

Arado Ar 234, été 1944 : les premières missions de guerre au monde d'avions à réaction

A la vitesse de l'éclair

Arado Ar 234 B-2, Werk-Nummer 140312, base de Freeman Field, Indiana. Photographie prise le 20 septembre 1946. Cet appareil de la 9./Kampfgeschwader 76, avec huit autres Arado Ar 234, fut remis aux autorités britanniques sur l'aérodrome de Sola près de Stavanger en Norvège à la fin des hostilités. Cet avion et trois autres seront choisis pour être expédiés aux Etats-Unis par la mer afin de subir des tests de vol. Le 140312 reçut le numéro d'enregistrement FE-1010. Cet appareil restauré, le seul exemplaire restant au monde, se trouve actuellement exposé au National Air and Space Museum (NASM) à Washington (D.C.). (USAF 166318.)



Durant l'été 1944, un jeune Normand de quatorze ans regarde avec curiosité passer dans le ciel un bien étrange appareil qui, malgré les précautions qu'il prend, laisse à très haute altitude des traces de condensation de ses moteurs. Plus tard, il sera interpréteur de photographies aériennes pour l'escadron 2/33 (celui de Saint-Exupéry). Ceci explique sans doute pourquoi l'auteur a dépensé tant d'énergie pour partir à la recherche des photos disparues prises par les Arado 234 de la Luftwaffe, l'un des premiers appareils à réaction réellement opérationnel, et qui plus est, au-dessus du théâtre d'opérations de la Normandie à l'été 44.

Ci-contre, à gauche : Erich Sommer, portrait datant de 1942 alors qu'il est Leutnant. (Coll. Erich Sommer.)

par Philippe Bauduin

La 1^{re} mission de guerre au monde d'un avion à réaction

Le 2 août 1944, la météo est clémente à Juvincourt et l'ordre est donné d'effectuer une première reconnaissance. Une météo qui doit être parfaite au-dessus des objectifs, en l'occurrence le port d'Arromanches et les aérodromes de la tête de pont des Alliés. La qualité des photos en dépend. L'Oberleutnant Erich Sommer grimpe dans son appareil par la verrière avant droit. L'avion a été hissé sur son chariot de décollage. Les techniciens vérifient les ultimes détails. Autour de

Insigne à gauche : Frontflugsrange für Bomber in Silber (agrafe de vol au front pour bombardier en argent) attribué après 60 missions de guerre effectuées. 110 missions étaient nécessaires pour l'obtention de l'agrafe de vol au front en or. (Hermann Historica.)

(Suite à la page 82)

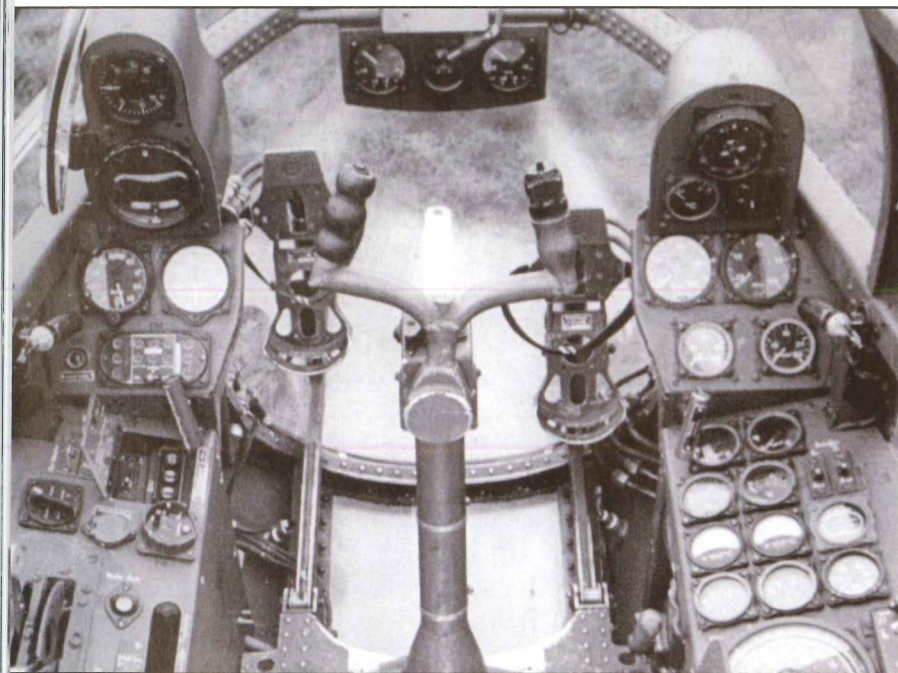


« C'était une expérience de vol complètement nouvelle ! On pouvait seulement entendre un léger bruit sifflant dans la cabine. (...) C'était vraiment merveilleux ! »

Horst Götz, ancien Hauptmann, en 1985 à propos du vol d'essai sur l'Arado 234 V5, le 1^{er} juin 1944.

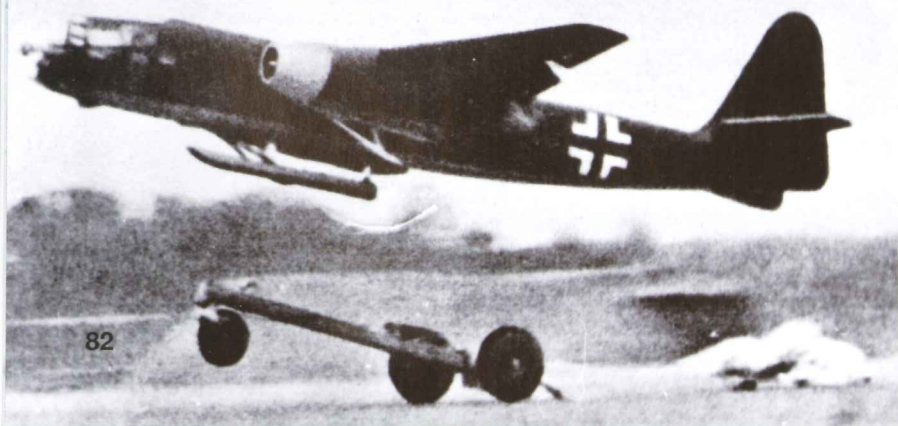


L'Arado Ar 234 V5 prêt à décoller sur une piste en dur de l'aérodrome de Rheine. (DR.)



Ci-dessus : vue de la cabine de pilotage de l'Arado Ar 234. (DR.)

Ci-dessous : les premiers Ar 234 de reconnaissance n'étaient pas encore équipés d'un train d'atterrissage mais de patins. L'envol s'effectuait à partir d'un chariot tricycle largué au décollage et freiné ensuite par parachute. Ici, l'Ar 234 V1 décolle lors de son troisième vol d'essai. Pour la première fois, le chariot est largué à 150 km/h environ avec réception au sol réussie. (DR.)



l'Arado, on referme les dernières trappes. Auparavant hissé par un tracteur sur le *Rollstrasse* (piste d'accès aux pistes d'envol, «taxiway») de son abri merlonné, il est dirigé vers la piste d'envol en béton. De leur côté, les chasseurs à hélice Bf 109 et Focke-Wulf 190 du *I./JG 27* et du *I./JG II* font chauffer leur moteur. Ils ont pour rôle d'accompagner au départ et à l'arrivée l'Arado. Ce sont les deux moments où cet appareil peut être abattu par un chasseur allié. Dans son cockpit, une fois arrivé à son point de départ, en bout de piste, Sommer, toujours aidé des derniers techniciens, démarre les réacteurs à l'aide d'un moteur auxiliaire Riedel AK11 chargé, lui, de lancer les pales des réacteurs.

Des hommes, munis de lances d'incendie, sont prêts à intervenir en cas de problème. Sommer a peu de place dans ce biréacteur pour se mouvoir. Sur sa gauche, les deux manettes à manipuler avec une «main d'ange» qui servent au contrôle des moteurs qu'il laisse monter en régime. Il vérifie une dernière fois ses volets, son gouvernail et sa commande de profondeur. Un bref coup d'œil à l'extérieur lui indique que tout est OK. La radio une fois branchée, il suit les instructions de la tour de contrôle. Paré pour le décollage, doucement l'avion s'ébranle dans un curieux sifflement. Les habitants de Juvincourt, plutôt habitués aux bruits des hélices, regardent de loin l'appareil qui s'élance en direction de l'ouest. Une brève secousse, le chariot s'est décroché et tombe, ralenti par le parachute. Par sécurité, en cas de décollage raté, les trois patins d'atterrissage sont restés sortis. Le temps de les remonter et Sommer aperçoit les chasseurs allemands qui l'encadrent. Tout en vérifiant les multiples instruments de contrôles, il prend de l'altitude pour arriver enfin à douze mille mètres, là où il sera invulnérable, là où ni la Flak (*FLug Abwehr-Kanonen, D.C.A.*), ni aucun chasseur, sauf quelques appareils réservés à la surveillance de l'Angleterre, comme les Spitfire stratosphériques, ne peut monter. A huit cents - neuf cents kilomètres/heure, il faut peu de temps pour se rendre au-dessus de la Normandie. Avant d'être sur son objectif, le pilote prépare ses appareils photo (caméras Rb 50/30). Devant lui, un périscope lui permet dans ce cas précis essentiellement de surveiller les traînées de condensation. Trop importantes, elles ne manqueraient pas d'attirer vers lui l'attention des servants de DCA.

Les pilotes Horst Götz et Erich Sommer

C'est **Horst Götz**, responsable du **Sonderkommando Götz** (détachement spécial Götz) qui aurait dû effectuer cette première mission au départ de Juvincourt, fin juillet. Malheureusement son appareil a pris feu peu après son décollage en Allemagne et l'un de ses réacteurs Junkers a dû être changé. On rappelle juste que H. Götz, avant la Guerre, fut instructeur de reconnaissance aérienne auprès de l'aviation soviétique dans le cadre de l'accord germano-soviétique.

Horst Götz et Erich Sommer ont fait pratiquement toute la guerre ensemble, de la Campagne de Norvège jusqu'en septembre 1944 où leurs destins se sont séparés.



E. Sommer est au centre en tenue de vol au début de la guerre. (Coll. Erich Sommer.)

Après la Campagne de Norvège, ils sont tous les deux affectés comme attachés de la *Luftwaffe* à la Commission d'Armistice et tout particulièrement à la surveillance des déplacements du Maréchal Pétain pour éviter que celui-ci ne quitte la France par avion. On les retrouve en poste à Casablanca toujours au titre de la Commission d'Armistice dans l'Hôtel Anfa. Au début d'août 1942, ils sont appelés à Beauvais pour faire partie d'un Commando de Bombardement à Haute Altitude pour faire des 'raids' sur l'Angleterre. L'ère des «raiders» commence. Après plusieurs missions, sans opposition, en août 1942 sur Aldershot, Luton, Bristol, à bord de leur JU 86 R (T5+PM), armé d'une seule bombe de 250 kilos, ils se préparent à exécuter un bombardement sur Cardiff le 12 septembre 1942. A leur grand étonnement, ils sont interceptés à 44 000 pieds par le Spitfire IX d'Emmanuel Galitzine (BF 273, suite à une erreur de transmission). Une poursuite s'engage qui durera quarante-cinq minutes ! H. Götz réussira à ramener son appareil. H.Götz et E.Sommer atterriront à Caen/Carpique, leur avion ayant été transpercé de part en part par un obus. Ce sera le premier et le seul engagement à cette altitude de toute la guerre. (Voir 39/45 Magazine N° 256.)

Au début de 1943, les deux pilotes, alors en poste à Toulouse, apprennent qu'il se tient à Casablanca une fameuse conférence où Roosevelt et Churchill sont réunis précisément à l'Hôtel Anfa. En spécialistes des bombardements de précision à haute altitude, ils proposent à l'Amiral Canaris d'aller détruire cet objectif. Le rôle ambigu de l'Amiral Canaris fera échouer cette mission. On retrouvera nos deux pilotes au début de 1944 pour apprivoiser les Arado 234. Ils pourront au cours de leur apprentissage assister au premier vol au monde d'un quadriréacteur Arado V8 le 4 février 1944.

Erich Sommer sera fait prisonnier en Italie par les Américains qui lui saisiront son *log-book*, alors que Horst Götz capturé par les Russes et traité avec déférence en Allemagne, gardera le sien.

J'ai eu le bonheur de les connaître tous les deux avant leur disparition. Horst Götz est décédé en 2000.



Ci-dessous : Erich Sommer et Horst Götz au Maroc, en 1942. (Collection Erich Sommer.)

Ci-dessous en bas : Schirmmütze d'été pour officier et patte de collet de *Leutnant* du personnel navigant. (Hermann Historica.)



DT/SP 1/France, N. Asnelles-sur-Mer/63A
49N 1W

3617-Lt1.3/Stabsbildabt.
F 81 R/L/44 - 1.(F)121
v. 2.8.44 - 16³² Uhr

Schiffsansammlung
N. Asnelles-sur-Mer
Frz. E. Bl. 29

Beob.: Obfl. Sommer
M = etwa 1.22000
h = 11000 m



Photographie prise en haute altitude par Erich Sommer alors qu'il est aux commandes de son Arado 234 V7 lors de la première sortie de reconnaissance à réaction au monde le 2 août 1944. Au-dessus de la péninsule de Cherbourg, il changera de cap et plongera légèrement pour parvenir à une vitesse d'environ 740 km/h. Puis, vol en palier, gardant cap et altitude pour ensuite déclencher ses appareils de prises de vues. La première course couvrira la bande de littoral où les Alliés ont débarqué presque deux mois auparavant. Sommer va virer à nouveau vers l'ouest pour couvrir une bande de 10 km plus loin à l'intérieur, et réaliser pour finir un troisième et dernier passage sur une même profondeur. Le pilote amorcera son retour à la base une fois que les indicateurs des appareils de prises de vues auront indiqué la fin des films. (Collection Erich Sommer.)

DT/SP 1/France, N. Asnelles-sur-Mer/63A
49N 1W

Auswerter: Pfefferkorn, Uffz. 1.(F)121
Filmkennung: F 81 R/L/44 -127,129
Aufnahmedatum: 2.8.44 - 16.30 Uhr
Beobachter: Oblt. Sommer

Bildnr. F 81 R/44 -127,129
F 81 L/44 -129
Frz. E. Bl. 29
M = 1:22 000
h = 11 000

3617-Lt1.3

Schiffsansammlung
nördl. Asnelles-sur-Mer

Kriegsschiffe:
4 = 1 Zerstörer
6 = 30 Schnellboote
6a = 18 Artillerie-Schnellboote
8 = 18 Geleitboote
9 = 20 Minenfahrzeuge

Landungsschiffe:
11 = 5 LST
12a = 6 LCT 120 t
12b = 6 LCT 350 t
13a = 8 verm. LCM
13 = 60 Kleinlandungsboote, Typ nicht erkennbar.
14 = 70 Hilfslandungsboote

Handelsschiffe:
15 = 1 Truppentransporter, etwa 10 000 BRT
16 = 9 Frachter, zus. " 32 000 BRT
16a = 25 Einheitsfrachter, " " 175 000 BRT
17 = 1 Tanker, " " 10 000 BRT
Gesamttonnage etwa 247 000 BRT

Sonstige Belegung:
18 = 30 Hafen- u. Küstenfahrzeuge
23 = 1 verm. Begleitschiff, etwa 175 m lang
24 = 5 Landungsstege
24a = Teile für Landungsstege
25 = 72 zusammengesetzte Molenteile

Les passes

Sommer regarde sa carte et commence ses prises de vues. En bas, c'est la guerre ou presque puisque la zone d'Arromanches n'est plus qu'une base logistique, mais essentielle. Meticuleusement, il photographie tout en trois passes : aérodromes où sont basés les fameux avions «Typhoon» tueurs de chars, transports de troupes, bateaux et même les quelques vergers qui ont résisté à l'assaut du mois de juin. Il est temps de rejoindre la base. Un virage très long, pour ne pas fatiguer la structure de l'avion soumise à de fortes contraintes à cette altitude, et c'est le retour vers l'est, vers Juvincourt.

(Suite à la page 93)

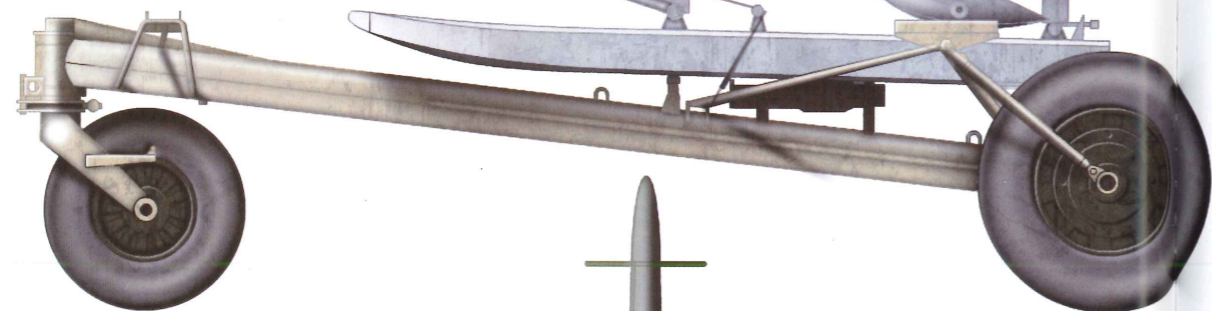


Ci-contre à droite : portrait du **Leutnant Erich Sommer**. Il porte le **Narvikschild**, la plaque de bras commémorative pour les combats de Narvik lors de la Campagne de Norvège de 1940. (Coll. Erich Sommer.)
Ci-contre : **Narvikschild**. (Hermann Historica.)

Ci-dessus : le 2 août 1944, 16h32. Erich Sommer, depuis son Ar 234, photographie le port artificiel d'Arromanches depuis une altitude de 11 000 mètres. Cette photographie, vraisemblablement transmise au haut état-major allemand par béliographe, révèle la présence des pontons flottants et de plus de trois cents navires. Ci-contre, la fiche d'interprétation de l'époque. A noter que l'interpréteur appartenait à la 1.(F)121, la 1^{re} escadrille de reconnaissance lointaine (F=Fern) de l'Aufklärungsgruppe 121 basée à Toussus-le-Buc puis à Florennes en août 1944. (Collection auteur.)

Arado Ar 234 V7, Werk-Nummer 13007 • Versuchsverband OKL - Sonderkommando Götz, été 1944

Thiery Vallet
© Thierry Vallet / 2012



Arado Ar 234 V7, Werk-Nummer 130007 du Sonderkommando Götz détaché du Versuchsverband OKL, piloté par l'Oberleutnant Erich Sommer. L'appareil est peint en RLM 70 (Schwarzgrün) et RLM 71 (Dunkelgrün) (verts foncés), avec les surfaces inférieures en RLM 65 (Hellblau bleu pâle). Les Stammkennzeichen (code à quatre lettres) T9+MH sont peints en noir de chaque côté du fuselage, les marquages de nationalité en blanc. Les turboréacteurs, des Jumo 004-B-0 de pré-production, sont couplés avec deux roquettes d'assistance au décollage, des Walter 109-500, délivrant une poussée de 500 kg pendant 30 secondes. L'appareil repose sur son chariot tricyle dans sa configuration de décollage. (Illustration Thierry Vallet.)

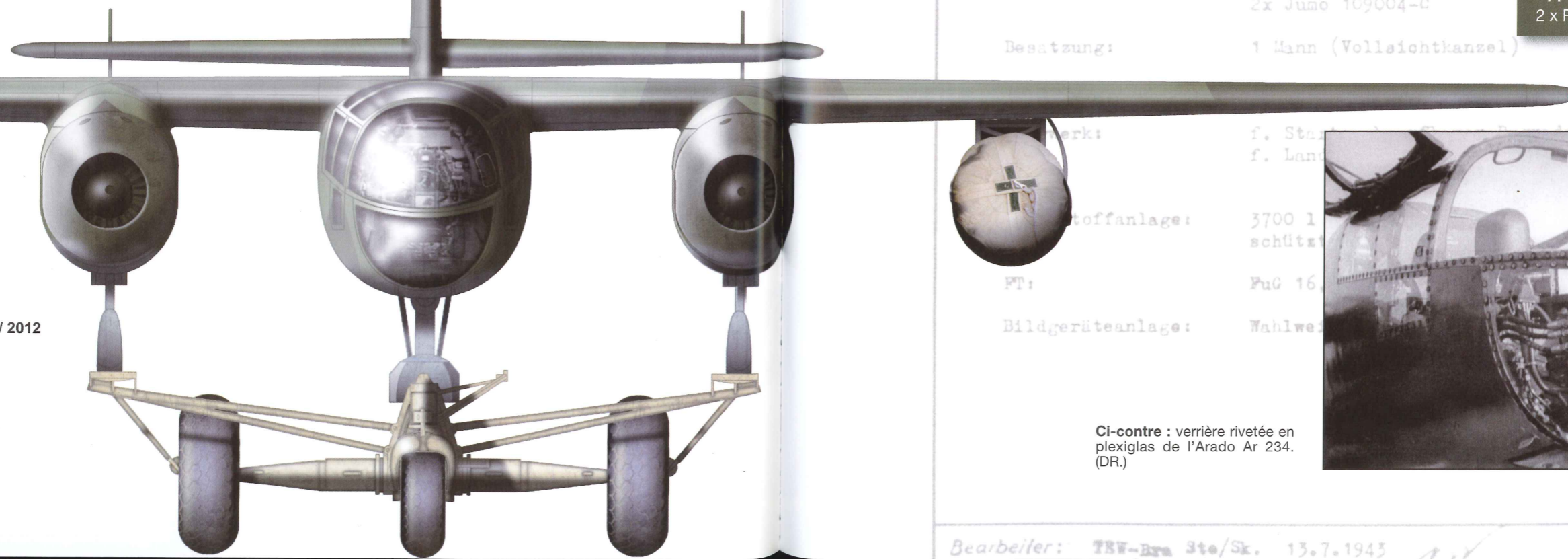
**Caractéristiques
Arado Ar234 V5 et V7**

- Moteurs : 2 x Jumo 004 B-0
- Type : turboréacteur
- Poussée unitaire : 900 kgp
- Envergure : 14,2 m
- Longueur : 12,56 m
- Hauteur : 3,81 m
- Surface alaire : 26,4 m²
- Masses : 4 750 kg (à vide)
8 700 kg (maximum)
- Vitesse moyenne : 760 km/h env.
- Notons que Erich Sommer atteindra la vitesse de 950 km/h lors d'un piqué effectué lors du vol n°2 du 26 juin 1944.
- Plafond : 10 000 m
- Rayon d'action : 800 km environ
- Armement : aucun
- Appareil de prises de vues : 2 x Rb50/30

Triebwerk: 2x Jumo 109004-A oder
2x Jumo 109004-B2 oder
2x Jumo 109004-C

Besatzung: 1 Mann (Volllichtkanzel)

Thiery Vallet
© Thierry Vallet / 2012

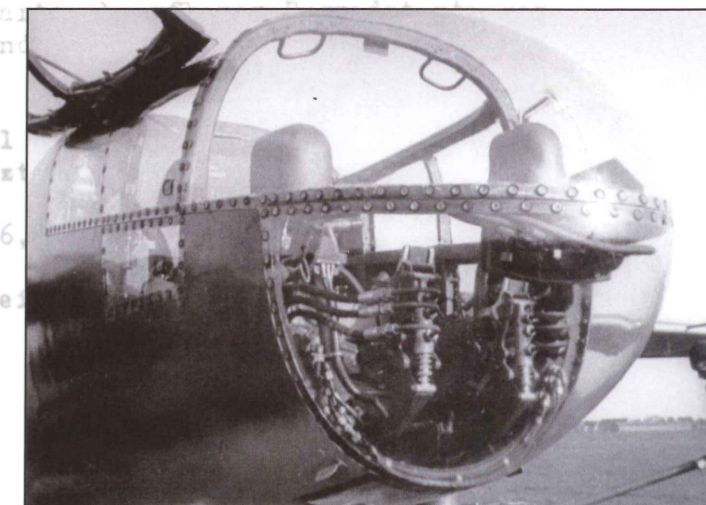


Werkst: f. Sta
f. Land

Stoffanlage: 3700 l
schützt

FT: PuG 16

Bildgeräteeanlage: Wahlwe



Ci-contre : verrière rivetée en plexiglas de l'Arado Ar 234. (DR.)

Bearbeiter: TBW-Bra St/Sk. 13.7.1943

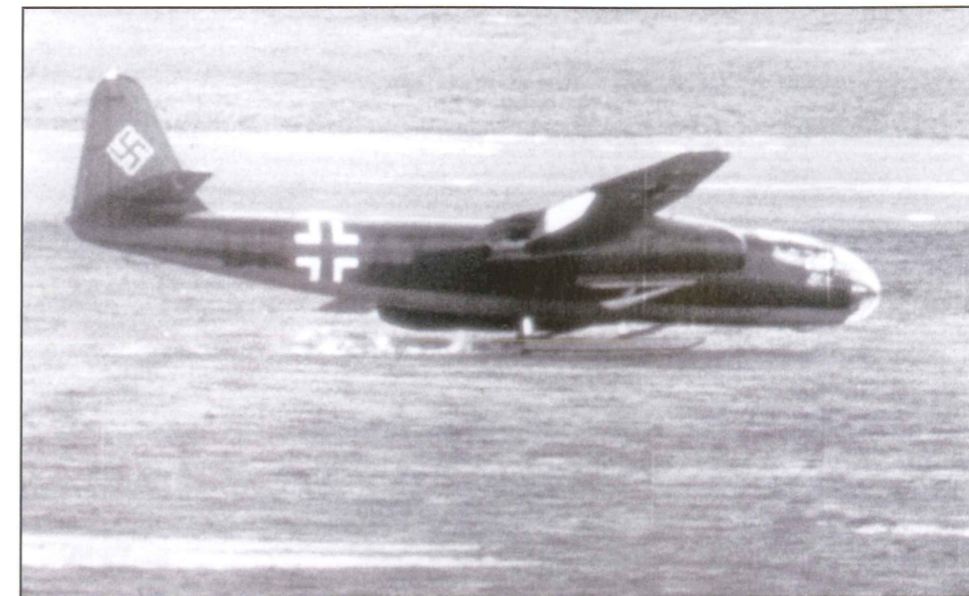
La société Arado Flugzeugwerke GmbH

En 1913, les chantiers navals de Friedrichshafen s'orientaient vers la construction de véhicules de toute nature, et notamment d'avions destinés aux vols au-dessus des eaux. En 1914, une piste était créée près des chantiers et l'activité aéronautique se développa durant toute la Grande Guerre. Après la guerre, les difficultés financières menèrent les chantiers au dépôt de bilan. Arado, nom choisi par les repreneurs en 1925, signifie soc ou charrue en espagnol (en vieux français on trouverait araire), et a été choisi pour garder les références aux chantiers navals (laboureur des mers), mais aussi pour l'aviation au-dessus des flots. On retrouvera notamment cette attache navale dans les nombreux hydravions torpilleurs que produira la société Arado et dont le plus connu sera l'hydravion à flotteurs Ar-196.

A la tête du groupe d'investisseurs qui, en novembre 1925, reprenait les anciens chantiers navals de Friedrichshafen, en dépôt de bilan en février de la même année, se trouvait Heinrich Lübbe, lequel insuffla à la nouvelle société Arado la dynamique nécessaire à l'entreprise.

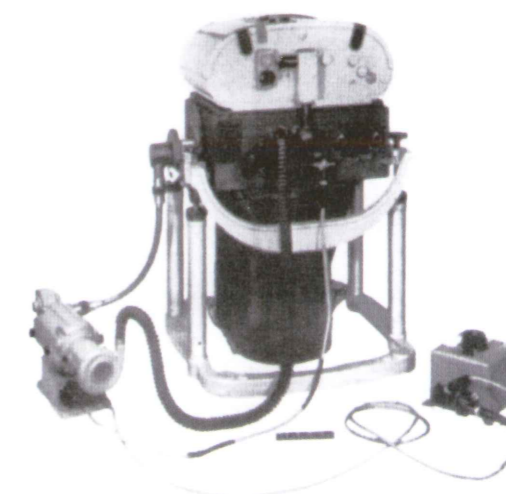
Né en 1884, Lübbe avait commencé sa vie active comme marin de commerce. Très tôt intéressé à l'aviation, il rencontra dès 1909, lors de ses nombreux voyages à Paris, Audemars et Blériot et se lia d'amitié avec Roland Garros qui lui apprit à piloter. Il retrouva Roland Garros en 1915 lors d'un atterrissage forcé que celui-ci fit dans les lignes allemandes. Il trouva dans l'épave de l'avion le fameux dispositif de tir à travers l'hélice inventé par R. Garros, le perfectionnera chez Fokker et en équipera notamment le Baron Rouge. Heinrich Lübbe sera couvert de gloire après la Grande Guerre.

En 1936 Lübbe refusa d'adhérer au parti nazi. Son entreprise fut nationalisée et lui-même fut totalement spolié. Il mourut en 1940 à l'âge de cinquante-six ans, ruiné, et sans avoir connu les développements que ses collaborateurs avaient imaginé après qu'il leur eut inculqué : l'excellence. L'entreprise nationalisée fut totalement liquidée en 1945. On pourra remarquer que ses concurrents Junkers, Messerschmitt, BMW, Heinkel, etc. sont tous aujourd'hui dans le consortium Airbus. On peut s'interroger sur la morale de l'histoire...



Ci-dessus et ci-contre : les premiers Ar 234 de reconnaissance n'étaient pas encore équipés d'un train d'atterrissage. L'envol s'effectuait à partir d'un chariot tricycle largué au décollage et freiné ensuite par parachute. L'appareil devait, à son retour, se poser sur une piste en herbe en glissant sur des patins rétractables. Il était à son tour freiné par un parachute. (DR.)

Ci-dessous : la caméra de reconnaissance automatique Rb/30 pesait 72,5 kg. Le magasin pouvait contenir jusqu'à 65 m de films. Le téléobjectif de 50 cm prenait des photographies rectangulaires de 30 cm. Pour sa première sortie opérationnelle du 2 août 1944, l'Arado Ar 234 V7 de Sommer en transportait deux montées à l'arrière du fuselage, inclinées à 12 degrés de part et d'autre de l'avion, ce qui permettait de photographier une bande de 10 kilomètres de large autour de la trajectoire de l'avion. (DR.)



**Arado Ar 234 V7, Werk-Nummer 13007 - Versuchsverband OKL
Sonderkommando Götz, été 1944**

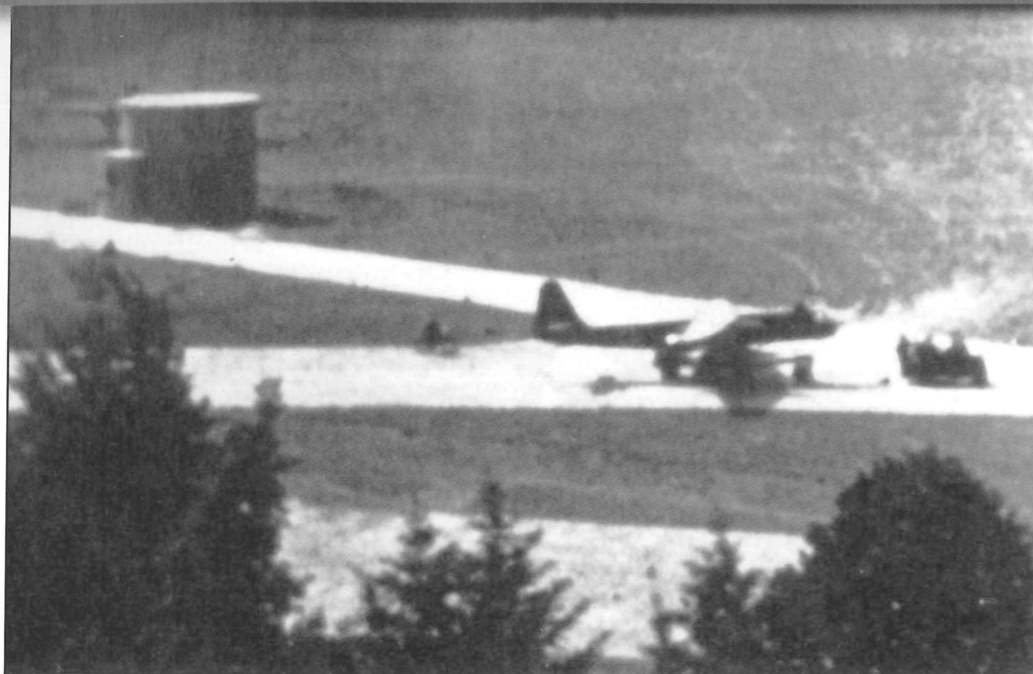
Juvincourt, 2 août 1944.

1. Alors que l'Oberleutnant Erich Sommer est en vol d'approche de retour de la première mission de reconnaissance au monde avec avion à réaction, il peut prendre de la cabine cette autre photographie du second Arado Ar 234, le prototype V7 du Hauptmann Götz tracté sur une piste à Juvincourt. L'appareil qui arrive d'Oranienburg près de Berlin s'est posé à 17h20 ce même jour.

2. Le Junkers Ju 352 A1 T9+AB du Versuchsverband a atterri entre-temps à Juvincourt. Les photographies montrent le personnel au sol déchargeant du gros porteur les pièces détachées d'Arado 234 et du matériel à l'aide de sa rampe spéciale de déchargement ("Trapoklappe").

3. Un élément du chariot de déplacement est visible ainsi que les crics à bases qui sont utilisés pour soulever l'Arado 234 le temps de l'installer sur son chariot.

(Collection Erich Sommer.)



Ci-dessus et ci-dessous : l'Arado 234 V7 T9+MH en train d'être surélevé pour pouvoir placer en dessous son chariot de décollage. Le problème majeur avec les prototypes de l'Arado 234 résidait dans le fait de devoir décoller d'une piste dure et atterrir sur de l'herbe. Dépourvu de train d'atterrissage à roues et seulement équipé d'un train à patin, l'Arado 234 devait être déplacé de son alvéole à la piste d'envol sur son chariot tricyle. Une fois atterri sur l'herbe, l'appareil devait être à nouveau surélevé pour pouvoir replacer en dessous le chariot. L'appareil demeurait alors vulnérable à des attaques aériennes pendant au moins les vingt minutes que durait la manœuvre du personnel au sol. A noter ci-dessous, le cric à base utilisé pour la queue de l'appareil. (Collection Erich Sommer.)



Juvincourt.

Autre angle de prise de vue du Ju 352 A1 T9+AB avec sa *Trapoklappe*. À droite de la photographie, l'Oberleutnant Sommer marchant à grands pas avec son blouson de cuir noir et un appareil de prises de vues, peut-être un 8 mm. (Collection Erich Sommer.)



Carnet de vol : Arado Ar 234 V5 - T9+LH. W.Nr.130005

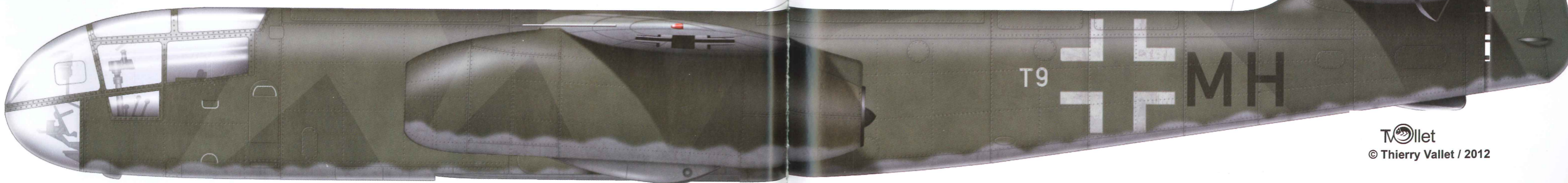
Vol n°	Date	De	A	Durée	Notes et aérodrome de départ et d'arrivée
22	02 août	14h57-17h20		1h23min.	Vol de transfert. Oranienburg à Juvincourt.
23	08 août	18h10-19h39		1h29min.	Sortie opérationnelle au-dessus de Saint-Malo. Juvincourt.
24	11 août	14h32-15h30		58min.	Sortie opérationnelle au-dessus d'Armentières. Juvincourt.
25	?? août	-----			Pas de consignation dans carnet de H.Götz. Juvincourt.
26	25 août	10h25 11h30		1h05min.	Sortie opérationnelle. Juvincourt.
27	28 août	10h35 11h34		59min.	Vol de transfert. Juvincourt à Oranienburg.

Carnet de vol : Arado Ar 234 V7 - T9+MH. W.Nr.130007

Vol n°	Date	De	A	Durée	Notes et aérodrome de départ et d'arrivée
5	25 juillet	15h00 16h41		1h41min.	Vol de transfert. Oranienburg à Juvincourt.
6	02 août	-----			Première sortie opérationnelle au-dessus de la tête de pont. Juvincourt.
7	06 août	-----			Secteur de Cherbourg. Juvincourt.
8	11 août	-----			Secteur de Cherbourg. Juvincourt.
9	26 août	-----			Paris. Juvincourt.
10	28 août	-----			Vol de transfert vers la Belgique. Juvincourt à Chièvres.

Source : *Military Aircraft In Detail, Arado Ar 234 A*, J.Richard Smith & Eddie J.Creek, avec Hans-Georg Dachner, Ian Allan Publishing, 2006.

Arado Ar 234 V7 codé T9+MH de l'Oberleutnant Sommer, Sonderkommando Götz, 2 août 1944



Versuchsverband OKL - Sonderkommando Götz

Le *Hauptmann* Horst Götz et l'*Oberleutnant* Erich Sommer, alors affectés à la 1./Versuchsverband OKL basée à Alt Lönnewitz, doivent commencer leurs vols de familiarisation avec l'Arado 234 début juin. Un *Sonderkommando* (détachement spécial) opérationnel est créé, lequel prend le nom de son commandant, le *Hauptmann* Götz. Ce dernier va effectuer le 1^{er} juin 1944 son premier vol de quinze minutes sur le prototype V5 de l'Arado 234. Erich Sommer, son adjoint, effectue son premier vol (quinze minutes) le 5 juin sur l'Arado 234 V4. Après avoir effectué plusieurs vols de familiarisation, d'entraînement et de transfert (plus de six heures de vol pour Götz et plus de sept heures pour Sommer), les Arados 234 V5 (codé T9+LH) et V7 (T9+MH) sont rapportés opérationnels, mais aucun ordre n'est donné pour leur déploiement du *Sonderkommando* Götz. La raison du retard semble inconcevable aux deux pilotes. Le *Hauptmann* Götz se souvenait avec amertume (1) : « L'Invasion alliée battait son plein. Je supposais que le *Kommando* Götz allait faire mouvement vers l'ouest et j'ai rapporté nos deux avions à réaction opérationnels. J'avais aussi un Ju 352 comme avion de transport. Rien n'est arrivé ! Les traîtres dans les plus hauts postes de commandement n'ont pas voulu interférer avec l'Invasion. Le 17 juillet, nous avons finalement reçu l'autorisation (mais pas d'ordres) pour voler vers Juvincourt pour le front d'Invasion. Aucun moyen d'acheminement de l'équipement technique, et le transport par train était une entreprise très dangereuse à cette époque. (...). J'ai réparti notre équipement spécial sur deux trains de marchandises. Un seul est parvenu à destination. » (1)

Le *Sonderkommando* Götz quitte finalement sa base d'Oranienburg au nord-ouest de Berlin pour Juvincourt près de Reims en France le 27 juillet. Leur mission est de reconnaître la zone de la tête de pont où les Alliés ont débarqué quelques semaines auparavant. Un des moteurs du V5 de H.Götz tomba en panne lors du vol de transfert, le contraignant à retourner sur Oranienburg. Le V7 de Sommer atteint Juvincourt sans problème où il est hissé sur un plateau bas puis remorqué dans un hangar. L'appareil doit y rester jusqu'à ce que le petit chariot tricycle de décollage et les autres véhicules essentiels aient été livrés par voie ferroviaire. Un seul train parviendra à destination. Le *Sonderkommando* Götz compte alors 18 membres de la Luftwaffe comme personnel au sol, deux experts de cellule d'avion de la firme Arado et un technicien moteur

de chez Junkers. Erich Sommer se souvient de sa première sortie opérationnelle sur Arado 234 : « Alors que j'étais en approche de Juvincourt, j'ai vu que notre Ju 352 (T9+AB) avait atterri et que le V5 de Horst était tout près en train d'être remorqué sur son tricycle. Virant pour mon approche finale j'ai failli me crasher. Avec les volets sortis, les patins baissés et les moteurs au ralenti, l'avion a voulu virer malgré toute mon application sur l'aileron opposé. Je réussis seulement à redresser en mettant toute la puissance et en augmentant l'équilibrage juste au ras du sol. Ce fut effrayant et ne put être expliqué. Après cela, nous avons évité les situations de vol similaires sans la puissance (des moteurs). » Après son atterrissage réussi, les mécaniciens convergent vers l'avion pour décharger les magasins des appareils de prises de vues et positionner l'Arado sur son chariot de décollage. Il faudra une équipe de 12 interprètes sur deux jours pour produire un rapport initial des 380 photographies prises lors de la sortie du 2 août. « Après cette première sortie, poursuit E. Sommer, des tas d'officiers supérieurs sont venus à Juvincourt désirant voir l'avion, mais tout cela a été gardé très secret et ils ne furent pas autorisés à l'approcher. »

Dans les trois semaines qui ont suivi, les deux avions ont volé un total de huit autres missions, quatre pour chacun des deux pilotes. La poussée des Alliés oblige bientôt le *Sonderkommando* Götz et ses deux Arados à quitter Juvincourt pour Chièvres en Belgique le 28 août. E. Sommer arrive à destination avec son V7 sans problème, mais le V5 de H. Götz est touché par la Flak près de Bruxelles (Mons). Les circuits hydrauliques de l'appareil endommagés, le *Hptm*. Götz décide de mettre le cap sur Brandenburg qui pourrait prendre en charge les réparations. Le pilote apprenant que l'aérodrome est en train d'être bombardé par les Alliés, décide de se détourner sur Oranienburg où il fait un atterrissage en catastrophe. Plexiglas de la cabine éclaté, pilote blessé, temporairement aveugle. Les deux Arados seront bientôt retirés des opérations, et remplacés par les premiers Ar 234B-1 de reconnaissance. L'unité, toujours commandée par le *Hptm*. Götz et officiellement constituée en septembre, va opérer à partir de Rheine principalement au-dessus de l'Angleterre.

1) *Military Aircraft In Detail, Arado Ar 234 A*, J.Richard Smith & Eddie J.Creek, avec Hans-Georg Dachner, Ian Allan Publishing, 2006.

Tout s'est déroulé sans difficulté. Au-dessus de Soissons, l'Arado, qui a commencé à perdre de l'altitude, rejoint les chasseurs venus le protéger.

Juvincourt est en vue. Sommer abaisse le long patin d'atterrissage central et les autres, sous les réacteurs. Il réduit sa vitesse, sort ses volets. Il est parti depuis une heure et demie. Doucement, sans doute en contact radio avec l'opérateur chargé de le guider vers la piste en herbe, il descend régulièrement : deux cents, cent, cinquante mètres puis vingt, dix, il coupe les réacteurs. Grâce à un film des archives de la Luftwaffe, on se rend compte que le choc est énorme, l'appareil glisse vite. Le pilote sort son parachute de freinage, puis la longue course sur l'herbe verte prend fin. Les trois patins ont tenu ! Des hommes accourent vers lui. Dans sa cabine, l'officier-pilote Sommer

dégrafe son masque à oxygène, respire un bon coup tout en restant assis sur son siège. Il voit ses camarades lui sourire à travers la verrière. Aidé d'un des techniciens affectés à l'Arado, il enlève les courroies qui l'ont maintenu solidement attaché pendant tout le vol.

A l'extérieur de l'avion, le soleil l'éblouit un instant. Quelques personnes se pressent pour lui serrer la main. Après tout, il s'agit du premier vol au monde de reconnaissance aérienne en avion à réaction



Le 28 septembre 1944, Juvincourt est un terrain militaire allié. Erich Sommer survole à bord de son Ar 234 la base qui fut celle dont il partit au-dessus de la Normandie. Désormais, au sol, ce sont 165 Thunderbolt et un Lancaster. Un camp de toile est installé. Ce fragment laisse apparaître, cerclé de pointillé, les abris où étaient stationnés les Arado deux mois plus tôt.

en quatre secteurs fait que les dites péniches se trouvent en zone US. Elles sont alors accaparées par les Américains dans le cadre de l'opération « Dick Tracy » et transférées aux Etats-Unis. Plus tard, lorsque les autorités soviétiques réclameront les fameux clichés, on leur dira que les péniches ont été malencontreusement incendiées et coulées. Cachées aux National Archives de Washington, je ne les y ai découvertes qu'après la chute du Mur de Berlin. Des 5 000 photos prises en 13 missions au-dessus de la Normandie et de la Bretagne durant l'été 1944, il n'en reste hélas qu'une trentaine à la NARA, Washington. Il est probable que l'USAF en détienne quelques unes ici ou là.

Conclusion

L'introduction inopinée de l'aviation à réaction dans le ciel de Normandie n'est que l'une des manifestations de l'apparition de tant de technologies nouvelles qui s'affronteront sur le champ de bataille. Des téléphones portables aux radars aéroportés de surveillance des activités navales et terrestres au stylo-bille en passant par le schnorchel ou la streptomycine, la Normandie a été le territoire d'application des grandes inventions du siècle. ■

mais plus encore de la première mission de guerre de ce type d'appareil.

Cette mission sera renouvelée plusieurs fois tant par E. Sommer que par H. Götz, du 2 au 12 août 1944. Le soir lorsqu'ils passaient au-dessus d'eux les aviateurs Alliés leur disaient : « C'est l'heure du lit Charley », mais Charley continuait impunément.

Les photos aériennes

Les photos prises par les Arado de Sommer et Götz au-dessus de la Normandie sont, comme tous les autres clichés de la Luftwaffe, archivées à Berlin/ Tempelhof. Elles sont saisies en 1945 par l'armée soviétique et stockées dans des péniches pour être exploitées plus tard en URSS. Le partage de la capitale allemande

La Résistance et Juvincourt

La base de Juvincourt, entre Reims et Laon, le long de la Route Nationale 44, était l'une des plus grandes de la Luftwaffe en France : trois pistes en béton et plus de 300 alvéoles pour avions. Elle était surveillée en permanence par le réseau du commandant Dromas. Le site était bien connu des Allemands qui l'occupèrent déjà pendant la Première Guerre mondiale : Juvincourt est situé à l'extrémité est du Chemin des Dames.

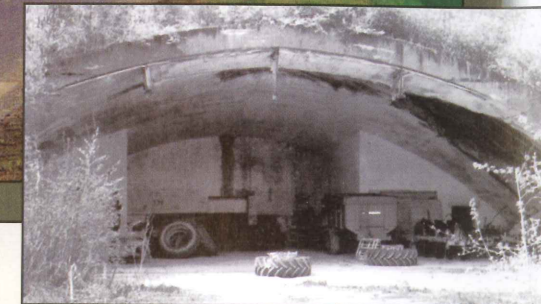
C'est à Juvincourt également que César défait les Barbares (Belges et Gaulois) en 57 avant notre ère. L'aviation y était déjà présente en 1914/1918 et 1939 à Juvincourt avec des pistes en herbe.

Durant l'été 1944, on trouvera à Juvincourt à la fois les Arado 234, T9+LH de H. Götz et T9+MH de E. Sommer ainsi que des Me 262. Ces avions sans hélice attirèrent l'attention de la Résistance. Le MI 6 fut immédiatement informé et les pistes immédiatement bombardées. La RN 44 servira d'abord de piste de secours puis de piste principale. On remarquera que la RN 44 ne fut jamais visée ! E. Sommer rapporte que, lors d'un décollage, il aperçut allongé dans l'herbe un civil qui le photographiait. Il informa immédiatement les services de sécurité qui se lancèrent à la poursuite de l'intrus. Ils remonteront la filière jusqu'aux côtes de Normandie où les précieuses photos avaient été remises aux alliés. Aujourd'hui encore les Services Secrets anglais nient farouchement avoir reçu de tels clichés.

Après une étape au sympathique Relais Ste Marie sur la RN 44, on peut visiter les pistes et les nombreux blockhaus qui renferment encore bien des mystères. De part et d'autre de la RN 44 on distingue nettement les deux alvéoles merlonnées des deux Arado visitées avant sa disparition par E. Sommer.



La Route Nationale 44 et des vestiges du site. (Collection auteur.)



Ci-dessus : l'une des deux alvéoles construites pour recevoir les Arados 234 de Juvincourt, telle qu'elle se présente plus de cinquante ans après le vol d'Erich Sommer. (Photo Eric Charon.)



Erich Sommer, chez lui en Australie, tient le périscope qu'il a lui-même inventé pour surveiller les trainées de condensation à l'arrière de l'Arado. (Collection auteur.)