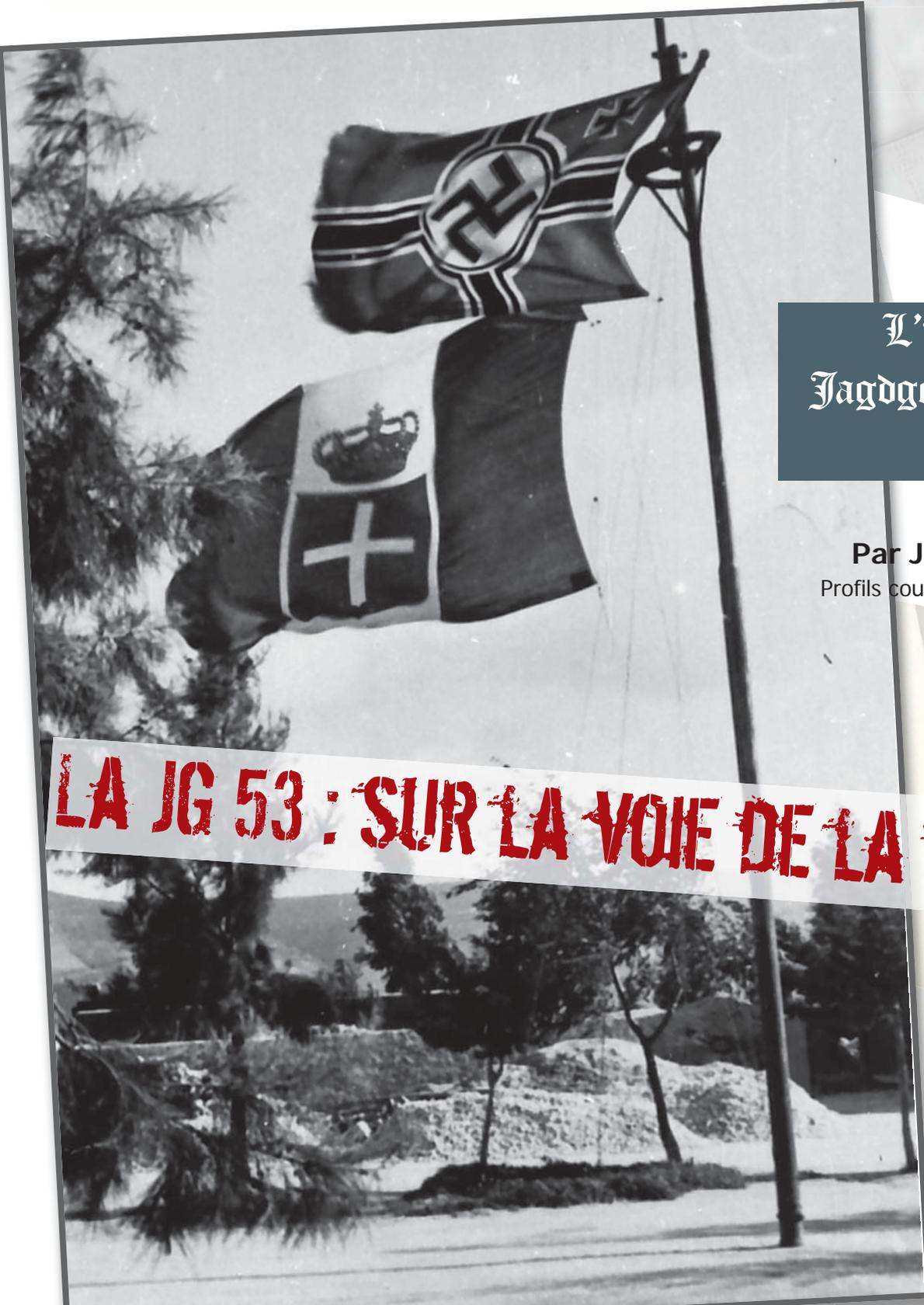




Messerschmitt Bf 109 G-6 « 9 blanc » (WNR 18 107) de l'Uffz Walter Reinicke, 7./JG 53, Torrazzo début juillet 1943.



L'histoire de la Jagdgeschwader 53 « Pik As »

(4^e partie)

Par Jean-Louis Roba

Profil couleur de Thierry Dekker

LA JG 53 : SUR LA VOIE DE LA DÉFAITE

Les drapeaux allemand et italien flottent côte à côte sur un aérodrome sicilien. L'invasion de l'île constituera cependant l'une des premières fêlures de l'Axe.



La « Pik As » et « Husky » (10 juillet – 17 août 1943)

Le 10 juillet 1943, les Alliés déclenchent enfin, au petit matin, l'opération « Husky », l'invasion de la Sicile. La longue attente est rompue pour les unités insulaires de l'Axe qui, depuis des semaines, subissaient stoïquement le matraquage en règle de leurs installations. Bien renseignées par « Ultra », les aviations anglo-saxonnes ont progressivement usé leurs homologues adverses. Ainsi, au matin de « Husky », la Luftwaffe ne dispose plus que de 78 Bf 109 en état de vol ainsi que de 42 autres basés sur le continent italien à Vibo Valentia. Environ 89 Bf 110 et FW 190 seront engagés sous peu contre l'imposante flotte de débarquement.

Les appareils des JG 53 et 77 présents en Sicile sont d'abord rappelés vers des aérodromes plus éloignés comme Catane ou Ramaca avant d'être engagés sur les têtes de pont soit en chasse libre, soit en escorte. Quelque quinze victoires sont revendiquées ce 10 juillet par la « Pik As », dont trois pour le seul *Ofw* Günther Seeger et deux par l'*Ofw* Rollwage – lui-même sérieusement blessé dans ces combats. Cet as sera soigné pendant des semaines dans le Reich et ne regagnera la « Pik As » qu'au début de 1944. L'*Uffz* Ernst Rinke (5./JG 53) doit poser son Bf 109 G-6 « 16 noir » (WNR 16 346) en urgence près de Modica et il est également blessé. Ces victoires, sans pertes humaines dans les rangs de la « Pik As », sont crédibles, les appareils alliés étant « maintenus en laisse » lors de ce premier jour d'invasion pour couvrir les plages de débarquement ; ce qui limite leur liberté d'action.

Le lendemain, la plus grande partie du II./JG 53 gagne Munich pour prendre possession de nouveaux Bf 109. Les aérodromes siciliens tombent progressivement entre les mains alliées, d'où la perte de machines en cours de révision. Les bombardiers font le reste.

Malgré sa totale infériorité numérique, malgré le fait qu'« Ultra » détecte tous ses mouvements, la Wehrmacht va se comporter de manière exemplaire en Sicile. Les 11 et 12 juillet, la JG 53 réduite à deux *Gruppe* ne perd que quatre hommes (un sur accident) tout en revendiquant douze *Luftsiege*. Cependant, une des pertes est lourde de conséquence puisqu'il s'agit du *Kapitän* de la 9. *Staffel*, l'*Oblt* Hans Röhrig. Alors que, le 12, il menait son escadrille en escorte de Ju 52 venus larguer des parachutistes, un combat s'engage avec des Spitfire près d'Augusta. L'escadrille se disperse et l'as aux 74 victoires ne reviendra pas se poser. Son escadrille sera reprise par le Lt Franz Barten, cet as de la JG 51 venu opportunément renforcer le III./JG 53 quelques semaines auparavant.

Organigramme du 10 juillet 1943

Stab JG 53 : *Major* Günther Freiherr von Maltzahn.

I./JG 53 : *Major* Friedrich-Karl Müller.

1./JG 53 : *Oblt* Rupert Weninger.

2./JG 53 : *Oblt* Heinz-Günther Hennig (a.i.).

3./JG 53 : *Hptm* Walter Seiz.

II./JG 53 : *Major* Karl-Heinz Schnell (a.i.)

4./JG 53 : *Oblt* Fritz Dinger.

5./JG 53 : *Oblt* Martin Laube.

6./JG 53 : *Oblt* Leo Potjans.

III./JG 53 : *Major* Franz Götz.

7./JG 53 : Lt Franz Barten (a.i.).

8./JG 53 : *Oblt* Franz Schiess.

9./JG 53 : *Oblt* Hans Röhrig.

Bombardement par avions de Catane. Renseignés par « Ultra », les stratèges alliés vont harceler les unités allemandes sur tous leurs aérodromes – même les plus secrets.



Pour alléger la pression sur les troupes au sol, la *Tagjagd* repart « en force » sur la Sicile le 12. Le I./JG 53 gagne Cassano pour mener un balayage avec les deux autres *Gruppe* de la JG 53, la JG 77 et le IV./JG 3. Le choc aura lieu sur l'île de Ventotene. Le III./JG 53 revendique quatre victoires (un Beaufighter et trois P-38) tandis que le II./JG 53 abat un Beaufighter et un autre P-38. Ce même jour, l'USAAF attaque le secteur de Naples et, dans un combat avec des bombardiers sur Ischia, le *Fw* Richard Sommermann (7./JG 53) est abattu mais peut sauter quoique blessé. Il reviendra à l'unité après convalescence.

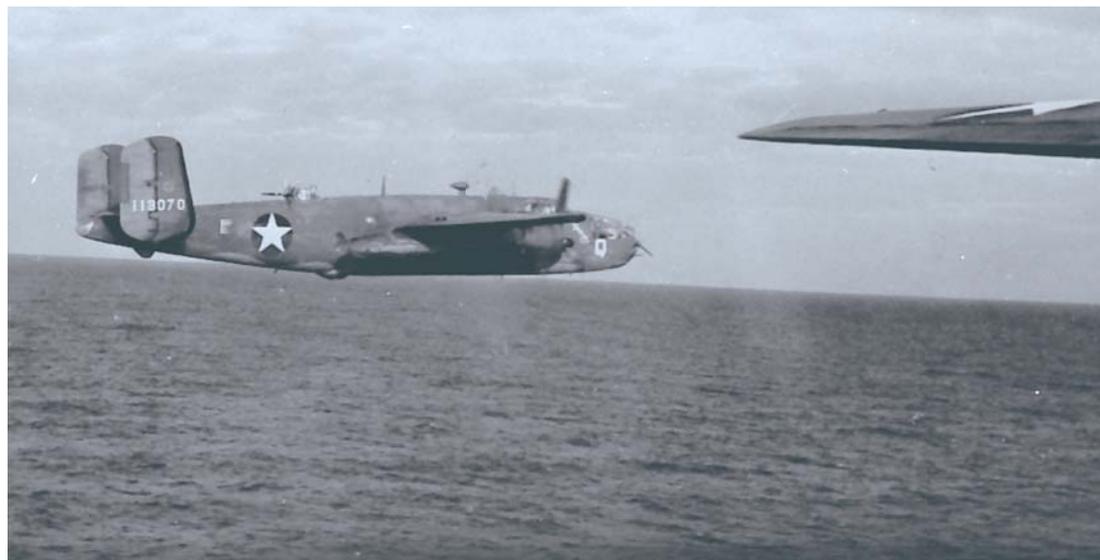
Le 16 août voit le dernier combat d'importance de la « *Pik As* » lors de « *Husky* » quand le III./JG 53 aidé du IV./JG 3 peut contrer sur la région de Potenza et Malfi une importante formation de B-24 volant vers un des aérodromes de Foggia. Neuf *Liberator* sont revendiqués. L'*Ofw* Günther Seeger de la 7./JG 53 est crédité de sa 40^e victoire, ses chanceux camarades d'escadrille étant les

Uffz Georg Amon (2^e succès) et *Uffz* Werner Reinhardt (1^{re} victoire). La 8./JG 53 revendique trois *Abschüsse* : *Uffz* Otto Zandler (1^{re} victoire), *Uffz* Friedrich Scheer (5^e succès) et *Uffz* Jens Bahnsen (17^e victoire), le solde étant obtenu par la 9./JG 53 (*Uffz* Rudolf Wannek, 3^e victoire ; *Fw* Martin von Vacano, 4^e succès, et *Fw* Helmut Kuehl, 11^e victoire). Bien que trop souvent vilipendés et traités de lâches par certains dirigeants de la Luftwaffe calfeutrés dans leurs bureaux berlinois, les aviateurs combattant en Méditerranée seront pour l'occasion honorés par une mention spéciale dans le communiqué journalier de la Wehrmacht du lendemain. On y signalera que « *des chasseurs allemands ont abattu sur le secteur d'Italie du Sud pas moins de treize bombardiers sans avoir perdu un seul appareil* ». À noter que le 44th BG (qui, quinze jours plus tôt, avait pris part au fameux raid « *Tidal Wave* » sur Ploiesti en Roumanie – voir à ce sujet *Batailles Aériennes* n° 25 – perd ce jour-là pas moins de sept bombardiers).

De nouveau le « 7 jaune », cette fois avec un G.I. Derrière lui, le « double chevron » (WNR 16 358) du *Gruppen Kommandeur*.

Conclusions sur cette période

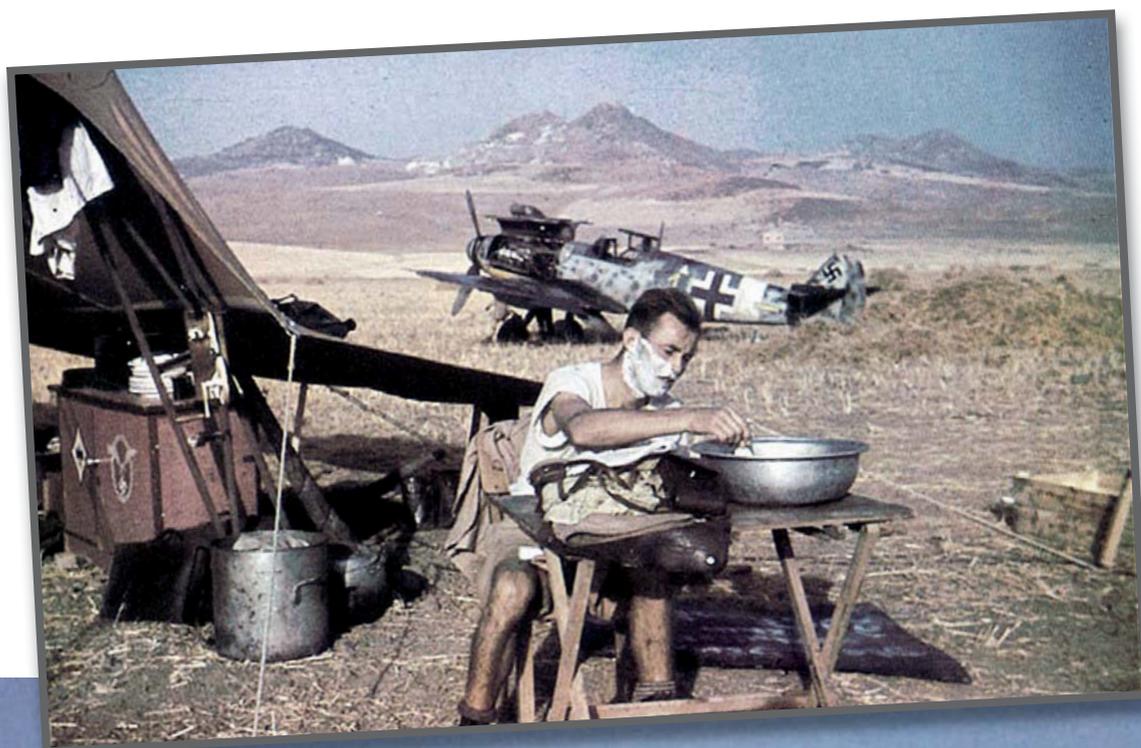
Lors de « *Husky* », la JG 53 peut marquer des points au cours des deux premiers jours de l'invasion de la Sicile. Ensuite, le matraquage systématique de ses aérodromes ainsi que l'abandon progressif de ses bases insulaires vont drastiquement limiter ses opérations. Les bombardements et sabordages ont causé la destruction au sol de plus de cent dix appareils de la « *Pik As* » ! Traqués sans relâche par les bombardiers ennemis, souvent délégués dans le Nord pour aller y chercher de nouveaux avions, les pilotes de la JG 53 ne pourront guère opérer sur le front. Ils équilibreront cependant leurs pertes en combat – fait déjà remarquable en pareilles circonstances. Les pertes humaines seront également très limitées même si, en dix jours, l'escadre se voit amputer de trois de ses *Ritterkreuzträger* : Röhrig et Dinger, deux *Staffelkapitäne*, sont tués tandis que l'*Ofw* Rollwage est mis hors de combat pour plusieurs mois. Malgré ces disparitions, l'escadre dispose encore d'un grand nombre de « vieux »



Un B-25 vole vers la Sicile à basse altitude. Ces bombardiers légers étaient redoutables lors des attaques rasantes de colonnes ou d'aérodromes. (USAAF)



Messerschmitt Bf 109 G-6/R6 trop « 1 jaune » du Lt Alfred Hammer, commandant de la 6./JG 53, Cancellero août 1943.



Le *Leutnant* Alfred Hammer se rase dans les conditions très frustes de Cancellero. On note dans sa tente le meuble peint avec un as de pique ainsi qu'un brevet de pilote.

Vue rapprochée du Bf 109 G-6/R6 trop « 1 jaune » du Lt Alfred Hammer à Cancellero en août 1943.





Sur le front des troupes et sous les yeux du *Kommandeur* Götz, le *Hptm* Jürgen Harder se voit remettre la Croix de Chevalier.

Le 13, sur le secteur de Canino – Aquino, l'*Ofw* Hans Kornatz revendique deux nouveaux Dragonfly. Mais, le 14, le I./JG 53 perd deux avions et un pilote porté disparu après un combat avec des Spitfire. Le 15, nouvel engagement avec des Spitfire au sud de Cassino. L'*Uffz* Gräber est crédité d'un chasseur britannique (sa 2^e victoire) mais deux pilotes allemands sont blessés. L'un saute et l'autre se pose en urgence. Deux nouveaux G-6 sont détruits. Le *Kommodore* Bennemann est crédité d'un B-26 pour son 89^e succès bien que, selon les souvenirs de Meimberg, cette victoire aurait été remportée en fait le 9.

Le 15, le rapport allié de renseignements communique : « On précise que le II./JG 53 signalé dans la région de Bologne est à Reggio Emilia. (...) La chasse ennemie (contrainte de protéger les installations dans le nord de l'Italie) se trouve dans l'obligation de dégarnir ses forces agissant en coopération avec les troupes au sol. Cette tendance à prélever sur les effectifs de chasseurs, pourtant très insuffisants, opérant dans la région de Rome pour couvrir le flanc sud de l'Allemagne industrielle s'est encore renforcée au cours de la deuxième quinzaine de novembre. Il ne reste qu'une soixantaine de 109 dans la région de Rome ; ils appartiennent aux I./JG 53 et I./JG 77. (...) Si l'on tient compte des chasseurs italiens (...), l'ennemi concentre au-delà des Apennins plus des deux tiers de la chasse dont il dispose en Italie ». Par chance pour Kesselring et les troupes qu'il commande, la solide Ligne Gustav très escarpée maintient les Alliés bien au sud de Rome et la chasse allemande constitue sur ce secteur un appoint utile mais nullement indispensable.

Le 16, le III./JG 53 revendique quatre P-38 sur la région de Padoue. On note la 45^e victoire de l'*Ofw* Seeger et le 25^e succès de l'*Ofw* Seidl. L'*Uffz* Fritz Müller de la 7./JG 53 remporte là sa 3^e victoire et s'affirme comme

un très bon pilote, bien qu'évoluant dans des conditions très difficiles. Un Bf 109 G-6 est abattu près de Rovigo, pilote indemne. Le quatrième P-38 est à porter au crédit du jeune *Uffz* Gerhard Fieseler (7./JG 53). Plus au Sud, près de Chieti, le *Gefr* Siegfried Staller de la 3./JG 53 est tué en combat avec des Spitfire.

Le 23, la 7./JG 53 perd un pilote, l'*Uffz* Werner Reinhardt, tué sur accident à bord du « 2 blanc ». Suite à une panne de moteur, le jeune pilote doit s'affoler et se pose en urgence à Parme, percutant violemment une autre machine. Le 25, son camarade d'escadron, l'*Uffz* Müller confirme ses qualités en abattant un P-38 sur Vicence (4^e victoire). Dans ce combat, l'*Uffz* Werner Walk de la même *Staffel* doit abandonner son *Gustav* « 5 blanc » et il est blessé.

Le 27, dans les durs combats sur Cassino et la défense de la Ligne Gustav, l'*Uffz* Wilhelm Demel de la 3./JG 53 est abattu et tué près de Fonti par des Spitfire. Le 28, sur la région de Vicence – Padoue, le III./JG 53 croise le fer avec une importante formation de B-24 probablement peu ou pas couverte par de la chasse ; pas moins de dix Liberator sont revendiqués. L'*Uffz* Fritz R.G. Müller devient un as aux cinq victoires comme l'*Uffz* Georg Maon et le *Lt* Ernst von Johannides. Si trois jeunes pilotes sont crédités là de certaines de leurs premières victoires, l'essentiel des *Abschuss* va au compte des « vieux de la vieille » : *Oblt* Franz Barten (50^e victoire), *Ofw* Helmut Kuehl (18^e), *Fw* Max Nairz (11^e) et *Oblt* Karl Leonhard (10^e). Seul le *Lt* Johannes Böhm du *Stab* III./JG 53 aurait été blessé dans cet engagement.

Le 30, l'*Uffz* Fritz Müller de la 7./JG 53 réalise un doublé sur des P-38 à Ravenne tandis que, plus au Sud, deux aviateurs du I./JG 53 sont blessés et leur avion perdu, un des pilotes ayant été victime de sa propre *Flak*.

Un P-51 de retour à sa base survole Salerne. (USAAF)





Le Lt Horst Wegener et l'Uffz Alfred Kleinert devant le G-6 « 8 blanc » de la 7./JG 53 à Reggio.



Conclusions sur cette période

Comme les rapports alliés le précisent sans fard, la *Tagjagd* en Italie est réduite à une peau de chagrin. S'appuyant sur la solidité de la Ligne Gustav, les responsables de la Wehrmacht n'engagent plus sur ce secteur que les seuls I./JG 53 et I./JG 77, soit la portion congrue. Les pertes et victoires sont assez équilibrées sur la Ligne Gustav mais vont progressivement tourner au désavantage des deux *Gruppe* de la Luftwaffe. Dans le Nord, les chasseurs allemands ne peuvent encore compter sur l'appui de l'aviation italienne de la RSI (la république sociale de Mussolini) en train de se constituer et font ce qu'ils peuvent avec des moyens très réduits. Lorsqu'ils sont guidés avec efficacité vers des formations adverses, les *Tagjäger* se montrent alors souvent à la hauteur de leur réputation, faisant preuve de ce « mordant » souligné par l'adversaire. Mais les raids sont de plus en plus nombreux depuis que l'USAAF s'est implantée à Foggia et la chasse allemande est désormais tout à fait dépassée. Malgré tout, de jeunes as continuent à apparaître.

Malgré la pression alliée, le moral reste bon et des mécaniciens ont décoré un de leurs véhicules de la sorte. En fait, Churchill, caricaturé ici, n'est plus réellement « dans la course », étant largement évincé par ses puissants alliés, l'URSS et les USA.



Messerschmitt Bf 109 G-6 « 8 blanc » de la 7./JG 53, Regio-Emilia novembre 1943.



Messerschmitt Bf 109 G-6/R6 « 4 blanc » de la 7./JG 53, Regio-Emilia novembre 1943.



Le lendemain 23, trois P-47 sont revendiqués par le II./JG 53 mais l'unité déplore deux tués. L'un d'eux est un jeune sous-lieutenant attaché au *Stab* qui peut poser sa machine près de Romilly mais est alors assassiné par des résistants. On notera la 13^e victoire du *Kapitän* Hammer qui signale abattre un Piper de guidage d'artillerie alors qu'il volait à cinq mètres d'altitude !

Le 25, la 40^e victoire du *Kommandeur* Meimberg est obtenue sur un appareil relativement rare : un Typhoon près de Rouen. Effectivement, trois ou quatre chasseurs-bombardiers du N° 164 Sq. sont perdus sur cette ville. Le 26, le *Lt* Günther Lösche (8./JG 53) est tué sur Rouen en combat avec des chasseurs tandis que l'*Ofw* Preinfalk abat un P-47 sur ce secteur, sa première victoire à la JG 53.

Le 28, sur un large secteur aérien allant d'Épernay à Laon, le II./JG 53 est amputé de trois machines. Un pilote est capturé et les deux autres blessés. Un de ces derniers était l'*Ofhr* Helmut Ballewski. Né en Prusse orientale, il avait rejoint en 1942 comme élève-officier à l'école d'Oschatz avant d'être entraîné à la JG 105 (à Chartres et à Bourges). Il avait alors complété sa formation de pilote à l'EJG West à Ossun et Avignon et semblait de toute évidence destiné à entrer à la JG 2. Pourtant, il est versé en juillet 1944 à la « Pik As ». Ce 28 août, il est abattu près d'Épernay et doit sauter en territoire tenu par l'US Army. Il réussira à rejoindre

ses lignes, profitant probablement d'une connivence du français appris lors de son instruction.

Le lendemain 29 août, déménagement vers Eindhoven via Chièvres. Le 31, signe probable de fatigue, le *Kapitän* Rollwage détruit son 109 en se posant à Eindhoven. Il s'en tire cependant sans grand mal. Le II./JG 53 va demeurer aux Pays-Bas jusqu'au 3 septembre avant de s'établir à Darmstadt-Griesheim.

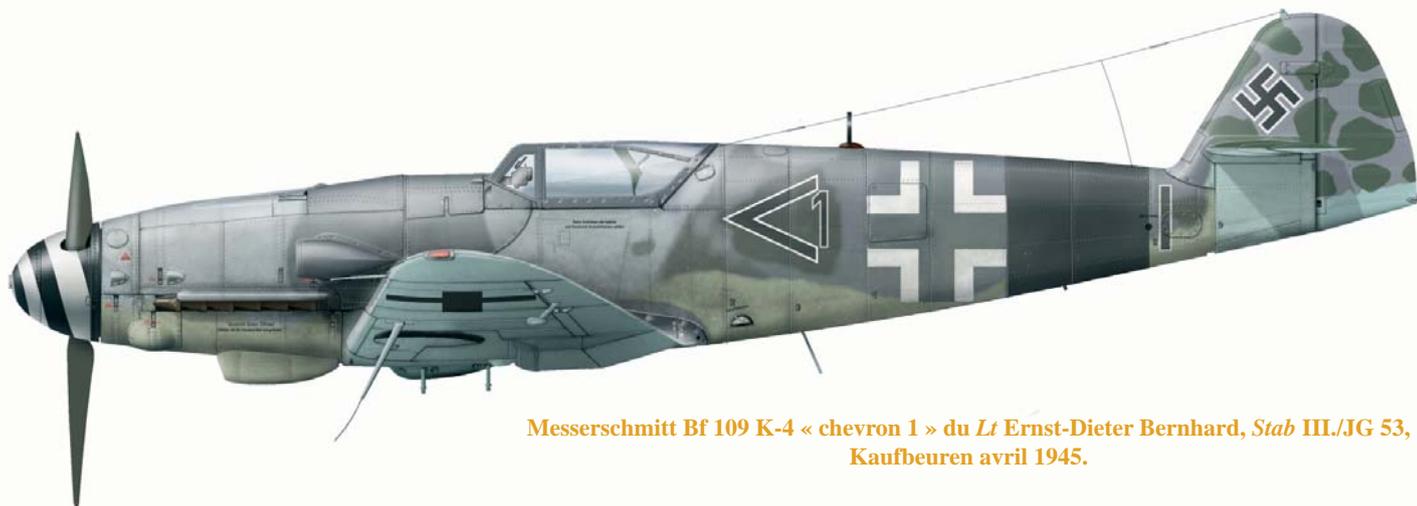


Le Spitfire PR.XI du *Zirkus Rosarius*.

Le *Major* Meimberg pourra, lui, voler dans un P-47 de prise.

Conclusions sur cette période

Lors de ce second séjour en France, le II./JG 53 n'est plus engagé sur l'espace confiné d'une tête de pont où les chasseurs alliés pullulent. Les pilotes ne sont donc pas sacrifiés face à deux forces aériennes connaissant parfaitement leur force et leur déploiement grâce à « Ultra ». Ici, les combats aériens s'étalent sur une plus grande surface. Ce qui n'empêche que la supériorité numérique aérienne alliée reste constante et que, lors d'engagements de masse, les pertes allemandes sont souvent sérieuses.



Messerschmitt Bf 109 K-4 « chevron 1 » du Lt Ernst-Dieter Bernhard, *Stab III./JG 53*, Kaufbeuren avril 1945.



Un Bf 109 K-4 de la 11./JG 53 quitte la bordure des bois pour gagner la piste du terrain avancé de Kreuzstrasse en avril 1945.



Fin avril 1945 à Sachsenrieder Forst. Désœuvrés, Meimberg et une partie de ses hommes attendent avec fatalisme le moment de leur capture.

À gauche : le 19 avril 1945, le Lt Ernst-Dieter Bernhard doit après combat effectuer un atterrissage forcé avec son Bf 109 K-4 « chevron 1 » sur l'aérodrome de Kaufbeuren. Il s'en tire cependant sans grand mal.

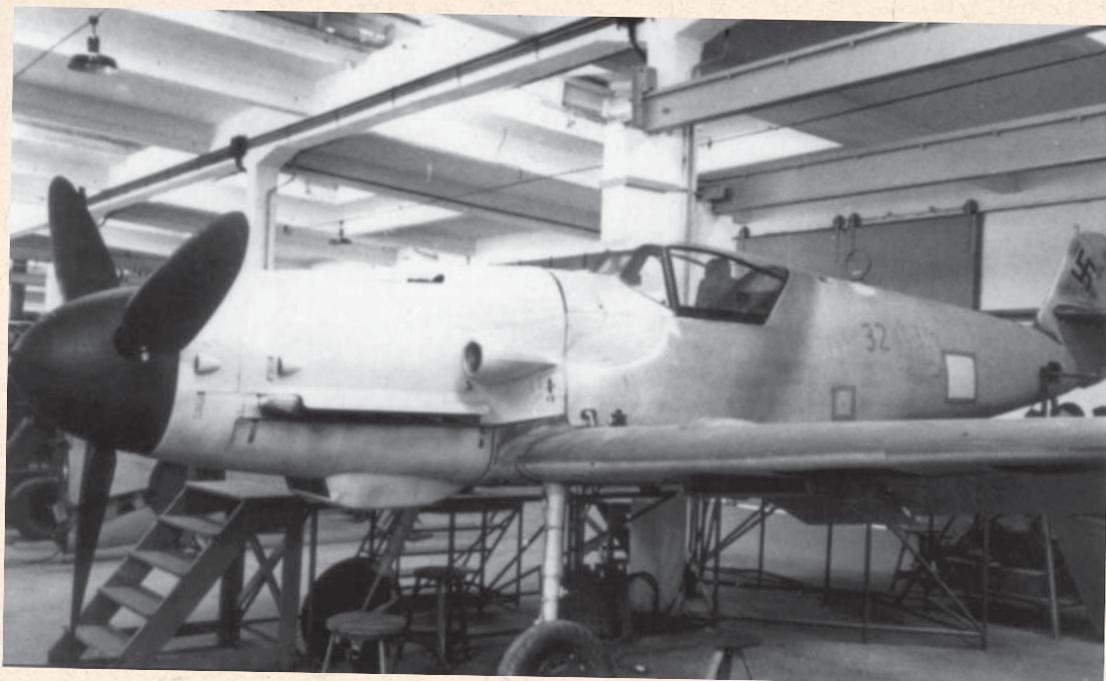


Trouvé abandonné à Schleissheim, le Bf 109 K-4 « 15 noir » de la 14./JG 53 côtoie un vieux Bf 109 F-4 (WNR 7551) de l'école d'apprentis-mécaniciens locale. Ce « Friedrich » porte le code TS+MB appliqué à tous les avions de l'école. (USAF)



Messerschmitt Bf 109 K-4 « 15 noir » (WNR 332 579) de la 14./JG 53, Schleissheim fin avril 1945.

Cette photo, prise dans les ateliers de WNF, montre l'appareil ayant servi de base au montage des divers éléments devant caractériser la version « K » du Bf 109. Il s'agit d'un Bf 109 G-6 transformé. Il est toutefois peu probable que l'appareil ait un jour pris l'air.



LE MESSERSCHMITT Bf 109 K-4

Par Michel Ledet

Les derniers types d'avions employés par la Luftwaffe durant les derniers mois de guerre restent, pour nombre d'entre eux, relativement mystérieux. C'est le cas de l'ultime version du célèbre Messerschmitt Bf 109 : le K-4 qui, s'il ne constitue plus une énigme, dissimule toujours quelques interrogations. Rappelons-nous qu'il y a une quarantaine d'années, cette version était à peine mentionnée dans les ouvrages spécialisés ! Nous allons tenter dans les lignes qui suivent de vous faire découvrir cet appareil extrait de l'arsenal allemand de la dernière chance...

Un prototype toujours mystérieux

La version « K », baptisée « Konrad », n'a pas été une suite créée à la hâte du célèbre chasseur de la Luftwaffe puisque celle-ci comptait disposer de cette version dès juillet 1943 ! Cependant, les retards dans le développement du moteur DB 605 n'ont pas permis de tenir les délais. C'est donc au début de l'été 1943 qu'un exemplaire de la version G-6 est modifié par l'usine WNF (*Wiener Neustädter Flugzeugwerke*), en coopération avec Messerschmitt et le centre d'essai de Rechlin (E-Stelle). Quelques photos existant de cet appareil, on y distingue nettement que la partie

avant est en fait une maquette, sa forme étant toujours en cours de développement ; la forme de la verrière est également inhabituelle mais il est évident que la cabine est pressurisée. Peut-être s'agit-il donc de ce qui est désigné comme « Me 109 K-1 » dans les divers documents retrouvés et datant de l'automne 1943. Cette machine doit être livrée pour ses essais à Rechlin à la fin d'août 1943 mais WNF est incapable d'honorer cet engagement. Les retards s'accroissent alors et on ne sait même pas si ce prototype a finalement pris l'air. Le RLM a initialement demandé une présérie de 10 K-0 pour septembre 1943 mais elle n'a jamais été jamais fabriquée et pour cause. Les diverses améliorations prévues pour la version « K » sont alors testées sur plusieurs Bf 109 G ; le nouveau train ainsi que les trappes de train fermant entièrement les logements de roues sont ainsi essayés sur des G-6. C'est sans aucun doute pour cette raison que l'on trouve certaines des améliorations prévues pour le « K » sur les G-10 ou G-14. Ainsi, au fur et à mesure des retards, le Bf 109 K se modernise et s'améliore tandis que le moteur tarde à être mis au point. Ce n'est qu'à partir de l'été 1944 que la production en série du nouvel appareil peut être entreprise.

Les premiers Bf 109 K de série servent aux essais des différentes « nouveautés » de la version. Ici, le WNr 330 130 qui est utilisé par Messerschmitt à l'automne 1944 ; il comporte les éléments caractérisant la version « K » : nouvel emplacement du cadre gonio, de la trappe d'accès à l'équipement radio et de l'orifice de remplissage du réservoir de carburant.



Messerschmitt Bf 109 K-4 « 6 blanc » du Fw Hans Braun, 9./JG 4,
Jüterbog-Damm mars 1945.



Caractéristiques principales du Bf 109 K-4

Moteur : un Daimler-Benz DB 605 DM ou DC de 12 cylindres en V inversé.

Puissance :

DB 605 DM : 1 430 ch max au sol à 2 600 tr/min (1 850 ch en surpuissance à 2 800 tr/min) ; 1 285 ch à 6 800 m et 2 600 tr/min (1 600 ch en surpuissance à 6 000 m et 2 800 tr/min).

DB 605 DC : 1 370 ch max au sol à 2 600 tr/min (2 000 ch en surpuissance à 2 800 tr/min) ; 1 285 ch à 6 800 m et 2 600 tr/min (1 800 ch en surpuissance à 4 900 m et 2 800 tr/min).

Dimensions : envergure 9,920 m ; longueur 9,020 m ; hauteur 2,510 m ; surface alaire 16,05 m².

Poids : à vide 2 346 kg ; en charge 2 754 kg ; maximum en charge 3 362 kg.

Performances (avec DB 605 DC) :

Vitesses maximum :

1/ sans utilisation du mélange MW : 515 km/h au niveau du sol ; 645 km/h à 8 400 m ; 670 km/h à 9 000 m ;

2/ avec mélange MW : 580 km/h au niveau du sol ; 662 km/h à 4 000 m ; 710 km/h à 7 200 m ; 678 km/h à 10 000 m.

Vitesses ascensionnelles (avec MW50) : 4 000 m en 4 min 6 s ; 7 000 m en 4 min ; 10 000 m en 6 min 30 s.

Vitesse d'atterrissage : 150 km/h. Autonomie : 585 km (sans réservoir supplémentaire). Plafond pratique : 12 200 m.