



8 MAI 1945

LE DERNIER JOUR
DE LA *Luftwaffe*

Par C-J. Ehrengardt

« Au cours des derniers jours, nous avons accompli notre devoir au-delà du raisonnable. Non pas tant pour sauver la Patrie – il y avait longtemps que les beaux discours officiels sonnaient creux et que nous avions compris que c'était foutu – que pour permettre au plus grand nombre de civils d'échapper aux griffes des Russes. Maintenant que la guerre était terminée, il fallait songer à mettre la plus grande distance possible entre eux et nous. Comme il ne serait pas possible d'évacuer tout le monde, beaucoup hésitaient encore à abandonner leurs camarades avec lesquels ils avaient partagé les moments les plus sombres de cette guerre. Mais moi, j'étais résolu à rentrer à la maison. Je ne savais pas ce qui m'y attendait, mais j'étais persuadé que ce ne pouvait pas être pire que de tomber aux mains des Russes. [1] »



LE

8 mai 1945, à 14h30, le *Leutnant (Ing.)* Wilhelm Batel, *Technischer Offizier* au I./KG 51, arrache pour la dernière fois son Me 262 A-2a de la piste de Saaz (Žatec, actuelle République tchèque) et met le cap sur la Basse-Saxe. Une trentaine de kilomètres au-delà de Lunebourg, il survole la ferme familiale à Pommoißel (Nahrendorf) et, à 15h28, il effectue son dernier atterrissage – sur le ventre – dans un champ de blé. Il retrouvera ses parents en fin de soirée dans un petit village où ils se sont réfugiés. Quelques jours plus tard, il sortira de sa cachette pour régulariser sa situation auprès des autorités militaires britanniques ; il sera rapidement rendu à la vie civile. L'état d'esprit de Wilhelm Batel reflète parfaitement le dilemme qui agite les pilotes de la Luftwaffe engagés sur le front de l'Est au moment où s'achève la guerre en Europe : s'envoler vers la liberté et donc abandonner leurs camarades ou partager avec eux l'hospitalité soviétique. En fait, ce choix n'a été offert qu'à une infime minorité d'entre eux : ceux qui appartenaient aux unités encore ravitaillées en carburant et qui, en outre, disposaient d'un appareil en état de vol. Mais revenons un peu en arrière, car en fait, ce n'est pas uniquement du dernier jour de la Luftwaffe dont nous allons parler, mais aussi de ceux qui l'ont précédé.

I – GAME OF THRONES

LA TRAHISON DE GÖRING

Le 21 avril 1945, le *Reichsmarschall* Hermann Göring, *Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (entre autres titres...), fait ses adieux à son bien-aimé *Führer* retranché dans son bunker situé sous la chancellerie à Berlin. Il part avec armes et bagages se mettre à l'abri dans son chalet de l'Obersalzberg, à Berchtesgaden, non loin du « nid d'aigle » de Hitler, où il transfère avec lui le « quartier général de la Luftwaffe », réduit à sa plus simple expression (!) : lui-même dans sa Mercedes blindée avec sa femme, sa fille, sa belle-sœur et son chauffeur, et dans d'autres voitures son aide de camp, ses assistants, son secrétaire, son valet, son médecin, son infirmière, ses gardes du corps, ses malles de médicaments et quarante-sept valises – le tout suivi par sept camions remplis d'œuvres d'art –, soit une bonne vingtaine de véhicules transportant 75 personnes, dont aucune n'est véritablement concernée par les opérations en cours [2].

Le 22 avril, à 20h45, le *General der Flieger* Karl Koller, chef d'état-major de la Luftwaffe, qui se trouve dans son PC de Wildpark-Werder, au sud-est de Potsdam, reçoit la visite du *Generalmajor* Eckard Christian, officier de liaison de la Luftwaffe auprès de Hitler, qui vient l'informer de la nouvelle tournure des événements [3] :

« Le *Führer* est effondré et considère que le combat est désespéré. Il ne veut pas quitter Berlin et souhaite rester dans son bunker pour commander la défense de Berlin. »

[1] Correspondance de l'auteur avec W. Dierich (mai 1975).
 [2] *Hermann Goering* – F. Kersaudy – Perrin, Paris, 2009.
 [3] *Der letzte Monat* – K. Koller – N. Wohlgemuth Verlag, Mannheim, 1949.

Messerschmitt Me 262 A-2a

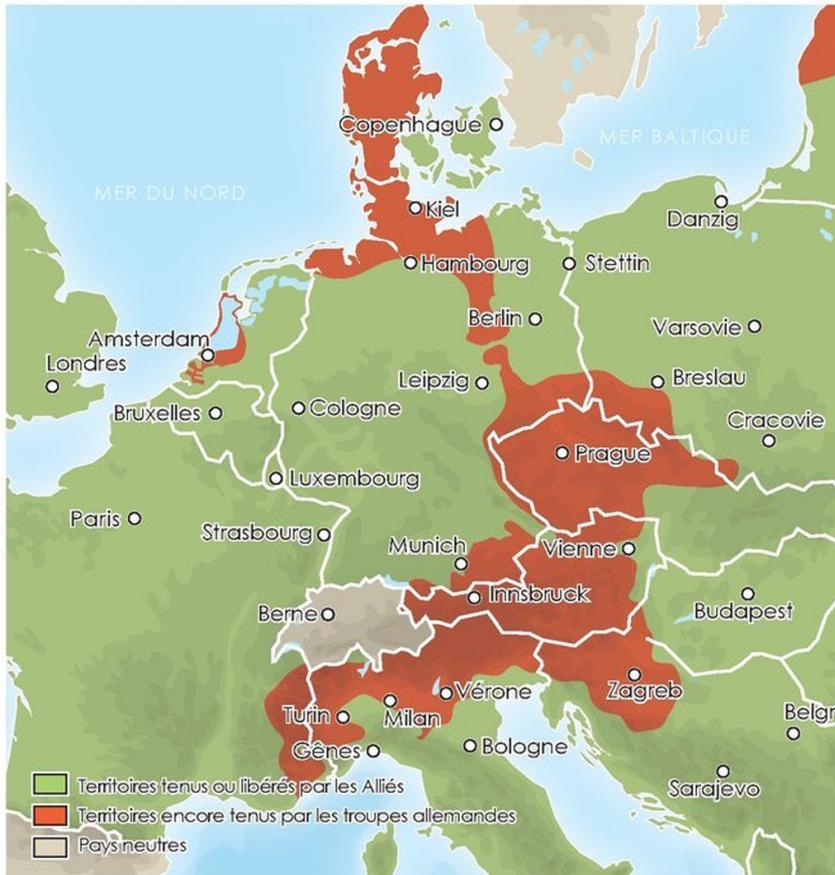
Leutnant (Ing.) Wilhelm Batel
 2./KG 51
 Saaz (Žatec), 8 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016





LE FRONT EUROPÉEN AU 8 MAI 1945



Berghof dans la soirée du 23 avril, où il sera séquestré pendant quelque temps [4].

Tempête dans un verre d'eau, car le 25 avril 1945, les troupes américaines et soviétiques font leur jonction sur les bords de l'Elbe, à Torgau. Le III. Reich est désormais coupé en deux.

LE REMPLACEMENT DE GÖRING

Ce même jour, Hitler convoque dans son bunker le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim, commandant la *Luftflotte 6*.

Dans la nuit, Greim s'envole depuis Munich-Neufreimann avec la célèbre aviatrice et *Flugkapitän* Hanna Reitsch, non seulement parce qu'elle est sa compagne, mais aussi parce qu'il a besoin de ses compétences pour piloter un autogire avec lequel il compte se poser directement dans le jardin du *Führerbunker*. Cependant, quand ils arrivent à Rechlin, ils découvrent que l'autogire a été endommagé. Ils réquisitionnent le *Feldwebel* qui a conduit Albert Speer devant Hitler deux jours plus tôt et ils partent à bord d'un Fw 190 biplace avec Hanna tassée dans le compartiment à bagages.

Selon le récit de Hanna Reitsch [5], une escorte de quarante chasseurs leur est fournie, mais celle-ci doit livrer bataille à des chasseurs russes, et le pilote du Fw 190 s'échappe en rase-mottes jusqu'à Gatow, encore occupé par les Allemands. Arrivés au milieu de deux raids aériens soviétiques, ils montent seuls dans un Fi 156 que pilote le général. En survolant la forêt de Grunewald, ils sont pris à partie par des fantassins russes. Greim, blessé à la cheville droite par une balle, doit céder les commandes à Hanna, qui pose l'appareil sur une zone dégagée de la Charlottenburger Chaussee [6], face à la porte de Brandebourg. C'est en voiture qu'ils atteignent le *Führerbunker*, sous la chancellerie, vers 18h30 le 26 avril.

Après que sa compagne s'est prosternée au pied de son idole en jurant de se suicider avec lui – rappelons qu'elle est morte en 1979 –, Greim se voit promu *Generalfeldmarschall* et commandant en chef de la *Luftwaffe*. Il reçoit aussi l'ordre de gagner Plön, au nord-ouest de Lübeck, près du QG du *Großadmiral* Karl Dönitz, que Hitler ne tardera pas à désigner comme son successeur.

C'est la récompense pour la loyauté à toute épreuve de cet officier de la vieille école et nazi de la première heure [7]. En tant que commandant de la *Luftflotte 6*, le 20 avril 1945, il avait envoyé à toutes les unités sous sa coupe ce communiqué qui situe bien le personnage : « Camarades de la *Luftflotte 6* ! Notre *Führer* et commandant suprême célèbre son 56^e anniversaire le 20 avril. La nation allemande, menacée par l'ennemi, lutte pour la préservation de sa civilisation et de sa race. Le sol allemand est abreuvé du sang allemand répandu par des cœurs purs qui se sacrifient avec foi pour la grandeur du *Reich*. Inébranlés dans notre certitude de courage, sagesse et désir en la victoire de notre *Führer*, tendons nos bras encore plus fermement et augmentons nos efforts.

« Plus que jamais ! Courage et loyauté ! Longue vie à notre *Führer* ! »

À l'aube du 28 avril, le néo-maréchal et la *Flugkapitän* montent à bord d'un Arado Ar 96 qui a été dissimulé près de la porte de Brandebourg. Reitsch l'arrache d'une portion délavée d'Unter den Linden au milieu d'un déluge de fer et de feu qui s'abat sur cette partie de la capitale. Jouant à cache-cache avec les projecteurs et la DCA soviétiques, elle grimpe jusqu'à 6 000 m [sic],



▲ L'épave du Fi 156 qui a conduit Ritter von Greim et Hanna Reitsch à Berlin pour rencontrer Hitler dans son bunker sous la chancellerie. (DR)

Le 23 avril, Göring est averti de la décision de Hitler de rester sur place jusqu'à la fin. En tant que détenteur de l'original du testament du *Führer*, qui en fait son successeur de droit au cas où celui-ci ne serait plus capable d'assumer sa charge, il craint que le pouvoir ne soit usurpé par la SS. Il adresse alors un message à Hitler lui demandant ses instructions et qui se termine par : « Si je ne reçois pas de réponse avant 22 heures, je présumerai que vous n'avez plus votre liberté d'action et j'agirai de ma propre initiative. »

La réaction de Hitler à ce qu'il considère comme un ultimatum est brutale, mais reste néanmoins modérée. À Martin Bormann, secrétaire particulier du *Führer*, qui insiste pour faire fusiller Göring pour haute trahison, il demande seulement qu'il soit démis de toutes ses fonctions et qu'il renonce à tous ses titres et décorations. Göring s'empresse d'accepter, mais, sur l'ordre de Bormann, des SS viennent le cueillir dans son chalet du



▲ Le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim (à gauche), alors commandant la *Luftflotte 6*, en compagnie du *Generaloberst* Walter Weiß, commandant la 2. *Armee*, en septembre 1944. (BPK/Bayerische Staatsbibliothek/Archiv Heinrich Hoffmann – via RMN)

d'où la vue de Berlin en proie aux flammes lui glace le sang. Après avoir évité la chasse russe, elle se pose à Rechlin. De là, le couple repart à bord d'un Bücker Bü 181, protégé par une escorte de chasse que Reim avait réclamée. Volant en rase-mottes (à un ou deux mètres au-dessus du sol, selon elle), la *Flugkapitän* atterrit à Lübeck, d'où elle et son maréchal de compagnon rejoignent Pöln en voiture.

À son arrivée, Greim rencontre Dönitz, qui n'est au courant d'aucune des décisions récemment prises par Hitler. Le lendemain (29 avril), il prend contact avec le *Generalfeldmarschall* Wilhelm Keitel, commandant suprême de l'Armée allemande, pour mettre au point une stratégie permettant au *General der Panzertuppe* Walther Wenck de délivrer Berlin... alors que les lambeaux de sa 12. *Armee* prennent une tout autre direction !

Le 30 avril, Hitler se suicide. Le lendemain, Dönitz apprend que celui-ci en a fait son successeur. Selon Greim, aucune décision n'est prise lors du premier conseil de guerre présidé par le *Großadmiral*. Toutefois, tous les participants s'accordent sur le fait que les armées ne pourront pas résister plus de quelques jours. En attendant, ordre est donné aux divers commandants du front de l'Est de tenir le plus longtemps possible face aux Soviétiques de manière à faire passer le maximum de civils dans les zones tenues par les Alliés occidentaux.

L'ODYSSÉE DE RITTER VON GREIM

Menacé par l'avance britannique, Dönitz doit transférer le siège du nouveau *geschäftsführende Reichsregierung* (gouvernement provisoire du *Reich*) à Flensburg-Mürwik le 2 mai. De son côté, Greim s'envole pour la Bavière et répartit son nouveau PC entre Berchtesgaden, où son

prédécesseur avait le sien [8], et Wasserburg am Inn ; mais il n'aura pas l'occasion de s'y installer.

Affaibli par sa blessure au pied et se déplaçant péniblement avec des béquilles, l'homme est aussi très affecté par la mort de Hitler. Néanmoins, fidèle à sa parole donnée au *Führer*, il est bien décidé à faire durer la lutte le plus longtemps possible. Ainsi, il se rend à Königgrätz (aujourd'hui, Hradec Králové, République tchèque), toujours piloté par Hanna Reitsch, pour rencontrer le *Generalfeldmarschall* Ferdinand Schörner, commandant le *Heeresgruppe Mitte* ; mais en cours de route, sa blessure s'infecte et le fait atrocement souffrir, au point qu'il perd connaissance à plusieurs reprises. Schörner le remercie de sa visite et lui explique qu'il ne l'a pas attendu pour donner l'ordre à ses hommes de résister tant qu'ils le pourront.

Greim souhaite alors s'entretenir avec le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, devenu *Oberbefehlshaber Süd* le 3 mai, pour lui donner les mêmes consignes, mais son état épirant, Hanna Reitsch le convainc de rester au PC de Schörner pour s'y faire soigner. Ils n'en repartent que le 7 mai, quand un Do 217 les conduit à Graz (Autriche), où Kesselring est censé se trouver ; cependant, en approche de l'aérodrome, l'avion est touché par la *Flak* et doit effectuer un atterrissage forcé.

À Graz, Greim et sa compagne sont informés que les combats cesseront le 9 mai et que Kesselring a été localisé à Zell am See. Infatigable, le couple infernal monte à bord d'un Fi 156 et se rend dans la localité indiquée, où ils ne rencontrent que Koller. Celui-ci leur précise que le cessez-le-feu interviendra non le 9, mais dès le lendemain (8 mai) ; par ailleurs, il ignore (ou feint d'ignorer) où se trouve Kesselring (celui-ci s'est réfugié à Almdorf, à quelques kilomètres au nord-est de Zell am See). Nos deux jusqu'au-boutistes comprennent enfin qu'il est trop tard et qu'ils ne peuvent plus rien faire. Écoutant finalement sa compagne qui le presse d'aller se faire soigner, Greim est admis dans une clinique à Kitzbühel qu'un de leurs amis a récemment ouverte.

Greim se fait connaître aux autorités alliées un jour ou deux après son arrivée ; il leur dira : « Je suis le chef de la *Luftwaffe*, mais je n'ai plus de *Luftwaffe*. » Les Américains l'autorisent à rester dans la clinique jusqu'au 23 mai, après quoi ils le transfèrent à Salzbourg. Apprenant qu'il doit être remis aux Russes et craignant d'être torturé, il avale une capsule de cyanure dans la nuit du 24 mai.

Dès le 9 mai, Dönitz l'a remplacé à la tête de la *Luftwaffe* par le *Generaloberst* Hans-Jürgen Stumpff – nomination très éphémère puisque le gouvernement provisoire du *Reich* est dissous par les Alliés le 23 mai et ses membres placés en détention.

▼ Les Alliés n'auront pas à attendre de saisir sur place ce butin de guerre qui les intéresse plus que tout autre : le très redouté Me 262. En effet, le 30 mars 1945, un pilote d'essai de la firme Erla, l'*Unteroffizier* Hans Fay, décide de désertir aux commandes du Me 262 A-1a *Jabo* WNr. 111711 lors d'un vol de convoyage entre Schwäbisch-Hall et Memmingen ; il se pose à Rhein-Main (Francfort), aérodrome tenu par les Américains. L'appareil sera soumis à des tests intensifs à Wright Field et finalement détruit à la suite d'une panne des turbines en août 1946. (US NARA)



[4] Pour la suite, voir *Aéro-Journal* n° 11 (août 2009) : *J'ai capturé Göring*.

[5] Interrogatoire de Hanna Reitsch par l'*Air Division, Headquarters US Forces in Austria*, 8 octobre 1945 (US NARA).

[6] Aujourd'hui *Straße des 17. Juni*.

[7] Il avait participé au putsch de 1923.

[8] C'est peut-être juste pour le symbole, car le 25 avril au matin, un raid de la RAF a pulvérisé la résidence de Hitler et fortement endommagé celle de Göring.



II - LA FIN DES ARMÉES DU NORD

AVIATEURS FANTASSINS

Dès l'été 1944, faute d'utilité et pour économiser le carburant, de nombreux groupes de bombardement sont dissous, certaines *Kampfgeschwader* disparaissant dans leur totalité de l'ordre de bataille de la Luftwaffe en septembre. Le personnel « à valeur ajoutée » (comme les pilotes) est transféré à d'autres formations, et le reste est transformé en fantassins après la distribution d'armes individuelles. C'est notamment le cas au I./LG 1.

Le 18 mars 1945, ce groupe reçoit l'ordre de quitter Varel (près de Bremerhaven) pour Jüterborg (au sud-ouest de Berlin) ; cependant, seuls les Junkers Ju 88 S-3 et leurs équipages sont du voyage.

L'échelon terrestre est transféré en camion à Tostedt, au sud-ouest de Hambourg, où les hommes reçoivent chacun un Panzerfaust. Ils sont engagés aux côtés de sous-marins « au chômage » contre les chars britanniques à Lühdorf, sur la route entre Hambourg et Lunebourg, le 19 avril. Ils font ensuite retraite sur Hambourg et se rendent aux Britanniques à Elmshorn le 4 mai ; ils sont désarmés et relâchés le lendemain contre leur parole de regagner leur domicile.

Une situation presque identique attend le II./LG 1. Après une dernière mission effectuée sur les ponts de Küstrin depuis Barth, le 21 avril, le personnel du *Gruppe* est scindé en deux : les navigants sont transférés à Schleswig, mais les « rampants », encadrés par le *Gruppenstab* du Major Karl Peters, sont destinés à renforcer les défenses de Berlin. Chacun reçoit une bicyclette et un Panzerfaust avant d'incorporer une unité formée de bric et de broc et baptisée *Panzerjagdbrigade* Herberts (ou Herbers). Celle-ci est engagée à Radensleben, au nord-ouest de Berlin, le 25 avril et souffrira de nombreuses

pertes lors de sa retraite qui se terminera dans les lignes américaines à Ludwigslust le 2 mai.

Ce ne sont malheureusement pas des cas isolés, et le même sort a été dévolu aux personnels des JG 53 (sauf le I. *Gruppe*), III. et IV./JG 300, *Stab*, II. et III./KG 53 (liste non exhaustive). Le II./KG 51 reverse ses derniers Me 262 à la JV 44 le 24 avril avant d'être envoyé défendre Landau an der Isar ; une résistance futile et dérisoire, qui énervera les Américains et les amènera à canonner la vieille ville, faisant 22 morts parfaitement inutiles parmi la population.

Les I. (*Hauptmann* Emil Clade) et III./JG 27 (*Major* Dr. Peter Werfft) effectuent leur ultime sortie le 28 avril. Le 2 mai, ils se posent à Salzbourg, où ils doivent abandonner leurs machines à cause du mauvais temps. Pilotes et mécanos sont transférés par camion dans un camp à Saalbach-Hinterglemm, près de Zell am See. Un état-major quelconque décide de les engager dans d'ultimes combats pour la défense de la pseudo « redoute alpine » (*Alpenfestung*) et divise leurs forces en trois :



▲ Un officier américain a réquisitionné un pilote allemand et son Bücker Bü 131 pour récupérer les armes des soldats faits prisonniers, qui seront ensuite rapportées à un point de collecte à Zell am See. Les aviateurs vaincus se prêteront de bonne grâce à ce genre de tâche. (US NARA)

◀ Quelque 35 000 soldats, y compris des membres de l'ex-Luftwaffe, qui se sont rendus à la 3rd Infantry Division américaine sont rassemblés sur l'aérodrome de Bad Aibling, le 5 mai 1945, en attendant leur recensement et leur répartition. Les « petits poissons » seront rapidement rendus à la vie civile, et les « gros poissons » seront retenus pour être interrogés ; à l'exception des parachutistes de la 7./KG 200, impliqués dans la répression du maquis du Vercors, aucun membre d'une unité de la Luftwaffe ne sera inquiété pour crimes de guerre. (US NARA)

- le personnel technique, qui recevra un ravitaillement en vivres pour trois jours, combattra au sol près de Bischofshofen (sur une route nationale à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Zell am See) ;
- le personnel navigant sera dirigé sur l'aérodrome d'Aigen im Ennstal (à 80 km au nord-est de Zell am See) ;
- enfin, une petite unité sera constituée pour protéger Hermann Göring.

Clade et Werfft, s'attendant à la capitulation générale dans les prochains jours, décident d'ignorer ces ordres absurdes ; ils répondent : « Ordres 1 et 2 : exécutés. Ordre 3 : irréalisable dans l'état actuel. » Bien au contraire, ils libèrent leurs hommes le 5 mai après distribution de vivres et paiement de leur dernière solde. Individuellement ou par petits groupes, ceux-ci tentent de regagner leur domicile, mais la plupart finiront dans un camp américain à Bad Aibling.

Les conditions de détention dans les camps anglo-américains seront parfois à peine meilleures que dans les goulags soviétiques, mais ceux qui y survivront seront libérés beaucoup plus tôt.

LA REDDITION DE LA LUFTFLOTTE REICH

Le 4 mai, Greim, qui semble totalement déconnecté de la réalité, ordonne aux deux derniers *Gruppen* de la JG 26 de gagner Prague. Ceux-ci se trouvant au Schleswig-Holstein et au Danemark, leur transfert s'avère impossible faute de pouvoir ravitailler à mi-chemin. Qu'à cela ne tienne, ils combattront les « bolcheviques » depuis la Norvège ! À Husum (à 150 km au nord-ouest de Hambourg), les pilotes du II./JG 26, orphelins de leur *Kommandeur*, le *Hauptmann* Paul Schauder, abattu par la DCA et fait prisonnier le 1^{er} mai, sont atterrés par cet ordre absurde. Pour eux, la guerre est finie ; quel intérêt d'aller en Norvège ? Beaucoup décident de rester sur place pour y attendre tranquillement les troupes britanniques. Quelques autres obéissent la mort dans l'âme, comme l'explique un pilote [9] :



▲ C'est au tour des officiers de renseignements de la RAF de prendre des photos sur la piste de Schleswig-Jagel. Les deux Me 262 B-1a/U1 de la 10./NJG 11 constituent des prises de premier choix – ici le WNr. 111980 « rote 12 ». (US NARA)

« L'*Obergefreiter* Werner Molge discutait de ce sujet avec son mécanicien qui était en train de boucler son harnais. Le vieux briscard lui a montré du doigt l'extrémité du terrain et lui a dit : "Vous êtes de Hambourg, n'est-ce pas ? Vous voyez ce cratère de bombe ? Si vous roulez dedans, la guerre est finie pour vous. Sinon, vous reviendrez de Norvège à pied !" D'après Molge, quelque chose a fait "tilt" dans sa tête. Il n'a rien répondu et a mis en route comme d'habitude. Dès le début du roulage, il a foncé droit sur le cratère. Il y a eu un grand craquement, les pales en bois de l'hélice ont volé dans tous les sens, une roue s'est détachée, et le Focke-Wulf s'est retrouvé à moitié enfoncé dans le cratère, suspendu par ses ailes. Molge est sorti de l'avion en murmurant : "Aveuglé par le soleil levant." Peu après avoir été relâché par les Alliés, Molge a rencontré d'anciens camarades qui étaient effectivement rentrés à pied en Allemagne depuis le Danemark et même la Norvège. »

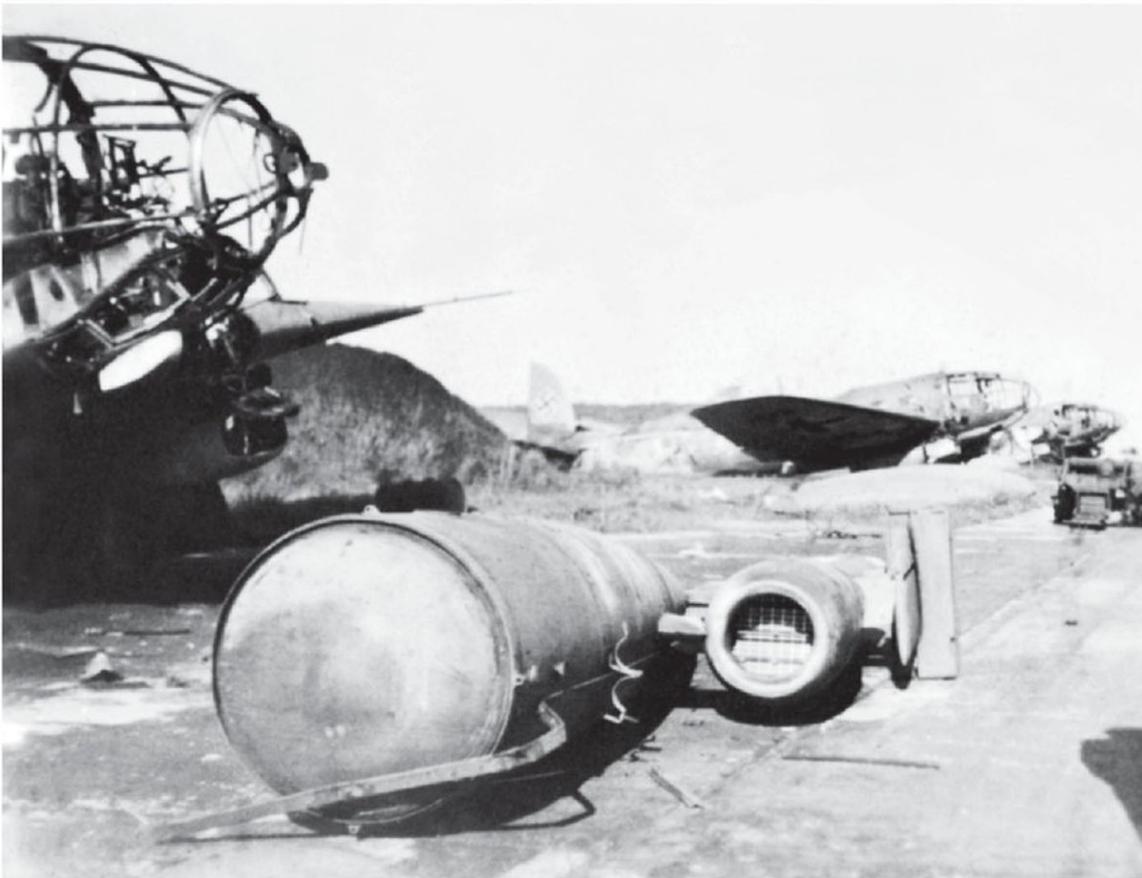
Le 4 mai, à 18h20, le *Generaladmiral* Hans-Georg von Friedeburg, mandaté par Dönitz, signe la reddition des forces allemandes du Nord [10] dans le PC du *Field Marshal* Bernard L. Montgomery dans la lande de Lunebourg. Les combats cessent dans cette zone le lendemain à 08h00.

[9] *The JG 26 War Diary, Volume Two 1943-1945* – D. Caldwell – Grub Street, Londres, 1998.

[10] *Incluant Pays-Bas, nord de l'Allemagne, Danemark et Norvège. Les poches de l'Atlantique et la Courlande résisteront jusqu'au bout. Les forces allemandes en Italie ont capitulé le 2 mai à 14h00.*

▲ Alignement des Heinkel He 162 A du I./JG 1 à Leck peu avant l'arrivée des Britanniques. Les aviateurs allemands ont mis toute leur fierté à dresser cette ultime parade pour accueillir leurs vainqueurs. Le *Hauptmann* Heinz Künnecke, *Staka* 1./JG 1, arpente la piste pour prendre les dernières photos de ce qui fut autrefois la conquérante Luftwaffe. (E-N Archives)





◀ Bien que la KG 53, impliquée dans l'opération « Rumpelkammer », ait été dissoute en mars 1945, il semble que quelques-uns de ses He 111 et de ses Fi 163 se soient retrouvés à Eggebeck (Schleswig-Holstein) le 8 mai 1945. (E-N Archives)

Le matin du 5 mai 1945, la *Luftflotte Reich* envoie l'ordre de suspendre tout acte hostile. Le *Hauptmann* Ludwig Siegfried, officier d'approvisionnement du I./JG 1, se rappelle : « Vers 8 heures du matin, le 5 mai, nous avons reçu l'ordre du quartier général de la *Luftflotte Mitte* [sic] d'arrêter toute action. Nous avons alors placé un ou deux kilos d'explosifs dans les avions. Mais dans la soirée, nous avons eu un nouvel ordre nous enjoignant de livrer nos avions intacts à l'ennemi. Pendant la nuit, nous avons donc retiré les explosifs. »

Peu inquiets quant à leur sort, puisqu'ils savent qu'ils se trouvent dans une zone impartie aux Britanniques, les aviateurs allemands stationnés au Schleswig-Holstein et au Danemark vont attendre bien sagement l'arrivée des avant-gardes alliées chargées de les désarmer, tandis qu'ils restent sous la surveillance constante de chasseurs et d'appareils de reconnaissance de la RAF. Comme ultime défi à leurs vainqueurs, ils parquent leurs avions en rang d'oignons en bordure des pistes.

Pourtant, un triste événement survient le 5 mai à Leck. Le *Leutnant* Hermann Gern du I./JG 11 est arrêté alors qu'il était sur le point de « désertre » au Danemark en compagnie d'un *Feldwebel*. Ils sont tous deux traduits en cour martiale le lendemain ; si le sous-officier

est gracié *in extremis* par l'intervention du *Kommodore* de la JG 11, le *Major* Anton Hackl, Gern est fusillé le 7 mai à l'aube. Douze ans de nazisme laissent incontestablement des traces...

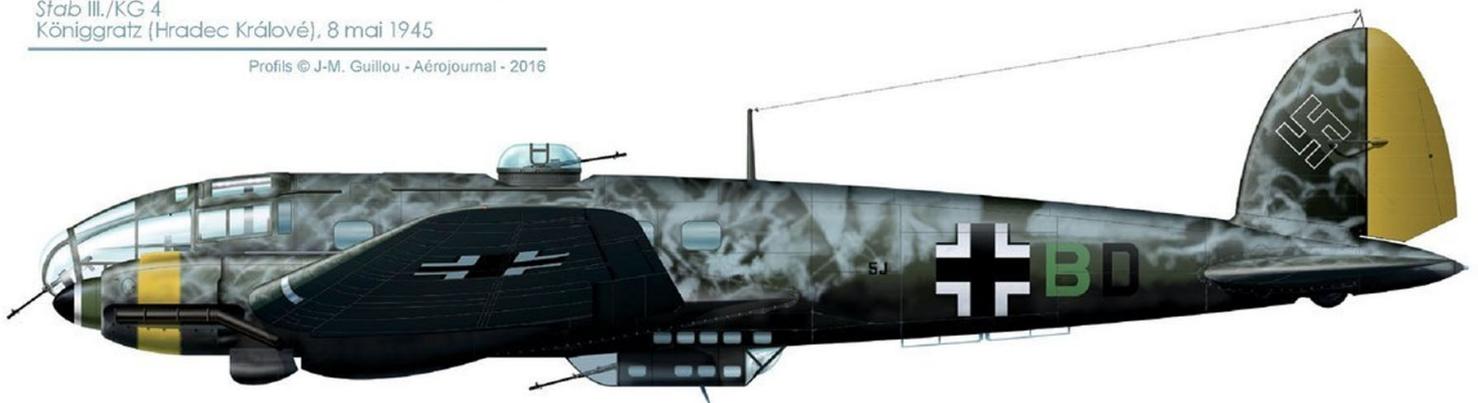
Le 6 mai, vers midi, les premiers blindés légers britanniques pénètrent sur la piste de Leck, suivis de camions transportant du personnel de la RAF. Outre le désarmement des aviateurs, leur premier souci est de s'assurer que les chasseurs à réaction Heinkel He 162 du I./JG 1 sont intacts et qu'ils pourront être transférés en Grande-Bretagne pour y être examinés sous toutes les coutures. Ludwig Siegfried :

« Le 6 mai, les Anglais ont investi l'aérodrome que nous avions évacué avant leur arrivée. Nous avons été dirigés vers Flensburg afin de rejoindre le camp de Schmörholm. Les armes avaient été récupérées, et seuls les officiers avaient été autorisés à conserver leur pistolet. Le 8 mai, les Alliés ont pris possession du terrain et se sont partagé nos He 162. Ils ont également récupéré le personnel technique auquel ils ont demandé de garder les avions en état de vol. Le 25 mai, nos auxiliaires féminines ont été relâchées. J'ai été moi-même libéré le 13 juillet et me suis alors rendu chez moi, dans la maison familiale à Wesermünde. »

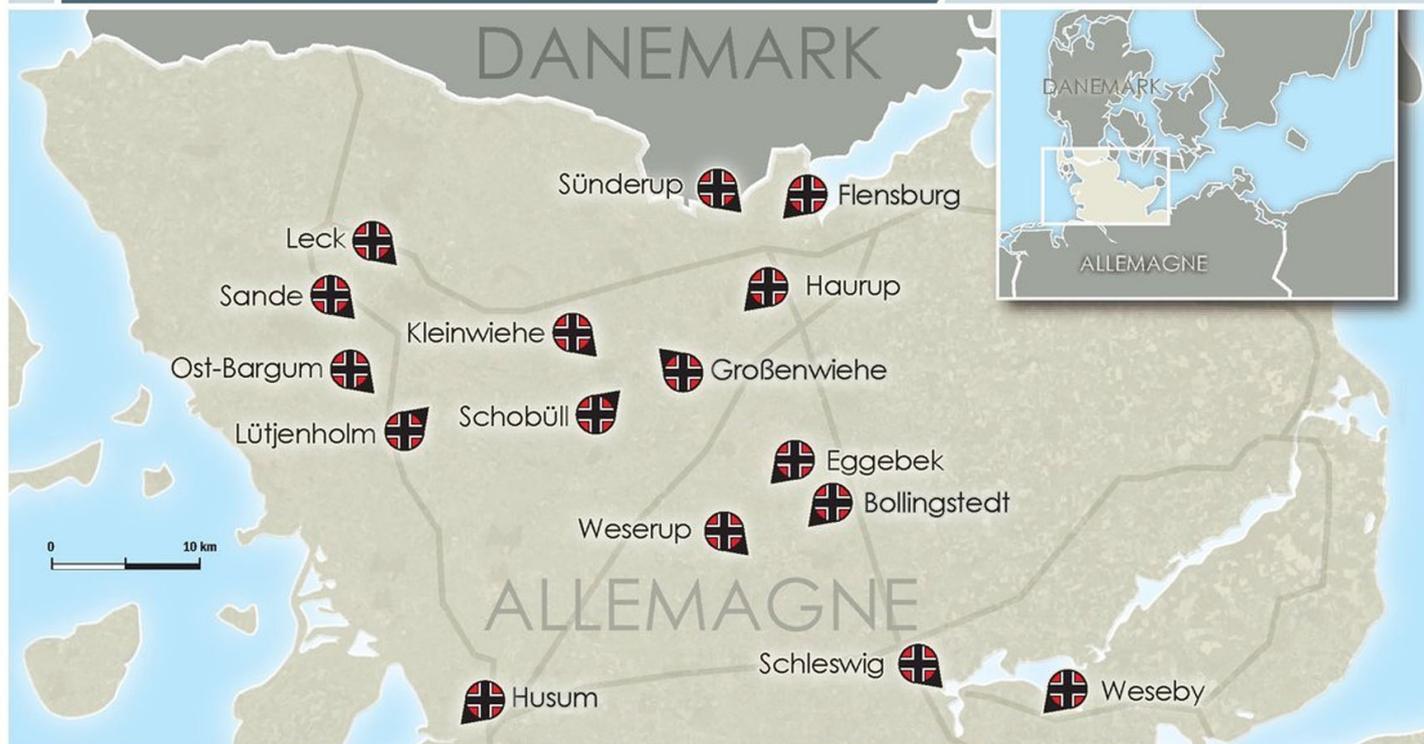
Heinkel He 111 H-20

Stab III./KG 4
Königgratz (Hradec Králové), 8 mai 1945

Profils © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



BASES DE LA LUFTWAFFE DANS LE NORD DE L'ALLEMAGNE



LA LUFTWAFFE AU 7 MAI 1945 - ZONE NORD

1.(F)/Aufkl.Gr. 33	Ar 234 B	Schleswig
1.(F)/Aufkl.Gr. 123	Ar 234 B	Hohn
1.(F)/Aufkl.Gr. Nacht 123		Schleswig
Wekusta 1./ObdL		Schobüll

I./JG 1	He 162 A	Leck
Stab/JG 3	-	Hamptrup
II./JG 3	-	Klixbüll
III./JG 3	-	Oster-Schnatebüll
IV.(Sturm)/JG 3	-	Westerland
Stab/JG 4	Fw 190 D-9	Leck
III./JG 4	Fw 190 A-8/D-9	Leck
II./JG 7	-	Gettorf
Stab/JG 11	Ta 152 H	Leck
II./JG 11	-	Büllsbüll
III./JG 11	-	Büllsbüll
Stab/JG 26	-	Hüllerup
I./JG 26	-	Marienholtz
Stab II./JG 26	Fw 190 D-9	Husum
4./JG 26	-	Kropp
Stab/JG 27	Bf 109 K-4	Großenwiehe
II./JG 27	Bf 109 G-14	Großenwiehe
Stab/JG 301	-	Sande
I./JG 301	Fw 190 A/D-9	Leck
II./JG 301	Fw 190 D-9	Lütjenholm
III./JG 301	Bf 109 G-10/14	Ost-Bargum
7./JG 400	Me 163 B	Husum

Stab/NJG 1	He 219	Eggebek
I./NJG 1	He 219	Husum
4./NJG 1	Bf 110 G	Eggebek
7./NJG 1	Bf 110 G	Eggebek
10./NJG 1	Bf 110 G	Eggebek
Stab/NJG 2	Ju 88 G	Schleswig
1./NJG 2	Ju 88 G	Schleswig
7./NJG 2	Ju 88 G	Leck

Stab/NJG 3	Ju 88 G	Husum
7./NJG 3	Ju 88 G	Husum
Stab/NJG 4	Bf 110 G	Eggebek
I./NJG 4	Bf 110 G/Ju 88 G	Bollingstedt
4./NJG 4	?	Flensburg
II./NJG 4	Bf 110 G/Ju 88 G	Bollingstedt
Stab/NJG 5	Ju 88 G	Kleinwiehe
1./NJG 5	Bf 110 G/Ju 88 G	Linnau
4./NJG 5	Bf 110 G/Ju 88 G	Haurup
7./NJG 5	He 219	Weseby
10./NJG 5	Ju 88 G	Sollerup
7./NJG 11	Bf 109 G-14	Leck
10./NJG 11	Me 262 A/B	Schleswig
I./NJG 100	Ju 88 G	Kleinwiehe

II./KG 26		Schleswig
Stab/KG 66		Schleswig
Stab II./KG 76	Ar 234 B	Scheppern
4./KG 76	Ar 234 B	Erfde
5./KG 76	Ar 234 B	Tielen
6./KG 76	Ar 234 B	Scheppern
Stab II./EKG 1		Breckling
I./KG 200	Ju 290/Ar 234	Schleswig
1./NSGr. 1		Schobüll/Husum
II./TG 3		Sünderup/Tastrup
V./TG 4	Ju 353	Eggebek

Kommandierende General der Deutschen Luftwaffe in Dänemark

1./NJG 3	He 219 A	Grove
10./NJG 3	Ju 88 G	Danemark
I./NJG 102	Bf 110 G	Danemark
II./NJG 102	Ju 88 G	Kastrup
I./KG 26	Ju 188	Danemark
IV./KG 200	Mistel	Tirstrup



Selon le rapport « Dissolution of the Luftwaffe » rédigé par les *British Air Forces of Occupation* (BAFO), le 6 mai 1945, un véhicule blindé transportant quatre officiers de la commission « Air » du désarmement fait le déplacement jusqu'à Schleswig pour recevoir la reddition de la *Luftflotte Reich*. Son QG se trouve dans un bois très épais situé à Missunde, à environ 10 km à l'est de la ville. Le *Generaloberst*

Hans-Jürgen Stumpff se présente aux Britanniques en les saluant militairement, comme le veut la règle. Après avoir été reçu dans une des caravanes, l'un des officiers allemands tend la main en guise de salut. Ce geste était quelque peu redouté par les Britanniques, qui avouèrent que, malgré les circonstances, il leur était assez difficile de refuser une main tendue.

▲ Rangés pêle-mêle sur le terrain danois de Grove (aka Karup), des Ju 88 G-6 du IV./NJG 3 et (au moins) un Ju 88 A-4 du IV./KG 30. (Flyvevåbnet)



► Dans la nuit du 5 au 6 mai 1945, ce Dornier Do 18 (RU+AU), appartenant à la *U-Boot-Übungsstaffel* de Großenbrode, a été posé au milieu d'une pâture près de Wickede par un sergent fuyant en compagnie de sa femme l'arrivée des chars britanniques. Il voulait rejoindre sa ville natale d'Essen, mais, comme le jour se levait, il a eu peur d'être abattu et a terminé son voyage à une vingtaine de kilomètres à l'est de Dortmund. On note que la croix gammée avait été effacée. (US NARA)

Messerschmitt Bf 109 G-10
 1./KG(J) 6
 Prague-Kletzan (Klečany), 8 mai 1945
 Profils © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



La Luftwaffe est vaincue, mais les aviateurs allemands estiment qu'ils n'ont pas à rougir de cette défaite, et leur fierté transparait encore jusqu'au denier moment, comme le souligne le journal de marche de la JG 4, également stationnée à Leck, à la date du dimanche 6 mai 1945 [11] :

« Nous alignons avions, véhicules et matériels divers comme pour une dernière parade. Cette image imposante impressionnera les Britanniques. Nous sommes fiers de pouvoir ainsi exposer plus de 100 appareils, depuis les modernes Me 262 et He 162 jusqu'aux Bf 109 et Fw 190, qui ont remporté des milliers de victoires. »

Jusqu'à la dernière allocution des commandants d'unité point ce sentiment que les aviateurs ont accompli leur devoir jusqu'au bout. Le 6 mai, le Major Karl Borris, Kommandeur I./JG 26, réunit ses hommes sur le terrain de Marienholtz pour une dernière inspection. Dans un bref speech, il les remercie des sacrifices qu'ils ont consentis pour le peuple allemand et la Patrie (*für Volk und Vaterland*).

Dernière entrée du journal de marche de la SG 1, repliée à Flensburg :

« Après une dernière parade suivie d'une allocution solennelle du Kommodore et de l'hymne national, la Schlachtgeschwader 1 (avec un effectif total d'un Gruppe et d'une trentaine d'avions), invaincue par l'ennemi, a été dissoute en petits groupes pour que chacun regagne ses foyers, après s'être engagé à poursuivre son devoir et reconstruire une nouvelle et meilleure Allemagne. »

[11] *Chasseurs d'assaut – Histoire de la Jagdgeschwader 4 – E. Mombek – Lela Presse, Outreau, avril 2002.*

[12] Cf. *Aéro-Journal* n° 41 (juin 2014) : *Kampfgeschwader 200 – L'escadre secrète du III. Reich.*

[13] *Geheim Geschwader, KG 200 – Die Wahrheit nach über 30 Jahren – P. W. Stahl – Motorbuch, Stuttgart, 1977.*

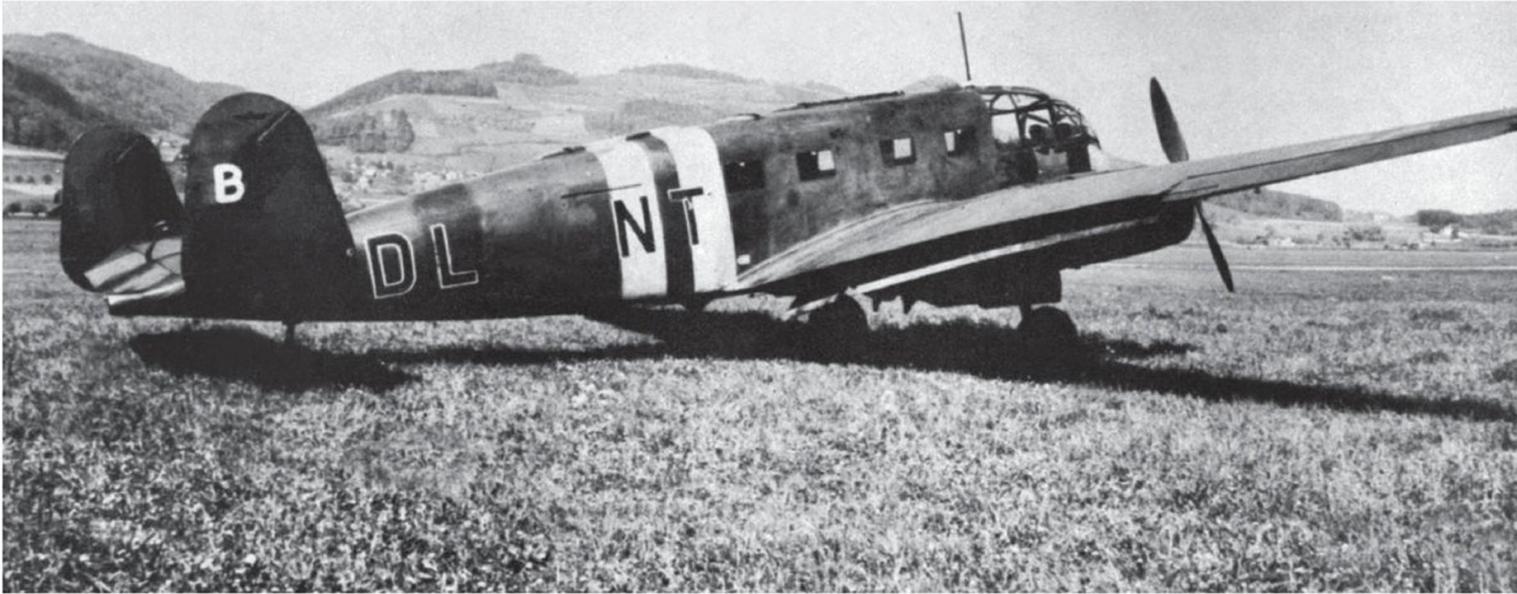
À LA RECHERCHE DE LA MYSTÉRIEUSE ESCADRE SECRÈTE

Début mai 1945, le bruit circule que les Alliés recherchent les membres de la KG 200 [12], non seulement pour savoir quels dignitaires nazis elle a pu mettre à l'abri dans des pays neutres, mais aussi pour découvrir la véritable teneur de ses activités et y trouver matière à alimenter la longue liste des crimes de guerre du III. Reich. Le Hauptmann Peter Stahl, Kommandeur I./KG 200 et chef du détachement « Olga », commence alors à relâcher ses hommes dans la nature depuis l'aérodrome d'Holzkirchen, près de Munich [13] :

« Les dispositions prises consistaient à donner à chacun un ordre de démobilisation "officiel" des forces armées allemandes (Luftwaffe), dupliqué à partir d'un document original qui nous avait été fourni par notre bureau. Dûment estampillées d'un cachet officiel d'une *Ersatz-Heimat-Flak-Abteilung*, ces décharges étaient toutes signées de ma main. Chaque homme de notre détachement recevait ce document, plus un sac de provisions, une solde libératoire de 87 reichsmark et, dans la mesure du possible, une bicyclette.

« C'est ainsi que fut dissous le détachement "Olga" de la KG 200 et que nous avons tracé notre route, chacun de notre côté. Ceux qui avaient un toit sont rentrés chez eux, d'autres sont restés chez les fermiers du coin ou sont partis plus loin. J'ai eu beaucoup de chance et, le 12 mai, j'avais regagné la maison de mes parents. »

▼ Certaines personnalités très compromises avec le régime nazi ont également fui vers des cieux plus cléments. Le Grand mufti de Jérusalem s'est réfugié en Suisse à bord de ce Siebel Si 204 D, que son pilote a posé à Belp, près de Beme, le 7 mai à 13h16. Toutefois, ne voulant pas s'encombrer d'un personnage aussi peu recommandable, les autorités helvétiques l'ont immédiatement reconduit à la frontière ; il sera fait prisonnier par les Français dans la région de Constance le 15 mai. (Collection P. J. Vercaemmen)

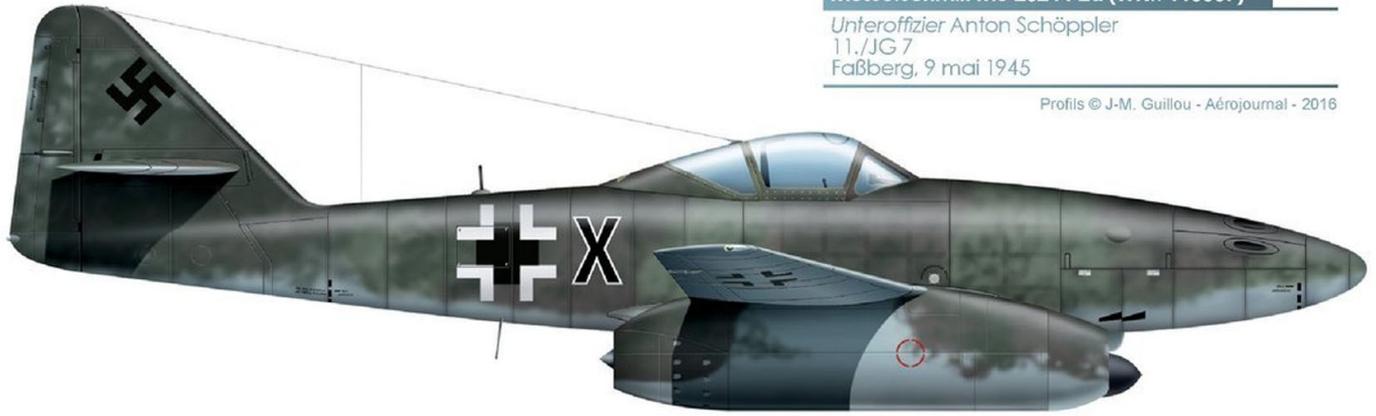




Messerschmitt Me 262 A-2a (W.Nr. 110007)

Unteroffizier Anton Schöppler
11./JG 7
Faßberg, 9 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



Messerschmitt Me 262 A-1a (W.Nr. 111690)

Oberleutnant Fritz Stehle
3./JG 7
Faßberg, 8 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



III - LA FIN DES ARMÉES DU SUD

RÉORGANISATION TOUTE THÉORIQUE

La révocation de Göring le 23 avril et la jonction des armées américaines et soviétiques deux jours plus tard plongent la *Luftflotte 6* dans le plus profond embarras, car les communications avec le Haut état-major sont pratiquement interrompues. Son commandant, Ritter von Greim, ayant été appelé à de plus hautes fonctions comme on l'a vu plus haut, il est remplacé par le *Generaloberst Otto Deßloch*, qui a dirigé la *Luftflotte 4* jusqu'à sa dissolution le 21 avril.

Cette flotte aérienne exerce son autorité sur toutes les unités de la *Luftwaffe* basées en Bohême-Moravie, en Silésie, en Autriche, en Bavière et en Italie. Elle doit faire face non seulement à l'aviation soviétique, mais aussi aux *Eighth, Ninth* et *Fifteen Air Forces* américaines. Deßloch décide de gérer la situation de manière autonome sans s'occuper d'un *Oberkommando der Luftwaffe* désormais aux abonnés absents. Cependant, le 29 avril, devant la rapide avancée des troupes américaines, il doit quitter son QG de Munich-Neufreimann pour se réfugier à Ellmau, petite commune touristique du Tyrol autrichien, après avoir perdu son personnel administratif capturé en cours de route. En dépit de ce mauvais coup du sort et de transmissions souvent déficientes, il réorganise ses unités et ses commandements intermédiaires :

[14] Apparemment, ces faits, qui auraient pu constituer des crimes de guerre, ne génèrent nullement Blasig pour entrer dans la *Bundesluftwaffe* après la guerre !

[15] Cela ne changera rien au sort qui sera réservé aux membres de la ROA : tombés aux mains de Staline, ses chefs seront pendus, et les autres passeront de très longues années dans des goulags.

[16] Ce groupement tactique rassemble les Me 262 des *Stab*, I. et III./JG 7, KG(J) 6, 2./KG 51 et KG(J) 54.

- À l'Ouest :

- le *Luftwaffenkommando West* (*Generalleutnant* Martin Harlinghausen) à Scheffau, puis Unken (Tyrol autrichien).

- À l'Est :

- le *Luftwaffenkommando VIII* (*General der Flieger* Hans Seidemann) à Hermann-Städte (Heřmanův Městec) – ex-VIII. *Fliegerkorps* – en appui du *Heeresgruppe Mitte* ;
- le *Luftwaffenkommando 4* (*General der Flieger* Paul Deichmann) – ex-*Luftflotte 4* – à Horsching en appui du *Heeresgruppe Süd*
- la *Gefechtsverband Jacob* (*Major* Eberhard Jacob) à Zell-am-See en charge des opérations au nord du Danube.

Les chasseurs réunis au sein du IX.(J) *Fliegerkorps* du *Generalmajor* Dietrich Peltz couvriront les deux fronts en fonction de la situation tactique.

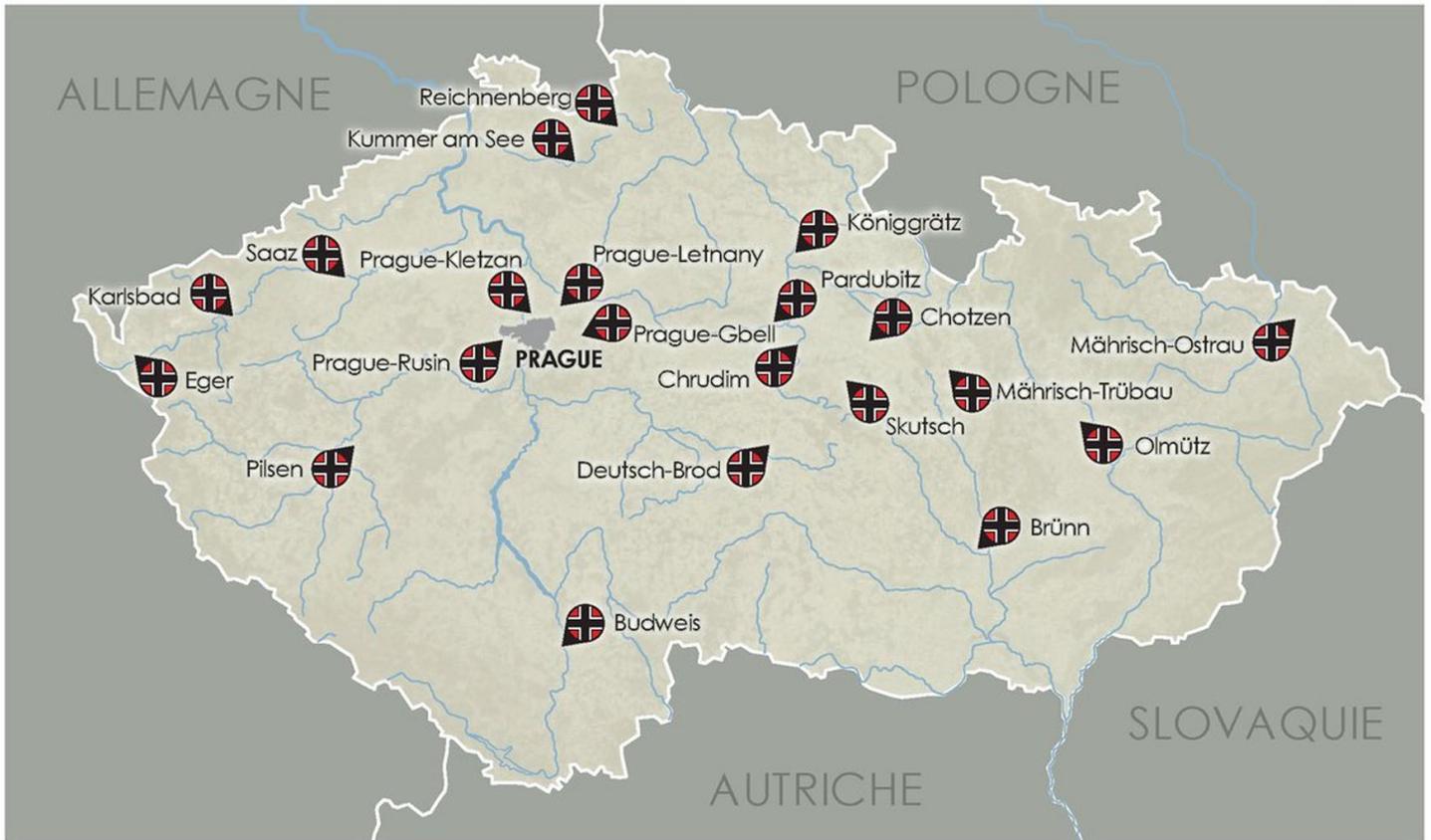
Tout cela n'est que la théorie. Dans les faits, Deßloch perd le contrôle de la situation dès les premiers jours de mai en raison d'une rupture des communications avec ses unités subordonnées. Et l'un des plus acharnés à s'affranchir de la tutelle de la *Luftflotte 6* est le *Generalfeldmarschall* Ferdinand Schörner, commandant du *Heeresgruppe Mitte* et jusqu'au-boutiste forcené ; il s'entend d'ailleurs à merveille avec l'*Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Kommodore* SG 2, lui aussi bien décidé à livrer combat aux « bolcheviques » jusqu'au dernier jour en s'appuyant sur les ordres de Ritter von Greim.

FACE À L'INSURRECTION TCHÈQUE

Comme si les choses n'étaient pas assez compliquées comme ça, le 1^{er} mai, la population tchèque manifeste ouvertement dans les rues de Píseň ; le mouvement est sévèrement réprimé par les *Panzer*. Le commandement allemand a peur d'être débordé : au cours de la nuit précédente, un commando de partisans a attaqué l'aérodrome de Chotzen (Choceň), y détruisant deux Fi 156. Il va pourtant l'être,



BASES DE LA LUFTWAFFE EN BOHÊME-MORAVIE



car l'insurrection éclate dans plusieurs villes du nord de la Bohême les jours suivants.

Malgré les ordres de Schörner d'écraser la rébellion dans un bain de sang, les commandants d'unité de la Luftwaffe réagissent de façon mitigée. Certains négocient une sorte de *modus vivendi* avec les insurgés, tandis que d'autres ripostent violemment.

Le 5 mai, le *Major* Arnulf Blasig, *Kommandeur* III./SG 10, fait décréter la loi martiale à Vysoké Mýto et fait pendre deux hommes et en fusiller un troisième à Cerekvice nad Loučnou parce qu'ils portaient des drapeaux tchèques sur eux. Face à une véritable insurrection armée, qui éclate le lendemain à Holice, il envoie ses Fw 190 F-8 ; cet épisode fait 58 tués dans les rangs des partisans, tandis que 29 civils sont internés comme otages à Vysoké Mýto [14].

De son côté, Hans-Ulrich Rudel, dont des membres de son unité ont été capturés par des résistants, fait effectuer plusieurs sorties de représailles contre des villages voisins de son PC à Mimoň-Hradcany.

Cependant, le foyer le plus important se déclare dans la capitale, où les insurgés parviennent à s'emparer du puissant émetteur de Radio-Prague (Strašnice). La situation reste incertaine jusqu'aux premières heures du 6 mai, quand les troupes de la Wehrmacht et de la SS font mouvement de la périphérie vers le centre-ville. À l'aube,

les négociations entre Allemands et Tchèques sont balayées dès le moment où les chars de la SS entrent en action. Malgré une pluie torrentielle, les barricades poussent comme des champignons dans la capitale.

C'est alors que l'Armée Vlasov ou Armée de libération russe – *Rouskaia osvoboditelnaia armia* (ROA) – en profite pour retourner sa veste et venir en aide aux insurgés [15].

COMBATS À PRAGUE

Les aérodromes de la Luftwaffe autour de Prague sont à leur tour menacés par les insurgés. Ceux-ci n'osent pas s'attaquer à Gbell (Kbely), trop puissamment défendu, mais s'emparent sans difficulté de Letnan (Letňany), où ils capturent un Arado Ar 396 intact ; débarrassé de ses croix noires, il est utilisé par un pilote d'essai de la firme Avia pour lancer des tracts au-dessus de Prague.

Au matin du 5 mai, la situation commence à tourner au vinaigre à Ruzyně, où stationnent les Me 262 de la *Gefechtsverband Hogeback* [16]. Cependant, l'*Oberstleutnant* Hermann Hogeback prend l'affaire en main, et ses appareils repoussent momentanément la menace.



Junkers Ju 88 P-1 (W.Nr. 1011)

FFS(C) 14
Prague-Gbell (Kbely), 8 mai 1945



◀ L'aérodrome de Letňany en mai 1945. Dernière le He 177 A-3 (W.Nr. 35008), on aperçoit un Bf 110 G-4 (W.Nr. 730255) portant le code tactique (7J+AF) d'un Stab IV./NJG 102 qui n'a jamais existé ; en revanche, le I./NJG 102 du Major Eckart-Wilhelm von Bonin était bien basé à Ruzyně et à Kbely, mais il avait été dissous le 28 mars 1945. (E-N Archives)

▼ La reddition de l'Armée allemande à Berlin le 8 mai 1945 à 23h01. Assis à la table, de gauche à droite : le Generaloberst Hans-Jürgen Stumpff, commandant en chef de la Luftwaffe, le Feldmarschall Wilhelm Keitel, chef de la délégation allemande et commandant en chef de la Wehrmacht, et le Generaladmiral Georg von Friedeburg, commandant en chef de la Kriegsmarine et représentant du Großadmiral Karl Dönitz, chef du gouvernement provisoire du Reich. (US NARA)

Le 6 mai, Schörner déclenche un assaut général sur Prague. La Luftwaffe ne peut l'appuyer qu'avec les jets de Hogeback. Toutefois, ordre est donné aux aviateurs d'éviter un bombardement massif de la ville et de viser en priorité les émetteurs de Radio-Prague situés dans les quartiers de Strašnice et Vinohrady. Un Me 262 A-2a, touché par l'artillerie antiaérienne de la ROA, est contraint à un atterrissage forcé ; son pilote, le *Leutnant* Schimmel de la 2./KG 51, est abattu – officiellement pour avoir tenté de s'enfuir. Cependant, les pilotes allemands ne peuvent pas maintenir la pression contre les insurgés et l'Armée Vlasov en raison du faible stock de carburant dont ils disposent ; en outre, les hommes de Hogeback vont devoir bientôt se battre pour tenir leur propre aérodrome. En effet, dans la soirée du 6 mai, la ROA arrive à la lisière du terrain de Ruzyně et commence à pilonner ses installations. Hermann Hogeback a retracé les derniers jours de son unité [17] :

« Début mai, un soulèvement a éclaté à Prague. Le gén. Vlasov a changé de camp et a marché sur Rosin [Ruzyně]. J'ai conclu un armistice par deux fois avec Vlasov, mais il ne l'a jamais respecté. L'attitude indécise et pusillanime du commandant militaire de la place de Prague, le gén. Toussaint, qui m'a demandé de calmer Vlasov et de ne pas le combattre, et une communication déficiente avec le Haut commandement m'ont amené à agir par moi-même. J'ai été rassuré à propos de cette décision par le cas du col. Sorge. Sorge était le chef d'état-major du gén. Seidemann, qui commandait alors la *Gefechtsverband Hogeback* [18]. Il est venu nous avoir avec son Storch.

« Quand Sorge a eu connaissance de nos problèmes, il a dit : "Quoi ? Vlasov est un de mes excellents amis. Je vais arranger cette affaire en quelques minutes." On lui a fourni une voiture, qui est revenue une demi-heure plus tard avec un ultimatum de Vlasov : si nous ne capitulons pas dans la demi-heure, Sorge serait pendu. C'est probablement ce qui est arrivé, parce que personne n'a jamais revu Sorge par la suite [19].

« Pendant ce temps, les avant-gardes de Vlasov, particulièrement bien armées, ont atteint l'aérodrome, et la *Gefechtsverband* a commencé à se battre, parce qu'il n'y avait pas d'autre moyen de les arrêter. Une

[17] *Kampfgeschwader 6, Aufstellung und Kriegseinsatz* – Bundesarchiv, Freiburg-im-Brisgau, RL 10/564, document daté du 22.11.1972.

[18] En tant que chef du *Luftwaffenkommando VIII*, il était le supérieur direct de Hogeback.

[19] Il s'agit de l'*Oberst* Helmut Sorge, Chef du *Generalstab* du VIII. *Fliegerkorps*, devenu *Luftwaffenkommando VIII* ; son sort n'est en effet pas connu.

[20] *1st/Lieutenant* Chester H. Frahm.

reconnaissance aérienne a montré que la totalité de l'Armée Vlasov convergeait vers l'aérodrome par différentes routes. Il a été décidé que tous les Me 262 attaquaient par surprise pour détruire ces colonnes sans protection. Grâce à ces attaques, nous avons pu respirer un moment. Deux chars qui avaient pénétré dans l'enceinte de l'aérodrome ont été repoussés par les Me 262. Pendant ces combats, la *Gefechtsverband* n'a pu compter que sur elle-même, car de nombreuses batteries de *Flak* avaient décidé de ne pas se battre. » Le lendemain matin, la *Gefechtsverband Hogeback* est entièrement accaparée par la défense de son aérodrome. Les obus ennemis ont détruit près d'un tiers de ses Me 262 encore en état de vol, mais, de toute façon, les réserves de carburant J-2 n'auraient pas permis de les faire tous décoller. Deux pilotes de la 2./KG 51, les *Oberleutnant* Hans Strothmann et *Feldwebel* Poling, sont abattus et tués, l'un par la ROA, l'autre par la rébellion. La situation devient vite intenable, et, en fin de soirée, Hogeback ordonne le transfert des avions à Saaz (Žatec) ; le reste de la *Gefechtsverband* gagnera cette base par la route dans la nuit du 7 au 8.



Messerschmitt Bf 109 K-4 (W.Nr. 331529)

Stab/JG 52
Deutsch-Brod (Havlíčkův Brod), 8 mai 1945

Profils © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016



NACH HAUSE !

Les fanatiques nazis ne désarment pas encore, ainsi que le prouve l'ordre du jour daté du 6 mai et signé de la main du *Generalleutnant* Viet Fischer, *Kommandierender General und Befehlshaber im Luftgau VIII* (Prague) :

« Tous les commandants sont pleinement responsables de la bonne tenue de leurs unités. Toute tentative individuelle de quitter son unité pour se rendre à l'ennemi occidental doit être punie avec la plus extrême sévérité ! Quiconque quittera son unité à présent sera considéré comme un traître et devra être traité en conséquence. Seul l'accomplissement de notre devoir de manière soudée permettra d'atteindre les buts fixés par notre commandement. »

Cependant, le 7 mai, à 02h41, un événement majeur se déroule à quelque 900 km plus à l'ouest : le *Generaloberst* Alfred Jodl signe la capitulation des armées allemandes à Reims. Parce que Staline exige que la signature de l'acte de reddition se déroule sur le territoire des vaincus, la cérémonie est renouvelée à Berlin le 8 mai à 23h01 ; soit

le 9 mai à 01h01, heure de Moscou – raison pour laquelle l'URSS (puis la Russie) fêtera la fin de la Grande Guerre patriotique un jour plus tard que les Occidentaux.

Dönitz demande le retrait rapide du *Heeresgruppe Mitte* vers l'ouest. Deßloch adresse de nouvelles instructions à ses unités aériennes : « Ne tirez plus sur les ennemis occidentaux. Laissez les aérodromes intacts, mais détruisez les avions et les dépôts de carburant. » Les pilotes disposant d'un avion en état de vol sont désormais libres de gagner les zones sous contrôle de « l'ennemi occidental ».

À Prague, les opérations se poursuivent néanmoins le 7 mai. Le III./SG 77 entre en action, mais sans grande efficacité. Deux Fw 190 F-8 sont descendus, l'un par les rebelles, le second par un P-51D du 109th *Tactical Reconnaissance Squadron* de la *Ninth Air Force* [20].

Le 8 mai, quelques raids sporadiques sont encore menés, mais les pensées des pilotes sont ailleurs. La plupart des unités effectuent une dernière mission dans la matinée, puis commencent à plier bagages.



◀ Ce Junkers Ju 86 G-6 (W7+IH) de la 1./NJG 200 a quitté Budweis (České Budějovice) le soir du 7 mai pour rejoindre Augsburg (R-84), où son équipage s'est rendu au 72nd *Liaison Air Squadron* américain. On note la manière dont les marques de nationalité allemandes ont été maladroitement remplacées par des croix blanches. Nous ignorons le sort de l'équipage, mais ses camarades qui s'étaient rendus aux GIs à Karlov Vary le 10 mai seront remis aux Soviétiques une semaine plus tard. (US NARA)



◀ Reddition de la *Stabschwarm II./SG 10* à Neubiberg, près de Munich, avec, du premier plan à l'arrière-plan : le « << » (W.Nr. 428639) du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Götz Baumann, le « 13 jaune » (W.Nr. 582304), le « <2 » (W.Nr. 568875) et le « <O » du *Technischer Offizier* du groupe (W.Nr. 440401). Ils portent tous les marques spécifiques du front de l'Est. (Collection J. V. Crow)



LES ÉVADÉS

Depuis Kummer am See (Mimoň-Hradcany), l'*Oberst* Hans-Ulrich Rudel, *Kommodore* SG 2, organise la fuite vers l'ouest de ses pilotes qui ont la chance de disposer d'un avion. Il met le cap sur Kitzingen, un aérodrome tenu par les Américains, avec son Ju 87 G-2, deux Ju 87 D-5, un Fw 190 A-6, un Fw 190 A-8 et trois Fw 190 F-8, comme il l'a expliqué lui-même dans ses mémoires [21] :

« Dans la région de Saaz [Zatec], nous nous bagarrons encore un peu avec les Russes qui surgissent brusquement du brouillard et qui, dans leur ivresse de victoire, espèrent nous "gober" sans difficulté. Ce qu'ils n'ont pu réussir en cinq ans, ils ne le réussissent pas non plus aujourd'hui – pour la dernière fois. Au bout de deux petites heures, nous approchons de l'aérodrome un peu tendus, craignant que la DCA américaine ne soit encore active. Voilà le grand aérodrome de Kitzingen. J'ordonne à tous mes pilotes de s'arranger pour casser leur appareil à l'atterrissage ; nous ne voulons pas rendre une seule machine en état de vol. Il faut sortir le train d'atterrissage et, à grande vitesse, le faucher. Pour cela, il faut freiner brusquement d'un côté tout en actionnant simultanément le gouvernail du même côté pour partir en cheval de bois. J'aperçois une foule de soldats sur le terrain. Ils sont rassemblés sous le drapeau améri-

cain pour une sorte de revue de la victoire. Nous passons d'abord en rase-mottes pour bien nous assurer que la DCA ne tirera pas sur nous à l'atterrissage. Une partie des Américains aperçoit alors les croix noires sous nos ailes. Certains se jettent à plat ventre. Nous atterrissons dans les conditions prévues, un seul appareil se posant normalement. Un adjudant du 2^e groupe a embarqué une jeune fille dans le compartiment à bagages de son avion et a craint, en atterrissant sur le ventre, de blesser sa passagère. Il ne la connaît "naturellement" pas ; elle errait sur le terrain au départ, ne voulant pas tomber aux mains des Russes. Ses camarades en savaient quelque chose.

« Je me suis présenté le premier sur la piste. J'étais déjà attendu par un soldat US qui a braqué un pistolet-mitrailleur sur moi. J'ouvre ma verrière ; il tend déjà la main vers mes Feuilles de chêne en or pour me les arracher, je le repousse et referme ma verrière. Ce premier contact se serait probablement mal terminé si des officiers américains n'étaient arrivés dans une jeep pour renvoyer aussitôt leur soldat trop avide. Ils s'approchent et remarquent que je porte un bandage tout ensanglanté, c'est la conséquence des combats au-dessus de Saaz. »
Ayant décollé avec Rudel, le *Feldwebel* Eugen Lörcher de la 5./SG 2 préfère aller poser son appareil sur le ventre près de sa ville natale d'Aufhausen (Bavière)

[21] Pour plus de détails, cf. *Aéro-Journal* n° 49 (octobre 2015).

[22] Hogeback était le *Kommodore* de la KG 6, transformée en KG(J) 6 le 23 novembre 1944 – cf. *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014).

QUATRE PHOTOS ILLUSTRANT LA REDDITION DE LA SG 2 À KITZINGEN



▲ On aperçoit, marchant sur l'aile droite du Ju 87 G-2 du *Kommodore*, le *Hauptmann* Ernst-August Niermann, dernier radio-mitrailleur de Hans-Ulrich Rudel. (Collection J. V. Crow)

▼ L'*Oberleutnant* Hans Schwirblatt, de la 1./SG 2, a « crashé » son Ju 87 D-5. Amputé de la jambe gauche, comme Rudel (on note ses béquilles dans les mains de l'un de ses passagers – ils étaient apparemment trois à bord), il avait aussi perdu plusieurs doigts d'une main. Les GIs fouillent la carlingue à la recherche d'éventuelles armes. (Collection J. V. Crow)



▲ Un MP accompagne le *Hauptmann* Kurt Lau, qui, contrairement à ce qu'explique Rudel, n'a pas « vauté » son Fw 190. Lau, alors *Kommandeur* II./SG 103, avait décidé de revenir à son ancienne unité (il a commandé le I./SG 2 entre mai et novembre 1944) dans les derniers jours de la guerre. (Collection J. V. Crow)

▼ Ce jeune sous-officier a embarqué une passagère, qu'il connaissait peut-être un peu plus que ce qu'il a prétendu, mais qui n'avait pas plus envie que lui de tomber aux mains des Russes. (Collection J. V. Crow)





▲ L'aérodrome de Wels (Autriche) tel que l'ont découvert les GIs à leur arrivée. À gauche, un Fw 190 F-8 (VNr. 580632) de la 6./SG 10. La diversité des avions présents sur le tarmac (chasseurs, chasseurs-bombardiers, *Stukas*, bombardiers, avions de transport et d'entraînement, venant de tous les fronts, Ouest, Est et même Italie) montre dans quel désarroi se sont trouvées la plupart des unités quand l'état s'est refermé sur les cendres du III. Reich. (US NARA)

► Si dans le texte, nous avons essentiellement traité du sort des unités de chasse, il est évident que tous les aviateurs allemands ont été concernés par ce sauve-qui-peut général. Ce Fw 189 F-1 de la 2./NAGr. 16 a ainsi trouvé asile à Salzbourg le 8 mai. Venu de Graz-Thalerhof (Autriche), il porte les marques des formations engagées à l'Est sous l'égide de la *Lufflotte 4*. (US NARA)



pour retrouver sa famille. Il a embarqué sa fiancée dans le fuselage arrière ; il se mariera avec elle après la guerre, et tous les deux reviendront sur les lieux chaque année pour célébrer cet événement au champagne.

Hermann Hogeback :

« De là [Saaz], nous avons effectué les dernières missions sur Me 262 contre les chars russes afin de ralentir leur progression pour permettre au maximum de troupes et de civils [allemands] d'atteindre les lignes américaines. Après que le gén. Seidemann a informé le Kdore K. G. 6 [22] de la cessation des hostilités à 24h00, tous les Me 262 qui n'étaient pas en état de vol ou impliqués dans les opérations en cours ont été incendiés. Nous avons formé des petits groupes de quatre à cinq camions, qui ont reçu la consigne de gagner les lignes américaines par les chemins de traverse, étant donné que les grands axes vers Pilsen [Plzeň] et Karlsbad [Karlovy Vary] étaient encombrés ; ils se sont tous retrouvés quelques jours plus tard dans un camp de prisonniers à Eger [Cheb]. Malheureusement, la partie du *Geschwaderstab* encerclée par les Tchèques à Wokowitz n'a pas pu se dégager ; de nombreux hommes sont tombés lors des combats à Prague-Rosin. »

Bayreuth constitue l'une des destinations les plus prisées, car cet aérodrome est à la fois proche de la frontière avec le Protectorat de

Bohême-Moravie et situé en zone américaine : pas moins de 19 avions s'y posent le 8 mai, provenant de différentes unités de chasse, d'appui tactique et même de harcèlement nocturne ; ils y déposent 54 navigants et « rampants ».

LES MALCHANCEUX

Il ne suffit pas de pouvoir décoller, il faut aussi déjouer les derniers pièges qui menacent les aviateurs sur le chemin de la liberté.

Douze Ju 87 D et huit Fw 190 appartenant à la SG 2 doivent livrer bataille à des Yak-3 du 7^e GIAD au nord de Prague vers midi, au moins deux de chaque type étant abattus.

Derniers à quitter Budweis (České Budějovice), le 8 mai vers 19h30, les *Unteroffizier* Walter Abbredis et *Oberfeldwebel* Josef Enzensberger de la 1./SG 10 sont attaqués par des P-51. Le premier est abattu et tué. Le second parvient à s'échapper et à se poser sur le ventre près de Sonthofen (Oberallgäu, Bavière), la localité allemande la plus méridionale – qui est aussi sa ville natale.

Vers 20h00, la *Ninth Air Force* clôt sa liste de victoires aériennes quand deux membres du 15th *Tactical Reconnaissance Squadron* s'offrent chacun un Fw 190 à 8 km au nord-est de Radnice.



▶ et ▲ Ce Bf 109 G-6 (W.Nr. 463141) d'une unité inconnue, mais portant les marques de l'ex-Luftflotte 6, se rend aux Américains sur la base de Fürth (près de Nuremberg) le 8 mai 1945. (Collection J. V. Crow)

◀ La fin de l'odyssée de la JG 77 : ce Bf 109 G-14/AS (W.Nr. 780940), « 61 blanc », du II. Gruppe a été sabordé à Skuteč le jour de la capitulation de l'Allemagne. (Collection J. Rajlich)

LES ABANDONNÉS

Tous les pilotes n'ont pas la chance de rejoindre un aérodrome américain ; c'est le cas du *Feldwebel* Bernhard Ellwanger du III./SG 77 [23] :

« Le 8 mai, nous n'avions plus d'essence que pour quatre appareils. Même aujourd'hui, je n'ai pas compris comment le mien a pu figurer parmi eux. Nous avons décollé et mis le cap sur Prague, menés par le *Hauptmann* Günther Ludigkeit, le commandant de la 7. Staffel. Nous devons détruire le siège de la radio de Prague, tenu par les rebelles. Nous volions à une altitude d'environ 4 000 m quand on a aperçu

Prague. Tout à coup, nous n'avons pas pu en croire nos yeux ! Des centaines [sic] de chasseurs américains emplissaient le ciel et brillaient dans le soleil. J'en ai presque oublié ce que nous faisons là à ce moment. Notre *Schwarm* a viré à gauche et a amorcé une descente. Quand j'ai aperçu la cible dans mon viseur, j'ai largué ma bombe. Coup au but ! Après cela, nous sommes rapidement revenus à notre base. Ce fut ma dernière mission de guerre, le jour de la capitulation – et aussi ma dernière chance de pouvoir me rendre aux Américains ! »

Hans-Georg Bartholomäi, *Oberfähnrich* au II./JG 77, se souvient de l'annonce de la capitulation [24] :

[23] *Luftwaffe over Czech Territory, 1945* – J. Rajlich, S. Kokošca & A. Janda – Japo, Hradec Králové, 2001.

[24] J. Rajlich et al, *op. cit.*

[25] Köhler parviendra à s'échapper.

[26] *The Blond Knight of Germany* – T. J. Constable et R. F. Toliver – Doubleday, Garden City, 1970.



Focke-Wulf Fw 190 F-8

7./SG 10
Budweis (České Budějovice), 8 mai 1945

Profilis © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016

« Le personnel s'est aligné. Les *Staffelkapitäne* ont fait leur rapport au *Gruppenkommandeur*. Leur dernier rapport. Le *Gruppe* ressemblait à un mur de briques. Le *Kommandeur* [*Hauptmann* Arminius Köhler] a pris la parole. Sa Croix de Chevalier étincelait sous les reflets du soleil. Les pilotes et les officiers n'abandonneraient pas le personnel au sol à son sort. Partager un destin commun était un devoir naturel pour ceux qui avaient combattu main dans la main pendant toute la guerre. Ils détruiraient leurs avions et rallieraient la zone occidentale en camions, par la force si nécessaire. Les pilotes se sont mis en demi-cercle autour de leur *Kommandeur*. Il n'a pas pu terminer son discours. L'émotion lui serrait trop la gorge ; il a quitté les lieux. »

Le *Stab* et le II./JG 77 détruisent leurs avions à Skutsch (Skuteč), puis vont se rendre aux Américains à Pisek (Bohême-du-Sud) le 9 mai ; malheureusement pour eux, ils seront remis aux Soviétiques quelques jours plus tard [25]. Le I./JG 77 saborde ses derniers avions à Mährisch-Trübau (Moravská Třebová) et tombe aux mains de l'Armée rouge le 9 mai.

Après une ultime reconnaissance dans la région de Brünn (Brno) – voir plus bas –, le *Major* Erich Hartmann, *Kommandeur* I./JG 52, revient se poser à Deutsch-Brod (Havlíčkův Brod), où il est capturé par les Soviétiques. Jugé pour « crimes de guerre » et « sabotage de l'industrie aéronautique soviétique », il est condamné à 25 ans de travaux forcés ; envoyé dans un camp en Oural, il écope de 25 ans de plus comme meneur de grève ! En octobre 1955, il est finalement remis en liberté et rejoint l'année suivante la Bundesluftwaffe naissante. Refusant d'obéir aux ordres du *General der Flieger* Hans Seidemann, commandant le *Luftwaffenkommando* VIII, l'enjoignant de s'enfuir avec Hartmann à Dortmund (?) pour se mettre à l'abri de la vindicte des Soviétiques, l'*Oberst* Hermann Graf, *Kommodore* JG 52, choisit de rester avec ses hommes. Le 8 mai, les *Stab*, I. et III./JG 52 détruisent tous leurs avions à Deutsch-Brod et forment une colonne de près de 2 000 soldats et civils qui prend la route en direction des lignes américaines. Ce *Sturmregiment Graf* franchit la frontière à Pisek dans la soirée, mais, quelques jours plus tard, les Américains le renvoient d'où il est venu et l'abandonnent à son triste sort.

Le II./JG 52 s'est déjà replié à Zeltweg (Autriche), mais se sentant menacés par l'avance de l'Armée rouge, qui n'est plus qu'à une trentaine de kilomètres de Graz, les pilotes qui disposent d'un avion en état de vol vont trouver refuge à Neubiberg.

Les pilotes sans avion et le personnel technique tentent leur chance par la route, en vélo ou à pied, individuellement ou en colonnes formées. Ceux du III./SG 2 tombent aux mains de l'Armée rouge, qui les remet aux partisans tchèques ; ils sont pour la plupart sommairement exécutés. Le fait que Rudel ait décidé de réprimer l'insurrection n'est certainement pas étranger à cette brutale réaction. Quant à ceux d'autres unités désarmés par les Soviétiques, ils connaîtront de longues années de captivité dans des conditions très éprouvantes.

DERNIÈRES VICTOIRES

Une première victoire est revendiquée le 8 mai, à 07h54, par l'*Oberleutnant* Kurt Thyben de la 4./JG 54 contre un Pe-2 à l'ouest de Libau (Liepāja, Lettonie) – son 157^e succès ; il ira ensuite se rendre aux Britanniques.

Selon deux auteurs très réputés dans les années soixante-dix, Erich Hartmann a remporté sa 352^e et dernière victoire dans la matinée du 8 mai 1945 [26]. Voici leur version des faits :



▲ Le II./JG 52 a trouvé sa planche de salut à Neubiberg. Le pilote hongrois du Bf 109 G-10 (W.Nr. 613165) au premier plan a suivi le mouvement. Tous les appareils portent les marques d'identification imposées par la *Luftflotte* 4 le 7 mars 1945, à savoir un anneau jaune de 50 cm de large, distant de 30 cm du bord du capot, et le gouvernail entièrement peint en jaune. (Collection J. V. Crow)

▼ Un Fw 190 F-8 (W.Nr. 580351), codé « 5+1 », d'un deuxième groupe d'une *Schlachtgeschwader* non identifiée à Straubing. (Via Mark J. Sheppard)



▼ Des Fw 190 F-8 et des Fw 190 D-9 alignés à Mimoň-Hradčany. Si les premiers appartiennent sans conteste à la SG 2, l'origine des seconds reste incertaine : il est possible que, outre le « Dora 9 » offert à Rudel, la SG 2 ait perçu quelques-unes de ces machines qui auraient dû être affectées aux *Schlachtgruppen*, mais il semble plus probable qu'ils appartaient au II./JG 6, qui partageait la même base. (E-N Archives)





▲ L'un des cinq Me 262 de la *Gefechtsverband Hogeback* posés à Faßberg : le A-1a (WNR. 500210), « 17 jaune », piloté par le *Leutnant* Hans Dorn de la 3./JG 7. (E-N Archives)

▼ Également posé à Faßberg, le A-1a (WNR. 111007), « 5 jaune », de l'*Unteroffizier* Anton Schöppler de la 11./JG 7. Le code tactique était répété en jaune clair sur la trappe de la roue avant. (E-N Archives)



« Le I./JG 52 a décollé pour sa dernière mission de guerre le 8 mai. Les défenses allemandes en Tchécoslovaquie s'étaient désintégrées, et les armées soviétiques progressaient sans rencontrer la moindre résistance. L'*Oberst* Hermann Graf et son *Stab* ont rejoint le I. *Gruppe* de Hartmann à Deutsch-Brod. Graf a alors donné son dernier ordre de mission à Hartmann : localiser les avant-gardes blindées soviétiques et estimer leur distance de Deutsch-Brod.

« La montre de bord de KARAYA I affichait 08h30 quand Hartmann et son ailier ont pris l'air ; ils ont grimpé jusqu'à 4 000 m et mis le cap vers l'est et Brno [27]. Il [Hartmann] s'est servi d'une carte routière pour la navigation. Une épaisse fumée noire recouvrait la ville de Brno. Indéniablement, les Russes étaient là. Des incendies ravageaient la ville. Les Soviétiques bombardaient la ville ou avaient commencé à l'occuper. Des colonnes de troupes et de blindés russes pénétraient au cœur de la ville depuis les faubourgs Est. Il [toujours Hartmann] s'est enfoncé sur son siège et a alors aperçu une formation espacée de Yak-11 en dessous de lui. Les pilotes, probablement fascinés par le spectacle de Brno sous les flammes, n'avaient pas repéré Hartmann et son ailier et volaient comme pour une parade.

[27] Les auteurs américains sont souvent fâchés avec les orthographes étrangères : il s'agit de KARAJA et de la ville de Brünn pour les Allemands, qui n'auraient jamais employé le toponyme tchèque.

[28] Une représentation de ce duel figure sur la couverture du hors-série n° 8 d'*Aéro-Journal* (mai 2011). D'autres sources citent le Yak 9 du *Leytenant* Alexej Ivanjuk du 15^e GIAP.

[29] Cf. *Aéro-Journal* n° 41 (juin 2041) : *Kampfeschwader* 200, l'escadre secrète du III. Reich.

[30] J. Rajlich et al, *op. cit.*

« L'un des Yak a effectué un looping insouciant comme pour célébrer la victoire de l'Armée rouge. Hartmann a balancé ses ailes pour donner le signal d'attaque à son ailier ; il a poussé le manche en avant et s'est retrouvé en position de tir juste au moment où le Russe atteignait le sommet de son acrobatie sur le dos. Il était à moins de 65 m de distance. Quand l'avion a empli son pare-brise, Hartmann a pressé la détente et a aussitôt dégagé. Le Russe a encaissé la totalité de la rafale, vacillé, pris feu, puis est tombé à la verticale dans un panache de fumée ; il a explosé dans un champ. C'était la 352^e victoire de Hartmann.

« Il se préparait à attaquer un autre Yak quand il a subitement noté comme un éclair au-dessus de lui. Il provenait d'une formation d'une douzaine d'avions. Ce reflet du soleil sur des ailes lustrées ne laissait pas la place au doute : des Mustang ! Considérant qu'il se trouvait piégé entre des Américains et des Soviétiques, Hartmann a piqué et disparu avec son ailier dans un gros nuage de fumée. Ils ont mis le cap à l'ouest et se sont échappés pleins gaz vers Deutsch-Brod. Hartmann s'est retourné pour voir qu'il s'était bien débarrassé des Mustang. Les Soviétiques n'ont pas eu cette chance. Un nouveau combat aérien avait commencé entre l'aviation de l'Armée rouge et l'USAAF, Yak et Mustang se livrant un duel meurtrier au-dessus de Brno. »

Cette histoire présente un certain nombre d'incohérences. Si l'on peut mettre sur le compte d'une mauvaise identification le fait qu'il parle d'un Yak-11, un avion d'entraînement qui n'a jamais été utilisé en opération, en revanche d'autres détails ne cadrent pas. Le combat n'a certainement pas pu avoir lieu au-dessus de Brno en flammes, la ville ayant été libérée le 26 avril. En outre, non seulement les archives américaines restent muettes à propos d'un duel contre l'aviation soviétique ce jour-là, mais cette dernière n'a déploré aucune perte du fait de l'ennemi. Chacun en tirera ses propres conclusions.

À Saaz, le *Major* Theodor Weißenberger, *Kommodore* JG 7, laisse aux pilotes le choix de leur destin. Tous décident d'aller se rendre sur un aérodrome aux mains des Alliés occidentaux – certains choisissent le plus proche de leur domicile, mais la plupart finissent à Faßberg, où l'on retrouve quatre Me 262 A-1a et A-2a de la JG 7 et un A-2a de la KG 51 (tous de la *Gefechtsverband Hogeback*). Le 8 mai 1945, vers 16h00, se déroule un tout dernier engagement quand l'*Oberleutnant* Fritz Stehle, commandant le I./JG 7 par intérim, revendique le P-39Q (identifié comme un Yak-9) du *Leytenant* S. G. Stepanov du 129^e GIAP, remportant ce qui est, jusqu'à preuve du contraire, l'ultime victoire aérienne de la guerre en Europe [28] – tout au moins de manière officielle, car ce qui s'est passé ensuite a été mis sous le boisseau des deux côtés. Stehle ira se poser ensuite sur l'aérodrome de Faßberg tenu par les Britanniques.

ALLES KAPUTT!

Après avoir attendu en vain à Horsching de transporter vers Barcelone les grands dirigeants nazis enfermés dans le bunker de Berlin [29], le 3 mai, le *Hauptmann* Heinz Braun du I./KG 200 reçoit l'ordre de poser son Ju 290 A-4 (V7, PJ+PS) à Königgrätz (Hradec Králové). Au matin du 8 mai, livré à lui-même, il décide de rejoindre Munich-Riem pour ne pas tomber entre les mains des Russes ; il prend à bord de son appareil quelque 70 soldats blessés, femmes et enfants pour leur éviter un sort identique. Après s'être battu les armes à la main avec son équipage pour que l'appareil ne soit pas pris d'assaut par des soldats en proie à la panique, il décolle à 12h55.

« Au-dessus de la frontière avec l'Allemagne, nous avons été interceptés par deux P-51 Mustang. Nous volions à basse altitude en raison du mauvais temps. En balançant les ailes et en abaissant le train, nous avons échappé au pire et nous avons été escortés jusqu'à Munich-Riem, où nous avons réussi à nous poser sur une étroite bande libre de tout cratère. »

Son Ju 290 sera récupéré par les Américains et, fort à propos, décoré de l'inscription ALLES KAPUTT sur le nez !

MAI 1945 : LES DERNIERS VOLS DE LA LUFTWAFFE

Bien que tout mouvement d'avion ait été interdit à partir du 8 mai à 23h01, quelques retardataires cherchent encore à s'envoler vers des horizons plus radieux le lendemain. Selon certaines sources [30], un Bf 109 et un Do 217 ont été descendus par la chasse soviétique au nord de Prague le 9 mai. En revanche, il semble qu'aucun avion en provenance de Tchécoslovaquie n'ait atterri en zone occidentale ce jour-là.

Les combats terrestres dans et autour de la capitale se poursuivent jusqu'au 11 mai, et certains auteurs pensent que des unités de la Luftwaffe ont pu y être mêlées. Cela semble néanmoins peu probable, car tous les appareils en état de vol ont été repliés vers l'ouest avant l'entrée en vigueur du cessez-le-feu, et le reste du personnel (pilotes haut-le-pied et mécanos indispensables à la mise en route des appareils) a tracé sa route en direction des lignes américaines après avoir détruit les avions indisponibles et les stocks de carburant.

MAI – JUIN 1945 : OPÉRATIONS HUMANITAIRES

Toutefois, des membres de l'ex-Luftwaffe reprennent rapidement du service avec les Alliés. Ceux-ci leur demandent de préparer – sous haute surveillance – des appareils qu'ils veulent examiner dans leurs propres



▲ Le Ju 290 A-4 (A3+HB) du *Hauptmann* Heinz Braun en route pour Orly avant son transfert aux USA. Il est piloté par le *Colonel* Harold E. Watson, patron de l'*Air Technical Intelligence*, alias « Watson's Whizzers », unité chargée de récupérer les avions allemands de quelque intérêt (opération « Lusty »). Ayant décollé de Lajes (Açores) après le C-54 du président Truman, considéré comme l'avion de transport le plus performant de l'époque, il arrive aux Bermudes une heure avant lui ! L'appareil sera ferrailé le 12 décembre 1946. Quel gâchis... (US NARA)

centres d'essais, et en particulier les très convoités Me 163, Me 262 et Ar 234. Nous ne nous étendrons pas sur ce sujet.

Quelques unités sont appelées par les Alliés à participer à des opérations humanitaires. Replié à Gardemoen (Norvège) avec 22 Ju 88 A-17, le II./KG 26 transfère tous ses avions disponibles à Liepāja (Lettonie) pour évacuer les blessés de la poche de Courlande. Les quelques Ju 188 mis à l'abri à Neumünster (Schleswig-Holstein) par le I./KG 66 sont également impliqués dans cette affaire.

Le 5 mai, les Dornier Do 24 et Arado Ar 196 du *Seenotgruppe* 81, dont la base de Bug (île de Rügen) est menacée par l'avance soviétique, se réfugient à Guldborg (Danemark), où ils attendent sagement leur démobilisation.



Messerschmitt Bf 109 G-14

I./Erg.KG(J)
Pilsen (Plzeň), 8 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Cet avion porte les marques de ses anciens propriétaires : la barre horizontale du II/JG 51 et l'insigne du I./KG(J) 55.



Messerschmitt Bf 109 G-10/UA (W.Nr. 612762)

Jasta 5
Rousskaia osvoboditelnaia armia (ROA)
Deutsch-Brod (Havlíčkův Brod), 8 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016



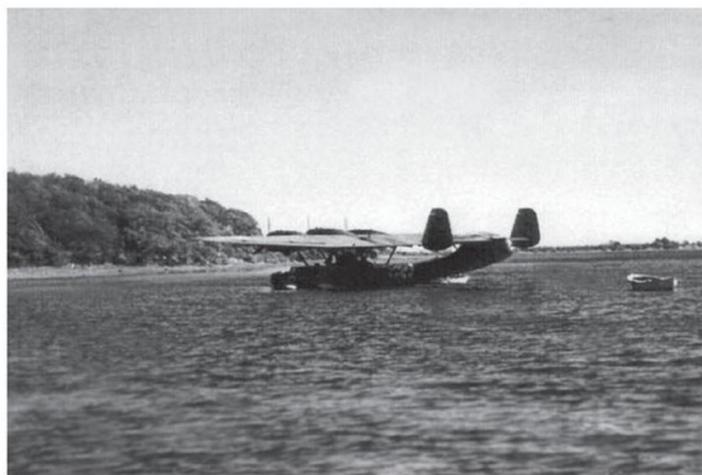
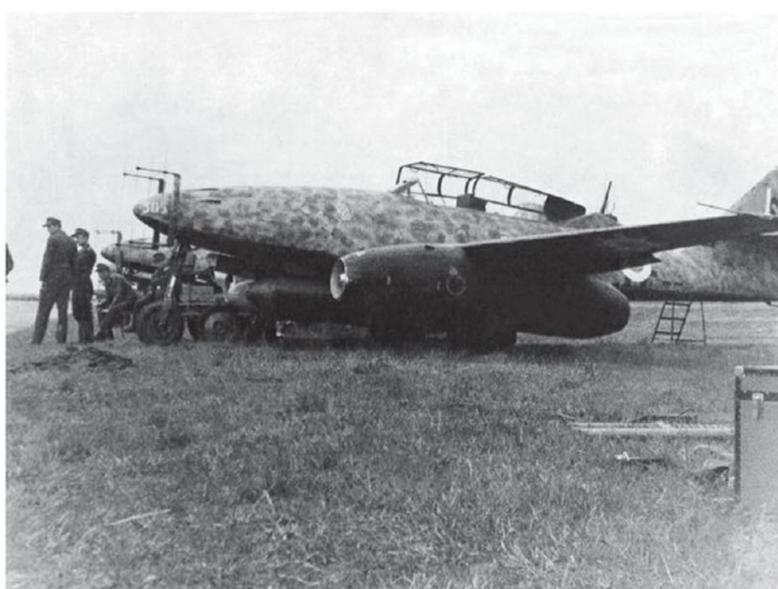
Messerschmitt Bf 109 G-10/U4

1./NAG 14
Deutsch-Brod (Havlíčkův Brod), 8 mai 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016

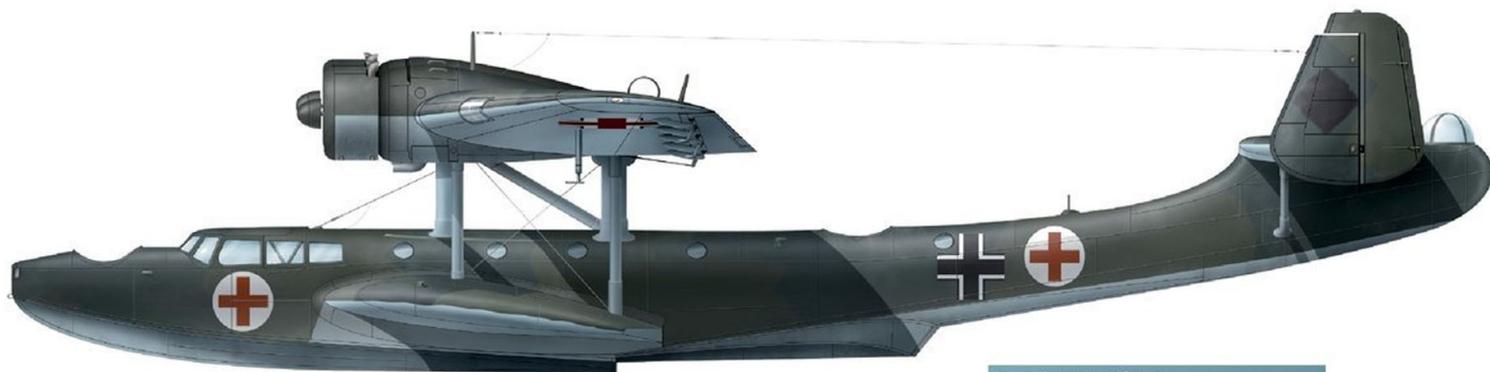
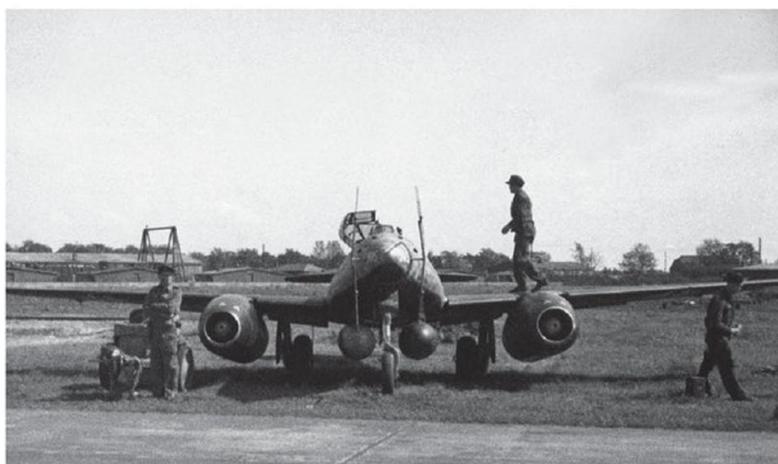


Cependant, le 11 mai, l'état-major du 83 *Group* de la RAF demande que les hydravions participent au rapatriement de ressortissants allemands réfugiés au Danemark, que le nouveau gouvernement, totalement débordé par la situation, n'a pas les moyens de soigner ni de nourrir. Comme cette évacuation sanitaire sera placée sous l'égide de la Croix rouge britannique, équipages et avions devront porter les brassards et cocardes spécifiques à cette organisation humanitaire. Le *Hauptmann* Karl Born, qui commande cette petite unité, avait déjà effectué des missions identiques en évacuant des centaines de soldats blessés, femmes et enfants depuis Kolberg, en Poméranie occidentale (aujourd'hui, Kołobrzeg), en mars 1944. Il avait notamment réalisé le tour de force de décoller avec 17 adultes et 99 enfants à bord



▲ Un Domier Do 24 T-1 de *Seenotgruppe* 81 porteur des marques du CICR à Guldborg en mai 1945. (Collection B. Christiansen)

▼ & ► Des mécanos allemands entretiennent ce Me 262 B-1a/U1 (VNr. 110305 - « 8 rouge ») de la 10./NJG 11 sous la supervision d'un sergent britannique à Schleswig-Jackel. Une prise de choix pour la RAF, qui fait coup double : un avion à réaction et son radar FuG 218 ! L'appareil sera testé à Famborough, mais aussi par le *Fighter Interception Development Squadron* de Ford. Il sera ensuite cédé à l'Afrique du Sud et se trouve toujours en exposition au National Museum of Military History à Johannesburg. (US NARA)



Domier Do 24 T-1

Seenotgruppe 81
Guldborg (Danemark), juin 1945

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2016

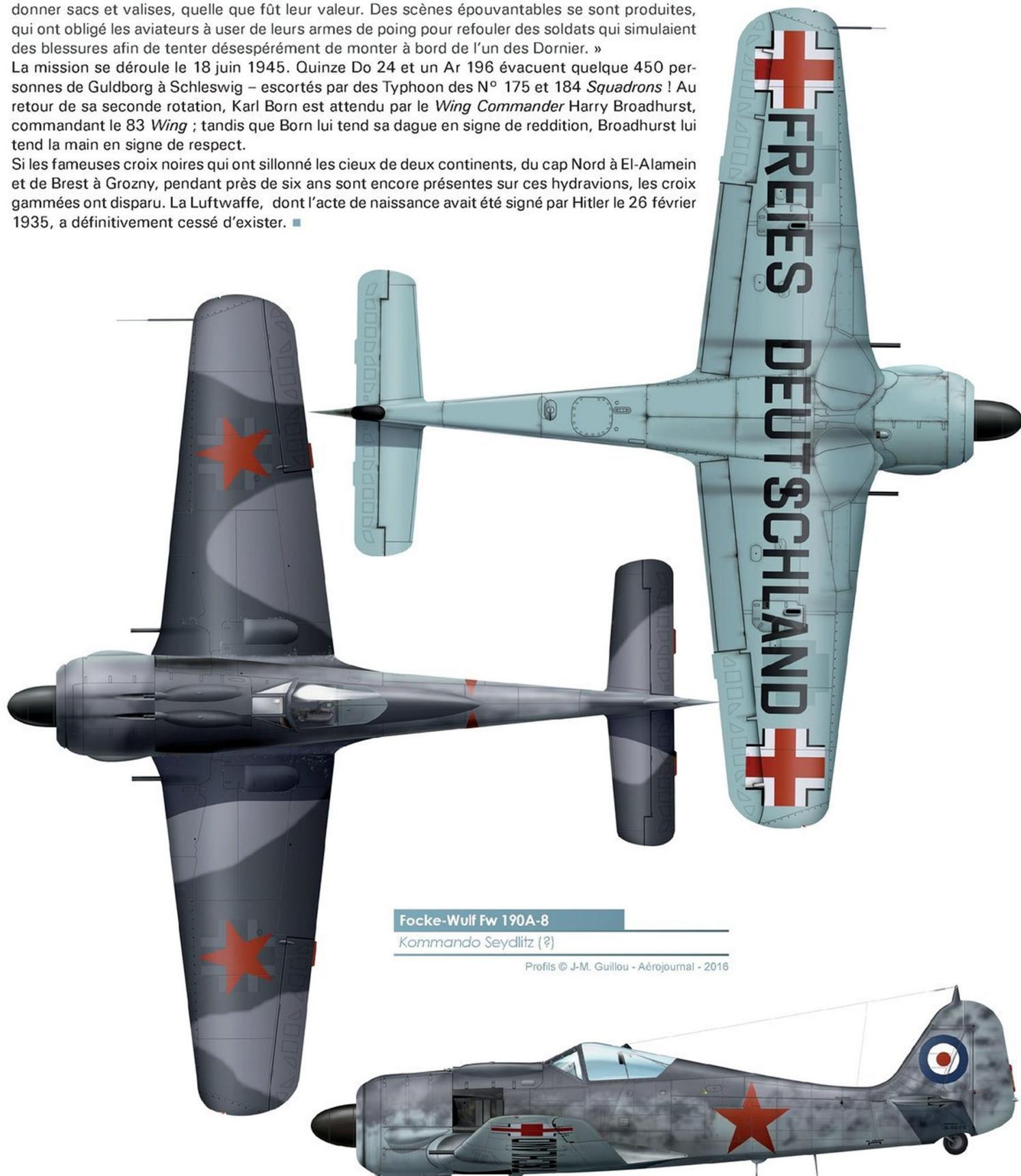
de son hydravion et avait été témoin de scènes qui ne sont pas sans rappeler celles qui s'étaient déroulées à Stalingrad [31] :

« Ce n'étaient pas seulement des centaines d'enfants qui attendaient avec leurs parents et leurs nurses. C'était une masse impatiente de réfugiés et de déserteurs. Les aviateurs, qui ont sauté dans l'eau pour organiser l'embarquement, ont eu fort à faire pour persuader leurs passagers d'abandonner sacs et valises, quelle que fût leur valeur. Des scènes épouvantables se sont produites, qui ont obligé les aviateurs à user de leurs armes de poing pour refouler des soldats qui simulaient des blessures afin de tenter désespérément de monter à bord de l'un des Dornier. »

La mission se déroule le 18 juin 1945. Quinze Do 24 et un Ar 196 évacuent quelque 450 personnes de Guldborg à Schleswig – escortés par des Typhoon des N° 175 et 184 Squadrons ! Au retour de sa seconde rotation, Karl Born est attendu par le *Wing Commander* Harry Broadhurst, commandant le 83 *Wing* ; tandis que Born lui tend sa dague en signe de reddition, Broadhurst lui tend la main en signe de respect.

Si les fameuses croix noires qui ont sillonné les cieux de deux continents, du cap Nord à El-Alamein et de Brest à Grozny, pendant près de six ans sont encore présentes sur ces hydravions, les croix gammées ont disparu. La Luftwaffe, dont l'acte de naissance avait été signé par Hitler le 26 février 1935, a définitivement cessé d'exister. ■

[31] *Rettung zwischen den Fronten* – K. Born – Mittler & Sohn, Hambourg, 2001.



Focke-Wulf Fw 190A-8

Kommando Seydlitz (?)

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2016

Selon un rapport de la *Luftflotte 6*, cet appareil, piloté par un Allemand, aurait été abattu le 26 avril 1945 dans la région de Riga. Attention ! Ces planches ont été réalisées à partir des descriptions contenues dans le livre *Under the Red Star* de K-F. Geust, qui, comme l'indique l'auteur, sont probablement fictives. Malgré les rumeurs persistantes, la formation d'unités composées de pilotes allemands combattant aux côtés des Soviétiques n'a jamais été prouvée – a fortiori le pseudo-Kommando Seydlitz.