

# Le Focke-Wulf 200 de 1939 à décembre 1940

## L'essor du "Condor"

Première partie.

Comment un avion de transport allemand fut transformé en un redoutable prédateur pour les convois maritimes.

Par Chris Goss. Traduit de l'anglais par Xavier Méal.

Conçu par Andreas von Faehlmann, chef du bureau d'études de Focke-Wulf, et supervisé par Kurt Tank, le directeur technique de Focke-Wulf Flugzeugbau GmbH à Brême, le quadrimoteur moyen-courrier Fw 200 fit son tout premier vol le 6 septembre 1937; il entra en production dans la foulée. Mis en œuvre essentiellement par Deutsche Lufthansa (DLH) et la compagnie danoise Det Danske Luftfartselskab (DDL), ainsi que par la filiale brésilienne de DLH, Sindicato Condor, sa capacité à emporter des passagers sur de longues distances fut rapidement démontrée par des vols vers Le Caire en juillet 1938, puis New York en août 1938 et Tokyo en novembre 1938, ces deux derniers des-

tinés à établir des records de tour du monde – l'avion fut perdu au large de Manille lors du retour, suite à la panne brutale de deux moteurs à l'atterrissage. Ces vols impressionnèrent les compagnies nationales finlandaises, danoises, brésiliennes, ainsi que japonaises; les Finlandais en commandèrent deux exemplaires, les Danois deux et les Japonais cinq.

### Le besoin d'un avion de reconnaissance maritime

Au début de 1939, Kurt Tank commença à modifier le Fw 200 B pour répondre aux besoins émis par l'armée d'un avion de reconnaissance maritime (les preuves manquent néanmoins sur la véracité de cette date); il en résulta le Fw 200 C, qui ne différait du Fw 200 B-2 que par

une tourelle dorsale, deux mitrailleuses dans une gondole ventrale, une capacité d'emport de carburant accrue et des caméras montées dans les planchers. À cette époque, la Luftwaffe avait remarqué le potentiel du Fw 200 non seulement pour l'emport de passagers, mais aussi en tant qu'avion de reconnaissance à longue distance. À la suite du premier prototype, 10 Fw 200 A-0 sortirent progressivement de la ligne de production. Les Fw 200 B-1 suivirent rapidement la série des Fw 200 A-0 de préproduction – 46 exemplaires furent commandés.

Après le début de la guerre, quelques "Condor" furent transférés de la DLH à la Luftwaffe, l'un d'eux étant affecté au 10./KGzBV 172 (Kampfgeschwader zur besonderen Verwendung, escadron de combat

**Le Fw 200 V3. Sous le nom de baptême de Ostmark, il vola d'abord pour des liaisons commerciales avant d'être affecté à des liaisons militaires. Il fut détruit dans un raid en juillet 1944.**



DR/COLL. CHRIS GOSS



DR/COLL. CHRIS GOSS



DR/COLL. CHRIS GOSS

**Le Fw 200 A-0 Grenzmark avec les couleurs de la Deutsche Lufthansa. Il fut ensuite affecté au transport de personnalités, notamment du Führer.**

**Au centre Theodore Rowehl, qui commanda la première unité de reconnaissance dotée de "Condor".**



à emploi particulier). Il fut utilisé pour des missions de réapprovisionnement et de transport de troupes durant la campagne de Pologne, puis, la campagne achevée, fut restitué avec quelques autres Fw 200 à la DLH en octobre 1939.

Cependant, avant cela, la Versuchsstelle für Höhenflüge (VfH) (escadrille d'essais pour les vols à haute altitude, une section de l'Aufklärungsgruppe des Oberbefehlshabers der Luftwaffe, groupe de reconnaissance longue distance) fut créée à Oranienbourg sous le commandement de l'oberstleutnant Theodor Rowehl. Initialement appelée Hansa-Luftbild Erprobung, cette unité, qui mettait en œuvre quatre "Condor", devait effectuer des reconnaissances à longue distance depuis l'Allemagne, en particulier vers la baie de Scapa Flow, au nord de l'Écosse, où était située l'une des plus grandes bases de la Royal Navy, au-delà du rayon d'action des avions alors en service. Le premier avion qui lui fut affecté fut le Fw 200 V2 immatriculé D-AETA et baptisé *Westfalen*. Il fut suivi à la fin d'août 1939 par le Fw 200 A-0 (S3) D-AHMC *Nordmark*. Au cours du mois de septembre, le V4 WkNr 0001 qui devait être livré à la DLH fut réquisitionné et modifié pour la mission de reconnaissance photo, comme le prototype du Fw 200 B-1. Il reçut deux caméras RB50/30 et un armement défensif constitué d'une mitrailleuse MG 15 montée au sommet du centre du fuselage, deux mitrailleuses MG 15 en position ventrale et deux mitrailleuses MG 15 en sabords. Il reçut également des réservoirs de carburant supplémentaires dans le fuselage, qui lui permettaient de parcourir 5000 km. De fait, il reçut la nouvelle désignation Fw 200 V10 et les codes BS+AF, et fut livré à l'unité de Rowehl le 14 novembre 1939. Neuf jours plus tard, cet avion ouvrit la liste des pertes militaires de "Condor". Le 23 novembre 1939, alors qu'il décollait de Jever, dans le Nord de l'Allemagne, pour sa première mission de reconnaissance vers l'Islande et les îles Féroé, les deux moteurs de l'aile droite tombèrent brutalement en panne, probablement à cause d'un dysfonctionnement d'une valve électrique du circuit carburant. L'avion fut endommagé à 50 % dans l'atterrissage en catastrophe qui s'ensuivit. Le flugkapitän Martin Königs et son équipage s'en tirèrent indemnes.

En septembre 1939, le hauptmann Edgar Petersen, ancien ►

staffelkapitän du 1 Staffel/Kampfgeschwader 51 (1./KG 51) et désormais détaché temporairement auprès du general zur besonderen Verwendung der Luftflotte 2, le generalleutnant Hans Geisler, commença à défricher avec quelques autres la doctrine d'emploi du Fw 200 pour les missions maritimes à longue distance, comme il le raconta après guerre : *"J'ai fait le tour de l'Allemagne pour trouver un avion adéquat. D'un côté, il y avait bien le Ju 90, mais seulement deux exemplaires étaient disponibles et aucune ligne de production n'avait été établie. De l'autre côté, la société Focke-Wulf avait quatre Fw 200 presque terminés et destinés au Japon. Je les ai réquisitionnés, ainsi que six autres Fw 200 de transport, et c'est avec ces avions que j'ai monté mon Fernaufklärungsstaffel à Brême le 1<sup>er</sup> octobre 1939."*

Initialement désigné Kurierstaffel (escadron de liaison) pour tromper les espions, la nouvelle unité de "Condor" allait devenir 1./KG 40, initialement basée à Brême; elle reçut les Fw 200 V2 et S3 du VfH fin novembre-début décembre 1939. Petersen commença à sélectionner et entraîner des équipages, mais les "Condor" ne commencèrent à être utilisés réellement que lors de l'invasion de la Norvège.

## Les campagnes de Norvège et du Danemark

En préparation de l'opération *Weserübung* (les campagnes de Norvège et du Danemark) qui débuta le 9 avril 1940, les "Condor" furent de nouveau réquisitionnés chez DLH pour effectuer des missions de transport au sein du 4./KGzbV 107, qui mettait aussi en œuvre des Junkers 90 et un Junkers G38. Les "Condor" qui furent initialement affectés sont les Fw 200 V2 et S3 du 1./KG 4 (transférés le 6 avril 1940) et les Fw 200 S1 D-ADHR *Saarland*, S5 D-ARHW *Friesland* et S10 D-ABOD *Kurmark*, des avions de la DLH transférés le 15 mars 1940.

La première mission dont on a retrouvé traces date du 9 avril 1940, quand l'oberleutnant Konrad Verlohr vola de Neumünster à Oslo-Fornebu. Ensuite, plusieurs missions de réapprovisionnement de diverses natures furent effectuées sur Narvik avant que les équipages du 1./KG 40 ne quittent le 4./KGzbV 107 le 17 mai 1940. Par exemple, le 13 avril 1940, un "Condor" réussit à rejoindre Narvik



## Première perte d'un "Condor" en mission. Aucune trace de l'avion et de son équipage...

et à parachuter de l'approvisionnement juste au moment où débutait l'attaque britannique. Un seul avion fut perdu durant cette période : le 22 avril 1940, l'oberleutnant Alfred

Henke, qui avait piloté un "Condor" de la DLH lors du vol record vers New York du 11 août 1938, et ses trois membres d'équipage périrent quand l'aile du Fw 200 S10 se brisa en vol et que l'avion s'écrasa à Berlin-Staaken.

En juin 1940, deux "Condor" supplémentaires – des KB-1 initialement destinés à la Finlande – furent envoyés au 4./KGzbV 107, mais, peu après, la campagne de Scandinavie et celle de France étant terminées, ce dernier fut dissous. Bien qu'il fût recréé aussitôt avec la nouvelle

Le premier "Condor" militaire accidenté le 23 novembre 1939 suite à une panne moteur. Le Fw 200 V10 partait pour une mission de reconnaissance à longue distance.



DR/COLL. CHRIS GOSS



**Le Fw 200A-07 D-AXFO *Pommern* qui deviendra le PP-CBI *Abaitarà* pour le Syndicato Condor du Servico Aeros Condor au Brésil, fin juin 1939.**

désignation 2./KGzbV, il ne disposait plus que d'un unique "Condor" qui fut utilisé moins d'un mois. La majorité des autres "Condor" fut restituée à DLH.

Pendant que ces missions de transport étaient effectuées, l'embryon du 1./KG 40 mettait en œuvre des Fw 200 C-1 commençant à effectuer des missions de reconnaissance armées au large de la Norvège, comme le VfH l'avait fait auparavant. Entre 6h00 et 10h00 le matin du 24 mai 1940, un "Condor" solitaire du 1./KG 40 survola la zone

de Tromsø/Narvik et rapporta la présence d'un croiseur et de deux destroyers au large de Narvik, d'un croiseur, de huit gros bateaux de transports dans le Lavangfjord et de deux croiseurs, deux destroyers et quatre gros bateaux de transport au large de Harstad. Durant cette mission, aucune bombe ne fut larguée, mais il semble que ce fut le cas à plusieurs reprises contre des bateaux durant avril 1940, sans succès.

La première perte d'un "Condor" en mission de combat eut lieu le 22 avril 1940 durant une

reconnaissance en soirée au large de Narvik; il semble que l'oberleutnant Karl-August Backhaus et son équipage furent victimes soit des conditions météo soit d'une panne; aucune trace de ce "Condor" et de son équipage ne fut retrouvée.

Si les unités de bombardement équipées de He 111 et Ju 88 rapportaient alors avoir coulé de très nombreux bateaux au large de la Norvège, il convient de comparer les choses de façon mesurée. Par exemple, le 10 mai 1940, le 1./KG 40 disposait de quatre "Condor" dont ▶



DR/COLL. CHRIS GOSS

**Initialement fabriqué comme le B-1, le n° de série 0002 devint le prototype de la version C-1.**



DR/COLL. CHRIS GOSS

**Le Fw 200 C-1 fut livré à la 1./KG 40 à Brême, le 5 avril 1940.**



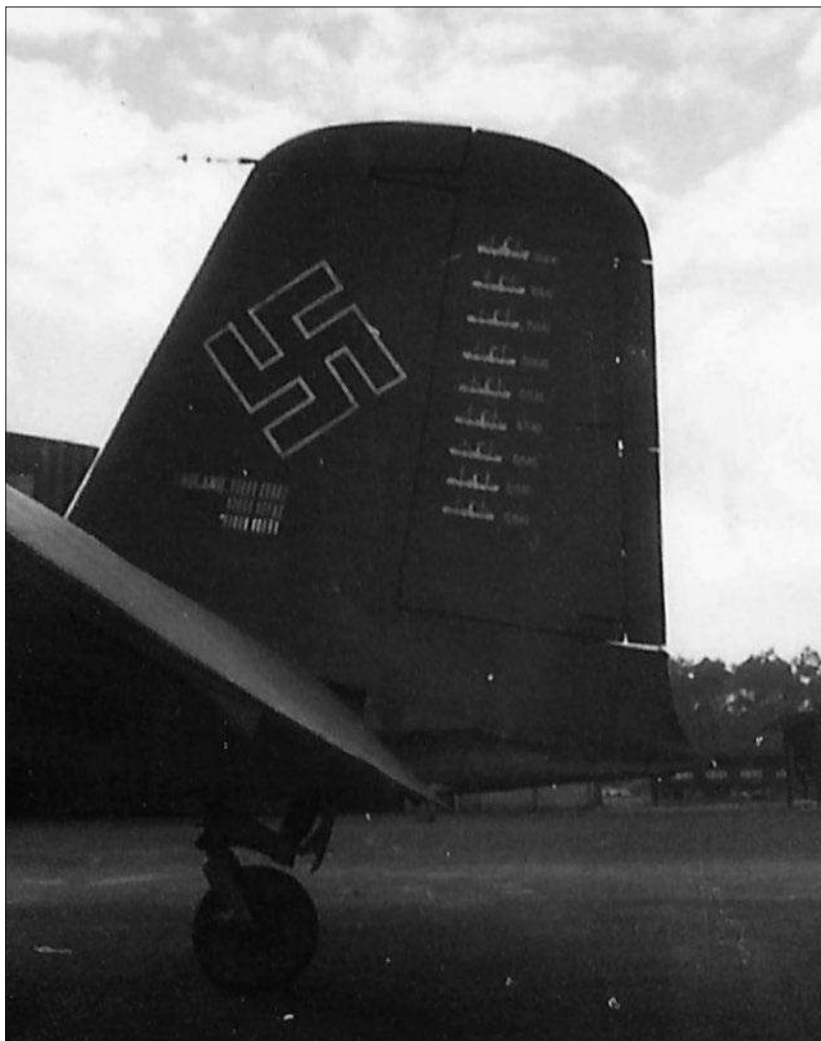
DR/COLL. CHRIS GOSS





DR/COLL. CHRIS GOSS

**Le Fw 200 C-1 n° de série 0007 de la 1./KG 40. Il fut abattu par la DCA à Hartlepool dans la nuit du 20 juillet 1940 et fut remplacé par un autre Fw 200 avec le même code!**



DR/COLL. CHRIS GOSS

**Dès ses débuts, le Fw 200 fut employé pour lutter contre le trafic maritime, attaquant les navires (photo à gauche). Le "Condor" ci-contre revendique neuf bâtiments touchés ou coulés en 30 missions.**

deux seulement étaient en état de vol. Mais ce n'était qu'une question de temps avant que le Fw 200 enregistre ses premiers succès.

À 18 h 45 le 3 mai 1940, le 1./KG 40 rapporta avoir touché un cargo norvégien de 1 000 t dans le fjord de Solberg avec une unique bombe SC250. S'ensuivit des dommages causés à un navire de transport de 8 000-10 000 t au nord d'Harstad le 17 mai 1940. Puis arriva le 28 mai 1940, jour du plus grand succès jusqu'alors : apparemment, les "Condor" endommagèrent deux bateaux de pêche près de Dønna, un cargo devant Leinesfjord et coulèrent deux bateaux de pêche dans le Vestfjord.

### **Le dernier succès de la campagne de Norvège**

La campagne tirait à sa fin, mais un dernier succès des plus spectaculaires fut acquis par la suite. Couler des bateaux n'était pas la priorité du I/KG 40, dont la vraie mission était de bombarder des objectifs à terre et d'apporter du soutien. Cependant, le 9 juin 1940, un "Condor" rapporta avoir sérieusement endommagé un bateau de transport de 12 000 t au nord d'Andøy, et le lendemain un navire fut rapporté coulé, enregistré dans les archives allemandes comme le *Vandyck*, de 13 241 t. Celui qui avait mené l'attaque à l'ouest d'Andøy était l'oberstleutnant Heinrich Schlosser du I/KG 40 ; le *Vandyck* était un ancien paquebot britannique modifié en transport de troupes armé au début de la guerre. Il prenait alors part à l'opération *Alphabet*, l'évacuation des troupes britanniques, françaises et polonaises de Narvik, et repartait alors d'un des points de rendez-vous, l'évacuation étant achevée. L'attaque portée par Schlosser fit aussi deux morts chez les officiers et cinq chez les hommes du rang, tandis que 29 officiers et 132 hommes du rang furent faits prisonniers (deux blessés graves décédèrent plus tard alors qu'ils étaient prisonniers de guerre).

Le *Vandyck* fut le dernier et le plus remarquable succès de la campagne de Norvège. Peu après, le I/KG 40, qui avait gagné un second Staffel dont Schlosser fut l'un des tout premiers membres, rentra en Allemagne depuis Oslo-Gardermoen. Trois avions avaient été perdus durant cette campagne, dont deux lors de missions de combat. Le premier l'avait été le 25 mai 1940, quand l'oberstleutnant Hellmuth Schöpke et son équipage avaient été abattus ▶

## « L'épandage de mines est un gaspillage, nous allons y laisser tous nos avions et équipages. »

par un avion ennemi. Le flying officer Herman Grant-Ede, aux commandes d'un Gloster "Gladiator" du Squadron 263 de la RAF, avait intercepté leur avion et l'avait contraint à un amerrissage en catastrophe devant l'île de Dyrøy; Schöpke et un de ses hommes avaient été capturés, un des membres de son équipage était mort tandis que les deux derniers s'étaient évadés. Ede n'avait jamais vu un "Condor" auparavant et pensa que sa victime était un Ju 90 de transport. Le 29 mai 1940, un second "Condor" fut perdu au combat quand le pilot officer Neville Banks du Sqn 46 de la RAF abattit le "Condor" commandé par le lieutenant Otto Freytag qui bombardait Tromsø et alla s'écraser sur l'île de Dyrøy; tout l'équipage périt, Banks fut tué plus tard dans la journée lors d'une autre mission. Deux avions furent endommagés dans des accidents à Oslo-Gardermoen le 28 mai 1940.

### Son utilité démontrée, mais pour quel rôle ?

Bien qu'en petit nombre, le "Condor" avait prouvé sa valeur et son utilité avec son grand rayon d'action, mais sa disponibilité et sa maintenance demeureraient son talon d'Achille tout au long de sa carrière. Alors que la bataille d'Angleterre était sur le point de débiter, la confusion régnait toujours quant à ce que devait être son véritable rôle : transport, reconnaissance maritime ou même épandage de mines. Ce rôle fut déterminé à la fin de juillet 1940, ce qui eut pour conséquence de lui donner une place plus importante dans la guerre sur mer et dans les airs qu'il dessinait.

La campagne de Norvège terminée, le I/KG 40 avait regagné Lüneburg dans le Nord de l'Allemagne. L'arrivée de "Condor" supplémentaires avait permis la formation d'un 2./KG 40 commandé par le hauptman Fritz Fliegel. Avec le I/KG 40, un Ausbildungsstaffel/KG 40 équipé de Heinkel 111 entraîna durant l'été 1940 les nouveaux équipages, mais fut apparemment absorbé par le KG 28 en décembre

1940 quand le 3./KG 40 fut formé. Le Ergänzungsstaffel/KG 40 fut ensuite créé en avril 1941. Dès lors, Petersen put prendre le titre de gruppenkommandeur et le commandement du 1. Staffel fut confié au hauptmann Roman Steszyn.

À partir de la mi-juillet 1940, le I/KG 40 opéra depuis Marx, au sud-ouest de Wilhelmshaven en Allemagne, rattaché à la 9. Fliegerdivision (elle-même subordonnée à la Luftflotte 2) dont le quartier général était à Soesterberg, commandé par le general Joachim Coeler. Le I/KG 40 entreprit rapidement des missions d'épandage de mines autour de l'Angleterre, la Luftwaffe étant à l'aise de confier cette mission aux "Condor" en plus des missions habituelles de reconnaissance armée, du fait de la capacité du Fw 200 à opérer avec facilité depuis l'Allemagne.

À cette époque, et alors que se préparait ce qui allait devenir la bataille d'Angleterre, un Geschwaderstab/KG 40 avait été formé sous la houlette de l'oberstleutnant Hans Geisse. Ce dernier était responsable non seulement du I/KG 40, mais aussi du Kampfgruppe (KGr) 100 équipé de Heinkel 111 (mission d'éclairage et de bombardement de précision) et du KGr 126 (mission principale de bombardement maritime, d'épandage de mines puis, plus tard, durant l'année 1950, d'attaque à la torpille).

Si la RAF n'avait alors pas de défense aérienne nocturne crédible à lui opposer, le "Condor" se révélait néanmoins vulnérable. Après trois missions d'épandage de mines sans problème au large de Belfast le 18 juillet 1940, peu avant minuit le 19 juillet 1940, le hauptman Roman Steszyn, récemment appointé staffelkapitan du 1./KG 40, fut pris dans les faisceaux des projecteurs de défense et fut abattu au large d'Hartlepool après une autre mission sur le Firth of Forth (estuaire du fleuve écossais Forth), ayant laissé son "Condor" dériver trop près des côtes du nord-est de l'Angleterre. Steszyn, dont le corps serait retrouvé plus tard sur une plage néerlandaise, et trois membres d'équipages

furent tués, deux autres furent capturés. L'interrogatoire du pilote, le feldwebel Herbert Kulken et du bombardier Karl Nicolai ne révéla pas grand-chose car "(...) les survivants se montrèrent particulièrement obstinés durant l'interrogatoire..."

Cependant, la RAF apprit à cette occasion l'existence du KG 40, et que son gruppenkommandeur était le hauptman Petersen et que le staffelkapitan du 2./KG 40 était le hauptman Fliegel. Les deux capturés affirmèrent par ailleurs que leur avion était un Heinkel 111, mais la RAF pensait qu'il s'agissait d'un Fw 200.

**Edgar Petersen, à la tête du 1./KG 40. Il joua un rôle important pour définir les missions lors desquelles le Fw 200 se montrait le plus efficace.**



DR/COLL. CHRIS GOSS

**La censure a effacé les armes de ces trois Fw 200 C-3.**



DR/COLL. CHRIS GOSS



DR/COLL. CHRIS GOSS

Le hauptman Edmund Daser succéda à Steszyn le 20 juillet 1940. Daser était un de ces pilotes expérimentés qui avaient rejoint le I/KG 40 à la fin d'avril 1940 après avoir été détachés à l'usine Focke-Wulf de Brême en mars 1939. Il entra vite dans le vif du sujet et apparemment se fit remarquer en attaquant et détruisant une station radio à Vadsø, près de Narvik, le 5 juin 1940 apparemment, action pour laquelle il lui fut immédiatement décerné une Eiserne Kreuz de seconde classe.

Quatre jours après la perte de Roman Steszyn, le "Condor" piloté par le hauptman Volkmar Zenker du 2./KG 40 fut également perdu lors d'une mission similaire sur le port de Belfast. Le lendemain matin, trois survivants furent repêchés à 25 km au nord-est de Belfast; ils avaient eu le temps de fabriquer de toutes pièces une histoire destinée à tromper les Britanniques, comme on peut

s'en rendre compte dans un rapport de la Royal Navy relatif à leur capture : "Le matin du 24 juillet, trois aviateurs allemands ont été secourus d'une bouée en caoutchouc par le chalutier anti-sous-marins Paynter près de Blackhead et ont été déposés à Larne. À l'interrogatoire, ils ont déclaré que leur machine, un He 111, s'était écrasée aux petites heures du jour lors d'un vol de reconnaissance au-dessus de la zone et que deux des leurs avaient péri."

### Changer de doctrine face aux pertes

Les pertes des hauptman Steszyn et Zenker avaient montré que le "Condor" n'était pas l'avion adéquat pour l'épandage de mines, lors duquel il était vulnérable. Il existait de bien meilleurs avions pour cette mission, surtout depuis que la Luftwaffe opérait depuis des aéro-

**Un Fw 200 C-3 à Mérignac en 1940. Il disposait d'équipements différents du C-1. L'avion porte l'insigne de la KG 40.**

dromes français, belges et néerlandais. Perdre deux avions en quatre jours lors de telles missions, alors que Focke-Wulf Flugzeugbau ne pouvait produire que trois "Condor" par mois en moyenne, menaçait le futur du I/KG 40, sauf à changer de doctrine. Petersen prit apparemment le taureau par les cornes, et écrivit plus tard : "De désespoir, je téléphonai au generalmajor Jeschonnek en personne. Nous avions servi ensemble dans la force aérienne secrète en Russie en 1929 et nous nous connaissions plutôt bien. Je lui exposai la situation et ajoutai : "Cette affaire d'épandage de mines est un gaspillage qui doit cesser, sinon nous allons y laisser tous nos avions et équipages." Jeschonnek fut décontenancé par ma petite éruption verbale mais dit qu'il étudierait la question. Mon appel produisit l'effet désiré car, quelques jours plus tard, nous avons reçu l'ordre de cesser les missions d'épandage de mines."

À cette époque, les "Condor" avaient effectué 12 missions d'épandage de mines, larguant à chaque fois quatre LMA III (500 kg) et LMB III (1 t). En plus des zones ciblées par les deux avions qui avaient été perdus, les zones minées avaient été Aberdeen (15-16 juillet avec un appareil), Hartlepool, Middlesborough et Newcastle (16-17 juillet avec trois avions), Belfast (18-19 juillet avec trois avions), Aberdeen (21-22 juillet avec deux avions), Aberdeen (23-24 juillet avec un avion) et Newcastle et Hartlepool (26-27 juillet avec deux avions). Ce changement de tactique coïncida avec le fait que les "Condor" opéraient désormais depuis des bases françaises (ce que confirma le haupt-





man Zenker), ce qui permettait à la Luftwaffe des missions au-dessus de l'ouest du Royaume-Uni et de l'Atlantique quasiment en toute impunité. En juin 1940, le I/KG 40 avait effectué des missions depuis Le Culot et Bruxelles en Belgique, puis, le 5 août 1940, les premiers "Condor" étaient arrivés à Bordeaux, d'où ils purent se rendre très loin sur l'océan Atlantique, ce qu'ils n'allaient cesser de faire pendant les quatre années qui suivirent.

## Le "Condor" dans la bataille d'Angleterre

Malgré son potentiel, le "Condor" n'engrangeait qu'un nombre limité de succès, et les quelques exemplaires employés souffraient fréquemment d'indisponibilité. Le 13 août 1940, sur une flotte de neuf avions, quatre étaient indisponibles; trois semaines plus tard, le I/KG 40 disposait de sept avions dont quatre étaient retenus. Quoiqu'il en fût, la première attaque de la bataille d'Angleterre par un "Condor" fut enregistrée par la Luftwaffe comme ayant eu lieu à 14h00 le 13 août 1940, quand un cargo non identifié de 8000 t fut pris pour cible avec deux bombes de 250 kg à 50 km au sud de l'archipel des Hébrides extérieures – le rapport indique qu'il fut lourdement endommagé. Le premier bateau identifié à être attaqué fut le cargo norvégien *Svein Jarl*, à 12h50

Un des nouveaux C-3 dans son hangar à Brême.

le 18 août 1940 : à 50 km de l'île de Valentia, en Irlande, un "Condor" lui envoya six bombes SC250, puis le mitrailla avec ses canons de 20 mm. Endommagé et laissant échapper une traînée d'huile, le navire se traîna jusqu'à Londonderry pour y être réparé. La première victoire confirmée d'un "Condor" se produisit le 25 août 1940. Sous l'égide du IV. Fliegerkorps (subordonné à la Luftflotte 3), un "Condor" décolla de Brest à 07h07, à la recherche d'un convoi qu'il ne trouva pas. Mais à 14h30, son équipage repéra le cargo britannique *Goathland* à 630 km à l'ouest de Lands End, en provenance de Pepel, en Sierra Leone, et qui faisait route vers Belfast avec un chargement de minerai de fer. Le "Condor" effectua trois passes de bombardement et, lors de la troisième, une de ses bombes de 250 kg finit par faire mouche : le cargo commença à sombrer à 15h00 par 50°21N 14°50W. S'ils essayèrent les tirs des mitrailleuses du Fw 200, les 36 marins purent prendre place dans deux canots de sauvetage sans être blessés et tous survécurent; un des canots, avec 18 hommes à bord, fut récupéré par le navire irlandais *Lanarhone*. Le commandant du *Goathland* décrit le "Condor" comme porteur d'un insigne constitué "(...) d'une boule blanche entourée d'un anneau jaune, qui ressemblait à la planète Saturne (...)" Le "Condor" avait dû porter son attaque à très basse altitude

– tactique standard à l'époque –, ce qui avait permis au commandant du *Lanarhone* de bien distinguer l'insigne du I/KG 40 récemment peinte sur le nez de ses avions.

## Attaques nocturnes sur Liverpool et Birkenhead

Peu après l'attaque du *Goathland*, le I/KG 40 prit part à trois attaques nocturnes sur Liverpool et Birkenhead. La première eut lieu dans la nuit du 28 au 29 août 1940, avec quatre avions dont un n'atteignit pas la cible – il attaqua Newport au pays de Galles à la place. La nuit suivante trois avions attaquèrent Liverpool puis, dans la nuit du 30 au 31 août 1940, trois autres attaquèrent la même ville.

Ces trois missions se déroulèrent sans problème, après quoi le I/KG 40 reprit ses activités normales : malgré le petit nombre d'avions dont il disposait, il était clair qu'avec cet escadron fermement établi en France et hors de portée des chasseurs de la RAF, la Luftwaffe pouvait mener des missions de reconnaissance armée très loin au-dessus de l'Atlantique, sans craindre d'avoir à affronter un avion ennemi. Cela lui permettait d'attaquer à loisir des vaisseaux marchands non défendus tout en agissant comme les yeux et les oreilles de la Kriegsmarine, et en particulier de son Marine Gruppe West.



DR/COLL. CHRIS GOSS

Quand la bataille d'Angleterre entra dans sa phase d'attaques répétées sur Londres, l'automne et l'hiver 1940 se révélèrent une période dorée pour les "Condor". Les navires marchands n'étant pas armés, les Fw 200 pouvaient les attaquer à très basse altitude, ce qui leur permettait de porter des coups avec beaucoup plus de précision. Le mécanisme de largage des bombes était réglé avec une distance de 8 m entre chaque bombe, le "Condor" les larguant normalement quatre par quatre à hauteur de mât, ce qui les faisait toucher leur cible juste au-dessus ou juste en dessous de la ligne de flottaison.

Au 31 décembre 1940, le Gruppe avait été crédité d'environ 800 000 t de navires coulés, pour la perte de seulement deux "Condor" sur accidents lors de sorties opérationnelles. Le premier se produisit le 20 août 1940 quand l'oberstleutnant Kurt-Heinrich Mollenhauer du 1./KG 40 se perdit à cause d'une erreur de navigation dans le mauvais temps et percuta un mont près de Cloghane, en Irlande; l'équipage survécut, mais fut capturé et interné. Le second eut lieu le 22 octobre 1940: l'oberstleutnant Theodor Schuldt, staffel führer du 2./KG 40, fut porté disparu à l'ouest de l'Irlande. Schuldt devait apparemment prendre la fonction de staffel kapitan du 2. Staffel car le hauptmann Fritz Fliegel avait été affecté à Berlin le 1<sup>er</sup> octobre 1940.

## ***Jope attaque l'Empress of Britain en larguant six bombes de 250 kg, dont deux firent mouche.***

Le hauptmann Roman Dawczynski ne prendrait le commandement du 2. Staffel que le 20 décembre 1940, quand Fritz Fliegel serait revenu pour prendre le commandement du I. Gruppe, Edgar Petersen ayant été affecté à l'état-major de la Luftwaffe en novembre 1940.

Durant la seconde moitié de 1940, le nombre de "Condor" en action était resté très faible; au 31 décembre 1940, le 1./KG 40 ne comptait que 12 avions, et les rencontres entre les "Condor" et les appareils du Coastal Command de la RAF restèrent rares et sans conséquence. Le premier combat fut engagé par un "Sunderland" du Sqn 210, dont le chef de bord était le flight lieutenant Peter Parry-Jones, à 200 km au large de Bloody Foreland, en Irlande, le 14 août 1940. Le "Condor" réussit à toucher l'aile droite du "Sunderland" et un des réservoirs d'essence, ce qui contraignit l'hydravion à rentrer à sa base. Puis un "Sunderland" du Sqn 10 de la Royal Australian Air Force, dont le chef de bord était le

flight lieutenant Ivan Podger, rapporta un combat sans résultat au large des côtes irlandaises le 25 septembre 1940. Le 11 octobre 1940, une autre rencontre sans résultat eut lieu cette fois avec un Avro "Anson" du Sqn 48 piloté par le sergent Wood, qui fut crédité d'avoir mis en fuite le "Condor" qui s'apprêtait à attaquer un convoi – bien que les archives du Sqn 48 ne mentionnent rien de cette action. Le 24 octobre 1940, avec son Lockheed "Hudson" du Sqn 269, le pilot officer Findlay revendiqua avoir endommagé un "Condor" au large de la Norvège. Finalement, le 3 décembre 1940, un Saro "Lerwick" du Sqn 209 piloté par le flying officer Nelson combattit sans succès un "Condor" 400 km au nord-ouest de l'Irlande; l'équipage allemand identifia son assaillant comme un Saro "Lerwick" dont très peu d'exemplaires étaient utilisés! Dans tous les cas, les Allemands confirmèrent les combats et les "Condor" rentrèrent sans avoir été endommagés.

### ***Touché par la défense antiaérienne***

Cependant, le plus grand succès d'un "Condor" depuis le début de la guerre avait eu lieu le 26 octobre 1940 quand l'oberstleutnant Bernhard Jope du 2./KG 40 avait lourdement endommagé le transport de troupes *Empress of Britain* (42 500 t). Ayant décollé de Mérignac à 04h09 le 26 octobre 1940 pour une reconnaissance armée au-dessus de l'Atlantique, Jope avait aperçu à 10h30 le navire à 140 km à l'ouest de l'île d'Aran. *L'Empress of Britain* était un paquebot transatlantique utilisé pour le transport de troupe, le second plus gros bateau utilisé par la Grande-Bretagne, et le dixième plus important navire marchand au monde. Il avait quitté Cape Town en Afrique du Sud le 12 octobre et voguait vers Liverpool. 416 hommes d'équipage, deux canonnières et 205 passagers étaient à bord du transatlantique qui était escorté par les destroyers *Echo* et *Burza*, ce dernier étant polonais. Sans hésitation, Jope attaqua en larguant six bombes de 250 kg, dont deux firent mouche. Le paquebot s'embrasa et les aviateurs allemands entendirent le SOS qu'il lança par radio. Le "Condor" de Jope fut légèrement endommagé par la défense antiaérienne des navires d'escorte; ayant rapporté par radio ce qu'il venait d'accomplir, il prit le cap retour. Le paquebot, gravement touché, avec au moins 25 hommes d'équipage et 25 passagers, fut pris en remorque. Hélas, Jope avait transmis par radio ►



la localisation de l'*Empress of Britain* au U-32 commandé par l'oberstleutnant zur see, Hans Jenisch, qui le coula deux jours plus tard. Avoir coulé ce navire fut une superbe opportunité de propagande pour la Luftwaffe; pour son fait d'armes, l'oberstleutnant Bernhard Jope fut décoré de la Ritterkreuz le 30 décembre 1940.

## Attaque à très basse altitude sur le Breda

La guerre maritime s'intensifiait, mais la guerre aérienne au-dessus de la Grande-Bretagne continuait. À noter que, contrairement à une croyance populaire, les "Condor" n'attaquèrent jamais les îles britanniques de jour en se joignant à des formations massives de bombardiers. Cependant, en plus des attaques nocturnes contre Liverpool à la fin d'août 1940, il subsiste des preuves d'un petit nombre d'attaques menées par les "Condor" au petit matin ou de nuit à la fin de 1940. Le 14 octobre 1940, l'oberstleutnant Hans Buchholz du 1./KG 40 attaqua l'usine Rolls-Royce de Hillingdon, près de Glasgow. Sept jours plus tard, il essaya de renouveler cette attaque mais dut renoncer du fait d'une épaisse couverture nuageuse. À l'heure du petit-déjeuner, le 29 novembre 1940, trois équipages non identifiés tentèrent d'attaquer Glasgow. Au 30 novembre, un rapport indique que l'oberstleutnant Hans-Joachim Hase du 2./KG 40 a attaqué Glasgow

**Fw 200  
"Condor" de  
la KG 40, unité  
qui ne tarda  
pas à s'illustrer  
avec l'appareil.**

mais on pense aujourd'hui qu'il s'agit d'une erreur de date et qu'il était aux commandes d'un des trois avions impliqués dans l'attaque de la veille. On a longtemps cru que le 22 décembre un "Condor" avait attaqué une usine d'aluminium et une autre d'électricité à Fort William, mais les historiens pensent qu'il est plus probable que cette attaque fut le fait d'un Ju 88 du 1. Staffel (Fern)/Aufklärungsgruppe 120 (1.(F)/120). Néanmoins, les "Condor" revendiquèrent avoir attaqué des navires à Loch Linnhe, au sud-ouest de Fort William le jour suivant, indiquant en avoir sérieusement endommagé un et touché deux autres. Bien que les Britanniques aient intercepté des communications allemandes indiquant qu'un avion de reconnaissance avait repéré "(...) un convoi de plusieurs gros navires (marchands) à l'ancre devant Lynn of Lorn, au nord d'Oban (...)", ils ne parvinrent pas à renforcer les défenses à cet endroit. Cinq "Condor" décollèrent et, après avoir largué des fusées éclairantes, attaquèrent à très basse altitude à 18 h 50; ils rapportèrent avoir largué deux bombes SC500 sur un cargo de 12000 t qui explosa, les flammes montant jusqu'à 80 m. Il fut rapporté qu'une autre bombe SC500 toucha un autre cargo de 12000 t, et qu'une autre SC500 toucha un cargo de 10000 t; au total, 14 bombes SC500 furent larguées. Il s'avère que les revendications allemandes étaient des plus optimistes. Les archives britan-

niques confirment la perte de la *Breda* (6941 t) le 23 décembre 1940 alors qu'il se trouvait au large d'Oban, pour se joindre à un convoi qui devait se rendre à Bombay. Il emportait dans ses cales toutes sortes de choses, dont 3000 t de ciment à déposer à Mombassa, 175 t de tabac et de cigarettes, trois biplans Hawker destinés à la Nouvelle-Zélande, 30 biplans De Havilland "Tiger Moth" pour le Kenya, des camions, de la vaisselle, des lingots de cuivre, des sandales, du papier à billets de banques, 10 chevaux de course et neuf chiens. Il fut apparemment touché par quatre bombes de 250 kg qui firent se rompre une canalisation d'eau et la salle des machines fut rapidement inondée, privant le navire de propulsion.

Le *Breda* fut rapidement pris en remorque et échoué en eau peu profonde dans la baie d'Arduchnish, mais le lendemain, alors que seulement une partie de sa charge avait été débarquée, une tempête le repoussa dans des eaux plus profondes où il coula. Ses 42 membres d'équipage et 12 passagers s'en tirèrent tous indemnes. Le bateau à vapeur britannique *Flynderborg* (2022 t) et le navire de pêche *Lupina* (88 t), ainsi que le bateau à vapeur néerlandais *Tuva* (4652 t), ne furent que légèrement endommagés – leurs tonnages étaient bien inférieurs à ce que croyaient les équipages des "Condor".

Pour le 24 décembre 1940, les archives britanniques confirment

DR/COLL. CHRIS GOSS



que le *Peterton* (5221 t) fut attaqué et endommagé à 350 km à l'ouest de l'Irlande par un "Condor" solitaire. Selon les archives allemandes, le Fw 200 attaqua un navire de 2500 t avec deux bombes SC250 et deux SC500, sans obtenir de résultat visible. Cette fois, l'équipage allemand sous-estima le tonnage et l'efficacité de son attaque.

### La guerre des convois monte en intensité

Alors que l'année 1940 tirait à sa fin, la guerre des convois montait en intensité. Un bon indicateur peut être trouvé dans le carnet de vol d'un météorologiste, le D<sup>r</sup> Friedo Ehrhardt, qui effectua un total de 41 vols opérationnels avec le I./KG 40. Le premier eut lieu le 2 octobre 1940 avec l'oberstleutnant Heinrich Schlosser comme pilote, qui réussit à couler ce jour-là le *Latymer* (2218 t). Après huit vols en octobre, Friedo Ehrhardt vola avec l'oberstleutnant Bernhard Jope (qui attaqua le *Windsor Castle* lors du premier vol) les 3 et 24 novembre, avec l'oberstleutnant Hans Buchholz les 6 et 13 novembre (trois cargos endommagés lors du premier vol, attaque du *Empire Wind* lors du second), avec l'oberstleutnant Friedrich Burmeister les 9 et 17 novembre et 28 décembre (attaque du *Empress of Japan* le 9 novembre), avec le hauptmann Roman Dawczynski le

21 novembre, avec l'oberstleutnant Hans-Joachim Hase les 17 et 25 décembre et, pour finir, avec un pilote non nommé le 22 décembre 1940.

Les "Condor" n'étant pas soumis aux dangers des avions ennemis et les convois ne disposant que de faibles défenses – quand ils en avaient –, ils continuèrent à les attaquer à très basse altitude. L'attaque pouvait durer jusqu'à 15 minutes. Et de fait, les équipages de "Condor" commencèrent à se faire une réputation. Le 3 octobre 1940, l'oberkommando der Wehrmacht Bericht rapporta que le I./KG 40, sous le commandement de Petersen, avait sérieusement endommagé 90000 t de navires britanniques durant les six semaines qui venaient de s'écouler. Au début de 1941, Petersen fut décoré de la Ritterkreuz pour le succès enregistré par son Gruppe le 21 octobre 1940; le I./KG 40 compterait cinq récipiendaires de la Ritterkreuz. Mais en juillet 1941, la mort de deux de ces récipiendaires montra que les navires alliés avaient commencé à se prémunir contre les attaques. En cette fin de 1940, la RAF devait se reposer sur son Bomber Command pour tenter de neutraliser la menace émergente des "Condor". 19 Vickers "Wellington", 11 Armstrong-Whitworth "Whitley" et 14 Handley-Page "Hampden" reçurent la mission d'attaquer Bordeaux-Mérignac le 23 novembre 1940; les équipages de 29 de ces

avions rapportèrent avoir bombardé avec succès l'aérodrome français. De leur côté, les Allemands rapportèrent que 65 bombes avaient été larguées, qui avaient frappé quatre hangars, tué six hommes et détruit six avions dont un vieux Fw 200 D-1 et un récemment arrivé Fw 200 C-3.

### Des changements à la tête du I/KG 40

Malgré le revers subi dans la bataille d'Angleterre, l'année 1941 s'annonçait positive pour la guerre maritime que menait la Luftwaffe. En conséquence, des changements intervinrent à la tête du I/KG 40. En novembre 1940, le major Edgar Petersen avait été remplacé par le hauptmann Fritz Fliegel, tandis que le poste de staffel kapitan du 2./KG 40 fut repris juste avant Noël par le hauptmann Roman Dawczynski. Le 22 décembre 1940, l'oberst Ernst-August Roth prit le commandement du KG 28 qui avait été formé sur la base du KGr 126 et n'était toujours constitué que du I. Gruppe (le remplaçant de Roth en tant que geschwader kommodore du KG 40 n'arriverait qu'en avril 1941). Finalement, en décembre 1940, le 3./KG 40 devint opérationnel, avec pour commandant l'oberstleutnant Rudolf Mons, qui se fit très vite une réputation durant les deux premières semaines de janvier 1941. ■

À suivre



Le Fw 200 C-3 n° de série 0046 de la 3./KG 40. Il fut endommagé lors d'un atterrissage à Cognac en juillet 1941. Il fut abandonné en Russie en janvier 1943.

# Le Focke-Wulf 200 en 1941

## L'essor du "Condor"

Deuxième partie.

1941 : la bataille de l'Atlantique commence.

Les grands quadrimoteurs du KG 40 se lancent à l'assaut des convois maritimes et collaborent avec les U-Boote.

Par Chris Goss. Traduit de l'anglais par Xavier Méal.

Les succès de la fin de 1940 pour le I/KG 40 furent suivis d'une accalmie en ce qui concerne les attaques de convois maritimes entre le 19 décembre 1940 et le naufrage du *Clytoneus*, des suites de l'attaque de l'oberleutnant Rudolf Mons du 3./KG 40 le 8 janvier 1941. Mons décolla à 5 heures pour une mission de reconnaissance météorologique armées sur l'ouest de l'Irlande. Un petit peu plus de six heures plus tard, il tomba sur le *Clytoneus* alors qu'il se trouvait à 480 km au nord-ouest de la baie de Donegal, et largua six bombes de 250 kg, dont deux au moins firent mouche, faisant gîter fortement sur tribord le cargo dont le sort parut d'emblée scellé.

### Le I/KG 40 coule 17 navires en janvier

Un autre succès notable fut enregistré huit jours plus tard quand le hauptmann Konrad Verlohr (1./KG 40) et l'oblt Bernhard Jope (2./KG 40) attaquèrent le convoi OB274 et furent crédités d'avoir coulé le *Onoba* et le *Meandros*. Janvier 1941 se révélerait un bon mois pour le I/KG 40 avec 17 navires coulés pour la perte au combat d'un seul avion, celui que pilotait l'oblt Friedrich Burmeister quand il fut abattu par des tirs de défense antiaérienne légère en attaquant le *Seaman* le 10 janvier 1941. Burmeister fut capturé ainsi que deux de ses hommes d'équipage, tandis que trois autres furent tués ; sa capture permit aux Alliés d'en apprendre plus au sujet de l'énigmatique I/KG 40 et de ses "Condor".

Le I/KG 40 entreprit une attaque d'envergure avec cinq avions le 28 janvier 1941, probablement contre le convoi HX102. Entre 11 h 10 et 12 h 25, les attaques furent prononcées par quatre équipages. L'oblt Heinrich Schlosser (3./KG 40) rapporta avoir touché un cargo à 560 km dans l'ouest-nord-ouest de l'île de Tory, avec quatre bombes de 250 kg. Puis l'oblt Hans Buchholz (1./KG 40) porta une attaque similaire contre un cargo à 450 km à l'ouest de la baie de Castle, sans en voir les résultats. Ensuite le hptm Edmund Daser (1./KG 40) rapporta avoir attaqué un convoi à 290 km à l'ouest de Colonsay avec une bombe de 500 kg et deux de 250 kg touchant un cargo, ici aussi sans qu'il puisse voir le résultat. Finalement, le hptm Fritz Fliegel attaqua un convoi à 260 km à l'ouest de Tobermory, notant qu'une de ses bombes détonna sous le navire. Les Alliées rappor-

tèrent des attaques de "Condor" sur le *Grelrosa* à 400 miles [640 km] à l'ouest du nord de l'Irlande et sur le *Pandion* à 150 miles [240 km] à l'ouest de Malin Head, ce dernier finissant par couler à Lough Swilly le 30 janvier 1941.

Si janvier 1941 avait été bon, février 1941 fut encore meilleur. Les rapports de seulement trois journées suffirent à l'illustrer. Le 9 février 1941, cinq "Condor" attaquèrent le convoi HG53 qui faisait route au sud-ouest du Portugal. Les cinq pilotes – hptm Fritz Fliegel, oblt Heinrich Schlosser, oblt Bernhard Jope, oblt Hans Buchholz et oblt Erich Adam – étaient tous très expérimentés. Les quatre premiers allaient tous plus tard recevoir la fameuse Ritterkreuz (Croix de chevalier), Jope ayant déjà reçu une fois cette décoration. Erich Adam eut l'infortune d'être touché par les tirs du sloop *Deptford*, ce qui le contraignit à rompre le com-



L'oblt Bernhard Jope après une mission le 21 février 1941.

DR/COLL. CHRIS GOSS

DR/COLL. CHRIS GOSS



Un entraînement à l'attaque à basse altitude par un "Condor" sur un bâtiment dans l'estuaire de la Gironde en 1941.

bat et à se poser en catastrophe à Moura, au Portugal; tous les autres équipages revendiquèrent avoir excellé. Schlosser fut crédité de trois bateaux coulés, pour un total de 8500 t. Fliegel fut crédité de deux navires pour un total de 11 000 t et d'un autre endommagé. Jope fut crédité d'un total de 5000 t coulées et d'un autre navire endommagé. Buchholz endommagea un navire. Les pertes confirmées des Alliés furent celles des *Varna*, *Jura*, *Britannic*, *Dagmar I* et *Tejo*. Au moment où les "Condor" semaient mort et destruction, le *It zur See Nicolai von Clausen* coula avec son U-Boot U-37 les *Courland* et *Estrellano*. Ce furent là de remarquables succès pour les Allemands, et en particulier pour le I/KG 40, et ils hâtèrent probablement la remise à Fliegel de la Ritterkreuz le 25 mars 1941, Buchholz recevant la sienne la veille.

Le 19 février 1941, Bernhard Jope coula de nouveau des navires lors d'une reconnaissance météorologique armée sur les Hébrides. Sa route croisa celle du convoi OB287; il relata ainsi les faits :

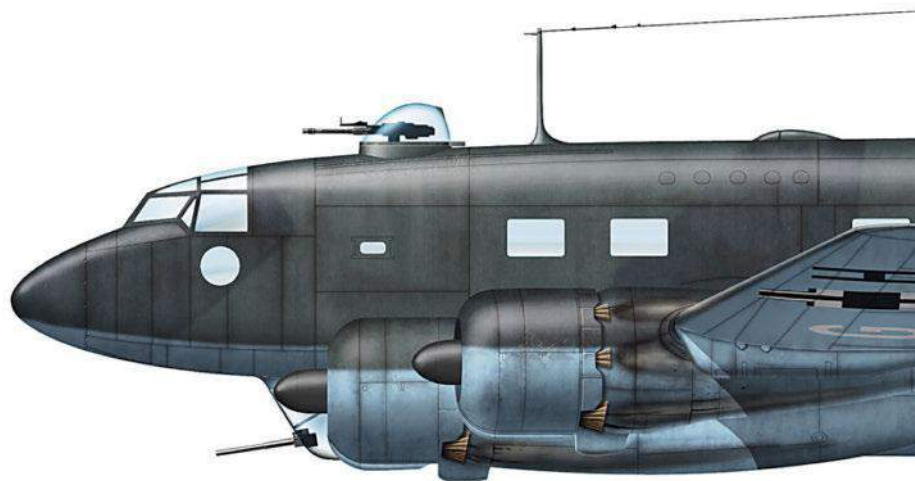
*"Vol d'approche sur l'ouest de l'Irlande, forts vents de face diminuant à l'ouest des Hébrides, averses. Après avoir volé dans les nuages un moment, le convoi est apparu soudainement en PlQ 16 Ouest 7004 [sic], cap à l'ouest, 45 navires marchands jusqu'à 10000 t, faible escorte. Immédiatement prononcé une attaque surprise sur la ligne de trois bateaux devant moi. Trois bombes larguées sur le premier navire (8000 t), deux derrière l'arrière et la troisième touchant la plage arrière. Laissé passer le second navire et, approchant par l'arrière, attaqué le troisième avec trois bombes. Une a tapé directement dans le compar-*

## « Les bateaux ont éteint les lumières (...) Nous avons attaqué à la lueur de la Lune »

*timent moteur, avec explosion de la chaudière. N'ayant pas assez de carburant, pas pu transmettre vecteurs radio pour les U-Boote. L'attaque a eu lieu à 13h30. Du fait de notre attaque surprise, pas d'action défensive observée. Deux ballons de barrage observés 50 m au-dessus de deux des navires.*

*Avant que le convoi ne soit découvert, avons observé à l'ouest et au sud-ouest des Hébrides quelques bateaux de patrouille et un remorqueur tirant un navire marchand chargé, cap à l'est; nous n'en avons attaqué aucun. Un avion également observé près du navire marchand. Avons poursuivi vol à une altitude*

**Le "Condor" piloté par l'oblt Erich Adam après un atterrissage mouvementé au Portugal le 9 février 1941.**



*de 600-800 m, avec 2/10 de nuages, via l'île Fair entre les Orkneys et les Shetlands, jusque Stavanger."*

Les revendications de Jope se révélèrent justes : les Alliés rapportèrent la perte du tanker *Gracia* et du cargo *Housatonic*. Jope eut même l'opportunité de parfaire son succès deux jours plus tard : alors qu'il rentrait de Stavanger, il tomba de nouveau sur ce convoi :

*"Vol d'approche depuis Stavanger, via l'île Fair, vers la position estimée du convoi déjà attaqué les 19 et 20 février. Il faisait toujours nuit quand des lueurs provenant des bateaux ont été aperçues, environ 250 km au nord-ouest des Hébrides vers 8 heures. Les lumières des bateaux se sont immédiatement éteintes, mais nous avons lancé plusieurs attaques à la lueur de la Lune. Une bombe SC250 a été lâchée sur le navire qui a été aussi soumis à nos tirs de canons et mitrailleuses. Mais nous n'avons pas observé d'effets visibles.*

*A 10h30, le convoi a de nouveau été repéré, et, jouant de l'effet*

DFI/COLL. CHRIS GOSS





Le Fw 200C-3/U4 WkNr 0074 du I/KG 40 fut basé à Athènes-Eleusis à partir de la fin août 1941 pour effectuer des missions sur le canal de Suez au sein du Kommando Petersen.

de surprise, été attaqué une nouvelle fois. Deux des tankers, en queue de convoi, ont été bombardés, chacun avec trois bombes. Le plus gros a été endommagé par la détonation d'une bombe près de sa coque, à l'arrière. Un coup au but a détruit l'autre, plus petit; la bombe a explosé dans le compartiment moteur, détruisant les superstructures de la plage arrière et, en conséquence, la chaudière a explosé. Les deux navires ont été distancés par le reste du convoi et ont reçu l'assistance de deux vaisseaux auxiliaires.

### Les positions transmises aux U-Boote

À la suite de notre attaque, tous les navires ont ouvert le feu. L'avion a fait des cercles autour du convoi pendant environ 20 minutes. Après le message "Restons sur le convoi et envoyons vecteurs radio sur la fréquence U-Boot", ces vecteurs ont été transmis pour les U-Boote. Durant le vol de retour à une altitude de

3500 m, il y avait un fort vent arrière. Après avoir atteint le coin sud-ouest de l'Irlande, il nous a été possible de calculer la position exacte du convoi avec la méthode du cap et de la montre."

Février 1941 allait être le zénith des succès du I/KG 40 avec cinq autres navires coulés le 26 février 1941 (crédités au lt Otto Gose, à l'oblt Heinrich Schlosser et à l'oblt Rudolf Mons) et trois supplémentaires le lendemain. La coopération entre "Condor" et U-Boote – en particulier le U-47 commandé par le fameux kapitänleutnant Günther Prien (1) – se révéla des plus efficaces contre le convoi OB290 qui vit 13 de ses navires être coulés et cinq autres endommagés.

Durant ce même mois, seulement deux "Condor" furent perdus : non seulement Erich Adam posa le sien en catastrophe au Portugal, mais le 5 février 1941, l'oblt Paul Gömmer et son équipage du 1./KG 40 furent tous tués lors d'un atterrissage en catastrophe dans le sud de l'Irlande

après avoir été touchés par des tirs de défense antiaérienne.

Durant la première moitié de 1941, les pertes de "Condor" furent dues à la défense antiaérienne alliée dans cinq cas, à une attaque par un avion allié dans un cas, et à des causes inconnues pour trois cas. Le premier combat aérien rapporté eut lieu le 11 janvier 1941 entre un hydravion Short "Sunderland" du Sqn 201 et un "Condor" au nord-ouest de Rockall, le "Sunderland" revendiquant avoir endommagé le "Condor". Puis, le 29 janvier 1941, un combat opposa le "Condor" piloté par l'oblt Erich Adam du 2./KG 40 au "Sunderland" du flying officer Barry Aikman du Sqn 210. Le mitrailleur de queue du "Sunderland", le sgt Reg Williamson, fut blessé et le lt Alfred Winter, opérateur radio du "Condor", fut mortellement touché à la tête. Le rapport de combat allemand offre une lecture des plus intéressantes. Ayant décollé à 6 h 02 pour une mission de reconnaissance armée, les deux avions tombèrent l'un sur l'autre à 12 h 30 (11 h 37 à l'heure d'été britannique) dans le carreau 25 Ouest/3640 [sic]. Un combat épique s'ensuivit, le "Sunderland" avec ses mitrailleuses, le "Condor" avec son canon de 20 mm et ses mitrailleuses. Le "Condor" fut touché à 15 reprises; son moteur extérieur droit et son équipement de navigation furent endommagés. Les mitrailleurs allemands rapportèrent avoir touché le "Sunderland" qui fut vu pour la dernière fois traînant un panache de fumée noire. Il allait se passer presque trois mois avant que le Coastal Command obtienne sa



Le hptm Fritz Fliegel (à gauche) lors du retour de l'oblt Erich Adam (à l'extrême droite) après son atterrissage forcé au Portugal.



(1) Célèbre pour avoir attaqué la flotte britannique à Scapa Flow, au nord de l'Écosse, en octobre 1939.





DR/COLL. CHRIS GOSS

première victoire avérée en combat aérien contre le grand quadrimoteur allemand.

Au début de mars 1941, de nouveaux changements allaient affecter le I/KG 40. Le Fliegerführer Atlantik, subordonné à la Luftflotte 3, fut créé et basé à Brandérion, non loin de Lorient, en Bretagne, commandé par l'oberstleutnant Martin Harlinghausen, fervent défenseur des avions maritimes offensifs. Sa tâche était simple : des unités désignées devaient effectuer des reconnaissances armées pour le compte de la Befehlshaber der U-Boote (commandement de la force sous-marine sous le commandement duquel était le I/KG 40 depuis le 6 janvier 1941) afin de rapporter les positions et mouvements des navires alliés pour soutenir les attaques des U-boote. Sa mission secondaire, normalement non dévolue aux "Condor", était l'attaque conventionnelle de navires dans les eaux côtières britanniques ; les "Condor" n'attaquaient les bateaux qu'en haute mer, loin des chasseurs de jour et de nuit. En mars 1941, le I/KG 40 comptait dans sa flotte 21 "Condor", mais le nombre de ceux en état de vol était bien inférieur – jusqu'à seulement six à un certain moment. Quoi qu'il en soit, le I/KG 40 comptait désormais trois Staffeln et deux autres Gruppen étaient en cours de formation, sans pour autant être équipés du Fw 200. En janvier 1941, le 4./KG 40, commandé par le hptm Paul Fischer, fut créé sur He 111, deux autres Staffeln suivant à partir de mai 1941, sur Dornier 217 – le 4./KG 40 passa sur

Do 217 à partir de 1941. Initialement, le 4./KG 40 dépendait du I/KG 40, mais il fut transformé en Gruppe sous le commandement du hptm Wendt Freiherr Von Schlippenbach. En mars 1941, le III/KG 40, commandé par le maj. Walter Herbold, fut créé à partir du I/KG 1, sur He 111 H-3 ; Herbold serait remplacé par le hptm Robert Kowalewski, du II/KG 26 et bon ami de Harlinghausen, en juillet 1941.

### Une nouvelle version entre en service

Malgré un nombre de pertes relativement faible, le I/KG 40 avait toujours des problèmes à remplir toutes ses missions, particulièrement quand le maj. Edgar Petersen (qui revint comme geschwader kommodore du KG 40 en avril 1941) se mit en tête d'effecteur des attaques en masse avec les "Condor", tactique qui avait précédemment porté ses fruits. Par exemple, en avril 1941,

si 25 à 30 "Condor" étaient affectés à l'unité, sur le papier, pas plus de six à huit étaient en état de vol au même moment. Cependant, de nouvelles versions de "Condor" commençaient à entrer en service. Les premiers Fw 200 C-1 avaient reçu un armement défensif constitué de mitrailleuses MG 15 et d'un canon 20 mm dans une gondole ventrale, et emportaient jusqu'à cinq bombes de 250 kg. Son successeur, le Fw 200 C-2, était une version améliorée du point de vue des pylônes d'emport de bombes et nacelles, avec des renforts structureaux imposés par le combat (par rapport à ce qui est requis pour transporter des passagers). Le Fw 200 C-3, qui devenait au printemps 1941 la variante la plus utilisée, avait reçu des modifications au niveau des moteurs, pesait plus lourd, pouvait emporter plus de bombes, et avait reçu une tourelle dorsale et des mitrailleuses de fuselage, pour la plupart de calibre plus important.

Le chargement de bombes de 50 et 250 kg à bord d'un "Condor".



DR/COLL. CHRIS GOSS



Les pertes de "Condor" allaient s'accroître de façon dramatique entre mars et juillet 1941. En mars, deux furent détruits dans des accidents, six membres d'équipages dont trois pilotes y laissant la vie. Durant ce même mois, pour la première fois, un "Condor" fut pris à partie par des chasseurs basés à terre : deux Hawker "Hurricane" du Sqn 3 de la RAF l'endommagèrent au large de Sumburgh, dans les îles Shetland, le 2 mars 1941. Le plt off. Doug Robertson rapporta :

*"(...) Alors que nous volions au-dessus de la mer à 50 km à l'est de Sumburgh, j'ai aperçu un Fw 200 qui volait à peine quelques mètres au-dessus de l'eau et au même moment, j'ai entendu "Red 1" [plt off. John Crabb] ordonner "Tally Ho!" [attaquez !]. J'ai suivi "Red 1", légèrement au-dessus. Immédiatement, "Red 1" s'est désengagé de sa première attaque, j'ai tiré une rafale de trois secondes depuis le plein arrière et ai observé des traceuses pénétrer le fuselage de l'avion ennemi. J'ai désengagé quand "Red 1" a de nouveau attaqué par la droite. J'ai pris de l'altitude par la droite et ai prononcé une attaque en piqué de face, en partant de 60 m plus haut, en tirant une rafale d'une seconde. J'ai dû rompre mon attaque car "Red 1" tirait sur l'avion de la direction exactement opposée à la mienne. J'ai ensuite attaqué par l'arrière, en tirant une rafale de six secondes à environ 200 m de distance, et ai de nouveau vu des traceuses pénétrer l'avion ennemi. Durant toutes ces attaques, je n'ai pas essayé de tirs défensifs..."*

**Le Focke-Wulf 200 codé SG+KS du I./KG 40 le 18 janvier 1941. Le 18 juillet de la même année, il fut abattu par la DCA lors de l'attaque du convoi OB436.**

Le "Condor" se posa en catastrophe à Varhaug, au sud de Stavanger; la seule victime fut l'observateur météorologue qui fut blessé.

Il semble que seulement trois navires furent coulés durant ce mois de mars : le *Benvorlich* le 19, le *Beaverbrae* le 25 et l'*Empire Mermaid* le 26, le premier et le dernier crédité respectivement à l'oblt Franz Vüllers et à l'oblt Rudolph Mons – même si l'*Empire Mermaid* ne coula que le 28 mars 1941.

En avril 1941, la RAF enregistra sa première victoire en combat aérien confirmée contre un "Condor". Le 16, le flt lt Bill Riley et le warrant officer Donaldson, aux commandes d'un Bristol "Beaufighter" du Sqn 252, abattirent le "Condor" piloté par l'oblt Hermann Richter du I./KG 40 au large de la baie de Blacksod, au nord de l'Irlande; les six membres d'équipage allemands furent portés disparus. Dans le rapport de Bill Riley, on peut lire :

*"À la fin de notre patrouille, nous avons aperçu un avion ennemi à 14h20, sur un cap 210°. Identifié comme un "Condor". J'ai commencé mon attaque par le quart avant pour terminer à l'arrière. Ouvert le feu à 300 m et ai poursuivi en rafales*

**« Le "Condor" a pris feu puis a plongé en flammes dans la mer sous un angle de 45° »**

*courtes jusqu'à être à bout portant à l'arrière. Le "Condor" a répliqué avec ses mitrailleuses de fuselage. Il a pris feu à l'arrière de l'emplanture de l'aile gauche, les deux moteurs semblant inopérants. Le "Condor" a viré à gauche, s'est remis en ligne droite, puis a plongé en flammes dans la mer avec un angle à piquer de 45°. N'avons pas observé de survivants, peu de débris. Le "Condor" était peint entièrement vert, avec des croix aux contours soulignés en blanc. Pas de gondole ventrale observée."*

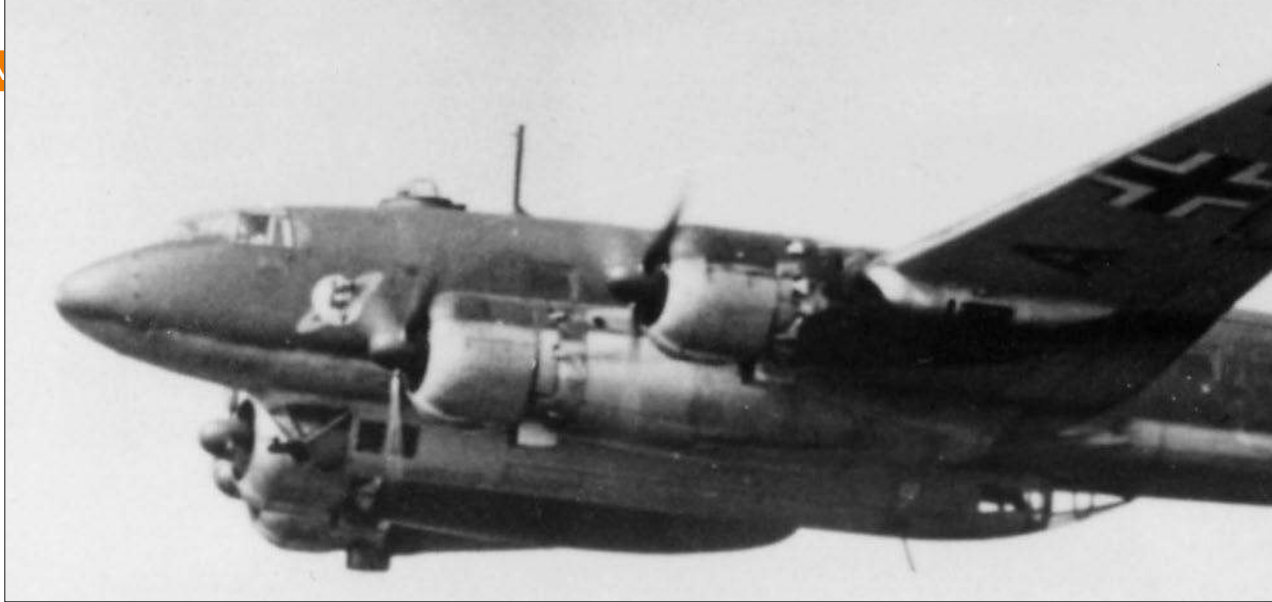
## **Des "Condor" perdus et moins de navires coulés**

Le 17 avril, l'oblt Paul Kalus et son équipage du I./KG 40 furent portés disparus; le corps d'un des membres d'équipage fut récupéré en mer le 21 mai 1941 et inhumé sur une des îles Shetland. Le lendemain, l'oblt Ernst Müller et son équipage du 3./KG 40 amerrirent en catastrophe devant l'île de Schull, dans le comté de Cork; ils furent tous internés en Irlande. Enfin, l'avion de l'oblt Roland Schelcher du I./KG 40 fut semble-t-il abattu par les tirs d'une batterie de défense aérienne de la Royal Navy, au large des Shetland, et tout l'équipage y laissa la vie. À ceci il faut ajouter, lors de deux nuits successives du 12 au 13 et du 13 au 14 avril, que le Bomber Command de la RAF frappa la base de Mérignac et détruisit trois "Condor". La perte de sept "Condor" – et de nombreux équipages entraînés – durant ce mois entama les ressources allemandes, car Focke-Wulf Flugzeugbau ne produisait toujours que cinq avions par mois.

Par ailleurs, le nombre de navires coulés par les "Condor" avait diminué : le 6 avril, les *Nicolau Zographia*, *Olga S* et *Dunstan* furent les cibles des avions pilotés par les lt Rudolf Mayr et lt Robert Maly du 3.Staffel. Puis le 16 avril 1941, les *Swedru* et *Favorit* furent coulés par le "Condor" piloté par l'oblt Rudolf Heindl du 3./KG 40. Deux autres navires furent coulés à la fin du mois.

Le mois de mai fut plus calme encore, avec seulement trois navires coulés et un "Condor" perdu. Mais cette perte fut durement ressentie. Le 19 mai 1941, alors que le *Umgeni* subissait une attaque au large d'Hollywood, au nord de l'Irlande, juste après l'aube, l'un des servants de la défense antiaérienne logea une unique balle dans le nez du "Condor" qui s'embrasa peu après et s'écrasa à 500 m du navire. Deux des membres ►

Le "Condor" codé F8+AB avec ses symboles de missions sur la dérive indiquant ses succès contre les bâtiments alliés.



DR/COLL. CHRIS GOSS

d'équipage avaient été blessés et se noyèrent avant d'avoir pu être secourus, les cinq autres s'en tirant sans blessures. L'oblt Hans Buchholz, titulaire de la Ritterkreuz, avait finalement épuisé son capital chance.

Durant le mois de juin 1941, aucun "Condor" ne fut perdu au combat mais un Fw 200 A-01 fut détruit sur le terrain d'Aalborg West suite à un incendie moteur, tandis que deux avions furent endommagés par la défense antiaérienne en attaquant le convoi HS65. Le "Condor" piloté par le lt Otto Gose se posa en catastrophe à Navio, en Espagne, tandis que celui de l'oblt Erich Westermann se brisa en l'air en attaquant le même convoi, les débris tombant près d'Amaeleja au Portugal – les six membres d'équipage furent tués. Finalement, le 24 juin, un "Condor" amerrit en catastrophe dans le golfe de Gascogne.

Le dernier jour de juin 1941, un "Condor" et un "Sunderland" se confrontèrent de nouveau dans les airs. Les équipages des lt Rudolf Feldt du 3. Staffel et du fg off Athol "Attie" Weare du Sqn 10 ouvrirent le feu les uns sur les autres ; l'oberfeldwebel (ofw) Werner Sieth (mécanicien naviguant) fut blessé, tandis que les réservoirs d'huile et de carburant du "Sunderland" furent endomma-

gés. Ce même jour, le "Condor" piloté par l'ofw Herbert Rohrbach's du 1./KG 40, spécialement équipé d'un *Schiffsortungsgerät* (radar de détection de navires de surface) disparut au-dessus de l'Atlantique. Peu de navires alliés furent coulés en ce mois de juin – seulement deux confirmés, les 6 et 19. D'un autre côté, les rencontres avec les avions de la RAF s'accroissaient ; les équipages du 3. Staffel eurent affaire à des avions du Coastal Command au moins neuf fois – la RAF ne recensa que deux rencontres.

Durant le mois de juillet 1941, de nombreux avions furent victimes d'accidents, ce qui réduisit notablement le nombre de ceux disponibles. Le 17 juillet 1941, le Coastal Command et les "Condor" s'affrontèrent de nouveau, mais cette fois, bien que son opérateur radio, l'oblt Hans Jordens fût tué, l'oblt Rudolf Heindl dut à ses mitrailleurs d'abattre un "Whitley" du Sqn 502 piloté par le wg cdr Donald Shore (qui s'apprêtait à prendre le commandement du Sqn 612). Shore et un de ses hommes furent blessés, mais le pilote parvint à amerrir en catastrophe et les cinq membres d'équipage britanniques furent récupérés le *Westcott*.

Malgré ce succès, le I/KG 40 eut à souffrir dès le lendemain d'une perte sévère. Le hptm Fritz Fliegel débusqua le convoi OB346 qui avait quitté Liverpool pour Freetown quatre jours plus tôt. L'un des pilotes du Fighter Catapult Ship (FCS) *Maplin* relata dans son journal :

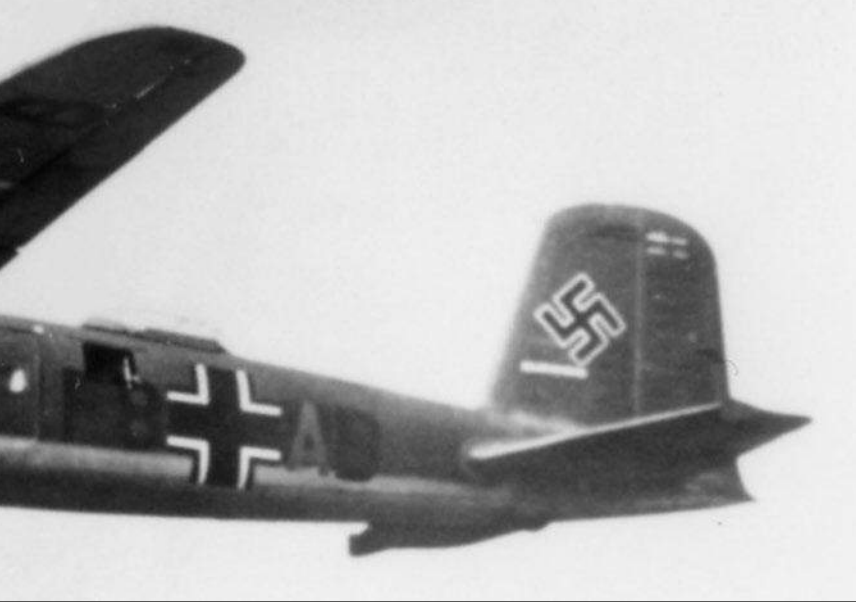
*"Alors que je prenais mon petit-déjeuner et que Bob [lt Bob Everett] était dans l'avion, un "Condor" est arrivé et a commencé à tourner autour du convoi à plus faible distance. Nous avons été tentés de nous faire catapulter, mais nous nous sommes retenus car il n'attaquait pas. Il a continué à faire des cercles autour du convoi de temps à autre pendant une heure, avant de partir en direction du sud. Nous l'avions à peine perdu de vue quand il y a eu un énorme chahut à l'arrière du navire, où ils avaient repéré un autre "Condor" volant au niveau de la mer et approchant le convoi droit dessus et déjà très près. Nous avons immédiatement lancé le "Hurricane" de Bob, mais avant qu'il ait eu le temps de virer et de se rapprocher du "Condor", ce dernier avait largué une série de bombes sur un autre navire dont le pont s'était embrasé."*

Les Fighter Catapult Ship étaient une tentative de solution intéri-

Le Fw 200 C-3 à Mérignac début 1941. Il s'écrasa à Plogoff en Bretagne le 17 mars 1941 après une mission sur l'Atlantique.



DR/COLL. CHRIS GOSS



maire, faute d'un nombre suffisant de porte-avions, pour procurer une défense aérienne aux convois maritimes (lire plus bas).

Avant même qu'il puisse lancer son attaque avec son "Sea Hurricane", Bob Everett vit un bout de l'aile droite du "Condor" se détacher ; le quadrimoteur avait reçu un coup direct d'une des batteries de défense antiaérienne du convoi, soit celle du navire marchand armé *Norman Prince* (qui serait coulé par le U-156 le 29 mai 1942) soit celle du *Pilar de Larrinaga*. Le "Condor" s'écrasa en mer – laissant un Everett pour le moins frustré – et tout son équipage périt. Le I/KG 40 venait de perdre son officier le plus expérimenté et un deuxième titulaire de la Ritterkreuz en deux mois. Fliegel fut remplacé par le hptm Edmund Daser, qui avait pris le commandement de l'Ergänzungsstaffel/KG 40 en avril 1941 afin de former de nouveaux équipages de "Condor". Agé de 33 ans, Daser s'était engagé en 1932, avait volé avec le II/KG 154 et le II/KG 157, puis, en mars 1939, avait été détaché comme pilote à la Focke-Wulf Flugzeugbau où il avait acquis beaucoup d'expérience sur "Condor" avant d'être affecté au I./KG 40 en avril 1940. Ayant connu

DR/COLL. CHRIS GOSS



de nombreux succès en opérations, il avait reçu la Ritterkreuz en février 1941 – alors le troisième pilote du I/KG 40 à la recevoir, un mois avant celui qu'il remplaçait désormais.

Pour ajouter au drame de la perte de Fliegel, le 23 juillet 1941, l'ofw Heinrich Bleichert du Stab I/KG 40 fut abattu par un "Hudson" du Sqn 233 piloté par le fg off. Ron Down, alors qu'il attaquait le convoi OG69 au large d'Achil Head, en Irlande. Bleichert parvint à amerrir en catastrophe et n'eut à déplorer qu'un blessé, le prévisionniste météorologue ; tout l'équipage fut capturé. Puis, le lendemain, le Staffeln Kaptän du I./KG 40, le hptm Konrad Verlohr, ne rentra pas d'une mission à l'ouest de l'Irlande.

### **Abandon des attaques à basse altitude**

En ce mois de juillet, il semblait que le vent avait bel et bien tourné pour les "Condor". En plus des pertes et d'un très faible taux de disponibilité (le 26 juillet 1941, le I/KG 40 rapporta que sur ses 25 avions, seulement cinq étaient bons de vol), aucun navire ne fut confirmé comme ayant été coulé par le I/KG 40. Durant les deux premiers mois de 1941, les

**L'attaque du pétrolier finlandais *Josefina Thordén* le 19 mai 1941 par le "Condor" du hptm Fliegel.**

"Condor" avaient contribué à couler environ 39 navires, et environ 17 de mars à juillet 1941 ; durant les cinq derniers mois de 1941, seulement quatre furent coulés ou gravement endommagés par des "Condor". Les équipages du 3./KG 40 rapportèrent avoir rencontré des convois maritimes 11 fois durant le mois de juillet 1941, et leur seul succès fut d'abattre un "Whitley" du Sqn 502 le 17 juillet 1941. C'est à partir de ce moment, du fait du manque d'avions bons de vol, des défenses alliées améliorées contre les "Condor" attaquant à très basse altitude, et des pertes, que fut décrété l'abandon des attaques à basse altitude par le I/KG 40 en faveur d'attaques de plus haut pour rester en relative sécurité. Il en résulta une modification des Fw 200 C-3 au nouveau standard Fw 200 C-3/U2 par le démontage du canon de 20 mm se trouvant dans le nez et son remplacement par un viseur de bombardement Lotfernrohr (Lotfe) 7D permettant une bonne précision en altitude. Ainsi, les "Condor" du I/KG 40 continuèrent d'être une très sérieuse menace pour les convois alliés, que les quadrimoteurs accompagnaient discrètement jusque très loin dans l'Atlantique, le temps de transmettre par radio aux U-boote leur position géographique, tout en se tenant hors de portée des défenses alliées en constante amélioration et en gardant leur capacité à attaquer quand les conditions permettaient de le faire avec une certaine prudence.

La menace représentée par les "Condor" avait contraint les Alliés à imaginer divers moyens de se protéger du prédateur allemand. La première idée avait été le Holman Projector, qui utilisait une partie de la vapeur produite par les chaudières des navires pour projeter des grenades devant l'assaillant. Puis il y avait eu le System Type E (plus connu sous le nom de *Parachute and Cable Rocket*, roquette à câble et parachute), soit une roquette qui tirait derrière elle 200 m de câble en partant au-dessus du navire et qui, une fois arrivée à son apogée, déployait un parachute auquel était suspendue une petite bombe. Finalement, il y eut le Condor Trap Ship, un bateau qui se faisait passer pour un navire marchand non armé mais était en fait un loup déguisé en mouton ; le *Crispin* n'eut cependant jamais l'opportunité de prouver (ou non) son efficacité car il fut coulé dès le 3 février 1941 par le U-Boot U-107.

Cependant, seul un ou des chasseurs pouvaient contrer efficacement un "Condor". C'est ce qui

prévalut à l'apparition des Fighter Catapult Ships. Les cinq exemplaires eurent pour nom *Pegasus*, *Ariuan*, *Springbank*, *Patia* et *Maplin* ; ils étaient tous des navires marchands modifiés pour pouvoir "tirer et oublier" soit des Fairey "Fulmar" soit des "Sea Hurricane" du Sqn 804 de la Fleet Air Arm, dont les pilotes, après avoir fait fuir ou avoir abattu le "Condor", regagnaient un aérodrome sur la terre ferme ou amerrissaient près du convoi protégé et étaient récupérés... Le premier succès d'un Fighter Catapult Ship se produisit le 11 mai 1941, mais une seule victoire en combat aérien peut être portée à leur crédit. Le 3 août 1941, le Lt Bob Everett du Sqn 804 fut catapulté du *Maplin* aux commandes d'un "Sea Hurricane" et revendiqua un "Condor" avant de se parachuter et d'être rapidement récupéré en mer. En fait, ce "Condor" se traîna jusqu'aux côtes françaises, aux larges desquelles il tomba en mer ; deux membres de son équipage périrent, le prévisionniste fut blessé. Pour ce fait d'armes, Bob Everett fut plus tard décoré de la Distinguished Service Order.

L'efficacité des Fighter Catapult Ships était néanmoins limitée, et ils ne catapultèrent leurs chasseurs qu'en huit occasions seulement contre des "Condor" et en une seule occasion un de ces quadrimoteurs fut abattu. Qui plus est, deux de ces Fighter Catapult Ships furent coulés et un autre gravement endommagé. Le *Patia* fut coulé par un He 111 lors d'essais à la mer le 27 avril 1941, le

## Le "Hurricane" catapulté du cargo met en fuite le "Condor" assaillant

*Springbank* le 27 septembre 1941 par le U-201, et l'*Ariguani* fut sérieusement endommagé par le U-83 le 26 octobre 1941.

Une autre idée fut d'équiper d'une catapulte et d'un "Hurricane" un cargo normal. Désignés Catapult Aircraft Merchant (CAM) Ships, 19 cargos furent sélectionnés pour être modifiés, et le Fighter Command de la RAF alloua 60 "Hurricane" à la Merchant Ship Fighter Unit (MSFU). Le premier à prendre la mer fut le *Michael E* qui prit la direction de New York le 28 mai 1941 et fut coulé par le U-108 dès le 2 juin 1941. Un seul catapultage fut effectué en 1941 par les navires CAM : le vétéran de la bataille d'Angleterre George Varley "décolla" de l'*Empire Foam* le 1<sup>er</sup> novembre 1941 et mit en fuite le "Condor" assaillant. Les navires CAM furent utilisés jusqu'en juillet 1943 et furent remplacés par des porte-avions ; ils n'enregistrèrent qu'une unique victoire en combat aérien confirmée, exactement un an près le catapultage de George Varley, quand le fg off. Norman Taylor (autre vétéran de la bataille d'Angleterre), catapulté de l'*Empire Heath*, abattit un "Condor".

**Le 14 août 1941, l'oblt Franz Vuellers atterrit à Cognac sur son Fw 200 C-3 avec 200 m de câble attaché à la dérive et un petit parachute.**

Cependant, la plus efficace des mesures défensives mises en place par les Alliés en 1941 fut la mise en service du porte-avions d'escorte *Audacity*, qui emportait six Grumman "Martlet" du Sqn 802. L'un des premiers pilotes à s'envoler d'un tel porte-avions fut le sub-lt Eric "Winkle" Brown :

*"J'étais un jeune sous-lieutenant temporaire de la réserve volontaire de la Royal Navy, affecté sur l'Audacity, le premier porte-avions d'escorte de l'histoire britannique, en protection d'un convoi dans l'Atlantique en 1941. Après un premier tour d'opérations court mais plein de succès, l'Audacity a été coulé par une torpille le 21 décembre 1941. Avant ce funeste jour, quatre Fw 200 "Condor" et un cinquième probable avaient été enregistrés, ainsi que le repérage d'un certain nombre de U-Boote par les "Wildcat" [nom américain du "Martlet" britannique] de l'Audacity."*

Trois "Condor" peuvent être attribués avec certitude aux avions de l'*Audacity*. Le 21 septembre 1941, en escorte du convoi OG74, les sub-lt Norris Patterson et Graham Fletcher abattirent celui du Lt Georg Schaffranek du 3./KG 40 ; il n'y eut aucun survivant. Le 8 novembre 1941, en escorte du convoi OG76, Eric Brown abattit le "Condor" piloté par l'oblt Karl Krüger du 3. Staffel (le mitrailleur de Krüger avait précédemment abattu l'officier commandant le Sqn 802, le Lt cdr John Wintour) ; dans ce cas également, il n'y eut aucun survi-



vant. La dernière victoire confirmée eut lieu deux jours avant que l'*Audacity* fût coulé par le U-751 le 21 décembre 1941 ; il n'y eut pas non plus de survivants parmi les membres de l'équipage de l'oblt Hans-Joachim Hase dont le "Condor" fut abattu par le sub-lt "Jimmy" Sleigh. Hase, autre pilote expérimenté de "Condor", venait juste de recevoir l'Ehrenpokal (coupe d'honneur), deux semaines auparavant.

## Duels avec les avions du Coastal Command

Durant l'été de 1941, le I/KG 40 délaissa sa zone d'opérations habituelle quand le Kommando Petersen fut créé pour effectuer des missions contre les navires alliés dans le golfe de Suez, sur le canal de Suez et le nord de la mer Rouge, sous le contrôle du X Fliegerkorps. Six "Condor" furent envoyés en Grèce à la fin d'août 1941 avec neuf He 111 du III/KG 40. Les He 111, commandés par le hptm Robert Kowalewski, kommandeur du III/KG 40, arrivèrent de Soesterberg le 26 août 1941 et furent rattachés au KG 26, apparemment pour des attaques à la torpille. C'est à peu près à cette époque que l'utilisation de Fw 200 fut envisagée pour des attaques à la torpille, ce qui pourrait expliquer l'envoi d'une partie du KG 40 en Grèce. Le Kommando arriva à Athènes-Eleusis le 26 août 1941, mais le maj. Edgar Petersen fut rappelé en Allemagne pour y devenir le directeur de la recherche à Rechlin, particulièrement en charge

du He 177 ; il fut remplacé par l'oblt D<sup>r</sup> Georg Pasewaldt.

Le Kommando Petersen effectua approximativement une demi-douzaine de sorties par nuit sur la zone Suez/mer Rouge pendant une période très limitée, probablement du 2 au 10 septembre 1941, après laquelle les "Condor" rentrèrent en France (les He 111 rentrèrent à Soesterberg le 8 septembre 1941). Durant cette brève période, il semblerait que le lt Rudolf Mayr ait attaqué le *City of Auckland* à 21 h 27 le 3 septembre 1941 mais sans lui infliger de dommages. Pendant cette même période, le "Condor" piloté par l'oblt Horst Neumann du 1./KG 40 s'écrasa et explosa entre l'île de Fleves et Cape Sounio, peu après avoir décoller d'Eleusis pour une mission de reconnaissance armée le 5 septembre 1941 (tous les membres d'équipages furent tués), tandis qu'un He 111 piloté par le feldwebel Werner Titz du 8./KG 40 fut abattu lors d'un bombardement classique sur Abu Suier en Égypte le 6 septembre 1941 par un "Hurricane" du Sqn 94 piloté par le Sud-Africain lt Eric Watkinson ; Titz et ses trois membres d'équipage furent capturés.

Si l'année 1941 avait débuté en fanfare pour le I/KG 40, elle se termina de façon beaucoup plus discrète. Avec les nouvelles tactiques, le nombre de navires coulés avait fortement diminué : le *Tunisia* le 4 août, l'*Empire Hurst* le 11 août, le *Walmer Castle* le 21 septembre et le *Sarastone* le 29 octobre 1941 furent les seules victoires attribuées

aux "Condor" durant les cinq derniers mois de l'année. En revanche, les rencontres avec des avions du Coastal Command continuèrent, la RAF en comptabilisant 13 entre août et novembre 1941 (mais aucune entre décembre 1941 et la fin d'avril 1942). La première rencontre entre un "Condor" et un Consolidated "Liberator" (du Sqn 120) récemment mis en service fut rapportée le 4 octobre 1941 ; un autre long duel aérien entre un "Sunderland" (piloté par le fg off Henry Bailey du Sqn 95) et un "Condor" (piloté par le fw Kurt Hinze du 3./KG 40) se produisit le 14 novembre 1941, lors duquel le mitrailleur de queue du "Sunderland", le sgt Terry McCorry, fut tué et l'hydravion britannique endommagé, tandis que le "Condor" fut à peine égratigné. La dernière perte de l'année se produisit le 21 décembre 1941 quand le "Condor" de l'oblt Herbert Schreyer's du 1./KG 40 s'écrasa à Ramales en Espagne – aucun membre d'équipage ne survécut.

La Luftwaffe tira des leçons de cette année 1941, en particulier le très extraverti Fliegerführer Atlantik en personne, le generalleutnant Martin Harlinghausen, qui aurait dit en janvier 1942 :

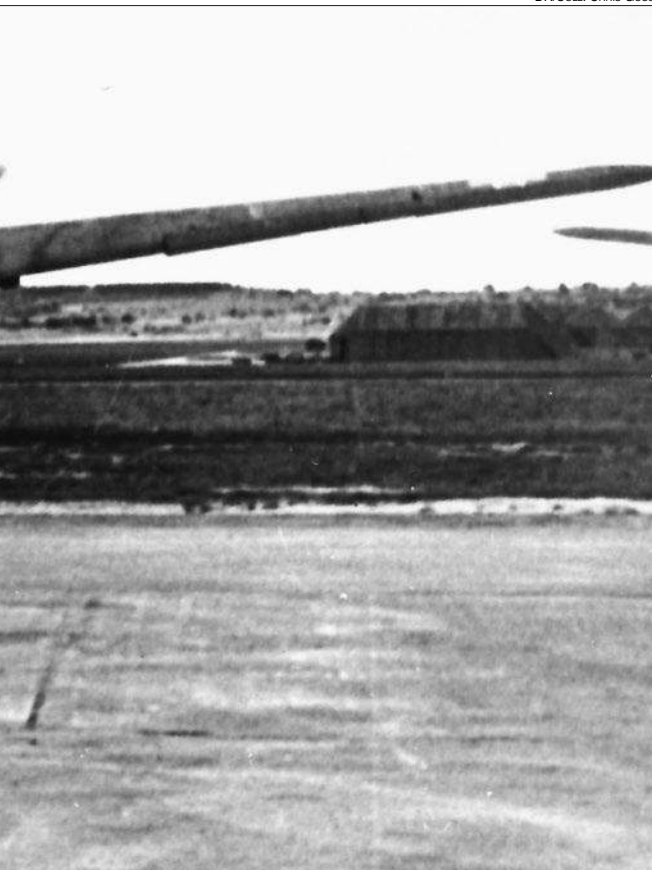
*"Du fait des fortes défenses, l'avion Focke-Wulf ne peut plus effectuer de bombardements sur les convois dans l'Atlantique."*

Les choses allaient changer pour le futur opérationnel des "Condor", un futur qui ne durerait que deux ans et demi. ■

À suivre

DR/COLL. CHRIS GOSS

DR/COLL. CHRIS GOSS



Franz Vuellers (deuxième en partant de la gauche) et son staffel kapitän (en face) inspectent câble et parachute accrochés à l'avion.

Le Focke-Wulf 200 de 1942 à nos jours

# Le déclin du "Condor"

Troisième et dernière partie.

Les succès se font rares et les pertes s'accumulent pour les Fw 200 : ils doivent désormais faire face à de nouveaux avions alliés à grand rayon d'action et très bien armés.

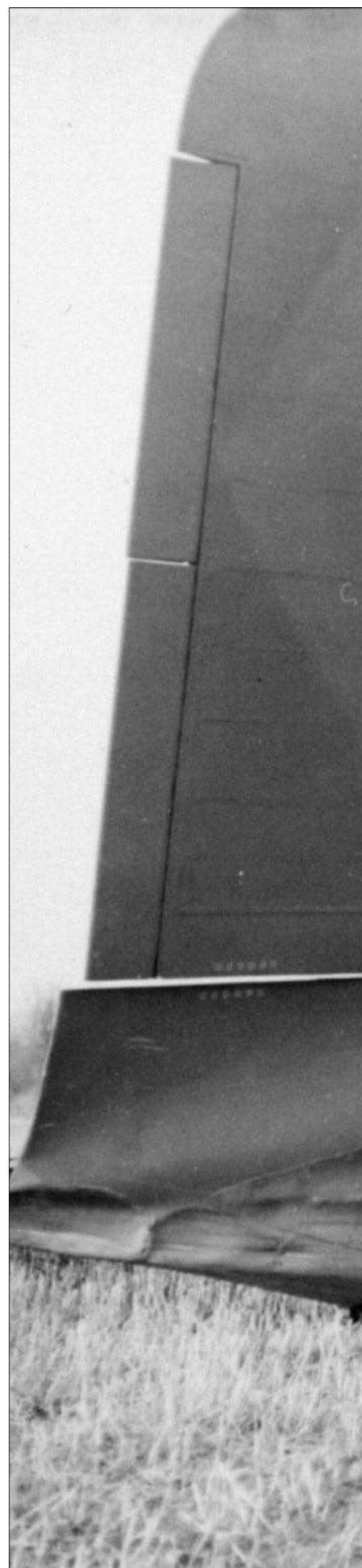
Par Chris Goss. Traduit de l'anglais par Xavier Méal.

**A** partir du début de 1942, la guerre contre les U-Boote avait rapidement pris de l'ampleur après que les États-Unis furent entrés en guerre; le I/KG 40 fut chargé de suivre discrètement les convois alliés, mais bien des choses allaient changer. L'oberst D<sup>r</sup> Georg Pasewaldt fut remplacé en tant que kommodore par l'oberst Karl Mehnert, lui-même remplacé en juillet par l'obstlt Martin Vetter, un pilote expérimenté de lutte contre les navires qui avait reçu la Ritterkreuz en mai 1940 alors qu'il servait avec le II/KG 26. Le I/KG 40 de l'hptm Edmund Daser déménagea pour Trondheim-Vaernes en mars 1942 en soutien des U-Boote dans le Nord et de leurs attaques contre les convois en Arctique – Daser serait remplacé par le maj. Karl Henkelmann en juillet 1942 quand il suivrait Petersen à Rechlin. Avant cela, le III/KG 40 du maj. Robert Kowalewski avait débuté sa conver-

sion sur "Condor" à Mérignac avec le 7.Staffel en octobre 1941. Le 8./KG 40 suivit à Rennes, entre janvier et mars 1942, et le 9./KG 40 fit sa conversion à Orléans-Bricy à partir de la fin avril 1942. Il y avait plus de "Condor" affectés qu'il n'y en avait jamais eu, mais le quadri-moteur souffrait toujours d'une très faible disponibilité opérationnelle. Ainsi, le 30 avril 1942, le III/KG 40 rapporta disposer de 20 avions mais dont seulement six bons de vol.

Les premières pertes de "Condor" se produisirent tôt dans l'année. L'ofw Herbert Fahje du 3./KG 40 fut contraint d'amerrir en catastrophe dans la ria de Camarinas, en Galice, le 2 janvier 1942, suite à des problèmes techniques – aucun membre d'équipage ne fut blessé –, puis l'ofw Werner Bornefeld du 1./KG 40 fut abattu par la corvette *Genistra* à l'ouest de l'Irlande le 31 janvier 1942. Quoiqu'il en fût, durant les trois premiers mois de l'année, les "Condor" se distin-

**Un Fw 200 C-4 de la III/KG 40. Il porte les antennes du radar de recherche FuG Rostock sur le nez.**



DR/COLL. CHRIS GOSS



Le 13 décembre 1943, le Fw 200 C-6 de la 7./KG 40, endommagé par la DCA, fut contraint de se poser en Irlande. Son équipage fut interné.



guèrent par leur absence. Le Coastal Command de la RAF ne rapporta qu'une seule rencontre avec des "Condor" durant les cinq premiers mois de l'année, et seulement trois "Condor", en plus de celui de l'ofw Bornefeld, furent perdus sur cette même période. Le Lt Heinz Schwinkendorf du 3./KG 40 ne rentra pas de mission le 21 février, puis, le 1<sup>er</sup> mai, l'oblt Siegfried Gall fut la première perte au combat confirmée du III/KG 40 quand son appareil fut abattu au large du cap St-Vincent, en Algarve, par l'*Imperialist* – avec son équipage, il parvint à rentrer via l'Espagne. Pour finir, l'oblt Karl Thiede et son équipage du 7./KG 40 disparurent en Atlantique le 9 mai. Durant cette même période, des accidents se produisirent régulièrement, 13 "Condor" étant endommagés à divers degrés.

Comparée à l'année précédente, 1942 fut une année difficile pour les I et III/KG 40. Désormais les "Condor" opéraient toujours plus loin et restaient à l'écart des défenses alliées en constante amélioration. Des "Condor" furent observés au-dessus du Spitzberg, une île du Svalbard, archipel situé à mi-chemin entre la Norvège continentale et le pôle Nord, à partir de mai 1942. L'oblt Albert Gramkow, staffel kapitän du 1./KG 40, fut perdu avec son avion alors qu'il suivait le convoi PQ 17 au large du nord de la Norvège le 8 juillet, tandis qu'à l'autre extrémité de la zone d'action des "Condor", l'ofw Richard Schöngraf et son équipage du 9./KG 40 périrent lorsque leur Fw 200 s'écrasa dans la ria de Muros, en Espagne, le 12 juillet 1942.

À partir d'août 1942, les "Condor" agirent encore plus loin de leurs bases. Ainsi le 7, l'ofw Alfons Kleinschnittger et son équipage du 1./KG 40 furent abattus par la DCA et s'écrasèrent sur l'île Jan Mayen, située à la limite entre les océans Arctique et Atlantique. Le 14, l'US Army Air Corps obtint sa première victoire sur le théâtre d'opérations européen quand des P-38 du 27th Fighter Squadron, 1st Fighter Group, et des P-39 du 33rd FS abattirent l'avion de l'ofw Fritz Kuhn du 2./KG 40 durant une mission vers l'Islande. Le "Condor" tomba en mer une douzaine de kilomètres au nord-ouest de la pointe de Grotta; aucun corps ne fut retrouvé. Deux mois plus tard, le 24 octobre, un autre "Condor" fut perdu non loin de l'Islande : le Fw 200 piloté par l'oblt Heinz Godde du 2./KG 40 fut abattu par des avions du 33rd FS et s'écrasa au nord-ouest de Reykjavik.

Un Fw 200 C-4 au-dessus du golfe de Gascogne en 1943.



À l'automne, une nouvelle mission fut assignée au III/KG 40. Le 25 octobre 1942, quelques "Condor" furent envoyés à Lecce, dans le Sud de l'Italie, pour y effectuer des vols jusqu'en Afrique du Nord afin d'y transporter du carburant pour l'Afrika Korps. La mission prit fin au milieu de février 1943.

### De l'Italie à Stalingrad

Alors que la guerre des U-Boote faisait rage dans l'Atlantique, et que le nombre des navires alliés, et surtout des avions, ne cessait d'augmenter, les chiffres de l'attrition des "Condor" s'accroissent durant 1942. Les I et III/KG 40 perdirent environ 26 avions durant l'année, la dernière perte se produisant le 31 décembre lors d'une mission audacieuse. Bien que l'oblt Dietrich

Weber du 2./KG 40 ne rentra jamais de sa surveillance du convoi JW51B entre la Norvège et l'Islande, il fut décidé de lancer les appareils du III/KG 40 contre le convoi UGS3 à l'ancre au large de Casablanca. Sept "Condor" attaquèrent, néanmoins sans porter un coup au but. Deux d'entre eux ne rentrèrent pas de cette mission.

Alors que le III/KG 40 soutenait l'offensive en Afrique du Nord, les "Condor" furent envoyés à l'Est pour aider au soutien de la 6<sup>e</sup> Armée allemande encerclée à Stalingrad. Les avions utilisés formèrent le KGzBV 200 commandé par le maj. Hans-Jürgen Willers du 11./KG 40. Contrairement à ce qui se passait en Afrique du Nord, leurs missions furent mouvementées. Il fallait affronter la météo en plus des défenses soviétiques. Le 10 janvier 1943, le "Condor" de

Au premier plan le Fw 200 V3 WkNr 3099 probablement lors de la visite de Hitler et Mussolini sur le front russe, le 28 août 1941. L'avion fut détruit lors d'un raid le 18 juillet 1944.





DR/COLL. CHRIS GOSS

l'ofw Werner Brune fut accidenté à l'atterrissage et celui de l'ofw Eugen Reck fut porté disparu. La dernière perte déclarée fut celle de l'ofw Karl Wittmann et de son équipage, le 30 janvier 1943. Stalingrad avait coûté cinq "Condor", trois autres ayant été endommagés.

Face aux moyens de défense des Alliés qui s'étoffaient, les opérations des "Condor" sur l'Atlantique furent considérablement réduites en janvier 1943. Le Coastal Command ne rapporta aucune rencontre de "Condor" entre le 22 novembre 1942 et le 26 février 1943. Le premier avion perdu en action en 1943 fut celui du lt Ernst Rabolt du 7./KG 40, le 12 mars, lorsqu'il fut intercepté par quatre "Beaufighter" du Sqn 248 de la RAF – aucun survivant parmi l'équipage allemand.

Le mois de mars 1943 fut particulièrement mauvais pour les

"Condor". En plus de la perte du lt Rabolt et de son équipage, un appareil fut détruit lors d'un accident au décollage à Trondheim-Vaernes, un autre fut abattu par la Flak à l'ouest de Royan, et un troisième s'écrasa à Cognac suite à une panne moteur et fut détruit. Il y eut aussi deux autres pertes en combat. Le 19 mars, l'oblt Erich Schleich du 2./KG 40 était en train de suivre le convoi KMS 11 quand il fut abattu par le sloop français *Savornan de Brazza*, puis l'ofw Werner Böck du 7./KG 40 fut porté disparu sur l'Atlantique le 24 mars.

Après ce mois de mars désastreux, aucun avion ne fut perdu au combat jusqu'au 13 juin 1943. Un seul "Condor" fut perdu à la suite d'un accident au décollage en avril. Le Coastal Command de la RAF ne rapporta qu'une seule rencontre avec un "Condor" sur cette période.

Au même moment, le KG 40 se réorganisait et se rééquipait. En septembre 1942, le 1./KG 40 avait déménagé à Fassberg, en Allemagne, pour commencer à s'entraîner sur He 177; le 8./KG 40 le rejoignit en mars 1943. Ainsi, le KG 40 ne comptait plus que quatre Staffeln de "Condor" répartis entre Bordeaux et Trondheim. Si la transformation sur He 177 avait commencé au milieu de 1942, en anticipation du remplacement des "Condor", le programme prit beaucoup de retard du fait de nombreux problèmes. Le He 177 n'entra en action que le 21 novembre 1943.

Pendant ce temps, sur l'Atlantique, il fut annoncé qu'à partir du 3 juin 1943 les U-Boote ne transiteraient dans le golfe de Gascogne qu'en groupes de deux ou trois et, s'ils étaient attaqués, devraient combattre en surface. Anticipant les choses, les Ju 88 C-6 du V/KG 40 ▶

DR/COLL. CHRIS GOSS



commencèrent à intensifier leurs missions sur le golfe; la réaction du Fighter Command de la RAF fut d'envoyer des patrouilles "Instep" (1), des formations habituellement constituées de quatre "Mosquito", dans le but de restreindre les attaques contre les avions du Coastal Command présents sur zone. Le Coastal Command fit de même avec ses "Beaufighter"; les pertes allemandes augmentèrent.

Le 13 juin, le *stabsfeldwebel* Rudolf Kensok du 7./KG 40 fut intercepté par des "Mosquito" du Sqn 151 à 400 km à l'ouest de Bordeaux. Aucun des six membres de l'équipage du "Condor" ne survécut. Cependant, les avions de la RAF n'étaient pas les seuls à abattre des "Condor", comme allaient l'apprendre à leurs dépens l'ofw Georg Abel et son équipage du 7./KG 40 le 24 juin, lorsque leur "Condor" fut descendu par des "Seafire" du Sqn 808 de la Fleet Air Arm, partis du porte-avions *Battler*.

## L'attaque du convoi Faith

Durant le mois de juin, les "Condor" obtinrent quelques succès occasionnels. Une rencontre mérite d'être rappelée. Le matin du 14 juin deux "Condor" du 7./KG 40 commandés par l'oblt Ludwig Progner et le hptm Georg Schobert, partis de Bordeaux, rencontrèrent un planeur "Horsa" remorqué par un "Halifax". Le planeur dut être largué au large de l'Espagne. Les "Condor" finirent par vaincre le "Halifax" dont l'équipage ne fut jamais retrouvé.

.....  
(1) La mission "Instep" consiste à assurer la protection des avions de renfort ou de transport des forces aériennes anglo-américaines opérant sur le théâtre nord-africain.

Un Fw 200 C-4 du I/KG 40 à Lecce, dans le Sud de l'Italie, fin 1942. L'unité effectuait alors des missions de reconnaissance sur l'Afrique du Nord.



DR/COLL. CHRIS GOSS

Le succès le plus spectaculaire depuis longtemps fut l'attaque du convoi Faith par le III/KG 40. Le 8 juillet 1943, le paquebot de luxe *California*, bientôt rejoint par les *Duchess of York* et *Port Fairy*, ainsi que par quatre navires d'escorte, quitta l'embouchure du fleuve Clyde, près de Glasgow, en Écosse, à destination de Freetown, en Sierra Leone. Le voyage commença bien, mais, à 18h50 le 11 juillet, alors que le convoi se trouvait à 550 km au large des côtes portugaises, ses guetteurs signalèrent un aéronef non identifié à proximité. Le convoi avait été détecté et trois Fw 200 du 7./KG 40 respectivement commandés par le hptm Helmut Liman, l'oblt Ludwig Progner et l'oblt Egon Scherret avaient été envoyés à sa poursuite. À 20h10, le trio allemand commença son attaque, chaque avion larguant quatre bombes de 250 kg à haute altitude, avec une bonne précision. Le *Duchess of York* fut touché et im-

médiatement enveloppé de flammes. Une bombe explosa tout près du *California*, qui provoqua une déchirure de 30 m de long dans sa coque, par tribord au-dessus de la ligne de flottaison. Peu de temps après, le *California* fut attaqué une seconde fois et deux bombes le frappèrent; une troisième explosa à proximité et provoqua un second trou dans la coque par tribord. Le *California* et le *Duchess of York*, en feu, durent être évacués. Le destroyer *Iroquois*, un des quatre navires d'escorte, parvint à prendre à son bord 628 survivants.

L'attaque, qui dura moins de 30 minutes, fut un spectaculaire succès au cours duquel les "Condor" larguèrent 14 bombes en six passages; quatre touchèrent au but directement et 10 explosèrent très près des navires. Le seul navire survivant du convoi, le *Port Fairy*, avait été endommagé par l'oblt Joachim Ohm, le chef des opérations du III/KG 40; une de ses bombes de

Trois Fw 200 C-4 du III/KG 40. Celui au premier plan est codé F8+AR, le second F8+DR et le dernier F8+CD.





Un Fw 200 C-3 de la 1/KGzbV 200 détruit au retour d'un ravitaillement sur Stalingrad en janvier 1943.

DR/COLL. CHRIS GOSS



Embarquement de passagers et de fret à bord d'un Fw 200 C-3 du III/KG 40 à Lecce.

DR/COLL. CHRIS GOSS

50 kg avait déchiré la coque et mis hors de service le gouvernail. Mais à 00h41, le 13 juillet 1943, les incendies avaient été maîtrisés par l'équipage du navire qui s'était alors traîné sur 800 km jusqu'à Casablanca; il n'y eut aucun blessé. Les autorités alliées craignant que les flammes des *California* et *Duchess of York* n'attirent les U-Boote, ordre fut donné à la frégate *Moyala* de couler les deux navires, ce qui fut fait au moyen de torpilles le 12 juillet. Le sort tragique du convoi Faith fut à la fois un choc et un embarras pour les Alliés; la perte de deux navires de troupes et de personnels destinés à l'Afrique, le Moyen et l'Extrême-Orient était un désastre... Désormais, les convois navigueraient vers l'ouest, hors de portée des "Condor" mais plus près des U-Boote qui pouvaient être mieux contrôlés par les navires d'escorte.

Des succès comme celui-ci furent rares, car de plus en plus

d'avions alliés à grand rayon d'action et très bien armés commençaient à apparaître. En particulier les B-24 "Liberator" du 480th Anti-Submarine Group (ASG) avec lesquels les "Condor" engagèrent cinq combats notables. Le 28 juillet 1943, le 1st Lt Elbert Hyde abattit le Fw 200 de l'ofw Rudolf Waschek et de son équipage du 2./KG 40; trois jours plus tard, le capt. Gerald Mosier abattit le "Condor" de l'oblt Siegfried Gall du 7./KG 40. Le 13 août, le 1st Lt Fred McKinnon affronta longuement l'oblt Günther Seide et son équipage à des altitudes allant de 2000 pieds (610 m) jusqu'au niveau de la mer. Les mitrailleurs du B-24 tirèrent au moins 1790 munitions de calibre 12,7 mm (.50); ceux du "Condor" ne réussirent pas à frapper le B-24. Finalement, le moteur n° 3 du "Condor" commença à dégager de la fumée... Le Fw 200 s'écrasa un peu plus tard en Espagne.

Le combat suivant eut lieu le 17 août 1943: le capt. Hugh Maxwell Jr abattit l'avion de l'ofw Karl Bauer du 2./KG 40, avant d'être lui-même abattu par l'oblt Heinz Küchenmeister. Le B-24 s'abattit en mer, et trois de ses membres d'équipage périrent. Le dernier combat vit Fred McKinnon, qui avait abattu l'oblt Günther Seide le 13 août, atterrir en catastrophe à Langosteira, en Espagne, le 28 août 1943, après un combat contre un "Condor" non identifié.

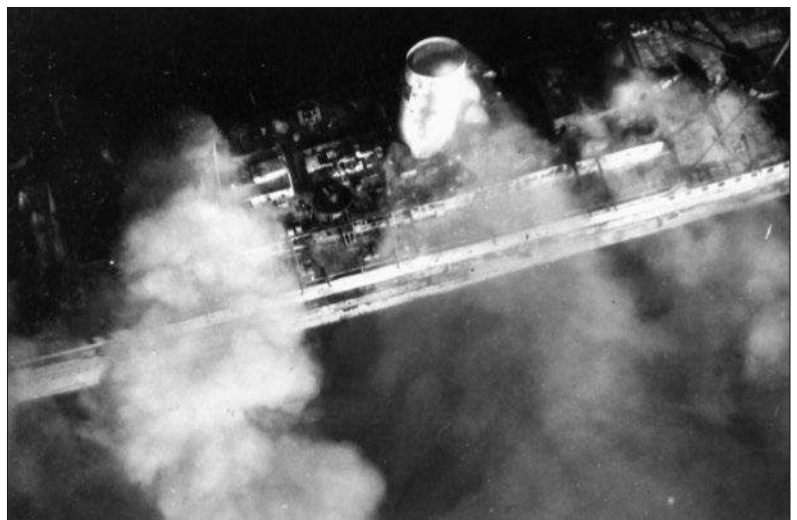
Juillet 1943 s'avéra être un autre mauvais mois pour les "Condor". En plus des deux abattus par les "Liberator" du 480th ASG, deux autres Fw 200 le furent par des "Beaufighter" du Sqn 248: le premier le 9 juillet, le second le 29 juillet 1943. L'uffz Rudolf Schöwe du 2./KG 40 était à bord:

*"Nous sommes tombés sur un gros convoi naviguant de Tanger vers l'Angleterre [SL133] et avons réussi, du moins nous le pensions, à bombarder un cargo d'une altitude de 3000 m. Mais en raison de l'intense défense antiaérienne des navires d'escorte, nous n'avons pas eu le temps d'observer le résultat de notre attaque. Durant notre vol de retour, nous avons été attaqués et abattus par deux avions bimoteurs à environ 500 km à l'ouest du cap Finisterre. Au cours de ces attaques, notre pilote, l'ofw Alfred Bolfrass, a été tué, mais le copilote, l'uffz Hans Gnuechtel, a réussi à faire amerrir en catastrophe notre avion en flammes. Équipé de gilets de sauvetage, le reste de l'équipage, certains blessés, a quitté l'avion et embarqué dans le dinghy. Le lendemain, nous avons entendu un fort bruit de bataille au loin, et plus tard nous avons appris que trois U-Boote avaient été coulés près de l'endroit où nous avons été abattus.*

**Le Duchess of York en feu après avoir été attaqué par des "Condor" de la 7./KG 40.**



DR/COLL. CHRIS GOSS



DR/COLL. CHRIS GOSS

Tôt le matin du 31 juillet, vers 02h00, nous avons été récupérés par un navire de guerre britannique qui avait pris part à cette bataille."

Durant le mois de juillet 1943, plusieurs "Condor" subirent des accidents, dont deux se soldèrent par des pertes. 17 membres d'équipage perdirent la vie, 11 furent capturés et quatre blessés. Le mois d'août fut aussi difficile : six avions furent perdus au combat (deux se posèrent en Espagne) et un amerrit en catastrophe; 11 membres d'équipages furent tués, 11 capturés et un blessé. Le 15 août, pas moins de 21 "Condor" du III/KG 40, menés par le nouveau geschwader kommandore, le maj. Robert Kowalewski, décollèrent pour attaquer le convoi OS53/KMS23, qui se trouvait alors 350 km au nord-ouest de Lisbonne. Ils furent crédités du *Warfield* et endommagèrent deux autres navires. Cependant, le "Condor" de l'oblt Bernhard Kunisch du 7./KG 40 fut endommagé par les défenses du *Stork* et dut se poser près de Santander, en Espagne. Il ne fut ensuite plus possible de renouveler une telle attaque de masse, car le KG 40 était quasiment exsangue du fait des pertes et des problèmes mécaniques, d'autant plus que les "Condor" essayaient toujours de rester aussi efficaces que possible sur une zone qui s'étendait pratiquement du Nord de l'Islande jusqu'aux Açores.

À 8 heures du matin, le 5 août 1943, l'ofw Karl Holtrup du 3./KG 40 s'envola de Trondheim-Vaernes pour une reconnaissance entre l'Islande et le Groenland, dans le cercle arctique. Au bout de cinq heures de vol, tout ce que l'équipage allemand avait vu était un bateau de pêche solitaire autour duquel il avait tourné pour le photographe avant de reprendre son cap. C'est alors qu'ils aperçurent quelque chose au loin et virèrent pour aller voir de plus près. Erreur fatale, il s'agissait de deux P-38



DR/COLL. CHRIS GOSS

**Le Fw 200 C-4  
WkNr 0095 du  
Stab III/KG 40  
fut perdu le  
19 janvier 1943  
lors du siège de  
Stalingrad.**

"Lightning". Les lieutenants Dick Holly et Bill Bethea avaient été détachés sur la base de Kassos, au nord de l'Islande, avec ordre de protéger la flotte islandaise de pêche au hareng des avions allemands. Dick Holly attaqua le premier et toucha un des réservoirs de carburant du "Condor", dont les conduites du circuit hydraulique s'enflammèrent, ce qui fit descendre d'elle-même la jambe de train gauche. Les deux moteurs gauches perdirent de la puissance et, le feu commençant à se propager, le mécanicien navigant pressa le pilote à amerrir en catastrophe avant que l'avion n'explose... Karl Holtrup amerrit immédiatement au nord de Grimsey après quoi tout l'équipage fut capturé.

### **Des "Condor" porteurs de missiles**

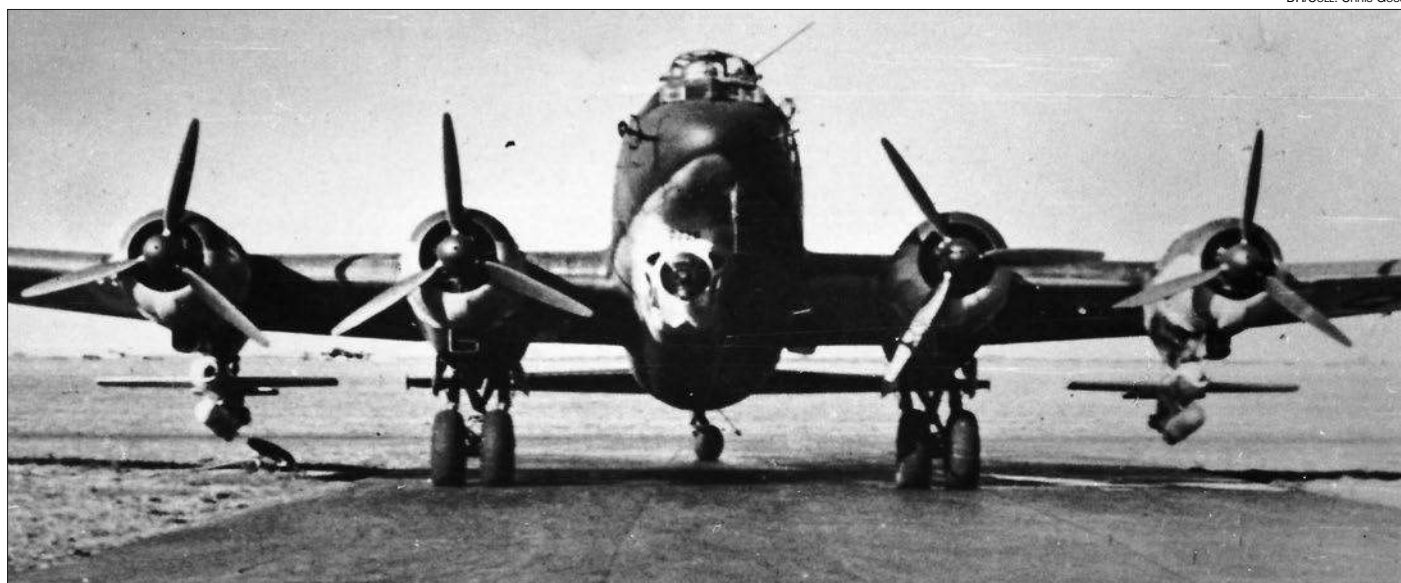
Les deux mois suivants virent une diminution des pertes de "Condor" : deux en combat en septembre et trois sur accident en octobre. Le Coastal Command rapporta seulement

deux rencontres avec des "Condor" durant cette période. Toutefois, les choses étaient en train de changer. À la fin de novembre 1943, ce qu'il restait du I/KG 40 déménagea de Vaernes pour Fassberg afin de débiter la transformation sur He 177. Cependant, le 3.Staffel commandé par le hptm Robert Maly resta à Vaernes, toujours sur "Condor". En outre, le 2./KG 40 commandé par le hptm Kurt Herzog fut subordonné au III/KG 40 désormais commandé par le hptm Walter Rieder; le 8.Staffel de Rieder, sur He 177, passa sous le commandement du maj. Fritz Hoppe et, le 24 novembre 1943, le 8./KG 40 devint le 2./KG 40, sur He 177, tandis que le 2.Staffel devint le 8./KG sur Fw 200. Les seules autres unités toujours équipées de "Condor" étaient le 7./KG 40 et le 9./KG 40. L'avenir des "Condor" ne pouvait désormais qu'être limité, car au sein du KG 40, les I et II Gruppe volaient sur He 177, et seul le III/KG 40 demeurait sur "Condor".

D'autres changements étaient en cours. Durant l'été 1943, la Luftwaffe

DR/COLL. CHRIS GOSS

**Le Fw 200  
C-5/FK  
WkNr 0226  
équipé de deux  
missiles Hs 293.  
Il participa  
aux essais de  
ce missile anti-  
navire en 1943.**





DR/COLL. CHRIS GOSS

avait mis en service deux armes aériennes guidées pour les opérations antinavires. L'une de ces armes était le Hs 293 qui emportait une ogive de 500 kg et dont le petit moteur-fusée, qui lui permettait d'accélérer jusqu'à environ 600 km/h, s'éteignait après 12 secondes de fonctionnement; la bombe volante planait alors vers sa cible, guidée par un bombardier qui s'aidait pour la suivre de la fusée éclairante fixée sur sa queue. Des Fw 200 C-3 et C-4 avaient été modifiés pour emporter un Hs 293 sous chaque aile; ces avions furent désignés Fw 200 C-6, tandis que le Fw 200 C-8 fut conçu spécifiquement comme plate-forme de lancement pour le Hs 293. La première mission d'un "Condor" utilisant le Hs 293 n'eut cependant lieu que le 28 décembre 1943.

Le 14 novembre, le 3./KG 40 eut à déplorer la perte de l'ofw Richard Liebe dont le "Condor" s'écrasa en mer au nord-ouest d'Eidsa durant une reconnaissance sur un convoi. Puis l'oblt Herbert Leuschner du 9./KG 40 s'écrasa près de Stuttgart

le 26 novembre lors d'un vol de convoyage; aucun des six membres d'équipage et cinq passagers ne survécurent. Une autre perte avait auparavant été attribuée aux "Beaufighter" du Sqn 248 le 20 novembre: l'oblt Bernhard Kunisch du 7.Staffel, qui avait eu la chance de pouvoir atterrir en Espagne le 15 août et regagner son unité, n'échappa pas à la mort cette fois, comme le reste de son équipage.

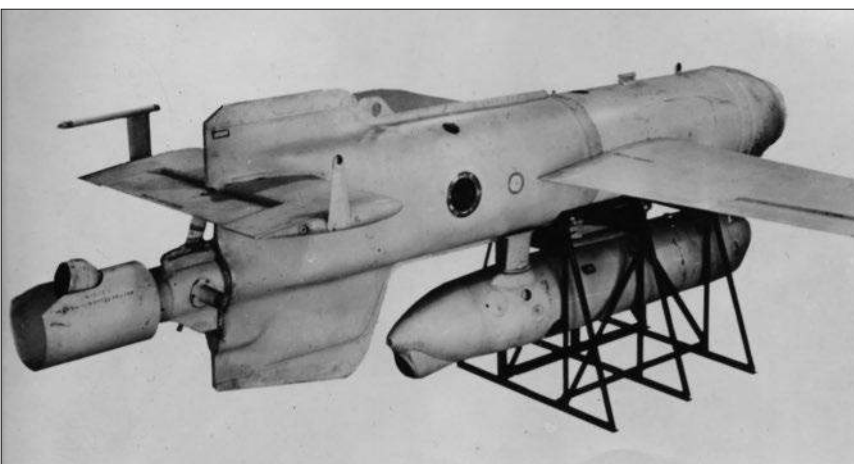
Si le mois de novembre 1943 avait été mauvais pour III.KG 40, décembre 1943 fut encore pire. Le premier jour, les lt Les Wort et lt Dick Fleischmann-Allen du Sqn 842 abattirent le "Condor" de l'oblt Joachim Knauthe du 8./KG 40. 11 jours plus tard, l'ofw Kurt Metzmann du 8./KG 40 traversa une ligne électrique lors d'un vol d'entraînement et s'écrasa près de Limoges; sur les huit membres d'équipage, un seul s'en tira. Deux jours plus tard, le premier Fw 200 C-6 du 7.Staffel atterrit en catastrophe dans le Sud de l'Irlande suite à des problèmes de moteur.

**Patrouille d'un  
Fw 200 C-4  
avec un Ju 88  
C-6 du V/KG 40  
au-dessus  
du golfe de  
Gascogne à  
l'été 1943.**

Puis il se produisit une accalmie qui dura jusqu'au 21 décembre. La Kriegsmarine avait demandé un maximum de missions de reconnaissance en soutien du retour dans le golfe de Gascogne des briseurs de blocus *Alsterufer* et *Osorno* – retour qui n'avait pas échappé aux Britanniques. La pression fut alors maximale sur les équipes au sol du III/KG 40 pour maintenir en état de vol le plus possible d'avions. Le 28 décembre 1943, quatre "Condor" décollèrent de Cognac. L'un d'eux était piloté par le hptm Wilhelm Dette, staffel kapitän du 9./KG 40, le seul à emporter des Hs 293. Un de ses moteurs prit feu et Dette n'eut d'autre alternative que d'amerrir en catastrophe avec les Hs 293 toujours sous les ailes, qui atténuèrent la force de l'impact. Les six survivants furent secourus par la Royal Navy.

Un "Condor" supplémentaire fut perdu le lendemain, lorsque l'ofw Wilhelm Friedrich du 7.Staffel ne rentra pas d'une mission similaire sur le golfe. Puis, le 31 décembre, les bombardiers américains attaquèrent les aérodromes de Mérignac et Cognac. L'oblt Herbert Fobker, du 9./KG 40, avait dû faire demi-tour après avoir décollé suite à des problèmes de moteur et, peu de temps après avoir atterri, Cognac fut attaqué. Avec son équipage, il se précipita dans les tranchées qui servaient d'abris, mais la malchance voulut qu'une bombe tombe sur celle qu'il avait choisie avec le lt Rudolf Hieber – les deux hommes périrent.

En seulement quatre jours, le III/KG 40 avait perdu trois officiers hautement expérimentés et, au cours des deux derniers mois de l'année, huit "Condor" avec 45 membres



**Le missile Hs 293 transportait une charge explosive de 500 kg à une vitesse de près de 600 km/h.**

DR/COLL. CHRIS GOSS

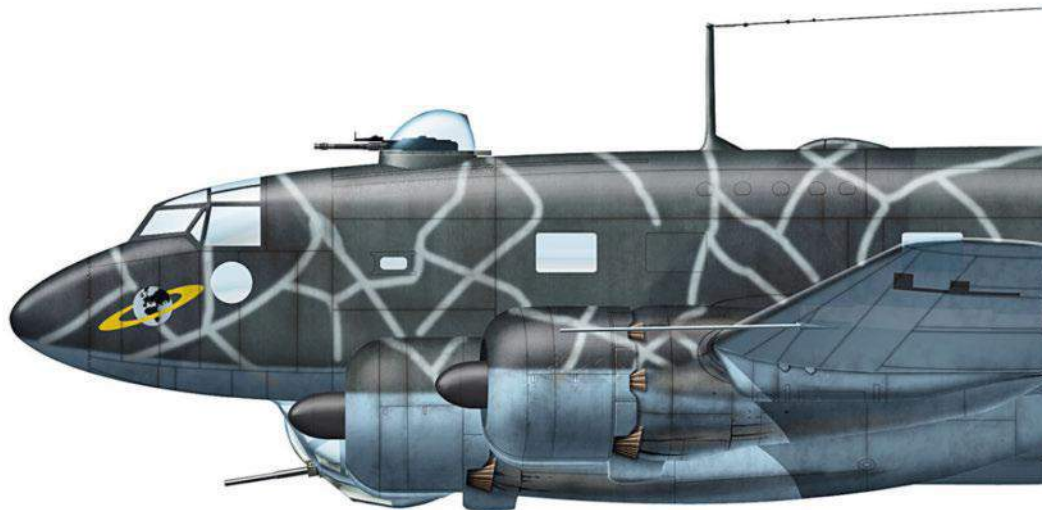
d'équipage tués, huit internés et six prisonniers de guerre. Ces pertes, qui avaient peu de chances d'être remplacées, mirent à mal la viabilité de l'avenir du Fw 200. Les événements du début de 1944 confirmeraient que la destinée du "Condor" était bien sombre.

Janvier 1944 commença par une autre attaque contre Mérignac qui entraîna la destruction d'environ huit "Condor", trois autres étant endommagés. La première perte au combat fut celle de l'avion de l'oblt Ernst Rebensburg du 3. Staffel, dès le 17 janvier, qui ne rentra pas d'une mission entre la Norvège et l'Islande.

De plus en plus d'avions allemands, y compris les "Condor", étaient victimes des chasseurs à long rayon d'action de la RAF et de l'USAAF, qui s'aventuraient de plus en plus profondément sur le continent. La première perte d'un "Condor" liée à une mission de type "Intruder" avait été enregistrée le 31 juillet 1942, lorsqu'un "Mosquito" du Sqn 23 avait abattu un "Condor" du IV/KG 40 qui s'était écrasé près d'Orléans. Mais ce ne fut qu'à partir de janvier 1944 que de nouvelles pertes liées à des missions "Intruder" furent enregistrées. Le 27 janvier, un "Mosquito" du Sqn 418 abattit un "Condor" du 9./KG 40 près d'Avord; l'ofw Willi Schmidt et quatre membres de l'équipage y laissèrent la vie. Deux jours plus tard, quatre Hawker "Typhoon" du Sqn 247 descendirent un "Condor" du 12./KG 40 au sud de Châteaudun, tuant le fw Karl Miklas et trois de ses équipiers. Puis, le 5 février, le lt Jack Davies et le capt. Paul Sabo du 77th FS du 20th FG, abattirent le "Condor" piloté par le hauptmann-ingenieur Anton Leder du 8. Staffel près d'Avord; Leder périt avec trois des équipiers, trois autres furent blessés, un membre de l'équipe au sol fut tué et deux autres blessés.

La première perte sur le golfe de Gascogne se produisit le 12 février; six "Condor" avaient décollé pour attaquer le convoi OS67/KMS41 qui se trouvait à environ 650 km à l'ouest du cap Finistère. Ils furent interceptés par trois "Mosquito" du Sqn 157 qui revendiquèrent la destruction du "Condor" piloté par le fw Karl-Heinz Schairer du 7./KG 40 – il fut porté disparu ainsi que ses sept équipiers. Le "Condor" du Stab III/KG 40 piloté par l'oblt Günther Seide fut probablement endommagé durant ce même combat.

Les rencontres au-dessus de la mer devenaient de plus en plus



rares. Le Coastal Command compta trois "Condor" pour toute l'année 1944 – les 26 et 30 mai au large des îles Shetland et le 8 juin 1944 sur le golfe de Gascogne, les trois sans incident. Pendant ce temps, les attaques d'"Intruder" alliés continuaient à entraîner des pertes de "Condor" et d'équipages.

La fin de mars 1944 vit le dernier affrontement majeur entre les "Condor" du KG 40 et les avions alliés. Le 27 mars, le convoi JW58/RA58 quitta l'Écosse vers l'Union soviétique. Son impressionnante escorte comptait deux porte-avions, le *Tracker* et l'*Activity*, le premier avec les "Wildcat" du Sqn 846, le second avec ceux du Sqn 819. Le 31 mars au matin, les "Wildcat" descendirent un "Condor" au sud de l'île Bear. Un peu plus tard, un deuxième "Condor" fut victime des chasseurs du Sqn 846; il se brisa en vol et

tomba en mer à 16h27. Comme le révèle le journal de bord du *Tracker*, les "Wildcat" n'en avaient pas pour autant fini :

*"À 18h00, le lt G. B. C. Sangster et le sub-lt H. Beeston ont décollé pour intercepter un bandit. À 18h20, ils ont découvert un Fw 200. Son moteur extérieur gauche a été mis en feu le premier, puis le moteur droit intérieur; le moteur extérieur gauche s'est arrêté. L'ennemi est tombé en mer et de la fumée pouvait être vue depuis le navire."*

Ce fut un jour terrible pour le 3./KG 40. Bilan : 20 équipiers portés disparus. Au total, 202 hommes d'équipage des U-Boote et 34 membres d'équipages de la Luftwaffe périrent lors des attaques contre ce convoi; il n'y eut aucun survivant.

Il était évident que les "Condor" ne pouvaient plus être employés

**Le seul Fw 200 C-3 utilisé par la Blindflugschule 6, une école de pilotage.**





Le Fw 200 C-3/U7 WkNr 0226 de la 14./TG4 "Sonderkommando Condor" trouvé sur l'île de Rhodes à la fin de la guerre. Il porte le même camouflage que le G6+AY de la même unité, accidenté à Vienne-Aspern le 1<sup>er</sup> avril 1945.

comme ils l'avaient été jusqu'alors. Le 20 mars, le III./KG 40 rapporta que sur les 35 avions de sa flotte, huit seulement étaient en état de vol; trois mois plus tard, il ne disposait plus que de 23 machines, dont 12 utilisables. Le 1<sup>er</sup> avril, le Fliegerführer Atlantik fut dissous et le KG 40 fut placé sous commandement du X Fliegerkorps. À partir d'avril 1944, le chiffre des pertes opérationnelles de "Condor" tomba à zéro, mais de nombreux avions et équipages continuaient d'être perdus sur accident ou du fait de mission "Intruder". Durant le mois de mai, deux accidents entraînèrent la mort de huit membres d'équipage. Deux autres se produisirent en juin 1944, le pire étant celui du 14 juin, lorsque, à l'issue d'un vol de liaison, l'avion de l'ofw Hans Hauenstein du 9./KG 40 heurta un arbre à l'atterrissage à Roth, en Allemagne. Bilan : 10 morts et deux blessés dans l'avion

et au sol. Les "Intruder" furent très actifs à plusieurs reprises à la fin du mois de juin-début de juillet, mais le dernier "Condor" à tomber sous leurs coups en France fut celui piloté par le fw Heinz Grauber du 8.Staffel, abattu près de Cognac le 5 juillet 1944 par le capt. Jeffrey du 434rd FS du 479th FG. Le mécanicien de bord fut le seul membre d'équipage à perdre la vie.

Empêchés d'opérer sur l'Atlantique depuis leurs bases par le débarquement en Normandie, décision fut prise en juillet de retirer les "Condor" de France et de les baser en Norvège, en Allemagne ou en Autriche. À partir de ce moment, ils furent cantonnés à des missions de transport, car il leur était tout simplement impossible d'effectuer des sorties de combat efficaces avec une garantie de succès ou même de revenir en toute sécurité.

Ceci ne mit cependant pas fin aux pertes. Le 9 juillet 1944, le Lt Helmut Kütterer du 7./KG 40 s'écrasa contre une montagne au nord-est de Clermont-Ferrand, lors d'un convoi : 12 membres d'équipage furent tués. Neuf jours plus tard, l'oblt Eduard Zöschling, du 12./KG 40, s'écrasa entre Libourne et Mirambeau ; neuf membres d'équipage périrent. Le 14 août 1944, l'oblt Rudolf Biberger supervisait le vol initial d'un nouvel équipage du 8./KG 40, un vol local au départ de Trondheim, durant lequel le "Condor" heurta le sol pendant un virage et s'écrasa.

Le KG 40 enregistra cependant un succès. L'oblt Karl-Heinz Stahnke du 3.Staffel avait été chargé d'une mission de reconnaissance et de réapprovisionnement au profit des stations météorologiques de la région polaire. Une de ces stations météo- ▶



À la fin de 1944, les "Condor" furent de plus en plus utilisés dans des missions de transport, comme ce Fw 200 C-3.

DR/COLL. CHRIS GOSS



rologique s'appelait Schatzgräber (chasseur de trésor) ; située en Terre Alexandra, l'île la plus à l'ouest de l'archipel Franz-Josef, elle était en opération depuis septembre 1943. Début juillet 1944, neuf des 10 hommes de Schatzgräber étaient tombés très malades et, la mer étant prise par les glaces, ni hydravion ni bateaux ne pouvaient leur porter secours. Le 7 juillet 1944, Stahnke décolla de Banak, dans le Nord de la Norvège. Après huit heures de vol, il posa son "Condor" sur ce qui semblait être une zone d'atterrissage à 5 km de la station météo. Le pneu intérieur de la jambe de train droite et la roulette de queue furent endommagés ; à la fin de l'atterrissage, le "Condor" se planta dans une petite tranchée, bascula sur le nez... puis retomba en s'enfonçant jusqu'aux essieux dans la glace qui fondait. Une partie de l'équipage se rendit à pied à la station météorologique, dont un médecin qui commença à soigner les malades.

Le 8 juillet 1944, un hydravion Blohm & Voss 222 largua des pièces de rechange et, dans des circonstances difficiles, pendant les deux jours suivants, l'équipage effectua les réparations nécessaires et prépara une bande de décollage sans obstacle. Dans la soirée du 10 juillet, après un décollage épique, le "Condor" prit la direction de Banak qu'il atteignit sans autre incident le lendemain matin. Tous les membres de l'équipage du "Condor" furent accueillis comme des héros et Stahnke fut décoré de la Ritterkreuz.

Le dernier "Condor" à être abattu le fut le 27 septembre 1944. Le flugkapitän Helmut Liman avait volé au sein de la Deutsche Lufthansa avant le conflit puis avait rejoint le 7./KG 40. Ce 27 septembre, il transportait des passagers de Stuttgart vers l'Espagne dans un vieux Fw 200 D-2 lorsqu'il fut intercepté et abattu par un Bristol "Beaufighter" du 415th Night Fighter Squadron au sud de Dijon. Les trois membres d'équipage et les cinq passagers furent tués.

Pendant les six mois et demi restant de la guerre, le "Condor" devint une espèce en voie d'extinction. Les exemplaires encore bons de vol se retrouvèrent affectés au transport – mission pour laquelle l'avion avait été conçu. Mais les pertes continuèrent à s'accumuler. Une des plus terribles se produisit le 11 octobre 1944, lorsque l'appareil du Lt Hans Gilbert du 7.Staffel s'écrasa dans le Lavangerjord, au sud de Bardufoss, suite à une défaillance structurelle provoquée par une surcharge. Il

Des "Condor" lors d'une mission classique de recherche et de bombardement de navires au large du Portugal.



DR/COLL. CHRIS GOSS

emportait cinq équipiers et 46 passagers, dont 41 étaient des auxiliaires féminines allemandes. Il n'y eut aucun survivant. Le 21 octobre suivant, l'ofw Wolfgang Liepe, du 7./KG 40, s'écrasa au décollage à Nautsi, alors en Finlande. Trois membres de l'équipage, dont Liepe, furent tués, trois autres blessés.

Le KG 40 fut dissous en novembre 1944 dans le cadre d'une préparation des plus optimistes pour la formation du KG (Jagd) 40 équipé de Me 262 ; ses équipages, avions et mécaniciens furent dispersés dans d'autres unités. Le 8./KG 40 devint Transportfliegerstaffel Condor et certains avions furent transférés au 14./Transportgeschwader 4 où, avec deux "Condor", fut formé un Sonderkommando, commandé par l'oblt Karl-Heinz Stahnke (2). Le moment de gloire de ce Sonderkommando fut le dernier combat rapporté par la RAF contre un "Condor" – bien que ledit "Condor" fût au sol. L'après-midi du 31 mars 1945, six Bristol "Beaufighter" du Sqn 252 décollèrent de Hassani, en Grèce, en vue de détruire au sol des avions allemands sur la base de Calato, sur l'île de Rhodes. Les équipages des "Beaufighter" rapportèrent n'avoir rien vu mais avoir attaqué les bâtiments et tout ce qui se trouvait autour, puis être rentrés sans problème. En développant les films des cinémitrailleuses, les officiers de renseignement découvrirent



(2) Sonderkommando (commando spécial), désigne aussi des unités de travail dans les camps de concentration.

Ce Fw 200 C-5/FK du Transportfliegerstaffel Condor fut capturé par les Britanniques à Achmer, en Allemagne, le 8 mai 1945.



DR/COLL. CHRIS GOSS