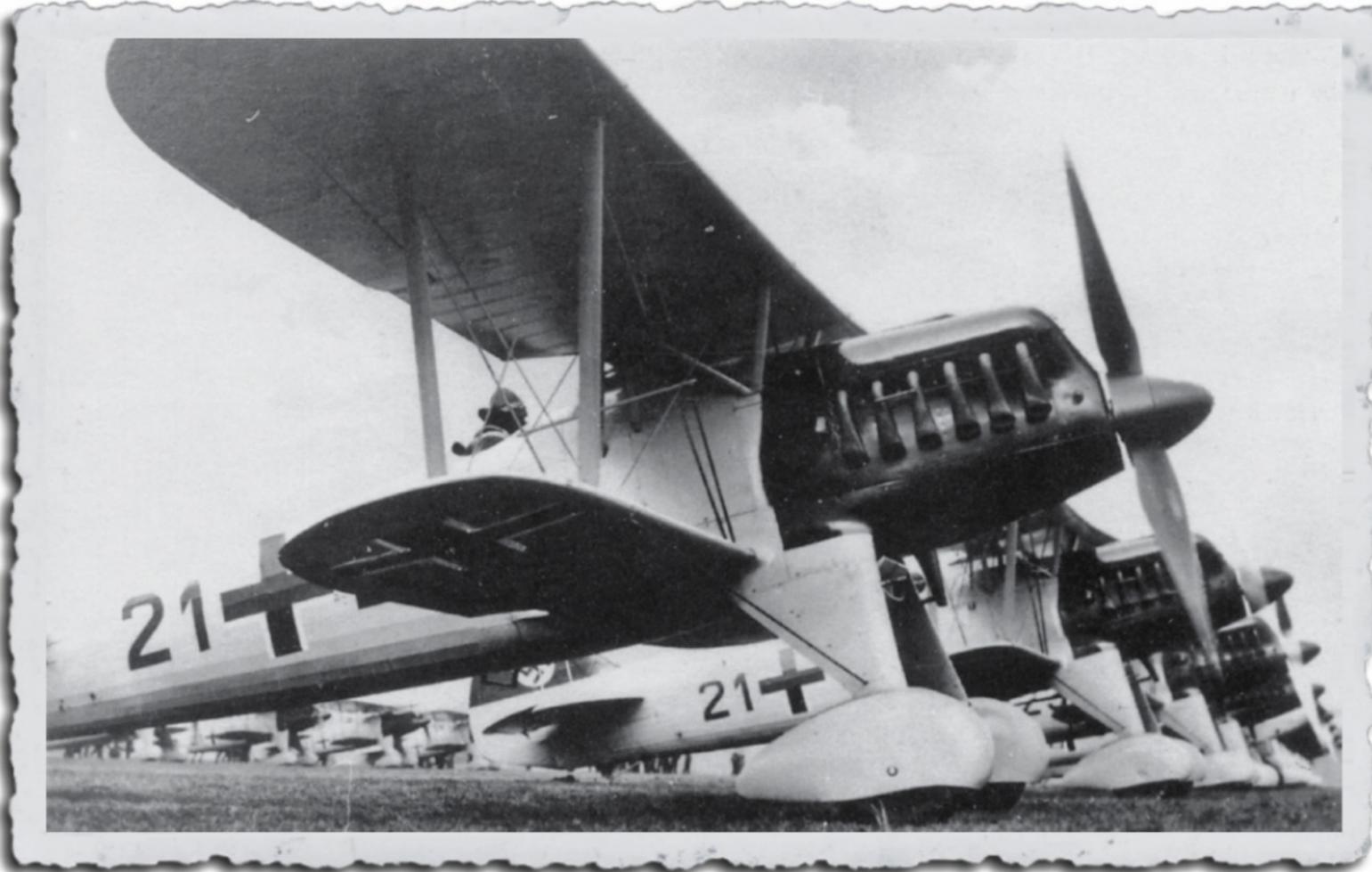


« Edu » Neumann, un as méconnu



Le Lt. Eduard Neumann début 1938.

Les He 51 du II./JG 132 « Richthofen » alignés à Jüterbog-Damm au printemps 1935.

J'ai fait partie d'une amicale d'étudiants passionnés par l'aviation car j'étais moi-même un féru du vol moteur.

À cette époque, l'Europe est frappée de plein fouet par une importante crise économique – dite de « 29/33 » – et la vie est particulièrement dure en Allemagne qui, depuis 1919, est plongée dans une misère endémique. « Edu » Neumann, comme ses camarades, mange de la vache enragée mais la passion va permettre de tout surmonter. *Lors de mes temps libres, je travaillais sur l'aérodrome de Berlin. Pendant six mois, j'ai fait office de mécanicien avant de pouvoir voler. Pour ménager mes fonds, je dormais régulièrement dans les hangars. En 1932, j'ai obtenu mon brevet de pilote et ai parfois effectué des vols publicitaires (BP, Olix...) pour couvrir mes cours de perfectionnement. On m'a proposé de devenir moniteur mais j'ai refusé car je désirais auparavant décrocher un diplôme. Finalement, j'ai été approché par les militaires. La nouvelle Luftwaffe devant être mise rapidement sur pied, l'aventure était tentante. J'ai donc demandé et obtenu assez vite la nationalité allemande, étant issu d'une minorité germanophone, ce qui m'a permis de passer en 1934 par l'école de Cottbus (brevet B2) puis par la DVS, la deutsche Verkehrsfliegerschule, cette formation semi-secrète créée pour contourner les interdits imposés en 1919 par le Traité de Versailles. J'ai ensuite suivi un entraînement militaire de trois mois dans une unité d'infanterie à Rendsburg avant de gagner Schleissheim en 1935 (écolage comme pilote de chasse). Trautloft, Lützow, Schlichting... étaient quelques-uns des instructeurs à cette époque.*

Son écolage de base terminé, Neumann gagne sa première unité « de ligne ». *J'ai été versé au II./JG 132 dont les cadres étaient formés d'anciens aviateurs de l'aviation impériale. Le Kommandeur était le Major (commandant) Johann Raithel tandis que le Kapitän de ma 5./132 était le Hauptmann (capitaine) von Schönebeck [2]. Le jeune Adolf Galland était alors attaché à la Stabskompanie et nous volions*

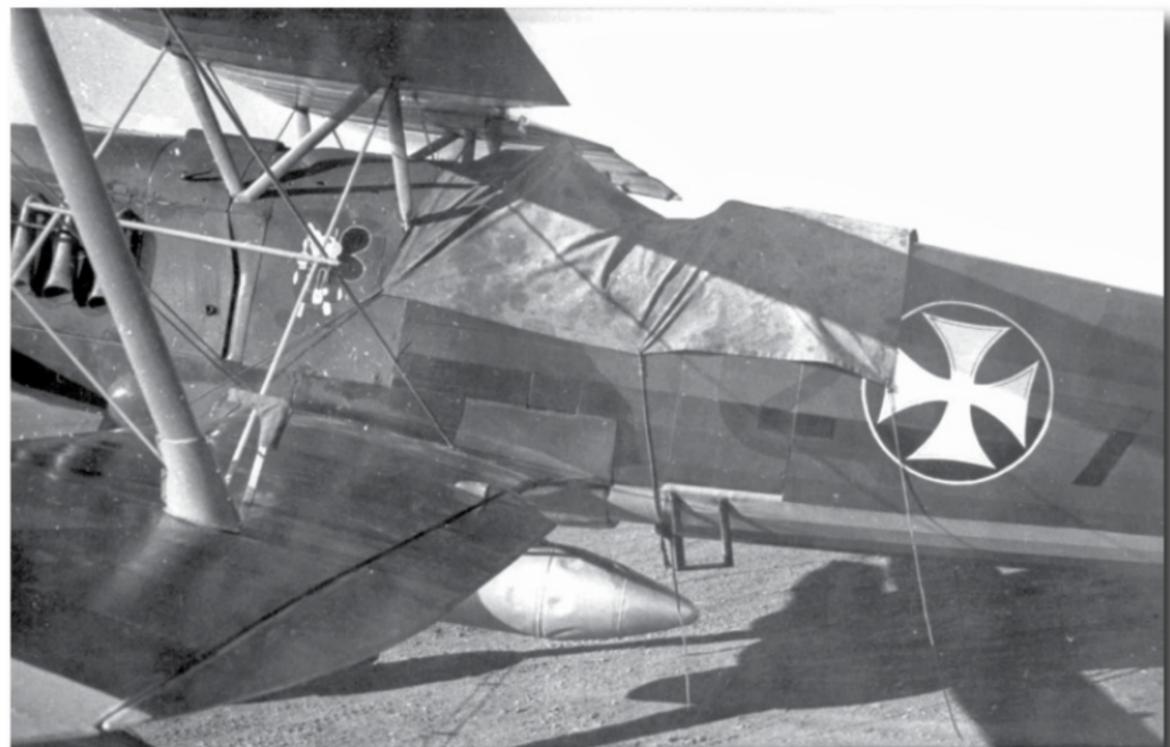
sur Heinkel 51. En 1935, je suis revenu dans l'infanterie pour une formation d'officiers à Leipzig. En automne 1936, j'ai été affecté à Bernburg et jusqu'au début de 1937, j'ai servi comme moniteur. Bien que seulement Oberfähnrich (aspirant), j'instruisais des officiers ! C'est là-bas que j'ai appris à connaître Schellmann et Scholz.

L'ESPAGNE

Depuis plusieurs mois, la guerre civile fait rage en Espagne. Neumann, promu *Leutnant* (sous-lieutenant), voit peu à peu bien des camarades « disparaître », leur présence outre Pyrénées n'étant néanmoins qu'un secret de polichinelle. *Un dimanche, j'étais officier de service. On m'a demandé de me rendre à Berlin où l'on m'a proposé de rejoindre la Legion Condor. J'étais jeune et toujours célibataire. La prime de danger était alléchante. J'ai donc embarqué peu après à Hambourg pour gagner la péninsule ibérique. Je fus affecté à la 3^e escadrille de la J/88 qui venait depuis peu d'être cédée par l'Oblt. Pitcairn à mon camarade d'unité Adolf Galland.*

[2] Carl-August von Schönebeck, titulaire de 8 victoires aériennes durant la Grande Guerre et ancien commandant de la *Jasta 33* en 1918.

En Espagne, le *Teniente* Neumann est versé à la 2. J/88, l'escadrille des « Mickey » menée par son camarade Adolf Galland dont on voit ici le Heinkel 51 codé « 2-78 ».





Le He 51, à l'époque de l'arrivée d'« Edu », est surpassé dans les combats aériens par les chasseurs d'origine soviétique et sert désormais surtout d'appareil d'appui au sol.

[3] Rebaptisé I./JG 233 en novembre 1938 puis I./JG 51 en mai 1939.

Sur l'aérodrome de La Cenia, le Major Gotthard Handrick (commandant du J/88) a invité ses pilotes à partager un petit repas. Deuxième en partant de la gauche, le Lt. Neumann. En arrière-plan, un He 45 B et un He 70 F du groupe de reconnaissance A/88.

Ce dernier a mentionné Neumann dans ses mémoires : *On me confia le commandement de la 3^e escadrille « Micky Maus » (Mickey la Souris) appelée ainsi vu son insigne. (...) Seule mon escadrille conserva les vieux He 51 tandis que les deux autres passaient sur Bf 109. (...) Le He 51 était nettement inférieur aux I-15 et I-16, aussi bien pour la vitesse et l'armement que pour la maniabilité et la vitesse ascensionnelle (...) Nous devons donc si possible éviter le combat aérien avec les chasseurs ennemis et nous consacrer exclusivement à l'attaque au sol. (...)*

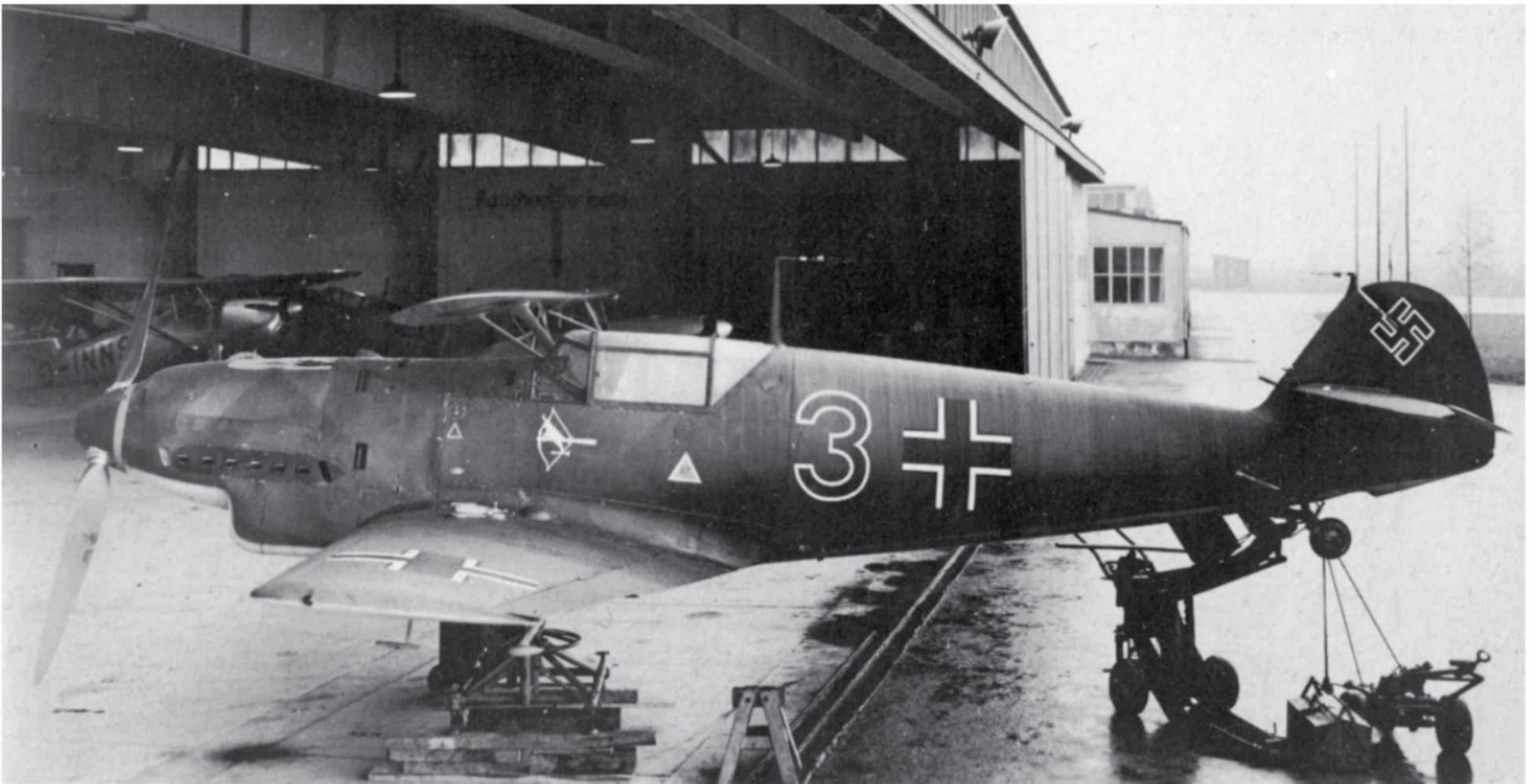
Un jour, nous avons attaqué des colonnes au voisinage direct de l'aérodrome de Llanes (...). Nous n'avions détecté que bien trop tard les I-15 qui en avaient décollé pour nous intercepter. Ils parvinrent à créer le plus grand désordre dans mon unité (...). Pendant que deux chasseurs s'accrochaient à mes basques de façon inquiétante, je vis monter l'épais nuage de fumée noire d'un avion écrasé brûlant au sol. J'étais fou de rage au retour (...) quand atterrit l'un des manquants, le Lt. Neumann. (...) Il deman-

da la parole. (...) Avec concision et en style militaire, il signala qu'il avait abattu un des chasseurs. (...) C'était celui que j'avais pris pour un de mes avions. Cette victoire lui fut alors homologuée.

« Edu » se souvient simplement : *Durant mon premier vol opérationnel au-dessus des Asturies, le 4 septembre 1937, je volais derrière Galland quand j'ai aperçu un Polikarpov I-15, et je l'ai abattu. C'était très difficile de le faire avec un He 51. La victime de ce combat impromptu contre des « Curtiss », comme les Nationalistes ont baptisé le Polikarpov I-15, pourrait être le pilote républicain Francisco de Haro Sola qui constituera la seule victoire des Heinkel de la 3^e escadrille durant le temps de commandement d'Adolf Galland. Neumann effectue plusieurs missions très astreignantes d'appui au sol avant de passer à la 2^e escadrille où il opère cette fois sur Bf 109 B sous la houlette de Günther Lützow. Presque soixante ans plus tard, il se souviendra encore bien des affrontements avions contre avions qui se déroulaient toujours à très basse altitude ! Le 11 juin 1938, alors qu'il a été transféré au Stab J/88, « Edu » remporte sa seconde victoire sur un « Rata » – sans doute un Polikarpov I-16 de la 3^a Escuadrilla du Grupo 21 – au cours d'une chasse libre, probablement près d'Adzaneta. Peu après, il regagne l'Allemagne.*

Revenu au pays, j'ai été envoyé à Bad Aibling dans un Groupe où la première escadrille était composée principalement d'aviateurs autrichiens mené par le Lt. Josef Fözö. La seconde, où je me trouvais, rassemblait des aviateurs allemands et fut envoyée un temps à Vienne. Neumann est ainsi versé au I./JG 135 [3] qui, au moment de l'Anschluss (12 mars 1938), est venue se baser sur des terrains proches de la capitale autrichienne avant de regagner Bad Aibling. À l'origine équipée de He 51, l'unité a reçu des FIAT CR 30 ex-autrichiens puis ses premiers Messerschmitt Bf 109 D.





Le Bf 109 D-1 « 3 rouge » du I./JG 135 placé sur vérins pour des essais de train d'atterrissage en 1938. L'insigne du groupe, un chamois, n'apparaît pas encore sous la forme définitive popularisée ensuite par le I./JG 51 puisque l'animal est ici représenté dans un arc et portant une flèche.

Mais le futur as ne demeure pas longtemps chez les « chamois » – l'insigne du groupe, futur I./JG 51. Fort de son expérience dans la péninsule ibérique, le désormais *Oberleutnant* (lieutenant) Neumann prend le 1^{er} octobre 1938 la tête de la 4./JG 234. Le *Gruppe*, rebaptisé dès le mois suivant I./JG 132, est basé à Düsseldorf ; son équipement se compose de Bf 109 D-1 qui sont remplacés par des Bf 109 E à partir de janvier 1939. Le 1^{er} mai 1939, la JG 132 est redesignée JG 26, l'escadrille menée par Neumann devenant de ce fait la 4./JG 26. Le 25 août, suite aux tensions politico-militaires du moment, le *Gruppe* quitte Düsseldorf pour Bönninghardt.



Revenu en Allemagne, l'Oblt. Neumann va mener en 1938 la 4./JG 132 (future 4./JG 26) équipée de Bf 109.



À Bönninghardt, le *Staka* Neumann (2^e en partant de la gauche) joue aux cartes durant l'été 1939. On identifie un de ses partenaires : le futur *Ritterkreuzträger* Gustav « Micky » Sprick (3^e), qui sera tué le 28 juin 1941 dans le nord de la France après avoir remporté 31 victoires.

Messerschmitt Bf 109 E-1 « 1 rouge » de l'Oblt. Eduard Neumann, commandant de la 8./JG 26, Essen-Mülheim novembre 1939.



Les pilotes de la 8. *Staffel* rassemblés devant le « 1 rouge » de leur chef, quatrième en partant de la gauche, à l'automne 1939. L'insigne « Adamson » est bien visible sur le flanc de cet appareil qui porte également, accroché au mât d'antenne, le fanion réservé aux *Staffelkapitäne*.

[4] L'homme au cigare est le héros d'une bande dessinée suédoise très populaire créée en 1920 par Oscar Jacobsson sous le nom « les aventures d'Adamson ».

À Mühlheim comme *Kapitän* de la 8./JG 26, début 1940. De gauche à droite : l'Ofw. Josef « Jupp » Gärtner (score final : 6 victoires, capturé le 29/10/1940), l'Ofw. Gerhard Gryzmalla (7 v., capturé le 23/09/1940), le *Staka* « Edu » Neumann (11 v.), l'Ofw. Konrad Jäckel (3 v., capturé le 29/10/1940), le commandant de l'aérodrome et l'Oblt. Heinz Ebeling (18 v., RKT, capturé le 5/11/1940).

LA « DRÔLE DE GUERRE » ET LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Si la Seconde Guerre mondiale débute le 3 septembre 1939, Neumann ne va pas être de ceux qui affronteront de manière sporadique les aviations française et britannique. Le 23 de ce mois, en effet, il part à Werl avec ses hommes pour participer à la constitution du III./JG 26 ; cet ajout permet de fournir des effectifs complets à la 26^e escadre de chasse. Son unité, dont l'emblème demeure le personnage « Adamson » [4], est rebaptisée 8./JG 26 tandis qu'une nouvelle 4^e *Staffel* est constituée au sein du II^e groupe. Neumann et ses hommes démé-

nagent pour Essen-Mülheim le 1^{er} novembre. Le 15 mars 1940, il est néanmoins appelé en Poméranie comme moniteur à la *Jagdfliegerschule* (JFS) 3 de Stolp-Reitz. Tant pendant la Drôle de Guerre que lors



L'insigne du I/JG 27, issu de l'imagination du *Kommandeur* Riegel, ici photographié sur un « Emil » en Afrique.





de la campagne à l'Ouest, ce vétéran d'Espagne ne peut donc faire montre de sa valeur.

C'est probablement par hasard que Neumann rencontre en juin 1940 le Major Max Ibel qui a été son supérieur à Schleissheim. *Il menait la JG 27 et m'a demandé de venir le seconder. J'ai ainsi rejoint son état-major à Caen-Plumetot vers le début de juillet 1940 [5]. La Bataille d'Angleterre a débuté et j'ai effectué une cinquantaine de vols sur la Grande-Bretagne. J'ai abattu un Blenheim [6] le 20 juillet, le jour même où le Kommandeur du I./JG 27, le Major Helmut Riegel, fut porté disparu en combat. C'était lui qui avait fait peindre sur les appareils de son Gruppe le fameux insigne avec le contour de l'Afrique sur lequel étaient surimposées une tête de noir et une autre de tigre – Riegel était un nostalgique des colonies perdues par le Reich en 1918. J'ai alors été détaché comme Kommandeur temporaire en attente de l'arrivée du Hptm. Douglas Pitcairn venant du*

I./JG 51. Mais Pitcairn se remettait difficilement des blessures encourues lors d'un accident survenu le 5 août et je demeurai en place, devenant peu après officiellement Kommandeur du I./JG 27 tout en étant promu Hauptmann [capitaine, NdA].

À l'instar de son infortuné prédécesseur, le nouveau Kommandeur ne va demeurer que peu à son QG. Le Hptm. Neumann est en effet crédité de trois chasseurs britanniques en un peu plus d'un mois. Le 8 août, il revendique un Spitfire à une quarantaine de kilomètres au sud de The Needles, des rochers situés à la pointe ouest de l'île de Wight ; mais sa victime est plus probablement un Hurricane (P3617) du No 238 Sqn. Le 11 septembre en fin d'après-midi, « Edu » descend un Hurricane à Dungeness tandis que le grand as du groupe, l'Oblt. Gerhard Homuth, remporte sa 14^e victoire sur un autre Hurricane. Cette fois encore, l'identification est incertaine puisque son adversaire doit être le Spitfire Mk.I

Les Bf 109 E du I./JG 27 à Guînes en septembre 1940. On remarque sur la droite la roulotte du nouveau Gruppenkommandeur, abandonnée par un cirque français !

[5] Neumann semble avoir été affecté – au moins sur le papier – au *Stab/JG 27* comme *Geschwaderadjutant* dès juin 1940.

[6] Blenheim Mk.IF *serial* L1300 « FA-A » du No 236 Sqn du Coastal Command, tombé au large de Cherbourg.



Le Hptm. Neumann (à gauche) et son second le Lt. Ludwig Franzisket. Ce dernier terminera la guerre comme Kommodore de la JG 27, crédité de 43 victoires et porteur de la Ritterkreuz.

« Edu » Neumann s'extrait de son Bf 109 E-4 « double chevron » à l'issue d'une sortie sur l'Angleterre en septembre 1940.



serial K9793 du No 92 Sqn dont le pilote, le F/O Frederick N. Hargreaves, est tué. Le 17 septembre, Neumann réussit un doublé en obtenant ses 4^e et 5^e victoires durant la Seconde Guerre mondiale aux dépens de deux Hurricane au-dessus de Gatwick. Le nouvel as a probablement abattu les Hurricane Mk.I serial P3929 et P3933 du No 607 Sqn.

Le 30 septembre, le tube d'un des canons d'aile de l'« Emil » qu'il pilote ce jour-là ayant éclaté en combat, il doit effectuer un atterrissage forcé à Marquise ; s'il lui-même s'en tire sans mal, le Bf 109 E-4 W.Nr. 1577 qu'il a emprunté à la 9./JG 27 devra être réformé... Trois jours plus tôt, « Edu » Neumann a remporté sur un Hurricane sa dernière victoire lors de la *Battle of Bri-*

tain car, le 1^{er} octobre, le I./JG 27 quitte Guînes pour se refaire une santé en Allemagne, à Stade puis à Krefeld. Lorsque le *Gruppe* revient en France le 25 octobre, il s'établit d'abord à Laval ; mais les combats aériens se sont raréfiés à l'approche de l'hiver. Le I./JG 27 passe alors à Brest et Dinan avant de revenir le 8 décembre en Allemagne, cette fois à Döberitz. Le personnel est libéré pour participer aux fêtes de fin d'année.

EN MÉDITERRANÉE

Une certaine confusion règne au sein de la Luftwaffe en ce début de 1941. Le 12 février de cette année, le général Erwin Rommel est arrivé à Tripoli pour prendre le commandement du corps expéditionnaire

Pour le vol lointain de Gela vers Tripoli, le 21 avril 1941, un réservoir auxiliaire de 300 litres est emporté par les Bf 109 E-7 trop du I./JG 27.
(coll. Jean-Louis Roba)





allemand en Afrique, l'Afrika Korps. Ce détachement ne dispose que d'une aviation étique et l'on décide de lui d'envoyer comme renfort le I./JG 27. Il ne pouvait qu'en être ainsi, si l'on songe à son insigne ! Cependant, seules les 1. et 2./JG 27 atteignent la Sicile le 24 février. Neumann ne prend pas part à ce déplacement puisque ce ne sont que les éléments aériens (sans le personnel au sol) de ces deux *Staffeln* qui sont basés à Comiso, le gros du *Gruppe* demeurant à Döberitz. Au surplus, aucun Bf 109 ne va atteindre l'Afrique à cette époque-là, ces chasseurs étant employés pour opérer en urgence sur Malte ou assurer des missions d'escorte de bombardiers ou de convois maritimes en Méditerranée. Le 15 mars, le « Kommando Sizilien » du I./JG 27 est déjà rappelé

en Allemagne pour se préparer aux combats dans les Balkans.

Neumann rassemble ainsi tout son *Gruppe* à Munich-Riem avant de l'amener sur le terrain autrichien de Graz-Thalerhof. Le 6 avril 1941 marque le début de l'opération « Marita », l'invasion de la Yougoslavie et de la Grèce continentale. Cependant la participation du I./JG 27 est très courte car l'unité, basée peu de temps à Borongaj près de Zagreb, est retirée des combats des Balkans dès le 14 avril. Le 21 de ce mois, ses Bf 109 E-7 se posent en Libye sur la fruste piste de Gazala, entre Derna et Tobrouk. C'est le début de « l'épopée africaine » du groupe d'« Edu » Neumann. Confrontés aux Hawker Hurricane et aux

Les « Emil » sont arrivés en Libye.
(coll. Jean-Louis Roba)



À Ain-el-Gazala, Neumann donne ses instructions assis sur une moto.

Le Lt. Hans Remmer sur un Bf 109 E-7 trop à capot jaune de la 1./JG 27 à Ain-el-Gazala durant l'été 1941.



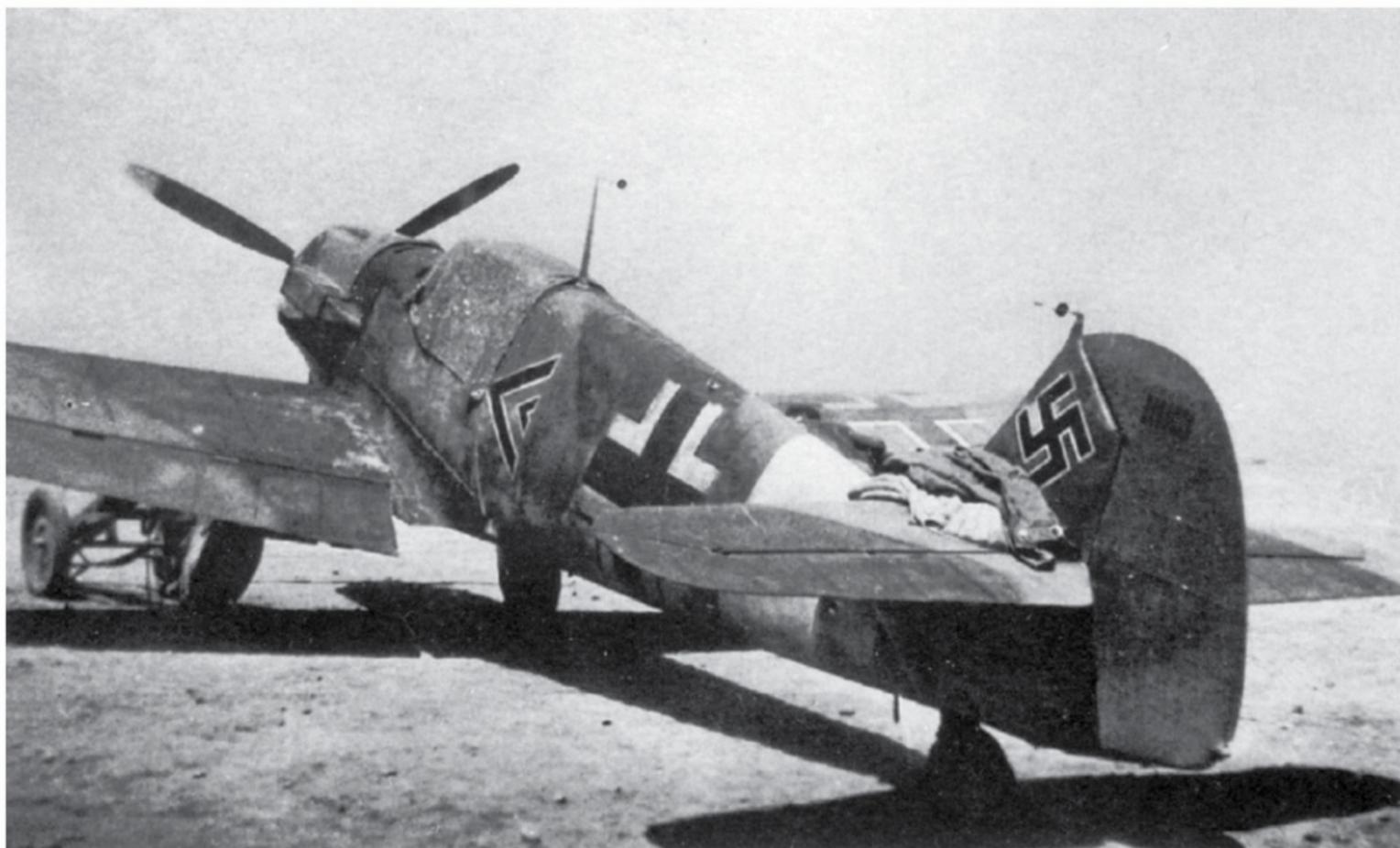
Le Kommandeur dispose toujours comme QG de sa roulotte maintenant baptisée *Neumanns bunte Bühne*, « le cabaret multicolore de Neumann », que l'on voit ici abritée sous une bâche...

Évacuée vers le continent européen lors du retrait de la JG 27 fin 1942, cette roulotte est aujourd'hui visible au Luftfahrt-Museum de Hanovre-Laatzeh. (DR)



Curtiss Tomahawk de la RAF (les Spitfire ont été strictement maintenus par les Britanniques sur le sol du Royaume-Uni), les pilotes allemands font vite des merveilles. Bien qu'inférieurs en nombre, ils vont tailler des croupières à l'adversaire et largement gagner son respect.

Il est certain que l'excellente tenue de l'unité est imputable en grande partie au charisme de son *Kommandeur*. « Edu » Neumann est en effet apprécié sans réserve par tous ses subordonnés, tant pour sa compétence de chef que pour ses qualités de combattants. Ayant été très tôt orphelin de père et de mère, ayant connu trois nationalités successives, ayant dû abandonner sa patrie, ayant connu un temps la gêne et la misère, Neumann est un



Le Bf 109 E-7 trop « double chevron » d'« Edu » Neumann photographié à Gazala après sa septième victoire, remportée le 15 juin 1941.

homme très tolérant pour ne pas dire philosophe... Le tout teinté cependant d'une grande rigueur militaire comme l'a relevé Adolf Galland. Ce qui lui permet d'arrondir bien des angles et de dédramatiser des relations conflictuelles, tant avec l'autorité supérieure que dans les rangs de son groupe.

Les auteurs n'ont jamais manqué de souligner la sollicitude de Neumann envers le jeune « chien fou » qu'est initialement Hans-Joachim Marseille. Ce dernier, fonceur mais fantasque, a été versé à la JG 27 par le *Kommandeur* du II./JG 52 (l'as Erich Woitke) désireux de se débarrasser de cet olibrius. Marseille se fait régulièrement « remonter les bretelles » de manière fort peu diplomatique par son *Kapitän*, le futur *Ritterkreuzträger* Gerhard Homuth, qui ne peut « piffer » ce petit excité. Ce qui fait s'effondrer le moral du jeune as prêt alors à tout pour gagner la confiance de son supérieur et, finalement « cassant encore plus de bois », détruisant ou endommageant de précieux Bf 109. Ayant saisi le problème ainsi que l'impasse, le *Kommandeur* fait appeler fin mai 1941 Marseille dans son QG, la fameuse roulotte de commandement. C'est le premier entretien direct du vétéran avec le « gamin ». L'auteur allemand F. Kurowski a pu interroger quelques témoins de la scène et reconstituer le petit

discours de Neumann : *L'adversaire dispose d'une importante supériorité numérique, Marseille, et tu dois donc redoubler de prudence et de jugeote. (...) Il n'est pas honteux de ne pas remporter de victoire pendant quatre semaines mais c'est par contre punissable de détruire tes appareils. Tu deviendras un excellent pilote si tu peux te dominer nerveusement. Quand on évalue tes derniers vols, on voit que tu as plus eu de chance que de bon sens. Ce que tu fais est de la pure folie ! Tu flirtes avec la mort. Et de plus, tu plantes nos avions dans le sable (...).*

Marseille, tu dois redoubler de prudence et de jugeote. (...) Ce que tu fais est de la pure folie !

Ces remontrances prononcées posément et sans acrimonie vont faire réagir positivement Marseille à qui, Neumann en bon psychologue, va consentir une permission. Marseille en reviendra changé, plus posé et plus réfléchi et deviendra « L'étoile d'Afrique ». Pour bien des auteurs, Neumann va être une sorte de « père de substitution » pour Marseille. En fait, si l'on considère les huit années de différence entre les deux officiers, le *Kommandeur* joue plutôt le rôle d'un frère aîné capable de calmer les élans du brouillon fils de général. Le placide (en apparence) « Edu » apprécie en contrepartie la fougue juvénile de son cadet ainsi que ses grandes qualités de pilote de chasse, lui qui est davantage un « bon artisan ».



Messerschmitt Bf 109 E-7 trop « double chevron » du Hptm. Eduard Neumann, commandant du I./JG 27, Ain-el-Gazala fin juin 1941.

Des officiers de la Luftwaffe sont venus examiner un Hurricane Mk.I abattu dans le désert en 1941. Le pilote a été capturé par les troupes italiennes.



Neumann devant la queue de son « Emil » dont le gouvernail arbore huit victoires depuis le 8 juillet 1941. La neuvième sera remportée le 27 septembre.



Le 1^{er} décembre 1941, en présence du *General der Flieger* Hans Geissler commandant du X. *Fliegerkorps*, Neumann épingle la *deutsche Kreuz im Gold* sur la vareuse du Lt. Hans-Joachim Marseille.



Il dira par la suite : *Homuth, Marseille, Schroer et Stahlschmidt étaient de très bons pilotes. Marseille en particulier était excellent, béni des dieux, bien qu'il ait été une petite canaille et un gosse impertinent. (...) Quand il est arrivé, ses cheveux étaient trop longs et sa veste d'uniforme minable. Son père était général dans l'Armée, mais à cette époque il n'était même pas encore sous-lieutenant. On disait qu'il passait son temps en compagnie d'actrices de film et qu'il n'était pas fait pour devenir officier. Son commandant d'escadrille était Homuth qui était sérieux et intellectuel, le contraire de Marseille, et Homuth ne l'aimait pas. J'ai tenu la bride haute à Marseille et il m'a fait confiance.*

Le 15 juin 1941, alors que les Britanniques lancent l'opération « Battleaxe », Neumann remporte sa première victoire en Afrique aux dépens d'un Hurricane (du No 73 ou du 274 Sqn) tombé à l'ouest de Fort Capuzzo. Le 8 juillet, un nouvel Hurricane succombe à l'est du col d'Halfaya [7] ; il lui faut cependant attendre le 27 septembre pour obtenir à l'ouest de

[7] Probablement du No 451 Sqn, qui perd le P/O K.E. Whalley dans ce secteur (abattu par la Flak selon les archives britanniques).

Bardia un autre « Abschuss », encore sur un Hurricane, avec Homuth qui en descend un second. Leurs adversaires appartiennent aux No 33 et 451 Sqn. À la mi-novembre, les trois escadrilles du I./JG 27 rentrent à tour de rôle en Allemagne pour se rééquiper sur la dernière version du chasseur Messerschmitt, le magnifique Bf 109 F-4 trop. C'est à bord d'un « Friedrich » que Neumann obtient ses derniers succès, toujours sur des Hurricane, l'un à Sidi Rezegh

le 23 novembre et l'autre à Bir el Gobi une semaine plus tard. Cette onzième victoire confirmée durant le second conflit mondial clôt le palmarès d'« Edu » et prouve ses qualités de chasseur... Mais plusieurs de ses pilotes sont déjà loin devant lui puisque fin 1941 Hans-Joachim Marseille et Wolfgang Redlich en sont déjà à 36 victoires, Gerhard Homuth à 33 et Ludwig Franzisket à 26 !



Ci-contre et en bas de page : de retour de mission en novembre 1941, le *Kommandeur* quitte son nouveau Bf 109 F-4 trop « double chevron ».



Messerschmitt Bf 109 F-4 trop « double chevron »
du Hptm. Eduard Neumann,
commandant du I./JG 27, Ain-el-Gazala fin novembre 1941.



À Martuba, le Maj. Neumann (à gauche) reprend en juin 1942 le commandement de la JG 27 des mains de l'Obstlt. Woldenga.



La JG 27 va alors être désignée comme « Escadre Neumann ». On note les insignes des trois Gruppe de la Geschwader opérant désormais en Afrique.

En 1942, le Major Neumann va beaucoup moins voler au combat car l'Afrika Korps connaît plusieurs retraites, ce qui force les responsables de la JG 27 – les deux autres Gruppe sont également parvenus en Afrique – à redoubler d'efforts pour sauver ce

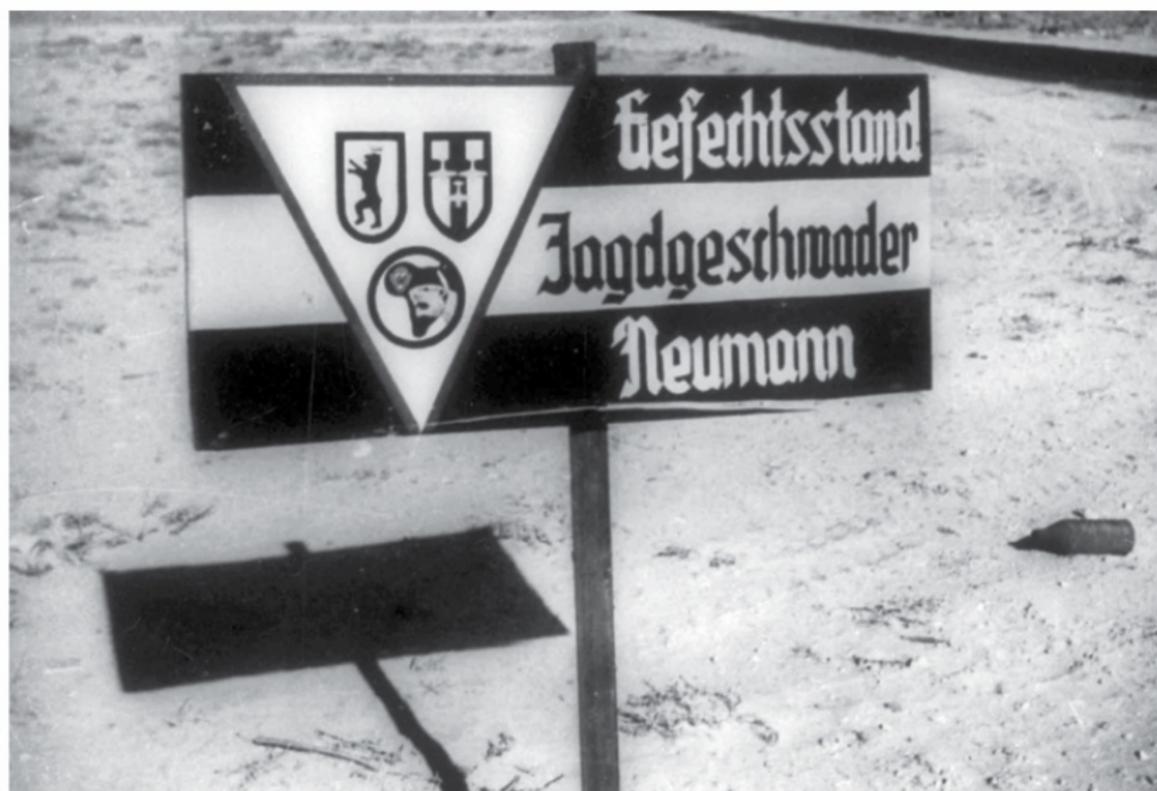
qui peut l'être. Le 10 juin 1942, Neumann prend la tête de la JG 27, succédant à l'Obstlt. Bernhard Woldenga. Ce dernier, quoique crédité de « seulement » quatre victoires aériennes en URSS ainsi que de missions d'appui au sol, avait reçu la *Ritterkreuz* pour récompenser la bonne conduite de son unité d'alors, la JG 77. Rien de tout cela pour « Edu » qui doit se contenter de la *deutsche Kreuz im Gold* qui lui est décernée le 11 mai 1942. La mort accidentelle de Marseille le 30 septembre suivant, s'ajoutant à celle de nombreux camarades, va fortement l'affecter. Même les meilleurs peuvent périr... Ce n'est bien sûr pas le seul « problème » affronté par le *Kommandeur* lors des combats d'Afrique. Il doit ainsi traiter du cas de certains « filous » qui se sont arrogés faussement des victoires en s'arrangeant avec les copains [8]. De nouveau, Neumann semble avoir pu dédramatiser le problème et trouver une solution plus ou moins acceptable.

APRÈS L'AFRIQUE

La JG 27 qui a combattu activement en Afrique pendant des mois quitte la Libye en novembre 1942 après la percée britannique d'El Alamein. L'unité, quasiment anéantie après de lourdes pertes en hommes et en matériel, se reconstitue péniblement en Allemagne, en Autriche et en Crète avant d'opérer un temps sur Malte, toujours sous la direction d'« Edu » qui est dans l'intervalle passé *Oberstleutnant* (lieutenant-colonel). Le 22 avril 1943, à son QG sicilien de San Pietro, le *Kommodore* Neumann, très probablement épuisé par les combats d'Afrique,

[8] Le 16 août 1942, quatre pilotes renommés de la 4./JG 27 (l'Oblt. Ferdinand Vögl et les Obfw. Erwin Sawallisch, Karl-Heinz Bendert et Franz Stigler) sont repérés tirant sur des dunes alors qu'ils revendiquent à leur retour 12 victoires ! Le scandale va être étouffé après la disparition mystérieuse en mer de Sawallisch (suicide ?), trois jours plus tard, d'autant qu'il intervient en plein milieu de l'offensive lancée par Rommel.

« Edu » (à droite) et « l'étoile d'Afrique ». Neumann va faire pleine confiance à Hans-Joachim Marseille, permettant à celui-ci de révéler son extraordinaire potentiel de pilote de chasse.





Lors d'une visite dans le désert effectuée le 22 septembre 1942 par le général Galland, inspecteur de la chasse qui a été son supérieur – et son ami – à la *Legion Condor*.

cède le commandement de la JG 27 à l'Oberst. Gustav Rödel qui menait jusqu'alors le II. Gruppe.

Après une période de repos, j'ai été affecté pendant environ six mois auprès de Galland au Stab du General der Jagdflieger. On m'a proposé de prendre la tête d'une autre escadre de chasse mais j'ai refusé. Pour moi, la JG 27 fut la meilleure unité que j'ai eue sous mes ordres et il m'était devenu impossible d'en commander une autre. Comme je parlais roumain, on m'a alors trouvé une place ad hoc comme Jagdfliegerführer Rumänien. À Bucarest, j'ai retrouvé Woldenga qui occupait le poste de Fliegerführer Balkan. J'ai eu d'excellents contacts avec mes homologues roumains jusqu'au 23 août 1944 lorsque la Roumanie a abruptement changé de camp. J'ai



évacué à temps mon QG d'Otopeni, suis revenu à Berlin puis ai gagné l'Italie où, un temps à Vérone, j'ai officié comme Jafü Oberitalien (comme Oberst – colonel – depuis le 1^{er} octobre 1944). Cela jusqu'à la capitulation de mai 1945.

Le 1^{er} octobre 1942 à Derna, le Major Neumann rend hommage à la dépouille de Hans-Joachim Marseille qui s'est tué la veille en évacuant son Bf 109 G-2 trop dont le moteur venait de prendre feu en vol.



En février 1944, l'inspecteur de la chasse Galland arrive à Mizil pour passer en revue le III./JG 77 chargé de la défense aérienne des raffineries roumaines. De gauche à droite : l'Oberst. Kurt « Kubbel » Ubben (Kommandeur du III./JG 77), le général Adolf Galland, l'Obstlt. Bernhard Woldenga (Flifü Balkan) et l'Obstlt. « Edu » Neumann (Jafü Rumänien). Parmi eux, deux vieilles connaissances de Neumann...

(coll. Jean-Louis Roba)

« Edu » Neumann dans les années 90...

... Et tel que les membres de l'amicale de la JG 27 aimaient à se le rappeler.



APRÈS 1945

Libéré très vite par l'US Army, « Edu » Neumann, qui ne peut revenir à Berlin ou en Bucovine, s'établit à Munich. Avec son diplôme d'ingénieur, il trouve rapidement du travail pour reconstruire une Allemagne en ruines, aidée en cela par les USA engagés en pleine guerre froide. Il contacte progressivement des anciens de « sa » JG 27 et va être un des fondateurs d'une amicale très solide qui perdurera plus d'un demi-siècle. Chaque année, une réunion a lieu permettant aux ex-camarades de se retrouver et d'évoquer les absents. Une petite revue sera même distribuée annuellement aux membres dont le nombre, par la force des choses, ira en diminuant au cours des années. Neumann va faire montre au sein de l'amicale de la même bonhomie tranquille que du temps où tous combattaient dans le désert. La *Kamaradeschaft* de la 27^e a probablement été l'une des plus – si pas la plus – solides des amicales de vétérans allemands en raison de l'investissement constant de l'ex-Kommodore, une personnalité respectée par tous. Ses sourcils broussailleux vont devenir légendaires ainsi que sa voix calme désarmant toute tension.

Et malgré tout cela, Neumann demeure une personnalité très discrète de la Luftwaffe. Bien des chercheurs s'imaginent souvent, mais à tort, qu'il a été un *Ritterkreuzträger* comme la plupart de ses

connaissances ou de ses proches : Galland, Lützwow, Franzisket, Marseille, Woldenga, Ibel, etc. La longévité de sa carrière ne peut qu'étayer ce mythe. Mais Neumann a plus été un chef, un rassembleur et un organisateur qu'un combattant, un « Draufgänger », même s'il a été crédité lors des deux conflits auxquels il a participé de treize victoires aériennes. Lorsqu'il est devenu *Kommodore*, il était bien fini le temps où l'on octroyait la *Ritterkreuz* pour récompenser un officier de la bonne tenue d'une unité – quelque prestigieuse qu'elle soit...

« Edu » Neumann ne semble s'être jamais formalisé de cette « injustice ». Sa vie chaotique lui avait insufflé une certaine dose de sagesse et inculqué une grande retenue. Son plus grand plaisir, teinté de mélancolie, était de pouvoir rappeler les faits et gestes de ceux qu'il avait connus ou commandés : Marseille, Stahlschmidt, Rödel, son grand ami Wolfgang Schellmann assassiné en URSS... tous ses camarades d'Espagne ou d'Afrique. Il répondait volontiers à ceux qui le contactaient ; même à des historiens roumains qui, bien que soumis à l'époque à un régime particulièrement hostile et sournois, lui faisaient secrètement parvenir leurs questions par des voies détournées. Tant la recherche de la vérité pousse certains à prendre des risques... Eduard « Edu » Neumann est décédé à Munich le 9 août 2004.

FIN

Sources

-Entretien à Munich avec E. Neumann le 23 juin 1994
-Prien Jochen & divers. Stab und I./JG 27. Struve Druck. s.d.
-Ries Karl & Ring Hans. Legion Condor. Dieter Hoffmann 1980

Liste des victoires officielles du colonel Eduard Neumann

N°	Date	Heure	Type	Lieu
01	04/09/1937	-	I-15	Llanes
02	11/06/1938	-	I-16	Secteur d'Adzaneta
01	20/07/1940	19h15	Blenheim	30 km au sud de Portland
02	08/08/1940	13h55	Spitfire	40 km au sud de The Needles
03	11/09/1940	17h05	Hurricane	Dungeness
04	17/09/1940	16h30	Hurricane	Gatwick
05	17/09/1940	16h30	Hurricane	Gatwick
06	27/09/1940	10h15	Hurricane	Orpington
07	15/06/1941	17h30	Hurricane	10 km à l'ouest de Fort Capuzzo
08	08/07/1941	07h55	Hurricane	5 km à l'est du col d'Halfaya
09	27/09/1941	10h00	Hurricane	Ouest de Bardia
10	23/11/1941	12h44	Hurricane	Sidi Rezegh
11	30/11/1941	16h00	Hurricane	Bir-el-Gobi