

LES UNITÉS DE Bf 109 DE LA LUFTWAFFE SUR LA YOUGOSLAVIE



Le Lt Paul Steindl, du *Stab II./JG 54*, en vol sur la région de Graz juste avant l'invasion de la Yougoslavie. Son Bf 109 E-7 (ou E-4/B) « <15 noir > emporte une bombe de 250 kg sous le support ventral.

(coll. Jean-Louis Roba)

Première partie, par Boris Ciglić (traduction de Michel Ledet et profils de Thierry Dekker)

AGITATION DANS LES BALKANS

Avec l'invasion de la Grèce par les forces italiennes, la Seconde Guerre mondiale fit son apparition dans les Balkans. L'échec de l'aventure italienne força bientôt le III^e Reich à sécuriser le « ventre mou de l'Eu-

rope » avant de déclencher la plus grande de toutes les batailles, l'attaque contre l'Union Soviétique qu'il était déjà en train de préparer. L'un après l'autre, les états balkaniques rejoignaient l'Axe, tandis que les forces allemandes se rassemblaient pour une campagne éclair contre la Grèce. Toutefois, dans un

Le *Feldmarschall* Erich Milch (en manteau de cuir, de dos) inspecte le II./JG 27 à Vrba au début d'avril 1941.

(EN-Archive)



revirement causé par une certaine animosité envers les Allemands et les souvenirs de la précédente guerre, la Yougoslavie (plus particulièrement les Serbes) bouleversa la situation quand son gouvernement fut renversé le 27 mars 1941 suite à des intrigues politiques, des luttes de pouvoir et un excellent travail des services de renseignement britanniques. Bien que les putschistes choisissent de demeurer fidèles au traité signé avec l'Axe, les manifestations antiallemandes à Belgrade et la manière dont fut mené le coup d'état mirent Hitler en rage. La campagne des Balkans allait désormais être menée contre la Grèce mais aussi apporter terreur et destruction dans le Royaume de Yougoslavie. Les plans allemands furent immédiatement modifiés et des forces supplémentaires dirigées vers les lieux.

PRÉPARATION DE LA CAMPAGNE

La responsabilité des opérations aériennes sur les Balkans incombait à la *Lufflotte 4* du *Generaloberst* Alexander Löhr dont le quartier général (QG) était situé à Vienne. Ses unités étaient placées sous le commandement tactique du VIII. *Fliegerkorps* (Fl.Kps.) du *Generalmajor* Wolfram *Freiherr* von Richthofen en Bulgarie, du *Fliegerführer* (Flie.Fü.) Arad en Roumanie, l'*Oberstleutnant* Karl Christ (qui commandait également la StG. 3) et, en Autriche, de l'*Obstlt* Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid, commandant de la StG. 77. Le X. Fl.Kps. du *General* Hans Geisler, basé en Sicile, devait soutenir l'invasion et apporter son aide à la *Lufflotte 4* depuis l'Italie continentale.

En conformité avec l'opération « Marita », l'invasion de la Grèce, la Luftwaffe se déployait déjà en Bulgarie. En janvier 1941, le *Stab/JG 27* du *Major* Wolfgang Schellmann, le II./JG 27 du *Hauptman* (Hptm) Wolfgang Lippert et le III./JG 27 du Hptm Max Dobislav entamèrent leur mouvement vers le Sud. Après un bref séjour en Roumanie, ces unités se déplacèrent en Bulgarie et durant la seconde quinzaine de mars, les *Stab* et III./JG 27 se retrouvèrent à Belica-Süd tandis que le II./JG 27 se rendit à Vrba (Radomir), un terrain près de Sofia. Le I./JG 27 du Hptm Eduard Neumann, qui se reposait à Munich-Riem, figurait parmi les unités devant soutenir les opérations contre la Grèce mais avec le changement de plan, il fut transféré à Graz-Thalerhof le 4 avril.

L'empennage du Bf 109 E-7 W.Nr. 4148 nous montre les 21 victoires revendiquées par Lippert jusqu'à la fin de la bataille d'Angleterre. Seules 16 lui seront finalement homologuées, l'as ne remportant sa 17^e victoire confirmée que le 22 juin 1941 en URSS... (PK)

Enfin, l'escadrille d'entraînement opérationnel de l'escadre, l'*Ergänzungsstaffel/JG 27*, pouvait aussi apporter son concours en cas de besoin, même si elle ne devait en aucun cas intervenir au-dessus de la Yougoslavie. Commandée par le Hptm Erch Gerlitz, elle était basée à Parndorf, près de Vienne.

Après le coup d'état de Belgrade et la nécessité de conquérir la Yougoslavie, d'autres unités furent transférées à la hâte depuis la France vers les Balkans. Le 29 mars, le *Major* Hannes Trautloft et son *Stab/JG 54* arrivèrent à Graz-Thalerhof, suivis par le II./JG 54 du Hptm Dietrich Hrabak le 2 avril. Cependant, seul l'état-major du groupe demeura à cet endroit car les

Le Bf 109 E-7 W.Nr. 4148 « << noir >> du Hptm Wolfgang Lippert, commandant du II./JG 27, à Vrba. Lippert sera abattu et capturé en Afrique du Nord le 23 novembre 1941 mais il mourra des suites de ses blessures dix jours plus tard, ayant atteint le score de 30 victoires. (PK)



Messerschmitt Bf 109 E-7 W.Nr. 4148 « << noir >> du Hptm Wolfgang Lippert, commandant du II./JG 27, Vrba début avril 1941.

Passé à la 2./Jagdfl.Schule 2, cet appareil sera détruit sur accident le 31 mars 1942 près de Deetz.

Les Bf 109 E «-+-» de l'Oblt Otto Kath et «-•» de l'Oblt Werner Pichon-Kalau vom Hofe, du *Stab JG 54*, lors de leur vol de transfert vers Graz-Thalerhof le 29 mars 1941. L'appareil au second plan est équipé d'un radiogoniomètre Peilgerät PeilG IV sous le fuselage, presque à l'aplomb de la croix.

(coll. Hans-Ekkehard Bob)



trois escadrilles poursuivirent leur chemin jusqu'en Roumanie. À Deta, la 4./JG 54 fut temporairement affectée au II./JG 77 et la 6./JG 54 rejoignit le III./JG 77 ; la 5./JG 54, quant à elle, rejoignit Arad et le III./JG 54 du Hptm Arnold Lignitz, qui arriva sur place le 4 avril et fut placé sous le commandement du *Stab/JG 77*.

Le commandant de la 8./JG 54, l'Oblt Richard Hausmann, raconte le transfert et ses premières impressions des Balkans : « À la fin du mois de mars, notre Kommodore, Hannes Trautloft, rassembla les chefs d'escadrilles et les informa du prochain mouvement vers la Roumanie. La nouvelle fut généralement bien accueillie car les combats contre la RAF

étaient coûteux et notre unité s'en trouvait une fois de plus sérieusement affaiblie. Nous nous sommes envolés vers l'Est via Saint-Dizier, Metz, Mannheim, Erding, Parndorf puis Kecskemet et enfin Arad. Nous y sommes parvenus le 4 avril dans un excellent état d'esprit. Nous étions basés sur une base aérienne moderne et confortable, les locaux nous accueillirent très convenablement et la nourriture était bonne. Nous avons été surpris de constater qu'il n'y avait aucun rationnement et nous avons beaucoup apprécié de cuisiner des aliments auxquels nous étions peu habitués, telle l'oie. Nous avons aussi reçu de nombreux visiteurs, ce à quoi nous, pilotes de chasse en opérations, n'étions guère accoutumés ; cependant, nous avons apprécié. »

Le Bf 109 E-1 « 13 blanc » de la 4./JG 77, monture du commandant d'escadrille le Hptm Herbert Henz, attire quelques aviateurs roumains à son arrivée à Deta.

(EN-Archive)





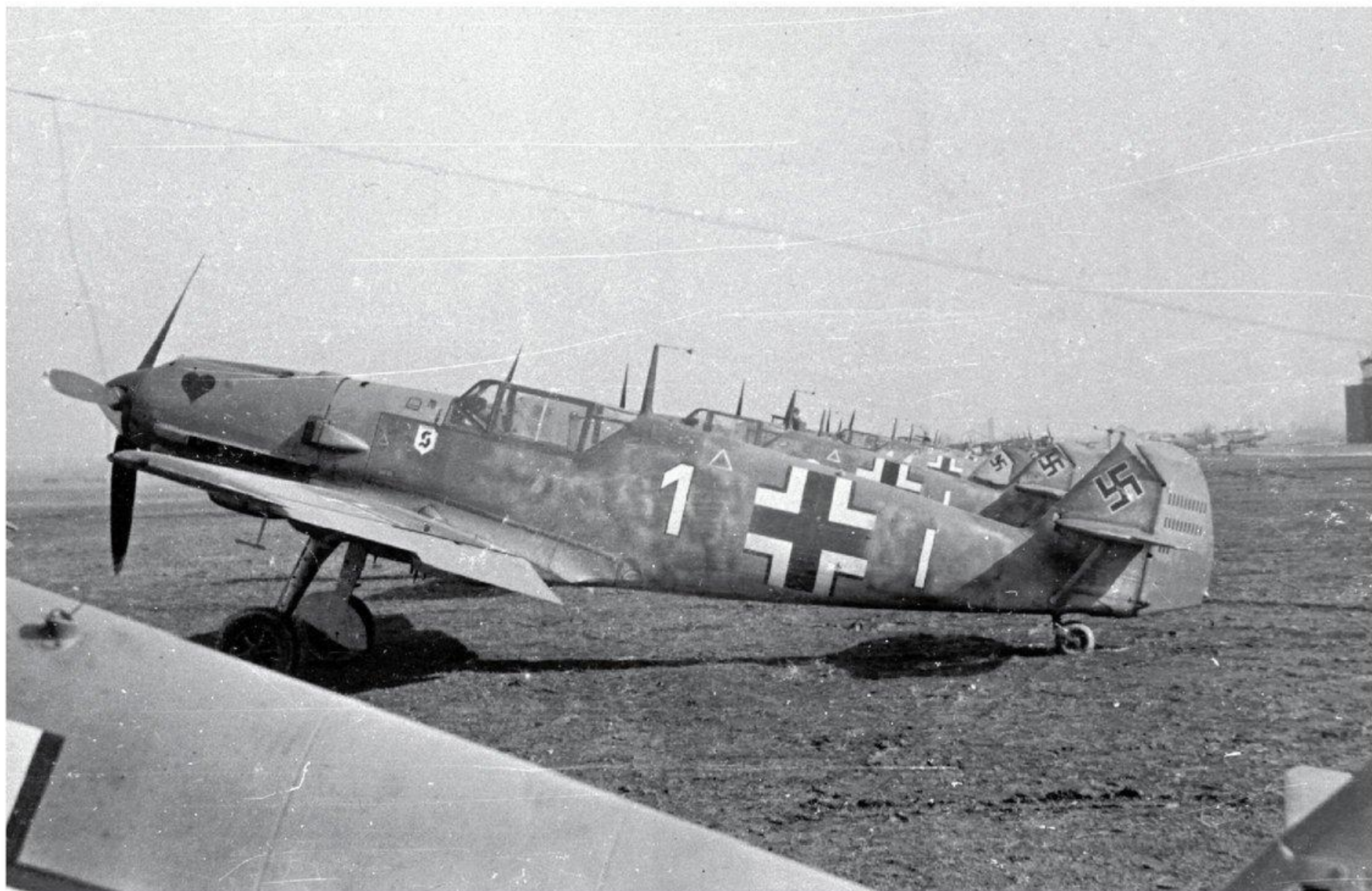
Messerschmitt Bf 109 E « 3 blanc » de la 7./JG 54, Arad début avril 1941.

Le *Stab/JG 77* du *Major* Bernhard Woldenga arriva à Deta le 1^{er} avril, suivi par le *II./JG 77* du *Hptm* Franz-Heinz Lange et le *III./JG 77* du *Major* Alexander von Winterfeldt, qui termina son transfert le 4 avril. Le *Hptm* Herbert Ihlefeld et son *I.(J)/LG 2* ainsi que le *II.(Sch)/LG 2* du *Hptm* Egon Thiem parvinrent en Bulgarie le 1^{er} avril ; la première unité fut basée à Radomir tandis que la seconde prit ses quartiers à Belica-Nord, toutes deux étant sous la tutelle du *Stab/JG 27*. La dernière unité de Bf 109 à parvenir dans le secteur fut la 7./JG 26 de l'*Oblt* Joachim Müncheberg. L'escadrille s'était distingué en opérant sur Malte depuis la Sicile depuis février ; elle fit mouvement de Gela vers Grottaglie, dans le talon de la « botte » italienne, le 5 avril. Il y avait encore cinq autres « Emil » à disposition d'une unité d'assaut, le *Stab/StG. 77* qui arriva à Arad dans les derniers jours de mars ; ils étaient cependant utilisés comme avions de liaison.

Quatre Bf 109 E furent perdus accidentellement au cours des derniers jours de préparation de l'attaque. Le 1^{er} avril, une panne de moteur força le pilote du Bf 109 E-7 W.Nr. 4116 du *II./JG 54* à se poser en catastrophe près de Waldenburg, en Saxe, peut-être durant le trajet vers le Sud. Trois jours plus tard, l'*Uffz* Wilhelm Boddem de la 6.(Sch)/LG 2 s'écrasa près d'Arad alors qu'il se rendait à Belica-Nord ; il fut un temps porté disparu mais il put rejoindre son unité indemne. Le Bf 109 E-4 W.Nr. 901 du *II.(Sch)/LG 2* s'écrasa lui aussi en un lieu non identifié le 5 avril, son pilote étant indemne et le même jour, l'*Uffz* Max Bauch de la 7./JG 54 posa en catastrophe son Bf 109 E-7 W.Nr. 1547 peu après le décollage de Kecskemet en Hongrie.

À l'aube du 6 avril 1941, ce sont au total 345 Bf 109 E, dont 278 opérationnels, qui se trouvaient dispersés sur les terrains italiens, autrichiens, roumains et bulgares. Le champ d'action du *VIII. Fliegerkorps*

Les Messerschmitt de la 7./JG 26 à Trévise en février 1941, lors de leur transfert vers le Sud. L'avion au premier plan, le Bf 109 E-7/N W.Nr. 5961 « 1 blanc », affiche 23 victoires sur la gouverne de direction ; elles ont toutes été remportées à l'Ouest par l'*Oblt* Joachim Müncheberg. À la fin de « Marita », son score atteindra 34 victoires confirmées...
(coll. Roberto Gentilli)





Changement de moteur pour cet « Emil » du III./JG 27 à Belica. En médaillon, l'insigne du groupe.
(DR)

comprenait l'est et le sud de la Serbie, la Macédoine et le nord de la Grèce ; le X. Fl.Kps. était responsable de la zone comprenant le Monténégro, l'Herzégovine et la Dalmatie méridionale. Quant au Flie.Fü. Arad, il devait couvrir l'est de la Croatie, la Bosnie, le nord et le centre de la Serbie, le Flie.Fü. Graz étant responsable de l'espace aérien de la Slovénie et du nord de la Croatie.

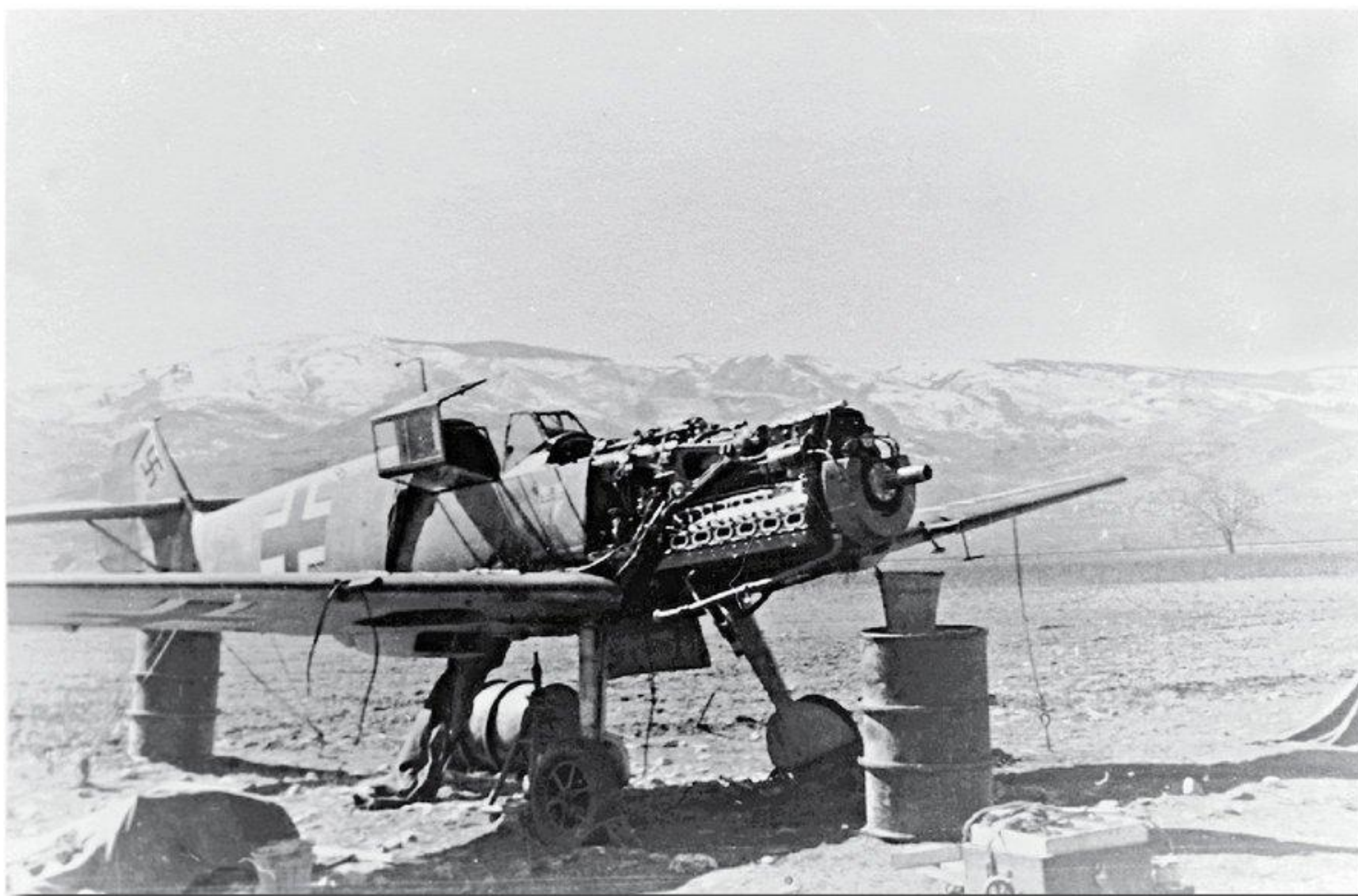
« EMIL » CONTRE... « EMIL » !

En avril 1941, l'Aviation royale yougoslave alignait plusieurs unités équipées de types d'avions allemands, dont le Messerschmitt Bf 109 E-3a qui était aussi le principal avion de chasse de la chasse allemande pour l'opération à venir... Afin de distinguer les avions ennemis des exemplaires amis, des marquages jaunes furent appliqués à la hâte sur la



Un appareil de la 9./JG 27 en cours d'entretien à Belica-Süd.

(toutes les photos : coll. de l'auteur, sauf autre mention)



plupart des machines de la *Luftflotte 4*. Sur les « Emil », on retrouva cette couleur sur les capots-moteurs, les gouvernes de direction, les saumons d'ailes et les fuselages (sous forme de bande). Il semble ne pas y avoir eu de règle stricte d'application de ces marques et de nombreuses variations existèrent sur le terrain. La peinture jaune était parfois absente des saumons d'ailes alors que d'autres avions n'en portaient que sur les surfaces inférieures, certains avions avaient les gouvernes de profondeur jaunes et, dans le cas de la bande de fuselage, on la trouvait aussi bien devant que derrière la *Balkenkreuz*, leur taille variant presque d'un appareil à l'autre. De son côté, la 7./JG 26 ne modifia pas les marquages de ses avions ; elle conserva les capots-moteurs et gouvernes de direction jaunes ainsi que la bande blanche de fuselage.

En dépit des lourdes pertes subies au-dessus de la Grande-Bretagne en 1940, la puissance des unités de chasse monoplace de la Luftwaffe était à son zénith. L'expérience du combat, l'excellente qualité des avions et les tactiques utilisées faisaient que les pilotes de Bf 109 E de la Luftwaffe figuraient parmi les meilleurs chasseurs de leur époque. Pour la première fois depuis le début de

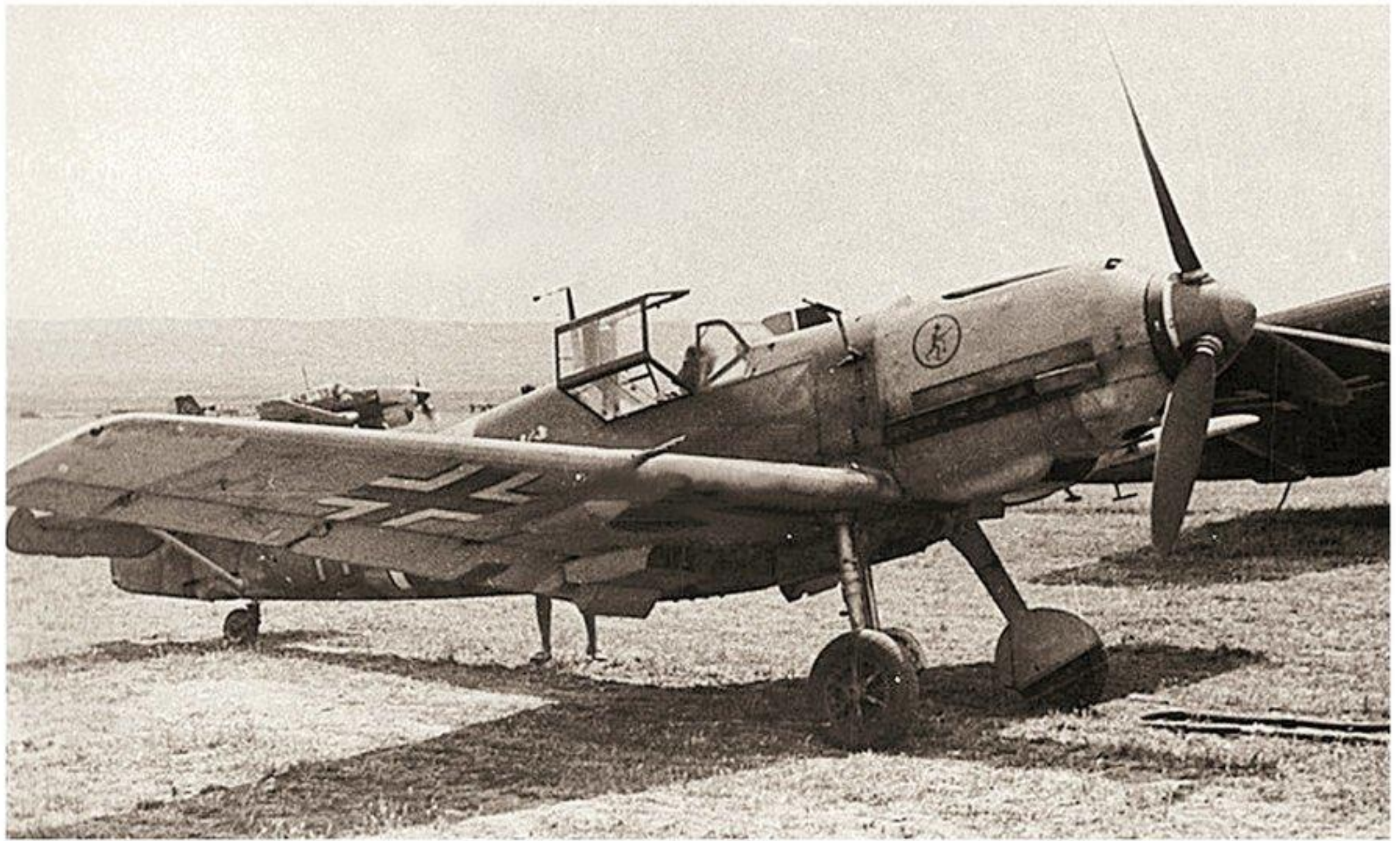
la guerre, ils allaient avoir l'opportunité d'engager le combat contre des Bf 109 E ennemis. La principale version alors en service dans la Luftwaffe était le E-7, les plus anciens E-1, E-3 et E-4 ayant été dans la plupart des cas portés à ce standard [1]. Si on le compare au Bf 109 E-3a yougoslave, le E-7 disposait de plusieurs avantages, le plus important étant le fonctionnement automatique du mécanisme de changement de pas de l'hélice, qui soulageait grandement le pilote au cours d'un combat ; mentionnons également le collimateur Revi C 12 (les machines yougoslaves étaient équipées du plus ancien Revi 3a). Les machines allemandes comportaient également un pare-brise blindé et une plaque de blindage derrière le siège du pilote ; elles étaient armées avec des canons MG FF/M dont la trajectoire des obus était plus fiable et elles pouvaient emporter un réservoir supplémentaire externe de 300 litres ; la moitié des appareils engagés était équipée en chasseur-bombardier grâce aux divers lance-bombes ETC. Mais la grande différence se trouvait au niveau de l'expérience des pilotes allemands, seuls quelques pilotes yougoslaves ayant amassé plus d'une centaine d'heures de vol sur le Bf 109.

[1] Cf. dans AVIONS 189 et 190 le double cahier spécial consacré au Messerschmitt Bf 109 E par Christophe Cony.

Opération « Marita » Ordre de bataille des unités de Messerschmitt Bf 109 E au 5 avril 1941

Unité	En compte	Opérationnels	Stationnement	Commandant
Luftflotte 4			Vienne	Gen. Alexander Löhr
Fliegerführer Graz			Graz-Thalerhof	Oberstlt. Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid
Stab I./Jagdgeschwader 27	33	27	Graz-Thalerhof	Hptm. Eduard Neumann
1./Jagdgeschwader 27				Hptm. Wolfgang Redlich
2./Jagdgeschwader 27				Oblt. Gert Framm
3./Jagdgeschwader 27				Oblt. Gerhard Homuth
Stab/Jagdgeschwader 54	4	4	Pamdorf	Maj. Hannes Trautloft
Stab II./Jagdgeschwader 54	4	4		Hptm. Dietrich Hrabak
Erg.St./Jagdgeschwader 27	24	12		Hptm. Erich Gerlitz
Fliegerführer Arad			Arad	Oberstlt. Karl Christ
4./Jagdgeschwader 54	28	20	Deta	Oblt. Hans Philipp
5./Jagdgeschwader 54				Oblt. Hubert Mutherich
6./Jagdgeschwader 54				Oblt. Franz Eckerle
Stab III./Jagdgeschwader 54	29	25	Arad	Hptm. Arnold Lignitz
7./Jagdgeschwader 54				Oblt. Günther Scholz
8./Jagdgeschwader 54				Oblt. Richard Hausmann
9./Jagdgeschwader 54				Oblt. Hans-Ekkehard Bob
Stab/Jagdgeschwader 77	4	4	Deta	Maj. Bernhard Woldenga
Stab II./Jagdgeschwader 77	31	25		Hptm. Franz-Heinz Lange
4./Jagdgeschwader 77				Hptm. Helmut Henz
5./Jagdgeschwader 77				Oblt. Berthold Jung
6./Jagdgeschwader 77	Oblt. Walter Höckner			
Stab III./Jagdgeschwader 77	26	21		Maj. Alexander von Winterfeldt
7./Jagdgeschwader 77			Oblt. Wolfdieter Huy	
8./Jagdgeschwader 77			Oblt. Kurt Ubben	
9./Jagdgeschwader 77	5	4	Arad	Oblt. Armin Schmidt
Stab/Stukageschwader 77			Maj. Graf Clemens von Schönborn-Wiesentheid	
VIII. Fliegerkorps			Gorna Dzhumaya	GenMaj. Wolfram Freiherr von Richthofen
Stab/Jagdgeschwader 27	5	4	Belica-Süd	Maj. Wolfgang Schellmann
Stab II./Jagdgeschwader 27	41	37	Vrba	Hptm. Wolfgang Lippert
4./Jagdgeschwader 27				Oblt. Gustav Rödel
5./Jagdgeschwader 27				Oblt. Ernst Düllberg
6./Jagdgeschwader 27				Hptm. Hans-Joachim Gerlach
Stab III./Jagdgeschwader 27	40	34	Belica-Süd	Hptm. Max Dobislav
7./Jagdgeschwader 27				Oblt. Erhard Braune
8./Jagdgeschwader 27				Oblt. Arno Becker
9./Jagdgeschwader 27	30	24	Radomir	Oblt. Erbo Graf von Kageneck
Stab I.(Jagd)/Lehrgeschwader 2				Hptm. Herbert Ihlefeld
1.(Jagd)/Lehrgeschwader 2				Oblt. Erwin Clausen
2.(Jagd)/Lehrgeschwader 2				Oblt. Friedrich-Wilhelm Strakeljahn
3.(Jagd)/Lehrgeschwader 2	27	21	Belica-Nord	Oblt. Werner Tisman
Stab II.(Schlacht)/Lehrgeschwader 2				Hptm. Egon Thiem
4.(Schlacht)/Lehrgeschwader 2				Oblt. Alfred Druschel
5.(Schlacht)/Lehrgeschwader 2				Oblt. Bruno Meyer
6.(Schlacht)/Lehrgeschwader 2				Oblt. Werner Dömbrack
X. Fliegerkorps			Gela	Gen. Hans Geisler
7./Jagdgeschwader 26	14	10	Grottaglie	Oblt. Joachim Müncheberg
Total	335	276		

Les Bf 109 E-7 de la 6.(Sch)/LG 2 à Belica-Nord au commencement de la campagne.
(coll. Peter Petrick)



DANS LE SUD

La guerre contre la Yougoslavie débuta le 6 avril 1941. L'assaut principal venait de la Bulgarie, où la 12^e Armée allemande « poussait » en direction de Kumanovo et Skoplje. Le plan était simple : couper tout lien entre la Grèce et la Yougoslavie. Pour soutenir l'offensive, le VIII. Fl.Kps. reçut une multitude de missions mais la principale responsabilité de la chasse consistait en des attaques à basse altitude au profit des troupes au sol ainsi qu'en la découverte et la destruction des avions yougoslaves déployés dans le secteur. La situation de la plupart des terrains auxiliaires yougoslaves était connue des attaquants ; les avions de la Luftwaffe effectuaient des reconnaissances depuis plus d'un mois et en plus, le capitaine Vladimir Kren avait déserté pour se rendre à Graz, fournissant aux Allemands l'implantation des unités aériennes yougoslaves ainsi que les codes radio qu'elles utilisaient...

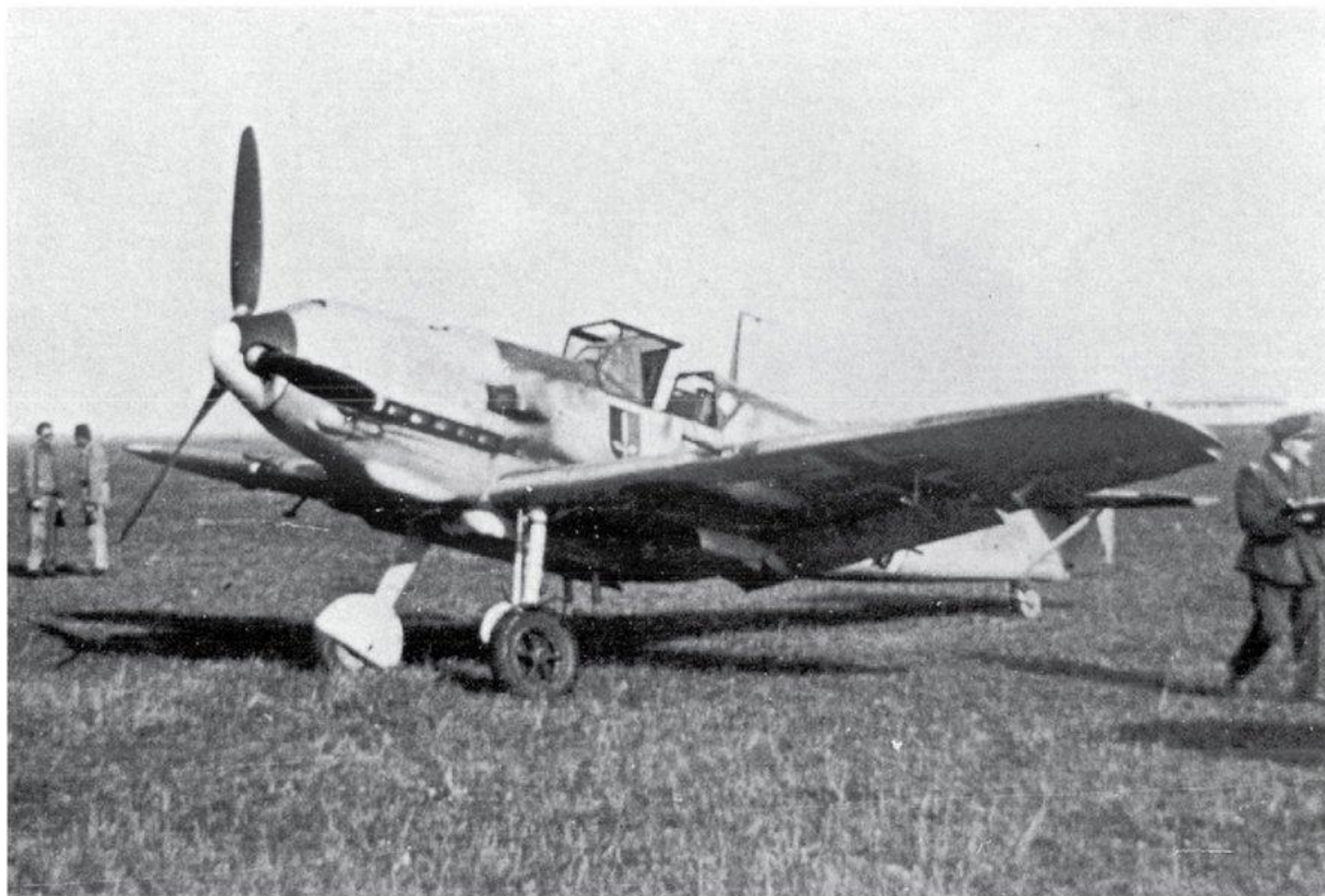
La principale unité aérienne yougoslave dans le Sud était la 3^e brigade aérienne mixte. Son 3^e régiment de

bombardement était équipé de 62 excellents Dornier Do 17 Ka ; le 64^e groupe était déployé sur les terrains de Stubol et Obilić, dans le Kosovo, tandis que le 63^e groupe, en retard dans son mouvement vers ses terrains de campagne, se trouvait sur le terrain auxiliaire très connu de Petrovac (Skoplje), peu défendu. La destruction de ce régiment figurait en haut de la liste des priorités de la Luftwaffe. Le 5^e régiment de chasse alignait 25 biplans Hawker Fury II complètement démodés ainsi qu'un Avia BH-33E et quelques avions d'entraînement ; le 35^e groupe se trouvait à Kosančić (Leskovac) et le 36^e à Režanovačka Kosa, un terrain situé près de Kumanovo où les possibilités de camouflage étaient quasiment inexistantes. Les autres unités présentes dans le secteur étaient équipées de vieux Breguet XIX et Potez 25 dont la valeur militaire était très limitée.

Vers 05h30 (heure allemande, soit 06h30 en Yougoslavie), les premiers avions de la Luftwaffe prirent l'air depuis leurs terrains bulgares et se dirigèrent vers la Yougoslavie et la Grèce. Moins d'une demi-heure après, Petrovac fut attaquée par quatre Ju 87 qui ne causèrent que des dégâts mineurs. Tandis qu'ils s'en allaient, plusieurs pilotes et mécaniciens de la 207^e escadrille se précipitèrent vers le terrain d'aviation pour y constater les dommages ; parmi eux figurait le capitaine Drago Krivokapić : « Lorsque nous avons atteint la périphérie du terrain, nous avons senti des traçantes au-dessus et autour de nous. Je tombai dans un fossé près de la route, me retournai et vis un groupe d'avions effectuant des cercles sur la gauche de la montagne Karadžica, rompre leur cercle puis piquer l'un après l'autre sur le terrain. Le premier avion allemand enflamma un Breguet XIX et un Do 17. Les Messerschmitt attaquèrent l'un à la suite de l'autre et après chaque rafale, quelques-uns de nos Dornier s'enflammaient. Il y avait 17 Messerschmitt. Vint ensuite une attaque en rase-motte et les avions effectuèrent ensuite un virage à gauche en remontant. L'attaque dura exactement 21 minutes. Dès que deux avions avaient terminé, ils se formaient en paire et se dirigeaient vers la frontière. »

L'un des Dornier Do 17 Ka du 63^e groupe de bombardement détruits au cours de l'attaque contre le terrain de Petrovac en matinée du 6 avril par les Bf 109 E du II.(Sch)/LG 2.
(coll. Peter Petrick)



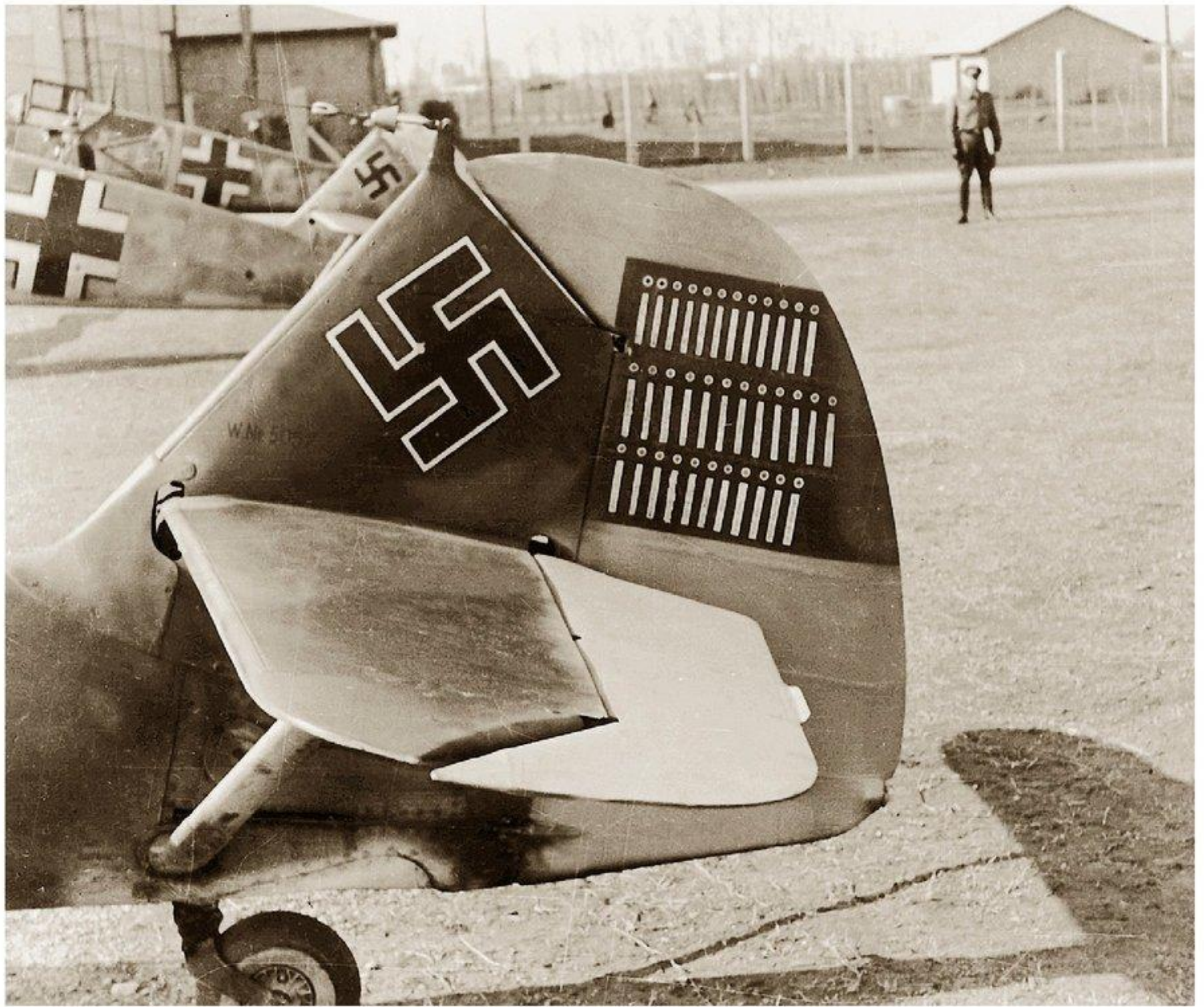


Deux vue du « 9 blanc » de la 1.(J)/LG 2 début avril 1941. L'appareil est équipé d'un râtelier ventral pour quatre bombes de 50 kg ; il porte encore sous le pare-brise l'emblème de la JG 52 à laquelle son groupe était subordonné durant la bataille d'Angleterre.



Messerschmitt Bf 109 E-7 (ou E-4/B) « 9 blanc » de la 1.(J)/LG 2, Radomir 6 avril 1941.

Le I.(J)/LG 2 fait étape à Kecskemét lors de son transfert en Bulgarie au début du mois d'avril 1941. Cette photo nous montre la queue du Bf 109 E-7 W.Nr. 5057 « << » , avion personnel du Gruppenkommandeur le Hptm Herbert Ihlefeld, qui, avec 42 victoires aériennes, sera le plus grand as de la Luftwaffe à prendre part à la campagne des Balkans.
(EN-Archive)



L'attaque du II.(Sch)/LG 2 sema le chaos à Petrovac. Il n'y eut aucune perte humaine mais quatorze Dornier du 63^e Groupe furent détruits et autant d'autres endommagés, réduisant de moitié la force de bombardement yougoslave dans le secteur Sud.

Les attaques suivantes furent menées par le I.(J)/LG 2 dont les avions quittèrent Radomir à 05h46. La première, effectuée par dix appareils de la 2. *Staffel*, ne trouva pas le terrain de Kosančić

mais s'en prit à celui tout proche de Šarlince ; sept Breguet XIX et un Fi 156 C y furent détruits. Le second groupe, emmené par un Bf 110 du II./ZG 26 et composé des avions des 1.(J) et 3.(J)/LG 2, trouva facilement le terrain de Režanovačka Kosa. À l'approche des avions allemands, dix Hawker Fury et un Rogožarski R-100 décollèrent ; mais tandis qu'ils prenaient de l'altitude, vingt Bf 109 E les attaquèrent à 06h12. Le combat ne dura que quelques minutes au cours desquelles tous les biplans furent abattus ;

Des Breguet XIX yougoslaves détruits au sol par les appareils du *Stab* I.(J)/LG 2 dans la matinée du 6 avril 1941. Lors de l'attaque, le Bf 109 E-7 W.Nr. 2057 « 1 jaune » a été touché dans le radiateur, forçant le Hptm Herbert Ihlefeld à se poser près de Donju Dušnik où il a été capturé.
(coll. Đorđe Nikolić)





Messerschmitt Bf 109 E-7 W.Nr. 4187 « 5 jaune » de l'Oblt Erbo Graf von Kageneck, commandant de la 9./JG 27, Belica-Süd 6 avril 1941.



Le « 6 jaune » de la 9./JG 27 sur le terrain de Belica-Süd le 6 avril 1941, jour de l'attaque contre la Yougoslavie. (EN-Archive)

deux Fury, un R-100, un RWD-13S et un Bücker Bü 131 furent aussi détruits au sol.

Observant les événements depuis le sol, juste après avoir été manqué de peu par l'explosion qui venait de détruire son Fury vers lequel il courait, le S/Lt Stanislav Džodžović de la 112^e escadrille se souvient : « Les Messerschmitt piquèrent presque jusqu'au ras du sol, attaquèrent à l'horizontale puis grimpèrent. Non loin, nous avons aperçu l'un de nos Fury volant très bas. Il semblait anachronique, à cause de son apparence archaïque. Nous avons constaté quelque chose de bizarre dans son attitude et nous nous demandions s'il ne se préparait pas à heurter un adversaire. Il se stabilisa puis un Messerschmitt se présenta dans sa ligne de mire. Notre Hawker n'avait pas de traçantes mais il fit face, touchant sans aucun doute le Messerschmitt qui partit en piqué au lieu de prendre de la hauteur.

Il tomba au sud de Kumanovo. Nous n'avons pu voir précisément l'endroit du crash, caché par une colline. Mais le drame se jouant devant nos yeux n'était pas terminé. Notre Hawker préparait autre chose, son pilote étant apparemment résolu à faire plus encore. Ce qu'il fit. À un moment bien choisi, il fonça contre un adversaire et des débris de métal des deux avions tombèrent en une sorte de pluie. Ce courageux camarade était le Lt Milorad Tanasić, né à Šabac en 1911.

À l'altitude de 800 m et au nord de l'endroit où nous nous trouvions, un Messerschmitt se positionna dans la queue d'un Hawker. Ce dernier manœuvrait sur la gauche et la droite, réduisant sa vitesse. Effectivement, le pilote allemand dut mener plusieurs attaques et abaisser sa vitesse. Nous nous apprêtions à voir le Fury s'abattre mais très rapidement, nous avons vu notre camarade quitter son cockpit et sauter en parachute. Rašić et moi fûmes soulagés

Le « 7 noir » de la 5./JG 27 est le W.Nr. 5216, un ancien E-3 transformé en E-7. Il a gardé la verrière arrondie des premières versions de l'« Emil ».



mais cela ne dura qu'un instant. Nous avons eu le souffle coupé en voyant un véritable "essaim", c'est du moins ce qui nous apparaissait, se regrouper autour du parachutiste. Les cinq Messerschmitt lui tirèrent dessus et c'est sans vie qu'il toucha le sol. Le point de chute se trouvait à 2 ou 3 kilomètres au nord de notre position. Nous avons su plus tard qu'il s'agissait de Voja Popović. Je l'avais vu pour la dernière fois quelques minutes auparavant, courant vers son avion en mettant sa veste. »

Le Lt Tanasić, de la 111^e escadrille, heurta le Bf 109 E-7 W.Nr. 2038 de la 3.(J)/LG 2, le choc le tuant ainsi que l'Obfhr Heinz Eckhardt. Le premier « Emil » touché par Tanasić était peut-être le Bf 109 E-7 W.Nr. 5594 « 3 blanc » de la 1.(J)/LG 2 qui s'écrasa à Vrba au retour de la mission. Deux autres camarades de Tanasić furent tués, le Cne Vojislav Popović

(commandant l'escadrille) et l'Adj Milorad Radević ; le Lt Živomir Stepanović et le S/Lt Oleg Kurganski furent blessés. La 112^e escadrille fut encore plus malmenée ! Le Cne Konstantin Jermakov (commandant l'unité) descendit le Bf 110 W.Nr. 4235, tuant l'Uffz Adolf Sondermann et le Gefr Erch Harwart avant d'être lui-même tué ; le même sort toucha le S/Lt Milutin Perović, les Adj Jefta Arsić, Ratomir Milojević et Veroljub Stojadinović tandis que l'Adj Svetozar Janjušević en réchappait blessé. On notera avec intérêt que le chef du 36^e groupe, le Cdt Drago Brezovšek, un « volksdeutscher » de Slovénie, rejoignit plus tard la Luftwaffe avec le grade de capitaine (Hptm) et devint même un temps commandant du III./JG 77 en avril 1944...

Les pilotes du I.(J)/LG 2 revendiquèrent douze victoires entre 06h11 et 06h20. Le héros du jour fut le

La triste fin du W.Nr. 5216, détruit à 60% au décollage de Vrba le 6 avril 1941.



Lt Friedrich Geisshardt de la 1. *Staffel* qui revendiqua à lui seul quatre Fury (ses 13^e à 16^e succès), suivi par son *Staffelkapitän* l'Oblt Erwin Clausen, avec trois victoires (ses 6^e à 8^e succès). Deux de leurs camarades d'escadrille participèrent à ce triomphe : le Fw Wilhelm Schneider, qui obtint ses deux premières victoires, et le Fw Fritz Lüer qui ouvrit son palmarès. Les sources concernant l'attribution des deux dernières victoires restent conflictuelles, mais elles ont sans doute été remportées par l'Uffz Otto Riedl (son 2^e succès) et l'Uffz Werner Schleritz (son 1^{er}) de la 3.(J)/LG 2. Ajoutons que cinq avions furent détruits au sol.

Au cours de la mission suivante, effectuée entre 07h39 et 08h55, le I.(J)/LG 2 subit un mauvais coup. Peu après 08h00, une *Kette* emmenée par le Hptm Herbert Ihlefeld escortait un Do 17 P de la 2./FAGr. 11 sur Niš. Sa mission achevée, le bimoteur de reconnaissance laissa les Messerschmitt descendre au ras du sol pour détruire un Breguet XIX de la 610^e escadrille d'entraînement qu'ils avaient aperçu en train de décoller puis se diriger vers le terrain auxiliaire tout proche de Bistrica. L'avion yougoslave, piloté par l'Adj Dragoslav Todorović, fut gravement endommagé par le tir d'Ihlefeld peu après s'être posé et le soldat en place passager fut tué. Les trois Bf 109 retournèrent ensuite sur Medoševac et commencèrent à mitrailler.

C'est alors qu'un heureux coup au but du Cal Vlastimir Belić du 5^e peloton antiaérien (5^e compagnie de terrain), maniant une vieille mitrailleuse Saint-Étienne Mle 1907, toucha le radiateur d'huile du Bf 109 E-7 W.Nr. 2057 « 1 jaune ». Ihlefeld fit immédiatement demi-tour et se dirigea vers son terrain mais quelques minutes plus tard, son moteur s'arrêta, forçant le pilote à se poser en catastrophe près du village de Donji Dušnik, à 25 km au sud-est de Niš. Le pilote fut blessé lorsque sa tête heurta le viseur. Fait prisonnier, il fut rapidement soigné par le médecin local puis amené à Niš pour y être interrogé. Quelques jours plus tard, Ihlefeld tenta de s'évader mais il fut repris ; sa seconde tentative fut plus heureuse et il fut retrouvé par l'avant-garde de la 2. *Panzerdivision* près de Blace le 14 avril. Avec 35 victoires à son actif (plus 7 durant la Guerre d'Espagne), il était le pilote ayant le plus grand palmarès à prendre part à « Marita ».

Privé de son commandant, le I.(J)/LG 2 n'en poursuivit pas moins ses missions. Certains pilotes de



la 1. *Staffel* accomplirent quatre missions durant le reste de la journée, la plus mouvementée étant celle effectuée contre le terrain déjà touché de Petrovac, entre 12h28 et 13h47. En toute impunité, les avions allemands mitraillèrent ce qui restait des avions du 63^e groupe de bombardement durant presque une demi-heure. À leur départ, tous les Dornier sauf cinq étaient complètement détruits et de ces cinq appareils, les mécaniciens ne parvinrent à en remettre qu'un seul en état de vol avant que le terrain ne soit conquis par la 1. Pz. Div. le lendemain !

Durant la matinée, les II. et III./JG 27 furent engagés sur la Grèce dans le rôle de « Jabo », dans le secteur de la passe de Rupel. La première mission fut sans histoire, les « Emil » se reposant ensuite sur les terrains de Belica-Süd pour la 4. *Staffel* et de Belica-Nord pour la 5. *Staffel*. Mais la seconde mission se termina de manière désastreuse pour la 8./JG 27 qui se heurta aux Hurricane du No 33 *Squadron* emmenés par l'as de l'unité, le Sqn/Ldr John Pattle ; quatre Bf 109 furent descendus et un cinquième se brisa à l'atterrissage sur son terrain. La 8./JG 27 perdit à l'ouest de Gephyroydi les Bf 109 E-7 W.Nr. 4185 « 1 noir », W.Nr. 5376 « 6 noir », W.Nr. 5072 « 8 noir » et W.Nr. 5346, tandis que le Bf 109 E-4 W.Nr. 3655 était détruit à 70% à Belica...

La première mission sur la Yougoslavie fut accomplie par la 6./JG 27 et ce fut au tour du 64^e groupe de bombardement de subir le mitraillage dévastateur

L'un des Hawker Fury Mk.II du 36^e groupe de chasse qui a été abattu par les pilotes du I.(J)/LG 2 dans la matinée du 6 avril près de Režanovačka Kosa.



Messerschmitt Bf 109 E-7 W.Nr. 5216 « 7 noir » de la 5./JG 27, Vrba 6 avril 1941.

Le Bf 109 E-7 « 6 jaune » de la 6./JG 27 est remis sur son train. Il s'agit selon toute probabilité du W.Nr. 4917 qui s'est écrasé à Belica-Nord le 7 avril sur erreur de pilotage.



des Bf 109. Peu après midi, neuf appareils arrivèrent de la direction de Podujevo, effectuèrent un large virage au-dessus de Kosovo Polje et prirent position à une hauteur de 50 à 100 m, comme s'ils allaient se poser à Obilić, observés pendant tout ce temps par le personnel au sol qui pensait regarder des avions amis. Ce fut seulement après la première rafale que les Yougoslaves réalisèrent leur méprise ! En quelques minutes, dix Do 17 Ka furent détruits à Obilić tandis qu'à Stubol tout proche, six étaient endommagés ; un Bü 131 fut mis en feu et un aviateur tué, deux autres étant blessés. Alors que la 6./JG 27 quittait les lieux, deux Dornier de la 208^e escadrille la suivirent à distance. L'un d'eux ne put suivre et alla bombarder Sofia mais le second put observer les « Emil » qui se posaient à Vrba.

Ce fut alors au tour des Allemands d'être surpris, alors qu'ils prenaient le Dornier Do 17 pour l'un des leurs. Le Junkers W 34 du II./JG 27 fut endommagé par des éclats de bombe, tout comme un Henschel Hs 126 A de la 3.(H)/21 dans lequel le pilote, l'Uffz Johann Leipzig et son observateur, le Lt Otto Köhler furent blessés tandis que trois Bf 109 E-7 s'écrasèrent lors d'une tentative de décollage (les W.Nr. 4045 et 1111 furent très endommagés et le W.Nr. 5216 dut être réformé). Un seul « Emil » parvint à intercepter

le Dornier yougoslave et à le toucher dans le nez et le fuselage avant de rompre ; l'équipage pensa avoir touché le Bf 109 par son tir.

La 4. *Staffel*, tout comme les autres escadrilles du II./JG 27, effectua sa seule mission au-dessus de la Yougoslavie entre 14h55 et 16h20 ; il s'agissait d'une attaque contre l'aérodrome de Skoplje. Le seul événement notable à la 5. *Staffel* se déroula à Belica-Nord lorsque l'Uffz Hans Niederhöfer mit son Bf 109 E-7 W.Nr. 4191 « 4 noir » en pylône à l'atterrissage. Quelques autres chasseurs du VIII. Fl.Kps. furent détruits ou endommagés en Bulgarie durant la journée mais on ne sait si cela se produisit suite à des missions sur la Grèce ou la Yougoslavie. Le Bf 109 E-7 W.Nr. 3807 du *Stab*/JG 27 dut être réformé après s'être écrasé à Belica-Süd tandis que le Bf 109 E-7 W.Nr. 848 du III./JG 27 subit 50% de dommages lors d'un atterrissage sur le ventre. Quatre « Emil » du II.(Sch)/LG 2 furent réformés : à Belica-Nord, l'Obfw Adolf Faltings fut tué quand son W.Nr. 5898 s'écrasa au décollage, le W.Nr. 2003 fut démoli, le E-7 W.Nr. 2011 subit 40% de dommages à l'atterrissage et le W.Nr. 5571 portant encore son code radio d'usine KB+LJ fut détruit au cours d'un atterrissage en catastrophe près de Plovdiv.



Messerschmitt Bf 109 E-7 « 6 jaune » de la 6./JG 27, Belica-Nord début avril 1941.



Messerschmitt Bf 109 E-7/N « 3 blanc » de la 7./JG 26, Grottaglie 6 avril 1941.

CHASSEURS SUR L'ADRIATIQUE

Sur le front de l'Adriatique, la seule unité équipée de Bf 109 E à être engagée au sein du X. Fl.Kps. était la 7./JG 26. Sa première mission consista à escorter les Junkers Ju 88 A des II./KG 26 et II./LG 2 qui attaquèrent le terrain de Podgorica, au Monténégro, entre 11h05 et 13h05. Deux antiqués chasseurs Avia BH.33E (pris pour des Hawker Fury par les Allemands) et de non moins vieux Breguet XIX de la 3^e école de pilotage décollèrent pour contrer les avions allemands lorsqu'ils firent leur apparition vers midi. Le Breguet piloté par l'Adj Vukotić fut abattu au décollage par le Hptm Müncheberg (faute de témoin, son homologation lui fut refusée) qui descendit aussi à 12h05 l'Avia n° 34 de l'Adj Đorđe Cvetković au-dessus du terrain et mit un second avion de ce type en feu au sol. Le second Avia ayant pris l'air, piloté par le S/Lt Milenko Milivojević, s'écrasa contre une colline à 12h10 après une courte poursuite du Lt Klaus Mietusch. Aucun des pilotes yougoslaves ne survécut. La 7./JG 26 effectua une seconde mission entre 16h25 et 18h15, consistant en une escorte des avions du II./KG 26 sur Mostar, mais rien de particulier ne se produisit. Ce furent les deux seules missions sur la Yougoslavie de l'unité qui regagna Gela, en Sicile, deux jours plus tard.

OPÉRATION « CHÂTIMENT » : BELGRADE EN FLAMMES

Le gros de la Luftwaffe se concentra contre la capitale yougoslave, pour une opération symboliquement baptisée « Strafgericht » (châtiment) ; il s'agissait ainsi de la punition personnelle d'Hitler contre la trahison des Serbes. À l'aube du 6 avril, la *Luftflotte 4* envoya contre Belgrade une armada comprenant 234 bombardiers [2], une trentaine de Bf 110 et une centaine de Bf 109 E des *Stab*, II. et III./JG 77 puis II. et III./JG 54. La première vague fit son apparition au-dessus de la ville, en provenance de la Roumanie, à 07h51 ; les derniers appareils se retirèrent environ 45 minutes après. Tandis qu'ils semaient la destruction sur le sol de la capitale, les avions allemands durent faire face à ce que pouvait aligner de mieux l'aviation yougoslave : une trentaine de Messerschmitt Bf 109 E-3a et cinq Rogožarski IK-3 du 6^e régiment, plus une paire de Bf 109 E-3a du 2^e régiment.

Les premiers à affronter les défenseurs furent les pilotes du II./JG 77 qui escortaient les Ju 88 A de la KG 51. Ils revendiquèrent rapidement cinq Bf 109 : l'Obfw Werner Petermann de la 5./JG 77 en descendit deux à 08h03 et 08h13 (ses 7^e et 8^e victoires), l'Uffz Franz Schulte de la 6./JG 77 remporta sa première victoire à 08h07, l'Uffz Rudolf Schmidt de la 6./JG 77 un autre à 08h11 (8^e victoire) et le Fw Otto Niemeyer, de la 4./JG 77, un à 08h15 (6^e victoire). En plus de cela, le Hptm Helmut Henz revendiqua un Hurricane à 08h15 (6^e victoire), sa victime étant probablement l'un des IK-3. À peu près au même moment, l'Oblt Erich Friedrich, du *Stab*/JG 77, revendiqua lui aussi un Bf 109 pour son 3^e succès. Le III./JG 77, qui escortait les Junkers Ju 87 Stuka de la StG. 77, prit sa part du « butin » : le Fw Erwin Riehl de la 9./JG 77 ouvrit son palmarès aux dépens d'un « Dewoitine » (très certainement un IK-3) à 08h15 et, à 08h45, l'Oblt Armin Schmidt, de la même unité, réclama un autre Bf 109 (2^e victoire). Au cours de plusieurs mitraillages du terrain de Zemun, un Bf 109 E-3a de la 102^e escadrille, un Caproni Ca.310, un Breguet XIX et un RWD-13S furent détruits et au moins deux bimoteurs furent endommagés. Les revendications allemandes étaient proches de la réalité puisque les *Stab*/JG 77, II./JG 77 et III./JG 77 réclamèrent chacun la destruction de deux avions au sol.



[2] 261 selon certaines sources.

Le Lt Klaus Mietusch de la 7./JG 26 dans l'habitacle de son Bf 109 E-7/N. Remportant son 6^e succès le 6 avril 1941, Mietusch totalisera 75 victoires avant d'être tué au combat le 17 septembre 1944.



Des soldats allemands posent avec l'épave d'un Caproni Ca.310 yougoslave, mis en feu par les Bf 109 E de la JG 77 à Zemun dans la matinée du 6 avril 1941.

(coll. Đorđe Nikolić)



Le Hptm Günther Scholz commande la 7./JG 54 au moment de l'opération « Marita ». Il a remporté sa première victoire au sein de la Légion Condor en Espagne et en accumulera 33 autres durant la guerre. Il est décédé le 24 octobre 1914 à l'âge de 102 ans !

Des officiers roumains et quelques civils, peut-être des représentants de la communauté locale des *Volksdeutscher*, en visite au II./JG 77 à Deta. Le premier jour de la campagne, au cours des combats qui vont se dérouler au-dessus de la capitale yougoslave, la JG 77 revendiquera 11 victoires aériennes et 15 avions détruits au sol.



La dernière unité qui prit part à l'attaque fut le III./JG 54 [3] à quatre escadrilles ; ses avions décollèrent d'Arad vers 08h10 et retrouvèrent rapidement les Heinkel He 111 du II./KG 4 en provenance de Wien-Aspern. L'Oblt Günther Scholz se trouvait à la tête de la 7./JG 54 : « Lorsque je vis le Bf 109 yougoslave dans le ciel, je ne pus m'empêcher de penser à ma période à Jesau. En 1939, la Luftwaffe entraîna quelques pilotes yougoslaves sur Messerschmitt. L'un d'eux fut envoyé à Jesau et je reçus la mission de "prendre soin de lui". Cet officier yougoslave demeura avec nous pendant 14 jours. Il était déjà un pilote de chasse chevronné et ma tâche était de le familiariser avec le Me 109. Nous avons passé de nombreuses heures en vol. Il volait comme ailier et nous effectuions des virages, diverses figures et mêmes des acrobaties. En soirée, je l'emmenai en voiture en ballade et lui fit visiter la Prusse Orientale ; nous allions également dans un bar à Königsberg. Avec d'autres amis, nous bavardions beaucoup. Il était très sympathique et parlait relativement bien l'allemand. Quand il nous quitta, nous étions presque devenus des amis. Tout cela me revint

et peut-être que cet officier se trouvait maintenant aux commandes de l'un de ces Me 109 yougoslaves nous faisant face. »

Les défenseurs revendiquèrent au moins vingt victoires durant ce combat pour des pertes réelles totalisant deux Ju 87, cinq Bf 110 et une douzaine d'avions endommagés. En retour, trois pilotes yougoslaves furent tués, neuf Bf 109 et deux IK-3 furent perdus tandis qu'un Bf 109 et un IK-3 étaient endommagés. Tous ne tombèrent pas sous les balles des Bf 109 de la Luftwaffe ; au moins quatre Bf 109 E et un IK-3 furent descendus par des Bf 110. Le gros de la JG 77 se retrouva face à la 102^e escadrille qui décolla de Zemun ; le Cne Mihajlo Nikolić se trouvait aux commandes du Bf 109 E-3a « L-45 » : « C'était une belle journée, avec une légère brume et un vent assez fort de Sud-Est ; nous avons donc décollé en direction de la rivière Sava. Au décollage, obéissant à une habitude, je regardai mon ailier Miodrag Bošković qui trainait car il avait oublié de rentrer le train d'atterrissage. J'essayai en vain de le contacter



par radio et c'est seulement lorsque je descendis mon train qu'il comprit et rentra le train de son avion en rejoignant la formation de combat. Tout d'abord, nous ne vîmes rien puis nous aperçûmes certains des nôtres piquer vers quelque chose. Soudain, le ciel fut rempli d'avions allemands et nous avons foncé dans le tas, sans penser que les chasseurs allemands protégeaient le dispositif. Les Stuka étaient en tête par groupes de sept. Nous avons immédiatement attaqué par en-dessous car le Stuka n'avait aucune défense. Il y avait tellement d'objectifs que nous n'avions rien à choisir. J'attaquai donc par en-dessous et sur la gauche un groupe, mais les avions du côté droit descendirent un peu pour pouvoir riposter. Ils étaient bien entraînés et la formation ne se disloqua pas. Nous avons attaqué à plusieurs reprises mais sans pouvoir constater de résultat. Peu après, nous avons vu des flammes sortant d'un Stuka qui l'enveloppèrent rapidement. La formation éclata car les pilotes craignaient sans doute l'explosion.

Nous avons ensuite observé des Heinkel He 111 en approche. Je me mis à leur poursuite et dis à Bošković que nous allions attaquer un groupe par le dessus car ils pouvaient se défendre contre les attaques venant du dessus comme d'en-dessous. Je commençai à prendre ma position d'attaque soudain, un bang se produisit dans le cockpit : un chasseur allemand m'attaquait sur la gauche. Mon ailier ne l'avait même pas aperçu. Ce chasseur m'expédia une bonne rafale mais comme mon doigt se trouvait déjà sur la détente, je pus lui envoyer une longue rafale à mon tour. L'habitacle se remplissait de fumée. Les réservoirs de carburant se trouvant derrière nous pouvaient s'enflammer et nous avons reçu pour instruction qu'un piqué à la verticale pouvait éteindre les flammes, ce que je parvins à faire. La fumée disparut bientôt de mon cockpit mais quand je voulus remettre les gaz, le moteur ne répondit pas. Je ne voyais pas Bošković (je ne le revis d'ailleurs plus). Je regardai où je pouvais me poser et entre les villages de Baranda et Sakule, j'aperçus une prairie avec du bétail et un terrain cultivé à côté. Je décidai de me poser sur le terrain cultivé et me posai train rentré. J'ouvris la canopée et vis ma combinaison de vol couverte de sang : j'étais blessé à la jambe gauche. »



Nikolić fut rapidement emmené à l'hôpital de Pančevo. Son ailier, le S/Lt Miodrag Bošković, avait lui aussi été touché et blessé ; il put se poser près du village d'Ugrinovci. Le premier pilote de la 102^e escadrille à être abattu fut certainement son commandant, le Cne Miloš Žunjić. Son « L-25 » fut touché par le tir défensif des Ju 88 A du III./KG 51 mais il est probable qu'il fut atteint par le tir de Bf 109 E allemands quand il cessa son attaque. Žunjić sauta de son avion, grièvement blessé, pour être finalement battu et noyé par quelques « Volksdeutscher » après s'être posé dans la rivière Tamiš. L'Adj Karlo Štrbenk posa son Bf 109 E-3a à Zemun avec plus de 80 impacts.

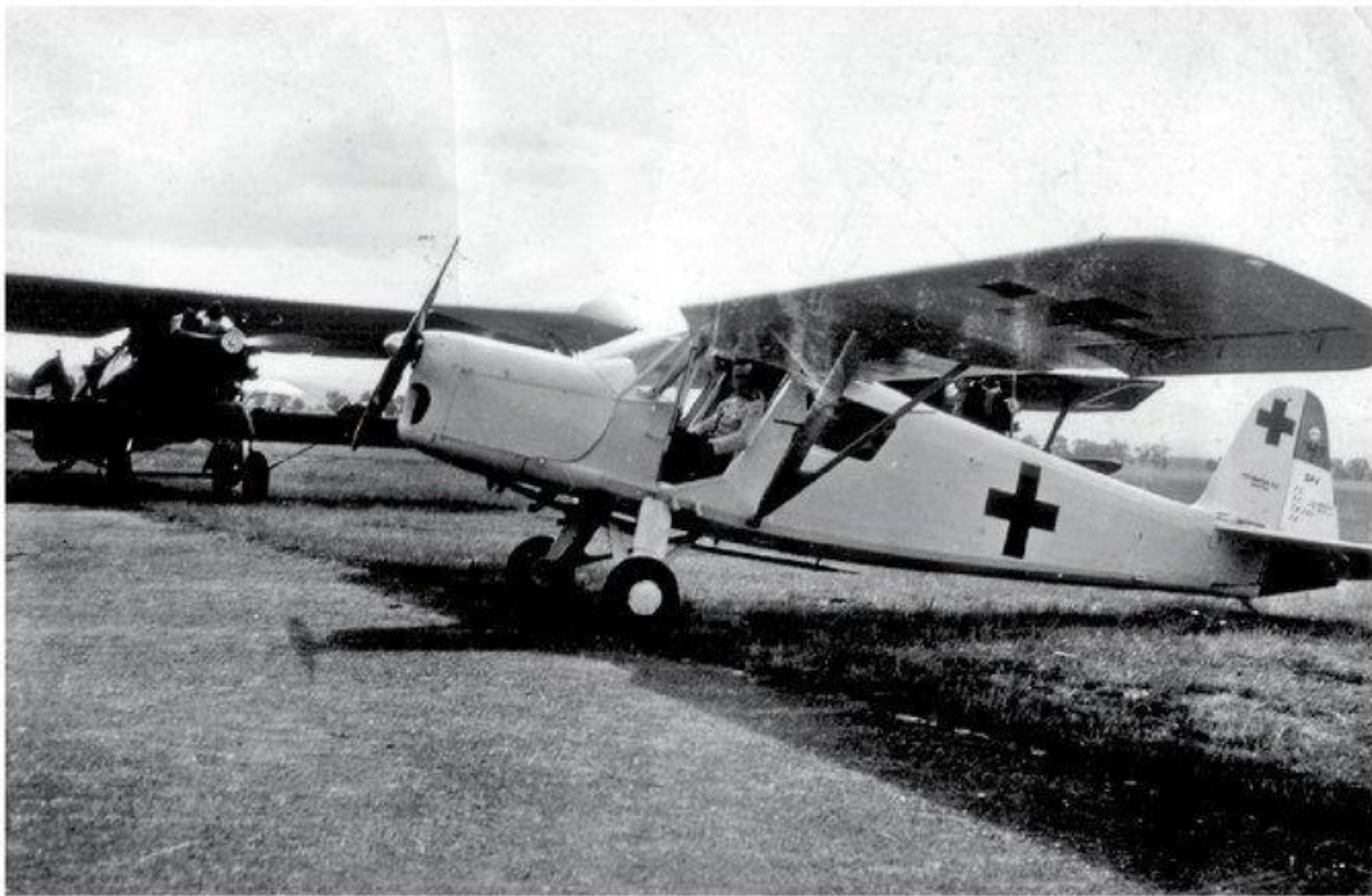
Ayant appris qu'une attaque ennemie était en cours, une paire d'« Emil » de la 101^e escadrille yougoslave décolla de Sušičko Polje, près de Kragujevac, et se dirigea vers la capitale où les chasseurs engagèrent des Junkers Ju 87 et leur escorte de Bf 109. Le « L-93 » du Lt de réserve Dragutin Bojović fut endommagé et le pilote choisit de se poser à Zemun ; mais au cours de l'approche, il fut touché par sa propre DCA et dut sauter, grièvement blessé. Son chef de section, le Cne Živica Mitrović, fut tué aux commandes du « L-24 » lors d'un combat près de Krčedin. Le Lt Dušan Borčić, de la 162^e escadrille,

Le Lt Emil Omert de la 9./JG 77 (ici à Molaoui, dans le sud de la Grèce, en mai 1941) obtient sa première victoire le 6 avril au-dessus de la Yougoslavie. Il en amassera 70 avant d'être tué par des chasseurs américains alors qu'il descendait en parachute au-dessus de la Roumanie le 24 avril 1944. (EN-Archive)

[3] Le III./JG 54 comprenait également la 5./JG 54 qui était temporairement rattachée et qui participa à toutes ses missions au-dessus de la Yougoslavie, jusqu'à ce qu'elle rejoigne le II./JG 54 le 11 avril. Selon les sources disponibles, ce dispositif à quatre escadrilles ne fut pas imité par les II. et III./JG 77 ; les 4./JG 54 et 6./JG 54 opérèrent individuellement.

Des officiers de l'aviation yougoslave posent en compagnie d'employés de l'usine Rogožarski devant le Caudron C.635 Simoun n° 241/7680. Immatriculé F-ARCG, cet appareil avait été l'avion personnel de l'Attaché de l'Air français à Belgrade. Après la chute de la France en juin 1940, il a été confié à l'Aviation yougoslave qui l'a affecté à la 721^e escadrille sanitaire après l'avoir transformé en ambulance. Endommagé par des « Emil » du III./JG 77 le 6 avril, le Simoun s'envolera pour Zemun où il recevra un réservoir de plus grande taille. Le 10 avril, trois hommes s'échapperont à son bord vers l'Union Soviétique, se posant sans problème près de Kichinev. Le sort de l'avion reste inconnu. (coll. Đura Bajić)





Le RWD-13S n° 1. Un appareil de ce type est en service dans la 721^e escadrille sanitaire en avril 1941.

s'écrasa avec son IK-3 près de Batajnica ; le Cne Sava Poljanec, commandant de la 161^e escadrille, bien que blessé, put poser son IK-3 à Zemun après s'être heurté à des Bf 109 et Bf 110.

La capitale yougoslave était en flammes quand les avions allemands quittèrent le secteur. Même pour certains pilotes vétérans habitués à la guerre, la vision de ce bombardement sans objectif réel autre que celui de détruire, était difficile à accepter. L'Oblt Richard Hausmann, commandant de la 8./JG 54, commenta ainsi l'attaque : « Nous sommes partis pour notre première mission vers 8h10 le 6 avril et avons escorté des He 111 devant bombarder Belgrade. Nous sommes revenus à 9h35 en ayant le sentiment d'avoir pris part à quelque chose de désagréable. Je me posai avec un étrange sentiment car j'avais vu des maisons brûler et savais que ce raid avait été catastrophique pour la population civile. »

La *Lufflotte* 4 lança plusieurs autres attaques sur Belgrade dans la journée. Des petites et moyennes formations de Stuka, totalisant 57 appareils, firent leur apparition au-dessus de la ville vers 11h00, l'alarme résonnant pendant une heure. L'escorte

était assurée par une centaine d'« Emil ». La JG 77 lança 61 avions depuis Deta entre 11h50 et 12h00, les *Stab* et II. *Gruppe* en chasse libre et le III./JG 77 escortant les Stuka de la StG. 77 avant de rechercher un objectif. Volant avec la 9./JG 77, le Lt Emil Omert raconte : « À midi, nous avons décollé avec des Stuka pour notre seconde mission. Les Serbes se présentèrent au combat individuellement. Nous avons pu attaquer les terrains à basse altitude. Après l'attaque d'un terrain avec l'escadrille et notre chef devant rentrer, je recherchai un autre objectif avec mon ailier, un terrain au sud de Belgrade, sur lequel se trouvaient parkés de nombreux avions. Au cours de plusieurs passages avec mon ailier, nous avons détruit six avions. Je pus cependant affirmer que seulement trois d'entre eux étaient complètement détruits. Je touchai l'aile droite d'un avion en cours d'atterrissage. Le tir antiaérien restait modeste mais bien plus dur au cours du trajet de retour. »

Le Lt Omert se fit également homologuer sa première victoire aérienne, obtenue sur un IK-2 à 12h40 ; trois avions furent détruits au sol par le III./JG 77, dont deux par le Lt Diethlem von Eichel-Streiber, du *Gruppenstab*. L'attaque du terrain de Jakovo, situé à une quinzaine de kilomètres au sud-ouest de Belgrade, fut perçue différemment par le Cne Ljubinko Marković, commandant la 721^e escadrille sanitaire : « Au moment où je me posai, j'entendis une explosion. Du carburant commença à s'échapper de l'aile droite. Les roues touchaient déjà le sol. J'éteignis le moteur, sautai à terre et me jetai dans la première tranchée tandis que le second Messerschmitt se dirigea sur moi. J'eus juste le temps de me plaquer contre la paroi de la tranchée alors que les balles pleuvaient. Un obus se planta dans la paroi opposée de la tranchée puis commença à fumer. Heureusement, il n'exploda pas. Le premier avion, qui avait percé mon aile, commença à mitrailler la tranchée. Une pluie de balles heurta le sol. Devant la tranchée, à quelque cinq mètres de hauteur, l'avion parut être en vol stationnaire, le moteur eut un raté puis remettant les gaz, il grimpa après le premier qui se dirigeait déjà vers la montagne Avala.



Les Messerschmitt Bf 109 E de la 5./JG 54, peut-être à Deta, en Roumanie. Jusqu'au 11 avril, cette escadrille opérera sous l'autorité du III./JG 54. (coll. Jan van den Heuvel)



Je courus vers le second appareil de mon escadrille. C'était un RWD. Un tas foncé se trouvait sur le siège pilote. Le serre-tête se trouvait sur le tableau de bord, comme si le pilote s'était affaissé. Au milieu du serre-tête, il y avait un trou de balle. Le pare-brise était constellé d'impacts. Je pénétrai dans l'avion pour en extraire le pilote qui était peut-être encore en vie. Je tirai la manche du manteau de cuir et tout le manteau vint avec. Il n'y avait pas de pilote. Un soldat sortit de la tranchée toute proche et dit : "L'adjudant Radoslav Kotarac a subi une commotion et a été emmené au monastère de Krušedol ; il a sauté de l'avion et s'est étalé sur le sol. Il a été attaqué par un avion. Regardez les traces des impacts au sol..." » Le Caudron C.635M Simoun du Cne Marković et le RWD-13S de l'Adj Kotarac ne furent que légèrement endommagés et purent être rapidement remis en état de vol.

Le II./JG 77 revendiqua la destruction de cinq avions yougoslaves au sol mais il enregistra aussi son unique perte au-dessus de la Yougoslavie. Alors qu'il mitraillait Zemun, le Bf 109 E-7 W.Nr. 3428 de l'Oblt Heinz Deuschle, de la 6./JG 77, fut touché par la DCA : « Lors de la seconde mission, j'espérai que nous rencontrerions quelque opposition mais une fois encore, les seuls avions en vol étaient allemands. Comme nous voulions à tout prix avoir un objectif, nous sommes descendus et avons mitraillé un terrain sur lequel nous avons mis plusieurs avions en feu. Et il se passa quelque chose... Je repris de la hauteur quand j'entendis quelque chose toucher mon avion. J'avais reçu un coup direct de la DCA dans mon réservoir. J'essayai de prendre de l'altitude et me dirigeai vers notre terrain. Je lançai un appel radio : "C'est Heini, j'ai été touché !" Les autres confirmèrent la réception du message et confirmèrent que du carburant s'échappait de mon réservoir. Mon avion commença à perdre de la hauteur et à fumer. Puis mon moteur stoppa et du

carburant jaillit sur mon visage et mes vêtements. J'effectuai un atterrissage sur un terrain entre deux villages, à environ 20 km au nord-est de Belgrade. Un atterrissage sur le ventre avec un avion en feu !

Je sortis de l'avion, aussi vite que possible, m'en éloignai à travers champs, en essayant de garder mon sang-froid. Je me demandai si je pouvais me cacher dans une meule de foin jusqu'à la nuit mais en m'exécutant, je sortis rapidement. Il était 13h00 et il faisait trop chaud. Je réfléchis à ma situation. La colonne de fumée émanant de mon avion indiquait clairement le lieu du "crash" et en quelques minutes, une dizaine de paysans s'étaient rassemblés autour. Je continuai à m'éloigner du terrain mais sans hâte. Peut-être penseraient-ils que le pilote avait péri carbonisé dans le cockpit. Quand je fus suffisamment loin, j'essayai autant que possible de faire paraître mes vêtements de vol pour des vêtements civils. Je rangeai les épaulettes dans ma poche et cachai mon arme sous ma chemise. »

Heinz Deuschle marcha jusqu'à la tombée de la nuit, puis il rencontra quelques civils qui le mirent en contact avec des « Volksdeutscher » ; ceux-ci l'amenèrent jusqu'à la frontière roumaine le 9 avril.

Vers 11h40, le III./JG 54 se dirigea sur Belgrade pour une mission de chasse libre. Alors qu'ils se retiraient, l'Adj Karlo Štrbenk, de la 102^e escadrille, attaqua un *Schwarm* (une formation de quatre avions) de la 7./JG 54 à bord de son « L-55 » ; il parvint à placer quelques coups au but sur plusieurs avions allemands avant que le Lt Max-Helmuth Ostermann ne le descende au-dessus de Glogonjski Rit à 12h43, remportant ainsi sa 9^e victoire.

Une heure environ après le retour du III./JG 54 à Arad, deux Blenheim Mk.I de la 21^e escadrille du 11^e groupe de reconnaissance indépendant à longue

Le terrain de Zemun (Belgrade-Semlin) vu depuis la tour de contrôle, à la fin de la campagne de Yougoslavie.

Au premier plan, le Potez 631 de l'aviation yougoslave demeuré à l'endroit où il s'est arrêté lors de son atterrissage en catastrophe le 7 avril 1941.

Une dizaine d'« Emil » de la JG 54 sont visibles à l'arrière-plan.

(coll. Đorđe Nikolić)



Les restes du Blenheim Mk.I de la 21^e escadrille yougoslave abattu par le Hptm Arnold Lignitz, commandant du III./JG 54, près de Pecica (Roumanie) le 6 avril 1941. (coll. Dan Antoniu via Aleksandar Ognjević)

distance firent leur apparition au-dessus du terrain. Plusieurs Messerschmitt décollèrent pour les intercepter à 14h10 et le Hptm Arnold Lignitz prit en chasse le bimoteur du S/C Obrad Miličević (avec le S/Lt Sreten Glišović comme observateur et l'Adj Krsta Đukić comme radio). Il abattit le Blenheim cinq minutes plus tard près de Pecica, tout l'équipage étant tué. Le second Bristol Blenheim échappa à ses poursuivants, mais seulement pour être descendu par la DCA amie au-dessus de Fruška Gora avec la perte de l'équipage !

Une autre grande attaque aérienne fut lancée contre Belgrade dans l'après-midi par 94 bombardiers et 99 Stuka, accompagnés par plus d'une centaine de chasseurs ; quarante appareils de la JG 77 prirent l'air à 15h55 et ceux du III./JG 54 décollèrent entre 16h30 et 16h40. Le 6^e régiment de chasse yougoslave leur opposa dix-huit Bf 109 E et deux IK-3 qui revendiquèrent sept avions ennemis pour la perte réelle d'un Do 17 Z, un autre Do 17 Z et quatre Ju 88 étant endommagés. Trois « Emil » de la 103^e escadrille furent perdus. L'un tomba sous les

coups des mitrailleurs des Do 17 Z du I./KG 2, son pilote étant tué, tandis que l'escorte descendit le S/C Milutin Petrov (porté manquant dans le secteur de Crvenka) et le Lt Bojan Presečnik, qui se parachuta grièvement blessé près de Titel. Un quatrième appareil, piloté par le S/Lt Otmar Lajh, revint se poser sur une seule jambe de train à Krušedol, endommagé à la fois par le tir des Do 17 Z et des Bf 109 allemands ; il fut ensuite réparé.

Les chasseurs allemands revendiquèrent cinq victoires : un Hurricane (un IK-3 ou un Bf 109 E mal identifié) par l'Oblt Berthold Jung de la 5./JG 77 à 16h52 (5^e victoire), un Bf 109 par l'Oblt Gerhard Koall de la 7./JG 54 à 17h15 (1^{re} victoire), un Bf 109 par l'Oblt Hubert Mütterich de la 5./JG 54 à 17h28 (9^e victoire), un Bf 109 par l'Oblt Hans-Ekkehard Bob de la 9./JG 54 à 17h30 (20^e victoire) et enfin un Bf 109 par l'Obfw Richard Woick de la 7./JG 54, cette dernière étant rejetée. Au retour à Arad, l'Obfhr Alfred Pentenrieder de la 8./JG 54 s'écrasa avec son Bf 109 E-1/B W.Nr. 6358 « 6 noir » à 17h42 ; il fut grièvement blessé et son avion détruit. Le III./JG 77 ne put engager l'aviation yougoslave mais il revendiqua la destruction d'un avion au sol, amenant le total de la journée à six appareils détruits au sol. Trois avions détruits au sol furent revendiqués également par la *Jagdgeschwader* 54.

COMBATS AU NORD

Les unités de chasse basées dans le sud du *Reich*, sous le commandement du *Fliegerführer* Graz, attaquèrent les terrains d'aviation yougoslaves de Borongaj, Pleso et Velika Gorica près de Zagreb, Cerklje, Bregje, Polje, Maribor et Varaždin. Les objectifs exacts des 1./JG 27 et 2./JG 27, qui escortèrent les Stuka du II./StG. 77, ne sont pas connus mais les avions de la 3./JG 27 attaquèrent Polje, près de Ljubljana, où le tir de la 602^e batterie antiaérienne endommagea légèrement le Bf 109 E-7 de l'Obfhr Hans-Joachim Marseille. Un *Schwarm* du *Stab* II./JG 54 décolla de Graz pour une chasse libre sur le secteur de Cerklje – Zagreb à 07h21, suivi d'une *Kette* du *Stab*/JG 54 à 07h25. Le *Major* Hannes Trautloft em-

L'Obfhr Hans-Joachim Marseille, de la 3./JG 27, montre en souriant les dégâts causés à son Bf 109 E au cours du mitraillage du terrain de Polje (près de Ljubljana) le 6 avril. À l'époque, il n'est qu'un jeune as aux 7 victoires remportées durant la Bataille d'Angleterre. Marseille deviendra célèbre lors des combats en Afrique du Nord, où il remportera 151 succès supplémentaires avant d'être tué accidentellement le 30 septembre 1942.





menait les Oblt Otto Kath et Werner Pichon-Kalau vom Hofe vers Zagreb mais ne trouvant aucun avion ennemi en vol, ils observèrent un train en cours de composition au sud-est de la ville et l'attaquèrent. Ils continuèrent vers Velika Gorica où ils mitraillèrent huit avions au sol, revendiquant la destruction de sept d'entre eux (ils détruisirent effectivement six des sept Breguet XIX de la 606^e escadrille d'entraînement) ; notons que l'attaque avait été préparée grâce aux informations fournies par le Cne Vladimir Kren. L'absence de défense sérieuse en Slovénie et en Croatie permit aux pilotes allemands d'agir comme à l'exercice. Des douze Breguet XIX du 6^e groupe de reconnaissance d'Armée, huit furent détruits et un autre endommagé. Il n'existe aucune information quant aux pertes subies sur les autres terrains mais on pense qu'elles furent du même ordre.

Le trio du *Stab/JG 54* effectua sa seconde mission à 11h55 mais revint à Graz à 12h30 sans le Bf 109 E-4/B W.Nr. 4115 « <- noir ». Ce dernier fut abattu par des fantassins du 128^e régiment d'Infanterie

Les pilotes de l'inséparable *Kette* du *Stab/JG 54* en Roumanie à la mi-avril 1941 : l'Oblt Otto Kath (*Geschwaderadjutant*), le Major Hannes Trautloft et l'Oblt Werner Pichon-Kalau vom Hofe, officier technique. Ces trois hommes ont volé ensemble au *Stab III./JG 51* avant d'être affectés à la *JG 54* quand Trautloft en a pris le commandement le 25 août 1940. Meneur d'hommes, Trautloft a remporté ses 5 premiers succès au-dessus de l'Espagne où il a également été le premier pilote de chasse allemand à être abattu depuis 1918. Il ajoutera 53 victoires confirmées à son palmarès durant la Seconde Guerre mondiale avant d'être retiré des combats. Kath remportera 6 victoires et Pichon-Kalau vom Hofe 21. Tous trois survivront à la guerre.

(coll. Hans-Ekkehard Bob)

de la division Drava, près de Ptuj. Le *Geschwader-Adjutant* Oblt Otto Kath regagna Graz le lendemain : « Je fus touché dans le radiateur, des deux côtés. Les pistons de mon moteur cessèrent de fonctionner. Je pus traverser la Mura et posai la machine sur le ventre, de l'autre côté de la rivière mais toujours en territoire ennemi. Durant la glissade, l'avion heurta un saule de l'aile droite, se retourna en heurtant la berge puis se retrouva dans l'eau. Il coula immédiatement. Ma tête ayant heurté le viseur, je m'évanouis mais l'eau fraîche me réveilla ; je poussai furieusement la canopée puis m'affalai sur le nez jaune de l'avion avant de sombrer une nouvelle fois dans l'inconscience. Quand je revins partiellement à moi, l'eau entra dans ma bouche et mon nez. Je me serais noyé à coup sûr si un courageux garçon

L'Uffz Friedrich Grimpe regarde les personnels au sol charger une bombe de 250 kg sous le lance-bombe ETC du « 7 blanc » de la 1./JG 27 à Belica-Süd.

(coll. Danijel Frka)



de ferme ne m'avait pas tiré de mon avion et mis dans sa barque, avant la disparition totale de l'avion qui fut emmené par le courant. Il m'emmena jusqu'à son moulin. Le groupe de Serbes partis à ma recherche arriva sans chien, heureusement. Le jeune garçon, envoyé comme messenger vers nos lignes, ne revint pas. Marchant le long de la forêt vers le Nord, après de nombreuses heures, j'aperçus une patrouille de reconnaissance allemande avec une ambulance dont le drapeau à croix rouge flottait au vent. Ils m'amènèrent jusque dans nos lignes ; Fritz, mon sauveur, vint avec moi. »

L'aviation yougoslave se montra au-dessus de l'Autriche dans l'après-midi. En effet, deux Blenheim du 8^e régiment de bombardement, un chacun des 216^e et 217^e escadrilles, décollèrent de Rovine (Bosanska Gradiška, près de Nova Topola) et attaquèrent des objectifs en Styrie. Le premier appareil bombarda Graz à 17h02 et, bien que poursuivi par

une paire de Bf 109 E du I./JG 27 jusqu'à Maribor, il regagna Rovine indemne.

La dernière mission du jour depuis Graz-Thalerhof fut effectuée par une paire d' « Emil » du *Stab*/JG 54 et quatre autres du *Stab* II./JG 54, entre 16h57 et 18h15. Après avoir escorté des Stuka du II./StG. 77 vers des objectifs dans le secteur de Ptuj, les chasseurs entreprirent une chasse libre au cours de laquelle le Hptm Dietrich Hrabak revendiqua la destruction d'un train.

Pendant la journée, le Lt Willi Kothmann, un as de la 2./JG 27 avec sept victoires, fut capturé légèrement blessé après un atterrissage forcé près de Pagarsko ; il fut emmené pour interrogatoire au QG de la division Drava, à Ptujaska Gora. Son Bf 109 E-7 fut certainement abattu par le tir de fantassins du 128^e Régiment d'infanterie ou touché lors d'une des escarmouches mentionnées par les pilotes des Hurricane du 34^e groupe de chasse, même si les Yougoslaves ne revendiquèrent aucune victoire. Il fut libéré le 11 avril et son avion fut trouvé par les troupes allemandes puis emmené en réparation. Le Bf 109 E-7 W.Nr. 1586 du I./JG 27 fut également complètement détruit (alors que le rapport ne mentionne que 40% de dégâts) après avoir pris feu à l'atterrissage à Graz, peut-être au retour d'une mission en matinée.

Au total, les I./JG 27, *Stab*/JG 54 et *Stab* II./JG 54 effectuèrent 65 missions de guerre, revendiquant la destruction de quinze avions yougoslaves au sol, ce nombre étant d'ailleurs sous-estimé.

7 AVRIL 1941 : UNE SÉRIE DE VICTOIRES

Pendant la deuxième journée de la campagne, l'avance des troupes allemandes fut fulgurante. Le mauvais temps empêcha quasiment toutes les unités des X. Fl.Kps. et Flie.Fü. Graz d'effectuer des missions. Peu après 06h00, quatre Bf 109 E de l'Erg. St./JG 27 prirent l'air de Parndorf pour se porter au-devant d'un intrus signalé en approche de Vienne. Il s'agissait de l'un des trois Blenheim de la 215^e escadrille envoyés pour bombarder les dépôts de Feldbach et qui avait dévié de son itinéraire. Le bombardier yougoslave s'échappa dans les nuages mais quelques minutes plus tard, il fut touché par la *Flak* au-dessus de Wiener-Neustadt et dut effectuer un atterrissage forcé près de Markt Allhau.

Les unités du VIII. *Fliegerkorps* continuèrent à soutenir l'avance irrésistible en Macédoine. Le seul combat aérien dans cette partie du pays demeure quelque peu mystérieux. En effet, le 36^e groupe de chasse, qui fit mouvement sur Uroševac après le désastreux combat sur Režanovačka Kosa la veille, perdit ses deux derniers Hawker Fury lors d'un combat près de Gnjilane à 07h20, contre quatre chasseurs identifiés comme des Bf 109 E. Les deux pilotes yougoslaves survécurent mais il n'y eut aucune revendication côté allemand.

Un Fieseler Fi 156 C du 201^e groupe d'entraînement détruit sur le terrain de Lazarevac ; il a été victime de l'attaque conduite par les Stuka de la StG. 77 et leur escorte de Bf 109 E du II./JG 77 dans la matinée du 7 avril.
(Archives militaires yougoslaves)

Les avions de l'Erg./JG 27 à Parndorf, près de Vienne, au printemps 1941. L'unité ne participera pas activement aux opérations contre la Yougoslavie mais ses chasseurs essayeront d'intercepter des bombardiers yougoslaves pénétrant en Autriche, à une reprise au moins.

(coll. Renato Schirer via Martin Handig)





Quatre Bf 109 E-7 furent apparemment endommagés au cours d'atterrissages sur leurs bases bulgares : deux du I.(J)/LG 2 s'écrasèrent à Trn, le W.Nr. 5800, totalement détruit, et le W.Nr. 3439, endommagé ; le W.Nr. 4902 du II./JG 27 fut détruit sur le terrain de Belica-Süd tandis que le W.Nr. 4917 de la 6./JG 27 ne fut que légèrement endommagé sur celui de Belica-Nord.

Au nord de la Serbie et de la Vojvodine, durant la matinée, plusieurs formations de Stuka escortées par des Bf 109 E attaquèrent les terrains d'aviation et les voies de communication. Les deux groupes de la JG 77 envoyèrent à 09h15 trente-trois appareils pour escorter des Stuka de la StG 77 contre le terrain de Lazarevac, au sud de Belgrade ; le II. Gruppe revendiqua deux avions détruits au sol. Au total, le 201^e groupe d'entraînement perdit douze avions et dix-sept autres furent endommagés. Bien que des « Emil » et IK-3 yougoslaves fussent au contact durant le retrait des formations allemandes, aucune victoire ne fut revendiquée.

À partir de 10h20, le 8^e régiment de bombardement envoya six paires de Blenheim depuis Rovine contre des terrains et des voies de chemin de fer en Hongrie : quatre contre Szeged et deux contre Pécs. La mauvaise organisation et l'absence de couverture de chasse firent cependant échouer les attaques. Des quatre paires envoyées contre Szeged, cinq appareils et leurs équipages furent abattus par la Flak et les avions du I./ZG 26. Sur Pécs, la première paire de la 218^e escadrille se trouva au-dessus de la ville et du terrain d'aviation peu avant midi. Malheureusement pour les Blenheim, les Bf 109 E du III./JG 54 étaient là ; ils venaient d'Arad où ils s'étaient réarmés et ravitaillés en carburant avant d'être lancés à la recherche des bases du 8^e régiment de bombardement et du 4^e régiment de chasse dans le secteur de Banja Luka ! Le Hptm Lignitz commença son décollage pour poursuivre les Blenheim mais il s'écrasa, réduisant son Bf 109 E-7 W.Nr. 6432 « << blanc >> à l'état d'épave. Un autre appareil du Stab III./JG 54, le Bf 109 E-4 W.Nr. 5070, fut également détruit dans des circonstances analogues tan-

dis que le Bf 109 E-7 W.Nr. 5906 « 1 noir » du commandant de la 8./JG 54, l'Oblt Richard Hausmann, fut légèrement endommagé par des éclats de bombes durant le bombardement.

Alors qu'il retournait vers son terrain à basse altitude, le premier Blenheim fut intercepté par l'Oblt Wolfgang Späte de la 5./JG 54 qui ouvrit son palmarès à 12h00. Le bimoteur s'écrasa près de Siklòs, entraînant dans la mort le Cdt Dobrosav Tešić (chef du 69^e groupe de bombardement), le Lt Milutin Petrović et le S/C Dragoljub Černe. Le second bimoteur fut abattu deux minutes plus tard par le Lt Josef Pöhs (8^e victoire) de la même escadrille ; il tomba près du village de Rózsaf, entraînant avec lui le S/C Vladimir Ferant, le Cne Rudolf Kobal et le S/C Ivan Čubrilović. La seconde paire, de la 217^e escadrille, approcha l'objectif dix minutes plus tard mais la vue de nombreux chasseurs survolant les lieux fit avorter la mission ; les deux Blenheim larguèrent leurs projectiles au hasard et firent demi-tour. Après une poursuite assez longue des Bf 109 E, les deux avions parvinrent à s'échapper endommagés.

À suivre...



Le Bf 109 E-7 W.Nr. 6432 « << blanc >> du Stab III./JG 54, détruit au décollage à Pécs alors qu'il tentait d'intercepter des Blenheim yougoslaves le 7 avril. Le Hptm Arnold Lignitz s'en est tiré indemne ! Il a revendiqué la veille sa 20^e victoire au-dessus de la Roumanie et en obtiendra cinq de plus avant d'être abattu et fait prisonnier près de Leningrad le 30 septembre 1941. Il mourra en captivité.
(coll. Csaba Stenge)

L'épave du Blenheim du 69^e groupe de bombardement qui a été abattu par l'Oblt Wolfgang Späte de la 5./JG 54 le 7 avril. Späte survivra à la guerre après avoir remporté 99 victoires.
(coll. Dénes Bernard)

LES UNITÉS DE Bf 109 DE LA LUFTWAFFE SUR LA YOUGOSLAVIE



Beau profil du Bf 109 E « 3 blanc » de la 4./JG 54 à Bijeljina, entre le 20 et le 25 avril 1941. Cet avion portant les marques de 9 victoires sur la gouverne de direction est probablement la monture de l'Obfw Maximilian Stotz, qui parviendra au total de 189 victoires avant de tomber au combat contre des avions soviétiques le 19 août 1943. (coll. Danijel Frka)

Seconde et dernière partie, par Boris Ciglić (traduction de Michel Ledet et profils de Thierry Dekker)

En début d'après-midi du 7 avril 1941, les avions du III./JG 54 furent envoyés en mission de chasse libre entre 14h03 et 14h10 dans le secteur de Banja Luka, quelques appareils emportant des bombes sous le fuselage. Quand ils arrivèrent sur le secteur désigné, les avions survolèrent sans le voir la base du 8^e régiment de Nova Topola et ils commencèrent à mitrailler quelques cibles sur une route avoisinante. D'une paire d'IK-2 de la 107^e escadrille s'étant posée à Rovine quelques minutes auparavant, un ne put redémarrer mais le second décolla pour faire face, piloté par le Sgt Branko Jovanivić. Curieusement, le petit chasseur, très bien piloté, posa beaucoup de problèmes aux neuf « Emil » qui ne parvinrent qu'à le toucher une seule fois. Alors que le combat se déroulait, quatre Hurricane (deux chacun des 106^e et 108^e escadrilles) et six autres IK-2 de la 107^e escadrille décollèrent de Bosanski Aleksandrovac pour se mêler au combat.

L'un des IK-2 était piloté par le S/C Radivoje Stikić : « Tandis que nous grimpons vers Topola, j'arrivai rapidement à l'altitude de 1000 m quand j'aperçus une escadrille de neuf Messerschmitt allemands venant de Slavonski Brod, à l'Ouest et au-dessus de moi ;

autant que je me rappelle, ils volaient en échelon décalé. Je pensais tout d'abord qu'ils n'avaient pas envie de combattre, comme s'ils ne nous avaient pas vus. Mais ils virèrent à 180° et se dirigèrent sur nous. Au même moment, une autre escadrille arriva sur les lieux et le combat inégal débuta. Au début du combat, je vis un ou deux IK-2 mais ensuite plus aucun alors que tout le régiment prit part à l'action.

Je tirai quelques rafales et, voyant un Messerschmitt qui "paradait" horizontalement devant moi, je calculai la déflexion, visai et appuyai sur la détente se trouvant sur le manche. Bien qu'ayant relâché la détente qui se remit en position repos, fermant les valves se trouvant sur le côté gauche, comme la manette des gaz, rien ne se produisit ; la mitrailleuse gauche arrêta de tirer à l'épuisement des cartouches. À certains moments, je fus attaqué par six avions en même temps, deux par l'arrière et deux de chaque côté. Je ne m'en faisais pas trop pour ceux sur les côtés, leurs tirs n'étant pas dangereux mais ceux derrière moi semblaient bien plus dangereux. Leur présence me fit accomplir de nombreuses manœuvres dans tous les sens ; et pendant ce temps-là, ils ne pouvaient rien contre moi. L'un d'eux



Frères d'arme : un pilote hongrois pose en compagnie de deux aviateurs du II./JG 54 à Pécs. (coll. Csaba Stenge)



Triste fin pour ce « survivant » des combats contre la JG 54 le 7 avril 1941 : un IK-2 de la 107^e escadrille capturé à Bosanski Aleksandrovac, près de Banja Luka. Ce petit chasseur se montre à la hauteur lorsqu'il est bien piloté, même contre le Bf 109 E beaucoup plus moderne. (coll. Đorđe Nikolić)

passa comme une flèche à côté de moi mais la faible vitesse de mon avion ne me permettait guère de me placer dans leur queue ; tout ce que je pouvais faire était d'essayer de viser ceux volant devant moi mais comme la mitrailleuse droite et le canon ne fonctionnaient pas, mon unique défense consistait à manœuvrer...

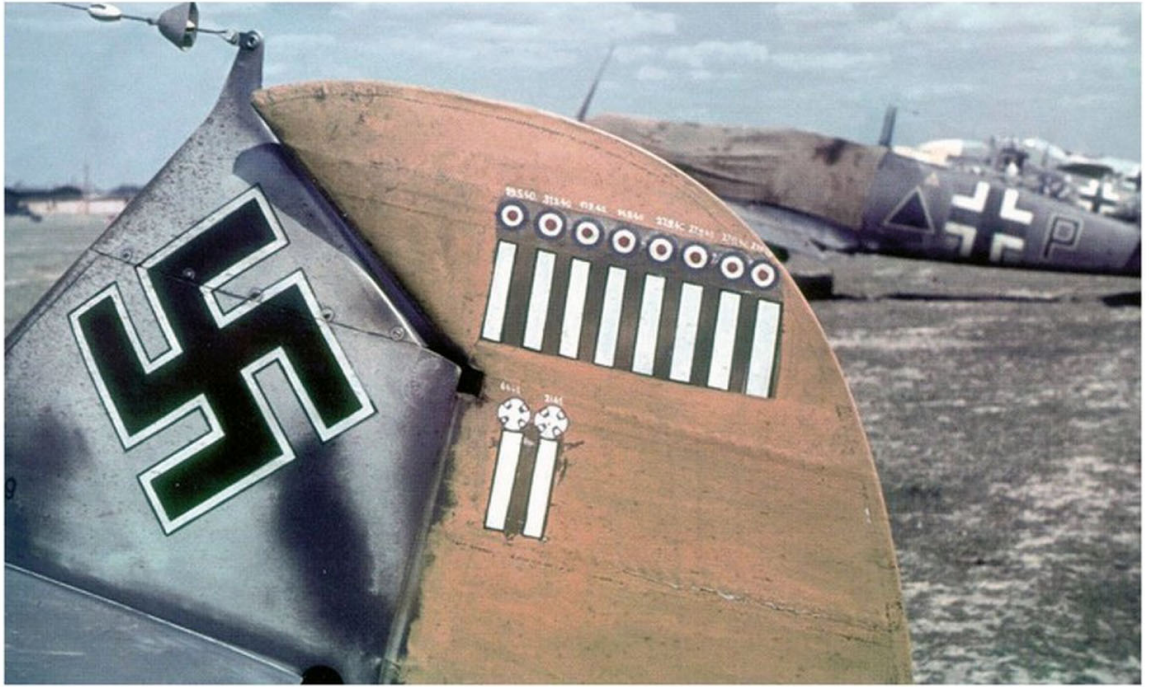
Cela me démoralisa considérablement car lors d'un combat, les secondes semblent éternelles ; je décidai alors de descendre, espérant qu'ils ne pourraient pas m'attaquer à basse altitude. Je lançai alors mon chasseur dans un piqué et me retrouvai à 50 ou 100 m ; je redressai et poursuivis mon vol droit devant, pensant m'être débarrassé des Allemands.

Quelle erreur. Il ne fallut pas longtemps pour que je voie de la poussière montant du sol et je sentis quelque chose de chaud coulant de mon dos. Je bougeai mes pieds et mes mains et tout semblait aller. Mais je fus pris d'étourdissements. L'IK était une vraie horloge et il était trop tard pour sauter ; je ne pouvais pas reprendre de l'altitude et décidai donc de me poser. J'aurais pu me poser sur notre terrain auxiliaire mais cela l'aurait peut-être dévoilé ainsi que les avions au sol et tout le monde m'aurait blâ-

mé. Je ne disposai pas de beaucoup de temps pour réfléchir et je choisis de me poser sur un champ. Mais à une dizaine de mètres du sol, je vis un grand trou ; pour l'éviter, je donnai un coup de pied à gauche puis mon avion s'écrasa dans un grand virage à droite, se retourna et je perdis conscience. »

Grièvement blessé, le S/C Stikić fut secouru par un groupe de soldats avant l'explosion de son appareil. Deux autres chasseurs yougoslaves furent abattus : le commandant de la 106^e escadrille, le Cne Dragiša Milijević fut tué alors qu'il tentait de poser son Hurricane ; son ailier le S/C Milan Mitić sauta de son Hurricane en feu au-dessus de Rovine et fut apparemment mitraillé durant sa descente. Un Blenheim fut également détruit au sol à Rovine. L'Oblt Hans-Ekkehard Bob fut crédité de la destruction d'un IK-2 près de Martinac à 14h20 (sa 21^e victoire), l'Oblt Gerhard Koall de la 7./JG 54 revendiqua à 14h25 un « PZL P.11 » (certainement un IK-2, sa 2^e victoire). L'Oblt Hubert Mütterich, de la 5./JG 54, abattit un autre IK-2 à 14h30 (sa 10^e victoire) et le Lt Josef Pöhs un Hurricane cinq minutes après (sa 9^e victoire) tandis que le Lt Erwin Leykauf, de la 8./JG 54, réclama un Hurricane au-dessus du terrain de Rovine à 14h45 (sa 6^e victoire). Les revendications

Gros plan sur le gouvernail de direction du Bf 109 E-7 « 10 noir » qui arbore le palmarès de l'Oblt Hubert Mütterich, commandant de la 5./JG 54. Ses deux dernières victoires ont été remportées les 6 et 7 avril 1941 sur des avions yougoslaves. Le cliché a été pris à Zemun (Belgrade-Semlin) fin mai 1941, après que l'avion a été transféré au III./JG 77. (coll. Jean-Louis Roba)



L'Oblt commandant de la 4./JG 54 n'est autre que le grand as Hans Philipp, qui descend deux Bf 109 E-3a yougoslaves le 7 avril 1941. Il sera tué par des chasseurs américains le 8 octobre 1943 au cours d'une mission de défense du territoire après avoir remporté 206 victoires. (coll. Hans-Ekkehard Bob)

Le « 3 noir » du Lt Erwin Leykauf de la 8./JG 54 à Arad le 3 avril 1941. Leykauf revendiquera sa sixième victoire au-dessus de la Yougoslavie. Il survivra à la guerre après avoir accumulé 33 victoires aériennes. (coll. Hans-Ekkehard Bob)

de deux autres pilotes de la 7./JG 54, le Lt Max Clerico sur un Hurricane et le Lt Max-Helmuth Ostermann sur un IK-2, ne furent pas confirmées.

En retour, deux chasseurs allemands furent revendiqués ; l'un par le pilote d'un IK-2, le S/C Živorad Tomić et le second, en collaboration, par le Cne Milijević et le S/C Mitić qui volaient sur Hurricane. Touché vers Marcali, le Bf 109 E-7 W.Nr. 5570 KB+LI de la 7./JG 54 dut amerrir en catastrophe sur le lac Balaton, son pilote le Gefr Günther Fabian regagnant son unité une semaine plus tard. Au retour à Pécs, le III./JG 54 fit le plein de ses avions et revint à Arad à 17h52 mais non sans que la 5. Staffel ne trouve quelques objectifs terrestres, l'Oblt Späte tirant sur un camion.

La Jagdgeschwader 54 allait remporter d'autres succès pendant la journée, les 4. et 6./JG 54 effectuant elles aussi une mission de chasse libre depuis Deta dans l'après-midi. Vers 17h00, le 32^e groupe de chasse yougoslave envoya une quinzaine de ses Messerschmitt contre une formation de vingt-six Stuka de la StG. 77 venue attaquer les voies de chemin de fer dans le secteur de Stara Pazova – Indija. Survolant le secteur de Fruška Gora sous la couche nuageuse, les chasseurs yougoslaves furent surpris

par les Allemands. Pas moins de sept Bf 109 E-3a furent abattus, la 103^e escadrille déplorant la perte de cinq de ses pilotes tués : l'Adj Branislav Todorović disparu dans le secteur d'Ada Huja, l'Adj Vladimir Gorup tombé avec son « L-5 » près de Gardinovci, le S/Lt Jovan Kapešić tombé près de Beška, le Sgt Milivoje Bošković près de Kovilj et le Cne Miho Klavora dans son « L-26 » près d'Irig. Deux appareils de la 142^e escadrille furent également perdus, le S/Lt Miodrag Aleksić se posant train rentré avec son « L-10 » près de Sremski Karlovci et le Sgt Veljko Štalcer près du terrain de Krušedol.

Les attaquants sous-estimèrent leur succès et ne revendiquèrent que six victoires. Le « score » fut ouvert par la 6./JG 54, l'Uffz Walter Pirchann réclamant une victoire à 17h45, suivi par l'Uffz Josef Amberger et le Lt Hans Beisswenger (qui revendiqua un Hurricane) à 17h50 ; ce fut la première victoire pour chacun de ces pilotes. Puis la 4./JG 54 entra en scène et des Bf 109 furent revendiqués par le Lt Horst Wolter à 17h55 (sa 1^{re} victoire) et l'Oblt Hans Philipp à 17h55 et 18h03 (ses 24^e et 25^e victoires). Alors que le combat se déroulait, l'Oblt Carl Sattig intercepta un Fieseler Fi 156 C de la 1^{re} escadrille au-dessus de Fruška Gora et l'abattit à 18h00, remportant là sa première victoire. Dans la machine de





liaison, le Sgt Voja Milovanović et son passager le Lt Milenko Banjac volèrent le plus vite possible au ras du sol vers Novi Sad mais quand ils survolèrent le Danube, le pilote fut touché, certainement par des tirs « amis » venus des navires de la flottille du Danube. Il put effectuer un atterrissage de fortune sur la berge de la rivière, près du dépôt ferroviaire de la ville. Sattig fut crédité d'une victoire alors que sa victime n'avait été que légèrement touchée.

Les combats dans le Nord se déroulant mieux que prévu, la *Luftflotte 4* décida de renforcer le VIII. *Fliiegerkorps* et à 16h40, le III./JG 77 décolla pour venir s'installer à Vrba. Les conditions météorologiques se détériorant, une partie des avions ne put gagner sa destination et les pilotes durent passer la nuit à Craiova.

UN PAYS SE DÉSINTÈGRE

Au début du troisième jour de la campagne, le 8 avril 1941, il était évident que les défenses yougoslaves s'effondraient. L'aviation yougoslave avait été annihilée et la plupart de ses avions de combat abattus ou détruits au sol. Alors que la 11. Pz.Div. commençait son avance vers Niš à l'est du pays, l'avant-garde de la 1. Pz.Div. atteignait le Kosovo, isolant ainsi les forces yougoslaves dans le Sud. Le commandement de l'aviation yougoslave ordonna que tous les avions disponibles attaquent les colonnes allemandes dans la gorge de Kačanik, dans un effort désespéré pour stopper l'avance ennemie et ainsi permettre à la 3^e Armée de reprendre pied. Vague après vague, les bombardiers yougoslaves – et même parfois des Hurricane – attaquèrent les troupes allemandes durant toute la journée, mais sans succès. Bien que de nombreux chasseurs du VIII. Fl.Kps. furent engagés

Des habitants se sont rassemblés sur l'épave du Bf 109 E-3a « L-10 » de la 142^e escadrille yougoslave à bord duquel le S/Lt Miodrag Aleksić s'est posé en catastrophe après un combat contre le II./JG 54 dans l'après-midi du 7 avril 1941.

(Musée de l'Aviation de Belgrade)



Messerschmitt Bf 109 E-7 « <1 » du *Stab III./JG 77*, Deta début avril 1941.

Le Bf 109 « 2 jaune » de la 9./JG 27 à Belica-Süd. Son code-radio d'usine (*Stammkennzeichen*) semble être VA+QS, ce qui signifierait qu'il s'agit du E-7 W.Nr. 4919. (EN-Archive)



[4] II./ZG 26 (une unité de chasse lourde sur Bf 110) selon une autre source.

dans le secteur de Kačanik, seul un Do 17 Ka tomba sous les coups des Bf 110. Le seul succès remporté par les unités sur Bf 109 E fut obtenu à Peč, un terrain de campagne où deux Do 17 Ka du 64^e groupe de bombardement furent détruits au sol (un seul fut revendiqué) et plusieurs autres endommagés. Ailleurs en Yougoslavie, le temps se détériora à tel point que la plupart des missions furent annulées ; l'unique sortie connue des unités de chasse basées en Autriche fut une reconnaissance météo accomplie par un appareil de la 2./JG 27. Dans le Sud, après s'être perdu, un pilote du II./JG 27 [4] en panne de carburant se posa en catastrophe près de Dupnica, en Bulgarie du Nord ; son Bf 109 E-7 W.Nr. 6431 fut sévèrement endommagé.

Le chasseur-bombardier Messerschmitt Bf 109 E-7 « 4 noir » de la 8./JG 27, photographié sur le même terrain, exhibe tous les marquages jaunes prévus pour la campagne dans les Balkans. Le III./JG 27 quitte Belica-Süd le 10 avril 1941 pour rejoindre Bitolj. (coll. Danijel Frka)

La débâcle des troupes yougoslaves se poursuivit le 9 avril, quand les troupes allemandes ouvrirent un nouveau front, cette fois en Slovénie. Les abondantes chutes de neige et de pluie donnèrent toutefois un certain répit à l'aviation yougoslave.

Les chasseurs de la Luftwaffe n'effectuèrent que quelques missions, dont la 2./JG 27 entre 11h25 et 12h30. Le Bf 109 E-4 W.Nr. 5568 du II./JG 27 subit 50% de dommages lors d'un atterrissage forcé sur le terrain de Belica-Nord. Bien qu'aucun chasseur yougoslave ne fut présent sur les secteurs de Belgrade et Novi Sad, un combat au sud de cette dernière ville fut rapporté par les Allemands, au cours duquel trois appareils furent revendiqués : un Hurricane à chacun des Fw Kurt Görbing (sa 2^e) et Walter Schumann de la 1.(J)/LG 2 (sa 4^e) et un IK-2 par le Lt Ekke-Eberhard Reinbrecht de la 2.(J)/LG 2 (sa 1^{re}). Un mystère total entoure ces victoires car le I.(J)/LG 2 était basé loin de Novi Sad et aucune unité yougoslave ne corrobora ce témoignage ; pourtant, ces trois succès furent bien mentionnés dans le rapport journalier des opérations de la Luftwaffe. Notons aussi le déplacement du *Stab* II./JG 54 qui arriva à Kecskemét en provenance de Graz.





Le sort de la Yougoslavie fut définitivement scellé le 10 avril avec la chute de Zagreb dans le Nord et de Priština dans le Sud. Les forces armées yougoslaves furent encore plus désorganisées lors de la proclamation d'indépendance de la Croatie ; un appel fut lancé à tous les Croates pour cesser le combat et rejoindre les forces armées du nouvel état. Dans le ciel, le mauvais temps empêchait toujours les unités de Bf 109 E d'effectuer leurs missions, seules quelques-unes étant effectuées. Au cours de l'une d'elles, le *Stab*/JG 27 perdit son officier technique, l'Oblt Herbert Mardaas, qui s'écrasa avec le Bf 109 E-7 W.Nr. 4891 sur la montagne de Jakupica, à 8 km au nord-ouest du village de Bogomila en Macédoine centrale. La vallée du Vardar et Salonique étant aux mains des Allemands, ce jour vit le transfert des premières unités de la Luftwaffe sur des terrains yougoslaves nouvellement occupés ; le III./JG 27 fit mouvement de Belica à Bitolj et le III./JG 77 de Vrba à Skoplje à midi, cette dernière effectuant sa première mission depuis sa nouvelle base entre 16h30 et 17h55, probablement sur le secteur de Péc.

Le 11 avril, le I./JG 27 se déplaça à Borongaj (près de Zagreb) et le *Stab*/JG 77 quitta Deta pour rejoindre Vrba tandis que le *Stab* II./JG 54 arrivait à Deta à 12h15. Vers 13h00, les 5. et 9./JG 54 vinrent se poser à Péc, seulement pour revenir vers l'Est et atterrir aux environs de 18h00 à Deta, où le II./JG 54 fut finalement regroué.

Si le VIII.FI.Kps. vit ses unités clouées au sol par le mauvais temps, la *Luftflotte* 4 lança 117 bombardiers, 49 Bf 110 et 31 « Emil » contre des concentrations de troupes, des voies de chemin de fer et des terrains d'aviation au sud de la ligne Belgrade – Novi Sad – Osijek – Zagreb – Ljubljana. Le *Major* Trautloft, qui se trouvait à Deta depuis le 9 avril, emmena quelques éléments du II./JG 54 attaquer l'aérodrome de Pančevo dans la matinée ; les terrains de Novi Sad et de Zemun furent pris à partie par le reste du groupe dont l'attaque endommagea le tout nouveau Hurricane n° 2347 sur cette dernière base. Dans l'après-midi, Trautloft effectua une seconde sortie, probablement à la tête du *Stabschwarm* du II./JG 54, entre 16h15 et 17h20, cherchant à attaquer des objectifs au sol sur l'itinéraire Novi Sad – Pančevo – Vršac. Les pilotes de la 2./JG 27 effectuèrent deux missions sans histoire depuis leur nouvelle base croate.

Ailleurs, la 7./JG 54 rapporta que l'Obfhr Hermann Leiste endommagea le Bf 109 E-1 W.Nr. 4845 au cours d'un atterrissage forcé à Vilshofen, près d'Adlersnach, suite à une perte de liquide de refroidissement. C'est assez étrange car cette localité se trouve en Bavière, loin de la Yougoslavie et de la Hongrie. Le lieu n'a peut-être pas été correctement identifié, ou bien l'accident s'est déroulé lors d'un vol de convoi loin du théâtre des opérations.

Belgrade finit par tomber le 12 avril 1941. Les unités du VIII. FI.Kps. étant toujours clouées au sol par le mauvais temps, les quatre unités sur Bf 109 E de la *Luftflotte* 4 n'accomplirent que 23 missions, dont une chasse libre par la 9./JG 54 entre 09h05 et 10h12 et une autre par la 2./JG 27 à une heure inconnue. Les « héros » du jour furent les Bf 110 du I./ZG 26 qui détruisirent une cinquantaine d'avions yougoslaves au sol sur le terrain de Bijeljina, en Bosnie orientale, durant la matinée.

DERNIERS JOURS DE CAMPAGNE

L'avance rapide des troupes allemandes amena la *Luftflotte* 4 à transférer plusieurs unités sur Bf 109 E vers d'autres bases le 13 avril : le II./JG 77 quitta ainsi Deta pour Vrba, le III./JG 77 alla de Skoplje à Prilep, la 9./JG 54 fit mouvement de Deta à Pančevo et le reste du III./JG 54 quitta Arad pour Deta.

Des « Emil » du III./JG 77 photographiés sur le terrain de Vrba le 9 avril 1941, peu après le transfert de l'unité de la Roumanie vers la Bulgarie.

Un Bf 109 E du III./JG 77 photographié devant l'aérogare du terrain de Skoplje.



Des Bf 109 E du III./JG 77 à Skoplje, l'ancienne base du 3^e régiment de bombardement yougoslave.



Le 10 avril 1941, les II./JG 27 et III./JG 77 sont les deux premières unités de chasse de la Luftwaffe à être déployées sur le sol yougoslave. L'Uffz Hans Niederhöfer examine une pale de l'hélice du « 12 noir » de la 5./JG 27 à Bitolj tandis qu'un mécanicien manipule la verrière, démontée, de l'avion.



Les II. et III./JG 54 poursuivirent leurs missions contre des objectifs au sol sur la Serbie occidentale. Le *Schwarm* du *Stab* II./JG 54 accomplit deux missions pendant la journée, la première entre 10h31 et 11h48 contre des colonnes de l'armée yougoslave retraitant vers la Bosnie dans le secteur Šabac – Loznica – Sremska Rača et la seconde entre 12h08 et 13h26, dans le secteur Šabac – Valjevo – Lazarevac – Umka. Après son retour à Deta à 11h45, la 9./JG 54 redécolla pour aller attaquer des objectifs terrestres vers Bijeljina entre 14h55 et 15h25, en faisant étape à Pančevo. D'autres missions furent effectuées dans cette zone par la 5./JG 54 entre 15h15 et 16h40 et la 8./JG 54 entre 17h30 et 18h35.

Dans l'après-midi, le *Major* Trautloft et le *Hauptman* Lignitz se posèrent à Zemun (Belgrade-Semlin) pour constater l'état du terrain et voir s'il pouvait accueillir des unités de la JG 54. Plus au Sud, le II./JG 27 fit mouvement de Vrba et Belica-Nord vers Bitolj. L'une des premières sorties depuis la nouvelle base fut emmenée par le commandant de la 6./JG 27, le Hptm Hans-Joachim Gerlach : « Je décollai dans l'après-midi en compagnie de mes camarades de combat expérimentés, le *Feldwebel* Krenz et l'Unteroffizier Gromotka. Parvenus à destination, nous avons observé le sol en direction du Sud et du Sud-Ouest, pour voir si nous pouvions effectuer des mitraillages.

Nous volions depuis vingt minutes quand un peu plus loin, volant à quelque 500 m plus haut et émergeant d'un tas de cumulus, nous avons aperçu un groupe compact de gros avions se dirigeant sur nous. Les silhouettes des six avions furent identifiées comme étant des *Blenheim* que nous avions

Un réservoir de 300 litres de carburant accroché sous le ventre d'un appareil du II./JG 27 à Bitolj. L'introduction tardive de cet équipement handicapa beaucoup les chasseurs allemands lors des combats au-dessus de la Grande-Bretagne en 1940 mais lors de la « guerre d'avril », il était devenu standard sur le Bf 109 E.

déjà vus sur la Manche. Leur chef reconnut certainement nos Messerschmitt illuminés par le soleil car la formation vira d'un coup sur la gauche. Je ne me souviens pas avoir vu les Blenheim larguer leurs bombes. Nous avons grimpé en nous approchant des Blenheim qui descendaient par paires en essayant de fuir en direction du Lac de Prespa et derrière les montagnes.

Après m'être mis en position de tir, je donnai l'ordre d'attaquer ; j'ajustai mon tir en tirant une courte rafale (chaque 4^e cartouche étant au phosphore). Le Blenheim sur ma droite, que j'attaquai, émit rapidement de la fumée suivie par un incendie après mon tir. Je vis un membre de l'équipage sauter à très basse altitude puis se poser au milieu d'un troupeau de moutons ou de chèvres. Je ne vis plus l'avion en feu. Il dut certainement s'écraser pendant que je m'approchai de Krenz, qui avait descendu le Blenheim volant sur ma gauche. Il poursuivait maintenant les deux autres plus à gauche et, près du sol, il était en train d'attaquer le plus proche lorsque je fus en position d'atteindre le quatrième. Je fis feu mais dus effectuer une seconde attaque, mes armes s'étant enrayées. La seconde attaque fut fatale au bimoteur et les deux avions s'écrasèrent, autant que je puisse me rappeler, près du lac. Gromotka, qui avait suivi la troisième paire, volait beaucoup plus en avant et je ne le voyais pas. Sa cinquième victime tomba dans le lac et le sixième Blenheim s'écrasa, selon son rapport, à l'extrémité sud, tout près de la plage du lac. Le combat ne dura guère plus qu'une dizaine de minutes. »

Les Blenheim appartenaient à la 211^e escadrille et venaient de bombarder une colonne allemande sur la route reliant Bitolj à Florina, entre les villages de Kravari et Medžitlija. Le premier fut revendiqué à 16h05 et le dernier à peine quatre minutes plus tard, le Hptm Gerlach remportant ses seconde et troisième victoires, l'Uffz Fritz Gromotka ses deux premières et le Fw Herbert Krenz ses troisième et quatrième. Le combat débuta au-dessus de la Yougoslavie mais les six bimoteurs s'écrasèrent tous sur le sol grec, entre le village de Vigla et la rive méridionale de Mikri Prespa, à environ dix kilomètres de la frontière.

Sur les dix-huit hommes des équipages, seuls deux survécurent. Le Bf 109 E-4 W.Nr. 3569 (CK+CJ) du II./JG 27 fut endommagé au décollage de Bitolj, son pilote s'en sortant indemne.

L'Uffz Hans Niederhöfer près du « 12 noir » à Bitolj.



La 9./JG 54 durant l'avance en Yougoslavie. L'Oblt Hans Ekkehard-Bob semble apprécier un alcool de cerise avec ses hommes lors de leur arrivée à Pančevo le 15 avril 1941. Bob remporta deux de ses 60 victoires contre des chasseurs yougoslaves. Il est décédé le 12 août 2013, après avoir piloté jusqu'à la fin de sa vie. (coll. Hans-Ekkehard Bob)

Le Bf 109 E « <> » de l'Adjudant du III./JG 27 sur le terrain de Bitolj le 15 avril 1941.



L'Oblt Alfred Druschel, commandant de la 4.(Sch)/LG 2, endommagea le Bf 109 E-4/B W.Nr. 4196 « C blanc » au décollage de Bitolj le 15 avril 1941. Druschel devint par la suite l'un des meilleurs pilotes d'assaut de la Luftwaffe. Il fut tué durant l'opération « Bodenplatte », le 1^{er} janvier 1945.

Les mouvements d'unités se poursuivirent le 14 avril. Tandis que le *Stab*/JG 54 rejoignait le *Major* Trautloft à Deta, le I./JG 27 acheva son court séjour à Borongaj et retourna dans le *Reich* afin de poursuivre sa préparation en vue de son transfert en Libye. Le *Stab*/JG 77 fit mouvement de Vrba à Gorgopi et le III./JG 77 s'en alla à Axiopolis, en Grèce. Le *Stab*/JG 27 fut transféré de Krumovo à Belica et le I.(J)/LG 2 rejoignit le II./JG 27 à Bitolj.

Opérant depuis Bitolj, la 6./JG 27 revendiqua un *Gloster Gladiator* au-dessus de la Grèce mais perdit son commandant, le *Hptm* Gerlach, qui fut capturé après que son Bf 109 E-7 W.Nr. 4917 fut touché par la DCA à Aliakmonas, 3 km au nord-est de Neapolis. Un autre appareil du II./JG 27, le Bf 109 E-4 W.Nr. 2796, fut endommagé en s'écrasant à l'atterrissage, au retour d'une mission sur la Grèce. C'est par contre au décollage de Vrba que le Bf 109 E-4 W.Nr. 3600 « 3 noir » du II./JG 77 subit 50% de dégâts.

Dans le tohu-bohu des transferts d'unités, vu les changements rapides sur le front et les informations peu fiables venant des troupes au sol, le *Flie. Fü.* Arad envoya un groupe à l'attaque du terrain d'aviation de Bijeljina qui donnait l'impression d'être abandonné. Entre 08h45 et 09h04, douze Bf 109 E des *Geschwaderstab* et II./JG 54 escortèrent dix-sept *Ju 52* vers le terrain en question. Alors que les

Messerschmitt les quittaient, les avions de transport se posèrent et débarquèrent quelque 250 hommes, la plupart provenant des équipes au sol des III./JG 54 et I./StG. 77. Très rapidement, ces hommes furent pris sous le feu du 1^{er} bataillon d'assaut de la 1^{re} Armée yougoslave et l'escorte fut rappelée afin de fournir un soutien aérien. Les combats durèrent quelques heures, assez longtemps pour que l'on fasse intervenir onze *Stuka* du I./StG. 77 et vingt-trois Bf 110 du I./ZG 26, les appareils du II./JG 54 eurent le temps de revenir à Deta pour se ravitailler en carburant et munitions et repartirent à l'attaque entre 12h15 et 12h35, en compagnie des avions du III./JG 54. De retour de cette mission, le Lt Erwin Leykauf (8./JG 54) dut poser son Bf 109 E-4 W.Nr. 1572 « 4 noir » à Zemun à 13h25. Finalement, l'attaque fut un succès et 210 soldats yougoslaves durent se rendre, rendant une nouvelle attaque par la 8./JG 54 à 16h18 inutile. Deux personnels au sol de la StG. 77, deux autres du III./JG 54 et un correspondant de guerre furent tués, trois autres personnels au sol étant blessés au cours des combats.

Dans la matinée du 15 avril, le *Stab*/JG 54 et le III./JG 54 arrivèrent à Pančevo après avoir quitté Deta. Une paire de Bf 109 du *Stab* II./JG 54 et de la 4./JG 54 se posèrent à Bijeljina juste après midi. Ce terrain était idéalement situé pour la poursuite des combats contre ce qui restait de l'armée yougoslave, amassée autour de Sarajevo et retraitant en direction du Monténégro. Les *Stab*, I. et III./StG. 77 y arrivèrent également mais les conditions sur le terrain n'étaient guère excellentes. En plus d'être couvert d'épaves d'avions yougoslaves, la piste était dangereusement grasse suite aux récentes chutes de neige et de pluie. Le *Major* Trautloft se posa sur le terrain à 16h10 avec son *Stab*, peut-être pour y constater la situation. À 17h40, le *Stab*/JG 54 et une paire de chasseurs emmenée par le *Hptm* Hrabak se rendit à Pančevo, laissant la 4./JG 54 sur place. Durant la journée, le Bf 109 E-4/B W.Nr. 3732 du II./JG 54 s'écrasa à Kecskemét, l'avion étant ensuite réformé ; l'*Uffz* Alfred Kromer de la 9./JG 54 s'écrasa lui aussi mais à Pančevo avec le Bf 109 E-4 « 8 jaune » W.Nr. 4093, suite à un combat aérien ; comme aucun avion yougoslave ne se trouvait dans le secteur, l'appareil fut sans doute endommagé par des tirs venus du sol.



Messerschmitt Bf 109 E-4/B W.Nr. 2045 « 5 noir » de la 2.(J)/LG 2 à Bitolj, mi-avril 1941. Cet appareil sera endommagé en combat le 26 juin 1941, au début de l'invasion de l'URSS. Transformé ensuite en E-7, il sera détruit le 9 avril 1942 à la 2./Schl.G 1.



Plus au Sud, le Lt Günther Hannak de la 2.(J)/LG 2 revendiqua la destruction d'un Blenheim au cours d'un engagement près de Larissa. En retour, le Bf 109 E-7 W.Nr. 4106 du I.(J)/LG 2 se posa sur le ventre à Bitolj après avoir été touché en mission au-dessus de la Grèce. Le II./JG 27 continua d'accumuler les succès en combat aérien en opérant depuis Bitolj et la 4./JG 27, qui accomplit quatre missions durant la journée, revendiqua six victoires contre les chasseurs grecs près de Trikkala au cours de la première, entre 06h00 et 07h30. L'Oblt Gustav Rödel remporta ses 15^e, 16^e et 17^e victoires aux dépens d'un Hawker Hurricane et de deux PZL P.24 ; l'Obfw Otto Schulz obtint sa 5^e victoire sur un autre PZL P.24 et le Lt Ernst Boerngen ainsi que l'Oblt Wilhelm Wiesinger abattirent chacun un Gloster Gladiator (leurs 3^e et 8^e victoires respectives). Plus tard, le Bf 109 E-7 W.Nr.

6453 « <II noir >, touché par la DCA au-dessus de la Grèce, se posa en catastrophe à Bitolj. Toujours à Bitolj, le *Staffelkapitän* de la 4.(Sch)/LG 2, l'Oblt Alfred Druschel, fut grièvement blessé quand il posa, lui aussi en catastrophe, son Bf 109 E-7 W.Nr. 4196 « C blanc » qui fut ensuite réformé.

Durant la matinée du 16 avril, les 5. et 8./JG 54 furent transférées à Bijeljina... avant de regagner leurs précédentes bases de Deta et Pančevo dans l'après-midi. Pendant la journée, le Bf 109 E-1 W.Nr. 3453 de la 4./JG 54 fut réformé suite à un accident d'atterrissage à Bijeljina.

La ligne de front en Grèce se déplaçant vers le Sud, le VIII. Flie.Kps. poursuivit le redéploiement de ses unités, cette fois sur des terrains situés au nord de la

Des prisonniers yougoslaves poussent un baril de carburant vers les avions de la 4./JG 54 à Bijeljina. À gauche, le Bf 109 E-4 W.Nr. 5292 PG+BK qui vient d'être réaffecté au III./JG 54 après avoir été endommagé le 2 septembre 1940, durant la Bataille d'Angleterre.



Ravitaillement en carburant du Bf 109 E « <I 5 noir > » du *Stab* II./JG 54, sur fond de Ju 87 Stuka.



Les avions de la 4./JG 54 alignés sur le terrain de Bijeljina après la mi-avril 1941.

(coll. Dénes Bernard)

Grèce ; le *Stab*/JG 27 fit ainsi mouvement de Belica vers Ptolémaïs, le III./JG 27 de Bitolj vers Kozani et le II./JG 77 de Vrba à Korinos.

Le 17 avril, le Lt Hans-Erich Heinbockel du *Stab* III./JG 54 décolla pour essayer l'armement de son avion mais, alors qu'il survolait le Danube, il s'y écrasa à trois kilomètres au nord-ouest de Pančevo. À part une botte du pilote, son chapeau et quelques morceaux du Bf 109 E-1 W.Nr. 6268, rien ne fut retrouvé. Plus au Sud, le Bf 109 E-7 W.Nr. 3658 se posa sur le ventre dans les eaux peu profondes du Lac Doiran après avoir été endommagé par la DCA au-dessus de la Grèce. Le pilote en réchappa indemne mais l'avion fut réformé. Se trouvant maintenant trop loin de la zone de front, Bitolj fut abandonné par les II./JG 27 et I.(J)/LG 2 qui se portèrent sur Ptolémaïs, au nord de la Grèce, tôt en matinée. À 21h00, les dernières troupes yougoslaves capitulèrent, avec effet à 12h00 le 18 avril.

INTERMÈDE À ZEMUN

La fin de la rapide et brutale campagne de Yougoslavie vit le départ du gros des unités de la Luftwaffe. Quelques-unes continuèrent d'opérer contre la Grèce et d'autres retournèrent dans le *Reich* pour y attendre de nouveaux ordres. Les seules unités de Bf 109 E laissées en Yougoslavie furent les *Stab*, II. et III./JG 54 mais pas pour longtemps.

À 09h01 le 18 avril, le Hptm Hrabak atterrit à Zemun mais il retourna à Deta à 11h49 ; d'autres avions de la JG 54 se posèrent à Zemun durant la journée, peut-être pour connaître l'état du terrain. Mais le gros du *Geschwaderstab* et du II./JG 54 y arriva le lendemain 19 avril, tout comme certains éléments de la StG. 77 venus de Bijeljina ; seule la 4./JG 54 demeura postée au nord-est de la Bosnie. Pendant la journée, le II./JG 54 subit une série d'accidents. Au cours du roulage à Deta, le pilote du Bf 109 E-4

Accueil chaleureux pour l'un des pilotes du II./JG 54 à son arrivée à Bijeljina dans les derniers jours de la campagne en Yougoslavie.

(coll. Dénes Bernard)





Le Bf 109 E-1/B « 5 noir » de la 5./JG 54 après un accident à Bijeljina.
(coll. Dénes Bernard)

W.Nr. 4024 de la 4./JG 54 alla heurter deux avions de liaison du *Gruppenstab*. Le chasseur dut être réformé, tout comme le Klemm 35 B W.Nr. 4172, le Gotha Go 145 W.Nr. 1582 étant réparable. Au cours de leur atterrissage à Zemun, les Bf 109 E-1/B W.Nr. 4869 du *Stab* II./JG 54 et E-4 W.Nr. 4114 de la 4./JG 54 se retournèrent à cause du terrain trop gras. Le III./JG 54 eut lui aussi sa part de problèmes : l'Oblt Günther Scholz, commandant de la 7./JG 54, se retourna avec le Bf 109 E-7 W.Nr. 5585 (KB+LX) au décollage de Pančevo, détruisant l'avion ; le Bf 109

E-7 W.Nr. 1177 fut endommagé lors d'un accident à l'atterrissage à Budapest. Le 20 avril, le III./JG 54 fit lui aussi mouvement sur Zemun (Belgrade-Semlin).

Le 22 avril, le *Major* Hannes Trautloft se posa sur le ventre près de Pécs aux commandes du Bf 109 E-4 W.Nr. 724 « <- » suite à une panne de moteur. Pendant ce temps-là, ses hommes présents à Zemun essayèrent plusieurs planeurs trouvés sur place ainsi qu'un Hurricane Mk.I. L'Oblt Werner Pichon-Kalau vom Hofe, officier technique du *Stab*/JG 54, effec-

Autre accident survenu à un appareil de la 5./JG 54, cette fois au « 11 noir » sur le terrain de Zemun (Belgrade-Semlin), peut-être le 26 avril 1941.
(coll. Jochen Prien)





Des hommes du II./JG 54 reçoivent des boissons sur le terrain de Zemun (Belgrade-Semlin).

(coll. Dénes Bernard)

Le 25 avril, la 4./JG 54 fit mouvement de Bijeljina vers Pančevo. Le lendemain, après une mission d'entraînement, le Bf 109 E « 11 noir » de la 5./JG 54 se posa sur le ventre à Zemun, les dégâts restant mineurs. Le 27, deux autres chasseurs du III./JG 54 furent endommagés à Zemun : le Bf 109 E-7 W.Nr. 3396 au roulage et le Bf 109 E-1 W.Nr. 6109 lors d'une atterrissage sur le ventre. Plus tard dans la journée, le III./JG 54 gagna Bucarest-Pipera, la 5./JG 54 se rendant à Wiener-Neustadt.

Les Bf 109 E « 8 noir » et « 6 noir » de la 8./JG 54 photographiés à Zemun vers la fin avril 1941. On remarque le camouflage très différent des deux appareils.

(coll. Peter Petrick)

Le séjour des Stab, 4. et 6./JG 54 en Serbie s'acheva le 3 mai 1941. Tous les appareils furent rassemblés à Zemun et laissés sur place, pour être ensuite affectés à d'autres unités de la Luftflotte 4 toujours au combat en Grèce et ainsi combler leurs pertes. Le personnel gagna ensuite en train Stolp-Reitz, en Poméranie, où l'unité perçut des Bf 109 F avant de prendre part à Barbarossa.

Le I.(J)/LG 2, autre unité sur Bf 109 E, passa elle aussi un peu de temps à Zemun après de durs combats en Grèce et en Crète. Le groupe y arriva le 31 mai et y demeura jusqu'au 18 juin pour se rendre ensuite en Roumanie, près de la frontière soviétique et prendre part à Barbarossa.

CONCLUSION

La campagne d'avril 1941 contre la Yougoslavie fut sans conteste la démonstration de la maîtrise de l'appareil militaire allemand de la *Blitzkrieg* ; les forces armées allemandes envahirent et conquièrent un pays somme toute assez vaste mais très mal préparé, doté d'une armée assez mal équipée et surtout au commandement défaillant. Au cours de cette courte guerre, les pilotes des unités de la Luftwaffe équipées de Bf 109 E prouvèrent leur excellence. Au cours des divers combats aériens, ils revendiquèrent 51 victoires dont 47 furent confirmées. Le nombre exact d'avions détruits au sol n'est pas connu mais il concerne des dizaines d'appareils. Par contre, seulement deux Bf 109 E furent abattus par la chasse yougoslave, sept autres étant perdus suite à un combat ou endommagés et quatorze autres détruits accidentellement. Quatre pilotes furent tués, cinq portés disparus (qui retournèrent tous à leur unité) et au moins cinq furent blessés.





Alignement des « Emil » du III./JG 54 à Zemun avant le départ pour Bucarest-Pipera. La seconde machine est le « 3 noir » du Lt Erwin Leykauf, qui a remporté sa 6^e victoire le 6 avril 1941. (coll. Peter Petrick)

Leurs adversaires yougoslaves étaient handicapés dans de nombreux domaines : ils se trouvaient toujours en infériorité numérique, volant parfois sur des biplans surannés ; même quand ils disposaient d'avions modernes, leurs tactiques étaient inappropriées et leur entraînement insuffisant. Quasiment tous les pilotes de la Luftwaffe qui remportèrent des victoires devinrent ensuite des as. Ils étaient merveilleusement commandés, volaient sur d'excellents appareils, leur expérience du combat était importante et leur moral très élevé. Il semblait alors qu'ils pouvaient conquérir le monde...

FIN

L'auteur tient à remercier les personnes suivantes pour l'aide apportée dans l'écriture de cet article : Hans-Ekkehard Bob (+), Peter Petrick, Ingo Möbius, Christian Kirsch, Sven Carlsen, Eric Mombbeck, Eddie Creek, Russel Fahey, Csaba Stenge, Renato Schirer, Martin Handig, Roberto Gentilli, Danijel Frka, Jan van den Heuvel, Denes Bernard, Šime Oštrić, Đorđe Nikolić, Aleksandar Ognjević et Predrag Miladinović.



Messerschmitt Bf 109 E-7 « 11 noir » de la 5./JG 54, Zemun fin avril 1941.