

LE CRÉPUSCULE

l'Arbeitsstab Hptm Pöhl

Par Christophe Cony, Daniel Gilberti et Jean-Louis Roba (profils de Thierry Dekker).

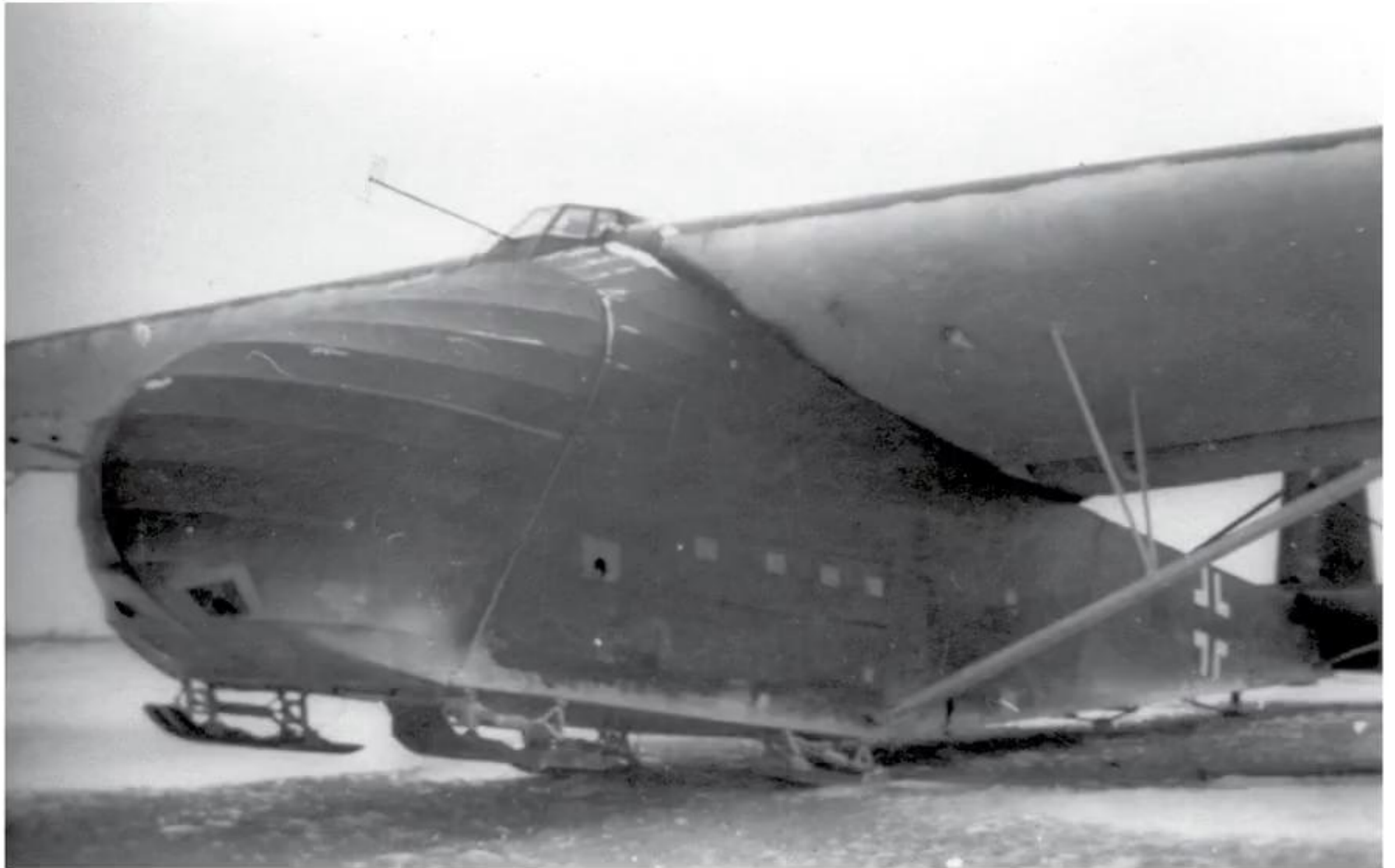
Virage sur l'aile pour ce He 111 Z qui vient tout juste de larguer son planeur sur le front de l'Est en novembre 1942. Bien que basé sur le He 111 H-6, le *Zwilling* disposait de l'habitacle modifié de la version H-11, avec une planche d'instruments installée devant la colonne de direction alors qu'elle était fixée au plafond sur les versions précédentes. Le câble de remorquage droit partait du point d'attache triangulaire que l'on aperçoit sur l'aile, à l'aplomb du poste de tir dorsal. (toutes les photos : coll. Jean-Louis Roba, sauf autre mention)



DES GÉANTS :



L'impressionnant Me 321, ici dans sa version avec pilote unique. Ses larges portes lui permettaient d'embarquer un char Pz II.

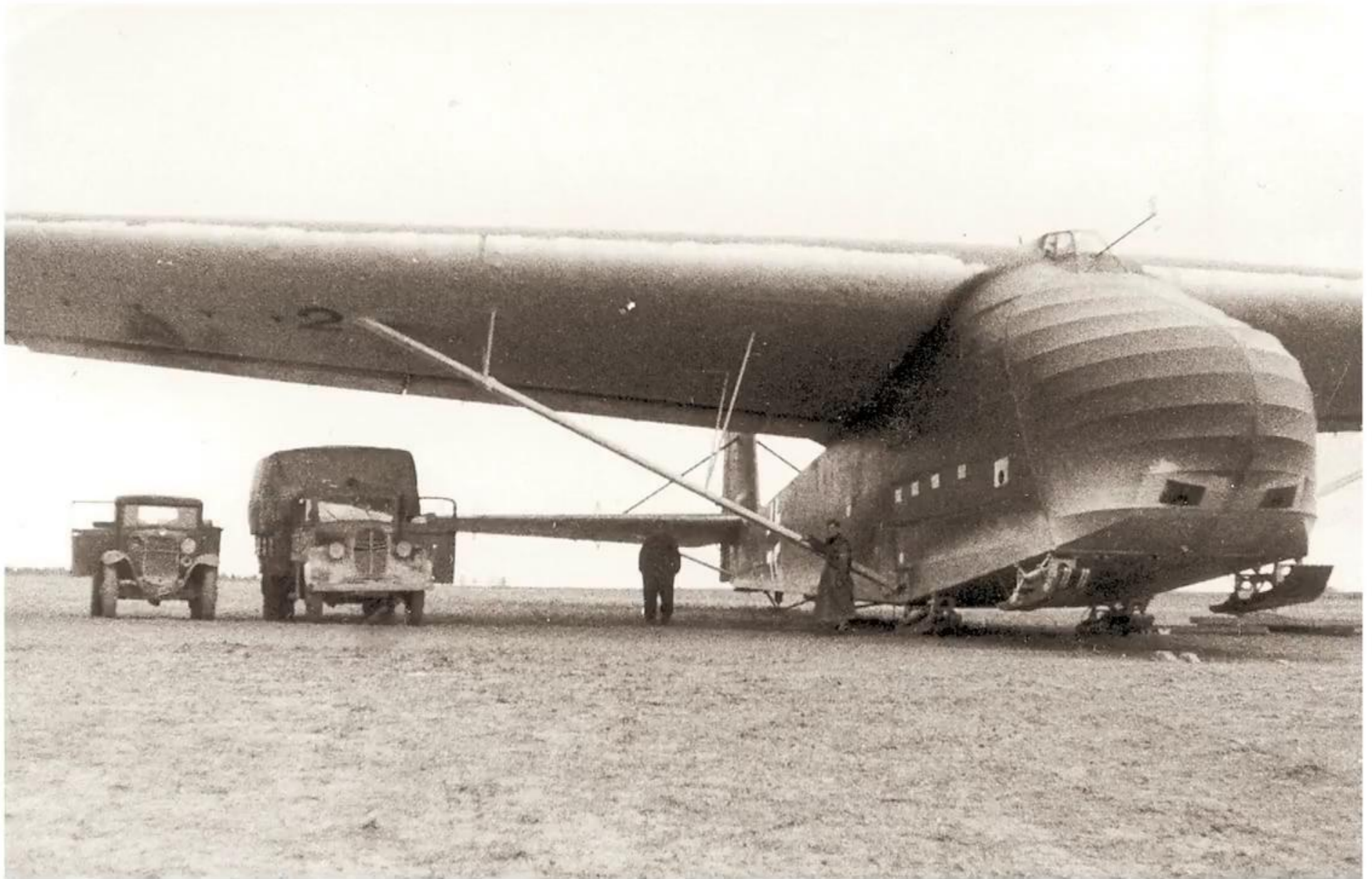


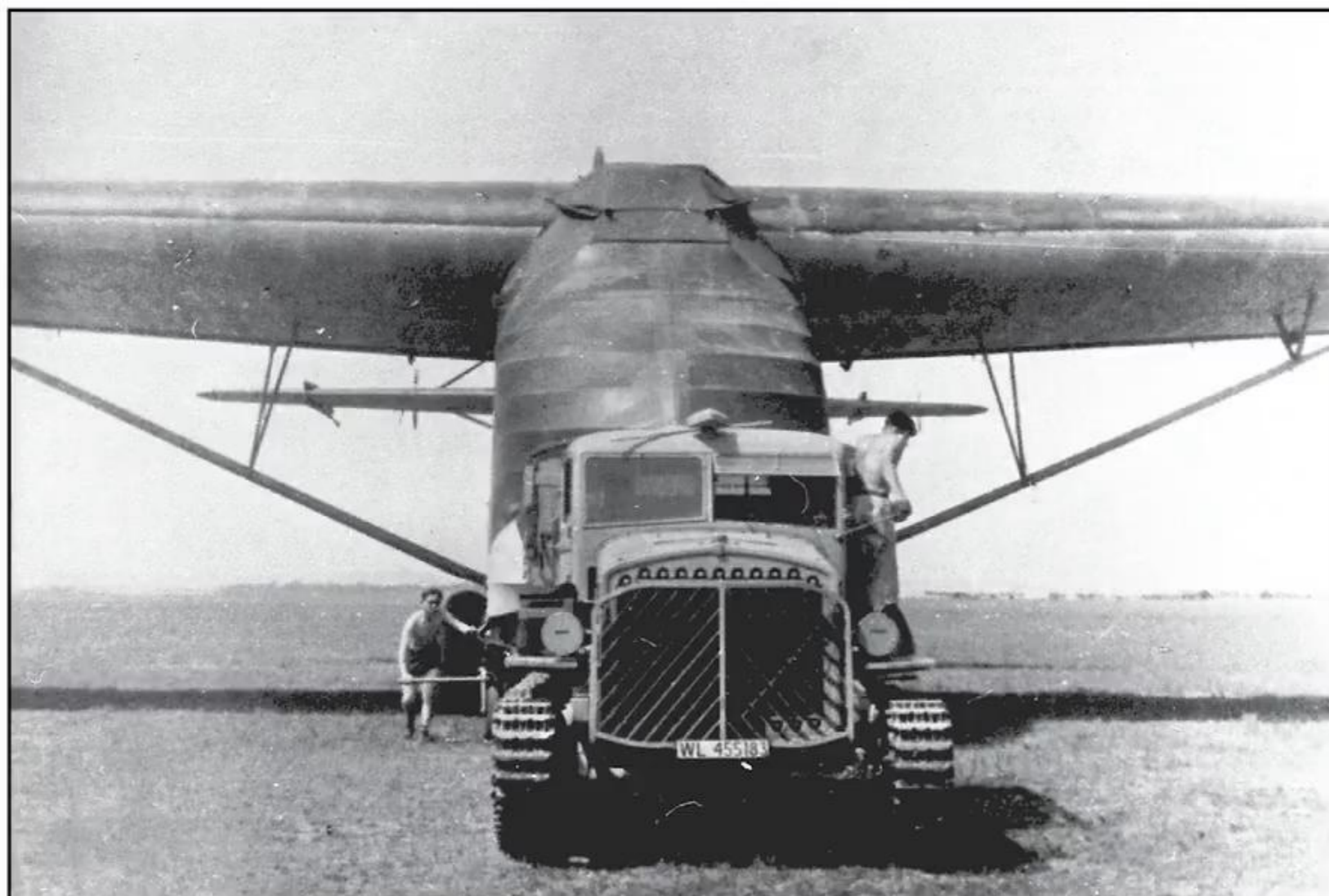
UN PEU D'HISTOIRE : LE ME 321 ET LE HE 111 Z

Le Messerschmitt Me 321, qui demeure le plus grand planeur de combat de l'histoire de l'aviation, avait été initialement conçu comme gros transporteur pour prendre part à une éventuelle invasion de la Grande-Bretagne. L'appareil pouvait transporter plus de 20 tonnes de charge utile, soit jusqu'à 130 soldats équipés ou même un char léger PzKpfw II. Ce géant (*Gigant*) de Messerschmitt fut mis en chantier le 6 novembre 1940 et deux cents exemplaires, répartis en cent Me 321 A avec un poste de pilotage monoplace et cent Me 321 B avec un poste biplace, en furent produits jusqu'en mai 1942.

Le planeur fut principalement assemblé sur les sites de Regensburg-Obertraubling et Leipheim, dans le sud de l'Allemagne, ces deux villes devenant les « lieux d'ancrage » des *Giganten*. Le vol inaugural se fit le 25 février 1941, le Me 321 V1 étant piloté par le chef-pilote d'essai de chez Messerschmitt Karl Baur tandis que le géant était tracté par le quadrimoteur Junkers Ju 90 W.Nr. 002 KB+LA piloté par le *Flugkapitän* Alfried Gymnich. Lors des six vols successifs, le Ju 90 fut principalement employé comme remorqueur mais la rareté de ce type d'appareil, de même que son relatif manque de puissance (quatre moteurs Pratt & Whitney SC-G totalisant 4800 ch), empêchaient d'envisager son utilisation opérationnelle à grande échelle.

Le Me 321, le plus imposant planeur de combat de l'histoire.





Le 3 juillet 1941 à Obertraubling, un tracteur lourd chenillé Praga T-9 amène sur la piste le Me 321 W2+SA qui va bientôt s'envoler vers le front de l'Est.

Plan initial de l'attelage devant tracter le Me 321. Les quatre Bf 110 seront très vite réduits à trois machines pour limiter un tant soit peu les accidents de remorquage.

Malgré l'assistance au décollage de huit moteurs-fusées Walter HWK 109-500 (*R-Gerät*) placés sous les ailes du Me 321, la question du remorqueur devenait cruciale vu la dimension du planeur et son emport. On opta donc pour la solution d'une « troïka », trois bimoteurs Messerschmitt Bf 110 décollant simultanément en ligne. Les meilleurs équipages furent sélectionnés pour cette tâche délicate. Chaque *Zerstörer* était relié par un câble au planeur ; ceux des deux appareils extérieurs avaient une longueur de 100 mètres tandis que celui de l'appareil du milieu mesurait 120 mètres. Des essais furent également tentés avec un montage asymétrique : 130 mètres de câble pour le Bf 110 de gauche, 155 pour celui du milieu et 140 pour celui de droite. On imagine aisément que ce tractage en trio était plus qu'hasardeux et plusieurs accidents mortels handicapèrent la carrière et le développement du Me 321, arrivé sur le front juste à temps pour prendre part à l'opération « Barbarossa », l'invasion de l'Union Soviétique.

Fiche technique : Me 321 B Gigant

Dimensions : envergure 55,00 m ; longueur 28,15 m ; hauteur 10,20 m ; surface alaire 300,00 m².

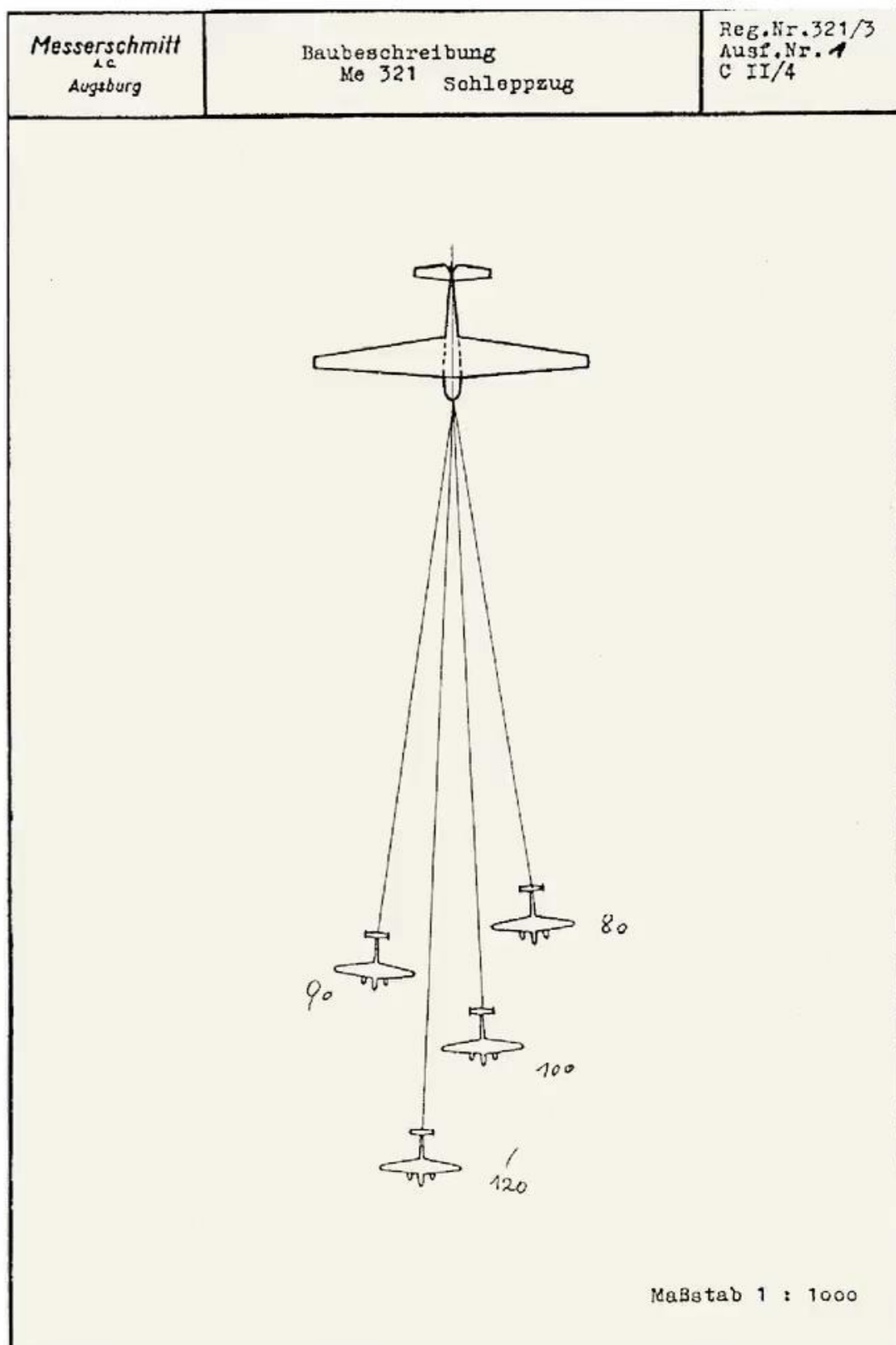
Poids : à vide 11 290 kg ; à vide équipé 12 000 kg ; charge utile 23 000 kg (ou jusqu'à 130 soldats équipés) ; poids en charge 35 000 kg.

Performances : vitesse de remorquage normale 180 km/h ; vitesse de remorquage maximale, environ 230 km/h ; vitesse d'atterrissage, environ 115 km/h.

Armement : de 2 à 4 mitrailleuses MG 15 de 7,92 mm.

Équipage : 3 hommes.

Le 22 juin 1941, quatre escadrilles de *Gigant* étaient opérationnelles. Ces *Grossraumsegler Staffeln*, en abrégé GS, disposaient chacune de six planeurs ainsi que d'une quinzaine de Bf 110 remorqueurs. La GS 1 dirigée par l'Oblt Karl-Heinz Melzer devait être engagée dans le secteur nord, la GS 22 de l'Oblt Schäfer dans le secteur centre et la GS 4 du Hptm Pöhl dans le secteur sud du nouveau front de l'Est. La GS 2 de l'Oblt Baumann demeurait en réserve, comme unité



Juchés sur une plateforme improvisée, les mécaniciens entament le montage d'un moteur-fusée Walter sous l'aile gauche d'un *Gigant*. Développant 500 kgp durant 30 secondes, ce moteur était ensuite largué par parachute de façon à pouvoir être réutilisé.



Deux Me 321 équipés de fusées d'appoint, avec au premier plan un He 111 H des premières versions. Le futur des deux types d'appareils va être intimement lié mais ces aviateurs de la Luftwaffe l'ignorent encore !

Un Me 321 de la GS 22 décolle d'Orscha au cours de l'été 1941, tracté par des Bf 110. Des *R-Gerät* ont été montées sous les ailes du planeur pour faciliter son envol à pleine charge.





d'entraînement et d'appui des autres escadrilles. En septembre 1941, au départ de Riga, quatre Me 321 de la GS 1 ravitaillèrent les troupes allemandes qui venaient de débarquer sur l'île d'Ösel (Saaremaa) pour tenter de capturer le fort de Kübarsaare. Il apparut très vite que ces vols étaient en majorité à sens unique puisque les Me 321, une fois au sol, ne pouvaient que rarement être récupérés vu les conditions climatiques et la nature souvent très « rudimentaire » des terrains de campagne en URSS.

La GS 1 vit ainsi fondre ses effectifs et fut rappelée dans le *Reich* dès novembre 1941. La GS 22, opérant à Orscha-Sud à partir de juillet 1941, effectua quelques missions tout aussi peu fructueuses mais, à la fin octobre, le mauvais temps cloua au sol les appareils survivants. La GS 4, basée à Vinniza et Nikolajew en juillet 1941, assura aussi quelques missions de ravitaillement. La GS 2, demeurée en Allemagne, y fut dissoute comme la GS 1 en janvier 1942. Les deux escadrilles toujours opérationnelles

(GS 22 et GS 4) revinrent à leur tour en novembre 1941 se rassembler à Leipheim où elles furent respectivement redesignées 3.(GS)/KGzbV 2 et 4.(GS)/KGzbV 2 en janvier 1942.

Pour remplacer la troïka de Messerschmitt Bf 110 taxée d'inadéquate suite aux expériences du front, on pensa utiliser à leur place deux ou trois Heinkel He 111. Plusieurs essais eurent lieu à Obertraubling en août et septembre 1941, d'abord avec le Me 321 W4+SJ et trois He 111 H-6 portant les codes-radio d'usine DF+OQ, DF+OR et DF+OS, puis avec un Me 321 tracté par deux des He 111. Mais cette nouvelle formule ne résolvait pas pour autant les délicats problèmes de synchronisation des appareils... Aussi le général Ernst Udet, en charge du développement des nouveaux appareils [1] de la Luftwaffe, avait-il déjà demandé à la firme Heinkel de développer une machine assez extraordinaire, le He 111 Z (pour *Zwilling* : jumeaux) dont les plans furent soumis aux autorités le 20 août 1941.

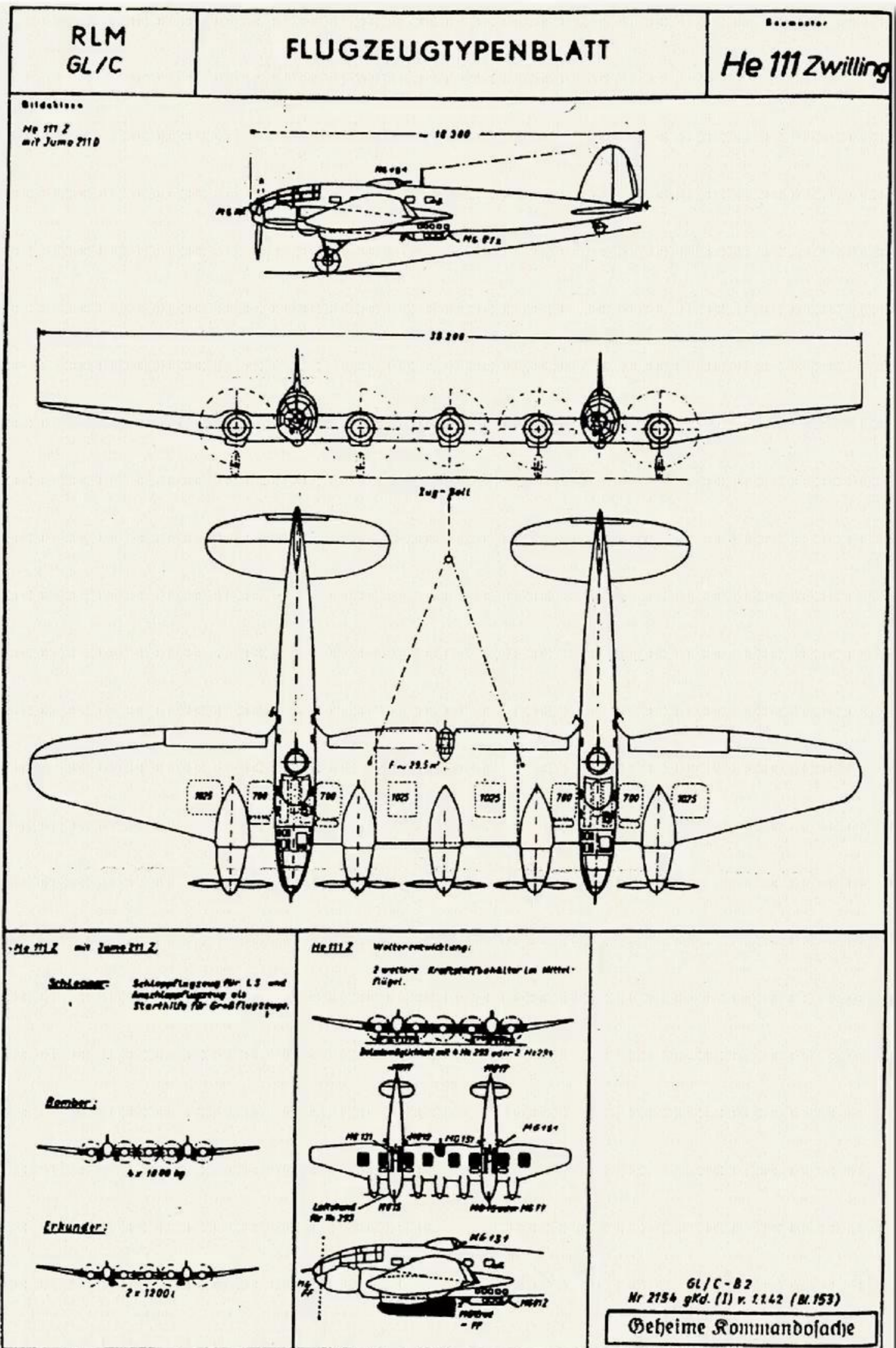
Remorquage d'un Me 321 par une Troïka (trois Bf 110).

[1] *Generalluftzeugmeister u. Chef des Planungsamt d. Lw./RLM.*

Messerschmitt Me 321 A W4+SB, Obertraubling 1941.

Cet appareil s'écrasera le 10 décembre 1941 à Kelheim (près de Ratisbonne, en Bavière) lors d'un vol de transfert vers Deiningen.





Fiche d'identification du He 111 Zwilling datée du 1^{er} janvier 1942. On remarquera qu'à l'origine, une tourelle HDL 151 abritant un canon MG 151 de 20 mm devait être installée sur le bord de fuite de la portion centrale de l'aile. (coll. Daniel Gilberti)

Fiche technique : He 111 Z-1 Zwillling

Moteurs : 5 Junkers Jumo 211 F-2 de 1350 ch chacun (total 6750 ch).

Dimensions : envergure 35,20 m ; longueur 16,69 m ; hauteur 4,53 m ; surface alaire 147,44 m².

Poids : à vide 14 970 kg ; en charge 29 700 kg.

Performances : vitesse maximale 437 km/h à 6000 m ; vitesse de croisière normale, 364 km/h à 5800 m ; vitesse de croisière rapide, 394 km/h ; vitesse d'atterrissage 135 km/h ; vitesse de remorquage avec 1 Me 321, 220 – 230 km/h ; vitesse de remorquage avec 2 Go 242, 250 km/h ;

temps de montée à 9000 m, 30 min ; plafond théorique 10 200 m ; plafond pratique 9600 m ; autonomie normale 2400 km (6 heures de vol) ; autonomie maximum 4000 km (10 heures de vol).

Armement : jusqu'à 8 mitrailleuses MG 15 de 7,92 mm en postes de tirs latéraux, dorsaux et ventraux (4 pour chacun des deux fuselages), 1 mitrailleuse MG 131 de 13 mm dans la pointe avant gauche et 1 canon MG FF/M de 20 mm dans la pointe avant droite (ou 1 mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm dans chacune des pointes avant).

Équipage : 7 à 9 hommes.



Ce He 111 Z (probablement le TM+KU) au roulage montre bien sa formule « pentamoteur ».

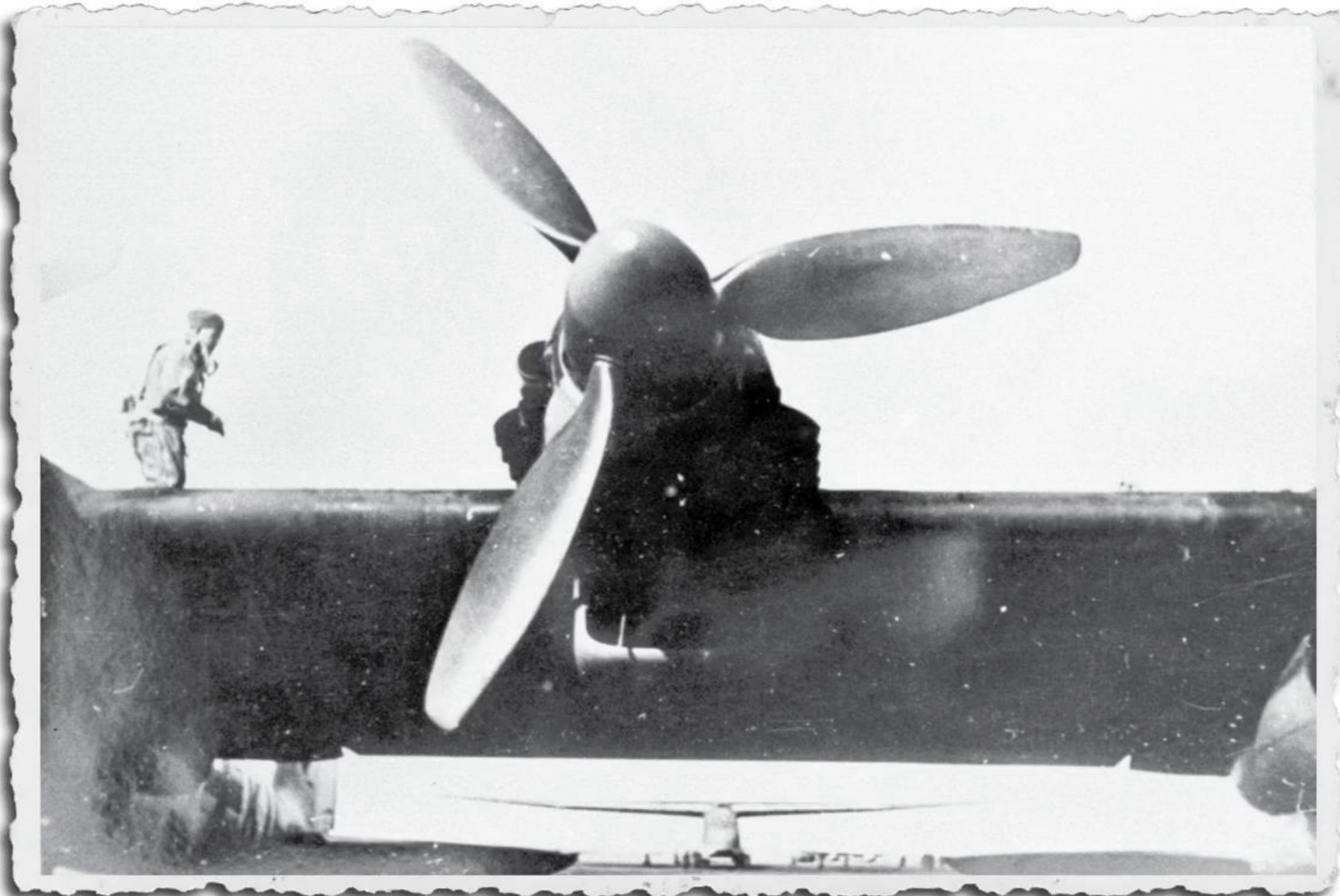
Il s'agissait du « montage » de deux bombardiers He 111 H-6 réunis par une portion de voilure rectangulaire, de 29,5 m² de surface, portant un cinquième moteur Jumo 211 F. Cette section centrale comportait deux réservoirs de 1025 litres chacun qui s'ajoutaient à ceux déjà existants et qu'on pouvait compléter par quatre réservoirs supplémentaires de 600 litres chacun, suspendus sous les deux fuselages à des râteliers ETC 2000. Le *Zwilling* pouvait donc emporter jusqu'à 10 220 litres de carburant, ce qui lui assurait une autonomie maximale de 4000 km. L'unique équipage était réparti entre les deux fuselages, le nombre d'hommes (généralement sept) va-

riant en fonction de la nécessité de servir les armes de bord. Dans le fuselage gauche – qui comportait les commandes principales – embarquaient le pilote, le mécanicien, l'opérateur radio et le mitrailleur ; dans le fuselage droit – équipé d'une double commande secondaire – prenaient place le copilote (qui tenait également lieu de navigateur), un second mécanicien et un autre mitrailleur.

Le prototype He 111 Z V-1 DS+EQ (W.Nr. 2695) effectua son premier vol depuis le terrain de l'usine Heinkel de Rostock-Marienehe fin 1941. Après trois mois de mise au point, il fut transféré au centre

Gros plan sur le moteur central du He 111 Z-1 TM+KU (W.Nr. 2699) en opération sur le front de l'Est. On peut noter que la partie avant des casseroles d'hélice est apparemment peinte en rouge, comme d'ailleurs celles du TM+KI. À l'arrière-plan, un Me 321.

(coll. Daniel Gilberti)



Le poste de pilotage d'un He 111 Z, situé dans la pointe avant gauche. De gauche à droite : le mécanicien navigant (la main sur les poignées des gaz des cinq moteurs), l'opérateur-radio et le pilote.



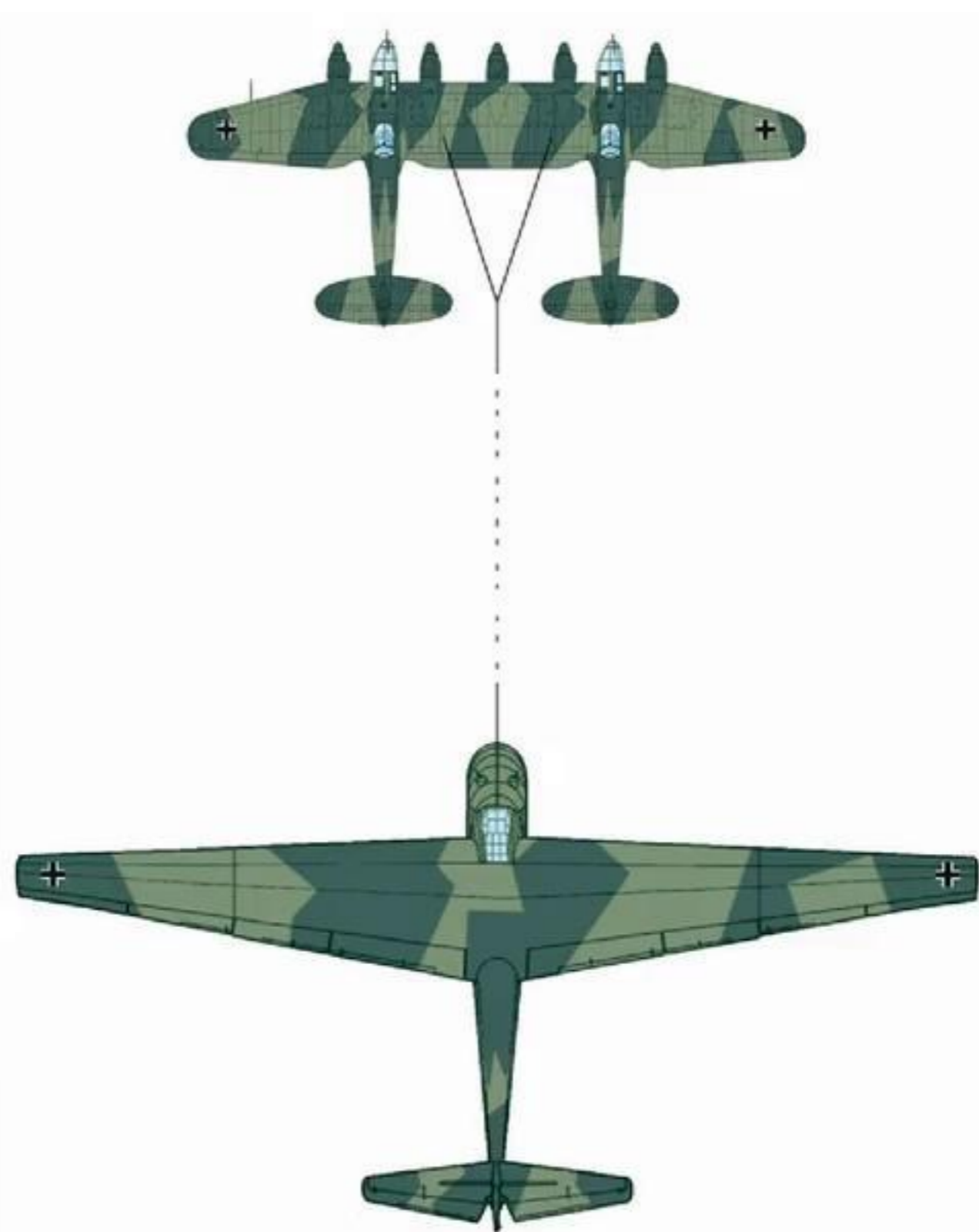
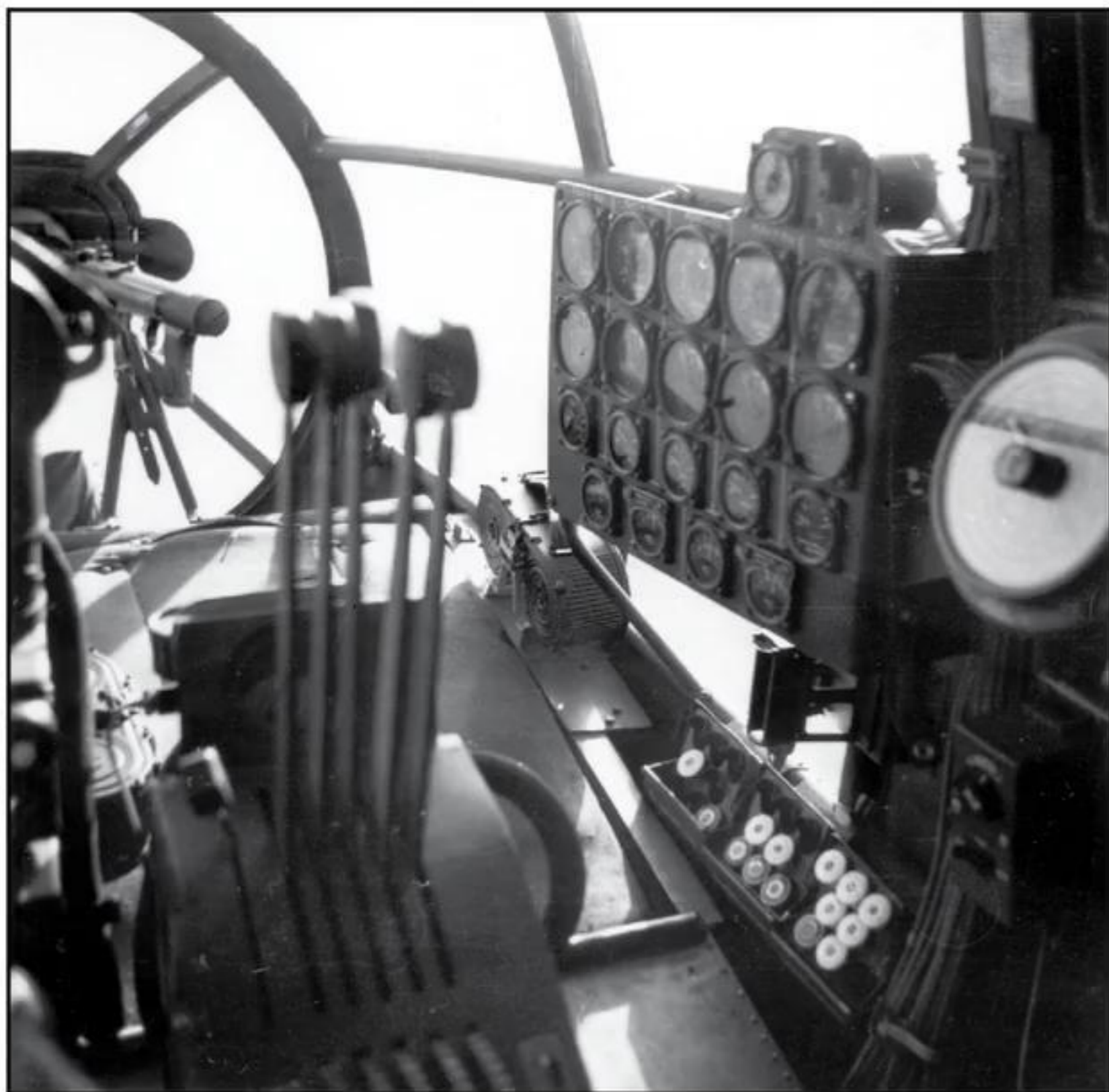
En bas à droite : un Me 321 et un He 111 Z vus à la même échelle. Le *Gigant* est relié au *Zwilling* par un câble d'acier d'une longueur de 150 m.

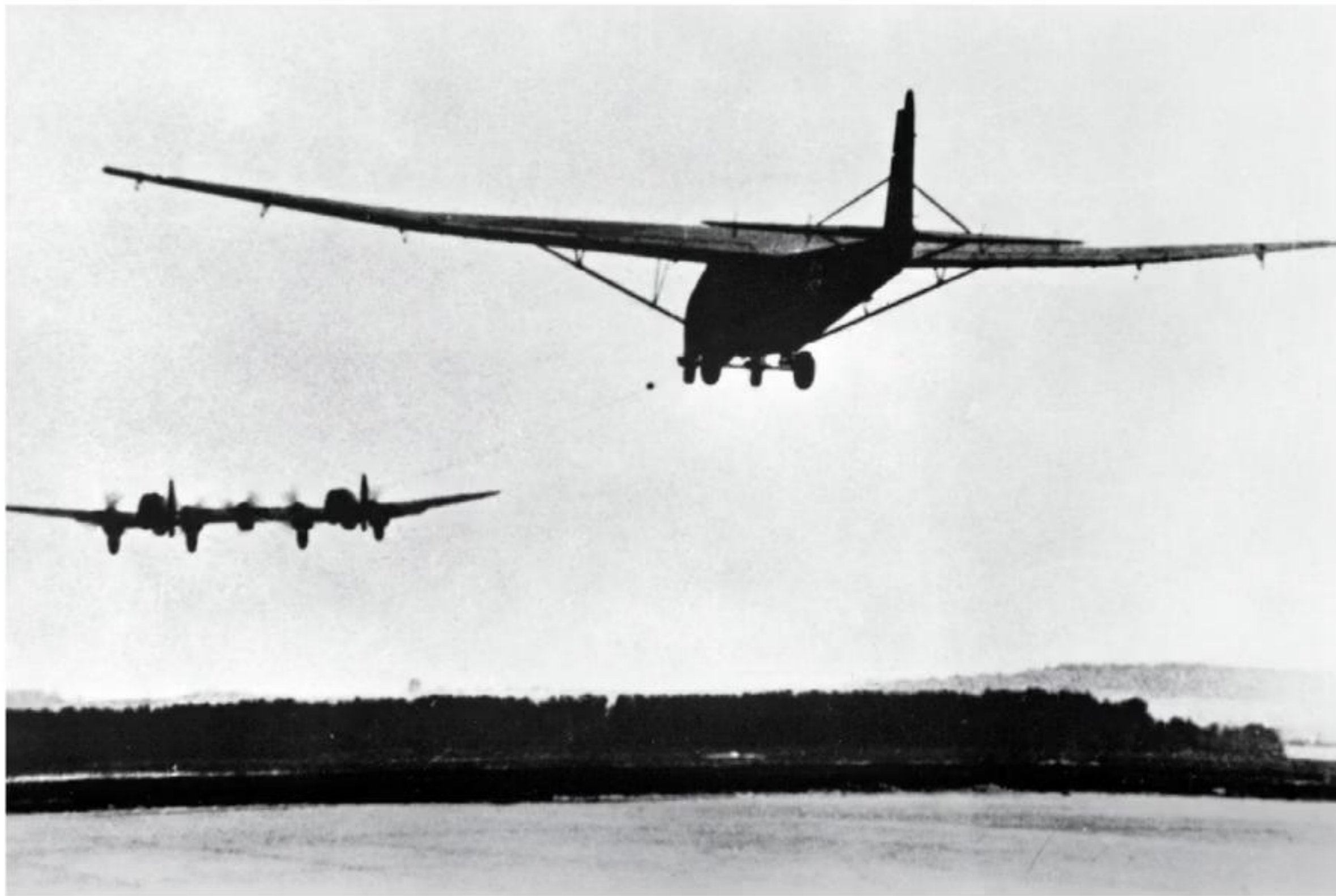
Gros plan sur les poignées des gaz et le panneau de contrôle des cinq moteurs. Un panneau identique était installé dans la pointe avant droite, qui disposait également de commandes de secours.

(coll. Daniel Gilberti)

d'essais de Rechlin où le *Hauptmann (Ing.)* Werner Altrogge le testa pour la première fois comme remorqueur d'un Me 321 le 4 avril 1942. Jusqu'au 16 juillet au moins, l'appareil alterna entre Rechlin, Obertraubling et Leipheim pour la mise au point des procédures de tractage des *Giganten*. Un second prototype, le He 111 Z V-2 DG+RU (W.Nr. 2696), vola en avril 1942 et rejoignit aussitôt Rechlin, mais des problèmes techniques nécessitèrent son retour à Marienehe le 5 mai ; ce *Zwilling* effectua divers tests à Obertraubling et Leipheim avant d'être affecté de façon permanente à Rechlin le 11 juillet. Bien qu'une commande de quarante exemplaires eût été passée,

celle-ci fut réduite en mars 1942 à seulement dix appareils de série – désignés He 111 Z-1 – en raison de l'apparition de la version motorisée du Me 321, le Me 323. Leur production ayant été retardée par le manque d'ouvriers qualifiés, les deux premiers *Zwilling* ne furent réceptionnés par la Luftwaffe qu'en octobre 1942 ; ils furent suivis par deux autres en novembre et quatre en décembre. Les derniers furent livrés début 1943 mais il est certain que le chiffre communément admis de douze He 111 Z a été dépassé, comme on le verra dans la suite de cet article. On ne s'explique pas davantage pourquoi la tranche des *werke nummern* alloués à ces appareils





Un attelage *Zwilling – Gigant* vient de décoller. Le He 111 Z était le seul appareil capable de tracter en toute sécurité un Me 321. Le planeur s'apprête à larguer son train d'atterrissage principal, constitué de deux roues de Ju 90, ainsi que les deux roues de Bf 110 disposées à l'avant. Il se posera sur ses patins.
(coll. Christophe Cony)

(W.Nr. 2995 à 2706) « doublonne » les numéros de série de Heinkel He 111 H plus anciens et pour la plupart depuis longtemps détruits. Le « premier » W.Nr. 2700 était par exemple le H-2 « F6+CH » de la 1.(F)/122 qui avait intégralement brûlé au décollage d'Uetersen le 6 décembre 1939 !

Avec ses 35 mètres d'envergure et ses trente tonnes en charge, le Heinkel He 111 Z n'était pas un appareil aisé à piloter et il l'était encore moins lorsqu'il tractait plus de vingt tonnes tandis que son équipage veillait sur le câble le reliant au *Gigant*... Son entrée en service au compte-gouttes fit que les

3. et 4.(GS)/KGzbV 2 demeurèrent quasiment inactives pendant toute l'année 1942, d'autant que tous les actions d'envergure auxquelles ces unités devaient participer tombèrent à l'eau l'une après l'autre : l'opération « Herkules », l'invasion aéroportée de l'île de Malte, fut abandonnée à la fin de l'été ; l'opération « Fischreiher » ayant comme objectif la prise de Stalingrad devait être prolongée par un débarquement aérien à Astrakhan qui n'eut jamais lieu, les Allemands n'ayant jamais réussi à atteindre les bords de la Mer Caspienne ; il en fut de même pour le projet d'attaque des champs pétrolifères de Bakou, en Azerbaïdjan.

Début novembre 1942, les mécaniciens s'affairent à mettre en marche les moteurs de ce He 111 Z sur le terrain de Krasnodar, au sud-est de la Mer d'Azov. L'énorme appareil est équipé de quatre réservoirs supplémentaires de 600 litres chacun (et non pas 900 litres comme beaucoup de sources le mentionnent par erreur).





Le Me 321 B W6+SW photographié sur le terrain enneigé d'Obertraubling en janvier 1943, juste avant son départ pour la poche de Stalingrad. On aperçoit à l'arrière-plan le He 111 Z-1 TH+ZL.

Les deux escadrilles furent renommées *GS-Kommando 1* et *GS-Kommando 2* au mois de novembre 1942. Placées sous l'autorité de la *Luftlandegeschwader 2* (LLG 2), elles comptaient respectivement, au 1^{er} décembre, un Heinkel He 111 Z plus un Messerschmitt Me 321 et un Heinkel He 111 Z plus onze Messerschmitt Me 321. Les autres Heinkel He 111 Z en service étaient utilisés par le I./LLG 2 pour remorquer des Gotha Go 242, le *Zwilling* pouvant en effet tracter deux de ces planeurs bipoutres volant à la queue-leu-leu.

Début janvier 1943, les GS-Kdo 1 et 2 furent engagés dans le ravitaillement de la 6. Armée qui combattait dans des conditions dramatiques à Stalingrad. Sans la moindre préparation, les attelages He 111 Z – Me 321 durent entreprendre le très long voyage, via

Jasionka (Pologne), Shitomir et Poltawa (Ukraine), à destination de Stalino et Woroschilowgrad. Leur envoi tourna à la catastrophe puisque seuls deux planeurs purent atteindre la poche. Le 16 janvier, seul le *GS-Kommando 2* basé à Woroschilowgrad tentait encore de ravitailler Stalingrad ; il disposait pour cela de dix Me 321 et cinq He 111 Z. Cinq autres *Zwilling*, venus du I./LLG 2 stationné à Stalino, avaient provisoirement été affectés en renfort au GS-Kdo 2. Une douzaine de Messerschmitt Me 321 réussit quand même à acheminer quelques matériels plus au sud-ouest, sur la presqu'île de Crimée. Peu d'entre eux revinrent, la plupart devant être abandonnés sur place...

De début février à fin mars 1943, il en fut de même pour le ravitaillement puis l'évacuation de la tête de



Heinkel He 111 Z-1 TH+ZL (W.Nr. 2697) du *GS-Kommando 2*, Woroschilowgrad mi-janvier 1943.



Le He 111 Z-1 DG+DY (W.Nr. 2704) en cours d'entretien à Kharkov au cours de l'hiver 1942-1943. La ville va être reprise par les Soviétiques le 16 février 1943, puis ré-occupée par les Allemands un mois plus tard. Quant au DG+DY, il sera abattu le 26 février 1944 en France, par un Mosquito FB.VI du No 418 Sqn de la RCAF. (coll. Daniel Gilberti)



Messerschmitt Me 321 B W6+SW du GS-Kommando 2, Woroschilowgrad mi-janvier 1943.

À la mi-février 1943, alors que Stalingrad est tombée depuis deux semaines aux mains des Soviétiques, le Me 321 W6+SW du GS-Kdo 2 achemine des renforts vers la tête de pont du Kouban. Il est photographié à Sslawjanskaja en compagnie du He 111 Z-1 TM+KI (au fond à droite) et de deux Bf 109 G-2 de la JG 52. À gauche, le « 3 blanc » (W.Nr. 19 310) de la 4./JG 52 qui sera perdu sur panne moteur le 20 mars au sud d'Anapa ; à droite, le « chevrons plus barres » (W.Nr. 14 856) du commandant de l'escadre, le célèbre *Major* Dietrich Hrabak, qui sera détruit à 70% le 30 mars lors d'un atterrissage forcé à l'est de Dniepropetrovsk.



Un He 111 Z appartenant probablement au I./LLG 2 à l'atterrissage sur le terrain de Bagerowo, dans la péninsule de Kertsch, en mars-avril 1943.



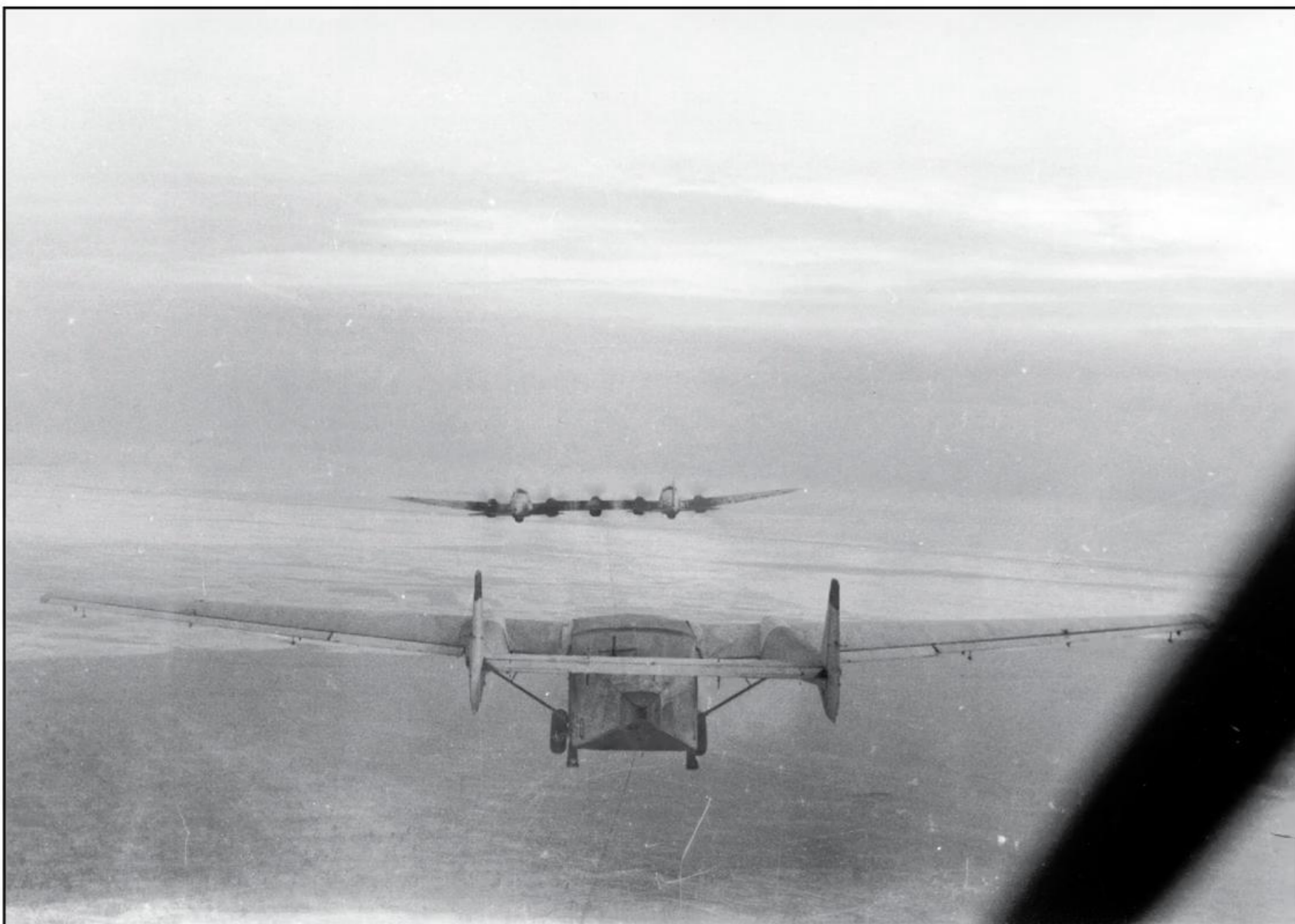
[2] Le journal d'opérations cite quelques noms d'officiers, dont celui d'un des deux *Staffelkapitäne*, le Lt Karl-Heinz Kniepel.

En vol au-dessus de la Mer d'Azov, peut-être pendant les opérations de ravitaillement de la tête de pont du Kouban (avril 1943). Comme en France quelques mois plus tard, les He 111 Z sont requis pour tracter deux Go 242.

pont du Kouban, depuis le terrain de Bagerowo en Crimée. Les Me 321 transportèrent principalement des soldats, une centaine par planeur, plus une trentaine d'hommes entassés dans les flancs du remorqueur He 111 Z. Des trois *Giganten* ayant pris part à ces actions, un seul semble avoir pu regagner Obertraubling. Aucune perte de *Zwilling* sur le front de l'Est n'est connue mais il est probable que le He 111 Z-1 DG+DZ (W.Nr. 2705) n'a pas survécu à cette campagne puisqu'on ne retrouve plus sa trace après avril 1943, le TM+KW (W.Nr. 2701) ayant pour sa part été endommagé le 2 mars.

L'ARBEITSSTAB HPTM PÖHL (1943)

Quoique très embarrassés par ces unités superflues et le contre-emploi d'équipages qui auraient été – de toute évidence – bien mieux utilisés ailleurs, les responsables de la Luftwaffe vont étonnamment manquer de réalisme en ne dissolvant pas les deux escadrilles. Dans l'espoir vain de les « rentabiliser », on lève à Obertraubling en avril 1943 un *Arbeitsstab Hptm Pöhl*, unité coiffant les GS 1 et 2 ainsi qu'une section technique, la FBK (S) 1. Ce conglomérat est



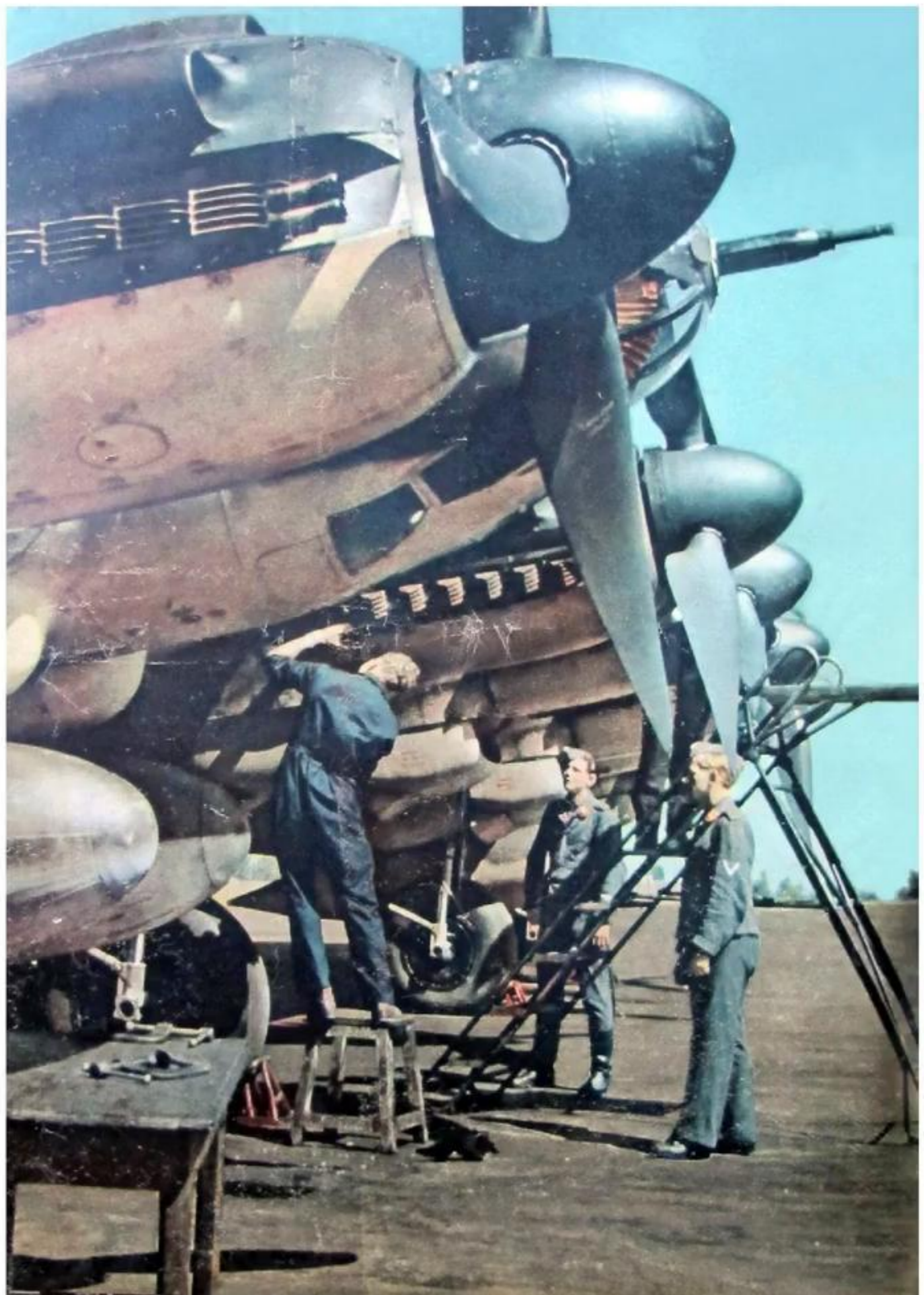
Photographié au début du printemps 1943, ce He 111 Z est vraisemblablement le DG+DX (W.Nr. 2703) dont le camouflage en deux tons de vert a été recouvert de peinture lavable blanche. Les rétroviseurs qui permettent aux deux pilotes de contrôler l'évolution de leur(s) charge(s) volante(s) sont bien visibles sur le toit des cabines. (coll. Philippe Ricco)



mené par le *Hauptmann* Pöhl qui, en juin 1941, commandait comme *Oberleutnant* la GS 4. Au début de 1943, Pöhl était attaché au *Stab/LLG 2* et il a très probablement été appelé à ce commandement vu son expérience sur Me 321 [2].

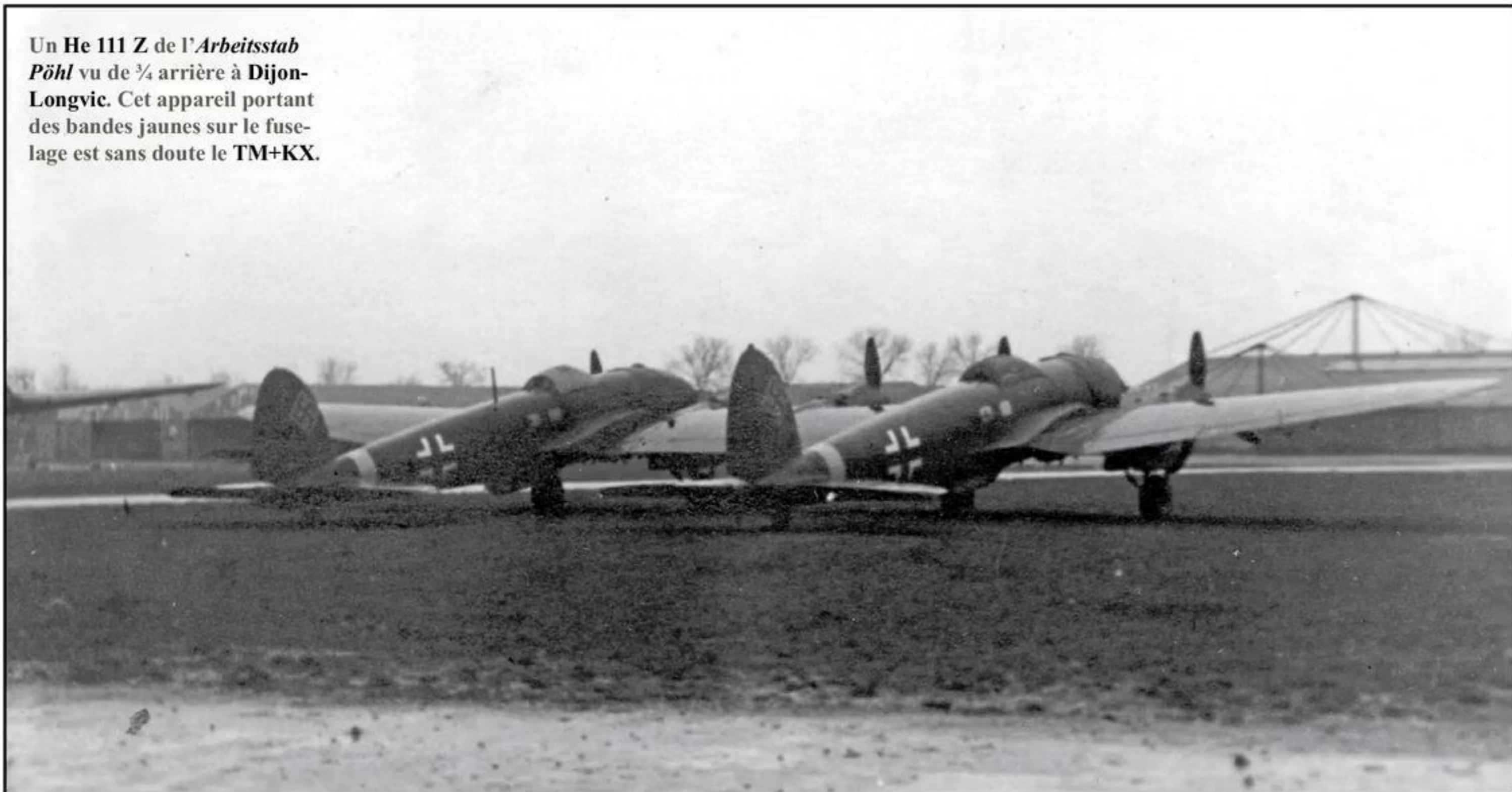
La tâche première du nouveau détachement est de rassembler les Me 321 ainsi que les He 111 Z existants toujours, dispersés aux quatre coins du *Reich*. Des *Giganten* vont ainsi arriver à Obertraubling en provenance des écoles de Wittstock-Dosse (dans le Brandebourg), siège des futurs parachutistes de la *Luftwaffe*, de Lechfeld (en Bavière) ou de Brünn (Brno, en Tchécoslovaquie annexée). Le 2 mai 1943, le He 111 Z-1 TM+KI (W.Nr. 2698) décolle pour un vol d'entraînement d'Obertraubling en remorquant un Me 321 dont le pilote est un novice. Celui-ci commet l'erreur de monter en flèche dès qu'il a quitté le sol, déséquilibrant le *Zwilling* qui bascule sur le côté ; son aile gauche heurte le sol où l'appareil explose, tuant son pilote et les deux mécaniciens navigants présents à bord. Quelques secondes avant de percuter, l'Obfw Grzega, le pilote du He 111 Z, a

Entretien du moteur n° 4 d'un *Zwilling*. Chacun des Jumo 211 F-2 du He 111 Z développe 1350 ch.



Ce *Zwilling* aurait été photographié sur un aérodrome français (Reims ?) par un élève pilote allemand.

Un He 111 Z de l'*Arbeitsstab Pöhl* vu de $\frac{3}{4}$ arrière à Dijon-Longvic. Cet appareil portant des bandes jaunes sur le fuselage est sans doute le TM+KX.



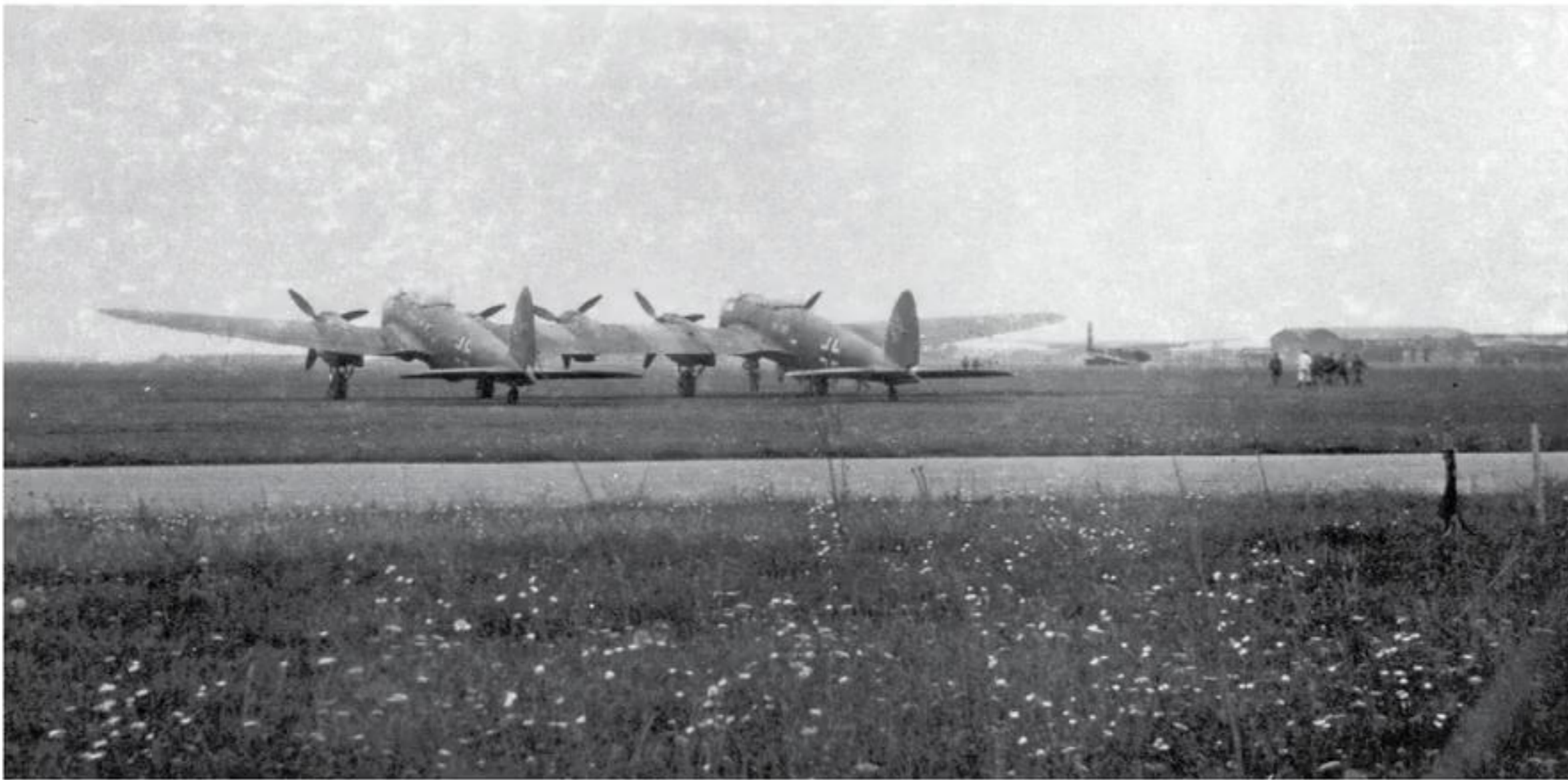
Heinkel He 111 Z-1 TM+KX (W.Nr. 2702) de l'*Arbeitsstab Hptm Pöhl*, Dijon-Longvic juin 1943.



Cet avion est équipé de réservoirs supplémentaires de 600 litres et de *R-Gerät*. Amusez-vous avec notre illustrateur Thierry Dekker ! Avez-vous compris comment les verrières dorsales s'ouvraient ?

En 1943, le *Gigant* a perdu tout caractère secret. Ce Me 321 codé W7+__ est présenté à des fins de propagande à des unités de la *Hitlerjugend*. Les ailes de l'appareil ont été attachées au sol pour ne pas qu'elles soient soulevées par des rafales de vent.





Le DG+RU (W.Nr. 2696), second prototype du He 111 Z, a comme le V-1 été incorporé à l'*Arbeitsstab Pöhl*. On le voit ici à la mi-1943 sur le terrain de Dijon-Longvic, avec en arrière-plan un Me 321. (coll. G. Raiss via Daniel Gilberti)

heureusement eu le réflexe de larguer son planeur... Dix jours après, l'unité quitte Obertraubling vers Reims. C'est en effet en France que ces imposants planeurs peuvent se révéler les plus utiles. Lors de ce transfert, l'*Arbeitsstab* dispose des effectifs suivants : six Heinkel He 111 Z à Reims (dont quatre en état de vol), un à Laval, deux à Erfurt, un à Rostock et un à Illesheim ; soit au total onze *Zwilling*. Seize planeurs Me 321 parviennent également à Reims, dont huit sont cependant dépourvus d'ailes.

Progressivement, les appareils se concentrent en Champagne. Le 21 mai 1943, les effectifs sont portés à sept He 111 Z en état de vol à Reims. Outre les seize Me 321 présents sur cet aérodrome, quatre autres *Zwilling* ont atteint Dijon-Longvic qui semble être la « base satellite ». Quant au personnel volant, le *Stab* dispose de onze équipages pour les He 111 Z et de vingt et un autres pour les Me 321. Le regroupement étant en bonne voie, l'ordre parvient le 27 mai de gagner la base aérienne d'Istres, au nord-ouest de Marseille. Ce n'est pas une muta-

De nouveau le DG+RU, qui porte en blanc son numéro de série sur le fuselage. (coll. G. Raiss via Daniel Gilberti)



Heinkel He 111 Z V-2 DG+RU (W.Nr. 2696) de l'*Arbeitsstab Hptm Pöhl*, Dijon-Longvic juin 1943.



Un He 111 Z de l'*Arbeitsstab Pöhl* vu de face, probablement à Istres au début de l'été 1943.

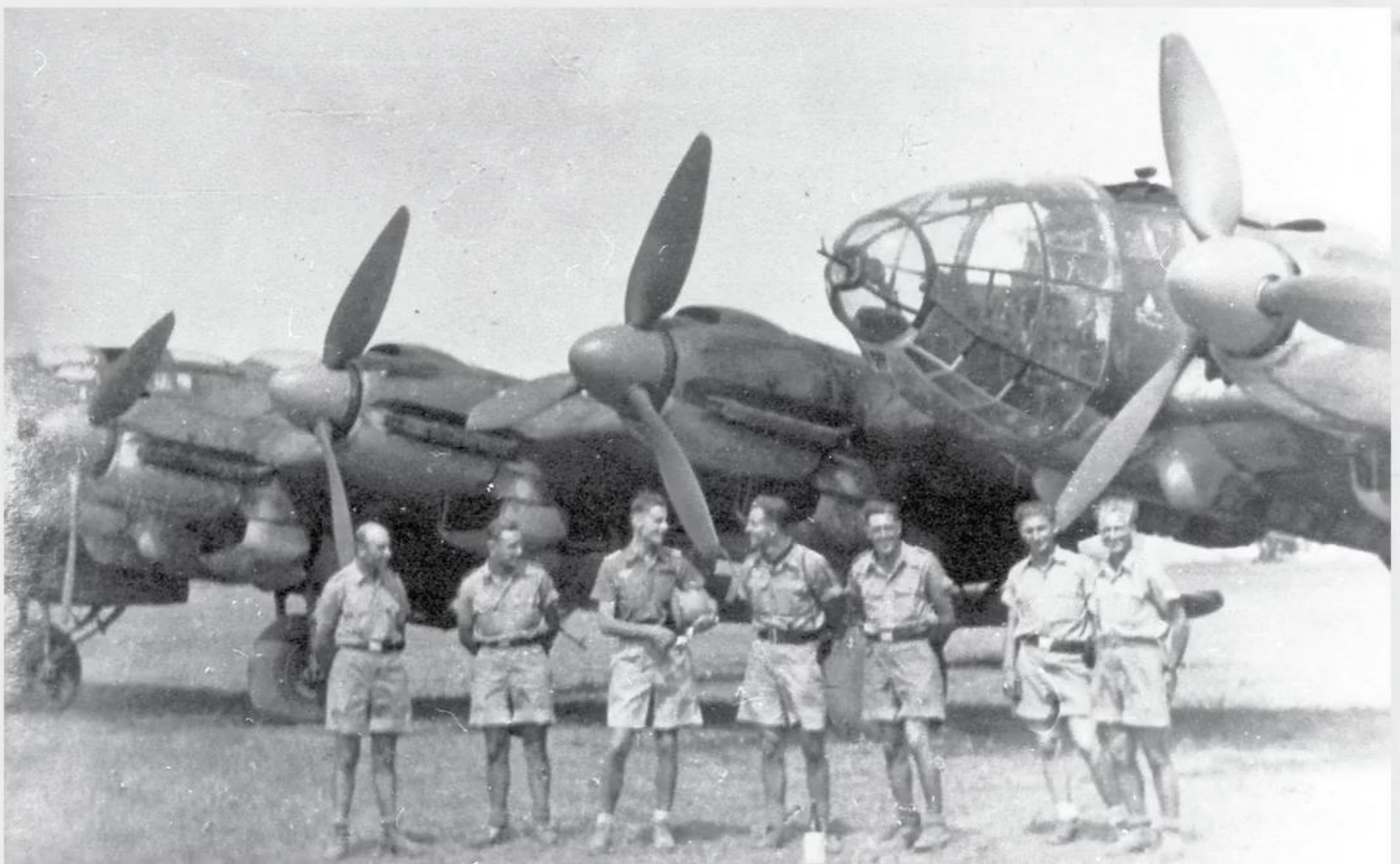


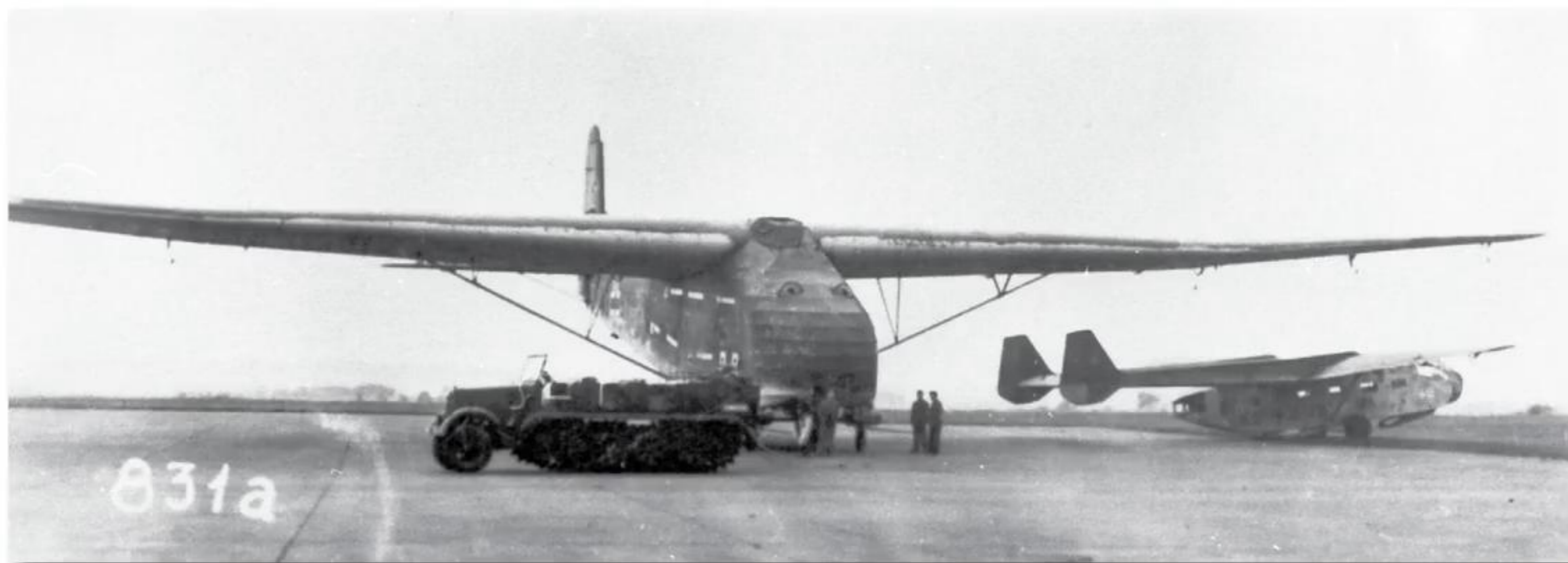
Les sept membres d'équipage d'un *Zwilling* en tenue d'été devant leur « bête » : 35 mètres d'envergure, deux fuselages et près de 7000 ch sous les capots des cinq moteurs ! Les casseroles d'hélice sont peintes de couleur vive.
(coll. Philippe Ricco)

tion fixée au hasard puisque, à cette époque, deux *Fallschirmjägerdivision* (divisions de chasseurs parachutistes) sont à l'entraînement dans le sud de la France, à Avignon, Cavaillon, Alès et Nîmes en particulier. Pöhl prend d'ailleurs très vite contact avec le *Generalmajor* Richard Heidrich qui commande la 1. Fsch.Jg.Div. Dès le 28 mai, sept Messerschmitt Me 321 se posent à Istres. Le lendemain, le Me 321 W.Nr. 629 est détruit à l'ouest d'Ambérieu, probablement suite à une rupture de câble en vol.

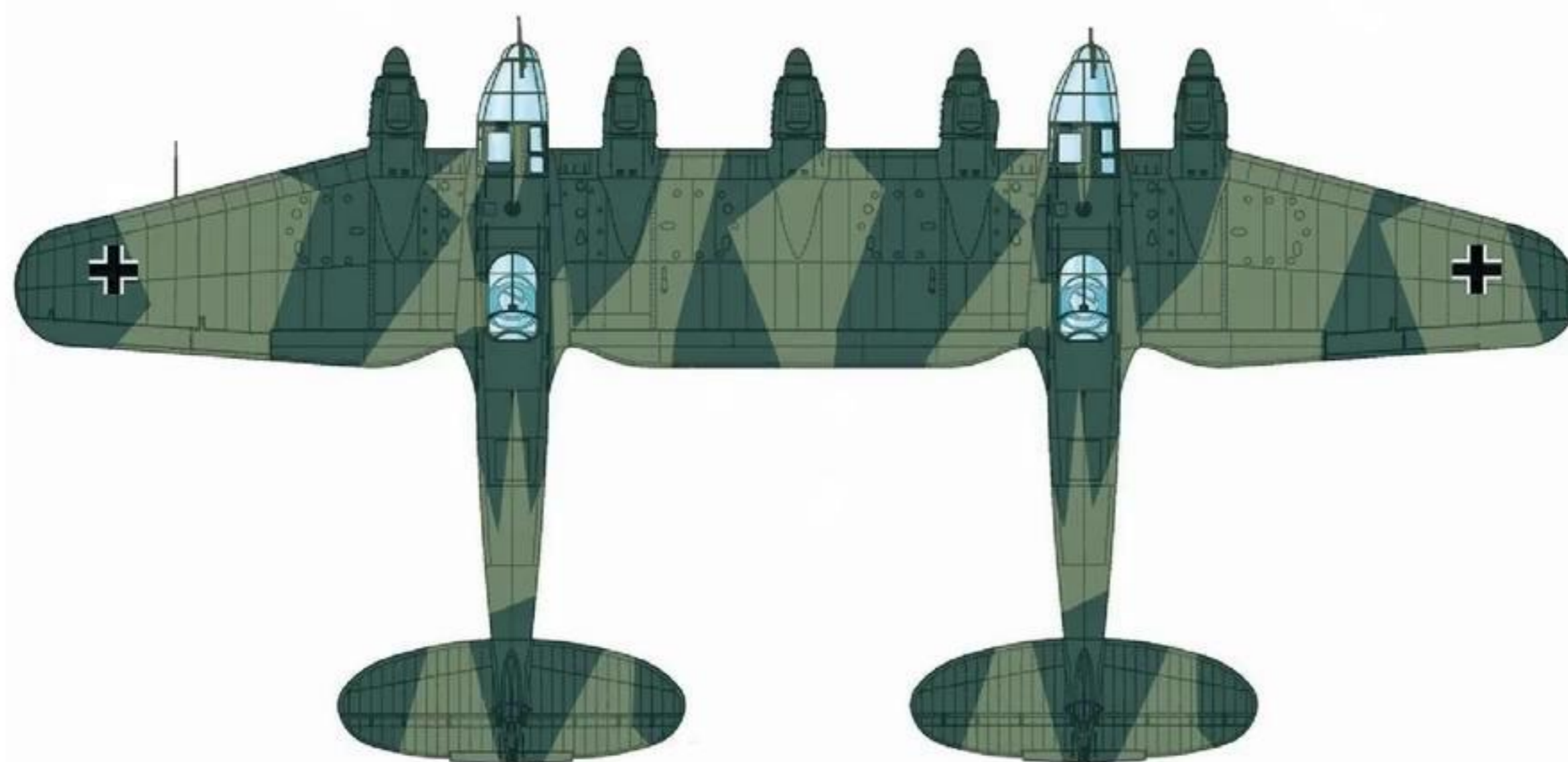
Le 17 juin 1943, preuve de l'intérêt montré en haut lieu, l'unité est inspectée à Istres par le général Kurt Student, le chef des chasseurs parachutis-

tes. L'*Arbeitsstab Pöhl* est rattaché au *Stab/LLG 1* et il gagne en importance, vu l'évolution du conflit dans le théâtre méditerranéen. Les revers de l'Axe dans le Sud font en effet douter peu à peu de la fidélité de l'allié transalpin... Basées à Istres, les unités aéroportées pourraient donc être rapidement acheminées dans la botte italienne, au besoin avec l'aide des *Giganten*. Le 30 juin, le *Stab* est partagé entre Istres et Reims, devenue base arrière. On inventorie à Reims neuf Heinkel He 111 Z ainsi que huit Messerschmitt Me 321, tandis qu'à Istres demeurent en permanence onze Me 321 avec treize équipages.





Un Me 321 devant un Go 242. Le premier type va être délaissé en faveur du second à partir de juillet 1943.



L'étonnante silhouette du Heinkel He 111 Z.

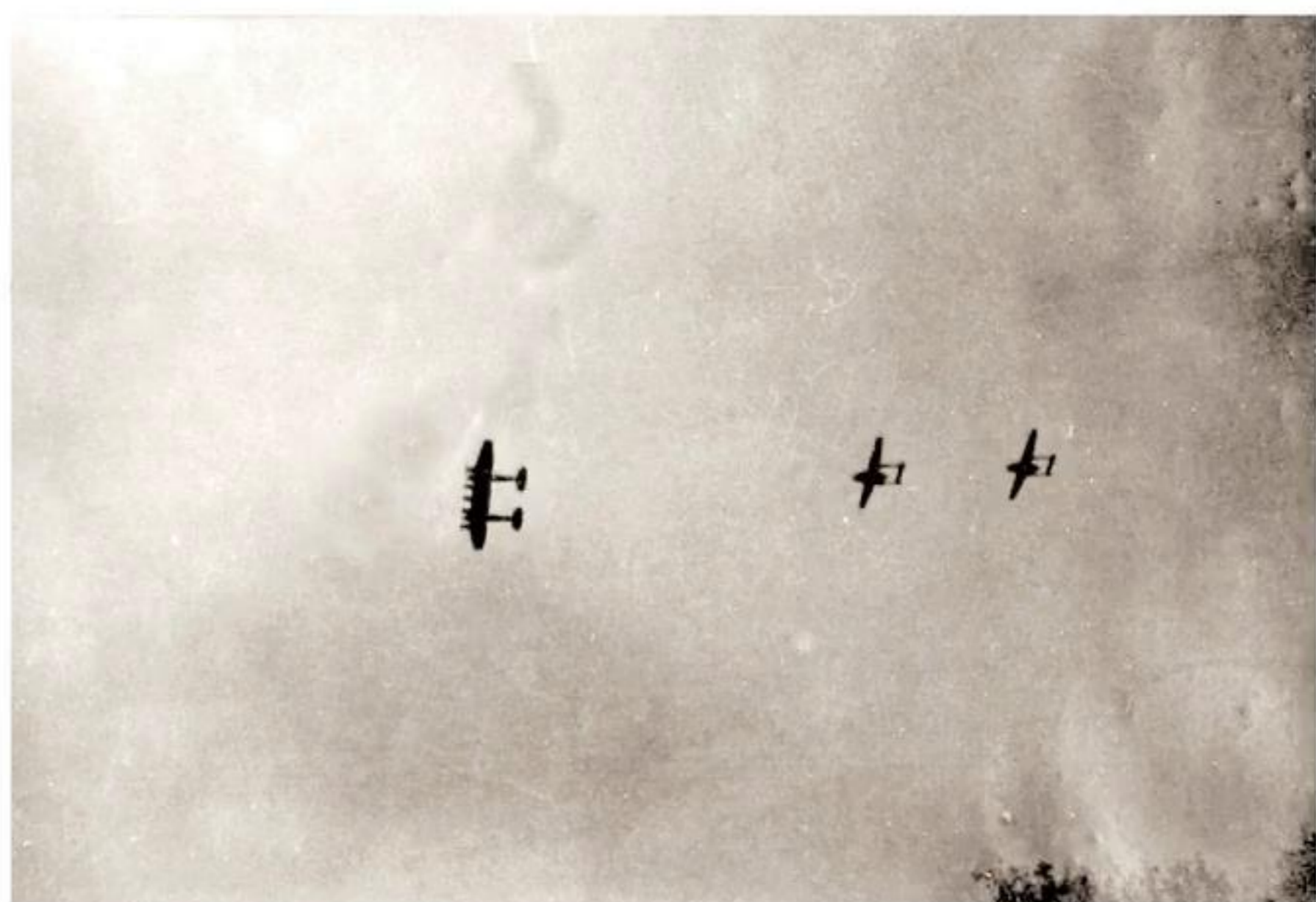
UNE DOULOUREUSE CAMPAGNE D'ITALIE

Le 5 juillet, l'inactivité est telle que la *Luftflotte 3* semble avoir demandé la dissolution de l'*Arbeitsstab*. Mais les événements se précipitent lors du débarquement allié en Sicile le 9 juillet 1943. Les He 111 Z du *Stab Pöhl* sont de suite requis pour tracter des Go 242 amenant parachutistes et matériel des 1. et 2. Fsch.Jg.Div. sur les terrains de Practica di Mare, près de Rome, et Pomigliano d'Arco, près de Naples. Cependant, si des « planeurs motorisés » Messerschmitt Me 323 vont participer activement à ce pont aérien, on ne semble guère avoir accordé de valeur à leurs prédécesseurs les Me 321, trop vulnérables et qui demeurent donc à Istres. Le 15 juillet, lors d'un bombardement de Pomigliano, le He 111 Z TM+KV (W.Nr. 2700) est détruit au sol de même qu'une dizaine de trimoteurs Junkers Ju 52/3m du I./*Transportgeschwader 2* (I./TG 2) et de la *Flugzeugführerschule C 1* (FFS C 1).

Le 17 août 1943, cent quatre-vingt Boeing B-17 venus de Tunisie écrasent sous les bombes les différents terrains de la base d'Istres : pas moins de 25 619 projectiles à fragmentation sont ainsi largués en deux heures sur la seule piste du Tubé ! Les Alliés revendiquent au total 94 appareils détruits et 28 endommagés, bien qu'en réalité les pertes subies par la Luftwaffe sont largement supérieures puisqu'el-

les se montent à 45 avions et 146 planeurs... Parmi ceux-ci, six Me 321 (W.Nr. 461, 475, 539, 547, 634 et 642) sont totalement détruits, leur structure en bois supportant très mal les impacts ainsi que le souffle des explosions ; le Me 321 W.Nr. 637 subit également 50% de dommages. En contrepartie, l'unité ne semble pas avoir eu à déplorer de pertes humaines. On notera que, dans la liste officielle de pertes, les sept planeurs sont signalés appartenir au *Stab/LLG 1* tout comme l'unique Heinkel He 111 Z-1 détruit à

Départ vers l'Italie d'un He 111 Z tractant deux planeurs Go 242.



Vue générale de la base aérienne d'Istres-Le Tubé sous les bombes des Forteresses volantes de la 15^e Air Force, le 17 août 1943. Les appareils de l'*Arbeitsstab Pöhl* stationnent sur la bordure sud du terrain. Le cliché a été pris à 13h08 depuis le B-17 « 313 » du 346^e BS/99^e BG.
(NARA)



Gros plan sur la bordure sud du terrain, quelques minutes avant que le bombardement ne commence. On distingue nettement quatre He 111 Z (cercles jaunes) et sept Me 321 (cercles rouges). Le premier *Zwilling* ainsi que les deux premiers *Giganten* en partant de la gauche vont être détruits.
(NARA)





Le bombardement du 17 août 1943, photographié depuis le sol par un membre de la Luftwaffe.

70%, le W.Nr. 2706 [3]. Il est possible, au vu des photos prises par les Américains lors du bombardement, qu'un second *Zwilling* a été endommagé à Istres ce 17 août, mais il n'est aucunement signalé par la Luftwaffe.

L'*Arbeitsstab*, suite à ces pertes sérieuses, est éloigné. Le 23 août, une évacuation partielle a lieu vers Valence puis, le 3 septembre, l'unité gagne Dijon-Longvic. Pöhl et son équipe s'installent au n° 104 de la rue de Longvic, les GS 1 et FBK (S) 1 à l'école Saint-Joseph, le GS 2 à l'école « Chanove » [4]. Ce cantonnement très restreint prouve le peu d'effectifs de l'unité. Pöhl se retrouve ainsi à la tête d'une formation écartelée, ses appareils étant dis-

persés un peu partout... souvent pour réparation. De ses dix Heinkel He 111 Z, un est à Leipheim, un autre à Obertraubling, deux à Magdebourg, un à Erfurt, etc. Des planeurs Messerschmitt, quatre sont à Dijon – mais aucun n'est en état de vol – tandis que huit autres, opérationnels ceux-là, se trouvent à Reims. Le 26 septembre, cependant, le bombardement de ce dernier aérodrome frappe quatre Me 321 *Giganten* : les W.Nr. 609 (détruit à 95%), 542 (détruit à 85%), 627 (endommagé à 45%) et 644 (endommagé à 40%).

Le 10 octobre 1943, l'activité de l'unité semble stagner puisque, sur dix He 111 Z, sept sont toujours en réparation à Magdebourg, Obertraubling ou

[3] Donné par d'autres sources comme le He 111 Z W.Nr. 7070, ce qui est une erreur car ce numéro de série correspond au He 111 H-6 « S3+MH » de la 1./TGr. 30 qui sera détruit à 90% sur panne-moteur le 21 octobre 1943 à Pontedera.

[4] En fait Chenove, une commune au sud de Dijon.



Des chasseurs parachutistes attendant d'embarquer pour le front italien devant un He 111 Z. Les extrémités des casseroles d'hélice semblent cette fois encore de couleur rouge. (coll. Serge Joanne)

Heinkel He 111 Z-1 DG+DY (W.Nr. 2704) de l'Arbeitsstab Hptm Pöhl, Istres juillet-août 1943.

Cet avion sera abattu par un Mosquito du No 418 Sqn de la RCAF le 26 février 1944 à Dole.



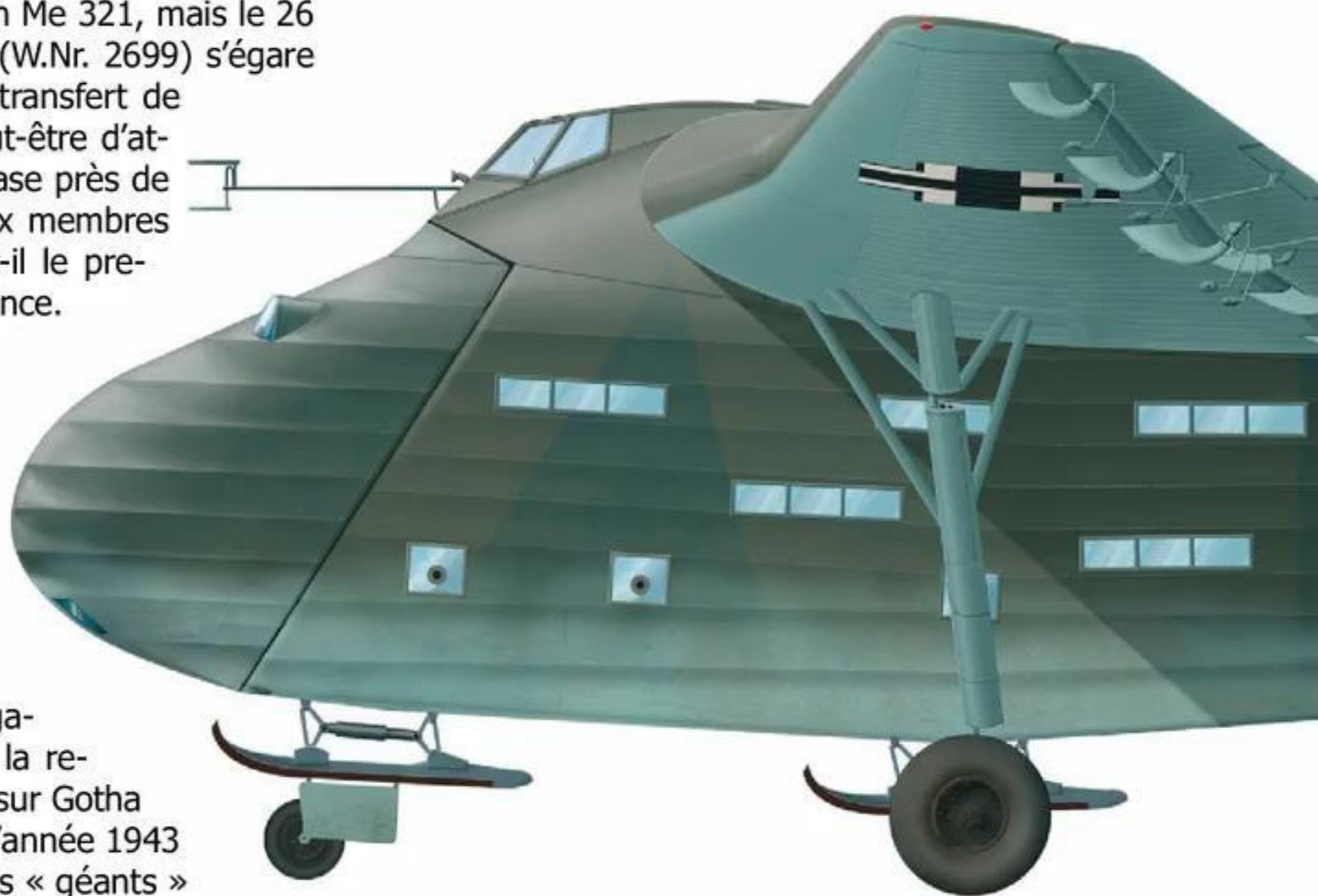
Le DG+DY (W.Nr. 2704), un des He 111 Z de l'Arbeitsstab Pöhl, a conservé les bandes jaunes d'identification du front de l'Est même après avoir été débarrassé de sa peinture hivernale blanche...

Erfurt, les trois autres étant dispersés à Leipheim, Dijon et Reims. Ses onze Me 321 sont partagés entre Reims (cinq, dont deux en état de vol), Dijon (cinq, dont deux en état de vol) et Istres (un, peut-être le W.Nr. 637). Les pertes continuent à s'accumuler car deux jours plus tard, le Me 321 W.Nr. 545 est endommagé à 40% à Obertraubling. Le 10 novembre, l'Arbeitsstab Hptm Pöhl rassemble cependant dix Heinkel He 111 Z et vingt et un Me 321, mais le 26 du mois, le He 111 Z TM+KU (W.Nr. 2699) s'égare alors qu'il effectue un vol de transfert de Dijon vers Reims ; tentant peut-être d'atteindre Romilly, l'appareil s'écrase près de Provins en tuant quatre des six membres d'équipage [5]. C'est semble-t-il le premier Zwingling à s'écraser en France.

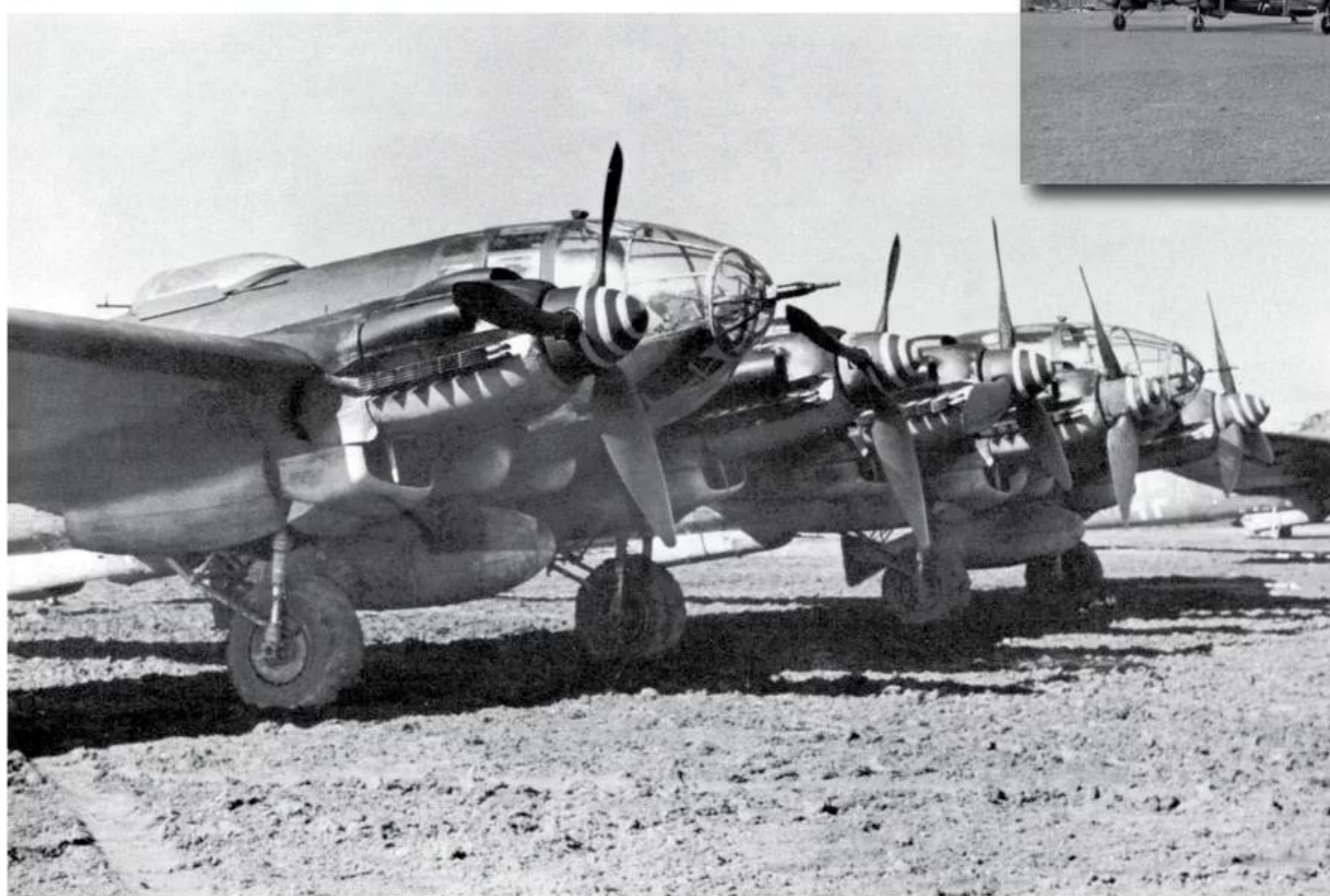
motorisés Messerschmitt Me 323. Après avoir subi de lourdes pertes en Méditerranée, ils abandonneront le front méridional à la fin de l'année pour opérer plus aisément en URSS. Cela avant leur chant du cygne : leur participation à l'évacuation des troupes allemandes de Roumanie en août 1944.

[5] Les corps seront transférés à l'hôpital de Fontainebleau puis inhumés à Paris-Ivry. Il est parfois indiqué de manière erronée que cet appareil était un He 111 H-6 (!) du Stab/LLG 1. Cependant son code, son *Werknummer* et la présence de deux mécaniciens de bord dans l'avion prouvent qu'il s'agissait bien là d'un type Z.

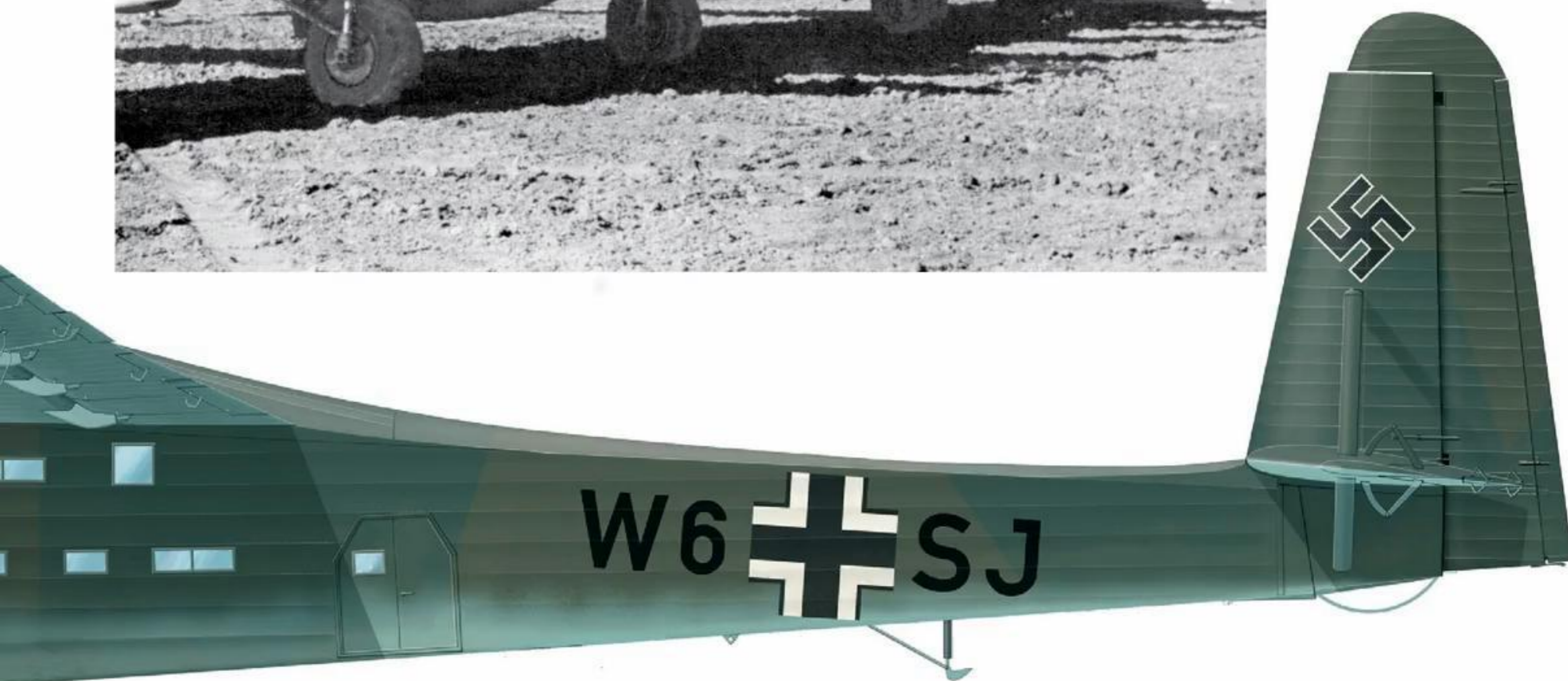
Le 9 décembre 1943, devenu totalement inutile, l'Arbeitsstab Hptm Pöhl est dissous. Les neuf He 111 Z qui lui restent sont versés à la 4^e escadrille du I./LLG 2. Les onze Me 321 survivants sont en ce qui les concerne démantelés, un stage étant organisé à Tavaux pour permettre la reconversion de leurs équipages sur Gotha Go 242. On peut signaler que l'année 1943 marque également le déclin des « géants »



Le Me 321 W6+SJ parqué sur le terrain de **Dijon**, à côté d'un vieux **Bloch 131** français sans doute expulsé du grand hangar Lafaille au profit des nouveaux arrivants... À l'arrière-plan droit l'extrémité S du hangar compensé Dubois.
(coll. Daniel Gilberti)



Deux vues du He 111 Z-1 TH+ZL au cours de l'automne 1943. À l'extrême-gauche de la petite photo, prise sur le terrain de **Dijon-Longvic**, figurent les restes d'un planeur Me 321.
(coll. Jean-Louis Roba et coll. G. Raiss via Daniel Gilberti)



Messerschmitt Me 321 B W6+SJ (W.Nr. 609) de l'Arbeitsstab Hptm Pöhl, Reims été 1943.
Cet appareil sera détruit au sol par un bombardement allié le 26 septembre 1943.
Sur cette double page, le planeur est représenté à la même échelle que son remorqueur.

L'épave d'un Me 321 démantelé à Dijon au cours de l'hiver 1943-1944.

(coll. Daniel Gilberti)



[6] Rappelons que le He 111 Z-1 DG+DZ (W.Nr. 2705) n'est jamais mentionné dans les archives de l'*Arbeitsstab* car il a probablement été réformé avant la création de l'unité, comme mentionné précédemment.

[7] Cleveland a en fait détruit le Ju 86 E-8 W.Nr. 0069 (qu'il avait d'abord revendiqué comme un He 177...) et Scherf le Caudron C.445 W.Nr. 758, deux appareils d'une unité-école : la *Flugzeugführerschule B 7*.

Le He 111 Z-1 DG+DY posé sur le terrain de desserrement de Dole-Tavaux, au sud-est de Dijon.

(photo Daniel Berteaux, coll. Daniel Gilberti)

ÉPILOGUE : LA FIN DES GÉANTS

Après un patient et minutieux travail de recherche, largement basé sur le journal de guerre de l'*Arbeitsstab Pöhl* conservé par les archives fédérales allemandes à Fribourg, nous sommes parvenus à établir une liste aussi complète que possible des appareils de cette unité. Ô surprise, la formation du *Hauptmann Pöhl* a utilisé pas moins de quatorze He 111 Z alors que la commande officielle n'a porté que sur dix exemplaires de série Z-1 et deux prototypes (W.Nr. 2695 à 2706), douze appareils que nous avons pu clairement identifier dans la liste publiée ci-dessous [6] ! Ces trois *Zwilling* supplémentaires sont les DG+RN, DS+GQ et TH+ZO, mais on ignore pour l'instant quels étaient leurs numéros de série.

Il faut mentionner ici qu'un dernier He 111 Z, particulièrement mystérieux, apparaît APRÈS la dissolution de l'*Arbeitsstab Pöhl*. Il s'agit du PF+UN de l'*Erprobungsstelle der Luftwaffe* (plus connu comme l'*E-Stelle Rechlin*) qui subit 25% de dégâts lors d'un atterrissage forcé dû au mauvais temps à Müztlitz, dans le Brandebourg, le 26 mars 1944. Cet appareil portant le W.Nr. 3225 était apparemment testé à Rechlin depuis mars 1943 pour des essais d'altitude

et de qualités de vol. Constituait-il le prototype de la version Z-3 de reconnaissance stratégique ? C'est possible, car le bombardier lourd He 111 Z-2 (prévu pour lancer jusqu'à quatre bombes planantes Hs 293) n'a semble-t-il pas dépassé le stade de l'étude, d'autres avions l'ayant supplanté dans le même rôle : Heinkel He 177 A, Focke-Wulf Fw 200 C et Junkers Ju 290 A. Quoi qu'il en soit, la production de Heinkel He 111 Z s'est sans doute montée à seize appareils, soit quatre de plus que ce qui était universellement admis jusqu'ici...

S'ils ne tractent plus les *Giganten* envoyés à la casse, les Heinkel He 111 Z sillonnent toujours le ciel français au début de l'année 1944. Leur unité, la 4./LLG 2 qui les utilise pour remorquer les Go 242 affectés au transport des forces parachutistes, est en effet basée à Hagenau, en Alsace. Mais la chance qui a jusqu'ici accompagné les équipages de ces étranges machines (aucune d'elles n'a jamais été abattue en combat aérien) va bientôt les quitter... Le 26 février 1944 à 11h20, deux chasseurs bimoteurs De Havilland Mosquito FB.VI du No 418 Sqn de la Royal Canadian Air Force décollent de la base de Ford pour effectuer une mission de reconnaissance armée sur le secteur Tours – Dijon – Bourges. Le premier





Le **Zwilling DG+DY** remorquant deux **Go 242** au-dessus de **Dijon**, le **26 février 1944**. Le premier planeur Gotha était relié au Heinkel par un câble d'une longueur de 60 m, le second étant accroché au premier par un câble de 40 m. (photo Maurice Aubertin, coll. Daniel Gilberti)

a pour équipage le F/Lt Charles Scherf (pilote) et le F/O Collin Finlayson (navigateur), le second le F/Lt Howard Cleveland et le F/Sgt Frank Day. Le duo commence par détruire au sol un « Ju 88 » et un « Ju 52 », plus un autre endommagé, sur l'aérodrome de Saint-Yan [7]. Poursuivant sa mission, il surprend au-dessus de la ville de Dole ce qu'il prend tout d'abord pour une formation de quatre avions. Les pilotes ont la surprise de leur vie en constatant de plus près qu'il s'agit en fait d'un He 111 Z remorquant deux Go 242 ! « C'était comme si deux avions volaient côte-à-côte, avec leurs ailes réunies et un moteur placé au milieu pour les rassembler » témoignera Scherf.

Les Mosquito passent à l'attaque de ce véritable « train volant » de plus de 150 mètres de long, Cleveland tirant sur le dernier planeur qui se détache violemment et va s'écraser entre Brevans et Baverans. Les deux pilotes du Go 242 B-1 W.Nr. 150131 (Obgefr Walter Ketschmer et Obgefr Erwin Stehmeier) sont blessés. En s'enfuyant en direction de Tavaux, le Heinkel perd sous les rafales de Scherf son second planeur qui réussit à se poser à proximité du moulin de l'Accort, entre Villette-les-Dole et



Choisey. On relèvera à bord du Go 242 W.Nr. 947 le pilote tué (Fw Hermann Eckhardt) et les deux mécaniciens navigants blessés (Hans Dohse et l'Uffz Johann Wittmann). Les pilotes de Mosquito se lancent ensuite à la poursuite du Heinkel He 111 Z-1 DG+DY : à sa première passe, le F/Lt Scherf met en feu ses deux moteurs gauches ; il est suivi par le F/Lt Cleveland qui enflamme l'un des deux moteurs droits et crible le fuselage de droite, malgré le feu de riposte nourri du **Zwilling**. Scherf revient alors pour lui administrer le coup de grâce d'une longue rafale : le W.Nr. 2704 perd son moteur central et après une lente chute en spirale va s'écraser en feu dans des champs, entre Parcey et Choisey, où il brûlera toute la nuit. Par miracle, l'équipage ne déplore que trois blessés : le Fw Werner Lausch (radio) ainsi que les

Poursuivi par les Mosquito du No 418 Sqn, le **DG+DY** passe à la verticale de **Dole** ce **26 février 1944**. (photo Maurice Aubertin, coll. Daniel Gilberti)



Heinkel He 111 Z-1 TH+ZL (W.Nr. 2697) de l'Arbeitsstab Hptm Pöhl, Dijon-Longvic octobre-novembre 1943.



Le vainqueur du « géant » : le F/Lt « Charlie » Scherf, du No 418 Sqn (au centre), avec ses mécaniciens le Cpl J. L. Jones et le LAC R. W. Weighill. C'est la 6^e des 14 victoires confirmées de cet as australien qui la partage avec un autre futur as, le canadien « Howie » Cleveland (2^e de ses 5 victoires). (RCAF)



L'épave d'un He 111 Z photographiée en Bavière par un soldat américain en 1945. La légende du cliché indique qu'il a été pris près de Ulm ; il est donc possible qu'il s'agisse du terrain de Leipheim. (coll. Daniel Gilberti)

Gefr Alfred Straube et Heinz Tabbert (mitrailleurs). Rentrés à Ford à 19h50, Scherf et Cleveland vont revendiquer un planeur chacun et « deux Heinkel 111 » qui ne leur seront bien entendu homologués que comme un seul et même appareil...

C'est le début de la fin pour les He 111 Z du I./Luftlandegeschwader 2, un groupe qui perd



La fin du He 111 Z-1 DG+DY (W.Nr. 2704), telle que l'a enregistrée la cinématrice du F/Lt Charles Scherf. (RCAF)

semble-t-il encore l'un d'eux (peut-être le DG+RU ou le TH+ZL) le 28 mars suivant, lors du bombardement de Dijon-Longvic par des B-17 de la VIIIth Air Force. En juin 1944, le I./LLG 2 quitte Hagenau pour se replier sur la base lorraine de Nancy où il est finalement dissous le 9 septembre suivant. Le groupe ne compte plus que quatre *Zwilling* à cette date, le reste de son équipement étant constitué de trente Heinkel He 111 et soixante-six planeurs Gotha Go 242. Leur sort ultérieur, dans la tourmente des derniers mois de guerre, demeure inconnu mais les Alliés trouveront l'épave du TM+KW (W.Nr. 2701) à Hildesheim, près de Hanovre, en avril 1945 ainsi que les restes d'un second Heinkel pentamoteur près de Ulm, en Bavière.

FIN

Sources

- BA Fribourg : Journal de guerre de l'*Arbeitsstab Pöhl* (RL 10/619).
- Roba Jean-Louis. *Le Me 323 Gigant*. Lela Presse.
- Listes de pertes travaillées par Matti Salonen.
- Renseignements de Claude Archambault.

Appareils connus de l'*Arbeitsstab Pöhl*

Le journal de guerre citant tantôt le code sans le W.Nr., tantôt l'inverse, codes-radio d'usine (SKZ) et numéros de série sont indiqués.

Heinkel He 111 Z

DS+EQ (W.Nr. 2695) prototype V-1
DG+RU (W.Nr. 2696) prototype V-2
TH+ZL (W.Nr. 2697)
TM+KI (W.Nr. 2698) détruit le 2 mai 1943 à Obertraubling
TM+KU (W.Nr. 2699) détruit le 26 novembre 1943 à Provins
TM+KV (W.Nr. 2700) détruit le 15 juillet 1943 à Pomigliano
TM+KW (W.Nr. 2701)
TM+KX (W.Nr. 2702)
DG+DX (W.Nr. 2703)
DG+DY (W.Nr. 2704) abattu le 26 février 1944 à Dole
DN+TZ (W.Nr. 2706) détruit le 17 août 1943 à Istres
DG+RN
DS+GQ
TH+ZO

NB : d'autres SKZ sont parfois cités, mais il est pratiquement certain qu'il s'agit de mauvaises interprétations de clichés photographiques :
 -TM+KL ou TM+KY pour **TM+KI** ;
 -TH+ZM pour **TM+KX** ;
 -TH+ZN ou TH+ZO pour **TM+KU** ;
 -DG+DV pour **DG+DY**.

Messerschmitt Me 321

W6+SJ (W.Nr. 609) détruit à 95 % le 26 septembre 1943 à Reims
W6+SZ
W7+SG (W.Nr. 582)
W7+SP
W7+SR (W.Nr. 542) détruit à 85 % le 26 septembre 1943 à Reims
W7+ST
W7+SV
W8+SB (W.Nr. 627) endommagé à 45 % le 26 septembre 1943 à Reims
W8+ST (W.Nr. 644) endommagé à 40 % le 26 septembre 1943 à Reims

W8+SY

W.Nr. 461 (détruit le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 475 (détruit le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 532
 W.Nr. 539 (détruit le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 540
 W.Nr. 543
 W.Nr. 545 (endommagé à 40% le 12 octobre 1943 à Obertraubling)
 W.Nr. 547 (détruit le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 618
 W.Nr. 626
 W.Nr. 629 (détruit le 29 mai 1943 à l'ouest d'Amberieu)
 W.Nr. 634 (détruit à 80 % le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 637 (endommagé à 50% le 17 août 1943 à Istres)
 W.Nr. 642 (détruit le 17 août 1943 à Istres)

Il est probable que plusieurs des W.Nr. « non attribués » sont ceux de SKZ dont nous n'avons pas retrouvé la correspondance.