



LA 1. WÜSTENNOTSTAFFEL

RECHERCHE ET SECOURS EN MER... DE SABLE

De nombreuses unités marginales, mais néanmoins fascinantes, ont pris part au conflit en Afrique du Nord entre 1941 et 1943, mais l'une des plus captivantes est sans nul doute la 1. *Wüstennotstaffel* (escadrille de sauvetage dans le désert) de la Luftwaffe. Ses Fieseler Fi 156 Storch ont rendu au *Generalfeldmarschall* Erwin Rommel bien d'autres services que celui pour lequel cette escadrille unique en son genre avait été formée à l'origine : évacuation de blessés du front, transport de VIP, de troupes et de ravitaillement, reconnaissances armées et même affrontements directs avec les unités d'élite des forces britanniques, le SAS (*Special Air Service*) et le LRDG (*Long Range Desert Group*).

QUAND NÉCESSITÉ FAIT LOI

On cherchera en vain la *Wüstennotstaffel* dans les programmes d'expansion de la Luftwaffe d'avant-guerre, tout comme l'intervention aux côtés des Italiens en Libye dans les plans de l'OKW (*Oberkommando der Wehrmacht*). Cependant, la situation prenant une tournure catastrophique pour les troupes de Mussolini en décembre 1940, Hitler décide de venir à leur secours

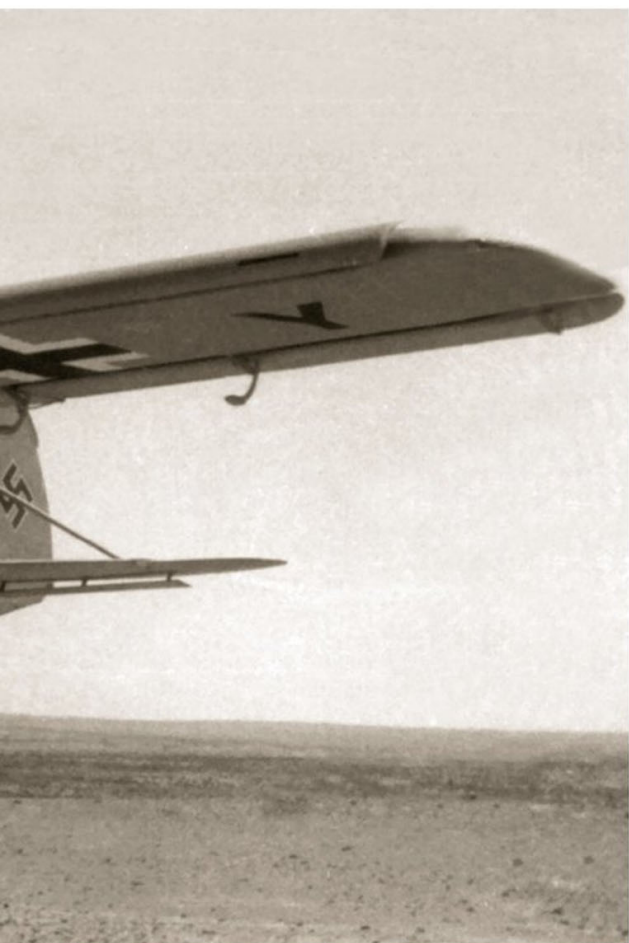
pour sécuriser son flanc Sud avant « Barbarossa ». C'est ainsi que débarque le *Deutsches Afrika-Korps* (DAK) et que, le 20 janvier 1941, est créé le poste de *Fliegerführer Afrika* pour contrôler les unités de la Luftwaffe déployées sur ce nouveau théâtre d'opérations. Très vite, ce commandement se rend compte de la nécessité de disposer d'une escadrille spécialisée dans la recherche et la récupération des équipages abattus dans le désert.

Malheureusement, on ne dispose que de peu d'informations sur la naissance de la 1. *Wüstennotstaffel* [1] à Tripoli entre fin avril et début mai 1941. Elle n'aura aucun équivalent au sein des forces aériennes alliées et même italiennes, qui confieront la recherche des aviateurs perdus à leurs propres unités opérationnelles, qui utiliseront leurs avions de servitude ou de liaison pour les récupérer. Les Allemands comprennent aussi que de petites structures non combattantes peuvent également être fort utiles dans des missions qui ne présentent aucun intérêt en Europe [2].

Cette nouvelle escadrille reçoit une première dotation de cinq Fieseler Fi 156 Storch. Cet appareil est normalement un biplace (pilote et observateur/mitrailleur), mais un troisième membre d'équipage peut s'asseoir sur un strapontin. Il peut être remplacé par un brancard, et même par deux si l'observateur reste au sol. D'une grande robustesse, capable d'opérer depuis des terrains inaccessibles à la majorité des avions, il possède un atout essentiel : il peut décoller et atterrir sur 30 m. Ses caractéristiques ADAC (avion à décollage

[1] Parfois dénommée *Wüstennotstaffel 1* ; comme il n'y aura pas de 2. *Wüstennotstaffel*, on se passera de l'adjectif numéral dans la suite de l'article.

[2] C'est ainsi que naîtront la *Kurierstaffel Afrika* et le *Sonderkommando Blaich*.



par Adam Thompson et Andrew Arthy

[3] Heinz Kroseberg s'est aussi souvenu de cette histoire : « Un officier de la RAAF, qui avait été descendu en combat et avait dû se parachuter dans nos lignes, avait fait une remarque à propos de notre activité, qui avait fait le tour des popotes en Afrique. Quand on lui avait demandé, lors de son interrogatoire, ce qu'il pensait de ce court voyage vers la captivité, il avait souri et juste dit : "Oh ! un excellent service" ».

◀ Le Fi 156 C-3/Trop DJ+NY, indisponible au moment de la retraite, devra être sabordé à Gambut le 5 novembre 1942.

(Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection des auteurs)

▼ Cadeau offert « À notre Abu Markub » par ses hommes pour son 43^e anniversaire le 23 février 1942. À propos de l'insigne, Kroseberg racontera : « Cet emblème figure sur tous les avions et les véhicules de la *Staffel* et me donne beaucoup de satisfaction. J'ai demandé à un soldat d'une *Propagandakompanie* de le dessiner après que je lui en ai suggéré l'idée générale : le continent est noir, la cigogne est blanche et son bec et ses pattes sont rouges ; les trois couleurs du drapeau allemand sont ainsi réunies. » Le cadeau a été taillé dans le bois de l'hélice de l'appareil dans lequel il a été abattu le 31 décembre 1941. (Famille Kroseberg)

et atterrissage courts) en font l'appareil idéal dans le contexte difficile, voire hostile, du désert. Comme ils doivent intervenir dans le no man's land et même dans les lignes ennemies, les cinq appareils sont armés d'une mitrailleuse défensive (MG 15 de 7,92 mm). La *Wüstennotstaffel* alignera entre 5 et 20 Storch, normalement revêtus des croix rouges, mais elle utilisera aussi de nombreux autres types empruntés à droite et à gauche : He 111, Ju 52, Bf 108, Fh 104, Ca.133, Ca.309, Caudron C.445 et même Bf 110 D.



UNE STAFFEL MULTITÂCHE

Le rôle primaire de cette *Staffel* est de retrouver et récupérer les aviateurs tombés en zone hostile. Mais elle doit aussi localiser les véhicules immobilisés et leurs occupants et signaler la possibilité de les remorquer. Occasionnellement, des missions sont effectuées au large des côtes pour larguer des canots pneumatiques et des gilets de sauvetage aux aviateurs en train de barboter dans l'eau.

Il est à remarquer que la *Staffel* ne limite pas ses missions de secours aux aviateurs de l'Axe. Elle a reçu l'ordre de récupérer tous les survivants, quelle que soit leur nationalité. Eduard (« Edu ») Neumann, *Kommodore* JG 27 dans le désert, se rappelait qu'un jeune pilote australien recueilli par la *Wüstennotstaffel* avait lancé à l'équipage en descendant du Storch : « Service remarquable ! » [3]

En se fondant sur des documents capturés, les services de renseignements britanniques vont calculer que, entre le 16 juin 1941 et le 31 octobre 1942, la *Wüstennotstaffel* a recueilli 147 Allemands, 13 Italiens et 25 membres du Commonwealth. Parmi les aviateurs allemands figurent au moins sept titulaires ou futurs récipiendaires de la *Ritterkreuz*, quatre détenteurs de la *Deutsches Kreuz in Gold* et trois autres de l'*Ehrenpokal* ; la plupart devaient accéder à des postes à responsabilité dans les mois à venir.

Les équipages reçoivent l'ordre de se poser près des épaves d'avions alliés de manière systématique. Toute information sur les dommages infligés, le lieu de l'atterrissage et les marques tactiques s'avère en effet précieuse pour mieux connaître les forces dont dispose l'ennemi ; en outre, une inspection détaillée peut permettre de confirmer ou non les revendications de victoire. Toutefois, une attention toute particulière doit être portée à l'armement et aux moyens de communication embarqués. À chaque fois que cela est possible, la procédure standard consiste à prélever ces équipements, non seulement pour empêcher l'ennemi de les récupérer, mais surtout pour qu'ils soient analysés par les services compétents de la *Luftwaffe*. Les équipages cherchent aussi à mettre la main sur tous les documents qu'ils peuvent trouver. Il ne fait aucun doute que des considérations humanitaires ont présidé au sauvetage des aviateurs alliés, mais il ne faut pas négliger le fait que chaque prisonnier était une source potentielle d'informations pour les services de renseignements.

En dehors de ses missions primaires de recherche et de sauvetage, la *Staffel* est chargée de diverses autres tâches. Ainsi, les équipages réalisent-ils des sorties d'observation au profit des troupes au sol et même, en une occasion, en février 1942, une reconnaissance au-dessus d'un port. Celles-ci ne vont pas sans comporter des dangers pour les lents Fieseler, qui se voient pris à partie par les armes antiaériennes des convois et des troupes, qui parviennent parfois à leur occasionner de sérieux dommages.

La *Staffel* transporte régulièrement des officiers supérieurs allemands et italiens en différents points du front ou à l'arrière, comptant parmi ses usagers habituels Erwin Rommel et l'*Oberbefehlshaber Süd*, le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring.

La *Wüstennotstaffel* participe également de manière active à la guerre clandestine en soutien aux commandos et aux espions de l'Axe, mais aussi en recherchant ceux des Alliés. À l'automne 1941, des pilotes servent même d'escorte aux Ju 52 aux commandes de Bf 110.



Malgré l'existence d'une unité spécialisée, la *Kurierstaffel Afrika*, il arrive que la *Wüstennotstaffel* effectue des missions de liaison pour, par exemple, transporter du courrier urgent aux unités de première ligne. Le transfert de blessés aux hôpitaux de campagne complète son activité multitâche.

NAISSANCE ET PREMIÈRES MISSIONS Été - automne 1941

Le premier *Staffelkapitän* est le *Hauptmann* Heinz-Gustav Kroseberg, un Berlinois de 42 ans, père de six enfants et entrepreneur du bâtiment dans le civil. Il est incorporé à sa sortie de l'école, en septembre 1916, et sert sur le front comme sapeur. Il fonde une entreprise de BTP en Prusse-Orientale après la guerre et apprend à piloter en avril 1934. En septembre 1939, il se porte volontaire comme pilote, mais ne se voit confier que des postes de bureaucrate dans les écoles. Il arrive en Afrique du Nord le 6 mars 1941, mais, à son grand désespoir, il est encore affecté à des tâches administratives au sein du *Fliegerführer Afrika*. Enfin, après avoir été pistonné par un membre de l'état-major du X. *Fliegerkorps*, Heinz-Gustav Kroseberg peut enfin annoncer à sa famille, le 22 juin 1941, qu'il vient d'être promu commandant d'une *Wüstennotstaffel* : « Me voilà un *Staffelkapitän* indépendant dans le désert, jaloux par tous les autres prétendants [au poste], mais félicité par tous les autres ! Je suis vraiment heureux, parce que je vais enfin pouvoir voler. » Selon les documents capturés par les Britanniques, Kroseberg et son successeur ont sous leurs ordres une quinzaine de pilotes et neuf radios entre le 16 juin 1941 et le 31 octobre 1942. Étant donné le nombre limité d'aviateurs, beaucoup de pilotes servent comme observateurs-mitrailleurs à bord des *Storch*. Les missions au-dessus d'un terrain désertique pratiquement sans repères nécessitent une grande expertise en termes de navigation aérienne pour suivre les parcours de recherche

► Le *Hauptmann* Heinz-Gustav Kroseberg, premier *Staka* de la *Wüstennotstaffel* 1. Il était très fier de ce commandement, comme il l'écrira à sa famille : « Ma *Staffel* me donne beaucoup de travail, mais encore plus de joie ; en particulier celle de voler ; une source constante de plaisir. »



◀ Un Fi 156 (5F+UK) emprunté à la 2.(H)/14, posé à Benina le 5 avril 1941. Il a été piloté à plusieurs reprises par Kroseberg à cette époque.

et noter les coordonnées des épaves. Par ailleurs, les atterrissages en pleine nature – certaines missions impliquent cinq ou six atterrissages successifs – requièrent un art du pilotage consommé.

La 1. *Wüstennotstaffel* est formée au début du gel des opérations dans le désert, après que la première offensive de l'Axe a forcé les troupes britanniques à refluer de l'autre côté de la frontière égyptienne, en avril 1941. Elle prend corps à Tripoli (Libye) dans la seconde moitié du mois de mai, sous la supervision du *Leutnant* Kleinfeld. Cinq Fi 156 sont débarqués dans le port de Tripoli le 1^{er} mai, et, dix jours plus tard, la nouvelle unité, temporairement baptisée *Storch Staffel*, se voit assigner un tracteur et plusieurs camions, tous récemment capturés à Benghazi. Petit à petit arrivent quatre tentes et de quoi équiper vingt hommes, ainsi que des mitrailleuses.

Le 26 mai 1941 au matin, la *Staffel* quitte Tripoli pour Derna avec quatre de ses cinq Fi 156, le personnel au sol voyageant à bord de Ju 52. Là commence la grande aventure... mais avec de petits moyens.

Heinz-Gustav Kroseberg est officiellement nommé à la tête de l'escadrille à la mi-juin 1941, mais il est retenu par le *Fliegerführer Afrika* jusqu'au 3 août. À son arrivée, il note :

« Bien que nous disposions d'un nombre suffisant d'excellents appareils, il n'y avait pas assez d'équipages par avion et pratiquement aucun personnel pour la maintenance et les tâches diverses. »

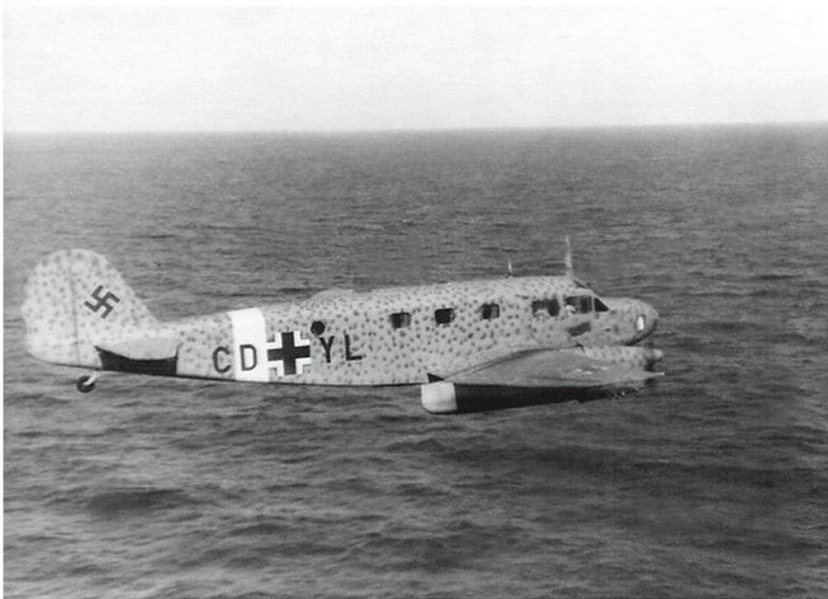
Opérant principalement depuis Derna, les hommes de Kroseberg et leurs Fi 156 au camouflage approprié sont maintenant totalement opérationnels. Volant aussi souvent que possible, le *Staffelkapitän* écrit à sa femme : « Si ça continue, je vais oublier comment on fait pour marcher... » Son carnet de vol évoque quelques-unes des missions qui lui sont dévolues :





▲ ▲ ▲ Cette séquence montre l'évacuation de blessés en plein désert à bord de Fi 156 (DJ+QW et KN+OJ) revêtus de la croix rouge et pilotés par des membres de la *Wüstennotstaffel* en 1942 ; on note que ces appareils ne sont pas armés. Ces hommes sont ensuite transportés, soit jusqu'à un hôpital de campagne, soit sur un autre terrain où les attend un Ju 52 qui les emportera de l'autre côté de la Méditerranée. (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1942)





OPÉRATION « CRUSADER » Novembre – décembre 1941

Après un calme relatif, le front nord-africain s'anime à nouveau le 18 novembre 1941, quand la 8th Army britannique déclenche l'opération « Crusader » ; il s'agit de la seconde tentative de la part des Alliés pour briser le siège de Tobrouk. Le 7 décembre, au terme de trois semaines de combats acharnés, le *Panzergruppe Afrika* entame une longue retraite jusqu'à Mersa el-Brega, qu'il atteindra le 7 janvier 1942. La Luftwaffe en général et la *Wüstennotstaffel* en particulier vont vivre cette période dans l'angoisse permanente entretenue par la mise en œuvre de Bristol Beaufighter dans des raids diurnes à longue distance contre les aérodromes allemands. La *Staffel* perd ainsi plusieurs appareils détruits et quelques autres endommagés lors de *strafings* les 16 novembre et 9 décembre. Le 18 novembre, un Fi 156 de l'unité est abattu, en même temps que quatre Ju 52, par des Beaufighter du N° 272 Squadron.

Cependant, les combats aériens ne sont pas forcément tous à sens unique. Le 24 novembre, l'*Oberfeldwebel* Albert Espenlaub du I./JG 27 descend un Boston du N° 24 SAAF Squadron ; à contrecœur, l'équipage devra accepter d'être secouru par Kroseberg et ses hommes ! Le *Staka* et un autre pilote récupèrent les quatre aviateurs sud-africains sur les lieux du crash et les transportent jusqu'à Gazala, d'où ils seront ensuite acheminés vers un camp d'internement à Derna.

Le lendemain (25 novembre), Kroseberg, parti à la recherche d'un avion perdu dans le désert, est coiffé par des « Hurricane » (en fait, des Tomahawk du N° 3 RAAF Squadron). Le *Sergeant* Rex K. Wilson réussit à abattre le Storch à 10 km au sud d'Acroma. Kroseberg s'en sort sans mal, mais l'un de ses passagers, le *Leutnant* Gorny [4], est blessé par l'acharnement des Tomahawk sur l'épave du Fi 156. Wilson descend ensuite un autre Storch de l'unité, mais l'équipage parvient à s'en tirer indemne.

Toutes ces pertes, tant au sol qu'en l'air, pèsent lourdement sur la disponibilité des avions de la *Wüstennotstaffel* et expliquent le ralentissement de son activité pendant l'opération « Crusader » : sur huit appareils en dotation, un seul se trouve encore en état de vol au 10 décembre 1941.

Bientôt, la *Staffel* se trouve confrontée à un nouveau job un peu plus délicat : repérer les patrouilles du *Long Range Desert Group*. Le LRDG constitue la principale source de renseignements des Alliés grâce à ses pénétrations en profondeur dans les lignes de l'Axe au moyen de véhicules spécialement modifiés. Il épaulé fréquemment le *Special Air Service* dans ses activités plus militaires et ne rechigne pas à effectuer des raids souvent dévastateurs contre des objectifs bien ciblés. Le 24 novembre, les Alliés s'emparent de Gialo, à 225 km au sud-sud-est d'Agedabia ; le LRDG ne tarde pas à en faire une base avancée. À cette époque, deux patrouilles sont opérationnelles dans les secteurs de Mechili, Derna et Gazala, en appui de « Crusader », et quatre autres sont actives plus à l'ouest. Les Allemands en sont bien informés, et les pilotes de la *Wüstennotstaffel*, dont Kroseberg et le *Feldwebel* Herbert Jentsch, un ancien des *Zerstörer*, survolent ces zones à plusieurs reprises, sans toutefois découvrir la moindre patrouille ennemie.

Après le reflux des forces de l'Axe, la *Staffel* se retrouve basée à el-Agheila, non loin de la ligne de front. Les missions de sauvetage se poursuivent en dépit de sa situation assez précaire. Notamment, le 10 décembre, le futur récipiendaire de la *Ritterkreuz*,

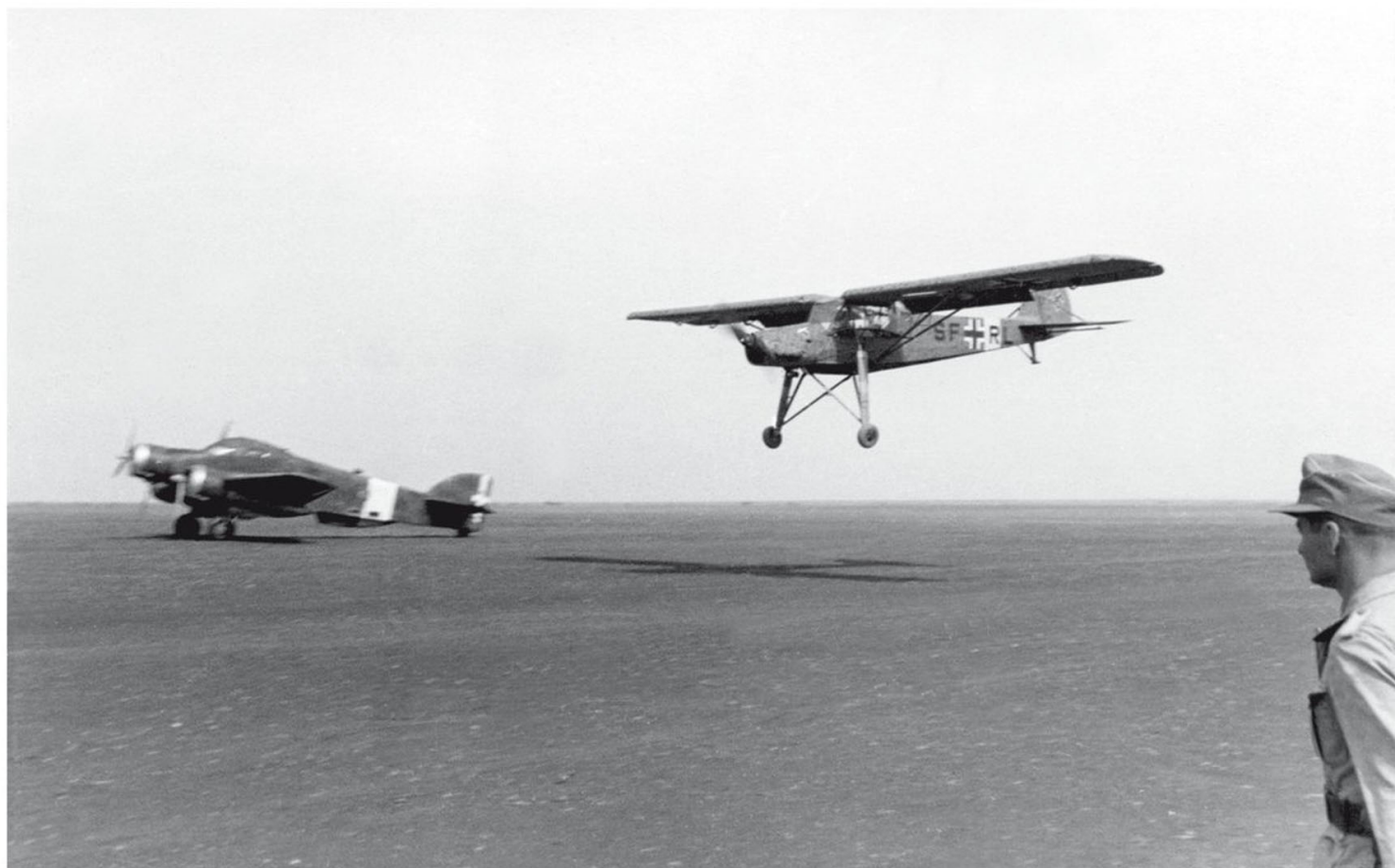
- 27.06.41 : transport de blessés d'un équipage de S. 79 de la 19^e *Squadriglia* de Gambut à Derna dans un Ca.133 escorté par deux chasseurs italiens G.50.
- 09.08.41 : vol de liaison en Storch de Derna à Benina avec un nouveau pilote pour récupérer un nouveau Storch.
- 23.08.41 : transport de blessés de Derna à Tatoï, Grèce, dans un Siebel Fh 104.
- 06.09.41 : départ de Derna en fin de matinée à la recherche d'un avion crashé, avons patrouillé plusieurs heures sans rien trouver.
- 04.10.41 : inspection d'aérodromes après intempéries ; atterrissage à Tmimi et Martuba. Il y a eu une tempête de sable le 2 octobre et aucun combat en Afrique du Nord le 4.
- 05.10.41 : avons retrouvé un Ju 52 accidenté.
- 07.10.41 : recherche d'un He 111 H-6 de la 5./KG 26.

Dans la matinée du 16 novembre, deux pilotes, dont Heinz Kroseberg, partent à la recherche d'un Ju 88 du III./LG 1 et le retrouvent posé sur le ventre à 60 km ouest-sud-ouest de Tobrouk. Ils embarquent deux membres de l'équipage et laissent sur place les deux autres pour garder l'avion facilement réparable. Ce bombardier avait participé la veille au raid particulièrement réussi contre Giarabub, un terrain britannique isolé à environ 240 km de la côte libyenne.

▲ À propos de ce Caudron C.445 Goëland (CD+YL, n° 487), Kroseberg écrit : « Voici le bimoteur de liaison français avec lequel nous transportons nos permissionnaires jusqu'à Athènes. Je me sentais dans la peau d'un vieux commandant de bord de la Lufthansa, car je ne volais pas plus haut que cinq mètres au-dessus des vagues. C'était un spectacle formidable : nos trois avions, je ne pouvais évidemment n'en voir que deux, volant en formation juste au ras des eaux bleues. » Kroseberg le pilote le 11 août 1941. On distingue un petit kangourou sur le nez. (Famille Kroseberg)

▲ Le *Hauptmann* Heinz Kroseberg avec ses hommes. La Croix de fer de 1^{re} classe qu'il porte indique que la photo a été prise entre le 13 janvier et le 12 mai 1942. L'*Oberleutnant* sur la droite est probablement Hans Ebert, *Offizier zBV*, qui succédera à Kroseberg à la tête de la *Staffel*. (Famille Kroseberg)





l'*Oberfeldwebel* Otto Schulz de la 4./JG 27, est descendu par un chasseur italien près de Merduma dans des circonstances encore mal élucidées ; il sera récupéré indemne par un Fi 156.

Une fois encore, le *Staffelkapitän* manque d'y passer, quand, le 31 décembre à 14h25, son Fi 156 (KH+YW) est tiré comme un lapin par des Beaufighter du N° 272 *Squadron*. Bien que contraint à se poser, Kroseberg redécollé, et son avion sera réparé à Sirte quelques jours plus tard. Lui-même est très légèrement blessé

(un œil au beurre noir), mais pas suffisamment pour le clouer au sol, puisqu'il effectue une nouvelle mission dès le lendemain.

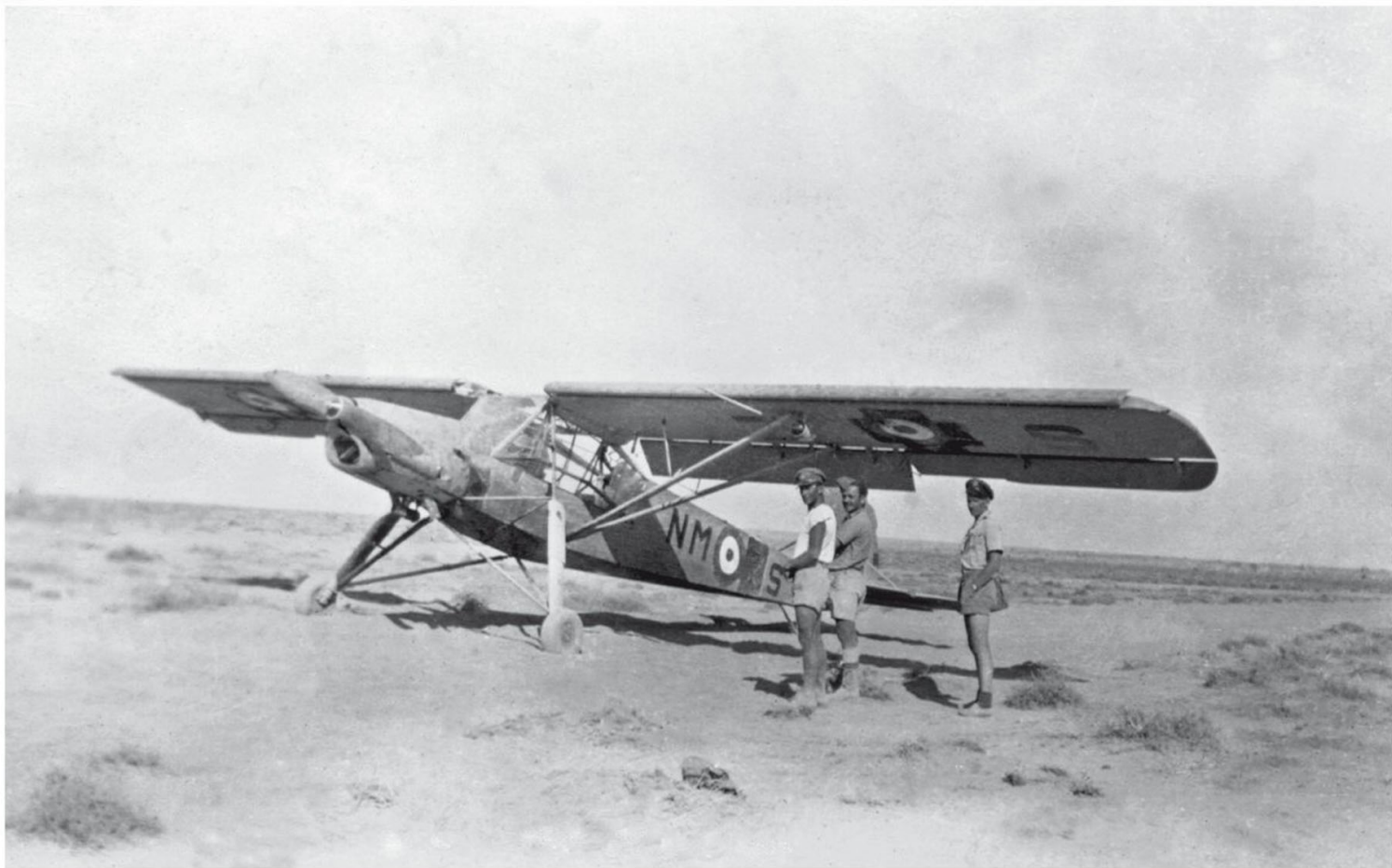
Le 21 janvier 1942, Rommel contre-attaque et repousse les forces alliées jusqu'à une ligne s'étendant de Gazala à Bir Hakeim le 6 février. La *Staffel* suit l'avance germano-italienne au plus près, s'installant à Agedabia le 24 janvier, puis établissant son campement à Martuba le 3 février, où elle restera jusqu'en avril, avant une nouvelle retraite qui la ramènera à Derna.



▲ Kroseberg est en train d'atterrir sur un terrain de l'Axe avec le *Generaloberst* Erwin Rommel à bord le 6 mai 1942. L'appareil (SF+RL) sera détruit six jours plus tard. (Bundesarchiv Bild-1011-442-1493-3/E-A. Zwilling)

[4] Probablement le *Leutnant* Walter Gorny du II./JG 27 (NDLR).

◀ Un « avion-taxi » vient de déposer Rommel, accueilli par Kesselring. Pour ses déplacements, le « *Wüstenfuchs* » (Renard du désert) fait souvent appel aux services de Kroseberg, dont il apprécie la qualité et l'efficacité. (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1942)



SAUVETAGES ET TRANSPORT DE VIP Février – mai 1942

À partir du début de l'année 1942, Heinz Kroseberg est appelé à servir de plus en plus souvent de chauffeur de limousine aux VIP du front méditerranéen. Parmi les éminents passagers de son Fi 156 figurent le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, le *Generalleutnant* Enno von Rintelen (représentant plénipotentiaire du Reich auprès du GQG italien à Rome), le *Generalleutnant* Stefan Frölich et son successeur au poste de *Fliegerführer Afrika*, Otto von Waldau, le *Generalleutnant* Ludwig Crüwell (*Kommandierenden General des Deutschen Afrika-Korps*), le *General der Flieger* Hans-Ferdinand Geisler (commandant le X. *Fliegerkorps*) et même le *Generaloberst* Erwin Rommel, qu'il transportera pour une visite au front le 6 mai. Le fait que l'on fasse appel à Kroseberg et non aux autres unités d'estafettes de la Luftwaffe montre en quelle estime la *Staffel* était tenue en haut lieu.

Kroseberg n'en poursuit pas moins ses missions de sauvetage. Notamment, le 10 mai, il est envoyé chercher la dernière victime de l'*Oberleutnant* Hans-Joachim Marseille à 35 km au sud-est de Martuba : le *Lieutenant* Nathaniel Flekser du N° 40 SAAF *Squadron*. Abattu à 09h15, il arrive à Martuba à 11h45, puis à Derna peu après midi ; de là, il sera conduit au *Stalag Luft III* en compagnie de deux autres Sud-Africains recueillis par la *Wüstennotstaffel*, les *Lieutenants* Roxburgh et Francey [5].

LA MORT DU STAFFELKAPITÄN Mai 1942

Parmi les coups durs qu'encaissera la *Wüstennotstaffel*, la perte de son commandant historique, le 12 mai 1942, sera assurément le plus difficile à surmonter. Mais il nous faut remonter un peu en arrière.

▲ Dans le désert, rien ne se perd : même les avions ennemis peuvent reprendre du service avec un nouveau propriétaire. Ainsi, l'*Air Vice-Marshal* Arthur Coningham, commandant la *Western Desert Air Force*, utilise l'un des Fi. 156 (NM+ZS) capturés pour effectuer ses tournées au front – ici en visite au 239 *Wing* à Gambut n° 1 le 21 mai 1942. (Collection Norrie)

Bien que n'étant pas directement concerné par la guerre aérienne, le LRDG fournit de manière régulière des informations au sujet du trafic des avions de transport entre la Crète et l'Afrique du Nord ; s'ajoutant aux transcriptions des messages ULTRA, elles permettent aux services de renseignements britanniques d'avoir une vision assez claire des possibilités de ravitaillement de l'*Afrika-Korps*. Mais, surtout, connaissant la tendance naturelle des Allemands pour la routine, ceux-ci peuvent facilement anticiper les prochains mouvements. En effet, les messages interceptés montrent que non seulement les heures de décollage et d'atterrissage sont jour après jour les mêmes, mais que les trajets sont tous identiques. Les Alliés décident alors de frapper un

grand coup, et la date en est fixée au 12 mai.

En vue de la prochaine offensive de Rommel contre Tobrouk et Gazala, les Allemands commencent à transférer hommes et matériel en grande quantité depuis la Crète. Au petit matin du 12 mai, quatorze Ju 52 de la KGzbV 1 décollent de Malemes pour Derna sous les ordres du *Major* Stein, escortés par deux Bf 110 de la 7./ZG 26 (un de chaque fera demi-tour pour des raisons techniques).

Grâce aux informations dont elle dispose, la RAF décide de monter une embuscade avec dix Kittyhawk du N° 250 *Squadron* équipés d'un réservoir ventral et six Beaufighter du N° 252 *Squadron* (réduits respectivement à neuf et cinq unités). La rencontre se déroule à 80 km au large de Derna à 08h15 : les Kittyhawk revendiquent 10 Ju 52 et 2 Bf 110 et les Beaufighter 5 Ju 52. Au moins 7 Ju 52 ont été abattus, et seulement 3 ont réussi à atteindre leur destination en un seul morceau.

Informé du massacre, Heinz Kroseberg décolle de Martuba à 10h50, accompagné de deux autres Fi 156, à la recherche de survivants en mer. On sait que Kroseberg et son mitrailleur, l'*Unteroffizier* Walter Büchner, ont lancé leur gilet gonflable à des hommes pataugeant près de la côte, mais ce qui s'est passé ensuite n'est pas connu avec précision. Tous deux sont portés disparus.

[5] Flekser sera l'un des organisateurs de la « Grande évasion » du *Stalag Luft III* à Sagan.

[6] Abu-Markub est le nom arabe du bec-en-sabot du Nil, une espèce de cigogne commune en Afrique-Orientale. Rappelons que « Storch », le nom de baptême du Fieseler Fi 156, signifie cigogne en allemand. En outre, « Abu » est une forme empreinte de respect du mot « père » en arabe..

Le *Fliegerführer Afrika* informera la veuve de Kroseberg qu'il a probablement été victime d'une panne de moteur. C'était sa 161^e mission de guerre.

Il avait été surnommé « Abu Markub [6] » ou « Père des Cigognes », un sobriquet qu'il appréciait personnellement ; il avait même signé l'une de ses lettres à sa famille avec la formule « salutations chaleureuses de la part d'Abu Makúb » (une orthographe fréquemment utilisée). Le *Hauptmann* Heinz Kroseberg recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume le 19 juin, dont voici un extrait de la citation :

« Le Hptm. Heinz Kroseberg a accompli des exploits hors du commun pour récupérer des aviateurs tombés dans le désert ou dans la mer. Totalement dédié à son devoir de secourir des camarades en détresse, il s'est sacrifié dans un héroïsme discret pour sauver la vie d'innombrables soldats allemands, jusqu'à ce qu'il soit porté disparu à la suite d'une mission de secours en haute mer. »

Immédiatement, l'*Oberleutnant* Heinz Ebert, alors *Offizier zbV*, est nommé à la place de Kroseberg. Sa première tâche sera de remplir la dernière ligne du carnet de vol de son illustre prédécesseur. Contrairement à ce dernier, Ebert ne laissera que peu de traces de sa carrière au sein de la *Luftwaffe* ; tout ce que l'on sait, c'est qu'il avait été pilote au sein de la 1.(F)/121, mais la suite est inconnue.

Sa nomination arrive à un tournant marquant de la guerre dans le désert. Les combats, tant dans les airs qu'au sol, vont aller en s'intensifiant, et le rôle de la *Wüstennotstaffel* deviendra primordial, ainsi que nous le verrons dans la seconde partie. ■

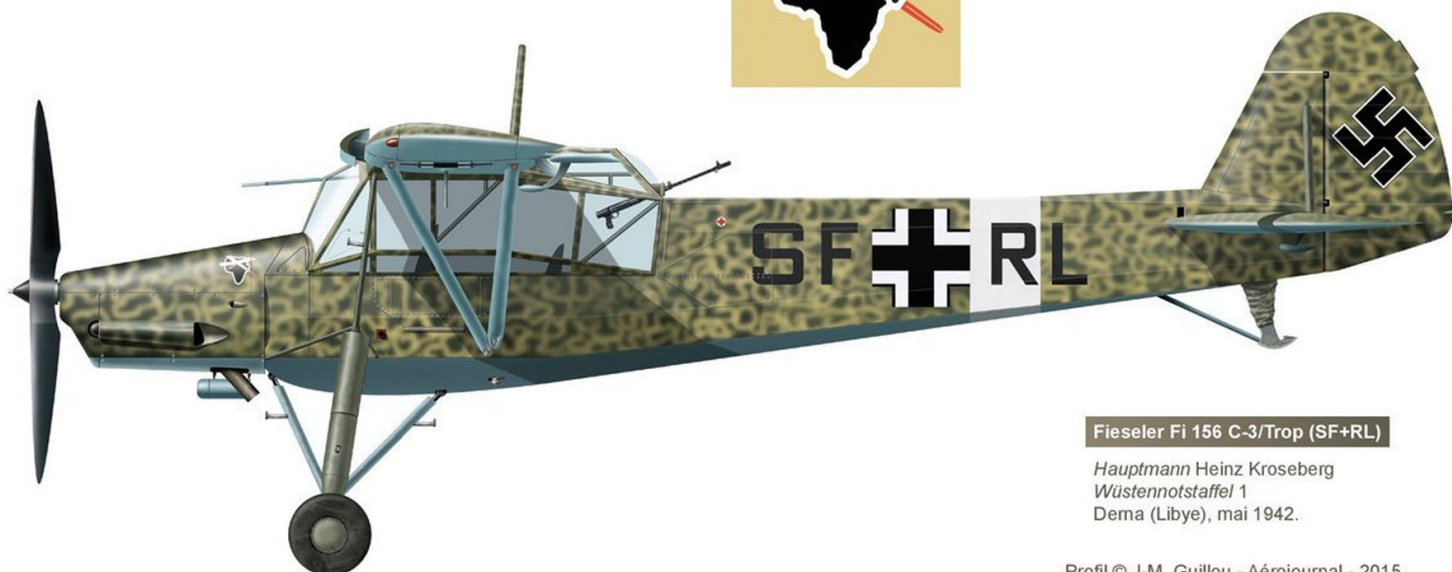
À suivre...

REMERCIEMENTS

Andreas Biermann, Stefaan Bouwer, Andreas Brekken, Larry deZeng, Ronnie Gamble, Eric Guillaume, Chris Goss, Kuno Gross, Morten Jessen, Ian Jewison, Kroseberg family, Amy Laing, Göran Larsson, Enrico Leproni, Doug Norrie, Brendan O'Carroll, Chris Oldham, Michele Palermo, Tinus le Roux, Matti Salonen, Angel Sanchez Serrano, Ludovico Slongo, Gerhard Stemmer, Rémi Tracanelli, Walter Waiss. Cet article a déjà été publié en ligne sur le site <http://airwarpublications.com/>, que nous remercions pour l'autorisation de le reproduire dans nos colonnes. ■



▲ « Abu Markub » dans un Fi 156 C-3/Trop (SF+RL). (Collection M. Griehl)



Fieseler Fi 156 C-3/Trop (SF+RL)

Hauptmann Heinz Kroseberg
Wüstennotstaffel 1
 Dema (Libye), mai 1942.



LA 1. WÜSTENNOTSTAFFEL

RECHERCHE ET SECOURS EN MER... DE SABLE

LA CAPTURE DU GENERAL CRÜWELL 26 – 31 MAI 1942

La *Wüstennotstaffel* a connu beaucoup de succès au cours de sa première année d'existence (mai 1941 – mai 1942) au-dessus de vastes territoires du désert nord-africain. Bien qu'elle ait aussi subi quelques revers, pour la plupart, ses opérations se sont déroulées avec une certaine facilité. Toutefois, fin mai 1942, elle va être à l'origine de la capture du *General der Panzertruppe* Ludwig Crüwell par les Britanniques. En tant que commandant du *Deutsches Afrika-Korps*, celui-ci est directement sous les ordres du *Generaloberst* Erwin Rommel, chef du *Panzergruppe Afrika* (qui deviendra *Panzerarmee Afrika*). Depuis février 1942, les armées des deux camps se font face derrière leurs lignes défensives respectives dans l'est de la Libye. Mais, le 26 mai, les troupes de l'Axe passent à l'action : c'est l'*Unternehmen Venezia*, qui sera plus connue sous le nom de « bataille de Gazala ». Grâce à quelques coups de génie et bien aidés par le magistral cafouillage du commandement allié, les Allemands peuvent s'emparer de Tobrouk le 20 juin, repoussant les forces du Commonwealth jusqu'à el-Alamein, dernière étape avant Alexandrie et Le Caire.

Au nord de la ligne défensive britannique se trouve Gazala, que quatre divisions italiennes et une *Schützen-Brigade* allemande, sous les ordres de Crüwell, frappent dans une sorte d'opération de diversion à l'aube du 26 mai, contournant le village dans la nuit ; cependant,

le lendemain soir, une contre-attaque déterminée des Britanniques parvient à rompre l'encerclement. En conséquence, la 60^e *Divisione fanteria* « Sabratha » italienne reçoit l'ordre d'attaquer Gazala de manière à empêcher les défenseurs britanniques et sud-africains de rejoindre le front Sud, où le gros du *Panzergruppe Afrika* est passé à l'offensive. Afin de coordonner son action avec celle de Rommel, Crüwell rend visite à son commandant de l'artillerie, l'*Oberst* Fritz Krause. En effet, les liaisons radio avec Rommel ont été rompues, ce qui rend la situation assez délicate [1]. Mécontent de la faiblesse des informations mises à sa disposition, Crüwell décide de se rendre au QG italien pour une réunion d'état-major. La *Wüstennotstaffel* est priée de fournir un avion et un pilote pour ce déplacement : ce sera l'*Unteroffizier* Rudolf Jordan [2]. Après la guerre, Ludwig Crüwell reviendra sur ce vol qui s'annonçait sans histoire :

« Dans la nuit du 28 au 29 mai, un message radio a été reçu du *General* Rommel ordonnant une attaque immédiate de la part de mon corps italien. J'ai détaché auprès du QG italien le commandant de l'artillerie, l'*Oberst* Krause. Il devait s'assurer qu'à partir de 08h30 une sentinelle soit postée avec un pistolet d'alarme pour marquer le front italien. J'ai décollé à 08h30 dans mon Fieseler Storch. Mon pilote n'avait pas de carte disponible. Le *Fliegerführer*, *Generalleutnant* von Waldau [3], lui a donné des indications précises : volez jusqu'à Segnali, puis mettez le cap plein est. Il m'est rapidement apparu clairement que nous volions en direction du soleil. Le pilote m'a rassuré en me disant qu'il ne pouvait pas



par Adam Thompson et Andrew Arthy

2^e PARTIE

[1] Mettant en relief la confusion générale et le manque de renseignements, le *Fliegerführer Afrika* note, en date du 28 mai, que : « Nos évaluations sont uniquement fondées sur les informations obtenues par reconnaissance aérienne et sur de pures conjectures. »

[2] Jordan est né en 1919 à Bolzano (Italie), et sa probable maîtrise de l'italien a dû être très utile à son escadrille pour des opérations impliquant une coopération mutuelle des deux forces de l'Axe.

[3] Otto Hoffmann von Waldau.

[4] Compagnie C, 4th Green Howards.

[5] Krause avait été promu entre-temps.

manquer les fusées éclairantes. Mais le pire est arrivé. Nous avons survolé les lignes britanniques. Nous volions à environ 150 m et avons été pris à partie par des armes automatiques. Le premier impact s'est produit dans la queue, le second a criblé le moteur, et le troisième a touché le pilote. Il est retombé en arrière dans son siège, tué sur le coup. Comme par miracle, la machine ne s'est pas écrasée, mais a continué à glisser jusqu'à la prise de contact avec le sol. Le train a été fauché, et le fuselage a volé en éclats tout autour de moi, mais, par chance, la porte ne s'est pas bloquée. J'étais au beau milieu de l'avant-garde de la 150th *Brigade* [4]. Des soldats britanniques se sont précipités et m'ont fait prisonnier. Un an plus tard, j'ai appris du *General Krause* [5], qui était prisonnier à Tunis, que les fusées éclairantes n'ont jamais été lancées parce que la sentinelle avait été appelée au téléphone au moment où je l'ai survolée ! »

La veille, l'*Unteroffizier* Rudolf Jordan avait exécuté la même liaison avec le nouveau *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Heinz Ebert, en place arrière. Si son erreur semble donc très surprenante, Ebert est beaucoup moins étonné : « C'est arrivé à un moment où la situation changeait toutes les heures. Pour rallier le PC dans le secteur Sud, il fallait survoler les chars et les véhicules blindés anglais. »

La perte de Crüwell ajoute à la confusion ambiante qui règne dans les premiers jours de la bataille de Gazala. Il sera remplacé par le *Generalleutnant* Walther Nehring, mais, en attendant son arrivée, le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring décide d'assurer l'intérim :

« Au petit matin, le *General* Crüwell a posé son Storch dans les lignes ennemies et a été fait prisonnier. Le front se retrouvait sans commandant. Je me suis mis à la disposition de son officier des opérations, le *Major* (Friedrich) von Mellenthin. J'ai dit au *Generalleutnant* von Waldau que j'étais prêt à prendre le commandement du front puisque le *Major* von Mellenthin n'était pas capable d'en assumer la responsabilité et qu'il n'y avait aucun officier général disponible. »

En dépit de ce coup dur, le 31 mai, Rommel écrit de manière quelque peu optimiste à sa femme : « Malheureusement, Crüwell est tombé aux mains des Anglais avec son Storch, mais je garde l'espoir de le sortir de là. »

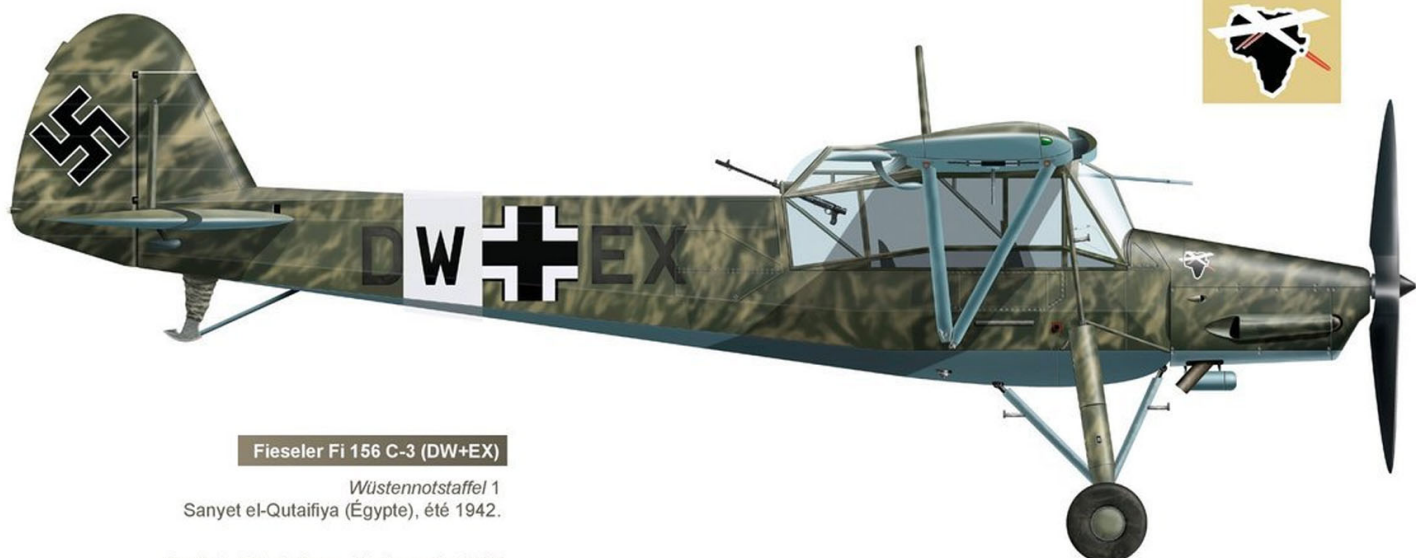


► Rommel et Kesselring au premier plan et, derrière, le Fi 156 C-3 DW+EX de la *Wüstennotstaffel*. Au centre, l'*Oberst* Fritz Bayerlein, chef d'état-major de l'*Afrika-Korps*. (ECPAD – DAK 135 L5)

◄ Portrait du *General der Panzertruppe* Ludwig Crüwell. (Liang)

► Crüwell « nourri et logé » par les membres du Long Range Desert Group. (IWM)





Fieseler Fi 156 C-3 (DW+EX)

Wüstennotstaffel 1
Sanyet el-Qutaifiya (Égypte), été 1942.

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2015

Cet épisode sera l'un des rares échecs de la *Wüstennotstaffel*, mais il portera un nouveau coup au moral de son personnel, si peu de temps après la disparition de son premier chef.

L'AVANCE VERS EL-ALAMEIN JUIN 1942

Pour appuyer ses troupes au sol, la Luftwaffe déplace ses unités vers l'est dans le courant du mois de juin 1942 ; ainsi, la *Staffel* s'installe à Sanyet el-Qutaifiya, qui va devenir une base majeure en Égypte, à 14 km à l'ouest d'el-Daba et à 50 km à l'ouest de la ligne d'el-Alamein.

Le 19 juin arrive la nouvelle de la remise de la *Ritterkreuz* à titre posthume à Heinz Kroseberg ; le *Major* « Edu » Neumann, *Kommodore* de la JG 27, fera cette remarque : « C'était amplement mérité, mais quel dommage qu'il ne fût plus des nôtres pour la recevoir. »

AUX MAINS DU SAS JUILLET 1942

Le 27 juillet, l'*Unteroffizier* Karl Horst pose son Fi 156 à proximité des lignes alliées, près de Qaraet el-Markaz, à 90 km au sud de Mersa Matruh et très loin de la ligne d'el-Alamein [6]. Selon les archives allemandes, Horst rejoindra son unité le 4 août. Toutefois, cette version édulcorée est loin de rendre compte de ce qui s'est réellement passé entre-temps.

Horst n'est pas seul ce jour-là, car il transporte le *Stabsarzt* von Lutteroti, un grand gaillard à lunettes diplômé de la faculté de médecine de Hambourg et appartenant à l'*Aufklärungskompanie* 580. Or, les deux hommes sont faits prisonniers par des membres du SAS et du LRDG de retour de raids audacieux contre des aérodromes allemands. Que font-ils là ? Lutteroti l'explique aux Britanniques : « Nous allons à Siwa. C'était une sorte de... disons, de vadrouille. Vous comprenez ? Mais vous voyez ce qui est arrivé. On part pour s'amuser et on finit... C'est la guerre ! [7] »



Sanyet el Qutaifiya

Gehheim K.B.I. Ägypten Nr. 6 1:100000
ST 10 156 St a " " (SW-Küste)
" " Nr. 1:500000

Flugplatz
Geogr. Werte: 31° 2' 30" N.
28° 18' L.o.Gr.

Nähere Lage: Etwa 105 km OSO Mersa Matruh,
etwa 14 km W El Daba.

Erläuterung: (statt Zielstammkarte):
Bedeutung: Militärflugplatz. Im August 1941 belegt.
Beschreibung des Ziels: Höhe über NN 50m

Verkehrsanschlüsse: Die Strasse Mersa Matruh - Fuka
El Daba führt unmittelbar an der K-Platz-
seite entlang. Eisenbahn Mersa Matruh -
Fuka - El Daba etwa 200m S des Platzes.
Nächste Bahnstation El Daba etwa 17 km
im O.

Ausdehnung: Etwa 1120m x 1240m
Bauweise: Gebäude und Gleisanschluss nicht vor-
handen. An der Westseite des Platzes
standen im August 1941 einige Zelte.

sonstiges: Etwa 2 km im NW ST 10144 Mil. Flugplatz
Sanyet Furbiya
" 6 " " ST 10157 Mil. Flugplatz
Bir el Abd
" 18 " " ST 10158 Mil. Flugplatz
Bir el Idrayibint
" 37 " " ST 10 41 Mil. Flugplatz
und 10 155 Fuka I u. II
" 14 " " ST 10 42 Mil. Flugplatz
El Daba

Mit Flakgeschütz und Jagdabwehr ist zu rechnen.

Orientierungspunkte: Etwa 105 km OSO Mersa Matruh und
etwa 17 km W El Daba, etwa 3 km S der Mit-
telmeerküste, zwischen der Strasse Fuka -
El Daba (hart im N) und der Bahn Fuka -
El Daba (im Süden), das Ziel.

Anliegend: bc
Genst. 5. Abt. / II B. (Dk)
Bearb. Oktober 1941

◀ Une carte d'époque montrant (en rouge) le terrain de Sanyet el-Qutaifiya, à 14 km à l'ouest d'el-Daba, en Égypte. Les pointillés indiquent la ligne de front en octobre 1942. (DR)

[6] Les sources diffèrent quant au lieu de l'incident, certaines le situant au sud de la dépression de Qattara, d'autres près de Siwa, deux emplacements se trouvant beaucoup trop au sud par rapport à ce qui est indiqué dans les archives britanniques.

[7] En français dans le texte.

L'*Aufklärungskompanie* 580 était une unité de reconnaissance spécialisée subordonnée à la 90. *leichte Afrika-Division*. La présence de Lutteroti à bord du Storch prouve que ce vol était tout sauf une excursion touristique. Un bulletin de la Luftwaffe destiné aux Italiens parle d'un « vol de secours à un blessé ». Toutefois, après avoir rassemblé toutes les pièces du puzzle, il semble que l'*Unteroffizier* Horst et un autre Fi 156 de la *Staffel* étaient partis à la recherche de ce détachement du LRDG quand Horst a été contraint de se poser. Le 2 août, Heinz Ebert écrit :

« La semaine dernière, les promotions et les attributions de la Croix de fer de 1^{re} classe sont arrivées. Malheureusement, le Fw. Horst ne pourra pas célébrer sa promotion, parce qu'il a été capturé par les Anglais. L'autre Storch a tout vu et a pu rentrer sain et sauf, de ce fait, nous savons qu'il a été fait prisonnier indemne. » La capture de Karl Horst s'est déroulée sous les yeux de Lord George Jellicoe, deuxième comte de Jellicoe, qui servait alors au sein du SAS. Le *Special Air Service*, créé en juillet 1941, s'était fait une spécialité des pénétrations profondes dans les lignes de l'Axe. Pour ce faire, il avait recours à une « compagnie de taxis » : le *Long Range Desert Group* (LRDG).

C'est au retour de l'un de ces audacieux coups de main [8] que les Néo-Zélandais de la T1 *Patrol* du Captain Nick P. Wilder ont entendu des bruits de moteur d'avion au-dessus de leur tête. Apparemment, deux Storch conduisaient les recherches au profit de patrouilles allemandes lancées à la poursuite des « raiders » britanniques ; après avoir repéré leur cible, ils avaient l'habitude de se poser pour discuter de la situation avec les chefs de patrouille.

Lord Jellicoe se trouvait avec la T1 *Patrol* :

« Alors que nous tentions de nous cacher, un Fieseler Storch allemand est arrivé et s'est posé près de nous, non pas, je pense, à 800 m, mais à 600 m de nous. Deux hommes en sont sortis et ont fait quelques pas pour se soulager. Nous avons tout de suite compris que, avec nos jeeps, on pouvait arriver à leur avion avant eux. C'est ainsi que nous les avons capturés. »

Cet honneur est revenu aux soldats K. E. Tippet et T. B. Dobson, ce qui leur vaudra une *Military Medal*. Le *Stabsarzt* von Lutteroti s'est immédiatement identifié : « Ne tirez pas ! Je suis médecin. » Si personne ne tira sur les deux hommes, en revanche, le Fi 156 sera mitraillé et incendié. Horst et Lutteroti sont embarqués dans un camion et, après avoir refusé de donner leur parole de ne pas s'évader, ils sont confiés à la surveillance de l'officier médecin du SAS Malcolm Pleydell et d'une sentinelle armée.

Tandis que la Luftwaffe se lance à la poursuite des colonnes qui ont ravagé Haggag el-Qasaba, nos deux hommes partagent le quotidien à haut risque du LRDG, fait de longs trajets nocturnes et de non moins longues haltes sous un soleil de plomb à se cacher des patrouilles aériennes et terrestres ennemies [9]. Sans parler de la réserve d'eau qui commence à s'épuiser.

Pleydell semble bien s'entendre avec Lutteroti, mais moins bien avec Horst : « Son compagnon, un sergent, était du genre grincheux, mais il est difficile de juger quelqu'un quand on ne parle pas la même langue. » En revanche, un Juif palestinien germanophone, qui accompagne les Britanniques, sympathise avec Horst, ainsi qu'il l'a été rapporté par Pleydell : « J'ai discuté avec le pilote, et ce n'est pas un mauvais bougre. Il m'a dit qu'il haïssait les Anglais avant, mais qu'il se rend compte maintenant qu'on lui a raconté beaucoup de mensonges à leur sujet et que ce sont de chics types. »

Le plus étonnant de l'histoire, c'est que Lord Jellicoe connaît Lutteroti pour avoir dîné chez lui pendant un



▲ 5 mai 1942. Des camions Chevrolet 30cwt du Long Range Desert Group partent en patrouille depuis Bir Hacheim. (IWM)

séjour en Allemagne en 1936 ! Les deux prisonniers semblent décidés à ne pas créer d'embarras, et Lutteroti propose même ses services pour assister Pleydell. Lord Jellicoe est le premier bénéficiaire de cette coopération : « J'avais de gros soucis avec un ligament d'un genou qui avait tendance à se bloquer. C'est arrivé une nouvelle fois pendant ce raid. Malcolm Pleydell, notre médecin, l'a examiné et en a conclu un diagnostic. Le médecin allemand l'a examiné à son tour et a trouvé autre chose. Ils avaient raison tous les deux, ce ligament avait deux problèmes. »

AU CHAT ET À LA SOURIS Août 1942

Le petit groupe reçoit l'ordre de rentrer au Caire, et c'est à ce moment que sa route et celle de ses prisonniers se séparent. Mais Pleydell sera tenu au courant de la suite de l'aventure par un camarade :

« L'un des deux, le pilote, je crois, est allé au camion pour récupérer sa couverture. Mais il n'a pas réapparu ! La sentinelle a eu comme un doute et a fait le tour du camion. Il y avait d'autres soldats aux alentours, mais personne ne l'avait vu. Bien sûr, quand elle est revenue à son poste, le docteur avait aussi disparu ! »

Lord Jellicoe est alors chargé de partir à leur recherche : « Le médecin allemand a réussi à s'échapper avec son compagnon ; finalement, j'en étais presque content et je leur souhaitais de réussir. Nous sommes partis à leur recherche, mais n'avons pu les trouver. À un moment, j'ai cru les avoir aperçus. J'ai vu quelque chose bouger derrière quelques épaves de camions abandonnées, et on a donné l'assaut en tirant avec nos Vickers K, ameutant beaucoup de gens qui sont arrivés en courant, l'arme au poing. Il y avait une dizaine de Sud-Africains qui revenaient de Tobrouk. Tout le monde aurait été heureux de ramener les deux Allemands, mais nous ne les avons pas trouvés. »

L'*Unteroffizier* Horst et le *Stabsarzt* von Lutteroti se sont évadés dans la nuit du 2 au 3 août 1942 avec si peu d'eau qu'un Néo-Zélandais les avait en quelque sorte avertis : « Vous n'avez pas une chance. » C'était sans compter sur leur détermination qui les a fait traverser entre 50 et 100 km [10] de désert avant de tomber sur des troupes amies.

[8] Sur Sidi Haneish (Haggag el-Qasaba), dans la nuit du 27 au 28 juillet, quand le LRDG a revendiqué 25 avions détruits et 15 sérieusement endommagés.

[9] NDLR : nos lecteurs pourront peut-être en profiter pour voir ou revoir le remarquable film de Denys de La Patellière, *Un taxi pour Tobrouk*, qui relate l'épopée de quatre Français libres ayant recueilli un pilote allemand dans leur jeep.

[10] Selon les sources, la distance diffère.



Lord Jellicoe a toujours pensé qu'ils avaient bénéficié d'une aide extérieure ; en effet, un soir, il avait entendu Pleydell expliquer à Lutteroti comment il pourrait rallier la côte en suivant l'étoile Polaire. Pleydell expliquera qu'il avait effectivement parlé des étoiles avec le médecin allemand et un sergent du SAS, mais niera avoir encouragé ou favorisé la « belle » des deux prisonniers ; il écrira à propos de leur évasion : « Nous ne leur en avons pas voulu. » Le *Lieutenant* Blair « Paddy » Mayne fera remarquer au *Major* David Stirling [11] : « Consolez-vous, David, ils n'ont que soixante kilomètres à marcher avant d'arriver à leurs lignes. Demain à midi, les Boches sauront tout sur nous. Il est sans doute temps de filer sur Le Caire. »

Les deux évadés ont certainement eu une belle histoire à raconter à leur retour, mais pas que ça... La prédiction de « Paddy » Maine s'est avérée exacte, car Lutteroti n'a pas perdu une minute pour informer les services de renseignements allemands que des troupes britanniques, néo-zélandaises, françaises libres et même « allemandes libres » opéraient dans l'extrême Sud de l'Égypte sous les ordres d'un certain *Major* Sterling.

MISSIONS DE SECOURS AOÛT – OCTOBRE 1942

En raison de l'intensification des combats, la *Staffel* est amenée à exécuter un nombre important de sauvetages pendant cette période. Parmi les heureux rescapés figurent, notamment, un futur récipiendaire de la *Ritterkreuz*, l'*Oberleutnant* Siegfried Göbel [12],

▲ David Stirling (3^e en partant de la gauche) au milieu d'hommes du SAS et du *Long Range Desert Group*, photographié à Bir Hacheim en mai 1942 après le raid sur le port de Benghazi. (IWM)

► Le Fi 156 (NM+ZS) utilisé par l'*Air Vice-Marshal* Arthur Coningham, commandant la *Western Air Force*, désormais débarrassé de toute marque allemande (voir *Aéro-Journal* n° 48, page 74), photographié sur le terrain avancé LG 91 lors de son inspection du 239 *Wing* le 14 octobre 1942. (Norrie)



et son mitrailleur, l'*Oberfeldwebel* Richard Stark, du III./St.G. 3, repérés en mer à 18 km au large d'el-Daba le 29 août ; leur Ju 87 a été descendu par des destroyers de la Royal Navy qui pilonnaient les positions allemandes sur la côte. Évidemment incapable de récupérer les deux hommes, le pilote du Fi 156 leur lance un nécessaire de survie et signale leur position aux services de secours en mer ; ils seront repêchés par une vedette rapide italienne.

Le personnel de la *Wüstennotstaffel* semble assez bien endurer son environnement si particulier, si l'on en croit Heinz Ebert :

« Le climat ici est très supportable, même si le soleil est très brûlant. Seules les mouches sont une véritable nuisance ; on a beau en tuer vingt, quarante autres reviennent. Autrement, ça se passe plutôt bien. La nourriture est abondante, mais nous manquons de viande, de fruits

et de légumes frais. »

En dehors de ses recherches de membres de la *Luftwaffe*, mais aussi d'équipages britanniques, perdus dans le désert, l'escadrille est également utilisée pour des missions de reconnaissance du front (notamment peu avant la bataille d'Alam Halfa, qui se déroule au sud d'el-Alamein entre le 30 août et le 6 septembre), des vols de liaison au profit des officiers supérieurs allemands (en particulier l'*Oberst* Siegfried, *Chef des Generalstabes des deutschen Afrika-Korps*) et des évacuations de soldats blessés vers des hôpitaux de campagne.

Le 3 octobre, le *Feldwebel* Herbert Jentsch se pose près de l'épave du Bf 109 du *Leutnant* Norbert Schmitt de la 8./ZG 1 près d'el-Quseir. Il repère par la même occasion celle de l'appareil du *Leutnant* Werner Burger, abattu au cours de la même mission la veille. Malheureusement, ce dernier est affalé sans vie dans son habitacle. Ce genre de découverte macabre restera heureusement rare pour les hommes de la *Wüstennotstaffel*, et, en règle générale, ils ramèneront des aviateurs vivants, même si parfois grièvement blessés.

EL-ALAMEIN ET LA RETRAITE OCTOBRE – NOVEMBRE 1942

Le sort de la guerre dans le désert tourne définitivement en faveur des Alliés lorsque le *Lieutenant General* Bernard L. Montgomery lance sa première offensive à el-Alamein (opération « Lighfoot ») dans la nuit du 23 au 24 octobre 1942 ; elle est suivie, peu après, par une seconde opération (« Supercharge »), qui bouscule et désorganise les lignes allemandes.

C'est le début de la longue retraite vers l'ouest, qui s'achèvera en Tunisie six mois plus tard.

Comme toutes les unités allemandes, la *Staffel* est prise dans la tourmente dès le début du repli général. Dans les premiers jours de novembre, elle reçoit l'ordre d'évacuer Outaifiya et de gagner Harun. Plusieurs Fi 156 indisponibles doivent être abandonnés sur place, tandis que d'autres sont détruits ou endommagés par des raids aériens alliés. Un Storch tombe même victime de véhicules blindés britanniques à Bir Habib, au sud d'el-Daba, le 2 novembre ; le second membre de l'équipage, un dénommé Kornetzki, sera récupéré par un autre Storch deux jours plus tard. La *Wüstennotstaffel* se replie ensuite sur Gambut, Bir el-Arca, Martuba et, enfin, Arco Philaenorum [13], où elle s'installe entre le 13 novembre et le 12 décembre.

La débâcle ne laisse aucun répit aux hommes de Heinz Ebert. L'accroissement spectaculaire de l'activité aérienne alliée leur permet de faire quelques prisonniers supplémentaires, comme un membre d'équipage d'un Baltimore du N° 223 *Squadron* et un pilote du N° 3 RAAF *Squadron* fin octobre. Cependant, leurs passagers sont plus fréquemment allemands. C'est ainsi que, le 29 octobre, est hissé à bord d'un Storch l'*Oberleutnant* Ludwig Franzisket, l'un des as de la JG 27 et *Staka* de la 1. *Staffel*, abattu par des Spitfire du N° 92 *Squadron* ; victime d'une fracture de la jambe, sa campagne d'Afrique est terminée (il compte alors 39 victoires).

LA FIN D'UNE ÉPOQUE JANVIER – MAI 1943

Début janvier 1943, la *Staffel* doit évacuer Arco Philaenorum pour gagner Bir Dufan, près de Misurata, avant de s'établir à Castel Benito, au sud de Tripoli, jusqu'au 22 janvier. Ce jour-là, l'unité franchit la frontière tunisienne et se pose à Medenine, puis Matmata. Malgré une situation matérielle rendue très difficile par ces incessants changements de terrain et une forte perturbation de la logistique [14], elle n'en poursuit pas moins ses missions de recherche, de transport et même de reconnaissance dans le Sud tunisien.

La pression continue de la *Eighth Army* contraint la *Wüstennotstaffel* à s'installer à La Fauconnerie le 21 février. Mais, encore une fois, les raids aériens et l'avance des troupes britanniques l'amènent à déménager pour La Smala des Souassi, au sud de Sousse, le 7 avril. À cette date, le territoire tenu par les forces de l'Axe a rétréci comme une peau de chagrin, et la zone

[11] David Stirling est l'un des cofondateurs du SAS, et « Paddy » Maine l'un des membres historiques du service.

[12] Göbel recevra la RK le 3 février 1943, puis commandera successivement les III./St.G. 151, I./St.G. 102 et III./SG 3. Il sera abattu et fait prisonnier le 19 mars 1945 ; il comptait plus de 700 missions, ainsi que la destruction de quelque 50 000 t. en Méditerranée (parmi ses victimes se trouvait le croiseur antiaérien HMS *Coventry*).

[13] L'aérodrome de Merduma est régulièrement utilisé comme terrain avancé.

[14] Elle touche néanmoins un Focke-Wulf Fw 58 *Weibe* pendant cette période.

d'intervention des Storch est devenue très restreinte et très surveillée par l'aviation alliée.

Finalement, la *Staffel* n'a plus nulle part où se réfugier et, le 26 avril, elle reçoit l'ordre de rejoindre Comiso (Sicile), via Trapani. Le lendemain, le *Feldwebel* Jentsch effectue un vol direct entre le cap Bon et Comiso (trois heures !) à bord d'un Fi 156 transportant deux passagers.

Le 28 avril, la *Wüstennotstaffel* compte encore 15 Fi 156 sur le terrain de Menzel Bou Zelfa (cap Bon) ; deux jours plus tard, ils ont rejoint les 9 autres déjà mis en sécurité de l'autre côté de la Méditerranée.

Début mai, tout le personnel reçoit l'*Ärmelband Afrika* (littéralement « bande de bras ») en récompense de son action au cours de la campagne du désert.

Pourtant, sa mission en Afrique n'est pas tout à fait terminée. En effet, alors que les troupes alliées resserrent l'étau sur les restes des forces de l'Axe en Tunisie, la Luftwaffe fait son maximum pour exfiltrer par la voie des airs autant d'hommes que possible, une tâche rendue dangereuse par l'omniprésence de l'aviation alliée. Pour des raisons évidentes, il n'est pas demandé aux Storch de se poser en Tunisie, mais, entre le 8 et le 11 mai 1943, ils servent à évacuer les membres de la Luftwaffe qui ont pu atteindre Pantelleria, cette petite île située à mi-chemin entre la Tunisie et la Sicile. On sait que le *Feldwebel* Jentsch s'est posé à Pantelleria le 9 mai à 15h30, repartant pour Comiso via Sciacca deux jours plus tard avec deux passagers, certainement très reconnaissants. Toutefois, la chasse alliée n'est pas le seul danger, car deux Fi 156 sont endommagés par la DCA italienne le 9 mai. Malgré les risques, au moins un Storch a effectué l'aller et retour entre Comiso et le cap Bon le 10 mai !

Le 11 mai 1943, la *Wüstennotstaffel* 1 est rebaptisée *Seenotstaffel Jagdfliegerführer Sizilien*. Deux jours plus tard, les dernières forces de l'Axe capitulent en Tunisie. Cette unité hors du commun prendra les dénominations successives suivantes : *Verbindungsstaffel Sizilien*, puis *Verbindungsstaffel* 400, avant de finir sa carrière en tant que *Verbindungsstaffel des Kommandierenden Generals der deutschen Luftwaffe Nordbalkan* à partir d'octobre 1944.

UNE UNITÉ UNIQUE EN SON GENRE

Au cours de ses deux années d'existence, la *Wüstennotstaffel* s'est révélée d'une grande utilité et d'une remarquable efficacité. Elle a recueilli plusieurs centaines d'aviateurs, sans distinction de nationalité, qui lui ont tous été reconnaissants d'avoir échappé à une lente et douloureuse agonie dans un environnement particulièrement hostile ; grâce à son intervention rapide, d'autres ont pu recevoir des soins adaptés dans les plus brefs délais. Bien des équipages allemands l'ont remerciée de leur avoir évité la capture.

En outre, elle a accompli de multiples tâches très diverses, dans des conditions souvent difficiles, à la grande satisfaction du *Fliegerführer Afrika* et des généraux du *Deutsches Afrika-Korps*. Bien qu'ayant souffert de nombreuses pertes matérielles, elle a été relativement épargnée sur le plan humain.

Ce service de secours, unique en son genre sur la terre ferme, a contribué à maintenir un moral élevé chez les membres de la Luftwaffe, certains qu'ils étaient de n'être pas abandonnés à leur triste sort en cas d'atterrissage forcé au beau milieu de nulle part. Kroseberg et ses hommes ont joué un rôle important, mais demeuré longtemps obscur dans la campagne du désert — leur histoire valait vraiment la peine d'être contée. ■

▼ Le Fi 156 C-3 DL+AW a transporté Rommel pour une conférence avec ses officiers supérieurs avant la bataille d'el-Alamein, novembre 1942. (Jessen)

