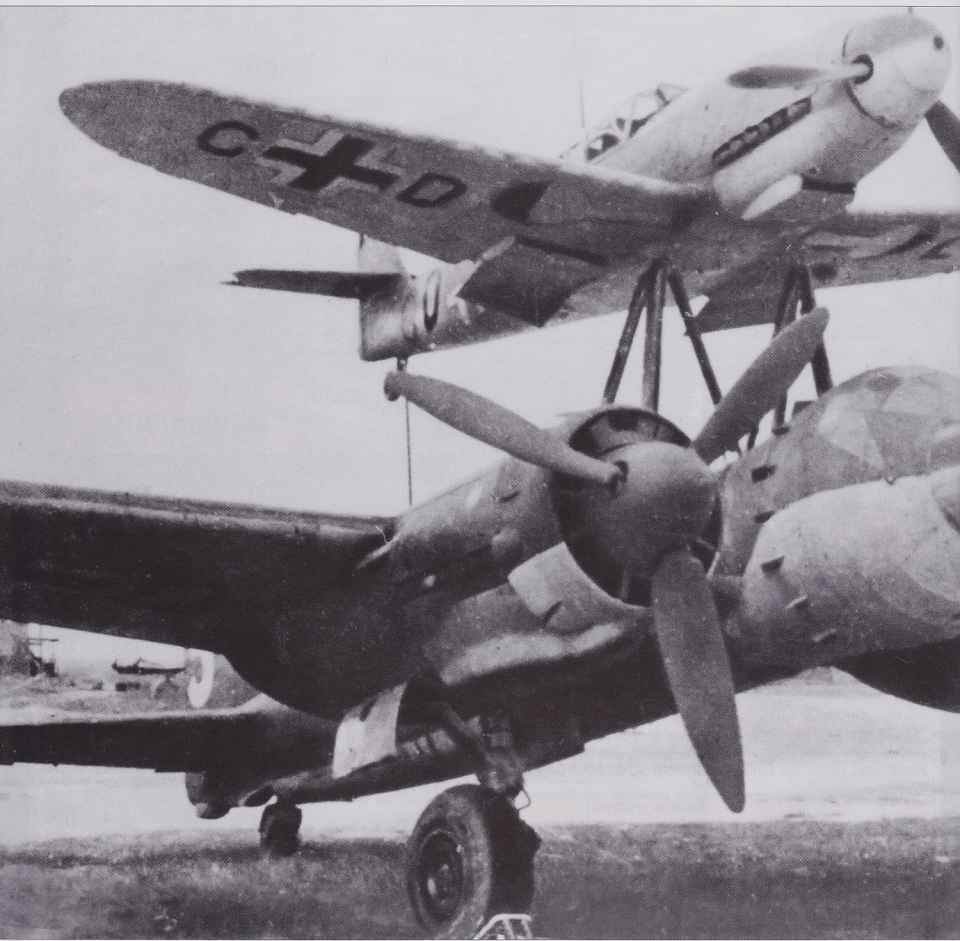


Après l'heure, c'est plus l'heure

Les puissants



"Mistel"

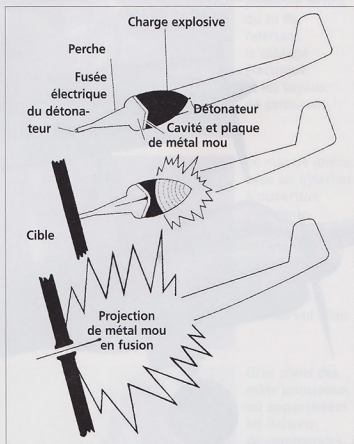
Pour détruire des navires de guerre alliés, les nazis imaginèrent un pis-aller de très grande puissance...

Par Alfred Price. Traduit de l'anglais par Michel Bénichou.

Un "Mistel" 1 près pour une opération, avec la charge creuse en place.



Principe de fonctionnement de la charge creuse.



DR. COURTESY DE PRIZ



"Mistel" 1 en vol d'entraînement. Le bombardier possède toujours son habitacle, avec un équipage.

A droite, le même, juste après la séparation.

tion, déjà en vitesse de croisière et avec des réservoirs encore pleins, un avion se séparait du duo et continuait vers l'objectif, très au-delà de ce qu'il pouvait atteindre normalement. Les deux appareils regagnaient ensuite leur base.

Au début de 1943, le concept consistait à monter un Messerschmitt Bf 109 sur le dos d'un Junkers 88 convenablement modifié, avec une forte charge explosive à la place du poste de l'équipage. Ce fut le composite "Mistel". Le pilote du chasseur devait conduire le composite à proximité de l'objectif, les trois moteurs brûlant le carburant du bombardier. A destination, il devait

aligner l'ensemble sur la cible, en légère descente. A une distance d'environ 1 200 m, le pilote devait engager le pilote automatique du bombardier et mettre à feu des boulons explosifs pour séparer son chasseur du Ju 88. Ce dernier devait continuer son vol jusqu'à son impact contre la cible. Pendant ce temps, le pilote se hâtait de quitter la scène.

Les dégâts effrayants de la charge creuse

Au premier abord, l'idée du "Mistel" paraissait difficilement défendable : sacrifier un relativement coûteux

Ju 88 pour délivrer une charge militaire était une solution coûteuse. Mais cette charge était du type creux, ce qui la rendait très spéciale. La charge creuse peut concerner tous les calibres. Celles qui étaient fixées à des armes d'épaule antichar furent parmi les plus petites. Dans ce cas, son diamètre était d'environ 20 cm. Mais, quelle que soit sa taille, la charge creuse fonctionne plus ou moins de la même manière. Sa forme est donnée par le schéma page 17.

A l'avant de la charge explosive soigneusement profilée se trouve une cavité en forme de cône, tapissée de métal mou, généralement du cuivre

"Mistel" 2, composé d'un Focke-Wulf 190A-8 et d'un Junkers 88G-1. Le pilote était le FW Rudi Riedhl de la 6./KG200, basée à Tirstrup, au Danemark, au début de 1945.

Caractéristiques techniques du "Mistel" 1

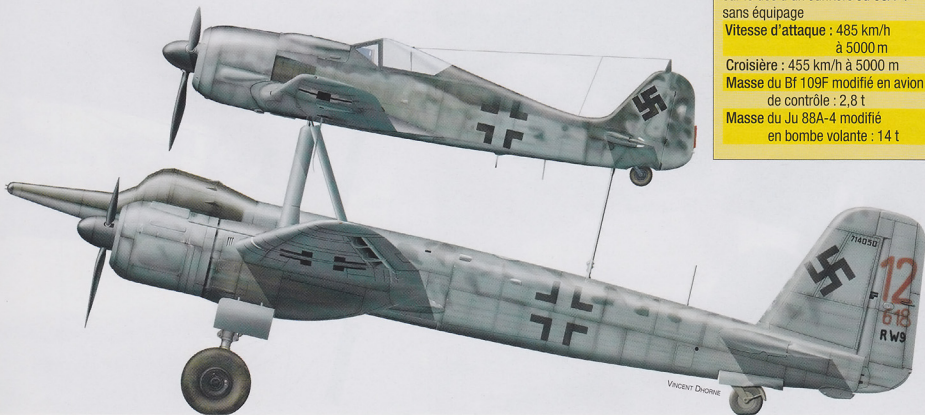
Messerschmitt Bf 109F piloté sur le dos d'un Junkers Ju 88A-4 sans équipage

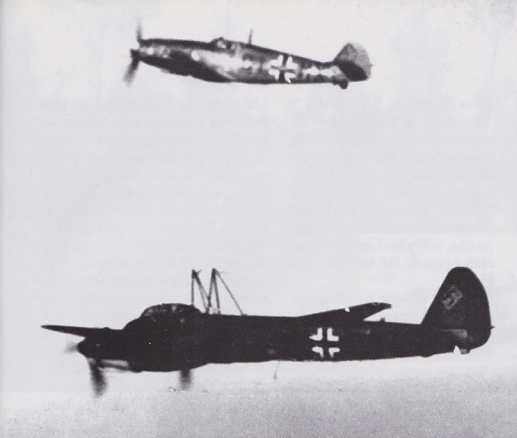
Vitesse d'attaque : 485 km/h à 5000 m

Croisière : 455 km/h à 5000 m

Masse du Bf 109F modifié en avion de contrôle : 2,8 t

Masse du Ju 88A-4 modifié en bombe volante : 14 t





DR. Collections Du Pire

ou de l'aluminium. Au-devant de la cavité, un ou plusieurs détonateurs à percussions commandent l'explosion de la charge principale à une distance optimale de la cible. Lorsque les détonateurs percutent la cible, leurs fusées mettent la charge principale à feu. Cette charge brûle de l'arrière vers l'avant de sorte que la force de la détonation soit concentrée sur le revêtement métallique du cône, lequel est alors porté à un état quasi liquide et forme une masse en fusion au centre du cône. En une fraction de seconde, l'action de la charge creuse prend tout son effet. Le métal est propulsé vers l'avant sous la forme d'un

dard, à environ 25 fois la vitesse du son (environ 30 000 km/h). La charge creuse peut donc être considérée comme un "canon" à hypervélocité, et le dard comme son "projectile". La vitesse colossale du dard lui procure une énorme force de pénétration, capacité qui varie selon le carré de la vitesse. Après avoir traversé un blindage, le dard surchauffé provoque des dégâts effrayant dans un espace confiné. Tout l'effet est provoqué en 1/10 000 de seconde, l'efficacité dépendant de la vitesse à laquelle la charge frappe la cible.

Ceci est la théorie qu'on peut résumer ainsi : même petite, la charge creuse

provoque des dommages énormes. Celle qui fut adaptée au "Mistel" était à l'autre extrémité de l'échelle car ce fut une des plus grosses – sinon la plus grosse – à être mise en œuvre. Un vrai Goliath, un titan dans son genre. Ce puissant agent de destruction avait un diamètre de 2 m ; il pesait 3 500 kg dont 1 700 d'un mélange de trinitrotoluène et d'hexogène. En explosant contre la coque de n'importe quel bateau, il mettait le navire hors d'action pour un bon moment, sinon pour l'éternité.

La transformation en "Mistel"

La modification du Ju 88 en "Mistel" consistait à démonter la cabine de l'équipage de son cadre principal, puis à la remettre en place avec des fixations démontables, de sorte que le bombardier en question pût être convoyé en vol normalement si nécessaire. En composite, ses gouvernes étaient conjuguées par un système électrique à celle du chasseur, et étaient commandées depuis le manche et le palonnier de celui-ci. Ce fut le premier système de commandes électriques adapté à un avion opérationnel. Dans l'habitacle du composant supérieur se trouvaient des leviers pour escamoter le train et les volets du bombardier après le décollage, la puissance de ses moteurs et le pas de ses hélices. Par mesure ▶



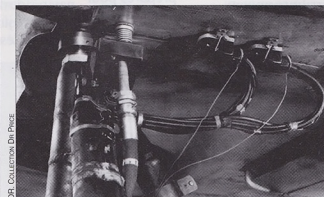
DR. Collections Du Pire

Un "Mistel" 2 avec l'échelle d'accès pour le pilote.



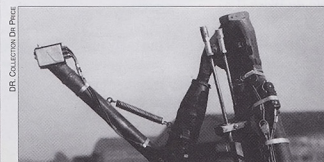
DR. Collections Du Pire

Le mât en V supportant d'autres mâts posés sur le dos du Ju 88, retenant le câblage électrique et les tuyaux de carburant.



DR. Collections Du Pire

Le mât de droite, avec les attaches à ouverture électrique et le tuyau amenant le carburant du Ju 88 au Fw 190 lors du vol aller.



DR. Collections Du Pire

Gros plans des mâts principaux, où apparaissent les liaisons de commandes vers le Ju 88.

de sécurité, pendant l'entraînement, il y avait toujours un pilote dans le composant inférieur. Avant une attaque, la cabine du bombardier était démontée et remplacée par la charge mortelle. Le travail était accompli en une journée par six mécaniciens et deux armuriers. Il avait quelque chose de définitif car une fois le "Mistel" armé en vol, le Ju 88 était condamné, qu'il atteigne son objectif ou pas.

Les pilotes affectés aux opérations de "Mistel" commencèrent à s'entraîner en avril 1944, avec les deux premiers prototypes. Ils découvrirent la misérable visibilité vers l'avant depuis le chasseur, tant que le Ju 88 avait la queue au sol. Cela rendait difficile le début du décollage et interdisait toute mission de nuit. Une fois en vol, cependant, le "Mistel" était relativement facile à piloter, bien qu'il fût assez paresseux.

Le plan d'attaque de Scapa Flow

En avril 1944, le "Mistel" était prêt pour le service et la Luftwaffe commanda 15 conversions. L'arme était destinée à être employée contre de gros navires de guerre au mouillage, les opérations de la Luftwaffe rédigèrent une note secrète intitulée « Possibilités opérationnelles du "Mistel" ». Ce document prenait en considération trois mouillages pour la nouvelle arme : Gibraltar, Leningrad et Scapa Flow. Des trois, Gibraltar constituait la cible la plus difficile. Elle était située à presque 1 400 km de l'aérodrome français le plus méridional, et même une attaque sans retour était infaissable sans la possibilité de survoler l'Espagne. La note dit que "... le Führer a toujours refusé de l'autoriser". Leningrad fut écartée parce qu'elle supposait un long survol du territoire ennemi et la perte de l'effet de surprise. Restait le mouillage de la Royal Navy à Scapa Flow, dans les îles Orkney, au nord de l'Écosse.

L'aérodrome de Grove, au centre du Danemark, à 770 km de Scapa Flow, fut choisi comme point de départ. La note avertissait : "Dans la zone de l'objectif les plus puissantes défenses peuvent être craintes. Leur puissance est inconnue car nos services d'écoutes ne portent pas au-delà du Wash [La limite nord de l'East Anglia, la région est de l'Angleterre. N.D.T.]. Cependant, le Renseignement estime que sur les terrains d'aviation entre le Firth of Forth et le nord de l'Écosse sont basés entre 160 et 200 avions des



Le commandant Horst Rudat, chef du 2. Staffel, KG 101, qui mena la première attaque de "Mistel" en Normandie, le 24 juin 1944.

types "Spitfire", "Hurricane", "Mosquito" et "Beaufighter". Ils sont assistés par une ceinture de stations radar qui couvrent en continu la mer au large. "Il était hors de question d'escorter les "Mistel" avec des chasseurs puisque la base de chasse la plus proche, Stavanger, en Norvège, était à plus de 560 km de Scapa Flow.

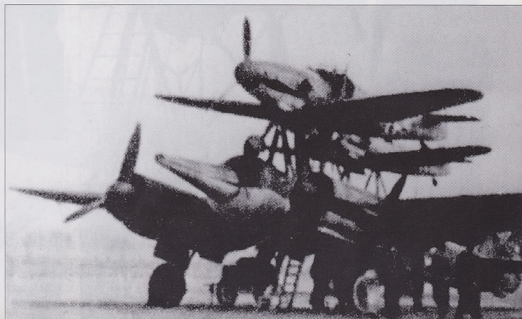
Une telle attaque ne réussirait qu'en bénéficiant de l'effet de surprise, et la meilleure heure était le crépuscule. Les assaillants traverseraient la mer du Nord à moins de 200 m d'altitude, pour se maintenir sous la couverture des radars britanniques aussi longtemps que possible. Au dernier moment, ils monteraient à 1 000 m pour prononcer leur attaque. La note insistait sur une reconnaissance préalable et précise du site, car les pilotes des "Mistel" n'auraient pas le temps de tourner autour du mouillage pour y choisir une cible. Chacun aurait besoin d'une photographie aérienne annotée avec la position exacte de sa cible. Pour naviguer avec précision, une ligne de bouées-radio "Swane" serait déposée en mer du Nord peu avant l'attaque. Cet équipement, ayant la forme d'une bombe, serait largué en mer et flotterait en surface en émettant des signaux sur lesquels l'avion se guiderait.

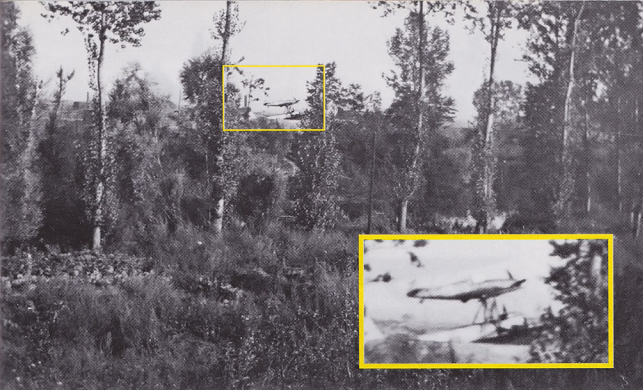
L'unité dotée de "Mistel", en avril 1944, était le 2. Staffel du Kampfgeschwader 101, commandé par le Hauptmann Horst Rudat. Basée initialement à Nordhausen, elle fut ensuite déplacée à Kolberg. Au début de juin, l'entraînement avait progressé quand les troupes alliées débarquèrent en Normandie. Rudat reçut alors l'ordre de faire mouvement vers Saint-Dizier avec la moitié de son effectif, et de commencer les opérations contre le rassemblement de navires devant les côtes. Au crépuscule du 24 juin, Rudat emmena quatre "Mistel", escortés par des Bf 109.

Les unités de Flak situées sur leur parcours devaient être informées pour ne pas tirer. Mais l'une d'elle ne reçut pas cet ordre et ouvrit le feu contre les "Mistel" alors qu'ils montaient, peu après leur décollage! Un projectile coupa le moteur gauche du Ju 88 de Rudat qui, malgré tout, était déterminé à accomplir sa mission sur deux moteurs. Il nous raconta : "J'ai pu conserver le contrôle de mon composite, mais ma vitesse était réduite, et j'ai ordonné aux trois autres de continuer sans moi. La nuit était tombée. À l'ouest du Havre, j'ai vu un chasseur de nuit britannique m'approcher. Comme je n'avais rien pour me battre [pour réduire le poids, l'armement du Me 109 avait été démonté], j'ai aligné le composite sur un groupe de péniche de débarquement et de bateaux, le long du rivage, et j'ai largué le Ju 88. Le pilote automatique n'a pu contrôler l'avion sur un seul moteur et il a plongé dans la mer."

Le récit de Horst Rudat corrobore presque totalement le rapport d'un équipage d'un "Mosquito" de la RAF en patrouille au large de la côte ce soir-là. C'était la première fois que des alliés rencontrèrent la nouvelle arme, et ils eurent un peu de mal à comprendre ce qu'ils voyaient : "Le "Mosquito" patrouillait à 40 km à l'ouest du Havre à une altitude de 1 500 à 2 000 m. La visibilité était excellente et nous avons vu un convoi important à environ 8 km à l'ouest. Pendant 15 à 20 secondes, les deux occupants du "Mosquito" ont eu le temps de bien voir un biplan inhabituel à 1 600 m. Il avait l'apparence d'un petit avion attaché sur le dessus d'un plus gros bi-moteur. Il était possible de voir que les deux avions semblaient reliés en arrière des bords de fuite de la voilure principale. Bien que le "Mosquito" suivît une route parallèle et dût avoir été vu, le composite n'entreprit aucune manœuvre et se dirigea en ligne droite vers le convoi. Sa vitesse fut estimée entre 320 et 400 km/h." Tandis que l'équipage du "Mosquito" essayait

Légende différemment selon les sources, cette photo décrit six "Mistel" 1 préparés pour une mission de combat. Les têtes à charge creuse étaient mises en place un ou deux jours avant le départ. Il est presque certain que la photo a été prise à Saint-Dizier, en juin 1944, juste avant l'attaque de la Flotte alliée devant les côtes normandes.





DR. COLLECTION DU PHOTIC



DR. COLLECTION DU PHOTIC

Photographié par un résistant, en 1944, à Saint-Dizier, un "Mistel" 1 prêt à l'emploi (détail agrandi en médaillon).

Un des premiers "Mistel" 1 avec un Messerschmitt Bf 109F sur le dos d'un Ju 88 A-4. Cette combinaison est celle des essais et de l'entraînement, car le bombardier possède son poste de pilotage.

d'identifier la machine inhabituelle, le plus petit avion se souleva soudain du plus gros et disparut. Le plus gros passa sur le dos et piqua vers la mer, explosant avec un grand éclair orange qui illumina le ciel à des kilomètres à la ronde. Cette nuit-là, un Ju 88 bourré d'explosif s'abattit près du navire états-majors britannique *Nith*, un destroyer reconverti, provoquant beaucoup de dégât avec des éclats; le bateau dut être ramené en remorque vers l'Angleterre pour y être réparé. Pendant cette opération et d'autres au large de la Normandie, le Kampfgeschwader 101 lança environ 10 "Mistel". Leurs pilotes revendiquèrent au moins deux coups au but

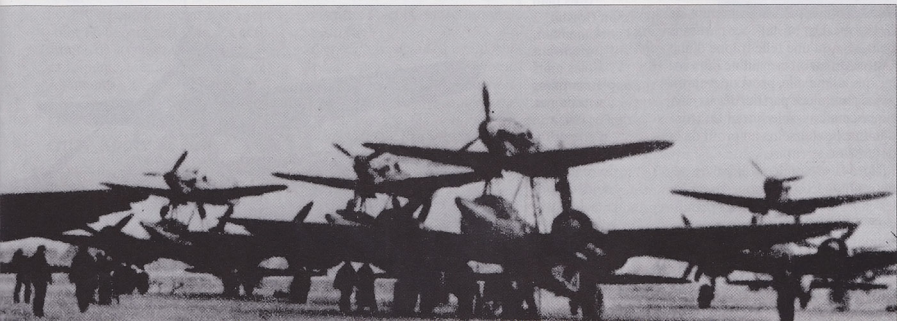
contre des "cuirassés", mais, en dehors du *Nith*, aucun navire allié ne subit la moindre égratignure à cause de l'explosion d'une charge creuse. Il est possible que quelques Ju 88 furent lancés contre des bâtiments coulés en eaux peu profondes pour former des brise-lames des deux ports artificiels "Mulberry". Le cuirassé britannique *Centurion*, 25 500 t, datant d'avant 1914, et le tout aussi vieux cuirassé français *Courbet*, 22 000 t, servaient à cela. Ils devaient compter parmi les plus gros navires dans le secteur et peuvent très bien avoir été frappés par des Ju 88 "Mistel". En avançant en France, les troupes alliées approchèrent de la base de

Rudat à Saint-Dizier. Dans la nuit du 10 août, un avion allemand s'écrasa et explosa près d'Andover, dans le Hampshire. Le lendemain, des officiers de renseignement de la RAF examinèrent l'épave, et conclurent leur rapport en affirmant qu'il s'agissait à l'évidence d'un Ju 88 "explosif". L'effet hautement directionnel de la charge motiva ce commentaire : "Il n'y avait pratiquement pas de cratère au point d'impact, mais le souffle fut exceptionnel. Un homme fut renversé à 5 km."

La cible principale des "Mistel" disparait

La raison pour laquelle un "Mistel" fut expédié aussi profondément dans le Sud de l'Angleterre est imprécise. Il est possible qu'il restait au KG 101 un Ju 88 chargé d'explosifs et prêt à partir. Plutôt que de le faire sauter pour éviter sa capture, le composite fut lancé et son pilote dirigea le Ju 88 vers la base de la Royal Navy de Portsmouth (Andover est à environ 50 km au nord-ouest de Portsmouth). Après le repli hors de France, le plan d'attaque de Scapa Flow fut ranimé. Plusieurs lots de composites furent commandés mettant en œuvre des Focke-Wulf 190 comme avion de contrôle au lieu des Bf 109. Cette variante fut désignée "Mistel" 2, et, en conséquence, le composite à Bf 109 devint "Mistel" 1. Des Ju 88 modifiés commencèrent à être rassemblés à Grove, au Danemark, pour une attaque prévue en décembre. Mais la Royal Air Force frappa la première avec une force inouïe et anéantit le plan.

Le 11 novembre 1944, des "Lancaster" attaquèrent le cuirassé allemand *Tirpitz* dans le fjord de Troms, au nord de la Norvège. Leurs bombes "Tallboy" de 5 440 kg déclenchèrent dans la coque un gros incendie qui atteignit une des soutes à munition. L'explosion ouvrit une large brèche dans le flanc du navire qui se retourna. ▶



DR. COLLECTION DU PHOTIC

La fin du dernier grand bâtiment de guerre de la marine allemande supprima la nécessité pour la Royal Navy de maintenir des croiseurs et porte-avions à Scapa Flow. En peu de semaines, plusieurs de ces navires étaient en route pour rejoindre la flotte britannique dans l'océan Pacifique. La cible principale des "Mistel" avait tout simplement disparu.

On peut seulement spéculer sur les chances de succès d'une attaque de "Mistel" à Scapa Flow. Durant le printemps et l'été de 1944, les principaux navires de Royal Navy allèrent et vinrent à ce mouillage. En juin et juillet, par exemple, les porte-avions *Victorious*, *Indomitable* et les *Implacable*, *Indefatigable*, *Formidable* et *Furious* passèrent quelque temps à Scapa Flow, de même que les modernes cuirassés *Duke of York* et *Howe*. Une attaque d'une quarantaine de "Mistel" aurait pu provoquer de sérieux dégâts.

L'opération Eisenhammer

Les stratégies de la Luftwaffe cherchèrent une nouvelle cible pour les "Mistel". *Eisenhammer* fut le nom de code d'une vaste opération contre l'industrie d'armement soviétique. Le talon d'Achille de ces complexes industriels autour de Moscou et de Gorky était leur dépendance aux centrales électriques. Beaucoup de générateurs et de turbines étaient irremplaçables : ils avaient été fournis par les Allemands avant la guerre. L'attaque avait été prévue pour le printemps de 1944, avec des He 111. Mais, avant qu'elle eût lieu, l'Armée rouge s'empara des aérodromes d'où les bombardiers devaient décoller. Désormais, les objectifs étaient hors de portée des He 111, mais ils pouvaient toujours être frappés par des "Mistel".

En décembre 1944, après l'abandon de l'attaque de Scapa Flow, celle des centrales thermiques fut remise à jour. Le plan prit de l'ampleur et fut reprogrammé pour le printemps de 1945, avec des "Mistel". Ses partisans pensaient qu'une telle frappe d'une Luftwaffe qu'on croyait ne plus voler que d'une aile, provoquerait un grand choc, d'une part des dégâts physiques, mais aussi le retrait du front d'unités de chasseurs au profit de la défense du territoire.

Malgré la profondeur du vol de pénétration nécessaire pour atteindre les cibles d'*Eisenhammer*, les planificateurs de la Luftwaffe étaient raisonnablement optimistes. Depuis l'automne de 1943, l'activité des bom-

Ces quatre photos montrent une autre série de "Mistel" 1, différents de ceux qui figurent sur les pages précédentes. Le lieu et la date ne nous sont pas connus.



DR. Coll. Helmut Mörner

bardiers allemands sur les arrières soviétiques avait été négligeable et les défenses étaient faibles. La seule unité de la Luftwaffe qui survolait régulièrement ces arrières était le Kampfgeschwader 200 qui larguait ou déposait des agents secrets. Ses avions étaient équipés de détecteurs de radar qui avaient montré que la couverture électronique de ces régions était peu dense. Comme ces cibles étaient grandes et mal défen-

des, une attaque de nuit, à la lueur de la lune et de fusées éclairantes fut jugée possible.

Pour cette opération, des composites "Mistel" furent spécialement préparés, capable de franchir les 1220 km séparant leur point de départ de leurs cibles. Ils allaient emporter des réservoirs d'essence et d'huile supplémentaires et deux réservoirs largables. La charge creuse, très directionnelle, étant incompatible avec les

DR. COLLECTION DR. PEICE

Gros plan d'un "Mistel" 2 à l'entraînement, montrant les mâts supplémentaires sous le nez du Fw 190, afin d'empêcher l'hélice de ce dernier de découper le poste de pilotage du Ju 88 lors de la séparation.

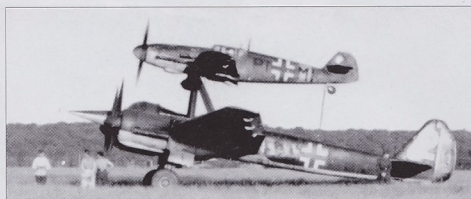




DR. COL. WOLFGANG MÜLLER



DR. COL. WOLFGANG MÜLLER



DR. COL. WOLFGANG MÜLLER



nouvelles cibles, la perche fut supprimée et les détonateurs placés directement devant la charge pour annuler la presque totalité de l'effet de charge creuse. Mais les 1 700 kg d'explosif produiraient une explosion amplement suffisante.

Le nouveau plan prévoyait que les composites "Mistel" décolleraient de Prusse orientale; mais, au fur et à mesure que le front se déplaçait vers l'ouest à une vitesse déconcertante, en janvier et février 1945, l'opération fut modifiée avec un départ dans la région de Berlin. Selon ce qui resterait de carburant, et selon la météo, les Fw 190 devaient revenir soit à leur point de départ, soit vers des aérodromes de la péninsule de Courlande en Lituanie, toujours aux mains des Allemands.

Entretien entre Koller et Hitler

L'Oberstleutnant Werner Baumbach, l'as du bombardement, chargé de l'opération Eisenhammer, devait conduire l'une des missions. Outre les "Mistel" désormais rassemblés au sein des KG 30 et KG 200, sa force

comprenait des He 111, Ju 88 et Ju 290 éclaireurs qui devaient lâcher des marqueurs pour baliser la route.

Cependant, tandis qu'un nombre suffisant de "Mistel" était réuni, les Alliés occidentaux fonçaient vers le centre de l'Allemagne. En mars 1945, les unités de l'Armée rouge forçaient leur chemin vers l'ouest, à travers la Prusse orientale. Hitler voulut utiliser quelques composites contre les ponts de la Vistule empruntés par les Soviétiques. Lors d'une conférence à son quartier général, le 26 mars, il discuta du sujet avec le Général Karl Koller, chef d'état-major de la Luftwaffe. Voici la transcription de cet entretien :

Koller : "Il y a en tout 82 composites "Mistel" prêts à l'emploi. Si les attaques urgentes contre les ponts de la Vistule sont accomplies comme vous, mon Führer, l'aviez commandé à l'Oberstleutnant Baumbach, 56 composites resteront prêts pour l'opération Eisenhammer. Depuis le rapport du Gén. Christian, ne préféreriez-vous pas que nous lancions un plus petit Eisenhammer avec ces 56 composites ? Je propose qu'en même temps que l'attaque urgente des ponts sur la

Vistule, l'opération Eisenhammer soit lancée avec 56 composites "Mistel". L'attaque des cibles de Gorki devrait dans ce cas être abandonnée. Nous pourrions ainsi détruire 80 % de leur capacité de production d'électricité ; d'1,094 million de kilowatt elle tomberait à 378 milliers. Je demande donc que l'opération Eisenhammer convenue soit approuvée ; techniquement, nous pouvons être prêts vers le 28-29 [mars], pour autant que les conditions nous soient favorables.

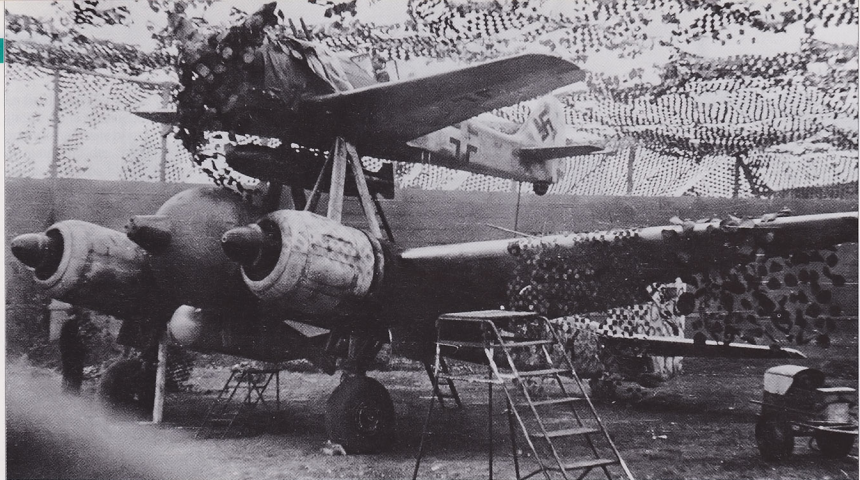
Le Führer : - Je ne veux pas scinder la force, parce que lorsque nous le reproduirons, l'ennemi sera averti et répondra avec des mesures défensives fortes.

Koller : - Naturellement, il serait dommage que toute l'opération Eisenhammer ne puisse avoir lieu ; je ne sais pas quand nous serons en mesure de la renouveler. Le plus tôt serait pendant la prochaine pleine lune. Je crois que les cibles sont si éloignées qu'on



DR. COLLECTION DE PRINCE

L'Oberstleutnant Werner Baumbach, chef du bombardement allemand, devait conduire l'attaque des "Mistel" contre les centrales soviétiques.



D.R. COLLECTION DU PIRE

ne rencontrera pas de fortes défenses, parce qu'on peut supposer que l'ennemi ne s'attend pas à ce que nous attaquions aussi loin.

Le Führer : – Néanmoins, nous savons combien il aurait été déterminant si l'ennemi avait attaqué nos usines d'électricité en même temps. C'est la même chose pour l'ennemi. Pour l'instant, je préfère abandonner l'attaque des ponts sur la Vistule; ça peut être fait plus tard.

Koller : – Donc, l'opération Eisenhammer peut être lancée sans réserver de forces pour l'attaque des ponts de la Vistule ? Fin de la transcription : Hitler est d'accord.

Finalement c'est la météo et non le Führer qui en décida. Durant les derniers jours de mars, les équipages d'Eisenhammer furent informés en

Sous un filet de camouflage, un "Mistel" 2 au point fixe, à Oranienbourg.

Les avions sont munis de réservoirs supplémentaires. Il s'agit d'un "Mistel" prévu pour Eisenhammer.

Un "Mistel" 2 en configuration d'entraînement.

détail, et, chaque après-midi, ils attendirent l'ordre de départ. Mais, chaque fois, les prévisions de la météo étaient défavorables. Enfin, le dernier jour du mois, l'Armée rouge atteignit l'Oder à Koustrine, à 80 km de Berlin. Comme, les unes après les autres, les bases de dépôts furent capturées ou menacées, Eisenhammer fut abandonné.

Des promesses non tenues

Resta 80 et quelque "Mistel" prêts pour d'autres cibles. Durant les deux premières semaines d'avril, les deux côtés fourbirent leurs armes avant la dernière confrontation devant Berlin. Puis, peu avant l'aube du 16, un formidable bombardement d'artillerie

marqua le début de l'offensive soviétique à travers l'Oder et la Neisse pour établir des positions sur leurs rives occidentales.

Ce jour-là, toutes les unités de la Luftwaffe disponibles furent lancées dans la bataille pour empêcher l'ennemi d'avancer. Escortés par des Bf 109 du III./JG 4, une douzaine de "Mistel" du KG 200 se précipitèrent sur les ponts; il y eut d'autres attaques les jours suivants. L'étendue des dommages qu'ils infligèrent aux ponts est inconnue, mais si elle fut grande, les réparations furent rapides, et des ponts de bateaux furent lancés à travers les deux rivières. La progression vers l'ouest des troupes soviétiques fut peu ou pas ralentie.

A la fin de la guerre, en mai 1945, les "Mistel" n'avaient rien tenu de leurs





Un "Mistel" 2 en configuration d'entraînement, capturé par les Britanniques et ramené à Farnborough, en Angleterre.

DR. COLL. WOLFGANG MATHIASER

spectaculaires promesses. La carrière de cette arme se résume à deux mots : trop tard. Elle fut mise en service trop tard, et en quantité insuffisante, pour jouer un rôle contre le débarquement allié en Normandie. L'attaque de Scapa Flow fut prévue trop tard – la fin du *Tirpitz* bouscula les plans –, tout comme l'attaque des centrales électriques soviétiques.

A la fin de mars 1945, pratiquement chaque avion, chaque blindé, chaque obus soviétique utilisé pendant la poussée finale avait déjà été construit. Dans un III^e Reich à l'agonie, tous les composites "Mistel" furent lancés contre des ponts de l'Oder et de la Neisse. Mais ils manquaient de précision pour de si petites cibles, et ne procurèrent aucun avantage militaire. ■



Photo de l'aérodrome de Prague/Ruzyně prise par l'aviation alliée en 1945, montrant sept "Mistel" 2 du KG 30. Les Fw 190 sont à peine visibles, mais des ombres trahissent leur présence.

DR. COLL. WOLFGANG MATHIASER



DR. COLL. WOLFGANG MATHIASER



Capturé par les Britanniques, un Ju 88 équipé pour constituer un "Mistel" 2.

DR. COLL. WOLFGANG MATHIASER



DR. COLL. WOLFGANG MATHIASER

Les "Mistel" 2 furent les plus nombreux.