé).

Demeuré à l'état de projet.

Plusieurs autres projets ont été étudiés, auxquels il n'a pas été donné suite faute de temps ou d'intérêt :

- Fw 190 A-8 et Fi 103 (V-1) ou Fi 103 R Reichenberg (V-1 piloté) • *Selbstopfer* ou missions-suicides ;

- Fw 190 A-8 et Ta 154 A, peut-être six composites assemblés pour attaquer les bombardiers US, testés à Eschwege ;

- DFS 288 ou Me 323 dessus, et Dornier Do 217 K dessous (configurations testées en vol).

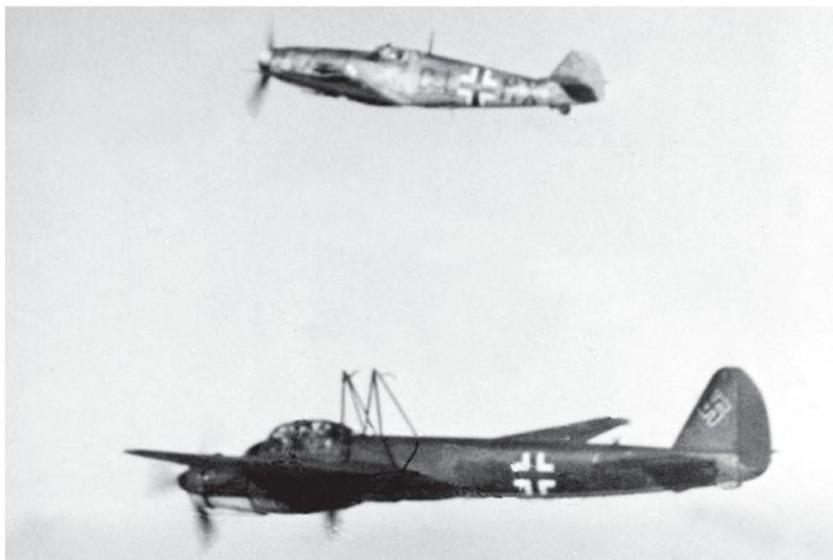
Le *Reichsluftfahrtministerium* n'a jamais fixé de manière formelle la dénomination de chacune des versions du Mistel. Celles utilisées ci-dessus font consensus dans la littérature aéronautique internationale depuis plusieurs décennies.

Parce que des connexions mécaniques entre les gouvernes des deux avions auraient entraîné des efforts au manche intolérables, il a fallu développer des servocommandes électriques pour assister le pilote. Ces servos furent, tout au moins en Allemagne, les seules du genre à avoir été construites en série. »

En vol, le Bf 109 puise son carburant dans le réservoir extérieur droit du Ju 88. Les premiers essais montrent que le composite reste facile à manier et qu'il est même plus rapide de 50 km/h en vol de croisière que le Ju 88 A seul.

## EN PRODUCTION

À la fin de l'automne 1943, le RLM autorise la construction d'une présérie de 15 Mistel. Toujours placé sous les ordres de Haber, le projet reçoit l'assistance de l'*Oberleutnant Dipl.-Ing.* Horst-Dieter Lux, officier technique de la KG 30, chargé de la coordination avec la Luftwaffe dans le cadre de l'élaboration d'un programme d'entraînement spécifique. Il a été calculé une distance franchissable de 1500 km avec une charge offensive de 3,5 tonnes. Rapidement, les recherches s'orientent vers une charge creuse telle qu'elle est développée dans un secret absolu par la firme Lauchhammer à Riesa (près de Leipzig). Elle se compose d'un mélange de 70 % d'hexogène (ou RDX) et de 30 % de TNT, qui peut transpercer une épaisseur de 8 m d'une plaque d'acier ou de 20 m d'une dalle de béton armé ! Une fois le trou fait, un jet de métal vaporise tout sur son passage.



▲ Désaccouplement des deux éléments du premier Mistel début 1944. (Archives Blitz)

Cependant, avec une telle charge dans le nez, le poids du Mistel passe à 20 tonnes, soit 7 de plus qu'un Ju 88 ordinaire, ce qui nécessite un renforcement du train et une modification du centre de gravité.

Il ne reste plus qu'à vaincre le scepticisme des officiels du RLM. Holzbaur décide de les convoquer pour un premier test avec une charge creuse début février 1944, avec comme cible une falaise située sur l'île de Møn (Danemark), à 120 km au nord-ouest de Peenemünde, base de départ du Mistel.



Le désormais *Generalmajor* Dietrich Peltz, devenu *General der Kampfflieger* et récemment promu *Angriffsführer England* (chef des opérations contre l'Angleterre) en charge de l'opération « Steinbock » (le nouveau « Blitz » contre les îles britanniques), assiste aussi à la démonstration, qui se solde par un cuisant échec. Holzbaur doit se séparer prématurément du Ju 88, qui explose à trois kilomètres d'un village, terrorisant ses 800 habitants en faisant voler en éclats vitres et toitures et en envoyant un nuage de poussière et de fumée jusqu'à 900 mètres d'altitude. La cause de l'incident ne sera jamais déterminée, aucun morceau du Ju 88 n'ayant pu être retrouvé. Pour cacher à la population l'emploi d'un avion téléguidé, un supposé équipage de quatre hommes sera enterré avec les honneurs militaires...

## QUELS OBJECTIFS POUR LE MISTEL ?

Alors que le 26 avril 1944, à la suite d'une reconnaissance aérienne au-dessus de Peenemünde, la RAF a découvert l'existence du Mistel, l'état-major général de la Luftwaffe, marquant ainsi un net revirement dans son attitude, étudie les cibles les plus dignes de cette arme nouvelle. Junkers en parle désormais sous la dénomination de *Beethoven-Gerät, ausgesteuertes, unbemanntes Flugzeug für Totaleinsatz* (système Beethoven, avion téléguidé sans pilote pour mission totale). Le terme « mission totale » indique simplement que cette arme n'est pas destinée à servir deux fois.

Pour les responsables de l'état-major général (*Führungsstab*), le temps est venu de mettre au point une opération de grande envergure, aussi spectaculaire que possible, afin de prouver à Hitler et au peuple allemand que leur aviation est capable de frapper l'ennemi là où il s'y attend le moins. En désespoir de cause, ils se raccrochent au Mistel (comme le gui aux arbres), une arme qui n'a pourtant pas encore fait ses preuves, parce que celle-ci ouvre la possibilité de s'en prendre à des cibles situées hors d'atteinte des bombardiers conventionnels et avec une plus grande efficacité.

Selon un rapport établi par le *Führungsstab*, trois objectifs offrent « les meilleures chances de succès » : Gibraltar, Scapa Flow et le port de Leningrad. Pour différentes raisons, principalement politiques, l'option Gibraltar est rapidement abandonnée. En avril 1944, la première série de 15 Mistel 1 est en cours de production ;

▲ Le Mistel S1, composé du Bf 109 F-4 (CD+KX) et du Ju 88 A-4 (« 5 blanc », WNr. 10096), que l'on voit ici est celui qui a été abattu par un Mosquito le 14 juin 1944. La présence d'un pilote dans l'élément inférieur le jour de l'interception prouve que de la « trompe d'éléphant » (la charge creuse) avait été remplacée par la pointe avant standard du Ju 88 A-4 – une opération relativement facile et rapide à réaliser. Le code tactique (5T+CK) porté par le Ju 88 A renvoie à la 2./KG 101.

► Alignement de Mistel 1 de la 2./KG 101 à Saint-Dizier fin juin 1944. Au premier plan, le « 1 blanc » composé du Bf 109 F-4 NA+YS et du Ju 88 A-4 CN+FK ; il est arrivé de Nordhausen le 18 juin. Visiblement, ces trois Mistel sont préparés pour une mission, probablement la première qui a eu lieu dans la nuit du 24 au 25 juin.

il faut donc rapidement déterminer sa destination finale. Le 16 avril 1944, le *Führungsstab* tranche : ce sera Scapa Flow, base historique de la Royal Navy, située dans les îles Orcades.

Mais le temps d'assembler un nombre suffisant de Mistel « bons de guerre » et d'équipages formés, des circonstances plus pressantes vont modifier les priorités.

## PREMIÈRE ÉPOQUE LE FRONT DE L'OUEST

### BAPTÊME DU FEU

En février 1944, l'*Oberleutnant* Horst Rudat, un pilote de bombardement décoré un an plus tôt de la *Ritterkreuz* après 315 missions de guerre, alors *Kapitän* de l'*Einsatzstaffel* II./KG 101, est convoqué à Karinhall par Göring ; celui-ci le charge de mettre sur pied la première unité opérationnelle sur Mistel dans les plus brefs délais. Rudat se rend à Nordhausen pour y rencontrer Holzbaur, où ce dernier supervise les premiers essais des avions composites. Horst Rudat :

« J'avais déjà une certaine expérience du Ju 88, mais je n'avais encore jamais piloté de Bf 109. L'instruction fut brève. Quelques jours plus tard, je faisais mon premier vol sur Mistel. Je dois avouer que je ne me sentais pas vraiment à l'aise si loin du sol dans un Bf 109 perché sur un Ju 88. Le décollage s'avéra problématique. La réponse des gouvernes aux ordres transmis électriquement à l'avion du dessous par l'avion du dessus semblait prendre un temps infini. De ce fait, le pilote devait anticiper chaque manœuvre avant de l'exécuter. Pendant les entraînements, le Ju 88 accueillait aussi un équipage de deux hommes, qui pouvaient ainsi corriger les fautes du pilote du Bf 109.

« Tout se passa bien après le décollage. Je fus surpris de la facilité avec laquelle on pouvait commander un gros avion composite depuis le cockpit d'un petit chasseur. Je fus particulièrement impressionné par la précision du pilote automatique trois-axes gyroscopique. Pendant les simulations d'attaque, seul un léger mouvement du manche était nécessaire pour maintenir le composite en ligne de vol sur sa cible – un arbre – une fois que l'appareil avait atteint sa vitesse définitive. Bien sûr, ma plus grosse surprise fut quand j'ai basculé l'interrupteur pour séparer le Bf 109 du Ju 88. Voilà comment s'est déroulée ma première expérience avec le Mistel. »

Rebaptisée *Einsatzstaffel*/KG 101, puis 2./KG 101, l'unité de Rudat fait mouvement sur Varrelbusch, avant de rejoindre Laon-Couvron le 12 mars, avec apparemment cinq Mistel. Quatre d'entre eux sont détachés à Kolberg (aujourd'hui Kolobrzeg), sur la côte baltique, en avril ; ils y testent en grandeur nature les premiers Mistel opérationnels en « attaquant » des dunes sur l'île de Møn. Le 1<sup>er</sup> juin, un détachement est envoyé à Istres pour des essais contre un vieux cuirassé français ; quelques jours plus tard, il est rappelé dare-dare.

Le débarquement allié en Normandie du 6 juin 1944 change totalement la donne. Désormais, l'attaque de Scapa Flow passe au second plan. Le 10 juin, la totalité de la 2./KG 101 est regroupée à Saint-Dizier, d'où elle doit s'en prendre au trafic maritime allié en baie de Seine. Cependant, avant même d'entrer en lice, cette unité perd son premier Mistel à l'ennemi, le 14 juin, quand un Mistel S1 en vol d'entraînement est abattu par un Mosquito NF. XIII du N° 410 (RCAF) *Squadron* près de Caen ; l'*Oberfeldwebel* Heinz Lochmüller, pilote du Bf 109 F, est blessé, et l'*Oberleutnant* Albert Rehker, pilote



#### Mistel S1

Messerschmitt Bf 109 F-4  
(W.Nr. 10130 – CD+LX)  
Junkers Ju 88 A-4 (W.Nr. 10096 – 5T+CK)  
Oberfeldwebel Heinz Lochmüller  
et Oberleutnant Albert Rehker  
2./KG 101  
Saint-Dizier (France),  
14 juin 1944.

Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2014

du Ju 88 A, est porté disparu. Compte rendu de combat du *Flight Lieutenant* Walter G. Dinsdale (pilote) et du *Pilot Officer* John E. Dunn (opérateur radar) :

« Plusieurs contacts ont été établis en même temps. Le pilote a obtenu un visuel immédiatement, distance 600 m, altitude 3 300 m, heure 2335. Nous sommes rapprochés à 300 m et avons identifié le "bandit" à l'aide de lunettes infrarouges Ross : un JU 88B avec une bombe planante attachée sur le dessus du fuselage. Nous sommes rapprochés jusqu'à 225 m, par l'arrière et légèrement dessous. Avons ouvert le feu d'une courte rafale. L'habitacle et la racine de l'aile gauche ont immédiatement pris feu. L'avion ennemi a légèrement basculé sur sa gauche, puis a brutalement piqué ; il était en flammes et a laissé des gerbes d'étincelles derrière lui tout le long de sa descente. Quand il a percuté le sol, il y a eu une terrible explosion qui a illuminé toute la campagne. Le combat s'est déroulé à environ 3 300 m, 40 km au sud-est de Caen, à 2340. »

[1] Pilz a reçu la *Ritterkreuz* pour avoir accompli 36 sorties de ravitaillement avec le II./KG 55 pendant le pont aérien de Stalingrad. Il sera crédité de 447 missions de guerre à la fin des hostilités.

▼ Le Mistel 1 « 4 » de la 2./KG 101 est préparé pour une mission à Saint-Dizier en juin 1944. On note l'échelle pour accéder à l'étage supérieur et la sécurité au bout de la « trompe d'éléphant ».

Le 15 juin 1944, Rudat cède son poste à l'*Oberleutnant* Walter Pilz [1]. Une semaine plus tard, la 2./KG 101 peut aligner douze Mistel et commence à en préparer cinq pour sa première mission de guerre, qui est prévue contre la flotte britannique en baie de Seine dans la nuit du 24 au 25 juin. Horst Rudat :

« Après l'entraînement, avec le pilotage d'un Mistel armé, nous passions dans une autre dimension. Si l'on met à part le fait qu'en temps de guerre, on se fait tout le temps tirer dessus, le décollage était le moment le plus délicat de notre mission. Si je me souviens bien, les pneus du Ju 88 avaient été conçus pour supporter 12 tonnes ; le Mistel en pesait 14. Afin d'alléger le composite au maximum, on avait débarrassé le Bf 109 de tout l'équipement qui n'était pas considéré comme indispensable – comme la radio et l'armement ! »

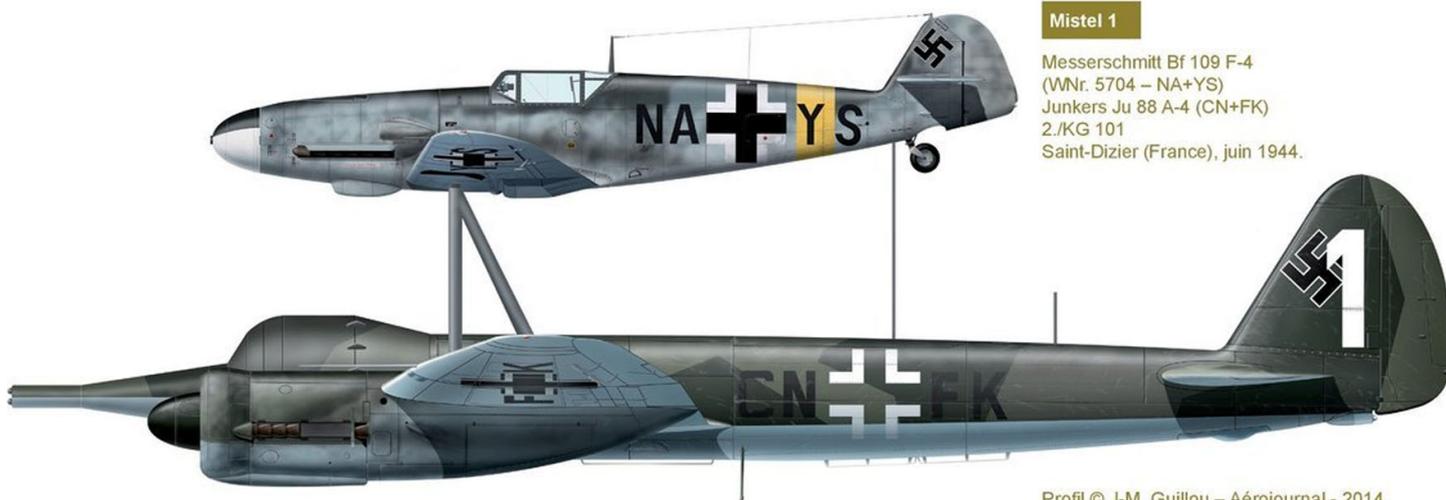
Quatre Mistel décollent en fin de soirée, et Rudat se fait tirer dessus par sa propre *Flak* ; il largue néanmoins sa bombe volante et rentre sain et sauf, comme ses trois autres camarades. L'un des Ju 88 a explosé à proximité de la frégate HMS *Nith*, faisant 9 tués et 27 blessés. Un second raid, entrepris le 6 juillet, coule le vieux cuirassé français *Courbet*, utilisé comme brise-ices pour protéger le port artificiel de Ouistreham.

## FIASCO SUR LE FRONT OUEST

La 2./KG 101 est avertie de se tenir prête à faire mouvement sur Grove (Danemark) pour attaquer Scapa Flow, mais l'opération sera décommandée. En attendant, le 18 juillet, Saint-Dizier reçoit la visite de *Liberator*, qui ne cause que de faibles dégâts et ne touchent aucun composite. Plusieurs autres raids, bien que tous aussi infructueux, incitent néanmoins le Haut commandement à disperser la 2./KG 101 sur Metz-Frescaty le 2 août.

Une nouvelle attaque est prononcée en baie de Seine dans la soirée du 10 août. Si l'on n'en connaît pas les résultats, elle donne lieu à une mésaventure peu commune. Désorienté, l'un des pilotes se retrouve au large des côtes anglaises ; à court de carburant, il décide de désaccoupler les deux composants pour rentrer seul. Affranchi de son jockey, le Ju 88 (5T + NX) se sent épris de liberté et poursuit sa route, avant d'aller s'écraser en pleine campagne près d'Andover, à une cinquantaine de kilomètres à l'intérieur des terres. L'explosion a été terrifiante, le souffle catapultant un homme à cinq kilomètres du lieu de l'impact !





### Mistel 1

Messerschmitt Bf 109 F-4  
(W.Nr. 5704 – NA+YS)  
Junkers Ju 88 A-4 (CN+FK)  
2./KG 101  
Saint-Dizier (France), juin 1944.

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2014

Bien que le Junkers ait été pulvérisé, les Britanniques retirent suffisamment d'éléments de l'épave pour comprendre que les Allemands ont mis au point une nouvelle arme faisant appel à des avions « consommables ». Ils font vite le rapprochement avec les étranges appareils photographiés à Kolberg et Nordhausen et le nom de code « Beethoven ». Vu la taille du cratère et la force de l'explosion, ce n'est certainement pas une découverte de nature à les rassurer !

Après deux nouveaux raids de l'aviation alliée sur la base de Saint-Dizier, les 18 et 19 août, qui, cette fois, la ravagent et détruisent au moins dix Mistel, l'unité est transférée à Rhein-Main. Elle est rebaptisée *Einsatzgruppe*/KG 101 le lendemain ; le *Hauptmann* Kurt Capesius en prend la tête.

Comme le Haut commandement ne voit plus de cibles à la portée du Mistel, il envisage sérieusement de mettre un terme au projet « Beethoven ». Cependant, le *Generalmajor* Dietrich Peltz, qui commande le IX. *Fliegerkorps*, obtient un sursis afin de pouvoir utiliser les quatre derniers Mistel opérationnels.

C'est probablement au cours d'une mission que, le 1<sup>er</sup> septembre, deux autres Ju 88 s'égarèrent à nouveau au-dessus de l'Angleterre, l'un s'écrasant près de Mansfield et l'autre près d'Ashford – 220 km séparant les points de chute ! Placés sous les ordres de la *Luftflotte* 3 et directement rattaché à la *Gefechtsverband Helbig*, l'*Eins.Gr.*/KG 101 se partage entre Rhein-Main et Biblis. Il lui est commandé une mission contre les ponts du canal Albert le 13 septembre, mais il ne semble pas qu'elle ait été menée à bien.

cinq Mistel 1 s'envolent de Burg sous les ordres de Polster à destination de Nimègue. Les conditions météo sont exécrables et la visibilité presque nulle. Devant les cinq composites vole le Bf 109 solitaire du *Leutnant* Balduin Pauli de la 7./KG 66. Dans la crasse, trois Mistel percutent une colline de la forêt de Teutobourg, à mi-chemin de leur parcours, entraînant deux pilotes dans la mort, dont Polster. Quant aux deux autres, ils sont contraints de larguer prématurément leur bombe volante, et l'un des deux sera tué par la chasse de nuit anglaise. Pauli remplace Polster à la tête de la 8./KG 66, bien que son expérience avec le Mistel se limite à quelques convoyages et vols d'entraînement.

Le 27 octobre 1944, alors que les préparatifs pour appuyer la grande contre-offensive des Ardennes vont bon train, le III./KG 66 aligne 18 Mistel (dont 6 disponibles) et 12 pilotes, plus 11 Ju 88 (dont 9 disponibles) et 13 équipages en réserve.

Comme on l'a vu dans le précédent numéro, l'*Oberstleutnant* Werner Baumbach prend le commandement de la KG 200 le 15 novembre 1944. Ce même jour, le III./KG 66 est rebaptisé II./KG 200 ; ses différents chefs d'unité et leur mission respective sont confirmés :

- *Stab* II./KG 200 : *Hauptmann* Kurt Capesius à Burg ;
- 5./KG 200 : *Oberleutnant* Walter Pilz à Burg ;
- 6./KG 200 : *Oberleutnant* Balduin Pauli à Burg ;
- 7./KG 200 : *Oberleutnant* Horst Rudat à Kolberg.

▼ Les trois *Staffelkapitäne* du II./KG 200 en conversation à Burg début 1945. De gauche à droite, le *Hauptmann* Fiedler (basier), le *Hauptmann* Horst Rudat (portant la *Ritterkreuz*), un aviateur non identifié, l'*Oberleutnant* Herbert Pilz (les mains dans les poches) et l'*Oberleutnant* Balduin Pauli.

## REMANIEMENTS

Le 24 septembre 1944 à Burg est formé le III./KG 66, dont Capesius est nommé *Kommandeur*. Ce nouveau groupe, qui a pour mission de reprendre le projet « Beethoven » à sa charge, se compose de trois *Staffeln* :

- 7./KG 66, *Oberleutnant* Walter Pilz : avions-éclaireurs ;
- 8./KG 66, *Oberleutnant* Karl-Horst Polster : 15 Mistel bons de guerre ;
- 9.(Erg.)/KG 66, *Oberleutnant* Horst Rudat : Mistel d'entraînement.

Dans la nuit du 27 au 28 septembre, la 8./KG 66 effectue sa première mission contre les ponts de la Waal à Nimègue. Sur les quatre Mistel qui ont décollé, un doit faire demi-tour sur ennuis mécaniques, un disparaît à tout jamais, et les deux derniers ratent la cible.

La mission suivante, qui sera la dernière sur le front de l'Ouest pour le Mistel, s'achève sur un même échec mais en plus tragique. Dans la soirée du 3 octobre 1944,



## L'ANTRE DU DRAGON

À cette période, l'OKL, qui place un espoir immodéré en cette nouvelle *Wunderwaffe*, est quelque peu inquiet du fait que les 150 Mistel 2 qui devaient être livrés pour le 15 février 1945 ne le seront probablement pas, faute de cellules de Ju 88. Le 6 janvier, le *Major* Wolfgang Schnauffer, qui commande la NJG 4, reçoit l'ordre de rendre 43 de ses Ju 88 G-1 pour la fin du mois. Ces appareils sont envoyés directement à l'usine Junkers à Leipzig-Mockau pour y être transformés en Mistel 2. À cette époque, 100 Mistel 2 capables d'atteindre 1 500 km ont été commandés, ainsi que 100 Mistel 3C pouvant franchir 2 500 km.

La difficulté immédiate à laquelle fait face le II./KG 200 est de trouver des objectifs pour ses composites. Mais le principal défi que doivent relever Baumbach, Capesius et Pauli consiste à conduire à basse altitude une formation de Mistel, lente et encombrante, dans des cieux grouillant de chasseurs alliés, d'autant qu'ils savent qu'ils ne pourront pas toujours compter sur une escorte de chasse. La *Jagdwaffe* a considérablement souffert au cours de l'opération « Bodenplatte », et sa disponibilité est moindre. Avec une situation militaire qui devient de plus en plus fluide sur le front de l'Ouest, la liste des objectifs s'amenuise.

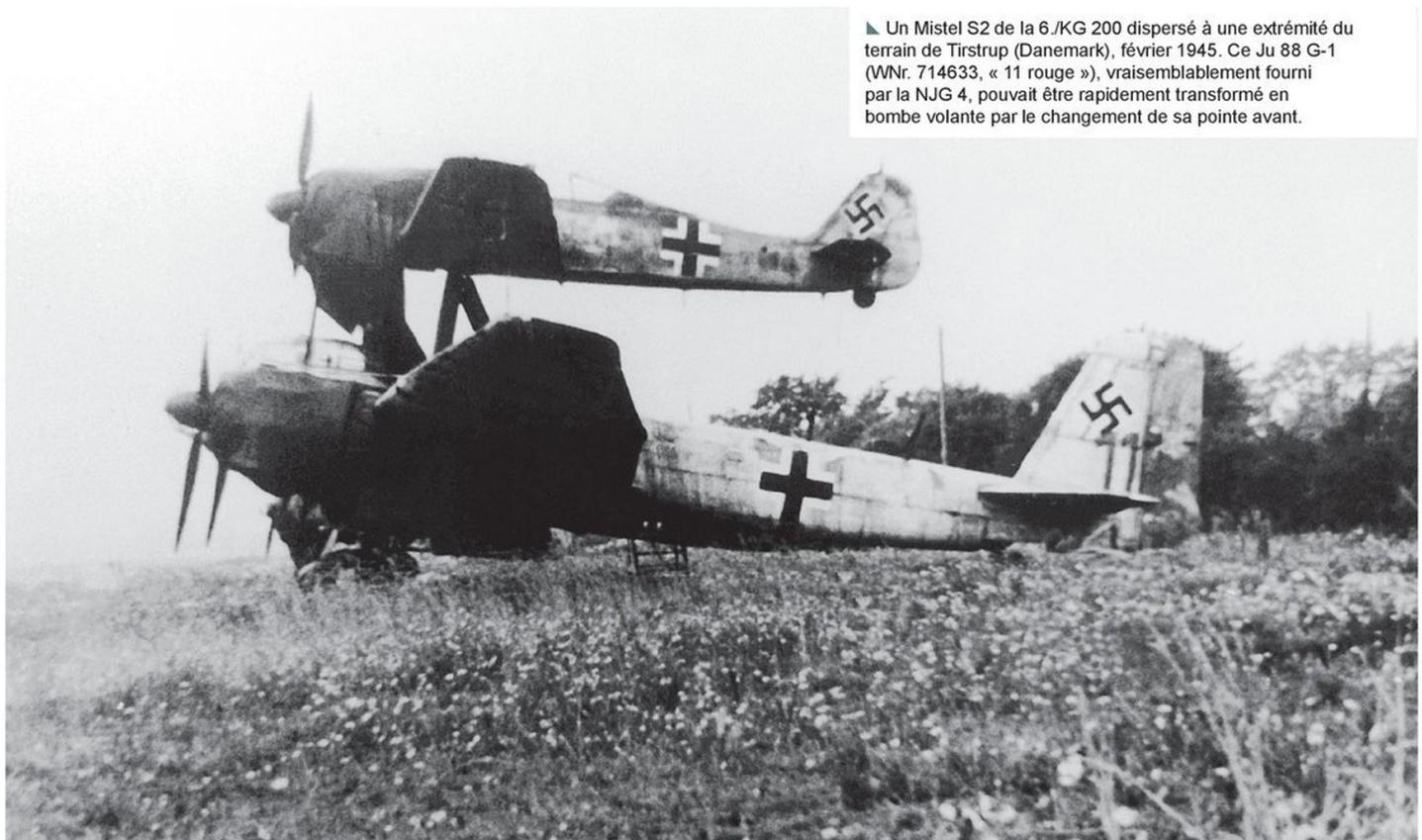
En janvier 1945, le *Reichsmarschall* Göring se réfugie dans sa propriété de Prusse-Orientale pour échapper aux incessantes récriminations proférées par Hitler contre la *Luftwaffe*. Il recherche désespérément un « grand coup » spectaculaire qui pourrait redorer le blason de « son » aviation aux yeux de son *Führer* et du peuple allemand. Il donne l'ordre au *Kommodore* de la KG 200 de commencer les préparatifs pour l'opération la plus radicale et la plus audacieuse jamais entreprise par la *Luftwaffe*. Le *Reichsmarschall* a en effet ressorti pour l'occasion un vieux plan qui lui tient à cœur depuis le tout début de la guerre. Hitler avait refusé sa mise en application, craignant une action de représailles contre le *Reich*. Mais maintenant, avec le Mistel, Göring a enfin la possibilité de



▲ Discussion entre un officier de liaison de la Kriegsmarine et l'*Oberleutnant* Herbert Pilz (de dos, agitant les mains) à propos de « Drachenhöhle ». À l'extrême gauche, le *Hauptmann* Kurt Capesius et, à côté de lui, le *Feldwebel* Rudi Riedl ; quatrième en partant de la gauche, l'*Oberleutnant* Balduin Pauli en blouson blanc. On note la queue du Ju 88 G-1 portant le WNr. 714652.

réaliser son rêve : attaquer la Royal Navy à Scapa Flow. L'opération reçoit le nom de code de « Drachenhöhle » – l'antre du dragon. Tout au long du second semestre de 1944, le trafic entrant et sortant des grosses unités de la *Home Fleet* est considérable. En juin et juillet, par exemple, les porte-avions d'escadre *Victorious*, *Formidable*, *Implacable*, *Indefatigable*, *Formidable* et *Furious*, ainsi que les cuirassés *Duke of York* et *Howe* ont transité par Scapa Flow.

Même sans renseignements récents concernant sa future cible, la *Luftwaffe* met les bouchées doubles pour organiser « Drachenhöhle ». Les origines précises de ce plan ne sont pas connues avec certitude, mais comme nous l'avons vu plus haut, l'état-major général de la *Luftwaffe* avait déjà projeté l'utilisation du Mistel contre la flotte anglaise en avril 1944. À cette époque toutefois, l'arme n'avait pas encore fait ses preuves, mais les opérations menées par la 2./KG 101 ont prouvé qu'entre les mains de pilotes habiles et déterminés, elle peut s'avérer efficace.



▲ Un Mistel S2 de la 6./KG 200 dispersé à une extrémité du terrain de Tirstrup (Danemark), février 1945. Ce Ju 88 G-1 (WNr. 714633, « 11 rouge »), vraisemblablement fourni par la NJG 4, pouvait être rapidement transformé en bombe volante par le changement de sa pointe avant.



## UN PEARL HARBOR À L'ALLEMANDE

Début janvier 1945, Werner Baumbach rend visite au II./KG 200 à Burg pour discuter avec le *Hauptmann* Capesius et les *Oberleutnante* Pauli et Pilz à propos de « Drachenhöhle ». Balduin Pauli, envoyé par Baumbach en éclaireur à Tirstrup (Danemark), se souvient : « On nous a donné l'ordre d'organiser une sorte de Pearl Harbor à l'allemande. »

Le 10 janvier, Baumbach a réuni les forces nécessaires pour la mission. Lors d'une réunion avec l'*Oberstleutnant* Kurt von Greiff, de l'état-major de la Luftwaffe, il informe celui-ci que 15 Mistel de la 6./KG 200 constitueront la force offensive et qu'ils seront accompagnés par 12 Ju 88 et Ju 188 comme éclaireurs. Le 12 janvier, ces appareils sont prêts à être transférés à Tirstrup, d'où ils doivent décoller pour l'opération à partir du 20. Par ailleurs, de 15 à 18 Fw 190 du III./KG 200 font mouvement sur Stavanger, d'où ils participeront à l'attaque avec leur nouvelle *Bombentorpedo* conçue spécifiquement pour la lutte anti-maritime. Baumbach a l'intention de les renvoyer ensuite sur le front de l'Ouest pour attaquer l'estuaire de la Schedt.

▲ Trois pilotes de la 6./KG 200 attendent le signal du départ, tandis que les moteurs du Mistel 2 derrière eux sont mis en route. De gauche à droite : les *Feldwebel* Rudi Riedl, Willi Döhring et Emil Degering.

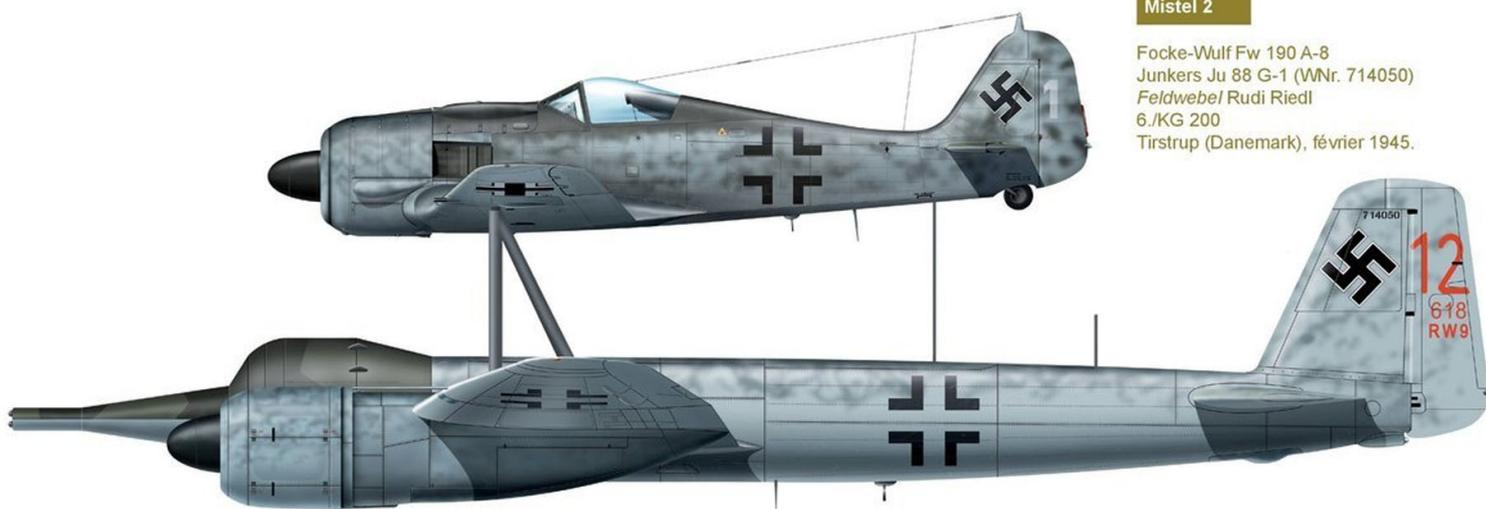
[2] L'un des deux surnoms du Mistel, littéralement « porté sur le dos » ; l'autre était *Vater und Sohn* (père et fils), une bande dessinée de l'époque.

La nécessité de disposer continuellement d'informations fiables a sans doute amené le transfert à Baumbach de deux Ar 234 B-2 destinés à l'origine au FAG 5. Ces appareils à réaction disposent de la vitesse et de l'autonomie suffisantes pour exécuter des reconnaissances ininterrompues en plein jour sur les Orcades. Baumbach reçoit en plus deux Ju 188 *Nachtbild* équipés pour la photo nocturne. Ils sont affectés à un *Sondereinsatz Scapa Flow* et s'avèrent particulièrement utiles pour pister les navires anglais. Le jour dit, 12 Mistel 2 de la 6./KG 200 se posent à Tirstrup. Les avions sont aussitôt rangés à l'abri et camouflés. Le même jour – superbe démonstration d'efficacité logistique –, les charges creuses arrivent par train et sont immédiatement fixées sur les Ju 88. Commence alors l'interminable attente de conditions climatiques favorables pour exécuter la mission.

Le *Feldwebel* Rudi Riedl, un pilote de la 6./KG 200, se souvient :

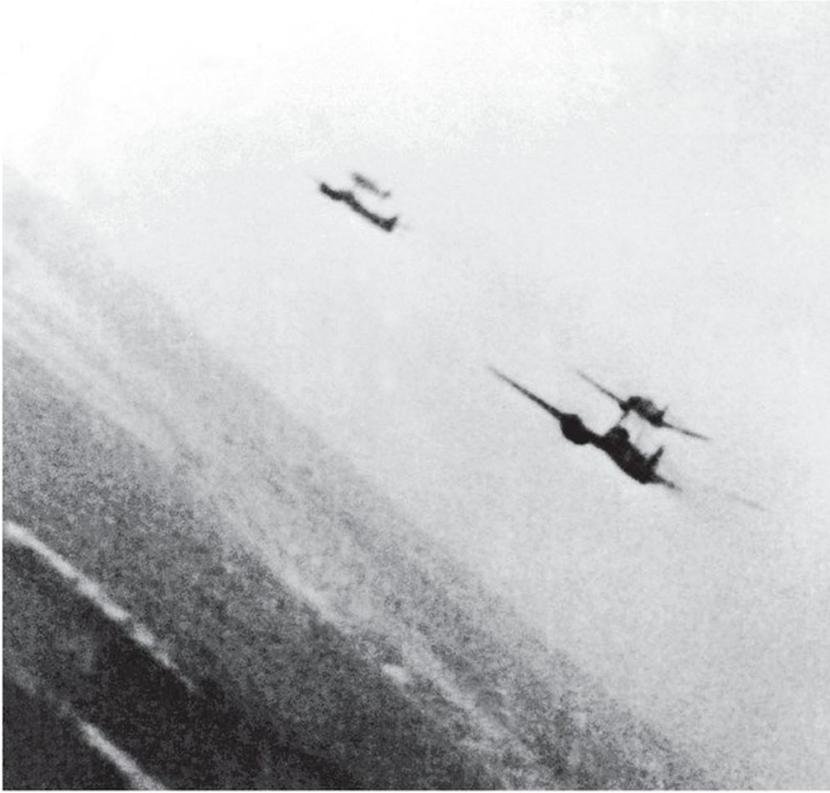
« En ce qui concerne le plan d'attaque de Scapa Flow, nous n'avons eu qu'un seul vrai briefing dans un chalet proche de l'aérodrome, au mur duquel se trouvait une grande carte de l'objectif. Chaque pilote s'est vu affecter une cible personnalisée, puisque nous recevions régulièrement des renseignements actualisés sur les mouvements des navires anglais. Je savais exactement à quel endroit était ancrée ma cible. Pour nous aider encore plus, nous avions à Tirstrup une maquette du port avec des modèles réduits de tous les bateaux que nous savions là. Le gros lot, c'était de tirer un porte-avions ! [...] N'importe quel navire, quelle qu'en soit la taille, touché par un Mistel était sûr d'être coulé. Nous devions aligner 12 appareils, pas de réserve, et l'idée était de profiter des nuages jusqu'à l'objectif pour minimiser le risque d'être repéré par des patrouilles anglaises ou la DCA. Le carburant pour l'aller serait fourni par le Ju 88, et la quantité nécessaire a été calculée à la goutte près. Des balises flottantes avaient été mouillées pour nous guider. Nous devions adopter une formation en file indienne. Nous désirions tous que cette mission réussisse, parce que nous savions que nous serions décorés au retour – on parlait même de la *Ritterkreuz* !

« Une fois l'attaque terminée, le plan était de grimper avec notre Fw 190 aussi vite que possible jusqu'à 7 000 mètres et de mettre le cap sur Stavanger, le point le plus proche pour un atterrissage en toute sécurité. Nos forces en Norvège, ainsi que la Marine,



Mistel 2

Focke-Wulf Fw 190 A-8  
Junkers Ju 88 G-1 (W.Nr. 714050)  
*Feldwebel* Rudi Riedl  
6./KG 200  
Tirstrup (Danemark), février 1945.



▼▲et ◀ Cette séquence, tirée de la cinématriceuse du P-51D du 1st Lieutenant Bernard H. Howes, montre la fin de l'un des Mistel S1 de la 7./KG 200 le 3 février 1945. On distingue nettement la silhouette du pilote évacuant le composite en vol, alors que des flammes naissent dans le poste de pilotage du Bf 109 et à la racine de l'aile droite du Ju 88. (US NARA)

avaient été informées de notre arrivée, et cette dernière avait été chargée de récupérer les pilotes, qui, à court de carburant, ne pourraient pas rejoindre Stavanger et devaient sauter en parachute. »

## DÉSASTRE DANS LE CIEL D'HAGENOW

S'il y a un homme très préoccupé par le sort des Mistel, c'est bien Werner Baumbach. Et, en effet, un incident qui se déroule au début du mois de février 1945 ne peut que le conforter dans ses préoccupations.

Quatre Mistel de la 7./KG 200, restée à Kolberg, sont appelés en renfort au Danemark. Ils décollent dans l'après-midi du 3 février aux mains de pilotes provenant de la 6./KG 200 et de la KG(J) 30 (le personnel de cette dernière escadre étant en cours de transformation sur chasseurs pour devenir pilote de Me 262 ou de Mistel). Le *Feldwebel* Fritz Lorbach est l'un des pilotes de la 6./KG 200 qui décolle ce jour-là :

« Le 3 février 1945, une partie de la 7./KG 200 a été transférée de Kolberg à Tirstrup, au Danemark. L'unité stationnée à Kolberg comprenait quatre Mistel avec des Me 109 et la totalité du personnel. Une escale à Hagenow avait été prévue. Notre *Staffelführer*, l'*Oberleutnant* Schiffer, et son équipage décollèrent les premiers à cause du plafond bas et arrivèrent sans problème à Hagenow. Le reste – trois Huckepack [2] pilotés par Willi Kohlhoff, Franz Pietschmann et moi – a volé en file indienne d'aérodrome en aérodrome, à l'écoute de messages nous signalant l'arrivée d'avions ennemis, parce que nos chasseurs n'étaient pas armés. Une formation de chasseurs nous a coupé la route juste avant Hagenow. J'ai pensé qu'il s'agissait de Me 109.



Erreur ! C'étaient des Mustang, comme j'en ai eu la confirmation lorsqu'ils ont commencé à nous tirer dessus. Nous avons resserré la formation en survolant le terrain, et j'ai reconnu les marques américaines. » Ces P-51D appartiennent au 55th *Fighter Group* de retour d'une escorte sur Berlin sous la houlette de son officier exécutif, le *Lieutenant Colonel* Elwyn G. Righetti. Fritz Lorbach est aux premières loges :

« Notre altitude était de 150 mètres, celle des nuages de 300 mètres. Kohlhoff et Lorbach ont désaccouplé leurs appareils, et les Me 109 ont voulu atteindre les nuages, mais ils ont été descendus avant. Le Mistel de Pietschmann a percuté le sol. Kohlhoff a réussi un atterrissage de fortune sur une rive de la Sude, mais il a été mitraillé au sol ; un membre de son équipage a été tué, et lui-même a été blessé à l'épaule. L'équipage de mon Ju 88 n'a pas été blessé, bien que le moteur gauche ait été incendié, et j'ai fait un atterrissage forcé dans les bois. »

Righetti [3] reçoit la confirmation d'un Ju 88 sûr et d'un Fw 190 probable, le 1st *Lieutenant* Bernard H. Howes de deux Fw 190 et un Ju 88 et le 2nd *Lieutenant* Richard C. Gibbs d'un Ju 88 et d'un Fw 190. Les revendications américaines sont proches de la vérité, même si cela fait beaucoup de Focke-Wulf, surtout que, selon les archives allemandes, un seul appartenant à la 6./KG 200 a été perdu au-dessus de Hagenow, probablement en mission d'escorte. Les trois Ju 88 ont été détruits, faisant quatre tués ; deux des Bf 109 F-4 ont subi le même sort (deux tués).

Il est difficile de mesurer l'impact que ces pertes ont eu sur l'OKL, mais dans son journal de marche, on peut lire cette phrase : « À la suite de discussions avec le *Kommodore* de la KG 200, le *Reichsmarschall* a différé la décision finale d'exécuter l'opération «*Drachenhöhle*» de trois jours. »

Sage précaution, car le lendemain, le 14 février, la RAF s'en mêle. Deux Mosquito FB.VI du *Fighter Experimental Flight* se présentent à la verticale de Tirstrup vers 11h10. Au sol, les pilotes de la 6./KG 200 viennent de quitter leurs quartiers à Mollerup et roulent en direction de l'aérodrome.

▲ Le Mistel 2 de la 6./KG 200 affecté au *Feldwebel* Rudi Riedl, à Tirstrup au début de l'année 1945. Le Ju 88 G-1 porte un certain nombre de marques sur l'empennage arrière : sur le haut de la dérive, son *Werknummer* (714050), et sur le gouvernail, de haut en bas, un code tactique (« 12 rouge »), un numéro de série (619) affecté par l'atelier de réparation n° 9 de Nordhausen (troisième ligne) ou *Reparaturwerkstatt* (RW9).

[3] Pour le rapport de combat de Righetti, voir *Aéro-Journal* hors-série n° 13, p. 90 (décembre 2012).

[4] L'opération comportait aussi le lancement de BM 1000 Sommerballon (des bombes spéciales destinées à entraîner la rupture des turbines par onde de choc) par des He 177.

On leur a fait savoir qu'en prévision d'une amélioration de la météo, il est possible que la mission sur Scapa Flow sera effectuée ce jour. En arrivant au terrain, ils entendent le bruit sourd des canons de la *Flak*. Rudi Riedl rapporte la suite :

« Le matin du raid, on avait tous pris place dans un Opel Blitz qui nous conduisait à Tirstrup comme d'habitude. Je portais déjà ma combinaison et même mon gilet de sauvetage, et j'étais prêt à décoller. Nous n'étions pas encore arrivés à l'aérodrome quand la RAF a surgi. J'ai levé les yeux et j'ai aperçu deux chasseurs bimoteurs approcher au ras des arbres dans le lointain, puis il y a eu une sacrée agitation ! »

Deux Mistel sont détruits et un troisième endommagé à 15 %.

« *Drachenhöhle* » a du plomb dans l'aile, et pas uniquement celui tiré par les avions alliés. Le lendemain de ce raid, dans une note destinée aux officiers supérieurs, l'*Oberst i.G.* Christian du *Luftwaffenführungsstab* écrit que l'opération est « temporairement suspendue [et que] tous les préparatifs doivent cesser ». Les unités qui devaient être engagées dans l'opération doivent être renvoyées au front. Quant aux Mistel rassemblés à Tirstrup, ils resteront sur place en attendant de nouveaux ordres. Bien que les documents allemands semblent attribuer la soudaine annulation de l'attaque contre Scapa Flow à l'affectation prioritaire des ressources en essence à un futur engagement des Mistel sur le front de l'Est, les souvenirs de ceux qui ont participé aux événements du 14 février laissent deviner un autre scénario beaucoup plus intrigant. Après la guerre, Balduin Pauli, ancien *Staffelkapitän* de la 6./KG 200, écrira à ses anciens camarades une lettre assez étonnante :

« Après la guerre, quand j'ai rencontré Baumbach en Espagne, il m'a dit que le *Reichsmarschall* avait à tout prix besoin d'un succès de prestige – «sa» *Luftwaffe* ayant été discréditée –, afin qu'il puisse à nouveau se présenter devant le *Führer*. Toutefois, selon l'avis de Baumbach, la mission n'était pas capitale pour l'effort de guerre et,

selon toute probabilité, il fallait s'attendre à un taux de pertes de l'ordre de 80 %. Alors, en passant par d'autres canaux, il avait délibérément torpillé l'opération. »

Bien que le torpillage de l'opération ne puisse être confirmé – ni infirmé – avec une certitude absolue, et que l'on ne connaîtra jamais les « autres canaux » par lesquels était passé Baumbach, il n'existe aucun doute quant au fait que cette opération a bel et bien été ajournée *sine die*. Le minutier des conférences quotidiennes de l'OKL comporte, à la date du 16 février, l'entrée suivante : « Le Reichsmarschall a décidé que l'opération « Drachenhöhle » ne peut être exécutée dans l'état actuel de la situation. »

Le 30 mars 1945, le *Luftwaffenführungsstab* plante le dernier clou dans le cercueil de « Drachenhöhle ». Au vu des piètres résultats enregistrés par les composites et de leur fiabilité incertaine, il est décidé de les réserver à des opérations jugées mineures.



▲ Un Junkers Ju 88 G-1 (« 8 blanc », +CP) de la 6./KG 200 à Tirstrup en février 1945. Il s'agit d'un chasseur de nuit transformé en élément inférieur du *Beethoven-Gerät*. Le « 16 » peint à l'intérieur de la croix de fuselage est le numéro de série affecté par le *Reparaturwerkstatt*.

▼ Un Mistel 2 du II./KG(J) 30 à Oranienburg, protégé des reconnaissances aériennes alliées par un filet de camouflage. On note la « trompe d'éléphant » tronquée. La mission à laquelle il devait participer devait impliquer un vol à longue distance au vu du réservoir de 600 litres sous le ventre du Fw 190 F-8 et d'un autre de 900 litres accroché sous le fuselage du Ju 88.

Koller estime qu'il serait possible de réduire la production d'électricité de 40 %. Il alloue à la flotte de Mistel une soixantaine d'éclaireurs (He 111 H-20, Ju 88 et 188) des II./KG 4, I./KG 66 et 5./KG 200.

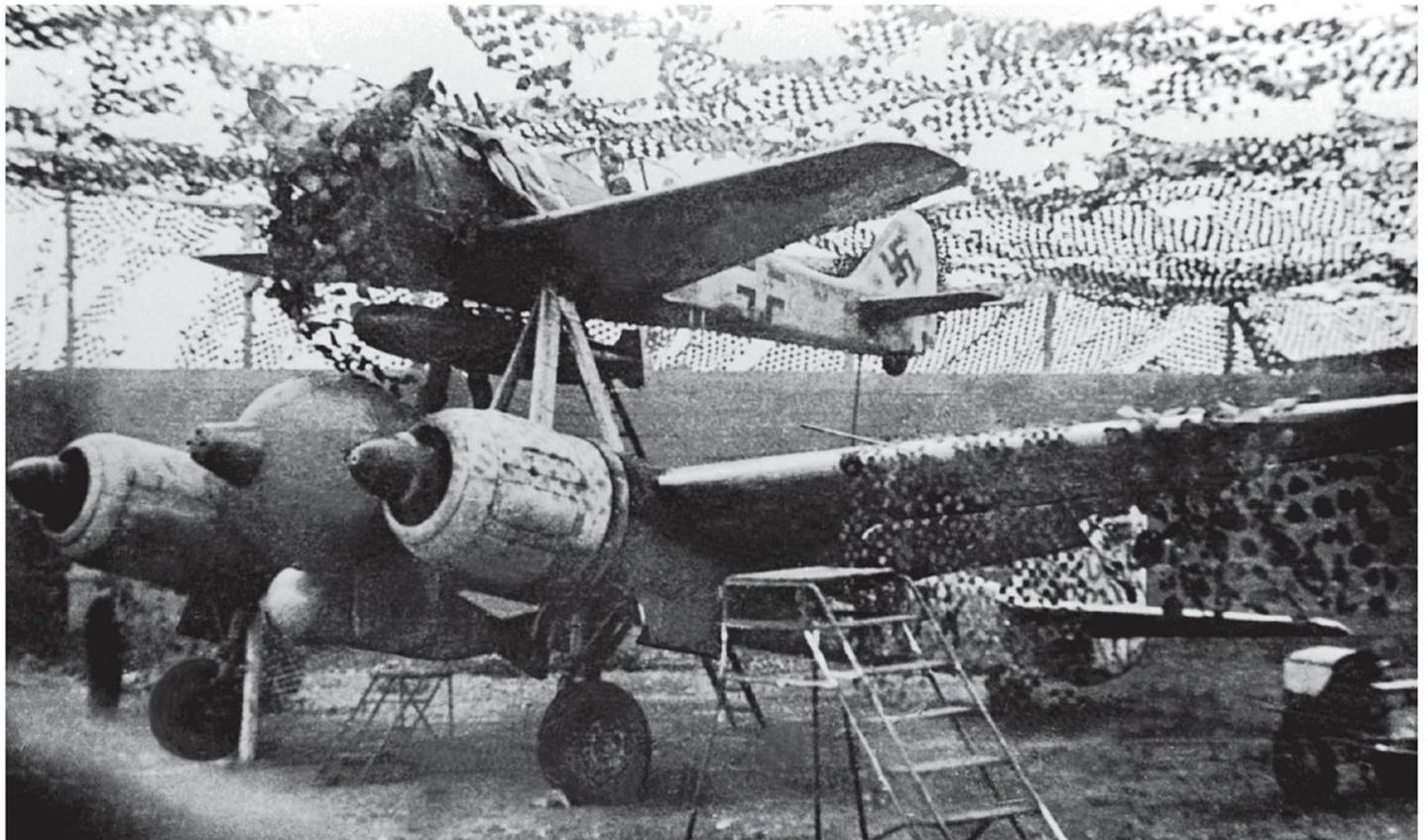
Koller se montre optimiste à l'excès, car la production de cette tranche de Mistel 2 n'a pas encore commencé, et Baumbach l'avise qu'il ne dispose que de quinze équipages entraînés. Il est alors décidé d'effectuer une ponction parmi les pilotes des KG(J) 30 et KG(J) 40, alors en cours d'instruction sur monomoteur de chasse, ainsi que de la LG 1. Les premiers Mistel S1 sont rapidement livrés à la KG(J) 30, et, parmi les pilotes qui vont les prendre en main, se trouve l'un des grands as de l'aviation de bombardement (RK + EL), le *Major* Bernhard Jope, le *Kommandore* de l'escadre :

« La machine qui stationnait sur le tarmac avait une allure lourdaude. Pour monter dans l'habitacle du chasseur, j'ai dû escalader une longue échelle placée contre une aile, ce qui m'a donné l'impression d'être devenu laveur de carreaux ! Le cockpit trônait à plus de cinq mètres du sol, ce qui semblait plutôt étrange.

## DEUXIÈME ÉPOQUE LE FRONT DE L'EST

### MARTEAU DE FORGE

Reprenant le projet mort-né (opération « Burgund »), concocté par Göring en novembre 1944, visant des centrales hydroélectriques en Russie, le *General der Flieger* Karl Koller, chef d'état-major de la *Luftwaffe*, propose de l'adapter à l'emploi du Mistel. Il signe l'ordre d'exécution de l'opération « Eisenhammer » (marteau de forge) en date du 7 janvier 1945. Il s'agit d'envoyer les 100 Mistel 2, dont on attend la livraison au 1<sup>er</sup> février au plus tard, sur les centrales hydroélectriques de Rybinsk et d'Uglich et sur onze centrales thermiques [4]. Tablant sur 60 % de destruction sur ces sites situés dans le secteur de Moscou et de la Haute Volga, où est concentrée une part importante de l'industrie de guerre soviétique,





### Mistel 2

Focke-Wulf Fw 190 F-8  
Junkers Ju 88 G-1 (4D+FK)  
2./KG(J) 30  
Oranienburg, mars 1944.

Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2014

Une fois assis, ma tête se trouvait encore plus haut par rapport au sol que quand j'étais aux commandes d'un Focke-Wulf Condor. Sous la planche de bord du Fw 190, un tableau supplémentaire comportait les instruments et les interrupteurs nécessaires au contrôle du Ju 88.

« Puis vint le grand jour de mon lâcher sur le *Beethoven-Gerät*. Sans doute parce que je m'attendais à toute sorte de difficultés dans cet appareil insolite et que, en conséquence, j'étais beaucoup plus concentré que lorsque j'essayais un nouveau type, mon premier vol fut beaucoup plus simple que je ne l'avais imaginé. J'ai simplement démarré les moteurs, roulé, décollé et tenté quelques virages pour sentir comme il réagissait ; cela n'avait rien de très sorcier. Pour autant que je me souvienne, aucun de mes pilotes n'a connu le moindre pépin non plus. Les premiers vols ont été réalisés avec l'étage inférieur dépourvu de sa charge offensive et avec les réservoirs à demi-remplis, de sorte qu'ainsi allégé, il était facile à piloter ; par la suite, nous l'avons progressivement alourdi.

« Voler à bord du *Beethoven-Gerät* procurait des sensations étranges ; on pilotait un chasseur, mais il se maniait comme un bombardier. Il ne comportait comme un Ju 88 ordinaire, mais, en raison d'une plus grande inertie, il fallait être très prudent, en particulier près du sol. [...] Tout au long du vol, les gouvernes du Ju 88 étaient gérées par un type spécial de pilote automatique qui comportait deux positions : *Reiseflug* (croisière) et *Automatik*. Toutes les manœuvres en vol étaient réalisées en mode *Reiseflug* ; ainsi, les mouvements du manche et du palonnier dans le chasseur étaient relayés par servocommandes électriques au pilote automatique situé dans le Ju 88 – c'était probablement le premier avion à commandes *fly-by-wire* au monde à entrer en service. En mode *Automatik*, le pilote automatique maintenait le cap et l'altitude qui avaient été prédéfinis ; cette position allégeait la tâche du pilote lors de son trajet vers son objectif et elle permettait d'aligner le composite lors du piqué final sur la cible, juste avant que le pilote ne déclenche les boules explosifs pour désengager le chasseur. »

Le 13 février 1945, la KG 200 est avisée que l'opération « Eisenhammer » devra être exécutée en fin de mois ou, au plus tard, début mars. Göring s'impatiente. Les terrains de Briest, Marienehe, Oranienburg, Peenemünde, Parchim et Rechlin sont assignés aux Mistel. Les pilotes sont convoqués à Berlin pour une réunion spéciale présidée par le *Pr.Dr.-Ing.* Heinrich Steinmann, le promoteur de « Burgund » et « Eisenhammer », assisté de Holzbaur et de Baumbach, et devant un aréopage de généraux, industriels, conseillers techniques et hauts dignitaires du Parti. Il leur est dévoilé, outre les objectifs, le trajet qu'ils devront suivre :

- les composites, précédés par les éclaireurs, voleront vers le nord jusqu'à l'île de Bornholm (en pleine Baltique, entre la Pologne et la Suède) ;
- ils mettront cap à l'est de manière à franchir la côte à Königsberg (aujourd'hui Kaliningrad) et poursuivront jusqu'à Minsk ;
- ils suivront ensuite l'autoroute reliant Minsk à Moscou ; à Smolensk, la formation se séparera ;

- un groupe prendra au sud-est pour attaquer Stalinogorsk et Toula ;
- le reste continuera jusqu'à Gorki, et une section se dirigera vers Rybinsk.

Au retour, les Fw 190 sont censés se poser dans la poche de Courlande encore tenue par les Allemands, où 90 tonnes de carburant, spécialement déposées pour eux, les attendent. Cela signifie que les Mistel atteindront leurs cibles après huit heures de vol de nuit, mais surtout que les Fw 190, alourdis par leurs réservoirs encore pleins, devront survoler une zone tenue par les Soviétiques pendant plus de deux heures et demie *en plein jour* avant de rejoindre un territoire ami ! Les pilotes comprennent alors qu'il s'agit, ni plus ni moins, d'une mission suicide, car leurs chances de gagner la Courlande sont proches de zéro, surtout que leurs attaques auront très certainement le même effet sur l'aviation soviétique qu'un coup de bâton sur un nid de frelons.

Rien n'est laissé au hasard, comme l'explique le *Leutnant* Hans Altrogge, pilote marqueur au 1./KG 66 :

« J'ai passé cinq à sept semaines avec d'autres pilotes en isolement total à la *Kriegsschule* de Gatow. Nous assistions à des conférences sur la langue russe, le peuple russe et sa culture, les techniques de survie et les circuits d'évasion. Des ingénieurs, qui avaient construit des centrales électriques dans les années trente, sont venus nous raconter tout ce qu'ils savaient sur nos objectifs et, en particulier, sur les turbines, qui étaient notre principale cible : où elles se trouvaient et quelle était la meilleure approche. On nous a montré des photos prises sous tous les angles, en été et en hiver. Nous devions tout apprendre par cœur. Quand je suis reparti, j'ai eu l'impression que j'avais vécu là toute ma vie. On aurait même pu m'interroger dans mon sommeil. »

L'*Oberleutnant* Heinz Frommhold, de la 3./KG (J) 30, ajoute :

« Outre notre parachute, nous avons reçu un équipement d'urgence de haute montagne, deux pistolets d'alarme, un pistolet Walther 7,65, des rations de survie dans un sac à dos, une pochette de premiers soins, un petit sac contenant des ciseaux, des hameçons, une corde, 75 000 roubles et des cartouches pour les pistolets d'alarme. Le Walther était fixé à la jambe, la montre et le compas autour du poignet, et il y avait aussi une grande carte indiquant les circuits d'évasion. »

Un mauvais coup est porté à la KG 200 quand deux P-51D du 357th *Fighter Group* massacrent dix Mistel flambant neufs sur le terrain de Kamenz, près de Dresde.

Toutefois, « Eisenhammer » est rattrapé par l'avance de l'Armée rouge. Tandis que les pilotes attendent, sanglés dans leur Fw 190, le signal du décollage plusieurs jours de suite, l'opération est constamment repoussée. Le 9 mars, la forteresse de Küstrin, qui commande l'Oder et la Warthe, se rend. Les Soviétiques s'enfoncent en territoire allemand : Berlin n'est plus qu'à 80 km de l'Armée rouge. Le lendemain, « Eisenhammer » passe au second plan. Les Mistel sont maintenant requis pour empêcher l'ennemi de franchir la Vistule et l'Oder. Le 10 avril, la *Eighth Air Force*, en détruisant 18 Mistel à Rechlin, ainsi que 5 autres et 6 Fw 190 à Oranienburg, met un terme définitif à « marteau de forge ».

Certains y croient encore, comme le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim, commandant la *Luftflotte* 6, qui envoie, le 11 avril, ce message à la *Gefechtsverband Helbig*, à laquelle les Mistel ont été rattachés : « L'exécution de l'opération "Eisenhammer", dès que la météo le permet, a reçu la plus haute priorité par rapport à toutes les autres missions. »

La météo aurait sans doute pu le permettre, mais, entre-temps, les Mistel ont été assignés à d'autres opérations – ayant reçu une plus haute priorité.

## QUELQUES PONTS TROP LOIN

Le 1<sup>er</sup> mars 1945, alors que « Eisenhammer » accapare toutes les ressources concernant les Mistel, Hitler vient bousculer le programme. Ce jour-là, un *Führerbefehl* confie à Baumbach la responsabilité de la destruction des ponts sur l'Oder et la Neisse :

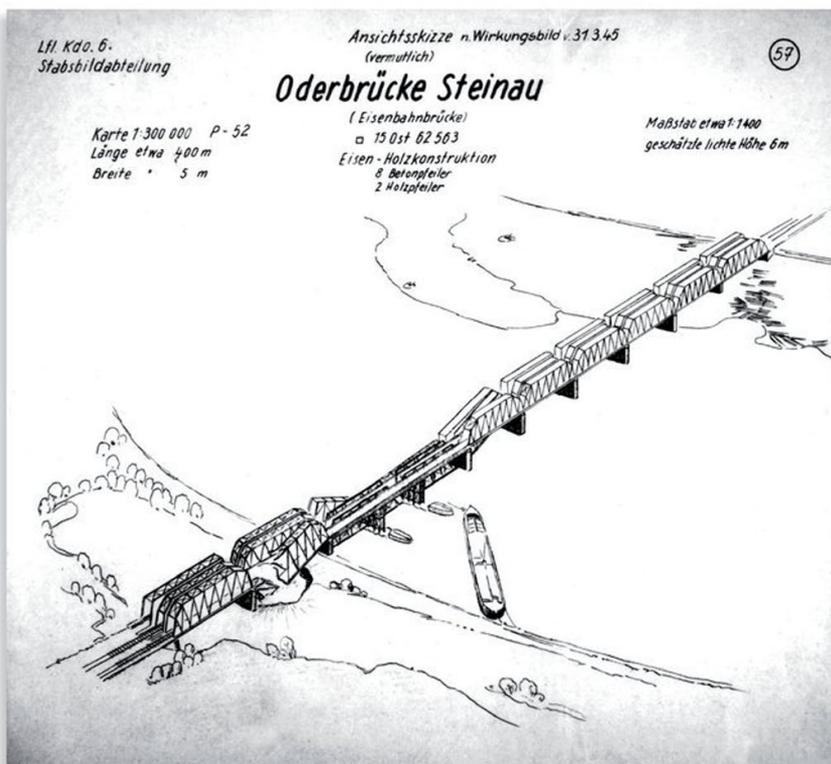
« J'affecte l'*Oberstleutnant* Baumbach à la tâche de détruire tous les points de passage ennemis sur l'Oder et la Neisse. L'*Oberstleutnant* Baumbach a les pleins pouvoirs pour utiliser tous les moyens disponibles que peuvent mettre à sa disposition la Wehrmacht, l'industrie de l'armement et l'économie de guerre, et il doit les coordonner pour obtenir les résultats exigés. Il est subordonné au commandant en chef de la Luftwaffe et il est affecté au secteur de la *Luftflotte* 6. Les ordres de mission seront signés du commandant en chef de la Luftwaffe avec l'accord du chef de l'*Oberkommando der Wehrmacht*. »

Une première sortie est ordonnée dès le lendemain, mais le mauvais temps la fait avorter.

Le 5 mars 1945, Baumbach utilise les pleins pouvoirs qui lui ont été conférés par Hitler pour demander à l'*Oberst* Joachim Helbig, de retour d'une longue convalescence due à des blessures que lui a infligées l'aviation alliée sur une route de l'Eifel le 15 septembre 1944, de former une *Gefechtsverband Helbig* (unité de combat) chargée de coordonner les attaques contre les ponts sur l'Oder. La première mission, entreprise contre deux pontons à Görzitz, se déroule le 8 mars vers 10h00 ; elle implique 4 Mistel, ainsi que deux Ju 88 et cinq Ju 88 de la

[5] Anciennement *Erprobungskommando* 36, basé à Garz/ Usedom et chargé de l'expérimentation des bombes Fritz X et Hs 293.  
[6] Éclaireur (*pathfinder*).

▼ Ce croquis, réalisé par le *Luftflottenkommando* 6 à l'intention de sa hiérarchie, montre le résultat de l'attaque de la KG 200 contre le viaduc ferroviaire de Steinau an der Oder le 31 mars 1945. Il a été établi d'après les photos de reconnaissance prises peu après pour montrer les dégâts causés aux portées entre le centre et la rive gauche du fleuve.



5./KG 200, armés de bombes à fragmentation SD 1 pour neutraliser la DCA soviétique. Malheureusement, le plafond n'étant que de 3 000 m, les assaillants ne bénéficiaient pas de l'effet de surprise ; un Ju 188 est abattu. Seul le ponton Nord est fortement endommagé par les composites. Le *General polkovnik* Vassili I. Tchouïkov, commandant la 8<sup>e</sup> Armée, qui a assisté à toute la scène, en est resté pantois : « Ils ont laissé de gros cratères, mais ont causé peu de dégâts. Nous nous sommes demandé si le jeu en valait la chandelle. L'emploi d'une arme aussi coûteuse contre un pont en construction était une extravagance injustifiable. »

Le 18 mars, un Mistel 2 de la KG(J) 30 est abattu par le 364<sup>th</sup> *Fighter Group* à l'ouest de Parchim ; le Fw 190 est attribué au 1<sup>st</sup> *Lieutenant* John C. Hunter et le Ju 88 (identifié comme étant un « He 111K ») au 1<sup>st</sup> *Lieutenant* Edward Chlevin.

Le 24 mars, la *Gefechtsverband Helbig* aligne les appareils suivants (entre parenthèses, le nombre disponible) :

II./LG 1	24 (15)	Ju 88 A
	18 (8)	Ju 88 A & S
	9 (8)	Ju 188 A & E
II./KG 200	14 (7)	Mistel 1
	2 (0)	Mistel 2
	13 (5)	Mistel 2
<i>Versuchskommando</i> /KG 200 [5]	19 (11)	He 111
	8 (4)	Do 217

Le 25 mars, nouveau changement de cibles : les Américains, qui ont franchi le Rhin entre Worms et Mayence, ont établi une tête de pont en face d'Oppenheim ; pendant ce temps, les Britanniques ont également posé le pied sur la rive droite du Rhin, plus au nord, et pris la ville de Wesel. Ordre est donné à la KG 200 d'intervenir sans délai contre les pontons qui traversent le fleuve à Oppenheim. Dans la soirée, quatre Mistel s'envolent de Burg, conduits par cinq éclaireurs de la 5./KG 200. Les aviateurs allemands pensent avoir touché le ponton Nord et sa butée Est. Un Mistel et un Ju 88 éclaireur sont abattus par la DCA. Un second Mistel manque d'y passer, comme le narre le *Leutnant* Alfred Lew :

« La nuit était tombée, et je pouvais voir le Rhin scintiller sous la lune. Pendant ce temps, nos *Beleuchter* [6] avaient largué leurs fusées éclairantes, mais, malgré tout, je ne parvenais pas à apercevoir le pont. J'ai fait un 360 pour me repérer, mais en ce faisant, j'ai essayé un terrible tir de barrage de DCA. Afin de localiser ma cible, je suis descendu à 1 500 m et puis – pan ! – j'ai été touché. Mon Mistel a fait une embardée sur la gauche, puis est parti en vrille sur le dos. Comme je n'étais plus en mesure de contrôler le composite, j'ai décidé de dégager mon Fw 190 tout en m'écartant du Mistel en piqué. J'ai réussi à redresser mon appareil et à échapper à cette terrible *Flak* en mettant le cap à l'est, en direction de Burg. »

Le 31 mars, la 6./KG 200 est à nouveau engagée sur l'Oder, cette fois contre un viaduc ferroviaire à Steinau an der Oder (aujourd'hui Ścinawa). Six Mistel y participent en compagnie de deux Ju 88 et trois Ju 88, chargés, les uns de marquer la cible, les autres de neutraliser la DCA. Une escorte de 24 Bf 109 G de la JG 52 doit les rejoindre à Waldenburg (Walbrzych).

Peu après le décollage, qui a lieu à 07h36, un Ju 88 ne peut rentrer son train, et le pilote doit l'abandonner entre Burg et Genthin. Un autre pilote perd le moteur de son Bf 109 F-4 avant Waldenburg ; il décide de rentrer à la base.



Mais une heure et demie plus tard, le moteur gauche du Ju 88 se met à vibrer, et le pilote doit le larguer non loin de Torgau, où il provoque une phénoménale explosion en rase campagne. Le Bf 109 va s'écraser à Prettin ; il sera totalement détruit, son occupant s'en tirant avec une jambe cassée. Un troisième Mistel ne dépasse pas Görlitz, le moteur du Bf 109 F-4 tombant également en panne ; le pilote se sépare du Ju 88 et atterrit sur le ventre peu après.

Les trois derniers atteignent l'objectif et, à 09h05, entament leur descente à moteur réduit de 2 500 à 200 m dans une couche de nuages de 6/10°. Le résultat de l'attaque du premier ne peut être observé en raison de l'écran de fumée déclenché par les Soviétiques. Le second percute la section Est du pont et le troisième la section centrale ; les trois Bf 109 rentrent sains et saufs.

La dernière mission sur l'Oder est exécutée le 6 avril.

## QUAND DANSENT LES SORCIÈRES

Le 7 avril 1945, la *Gefechtsverband Helbig*, qui a également récupéré les composites des I. et II./KG(J) 30, se tourne vers les ponts de la Vistule, comme l'indique le nom de code peu imaginaire de l'opération : « Weichselbrücken [7] ». Ce jour-là, vingt-quatre Mistel de ces deux *Gruppen* se voient affecter Varsovie, Thorn (Toruń) et Deblin, mais aussi un quartier général soviétique à Tarnów. Les appareils décolleront d'Oranienburg, Parchim, Peenemünde et Rechlin-Lärz.

Au moment où l'opération se met en branle, Parchim est dévastée par des B-17 de la *Eighth Air Force* qui détruisent quatre Mistel, ainsi que de nombreuses installations, et rendent les pistes impraticables. Il est alors décidé d'affecter leur objectif, Thorn, aux composites d'Oranienburg, mais le temps de réviser le plan d'attaque, la météo capricieuse contraint à retarder le décollage. À 23h30, un premier Mistel s'avance sur la piste d'Oranienburg, comme le relate l'*Oberleutnant* Heinz Frommhold de la 3./KG(J) 30 :

« Le premier composite, piloté par le *Hauptmann* "Pitt" Nolte [8] du II. *Gruppe*, n'avait pas encore atteint sa

▲ Un Mistel 1 se tient prêt pour une mission sur le tarmac de Burg en avril 1945. Le Ju 88 A-4 porte un « 6 rouge » sur le gouvernail et le Bf 109 F-4 le numéro « 39 » peint par le *Reparaturwerkstatt* à l'intérieur de la croix de fuselage. (BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/Image BPK)

vitesse de rotation quand le pneu gauche du Ju 88 G-1 a éclaté. Comme la jante gauche a brutalement supporté une grande partie du poids du Mistel, la jambe s'est effacée, entraînant l'affaissement de l'autre jambe. Lorsque le ventre du Ju 88 a heurté le sol, les mâts supportant le Fw 190 A-8 se sont tordus, et celui-ci a glissé sur le Ju 88 ; les deux appareils se sont vautrés sur l'herbe.

« Tout à coup, à peine visibles depuis mon perchoir, des étincelles ont jailli tout le long du dernier tiers de la piste, et de petites flammes ont fait leur apparition. J'ai aussitôt pensé : "La charge offensive va exploser ! Fichons le camp !" J'ai coupé les moteurs, et, sans savoir comment, quelques secondes plus tard, j'étais allongé de tout mon long sur le sol. Derrière moi, le pilote qui me suivait avait eu exactement la même réaction. »

La charge offensive a pris feu. Le chef de mission ordonne aussitôt l'annulation du décollage, et, après être descendu de son appareil, il fait évacuer la piste, qui est rapidement bouclée. La charge continue de brûler pendant de longues minutes, mais au grand étonnement de tous les témoins, qui ont mis une grande distance de sécurité entre elle et eux, elle n'a pas l'air de vouloir exploser. Comme tout danger semble écarté, les pompiers sont autorisés à intervenir et parviennent à circonscrire l'incendie. Quelle n'est pas leur surprise de voir alors émerger le *Hauptmann* « Pitt » Nolte, parachute sous le bras, couvert de mousse des pieds à la tête et jurant comme un charretier ! À Oranienburg, la mission est définitivement abandonnée.

Elle est maintenue à Rechlin, d'où cinq Mistel du I./KG(J) 30 s'élancent au début de la nuit. Un pilote est intercepté par un chasseur soviétique et doit effectuer un atterrissage forcé à bord de son Fw 190 A-8. Trois autres, connaissant divers problèmes techniques, évacuent en parachute. Le dernier, pris sous le feu de la DCA, largue son étage inférieur au jugé au-dessus de sa cible (Varsovie) et tente de regagner sa base ; il saute dans les lignes allemandes et rejoindra Rechlin quatre jours plus tard.

Les résultats des deux autres détachements sont tout aussi peu encourageants. Bref, la mission du 7 avril

[7] Weichsel : nom de la Vistule en allemand.

[8] Heinz-Peter Nolte était *Staka* 4./KG(J) 30 depuis février 1945.



peut être considérée comme un nouveau fiasco du *Beethoven-Gerät*.

Le 10 avril, les Mistel se voient assignés le viaduc de Steinau an der Oder et les ponts de l'autoroute traversant la Bober (Bóbr) et la Queiss (Kwiza), près de Bunzlau (Bolesławiec). L'opération est baptisée « Hexentanz » – la danse des sorcières. Le décollage est prévu pour 18h00, mais une heure avant, la *Eighth Air Force* lance une vaste attaque des aérodromes autour de Berlin. À Burg, les B-17 infligent de graves dommages aux hangars et aux ateliers et criblent de plus de 200 cratères les pistes et les chemins de roulement, les rendant inutilisables pour plusieurs jours ; au moins quatre Mistel sont détruits. Cinq autres et six Fw 190 subissent un sort identique à Oranienburg, tandis que 23 composites sont écrasés sous les bombes et plusieurs autres endommagés à Rechlin-Lärz ; l'un d'eux y est même mitraillé au sol par un P-47. Les sorcières ont avalé leur balai !

Un seul Mistel sauve l'honneur, celui du *Feldwebel* Carl-Ersnt Mengel (6./KG 200) :

« J'ai effectué ma dernière mission de guerre depuis Peenemünde le 10 avril 1945. Ma cible était le viaduc (routier et ferroviaire) sur la Neiße, au sud-est de Görlitz. Un MiG russe m'a tiré dessus au moment où je piquais sur le viaduc. Après m'être délesté du Ju 88, j'ai vu de la fumée dans le poste de pilotage, et l'aiguille de l'indicateur du pas de l'hélice s'est positionnée sur "drapeau". J'ai rapidement désactivé le contrôle automatique du pas, mais, même pleins gaz, je ne pouvais pas pousser mon moulin au-delà de 220 km/h,

▲ Un Mistel S2, piloté par le *Hauptmann* Herbert Kuntz de la 6./KG 200, s'envole de Burg en avril 1945. Kuntz avait été décoré de la *Ritterkreuz* avec le 1./KG 100 pour ses 365 missions de guerre et ses 16 navires coulés, en mars 1943 ; il avait également réalisé 18 rotations dans la poche de Stalingrad. (BPK, Berlin, Dist. RMN-Grand Palais/Image BPK)

▼ Un Mistel S2 découvert par les troupes danoises à Tirstrup quelques jours après la fin des hostilités. Le Ju 88 porte le code tactique « 13 rouge » sur le gouvernail. (Kongelige Danske Flyvevåbnet)

parce que la jambe gauche de l'atterrisseur pendait. Le sol se rapprochait très vite. J'ai sorti la jambe droite et j'ai réussi un atterrissage en rase campagne. Dieu merci ! Le Fw 190 ne s'est pas mis en pylône. J'ai appelé la base de Görlitz, et ils m'ont envoyé un avion pour me récupérer. Il y avait six Fw 190 à Görlitz, et personne n'a voulu m'en donner un ; le lendemain, ils ont tous été dynamités ! Le lendemain, on m'a mis dans un train, qui m'a ramené à Usedom en traversant les ruines encore fumantes de Berlin. »

Le soir suivant, 11 avril, des Mistel du II./KG 200 exécutent « Hexentanz ». Les résultats de cette sortie sont inconnus ; un Mistel est abattu, mais le Fw 190 parvient à s'échapper.

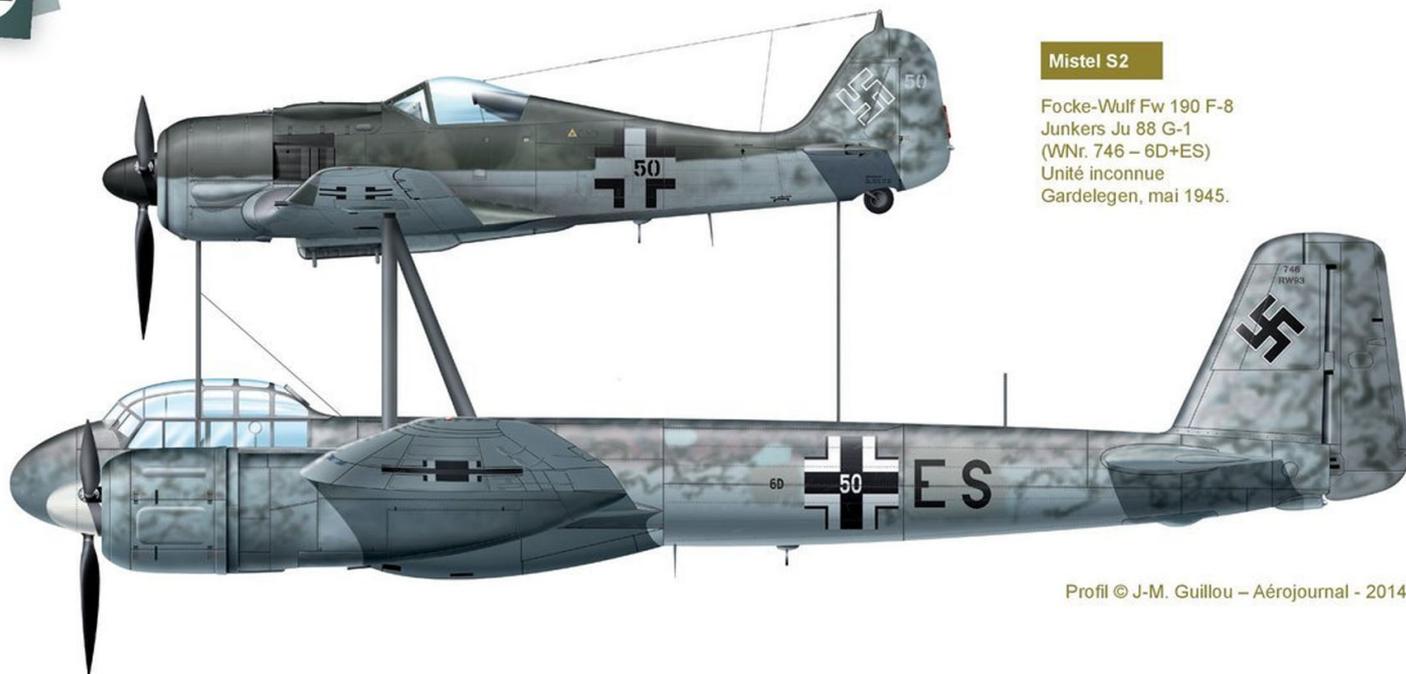
## DERNIÈRES SORTIES

Le 12 avril, quatre Mistel de la 6./KG 200, transférés de Burg à Peenemünde la veille, se voient assignés la tâche de détruire les ponts de l'Oder à Küstrin (Kostrzyn nad Odrą). Ils doivent bénéficier d'une escorte de chasse et des éclaireurs du 1./KG 66. Une fois encore, rien ne se passe comme prévu. Le premier pilote doit se désaccoupler juste après le décollage ; tandis que le Ju 88 plonge dans la Baltique, le Fw 190 regagne la terre ferme sans incident. Le deuxième est victime de l'éclatement de son pneu gauche et s'écrase ; l'incendie sera éteint sans que la charge explosive n'atomise les courageuses équipes de secours, qui sortiront le pilote indemne. Le quatrième reste cloué au sol. Seul le troisième, piloté par le *Feldwebel* Rudi Riedl, réussit un décollage selon les règles de l'art. Il parviendra à s'en sortir dans un Fw 190 endommagé par la DCA, mais le résultat de son attaque reste douteux. Dans le même temps, quatre Mistel de la KG(J) 30 exécutent la même mission pour un même bilan en forme de point d'interrogation, mais au moins tous les pilotes rentrent.

De nouvelles missions sont commandées les jours suivants – toutes polluées par des incidents techniques récurrents, des accidents occasionnels et des pertes à l'ennemi, et toutes aussi peu rentables que les précédentes.

La dernière sortie du Mistel est effectuée par la 3./KG(J) 30 le 30 avril 1945, quand quatre composites décollent de Rostock-Marienehe à destination des ponts de l'Oder entre Tantow et Greifenhagen (Gryfino).





#### Mistel S2

Focke-Wulf Fw 190 F-8  
Junkers Ju 88 G-1  
(W.Nr. 746 – 6D+ES)  
Unité inconnue  
Gardelegen, mai 1945.

Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2014

Deux ont largué leur Ju 88 prématurément et un ne reviendra jamais ; quant au quatrième, il a accompli sa mission, mais – symbole de l'impuissance du *Beethoven-Gerät* – on ne saura jamais s'il a atteint sa cible. Et quand bien même...

Quant au II./KG 200, sa 5. *Staffel* a reçu l'ordre de rendre tous ses avions (une cinquantaine, tous indisponibles...) au I./KG 66 le 19 avril, le personnel étant affecté aux troupes terrestres. Le *Gruppe*, toujours sous les ordres du *Hauptmann* Horst Rudat, est dissous le 22 avril, et ce qu'il en reste fait mouvement sur Tirstrup, au Danemark, où il attendra sagement l'arrivée des forces britanniques.

### TOUT ÇA POUR ÇA

Le 11 avril 1945, « Jochen » Helbig, commandant l'unité de combat qui porte son nom, rédige un rapport lucide et sans concession en forme d'épithaphe sur la pierre tombale du *Beethoven-Gerät*. Il met en lumière :

- le manque d'expérience de la KG(J) 30 avec le Mistel ;
- l'affectation incessante d'appareils à des missions sans rapport avec « Eisenhammer », entraînant une dispersion des unités nuisible à leur cohésion et à l'implication des *Staffelkapitäne* et *Kommandeure* ;





- la sous-estimation des difficultés des missions de nuit pour des pilotes n'ayant aucune formation nocturne sur monomoteur, faisant courir des risques injustifiés tant aux hommes qu'aux machines, qui sont à l'origine d'une baisse de moral ;
- la mauvaise coordination avec les unités de reconnaissance météo ;
- les trop longues périodes d'immobilisation des composés, qui ont deux conséquences :
  - la déformation des pneus en raison du poids supérieur du Mistel par rapport à un simple Ju 88 A. Il serait nécessaire de les changer avant un décollage pour éviter les éclatements, sauf qu'il n'y a aucune réserve ;
  - l'obligation de réviser les pompes et tout le système d'alimentation en carburant avant chaque vol.

Arme génétiquement offensive, la Luftwaffe a donné la préférence au bombardier tactique au détriment du bombardier stratégique, car elle ne pouvait pas s'offrir les deux pour des raisons économiques. Mais dès lors que la « Blitzkrieg » s'est commuée en guerre d'usure, elle s'est retrouvée sans outil adéquat pour saper le potentiel économique de ses ennemis. Quelle que soit la prouesse technique de Junkers en matière de commandes de vol électriques, le Mistel a été une arme artisanale, très (trop) dépendante des conditions atmosphériques et dépourvue d'un viseur adapté à son lancer.

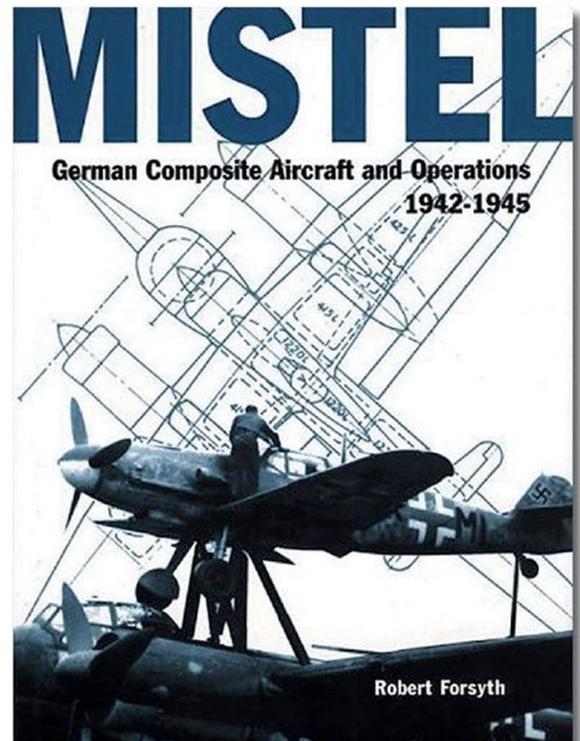
Remisé dans un tiroir quand le sort des armes souriait à l'Allemagne, le projet en a été ressorti au bon moment, quand le Haut commandement ne jurait plus que par les *Wunderwaffen* qui devaient lui permettre de redresser la situation. Cependant, comme la plupart d'entre elles, ce composite s'avérera au final une perte de temps et un gâchis de ressources. On remarquera que les Américains, avec leur projet « Aphrodite », connaîtront le même insuccès – mais eux pouvaient se le permettre.

Du parachutage d'agents en smoking aux missions kamikazes, en passant par la mise en œuvre d'armes non

▲ Un Mistel S2 trouvé par les GIs dans un bois près de Gardelegen (un terrain auxiliaire dépendant de Burg). La pointe avant du Ju 88 suggère qu'il s'agit d'un chasseur de nuit transformé. (US NARA)

◀ Vue aérienne de Bernburg après sa capture par les forces alliées fin avril 1945. On voit plusieurs Mistel S3, dont l'élément inférieur est constitué par un Ju 88 G-10. (US NARA)

conventionnelles, comme le Mistel et le Reichenberg, la KG 200 a été chargée des basses besognes de la Luftwaffe. Pour la plupart, et c'est le moins qu'on puisse dire, elles n'ont pas vraiment été couronnées de succès. On peut difficilement en blâmer ses aviateurs, qui n'ont été que les simples exécutants d'une partition aux accords dissonants écrite par des compositeurs qui n'avaient du conflit qu'une vision à court terme et péchaient par manque de suite dans les idées. ■



► Pour ceux qui veulent en savoir plus :  
*Mistel – German Composite Aircraft and Operations, 1942-1945* – R. Forsyth – Classic Publications, Crowborough, 2001.