



Les Bf 109 E du I./JG 54 à Eutingen en mai 1940.

Wagner, il a eu des nouvelles, mais il n'en a pas encore reçu de Hoch et est impatient d'en avoir. Des cinq pilotes c'est avec ce dernier qu'il partagerait le plus volontiers sa captivité. Hoch semble avoir été pour lui un bon camarade. Il le connaissait depuis un an et demi et est ému d'apprendre sa mort.

Le **13 mai**, le Stab/JG 54 et les deux Gruppen de Zerstörer gagnent Trier-Euren (Trèves) car les Bf 110 sont appelés pour appuyer l'avance de la Heer dans le Luxembourg. Peu après, le I./JG 54 se déplace à Fribourg-en-Brigau pour assurer ses escortes de chasse.

Un autre pilote du I./JG 54 expérimente à ses dépens la précision des artilleurs français. Le **16 mai**, alors que la 1^{re} escadrille mène un nouveau mitraillage sur l'aérodrome de Luxeuil, le Bf 109 E-3 "10 blanc" de l'Uffz Fritz Hotzelmann est également touché par la DCA. Le pilote saute et touche terre à Lutran (Haut-Rhin), à 26 km au sud-ouest de Mulhouse. Fait prisonnier, Hotzelmann sera libéré fin juin et reviendra à l'unité.

La campagne à l'Ouest prend des allures de Berezina pour les Français et les Britanniques. Rommel et ses chars font leur entrée dans le nord de l'Avesnois le 16 mai. Le 18, Maubeuge et Cambrai tombent. Le 20, Guderian est à Abbeville et commence à remonter vers Boulogne et Calais. L'armée française et ses alliés se retrouvent piégés, encerclés dans l'ouest du Nord - Pas-de-Calais. Le I./JG 54 va alors être engagé dans les violents combats au-dessus de la poche de Dunkerque - La Panne, où plus de 360 000 soldats franco-britanniques tentent d'embarquer à destination de l'Angleterre (opération Dynamo). Les deux unités de Zerstörer soumises au Stab/JG 54 prennent également part à ces combats.



Gros plan sur l'insigne du ramoneur porté par le "8 blanc" de la 1./JG 54 durant la campagne à l'Ouest.



À la fin du mois de mai 1940, le I./JG 54 part s'installer à Vitry-en-Artois. (Girke)

Le I./JG 21 pendant la campagne de Pologne et la "drôle de guerre"

Suite aux tensions accrues avec la Pologne, les responsables de la Luftwaffe redoutent une probable contre-attaque lancée par l'aviation adverse. La mobilisation est décidée le 26 août 1939. Selon le Kommandeur :

Les festivités de Tannenberg furent annulées vu la tension internationale croissante. Le lundi 28 août à 04h00 l'état de guerre fut déclaré et nos appareils furent extraits des hangars, prêts à décoller pour intercepter d'éventuels avions de reconnaissance polonais.

Le I./JG 21 est transféré de Gutenfeld à Fürstenwalde pour constituer, le cas échéant, un rideau de protection face aux avions polonais. Les pilotes sont inquiets mais l'Oblt Günther Scholz, Kapitän de la 1. Staffel, tente de calmer le jeu : *Ceux d'en face ont aussi peur que nous...* À quelques heures de l'ouverture de la campagne de Pologne, le groupe est envoyé sur le terrain d'Arys-Rostken, à côté du lac Śniardwy, afin de couvrir la progression de la 3. Armee vers le sud.

1^{er} septembre 1939. Günther Scholz, le Staffelfkapitän de la I./JG 21, se prépare pour sa première mission en Pologne, sur le terrain d'Arys-Rostken. (G. Scholz)



Toujours selon Mettig :

Le 31 août, je reçus l'ordre (vers 18h00) d'attaquer Varsovie le lendemain à 04h30. Mais le temps fut si mauvais que nous ne pûmes que voler dans l'après-midi. À 14h00, le Groupe avait gagné la piste de campagne de Rostken, près du grand lac Spirding dans la région boisée de la Seenplatte prussienne. Nous avons été ravitaillés avec des moyens de fortune et, le 1^{er} septembre, avons pris part à notre première mission vers 17h00. Le I./JG 21 était la seule unité de chasse basée entre la Prusse et la Silésie capable de voler sur la capitale polonaise car, de son aérodrome, elle pouvait atteindre l'objectif en une heure et quarante-cinq minutes, ce qui convenait à l'autonomie du Bf 109 D.

D'après Günther Scholz :

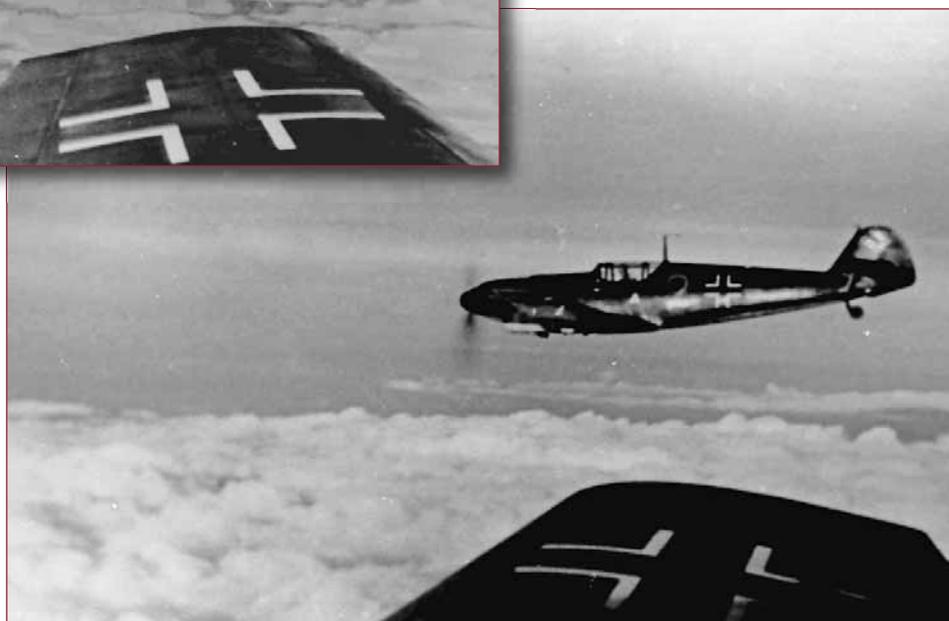
Le 1^{er} septembre 1939, le haut-parleur signala : "Depuis 05h45, nous avons riposté". C'était le début de la guerre contre la Pologne. Avec nos avions, le personnel nous suivant en Ju 52, nous avons gagné Rostken, un aérodrome de campagne dans le sud de la Prusse-Orientale. Notre première mission eut lieu dans l'après-midi ; une escorte de He 111 sur Varsovie.

Effectivement, à 16h16, vingt-deux Dora du Groupe décollent pour escorter 120 He 111 des KG 27 et LG 1 ainsi que 30 Ju 87 B du I./St G. 1 partant sur la capitale polonaise. L'escorte comprend également une soixantaine de bimoteurs Bf 110 des I.(Z)/LG 1 et I./ZG 1. Malgré la brume, les pilotes du I./JG 21 parviennent à trouver les bombardiers dont les mitrailleurs s'avèrent très nerveux !

Scholz poursuit son récit : *Dans la brume, lors de la jonction avec les bombardiers, nous fûmes pris pour des*

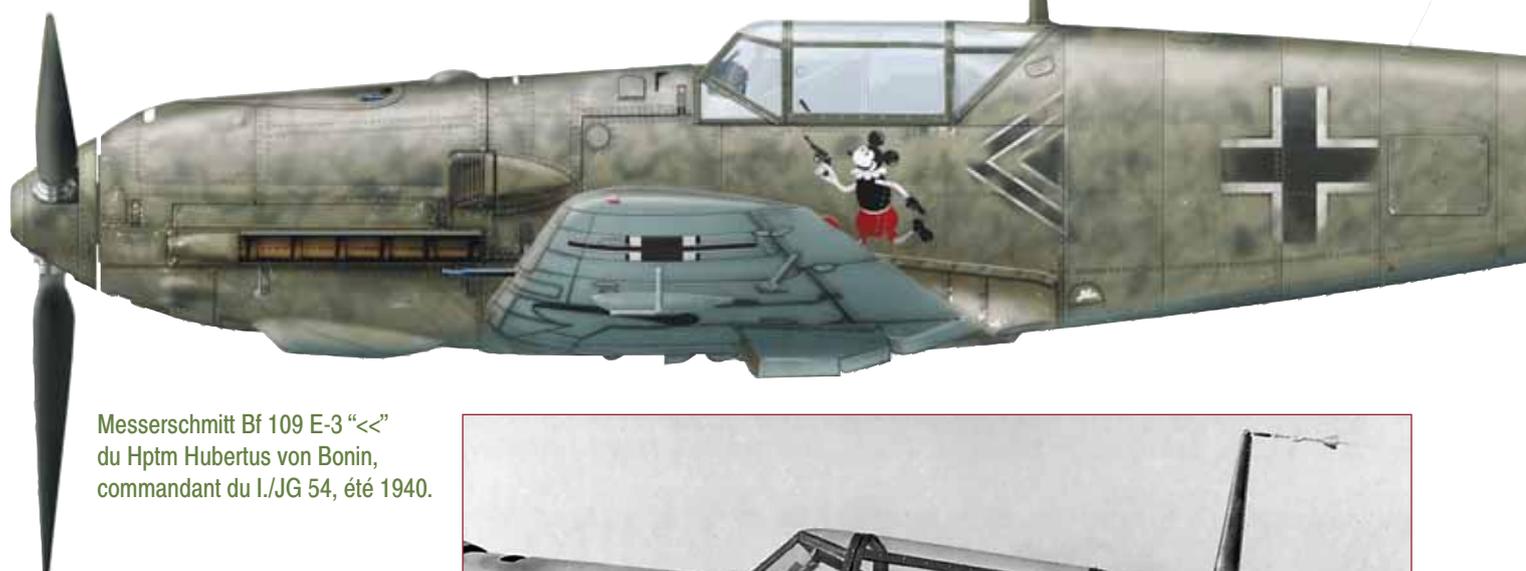


Une patrouille de Bf 109 D-1 du I./JG 21 photographiée dans le ciel de Prusse-Orientale. Les appareils sont le "2 blanc" de la 1. Staffel et "2 jaune" de la 3. Staffel. (G. Scholz)





Retour aux emblèmes personnalisés avec le Bf 109 E-4 "5 jaune" du Lt Waldemar Wübke. "Im Auftrage der Reichsbahn" (au service des chemins de fer du Reich) peut-on lire sur l'avion du pilote de la 9. Staffel, qui sera crédité d'un Blenheim le 9 septembre 1940.



Messerschmitt Bf 109 E-3 "<<" du Hptm Hubertus von Bonin, commandant du I./JG 54, été 1940.

Bf 109 E-3 "chevron triangle" du Hptm Hubertus von Bonin, *Gruppenkommandeur* du I./JG 54, à Campagne-lès-Guines en septembre 1940. L'appareil laisse transparaître le camouflage gris surchargeant les flancs bleus du fuselage. L'avion porte aussi un grand "Mickey Mouse" armé d'un revolver, souvenir de la 3./J88 où von Bonin a servi pendant la guerre d'Espagne. (A. Riebl)



Le **11 septembre**, le temps redevient mauvais. En soirée, les *Luftflotten II* et *III* repartent à l'attaque en formations massives se dirigeant pour la plupart vers Londres. Mais elles se heurtent aussitôt à la chasse britannique. Deux Spitfire sont abattus dans le secteur de Dungeness par le *I. Gruppe*. Ces succès sont l'œuvre du nouveau *Staka* de la *1. Staffel*, l'Oblt Gerhard Ködderitzsch, et du *Kommandeur* Hubertus von Bonin (9^e victoire). L'une des victimes est peut-être le P/O Freddie Hargreaves (N° 92 Squadron) non rentré à Biggin Hill après un combat au-dessus de Dungeness. Le Lt Waldemar Wübke, de la 9./JG 54, revendique pour sa part sa deuxième *Abschuss* aux dépens d'un nouveau Blenheim.

Sépulture d'un *Obergefreiter* du II./JG 54. Il repose au côté du *Gefreiter* Heinz Lowreck, pilote de la 2./JG 52, tué dans un accident le 12 septembre 1940 près de Calais.





L'avion porte sur le nez la tête de loup du III./JG 77 (qui l'a récupéré à la fin du mois d'avril). Mais aussi le *Piepmatz* ("moineau hardi") de la 8./JG 54. Mütterich était pourtant le commandant de la 5./JG 54. Cet insigne a sans doute été peint début avril, au moment où la 5. *Staffel* a été rattachée au III. *Gruppe* pour la campagne des Balkans. (C. Cony)

Il m'emmena jusqu'à son moulin. Le groupe de Serbes partis à ma recherche arriva sans chien, heureusement. Le jeune garçon, envoyé comme messager vers nos lignes, ne

revint pas. Marchant le long de la forêt vers le nord, après de nombreuses heures, j'aperçus une patrouille de reconnaissance allemande avec une ambulance dont le drapeau à croix rouge flottait au vent. Ils m'amènèrent jusque dans nos lignes; Fritz, mon sauveur, vint avec moi.

L'Oblt Kath rejoindra Graz le lendemain.

La dernière mission du 6 avril depuis Graz-Thalerhof est exécutée par une *Rotte* de la *Stab*/JG 54 et quatre autres appareils de la *Stab* II./JG 54 entre 16h57 et 18h15. Après avoir assuré la protection des *Stuka* du II./StG 77 dans le secteur de Ptuj, les *Grünherzjäger* effectuent une chasse libre qui se solde par la destruction d'un train. Au total, les I./JG 27, *Stab*/JG 54 et *Stab* II./JG 54 ont accompli 65 missions de guerre, revendiquant la destruction de 15 avions yougoslaves au sol, nombre sous-estimé selon l'historien Boris Ciglić.

Le **7 avril**, les escadrilles de la JG 54 déménagent pour s'établir sur l'aérodrome hongrois de Pécs (en allemand Fünfkirchen). À la mi-journée, deux *Blenheim* de la 218^e escadrille

ravages. Alors qu'il mitraille un terrain près de Ptuj (80 km au sud-est de Graz) le Bf 109 E-4B (WNR 4115) de l'Oblt Otto Kath (le *Geschwader-Adjutant*) est abattu par des fantassins du 128^e régiment d'infanterie de la division Drava, près de Ptuj. Il raconte :

Je fus touché dans le radiateur, des deux côtés. Les pistons de mon moteur cessèrent de fonctionner. Je pus traverser la Mura et posai la machine sur le ventre, de l'autre côté de la rivière mais toujours en territoire ennemi. Durant la glissade, l'avion heurta un saule de l'aile droite, se retourna en heurtant la berge puis se retrouva dans l'eau. Il coula immédiatement. Ma tête ayant heurté le viseur, je m'évanouis mais l'eau fraîche me réveilla; je poussai furieusement la canopée puis m'affalai sur le nez jaune de l'avion avant de sombrer une nouvelle fois dans l'inconscience. Quand je revins partiellement à moi, l'eau entra dans ma bouche et mon nez. Je me serais noyé à coup sûr si un courageux garçon de ferme ne m'avait pas tiré de mon avion et mis dans sa barque, avant la disparition totale de l'avion qui fut emmené par le courant.



Sur cette photographie, on distingue bien la portion de saumon d'aile et la bande de fuselage peinte en jaune, de même que le bord de fuite des volets d'intrados : des marquages typiques de cette période et de ce théâtre d'opérations. (C. Cony)

Le **25**, seul le I./JG 54 semble combattre. Six nouveaux *Abschüsse* sont annoncés dont deux chasseurs I-16 par le Lt Hans Götz, membre de la 1^{re} escadrille (ses 4^e et 5^e victoires). Bien qu'inférieur en vitesse, le I-16 Rata (Rat, surnom à lui donné par les Nationalistes lors de la guerre d'Espagne) est un chasseur bien plus souple que le Bf 109 dans les combats tournoyants. Le Gefr Peter Bremer se souvient de sa première confrontation avec ces monoplans déjà utilisés :

Cet appareil était très maniable et capable de tourner autour de son axe mais il était très lent. Si le pilote adverse était bon, il pouvait effectuer un virage serré et se placer derrière son agresseur lorsque celui-ci attaquait par l'arrière. Nous devons être très prudents et faire en sorte de toujours nous trouver au-dessus des chasseurs soviétiques. Lors de notre première confrontation avec des Rata, ceux-ci formaient un cercle défensif. Chaque pilote pouvait ainsi défendre l'appareil le précédant. Deux ou trois de nos chasseurs ont alors grimpé puis plongé à l'intérieur de ce cercle tout en ouvrant le feu avant de remonter tout aussi rapidement pour éviter la riposte des avions placés derrière eux. Le cercle était alors rompu et les Soviétiques durent piquer vers le sol pour s'échapper. C'était pour eux la fin. En raison de leur faible vitesse, nous pouvions alors les attaquer par l'arrière. Ils n'ont pas utilisé cette tactique bien longtemps.

Le **26 juin**, l'aviation soviétique a pu reconstituer ses forces et lance de nouvelles vagues de bombardiers moyens contre les colonnes de *Panzer* du 4^e groupe blindé du *General* Erich Hoepfner en Lettonie. L'avance de deux cent quarante kilomètres, de la Prusse-Orientale jusqu'à la Dvina, n'a pris que quatre jours à ce groupement. Une marche forcée que le personnel au sol de la JG 54 transporté par camions ne peut plus suivre. Quant aux pilotes, ils doivent opérer à partir de terrains de fortune tout en s'accommodant de conditions de vie sommaires comme détaillé dans les mémoires du *Kapitän* de la 7. *Staffel*, l'Oblt Günther Scholz :

Chaque jour nous arrivions sur un nouveau terrain, suivi par des Ju 52 transportant nos premiers mécaniciens. Le reste du personnel suivait lentement dans les colonnes sur la route, à bord de véhicules. Dans les files, on trouvait par exemple le camion avec l'équipement radio et la compagnie d'état-major avec le peloton chargé de la maintenance. Nous dormions dans de petites tentes de une ou deux personnes depuis le début de la campagne. Lorsque nous sommes arrivés à Dünaburg [aujourd'hui Daugavpils, dans le sud de la Lettonie], nous avons



Bf 109 F-2 "4 blanc" de la 7./JG 54, sur le terrain de Kėdainiai, en Lituanie, le 26 juin 1941.

Mécaniciens du II./JG 54 dans un camion Mercedes-Benz L3000 équipée d'une MG 34 sur affût antiaérien. (P. Bremer)



Bf 109 F-2, probablement du III./JG 54, salué au retour d'une mission couronnée de succès en territoire soviétique. Le *Friedrich* surclasse les appareils soviétiques au début de l'été 1941, ce qui explique l'inflation de victoires des pilotes de chasse allemands engagés sur ce front. (C. Cony)



Le gouvernail de ce Messerschmitt de l'*Einatzstaffel* a subi la foudre de la DCA soviétique, le 2 novembre 1941. L'appareil s'est posé dans la neige, train rentré, près de Siverskaïa. (W. Kretschmer)



L'Oblt Richard Hausmann, le commandant de la 8./JG 54 a connu la même mésaventure le 17 novembre. Son F-2 "1 noir" (WNR 12941) s'est abîmé dans la neige à Vyra. Ce Friedrich vert-gris a le fuselage ceinturé d'une bande jaune devant la *Balkenkreuz* et la barre horizontale.

Entre-temps, les escadrilles soviétiques du front nord ont reçu le soutien de l'aviation civile pour ravitailler Leningrad par les airs. Des bimoteurs PS-84 (des Douglas DC-3 américains produits sous licence) font ainsi leur apparition dans le secteur. Ils appartiennent au groupe d'aviation spéciale nord (OSAG GVF) et au groupe aérien MAGON GVF (six escadrilles). Entre le 10 octobre et le 25 décembre 1941, les PS-84 parachuteront 4 325 t de nourriture et 1 271 t de munition aux assiégés. La Luftwaffe essaye à plusieurs reprises d'en finir avec le pont aérien mais leurs attaques sont toujours repoussées. Deux des meilleures unités de chasse, les 127 IAP et 154 IAP, servent d'escorte aux avions cargos. Si le 127 IAP vole toujours sur de souples biplans I-153 Tchaïka, le 154 IAP emmené par le *Kapitan* Petr Pokryshev est l'une des premières unités équipées de Curtiss P-40 Tomahawk achetés en *Lend-Lease* au gouvernement britannique. Le 28 octobre, ce régiment basé sur le terrain de Kadnikovo reçut ainsi vingt appareils contenus dans des caisses. Une fois les avions montés et essayés, le 154 IAP commença ses missions de guerre. La faible luminosité et le brouillard vont avantager les Soviétiques pendant le ravitaillement mais, le 19 novembre, deux *Schwärme* de la JG 54 parviennent à surprendre une formation de neuf transports PS-84 et son escorte de chasseurs, au-dessus de l'aérodrome de Komendantskoye. La première section, conduite par le sempiternel Max-Hellmuth Ostermann, arrive la première au contact. Un Tomahawk est abattu en flammes par l'Ofw

Erich Fricke à 08h25. Dans la foulée, l'Oblt Ostermann, le Fw Gerhard Lautenschläger et l'Uffz Karl-Heinz Bornemann attaquent des PS-84. Trois bimoteurs s'abattent la piste de Komendantskoye. La seconde section menée par l'Ofw Karl-Heinz Kempf (7./JG 54) se jette à son tour dans la mêlée. Kempf et le Lt Fritz Waller éliminent chacun un I-153. Dix minutes plus tard, Kempf et l'Oblt Gerhard Koall portent des coups fatals à deux PS-84. Kempf en est à trente-trois *Abschüsse*, Koall à sept!



Aviateurs de l'*Erganzungsgruppe* JG 54 à Siverskaïa en novembre 1941. De g. à dr. : Lt Walter Nowotny, Ofw Anton Döbele, Lt Wolfgang Kretschmer, Uffz Rudolf Schöchlin, Oblt Kurt Hörmann, pilote non identifié. (W. Kretschmer)

Des mécaniciens préparent le Bf 109 F-2 "7 noir" sur un terrain encombré de congères.



Des mécaniciens du I. Gruppe ont tenu à être immortalisé avec l'avion du chef, à Krasnogvardeïsk.

Ce pilote du I./JG 54 fait découvrir sa machine à une jeune infirmière de la *Deutsches Rotes Kreuz*. Les rencontres avec les jeunes femmes étaient très appréciées sur le front.



Le **17 mars**, Wolfgang Späte et l'Ogfr Adolf Kuzel tombent sur une formation hétéroclite de chasseurs soviétiques, dont un I-26 (en réalité un LaGG-3 du 3 GIAP KBF) est rapidement occis. L'as écrira dans son rapport :

vers le nord à basse altitude.

Victoire à 13h20 à Pogostye. Altitude : mille mètres. Témoin : Ogfr Kuzel de la position "Dietrich".

Späte, Oblt, II./JG 54 5.Staffel, le 17 mars 1942

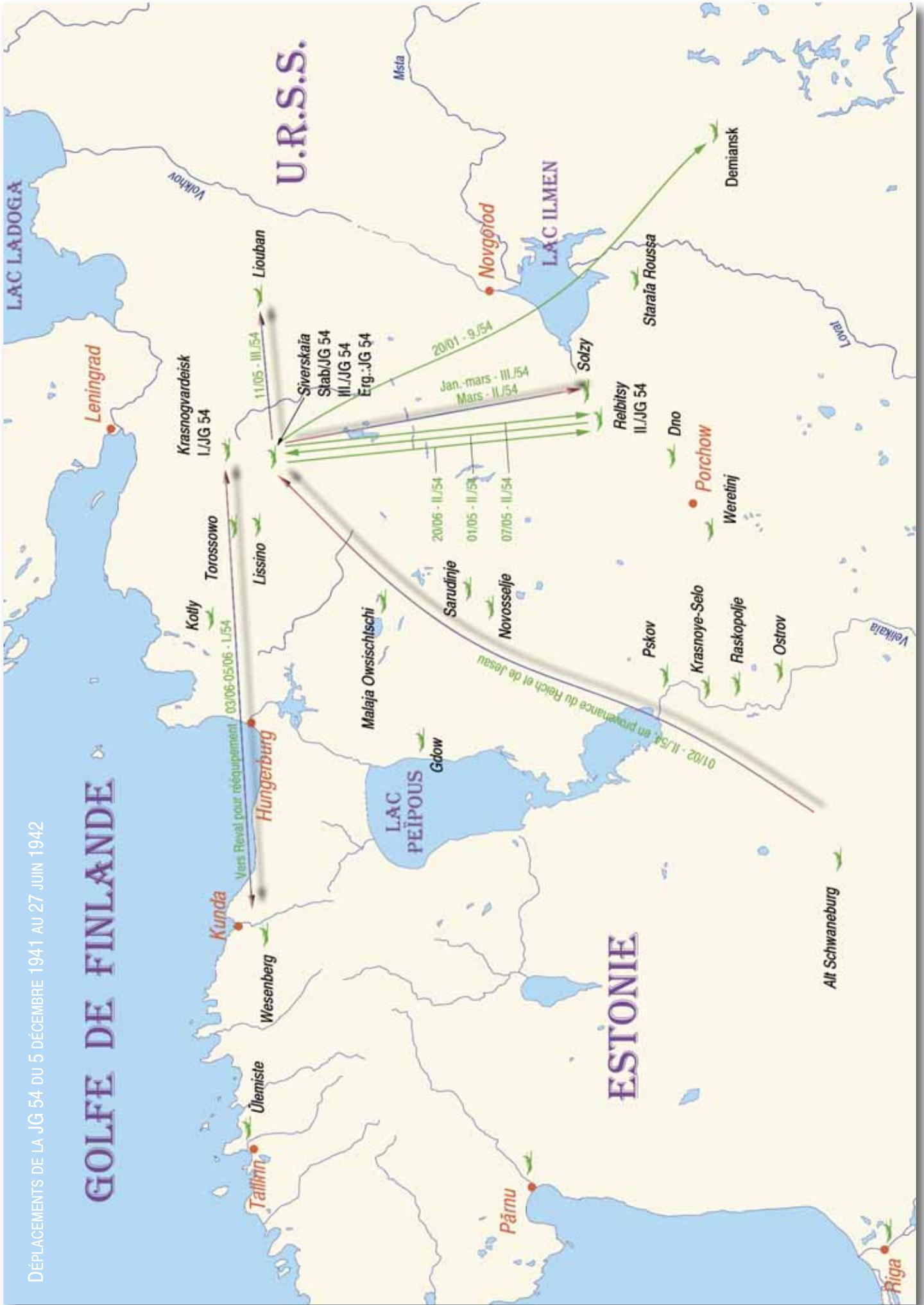
Rapport de combat

Le 17 mars 1942, j'ai décollé de Siverskaïa à 12h33 avec une Rotte pour mener une chasse libre. Vers 13h10, j'engageai le combat avec ma Rotte près de Pogostye contre une formation mixte de quatre à six appareils (I-16, I-18, I-26). Ils volaient en cercle défensif entre cinq cents et mille cinq cents mètres. Nous avons tenté de le briser en menant plusieurs attaques d'en haut. Comme nous ne parvînmes pas à rompre cette formation, je me lançai à l'attaque dans le sens inverse de la rotation ennemie et, venant du soleil, pris à partie un appareil de face en venant de plus haut. Je pus décocher une rafale bien ajustée sur un appareil alors que nous étions tous deux distants d'environ une centaine de mètres. Je le frappai au fuselage et dans les ailes. Après avoir effectué ma ressource, je constatai que le cercle était disloqué, les avions survivants repartant au plus vite



L'Ogfr Adolf Kuzel dans l'habitacle de son Bf 109 F-4 "8 noir".

DÉPLACEMENTS DE LA JG 54 DU 5 DÉCEMBRE 1941 AU 27 JUIN 1942



la route Karatchev - Orel, les deux équipiers repèrent des appareils soviétiques. Götz attaque un Il-2 mais perd le contrôle de son FW 190 qui s'écrase dans un bois, l'appareil prenant feu au moment de l'impact. Götz sera promu *Hauptmann* à titre posthume.

**Palmarès: 82 victoires (79 à l'Est et 3 à l'Ouest)
en 600 missions de guerre.**



HAHN, Hans ("Assi")

(14/04/1914 à Gotha – † 18/12/1982 à Munich)

"Assi" Hahn s'engage dans la Heer dès sa création en avril 1934 mais vise la Luftwaffe qu'il rejoint à la fin de l'année suivante. Après son écolage, il est brièvement envoyé en unité à la 4./JG 134 en avril 1937 mais, vu ses remarquables aptitudes de pilote, est désigné comme instructeur à l'école de Werneuchen dès le mois de novembre suivant. En octobre 1939, il est nommé *Kapitän* de la toute nouvelle 4./JG 2 et vole dans le nord du *Reich* sans affronter d'adversaire. Lors de la campagne à l'Ouest, il revendique cinq victoires. Sa 20^e *Lutsiege* obtenue le 23 septembre 1940 lui vaut de recevoir la *Ritterkreuz*. Il est promu fin octobre *Kommandeur* du III./JG 2 tout en conservant encore quelques semaines son grade d'*Oberleutnant*. Hahn est un joyeux compère aimant particulièrement la gaudriole. Beaucoup ont souligné son inébranlable joie de vivre. Optimiste de nature, il affronte la guerre avec beaucoup d'insouciance mais également avec une compétence certaine. Il semble d'ailleurs avoir été apprécié, tant par ses pairs que par ses subordonnés. Hahn est aussi un amoureux des animaux. Il aura ainsi à l'unité deux chiens, un âne, un perroquet et même... un ours! Le 12 août 1941, il remporte ses 40^e à 42^e victoires et est appelé au quartier général d'Hitler à Berlin pour recevoir les *Eichenlaub*. En lui remettant sa décoration, le *Führer*, quelque peu amusé par le faciès du pilote, déclarera : *Que raconte donc Rosenberg sur la race aryenne!* Après un bref congé, Hahn demeurera sur le front Ouest jusqu'en octobre 1942 et combattra jusqu'au bout puisque sa 65^e victoire est obtenue aux commandes d'un FW 190 A le 16 septembre.

Le 1^{er} novembre, l'as part volontairement sur le front oriental pour mener le II./JG 54. Grâce à sa grande expérience, il accumule quarante *Abschüsse* en quinze semaines dans le froid russe. Son centième adversaire est abattu le 26 janvier 1943 mais, le 21 février, alors qu'il est titulaire de 108 victoires, la chance du *Hauptmann* Hahn l'abandonne à sa 506^e mission de guerre. En plein combat dans le secteur de Demiansk, le moteur de son Bf 109 G-2 est atteint par les tirs de son adversaire. C'est le début d'une longue et dure captivité qu'il décrira à son retour dans l'ouvrage *Ich spreche die Wahrheit*, premier témoignage sur le *Goulag*. La liberté retrouvée en 1950 aura un goût amer pour "l'ex-as" de l'aviation puisque son épouse l'a quitté et que ses enfants le reconnaissent à peine. Par chance, Hahn échappe à la dépression en rencontrant sa seconde épouse. Il se lance dans les affaires où son allant fera merveille. Retraité en 1977, il part exploiter une plantation de cactus dans les Pyrénées françaises! Une idée farfelue, bien dans la lignée du personnage... Cette période de bonheur sera trop courte car on lui diagnostique un cancer et le couple rentre en Allemagne. Hahn décédera en 1982, ayant fait preuve jusqu'à sa fin d'un moral étonnant.

**Palmarès: 108 victoires (68 à l'Ouest et 40 à l'Est),
dont 4 quadrimoteurs, et 36 probables
en 506 vols de guerre.**

HRABAK, Dietrich Anton ("Dieter")

(19/12/1914 à Gross-Deuben – † 15/09/1995 à Pfaffenhofen)



À sa naissance en 1914, son père combat en France dans les tranchées. Après la Grande Guerre, ce dernier va diriger une entreprise de construction mais l'économie allemande étouffe sous le poids de la crise. Dieter fréquente un lycée à Leipzig. La passion de l'aviation s'éveille en lui dès ses 16 ans, après une visite aux usines Junkers de Dessau. Avant même d'avoir obtenu son baccalauréat, le jeune Hrabak postule pour rejoindre l'école de pilotage commercial, sans succès. Entré en avril 1934 dans la Marine, il a pour ambition de devenir officier. En novembre 1935, il se présente à la Luftwaffe, reconstruite secrètement jusque-là. Cette fois, Dieter est accepté. Le *Leutnant* Hrabak effectue son écolage de 1935 à 1938 à Ludwiglust, Bernbourg, Bad Aibling et Vienne-Schwechat, en compagnie des futurs as de la chasse allemande : Adolf Galland, Josef Priller, Walter Oseau, Heinz Bär, Johannes Steinhoff et Walter Dahl. Son désir d'être affecté à une formation de chasse est enfin exaucé. Le 1^{er} avril 1939, il est *Oberleutnant* et mène la 1./JG 76. Sa carrière est fulgurante. Hrabak effectue son baptême du feu en Pologne. Durant la campagne à l'Ouest, il est crédité de six victoires. Passé commandant de la 4./JG 54 début juillet 1940, il monte encore d'un rang fin août, devenant en tant qu'*Hauptmann* le *Kommandeur* du II./JG 54. Il est le premier *Grünherzjäger* à recevoir la *Ritterkreuz* le 21 octobre 1940, pour sa 16^e victoire. Engagé dans les Balkans puis dans le nord de l'URSS, il se

distingue à nouveau. Petit, trapu, avec des cheveux blonds qui s'éclaircissent, c'est un véritable combattant. Son credo : "Voler avec sa tête et non avec ses muscles". Le 1^{er} novembre 1942, le *Major* Dietrich Hrabak (alors titulaire de 67 victoires) est envoyé dans le secteur Sud pour diriger la *Jagdgeschwader* 52. Au printemps 1943, le grand as slovaque Ján Režňák va voler un temps sous son commandement, en Crimée. Il en gardera un souvenir vivace : *Le seul Allemand que j'ai appris à connaître fut Dieter Hrabak. C'était le meilleur. Il est impossible de comparer les commandants slovaques avec le colonel Hrabak. Mon chef appréhendait le combat aérien alors que Hrabak n'hésitait pas à grimper dans le cockpit, malgré son statut de Kommodore. Il avait remporté sa 80^e victoire huit jours auparavant. C'était aussi un homme de caractère.*

Nommé *Oberstleutnant* le 1^{er} juillet 1943, "Dieter" est crédité de sa 100^e *Luftsieg* le 2 août. Après la 118^e, le 25 novembre 1943, il reçoit les feuilles de chêne (n° 337). Hrabak se souviendra avoir changé d'aérodromes à 47 reprises au cours des deux années passées à la tête de la JG 52, en URSS, en Roumanie, en Hongrie et en Pologne. À l'automne 1944, il reçoit un ordre de transfert : *Mon escadre*

IV. Les hommes de l'ombre de la JG 54

Les réparations innombrables occasionnées par la chasse ou la DCA ennemie, les défaillances et l'usure du matériel soumis à rude épreuve, les accidents causés par les atterrissages difficiles au retour de mission ou les collisions donnent une idée de l'importance de la tâche confiée au personnel au sol (*Bodenpersona*). Une escadre de chasse était une véritable fourmilière au sein de laquelle servaient jusqu'à 500 membres non navigants (techniciens de maintenance, armuriers, techniciens radio, électriciens, tôliers, charpentiers, plieurs de parachutes, chauffeurs, cuisiniers, peintres, magasiniers, comptable, officier chargé de rédiger le journal des opérations...).

Si les aviateurs faisaient preuve de courage pour vaincre l'adversaire dans le ciel, les mécaniciens manifestaient leur abnégation dans le travail au sol. Ils ont accompli dans l'ombre des exploits au quotidien. Les mécanos étaient bien souvent affectés à un avion déterminé, comme le pilote d'ailleurs. Le destin de ce dernier en combat aérien dépendait de l'état du matériel. Si au moment crucial, le moteur, la radio ou une arme ne fonctionnait pas, l'homme dans l'habitacle était perdu. Les opérations se succédant à une cadence infernale, l'activité du personnel au sol ne connaissait aucun répit. Dans l'ensemble, les conditions d'existence des rampants étaient tout à fait rudimentaires.

L'ancien *Kommodore* de la JG 54, Hannes Trautloft a rendu un hommage aux hommes de l'ombre dans un article publié en 1994 dans le journal de l'association des pilotes de chasse allemands* :

Lorsque je relis mes carnets de guerre, je me souviens avec émotion du courage et du dévouement de nos mécaniciens, nos Schwarzen Männer (hommes noirs) qui furent si actifs et appliqués pendant ces nombreuses années sur tous les fronts. J'estime qu'ils ne furent jamais totalement reconnus et récompensés pour ce qu'ils ont accompli. Je pense ici à tout le personnel au sol : premiers et seconds mécaniciens, techniciens, électriciens, responsables des parachutes ou soldats chargés du ravitaillement de nos Bf 109 et FW 190. Je les revois tous œuvrant dans le froid

glacial de l'hiver russe alors que les outils s'échappaient de leurs mains frigorifiées ; je me les rappelle recherchant un abris alors que leurs aérodromes étaient soumis à des attaques de bombardiers ou des mitraillages de chasseurs ; je me souviens de leur travail de nuit à la lueur de phares pour que l'avion de leur pilote soit prêt le lendemain.

Entre pilotes et mécaniciens, pendant toute la guerre, régna une grande camaraderie et, parfois même, une forte amitié. J'ai entendu des premiers ou seconds mécaniciens montrer avec fierté l'appareil de leur pilote attiré en déclarant : "C'est avec cette machine que nous avons remporté nos victoires".

Cette relation amicale n'a que peu survécu après-guerre. En effet, à la fin du conflit, bien des pilotes avaient péri et, après 1945, chacun fut emporté dans le tourbillon de ses nouvelles activités. Mais peut-être que nous, les pilotes survivants, n'avons pas assez fait pour maintenir ces contacts. Je sais cependant que, dans bien des amicales, les relations pilotes-personnel au sol ont continué et se sont perpétuées au sein des familles.

Je lis beaucoup sur les pilotes (souvent ceux qui furent très décorés) mais ne relève que trop peu de commentaires sur nos mécaniciens ainsi que de tout le personnel au sol. Grâce à leur travail compétent, ces hommes ont pourtant maintenu l'efficacité des formations de chasse. C'est sur base de leur aptitude et de leur constance que nos pilotes de chasse ont pu se distinguer de la sorte. Et, sans eux, bien des équipages n'auraient pas survécu à la guerre.

Que sont-ils devenus pour la plupart ? Après cinquante années, étant un des plus anciens pilotes de chasse de la Luftwaffe, je désire au nom de tout le personnel volant les remercier pour leur inébranlable dévouement et leur indéniable compétence.

* *Dank an unsere Schwarzen Männer*, par Hannes Trautloft, ancien *Kommodore* de la JG 54 "Grünherz" et lieutenant-général retraité. *Jägerblatt* Nr. 4/XLIII, septembre/octobre 1994.



Deux anonymes de la JG 54.
Et pourtant leurs mérites furent
inestimables.