



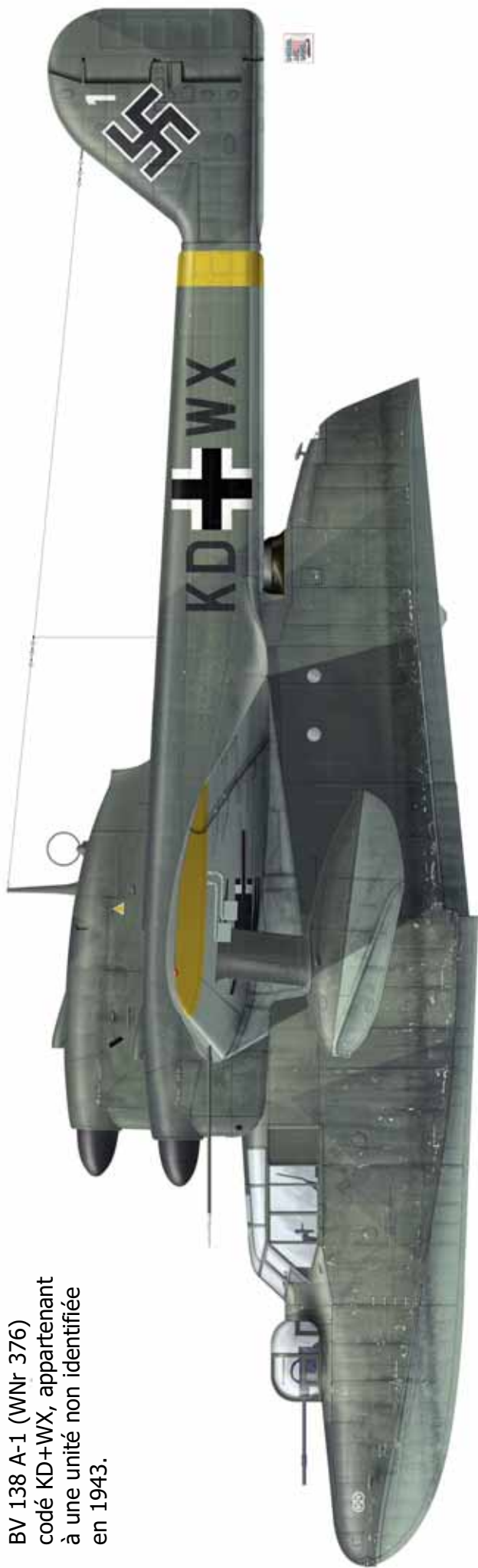
L'épave du BV 138 A-03 (BH+AT, WNr 150) dans le port de Stavanger en avril 1940.
The wreck of BV 138 A-03 (BH+AT, WNr. 150) seen in Stavanger harbour in April 1940.



Après avoir été pris en compte par l'E-Stelle de Travemünde, le tout premier BV 138 A-1 (WNr 367, codé NG+RC) fut envoyé lui aussi en Norvège.

The first BV 138 A-1 series machine WNr. 367, Kennzeichen NG+RC, was also assigned to the E-Stelle Travemünde from where it was deployed to Norway. From 14 May Uffz. Conrad flew resupply sorties for troops engaged on the Hemnes peninsula, the so-called Operation 'Wildente' (wild duck) in support of Gebirgsjäger mountain troops in action around Narvik. During these dangerous sorties two BV 138 A-1s serving with 9./KGzV 108 were destroyed. N° 368 was strafed at Sundsbukta (Hemnesberget) while N° 369 was forced to make an emergency landing on the Finneidfjord (between Hemmes and Mo) having come under fire from a warship near Alterbukta. This was Uffz. Helmut Schuster's NG+UD. According to the pilot's account, his seaplane was hit and caught fire shortly after getting airborne. His comrade Flg Bruno Dreyer attempted to extinguish the flames but was overcome by the smoke. As the aircraft made an emergency landing one of the seaplane's passengers scrambled clear of the machine only to be cut down by the prop on the central engine. Ogfr Richard Rosenfeld sustained injuries but was rescued from the aircraft and the other survivors aboard NG+UD were taken into captivity by the Norwegians. Schuster was handed over to the British and spent the war in captivity in Canada, while Rosenfeld was liberated by the Germans from his hospital bed.

BV 138 A-1 (WNR 376)
codé KD+WX, appartenant
à une unité non identifiée
en 1943.

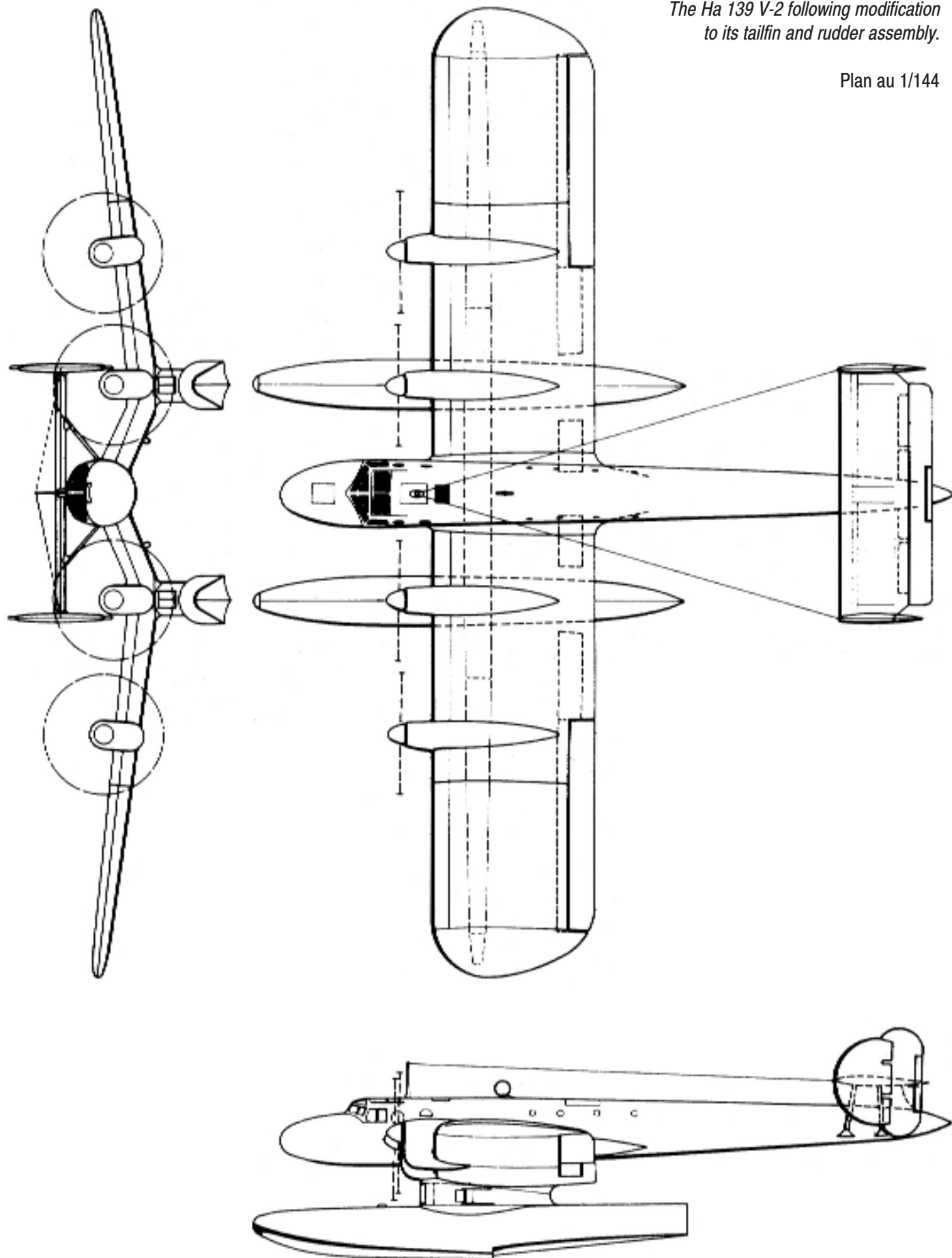


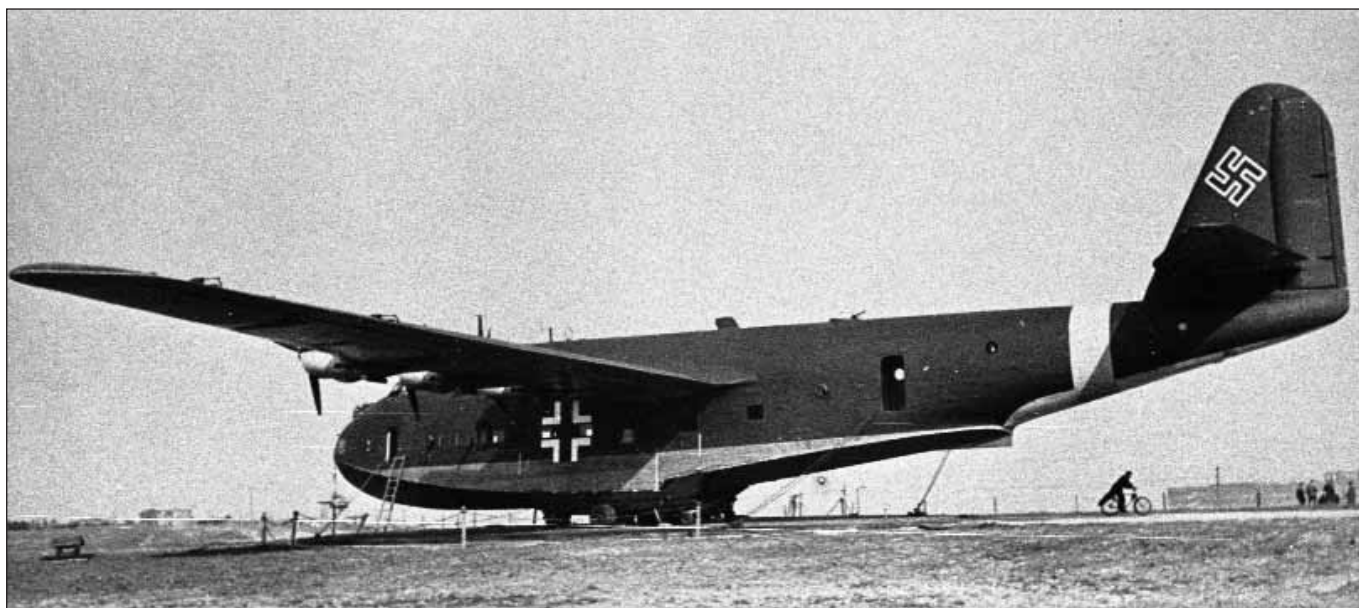
BV 138 A-1 codé NA+LR
(WNR 387) de la Fl.Ws. 6
en 1942.



Le Ha 139 V-2 après modification de son empennage.
*The Ha 139 V-2 following modification
to its tailfin and rudder assembly.*

Plan au 1/144





Le BV 222 V-3 sorti d'usine en novembre 1941 ; il était alors codé DM+SD.
The BV 222 V-3 was rolled out during November 1941 and coded DM+SD.

En mars-avril 1942, le BV 222 V-3 "DM+SD" effectuera sept fois le trajet entre Tarente et la baie de Souda où cette photo a été prise.
During March-April 1942 BV 222 V-3 DM+SD shuttled between Tarento and the Bay of Souda, Crete - where this shot was taken - on seven occasions.



Intensification des missions

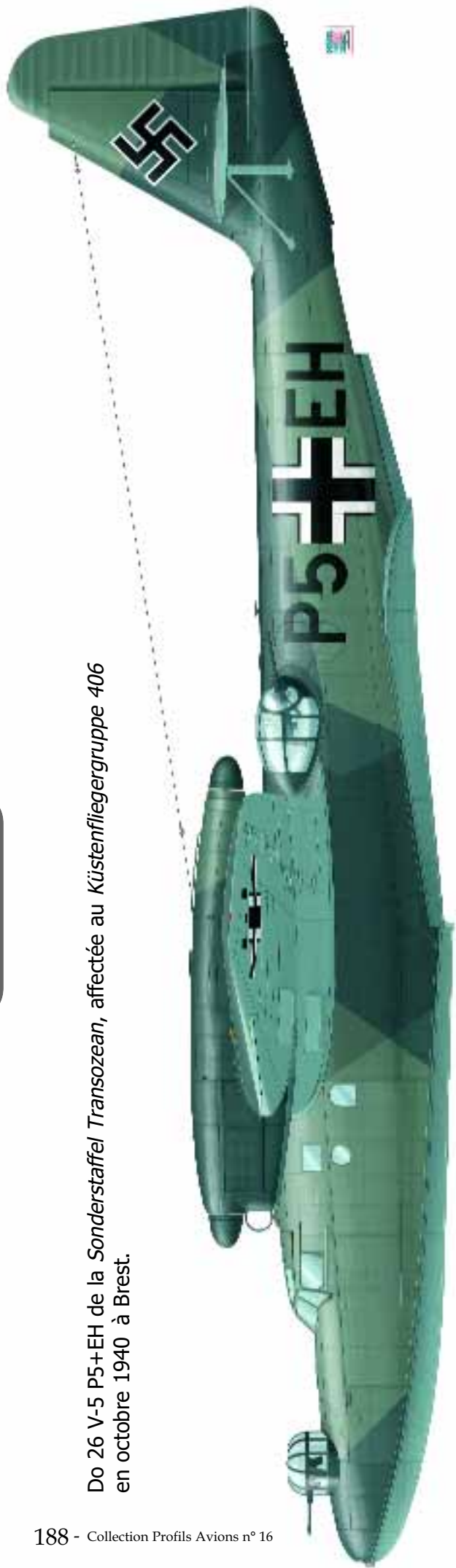
Le mois de novembre 1941 vit la sortie d'usine du BV 222 V-3 DM+SD (WNR 439). Le 28 novembre, il effectuait son premier vol et, dès le 9 décembre, était versé au *Luftverkehrsgruppe*. Le *Leutnant* Schirmacher le testa pendant divers vols les 9 et 18 décembre ainsi que les 6 et 7 janvier à Travemünde. Puis il céda les commandes de l'appareil à l'Oblt Führer jusqu'en mars 1942. Führer allait effectuer pas moins de onze missions de ravitaillement en faveur de l'Afrika Korps avec cette machine. Sa destination fut alors Tripoli, ses bases de départ étant Brindisi, Augusta ou Athènes. Le 9 mars, le Lt Führer céda sa place à l'Oblt Walter Möhring qui, pendant tout ce temps, avait été son copilote sur cette machine et avait acquis de

l'expérience lors de cette dizaine d'opérations de guerre. Möhring n'était pas non plus un néophyte. Également *Flugkapitän* à la Lufthansa, il avait effectué trente-huit traversées de l'Atlantique avant-guerre.

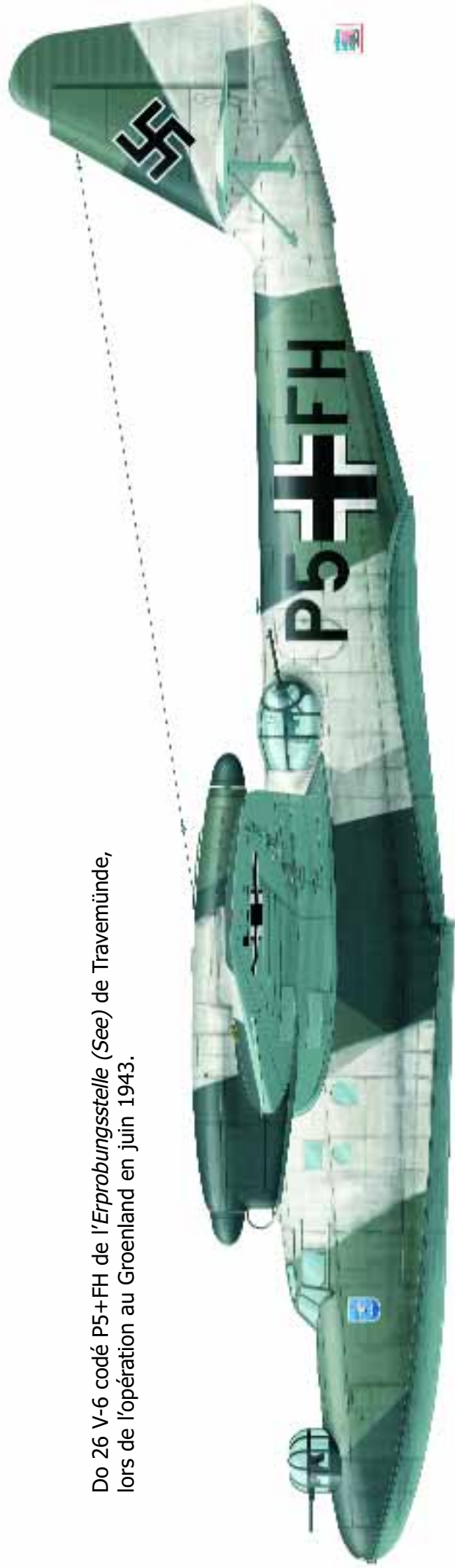
Le 9 mars, Möhring gagna Biscarosse avec le V-3 et effectua trois vols (qualifiés dans son carnet de vol de "vols d'essai"). Le 26 mars, il entamait une série de vols de transport entre Tarente et la baie de La Sude en Crète. Jusqu'au 9 avril, il effectua sept navettes avant de ramener le DM+SD à Travemünde pour y être révisé.

En avril, le BV 222 V-2 redevint opérationnel. Le 2 avril, il gagna Biscarosse où des membres de l'Institut d'hydroaviation (*Institut für Seeflugwesen*) testèrent la machine lors de plusieurs vols. Le 20 avril, le V-2 revenait à Travemünde pour une révision partielle. Cela, alors que le

Do 26 V-5 P5+EH de la *Sonderstaffel Transocean*, affectée au *Küstenfliegergruppe 406* en octobre 1940 à Brest.



Do 26 V-6 codé P5+FH de l'*Erprobungsstelle (See)* de Travemünde, lors de l'opération au Groenland en juin 1943.



Steuerungsschema He 114

Höhenruder-Ausschläge Seitenruder-Ausschläge

Punkt „A“
Querhilfsruder-Antrieb

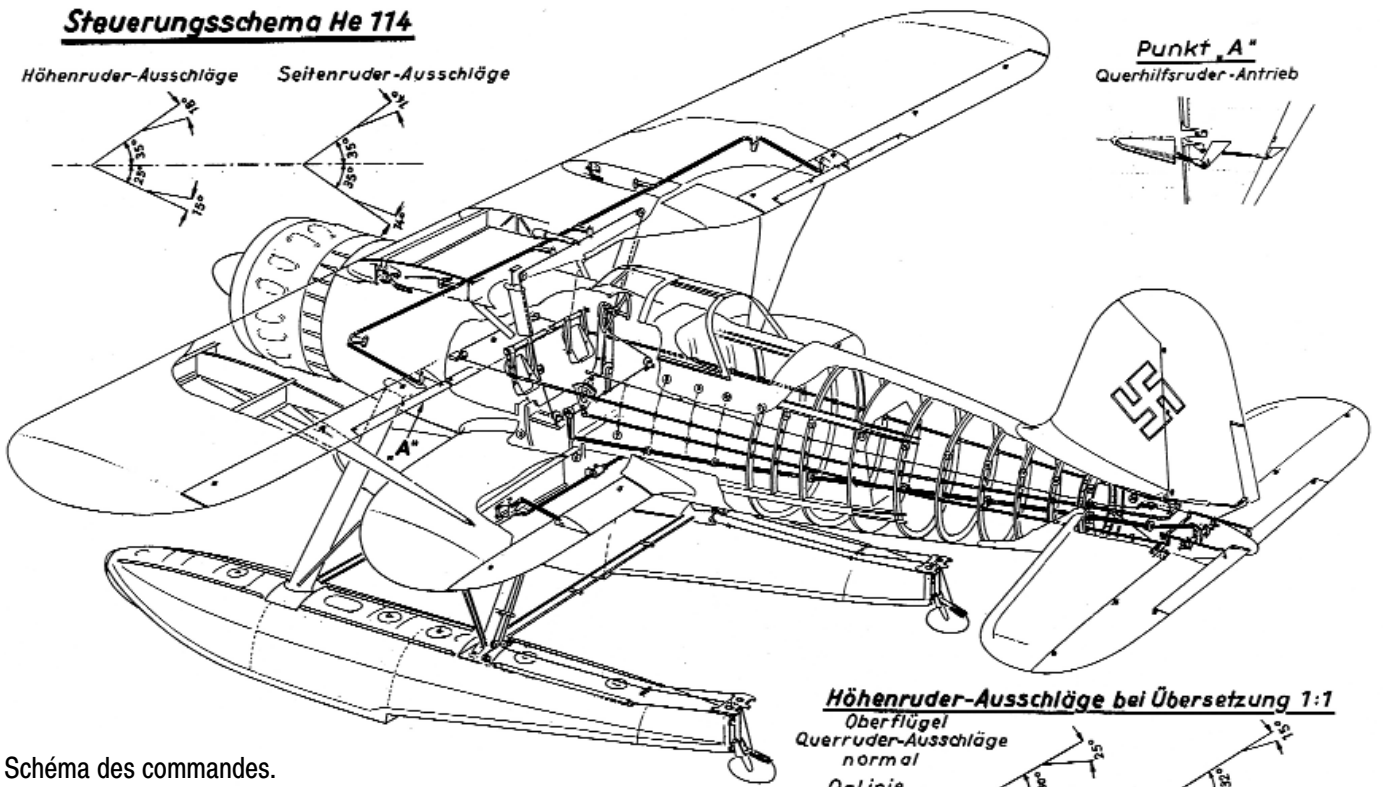
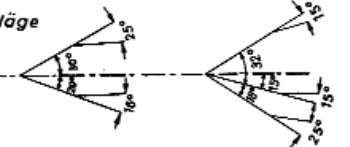


Schéma des commandes.
Layout of control runs.

Höhenruder-Ausschläge bei Übersetzung 1:1

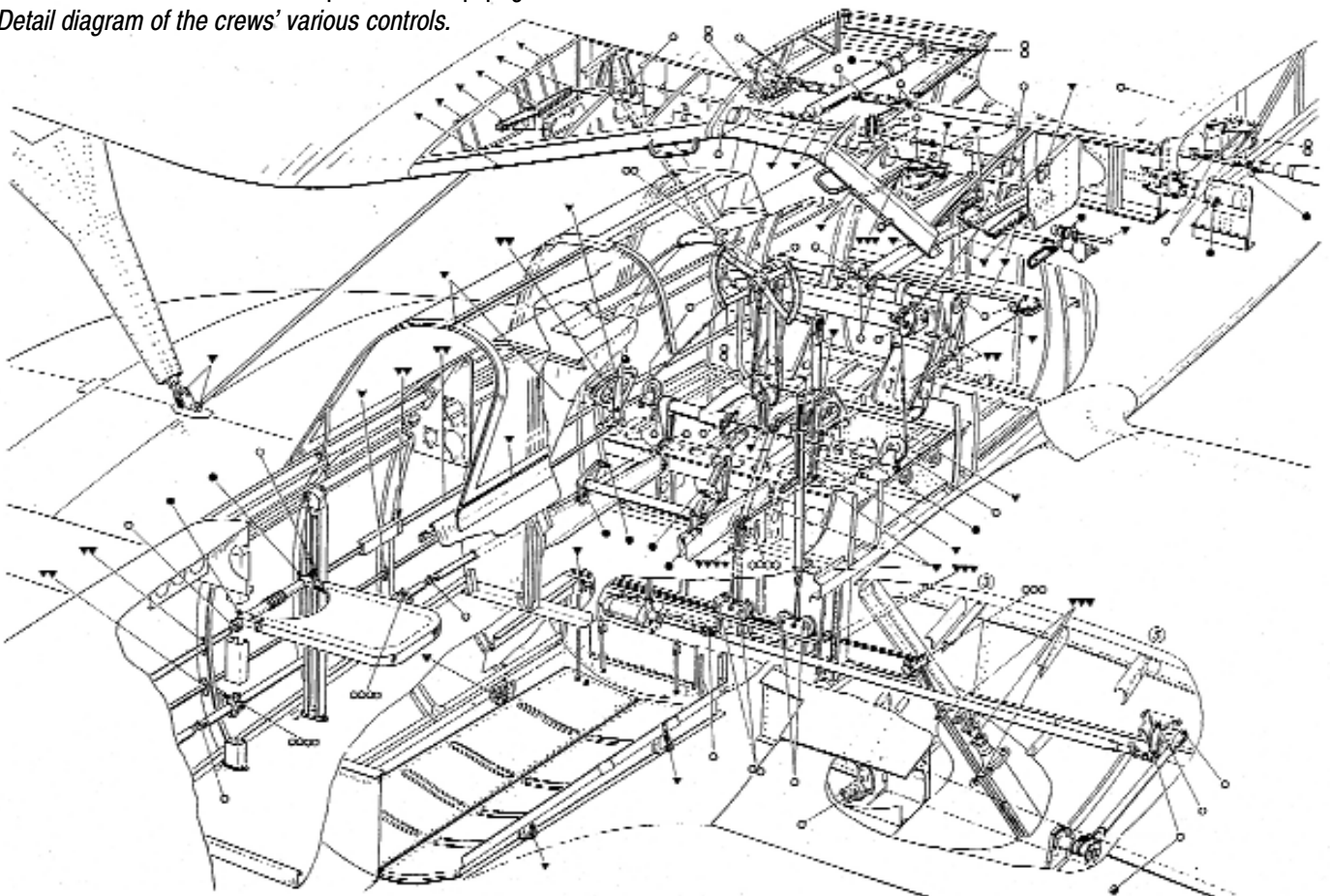
Oberflügel
Querflügel
normal

0-Linie

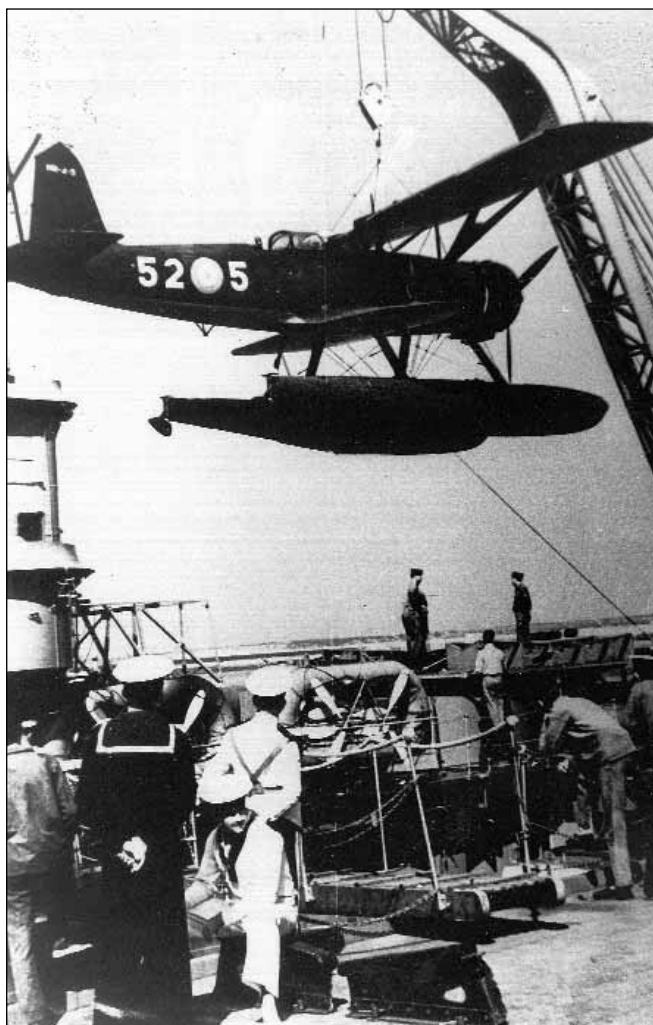


Bei Anstellung als Landeklappe

Détail des commandes dans les postes de l'équipage.
Detail diagram of the crews' various controls.



Heinkel 114



Autre photo du même appareil, manœuvré par la grue du croiseur. L'équipage, reconnaissable au calot de l'aviation, surveille son hydravion.

Another view of this same He 114 being hoisted by its crane with the crew seen looking on.

L'importante activité déployée par les hydravions pendant les dernières années quarante, entraîne une usure certaine des flotteurs. Grâce aux plans allemands, les ateliers de maintenance d'Albacete parviennent à en fabriquer une petite série. Les hydravions eux-mêmes s'usent rapidement et le 27 juin 1951, il faut se résoudre à réformer les HR.4-8, HR.4-9 et HR.4-11 afin de maintenir les autres en service. Mais le 27 septembre, le HR.4-6 est lui aussi réformé.

Le 31 juillet 1951, suite à la réforme des Romeo Ro.43, ordre est donné au *Grupo* n° 52 de transférer quatre He 114 de Los Alcazares à Pollensa, sur l'île de Majorque, tandis que le cinquième et dernier continue ses embarquements sur le croiseur *Miguel de Cervantes*.

À leur arrivée à Pollensa, sous le commandement du commandant Leste, les 4 HR.4 intègrent le *51 Regimiento de Hidros*, recevant alors les codes 51-13 à 51-17. L'année suivante, ces appareils poursuivent leur tâche, cette fois sous les ordres du commandant Pedro Macias. En avril 1953, alors qu'il essaie en vol le 51-17 récemment sorti de révision, le lieutenant-colonel Gili Gili n'a guère de chance puisque à l'amerrissage l'appareil dérape, capote et est complètement détruit; fort heureusement, l'officier n'est que légèrement blessé au nez.

Le mauvais état général des hydravions fait qu'ils ne volent que très peu. Cela n'empêche pas, le 12 août 1954, le lieutenant Goy d'amener à Pollensa pour sa révision, le 51-15 du *Miguel de Cervantes* depuis Cartagena; le vol dure 2h 50 min et l'hydravion est escorté par un Do 24 T-3. Le 9 septembre suivant, le 51-15 sort de révision et le lieutenant Fernando Goy, accompagné du chef mécanicien Francisco Gomez, décolle pour un vol d'essai. Il amerrit seulement une dizaine de minutes après, après avoir effectué l'ultime vol d'un He 114 dans le ciel espagnol. En effet, suite à l'état des appareils, ordre est donné de les clouer au sol. Leur retrait officiel de l'Ejercito del Aire n'intervient pourtant pas avant septembre 1956, soit deux ans plus tard!

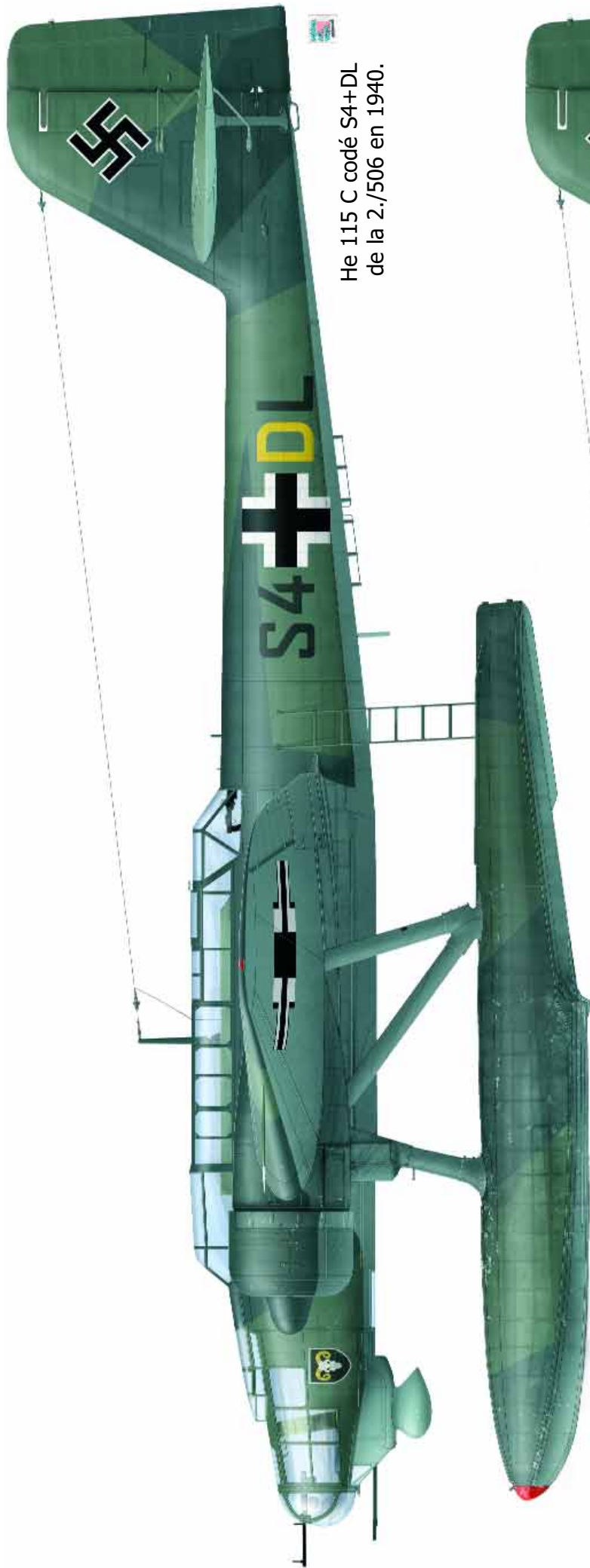
Mentionnons, pour mémoire, la commande passée par le Danemark le 1^{er} avril 1940. Neuf jours après, ce pays était envahi par les troupes allemandes et la commande fut bien sûr annulée...

Le 52-3 (HR.4-3) fut lui aussi embarqué sur le croiseur *Almirante Cervera*, en visite à Barcelone. L'hydravion porte le WNr 2270 sur la dérive.

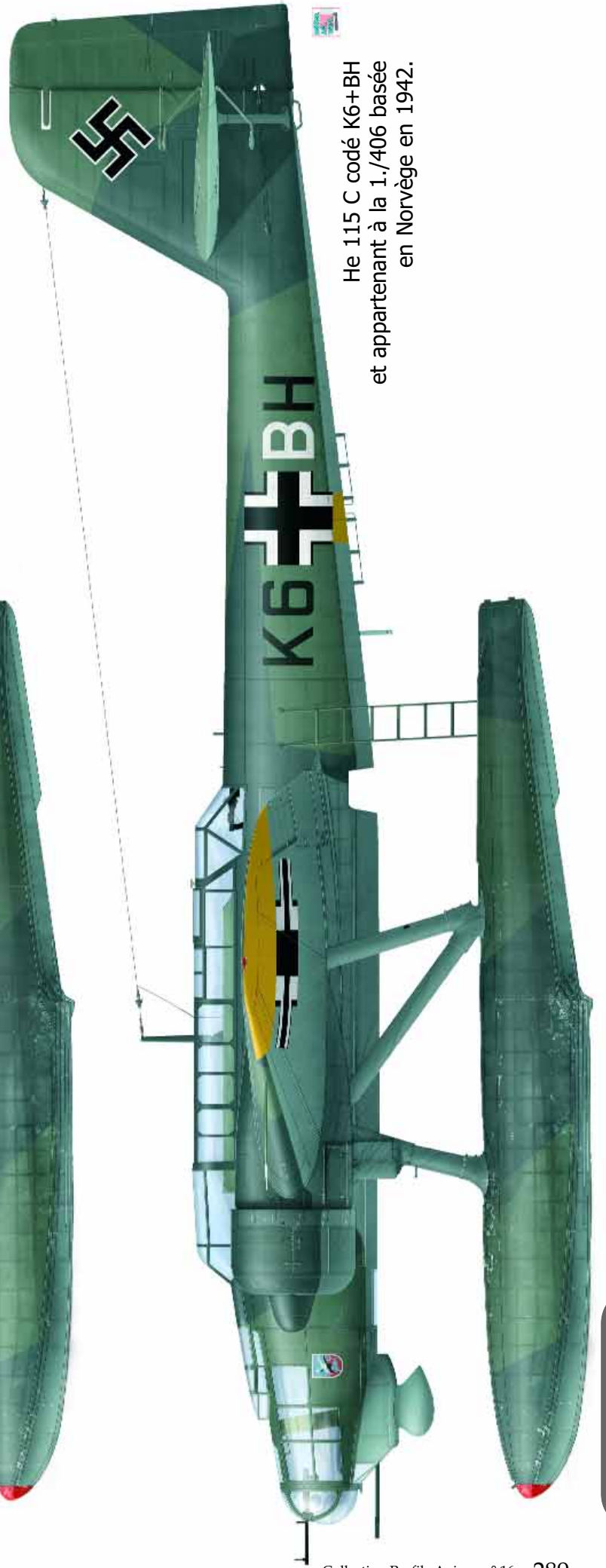
(Archivo General de la Administracion)

52-3 (HR.4-3) was also embarked on the frigate Almirante Cervera, seen here in port at Barcelona. Note the WNr 2270 on the rudder.





He 115 C codé S4+DL
de la 2./506 en 1940.



He 115 C codé K6+BH
et appartenant à la 1./406 basée
en Norvège en 1942.



Gros plan sur le nez d'un He 115 C de la 3./106. Cette escadrille est fortement engagée contre les Britanniques pendant la période de la bataille d'Angleterre. On remarque la peinture noire appliquée sur le bleu des surfaces inférieures.

Close-up of a He 115 C of 3./106. This Staffel saw almost constant action against the British during the period of the Battle of Britain. Note the black distemper applied to the lower surfaces of the aircraft.

même Blenheim repère un autre He 115 mais se gardera bien cette fois de le prendre à partie, ses munitions étant quasi épuisées. Ces épisodes montrent l'activité soutenue de ces hydravions sur le secteur.

Le 7 août, la 1./906 (Hptm Otto-Friedrich Werner), ayant reçu l'ordre de gagner peu avant la France, effectue son premier vol de reconnaissance maritime au départ de Hourtin. Cette escadrille ne demeurera que peu de temps en Aquitaine avant d'être rappelée à Sola... puis de regagner la France. On notera que, pour quelques-uns de ces vols, un des observateurs embarqués venant temporairement de la Kriegsmarine fut le *Leutnant zur See* Reinhardt Hardegen qui, par la suite, prendra le commandement d'un *U-Boot* et deviendra un des plus célèbres officiers sous-marins allemands.

Le 7 ou 8 août 1940, deux He 115 de la 3./906 sont légèrement endommagés par de la DCA sur le Firth of Forth.

Un organigramme du 13 août donne les effectifs des He 115 toujours présents dans le nord sous contrôle de la *Luftflotte 5*. Soit tout le Kü.Fl.Gr. 506 (*Major* Johannes Eisenbeck): 8 (7) He 115 B et 18 (14) He 115 C. À Norderney, aux ordres du chef des *Seefliegerverbände* de Berlin, la 1./106 rassemble pour sa part douze He 115 C (tous en état de vol).

À l'aurore du 15 août, le He 115 S4+BH (WNR 3251) de la 3./506 venu de Stavanger s'écrase à Abroath sur la côte d'Écosse. Il est probable que, une fois de plus, son pilote ait été ébloui par la lueur crue d'un projecteur de DCA.

Le 23, les nombreux efforts accomplis par des équipages spécialisés auraient enfin été couronnés de succès. Ce jour-là, en effet, des appareils de la 1./506 venus de Scandinavie (on cite également, mais cela nous paraît moins certain, le *Korpsführerkette* du X. *Fliegerkorps*) auraient pu décocher des torpilles sur le convoi maritime



En août 1940, le *Küstenfliegergruppe 506* revient un temps en Allemagne, prenant ses quartiers à Norderney.

Ce document, montrant le He 115 C S4+EK, de la 2./506, a été pris à Dievenow à cette période. (BA)
During August 1940, the Küstenfliegergruppe 506 returned for a while to Germany and was based in Norderney. This view of He 115 C S4+EK, of 2./506, was taken at Dievenow during this period.

L'avant du n° 107 (ou 2-7).

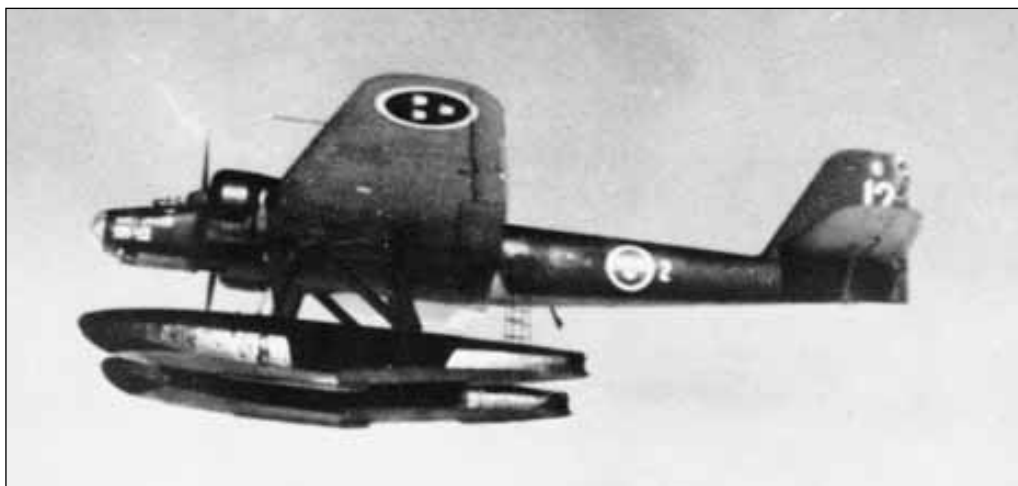
Cet appareil fut détruit le 8 août 1944 au cours d'un exercice de torpillage, tout l'équipage trouvant la mort.

Forward fuselage of n° 107 (or 2-7). This machine was lost on 8 August 1944 during torpedo dropping exercises. The crew perished.



Le n° 112 photographié en 1944. On remarque la peinture plus foncée et les chiffres jaunes.

N° 112 photographed during 1944. Note the darker paint scheme and the codes in yellow.



Le dernier T 2, le n° 102, fut retiré du service le 13 décembre 1952 et fut ferrailé après avoir accompli 1 702 heures de vol.

The last T 2, n° 102, was withdrawn from service on 13 December 1952 and subsequently scrapped after some 1 702 hours of flight.

