

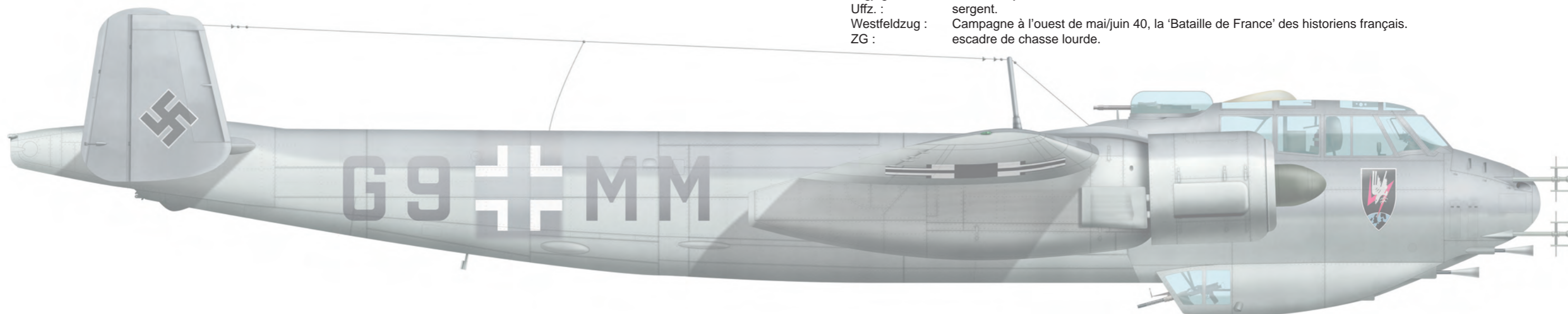
SOMMAIRE

- Errata/Addenda	292
- Chapitre VIII : Année 1943	294
A - Janvier à juin 1943	
B - Juillet à décembre 1943	
- Chapitre XI : Le premier semestre de 1944	374
A - Le premier trimestre de 1944	
B - Avant l'invasion (avril-mai 1944)	
- Chapitre X : (Juin-septembre 1944) Les derniers mois de l'occupation	424
- Chapitre XI : La fin de 1944	448
A - Un calme relatif avant la tempête	
B - Décembre 1944 : la 'Bataille des Ardennes'	
- Chapitre XII : 1945	483
'Bodenplatte'	
Conclusions finales	
- Annexe I : L'année 1941 Les bombes volantes V1 et V2	502
- Annexe II : L'année 1942 Quelques Belges dans la Luftwaffe	506
- Remerciements/Sources	512
- Index des deux Tomes	514

Avertissement au lecteur : cet ouvrage étant rédigé en français, il a paru logique d'indiquer dans cette langue le nom des plus importantes villes flamandes : Gand pour Gent, Courtrai pour Kortrijk, Anvers pour Antwerpen, Bruges pour Brugge, Saint-Nicolas pour Sint-Niklaas, Ypres pour Ieper... Une exception : Zeebrugge garde son nom initial puisque Zeebruges ne correspond pas réellement à sa traduction française (Bruges de mer). Les noms en flamands figurent dans l'index à la fin du tome II.

Glossaire

Abschuss :	avion abattu.
Draufgänger :	'fonceur'.
EK :	Eiserne Kreuz ou Croix de Fer (de 1 ^{er} ou 2 ^e classe).
EL :	Eichenlaub : Feuilles de Chêne (attachées à la RK).
Experte :	as
Fall Gelb :	cas jaune, le nom de code de la Campagne à l'ouest du 10 mai 1940.
Fall Rot :	la 2 ^e phase du Fall Gelb, la réelle 'Bataille de France'.
Fallschirmjäger :	parachutiste.
Flak :	artillerie anti-aérienne.
Fliegerkorps :	corps aérien.
Fw. :	Adjudant.
Gruppe :	groupe de chasse. Chaque Geschwader (escadre) en avait initialement 3. Désigné par un chiffre romain. Ex. : II./JG 77.
Hptm. :	Hauptmann = capitaine.
Jafü :	responsable du guidage de la chasse.
JG :	Jagdgeschwader ou escadre de chasse.
Kapitän :	ou Staffelpitän : chef d'escadrille.
Kette :	formation allemande de 3 appareils.
Kommandeur :	chef de Gruppe.
Kommodore :	chef de Geschwader (escadre).
Kriegsberichter :	correspondant de guerre.
LS : Luftsieg :	victoire aérienne.
Lt. : Leutnant :	sous-lieutenant.
Luftsieg :	victoire aérienne.
Oberst :	colonel.
Oblt. :	Oberleutnant : lieutenant.
Obstlt. :	Oberstleutnant : lieutenant-colonel.
RK :	Ritterkreuz ou croix de Chevalier.
RKT :	Ritterkreuzträger : porteur de la Croix de Chevalier.
Rotte :	formation allemande de 2 appareils.
S :	Schwertern ou Épées (attachées à la RK).
Schwarm :	formation allemande de 4 appareils.
Staffel :	escadrille d'environ 12 appareils. Chaque Gruppe en avait initialement 3. Désignée par un chiffre arabe. Ex. : 6./JG 51.
Staka :	Staffelpitän : chef d'escadrille.
Stuka :	bombardier en piqué.
Tagjagd :	chasse de jour.
Uffz. :	sergent.
Westfeldzug :	Campagne à l'ouest de mai/juin 40, la 'Bataille de France' des historiens français.
ZG :	escadre de chasse lourde.



Errata

Page 84 : La photo du haut montre un appareil du III. et non du I./JG 2 à Bastogne.
 Page 128 : La date de déclenchement du Fall Rot est le 4 juin et non le 1^{er} juin.
 Page 162 : Le Bf 109 à Wevelgem est un type F et non un E.
 Page 163 : Un lecteur a identifié le pilote en avant-plan en bas. Il s'agit d'Egon Mayer, un des grands as de la JG 2.
 Page 260 : Par contre, le même lecteur estime qu'il ne s'agit pas d'Hermichen et, en page 262, qu'il ne s'agirait pas de Borris...
 Page 280 : Le profil montre un appareil de la NJG 1. Pas de la NJG 2.
 Page 281 : Wilhelm Herget est bien sûr à droite, le fauteuil étant occupé par von Bonin.

Addenda

Un lecteur a estimé que si l'on mentionnait le destructeur bombardement de Nivelles, on ne s'étendait guère sur celui tout aussi 'spectaculaire' de Tournai. Cependant, si les destructions matérielles à Tournai furent sérieuses, bien trop d'auteurs ont amplifié de manière plus ou moins honnête les faits en invoquant abusivement des 'bombardements terroristes' commis dans le but d'affoler la population et de gêner de la sorte les mouvements alliés. Outre le fait que la Luftwaffe ne disposait pas d'unités en suffisance pour ce type de missions au résultat aussi douteux qu'aléatoire, il est patent que Tournai était une importante porte d'entrée des troupes franco-britanniques en Belgique (ce qu'attestent les nombreux engagements aériens sur le Tournaisis à cette époque). Le 16 mai 1940 (page 74), la KG 77 attaqua la gare de Tournai et des bombes tombant aux alentours mirent le feu à de nombreuses maisons, tuant de plus des civils et des militaires. Dans son ouvrage, Yvon Gahide doit admettre que bien des Tournaisiens, pris d'affolement, fuirent sur-le-champ vers la France toute proche, abandonnant leurs maisons sans même chercher à les protéger. D'où l'étendue des incendies. La panique ne fut donc pas 'orchestrée par la Luftwaffe' mais fut la conséquence d'une dispersion de bombes. Gahide mentionne d'ailleurs erronément l'existence de projectiles incendiaires qui, pourtant, n'auraient été que peu employés dans cette campagne (si, d'ailleurs, on en employa...). Aucune attaque de Tournai n'avait été programmée pour le lendemain 17 et, si des bombes frappèrent la ville ce jour-là, ce dut être le fait d'équipages revenant bredouilles de France et recherchant des objectifs d'opportunité - comme des colonnes britanniques ou françaises en marche vers l'est. Le 18 mai (page 81), le II./KG 54 revint sur la gare. En fin de volume, Y. Gahide cite un rapport comparant les deux (et non les trois) réels bombardements de Tournai de mai 1940 avec ceux de l'USAAF de mai 1944 dirigés... contre la même gare et les voies ferrées. 125 habitants auraient été tués en mai 1940 et 106 en mai 1944. Par contre, 1 286 immeubles furent détruits en 1940 contre 80 en 1944. Ce qui s'explique par le fait qu'après le déblaiement des ruines, on n'avait pas encore reconstruit. Dès lors, malgré ce que l'on a pu écrire depuis quelque quatre-vingts ans, les 'attaques terroristes' de Tournai relèvent du pur bobard de guerre. À moins que les raids américains ne soient également taxés de 'terroristes'...



Vue aérienne prise pendant la guerre des importantes destructions de Tournai. Les ruines ont été complètement déblayées.



Page de gauche : Au verso de cette photo figure le texte suivant: 'Roulieu. Machine posée en juin 1940' sans autre précision. Il semblerait donc que cet appareil aurait été un des Do 17 P de la 4.(F)/11 basée temporairement en juin à Rouillies (page 136). On ne peut dater cet incident, la liste officielle ne renseignant que peu de pertes de cette escadrille. Ce qui confirme son caractère incomplet.

Chapitre VIII : Année 1943

A - Janvier à juin 1943

En ce début de 1943, lors de cette année charnière qui vit la capitulation de la 6. Armée à Stalingrad et la fin de l'épopée de l'Afrika Korps en Tunisie, les combats aériens en Belgique ne se déroulèrent que sur la Flandre où était basé le seul III./JG 26 (Wevelgem). Mais, comme ses Fw 190 devaient opérer régulièrement de l'autre côté de la frontière en appui du reste de la 'Schlageter', les secteurs de Gand et d'Anvers furent au besoin défendus par les appareils du II./JG 1 basés à Woensrecht. En février, des éléments de la JG 54 s'établirent dans les Flandres belges et françaises en remplacement de quatre escadrilles de la 'Schlageter' engagées à l'est. Une expérience de changement de front qui se révéla tout à fait inutile et coûteuse alors que la

situation à l'ouest allait empirer avec les intrusions de plus en plus fréquentes - puis intensives - des appareils de l'Usaaf.

La Nachtjagd, pour sa part, opérait désormais sur tout le pays face à la montée en puissance du Bomber Command qui multipliait les raids sur le Reich. La mise en service de l'aérodrome de Florennes allait entraîner une augmentation des engagements nocturnes sur la Wallonie.

En janvier 1943, le IV./KG 3 d'entraînement quitta Chièvres pour Istres, partant renforcer l'occupation de l'ex Zone Libre française.

La chasse de jour et la Flak lors du premier trimestre de 1943

Le **13 janvier**, lors d'une attaque de Lille par l'Usaaf, l'Uffz. Erich Scheyda de la 3./JG 26 (basée à Wizernes) fut crédité d'un B-17 du 365th BS/305th BG qui s'écrasa à Lo. Les dix membres d'équipage furent inhumés au cimetière de Pollinkhove en présence d'un peloton d'honneur du 5./Flak Rgt 53.

Le **15 janvier**, chute à L'Escaillère d'un Bf 109 F pour une cause inconnue, son pilote, le Lt. Philipp Kupfer, étant tué. D'après sa courte biographie, il semblerait que cet aviateur, né en 1912, était un moniteur qui (re)gagnait probablement l'EJG Ost établi à Saint-Jean-d'Angély dans le sud de la France. Il fut inhumé à Charleroi-Nord.

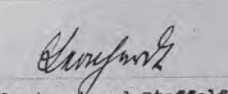
Le **22 janvier**, la RAF lança une intrusion sur la Belgique avec six B-25 Mitchell du 98 Sqn et six autres du 180 Sqn. Leur objectif : les industries le long du canal Gand-Terneuzen. Pour une meilleure précision, l'attaque se devait d'être menée à altitude moyenne - ce qui rendait les attaquants plus vulnérables face à la Flak. Percuté par une mouette, un appareil dut revenir prématurément. La Flak abattit un B-25 entre Boekhout et Bassevelde, ces quatre tués constituant le premier équipage perdu par le tout récent 98 Sqn. Après avoir bombardé les réservoirs de la Purfina et la raffinerie Sinclair, les quatre Mitchell firent route vers l'Angleterre mais furent alors pris à partie sur les Pays-Bas par la JG 1 qui abattit deux autres bombardiers ainsi que trois Mustang de l'escorte. Pour ce prix (trois bombardiers et trois chasseurs), la mission ne fut guère une réussite, le réseau 'Marc' signalant des dommages mineurs infligés aux réservoirs de carburant.



À Wevelgem, les mécaniciens préparent un Fw 190 de la 8./JG 26 pour une mission.

Jusqu'alors, les 'Rhubarbs' avaient été menés par des duos de Spitfire. Au début de 1943, des Whirlwind prirent part à ces intrusions. Le **23 janvier**, deux bimoteurs du 137 Sqn venus survoler le secteur de Poperinge furent séparés par des tirs de Flak et l'un d'eux ne revint pas en Angleterre. Pour une raison inconnue (un obus de DCA ?), son pilote le posa sur le ventre à Roesbrugge et entra en captivité.

Le **26 janvier**, lors d'une attaque du port et de la gare de Bruges par des Ventura escortés par des Spitfire du 355th FS/4th FG (américain), la Flak endommagea un des chasseurs qui revint néanmoins en Angleterre. Le même jour, le Fw. Karl Bugaj (11./JG 1) intercepta et abattit au hameau Wessegen (près de Ursel) un Spitfire PR IV du 542 Sqn de reconnaissance photographique (pilote tué). Selon son rapport de combat : « *Le 26 janvier 1943, je décollai à 13h 15 comme Rottenführer de la Rotte de couverture de la 5./JG 1. À 13h42, j'aperçus dans le carré 32/8/4/1 deux Spitfire volant vers l'est. Je virai tout de suite et en attaquai un en venant de l'arrière et de plus haut. Après mes tirs, des morceaux du fuselage se détachèrent et des flammes surgirent du moteur émettant de la fumée noire. Le Spitfire frémit mais se rétablit à mille cinq cents mètres. Je réattaquai jusqu'à ce que le Spitfire percute le sol en feu. Témoin : l'Uffz. Vorhauer* ». Une rare victoire sur un vélocé appareil de PRU. Elle ne fut pas la seule...

II./Jagdgeschwader 1 6. Staffel		Befehlsstelle, 26. 1. 43.	
		98 99	
ABSCHUSSMELDUNG			
1. Zeit (Tag, Stunde, Minute) und Gegend des Absturzes:		26. 1. 43, 13.45 Uhr, Planquadrat	
32/7/6/4 - 150 m ostwärts Ursel bei Maldigem		Hohe: 1500 m	
2. Durch wen ist der Abschuss erfolgt:		Feldw. Bugaj, 11./J.G.1	
3. Flugzeugtyp des abgeschossenen Flugzeuges:		"Spitfire"	
4. Staatsangehörigkeit des Gegners:		England	
Werknummern bzw. Kennzeichen:		Kokarde	
5. Art der Vernichtung:			
a) Flammen mit dunkler Fahne, Flammen mit heller Fahne			
b) Einzelteile weggefliegen, abmontiert (Art der Teile), auseinandergeplatzt			
c) zur Landung gezwungen (diesseits oder jenseits der Front, glatt bzw. mit Bruch)			
d) jenseits der Front am Boden in Brand geschossen.			
6. Art des Aufschlages (nur wenn dieser beobachtet werden konnte)			
a) diesseits oder jenseits der Front			
b) senkrecht, flachem Winkel, Aufschlagbrand, Staubwolke			
c) nicht beobachtet, warum nicht?			
7. Schicksal der Insassen (tot, mit Fallschirm abgesprungen, nicht beobachtet)			
8. Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigelegt			
9. Zeugen: a) Luft		Uffz. Vorhauer, 11./J.G. 1	
b) Erde		/ , /	
10. Anzahl der Angriffe, die auf das feindl. Flugzeug gemacht wurden:		2	
11. Richtung aus der die einzelnen Angriffe erfolgten:		von hinten oben	
12. Entfernung, aus der der Abschuss erfolgte:		50 m	
13. Takt Position, aus der der Abschuss angesetzt wurde:		hinten oben	
14. Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden:		/ , /	
15. Verwandte Munitionsart: Panzer-, Panzerstreich-, Minen-, Brandstreich-, SAK-V-, Pmk-V- und B.-Munition			
16. Munitionsverbrauch: 300 Schuß MG. 17, 180 Schuß MG. 151/20, 85 Schuß MG.-FF.			
17. Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuss gebraucht wurden:		2 MG. 17, 2 MG. 151/20, 2 MG.-FF.	
18. Typ der eigenen Maschine:		Fw. 190 A 4	
19. Weiteres taktisch oder technisch Bemerkenswertes:		/ , /	
20. Treffer in der eigenen Maschine:		Keine.	
21. Beteiligung weiterer Einheiten (auch Flak):		Keine.	
Zu Ziffer 5-7 ist Zutreffendes zu unterstreichen.		 Oberleutnant und Staffelführer m.d.W.d.G.b.	

Première page du rapport de combat du Fw. Karl Bugaj relatif à sa victoire du 26 janvier 1942.

L'Uffz. Heinrich Wälter tué le 28 janvier 1943 à Beselare.



Des Fw 190 A-3 de la 8./JG 26 à Wevelgem au printemps 1943.

6

Kommando Flughafenbereich: 22/XI (Brüssel) N. f. D. Entwurf

Feldpost-Nr.: L 37 419, Brüssel Bergung-Nr.: 1/43. O. U., 21.1.43.

Meldung

des Bergetrupps: mot. 3 B/N Standort: Wevelghem

Feldpost-Nr.: L 21 166 F vom: 21.1.43.

über

Bergung eines feindlichen Flugzeuges

1. Flugzeugmuster: Boeing B 17 F Absturz am: 13.1.43. um 14.30 Uhr
2. Kennzeichen: X K Stern P Halter: U.S. Army
3. Werk-Nr.: 124 601 Sitz: Seitenflosse links u. rechte
(z. B. Rumpffende vor Leitwerk, in Motorenverkleidung usw.)
4. Zelle: 95 %, Motore: 1. 85 %, 2. 100 %, 3. 100 %, 4. 100 % Bruch
5. Lageort: Lo, Belgien, 12 km s.w. Dixmude
(In Übereinstimmung m. d. ersten Meldung kleinster Ort auf Karte 1: 300.000 in der Nähe;
Richtung und Entfernung dieses Ortes von nächster Grossstadt)
6. Art der Landung: Absturz
(Absturz, Nötlandung)
7. Art der Erbeutung: Jäger, ILLJG 26
(z. B. 3/Flak 27, 3. J. G. 1 usw.)
8. Festgestellt bzw. gemeldet durch: Bdgh. Kdtr. Coxyde
9. Besatzung: 10 Mann. Nationalität: Amerikanisch
Davon tot: 10, vermisst: -, verwundet: - unverletzt gefangen - Mann
10. Fernschriftlich gemeldet an: GL/A-Rü, Beutepark 5 und Sondering. GL
am: 13.1.43. durch: Kdo. Flgh. Ber. 22/XI (Brüssel)
11. Geborgen durch: Flgh. Bergr. Tr. mot 3 B/N am: 15.1.43. - 19.1.43.
do.
12. Verladen durch: do. am: 20.1.43. - 21.1.43.
13. Versandbahnhof: Dixmuden
14. Waggon-Nr. 3x0: 4955, 327552, 126374, 1xR: 94823 Fahrtnummer: 06 194 979
15. Verbleib der Zelle: Endlager GL, Paris La Folie Nanterre
16. Verbleib der Motore: 3 Motore do., 1 Motor nach Antwerpen zur Untersuchg.
17. Verbleib der Zubehöerteile: Endlager Paris, FT-Geräte In-V. St. Köthen
über Kdo. Flgh. Ber.
18. Fehlteile: 1 bewegliches MG nicht gefunden
(z. B. 1 Motor im See oder: rechte Tragfläche im Sumpf)
19. Bewaffnung: 10 MG, Kaliber 12,7 cm, sämtl. zerstört.
4x5 Flgs: (Zahl, Art, Muster und Zustand)

Werk-Nr.: 1. <u>72 128</u>	2. <u>88 183</u>	3. <u>143-668</u>
4. <u>73 766</u>	5. <u>86 654</u>	6. <u>143 - 921</u>
7. <u>72 028</u>	8. <u>Kelsey-Hayes:</u>	9. <u>143 - 677</u>
	10. <u>143-723</u>	

20. Abwurfmunition: 101 143 - 584
(Zahl, Art, Muster, Zustand usw.)

Wenden!

Anmerkung: Der Kopf des Formulars und Ziffer 10, evtl. auch Ziff. 7-9 werden von Kdo. Flgh. Bereich ausgefüllt.
Zu beachten: Auch das nicht ausgefüllte Formular ist N. f. D.!

Riezès, le 15 janvier 1943.

Gendarmerie Nationale. Groupe de Charleroi. Le Premier maréchal des logis chef HOPPE commandant la brigade de La Louvière. Brigade de gendarmerie de RIEZES.

District de Thuin. -----

Brigade de RIEZES. Au Commandant du Groupe territorial de gendarmerie de CHAR-
LEROI.

No 36.

Objet : Atterrissage d'un avion allemand.


J'ai l'honneur de porter à votre connaissance qu'un avion allemand, de chasse, s'est écrasé au sol, ce jour 15 janvier 1943, à 11 heures, dans un champ à L'ESCAILLÈRE Centre.

L'avion a éclaté après avoir touché le sol et les débris sont éparpillés sur une longueur d'environ 200 mètres et une largeur de 50 mètres.

Parmi les débris se trouve un cadavre déchiqueté vraisemblablement celui du pilote. Aucun autre corps n'a été retrouvé.

La garde des débris de l'appareil et du corps est assurée par le personnel de la brigade en attendant l'arrivée des autorités allemandes.

La Preiskommandantur de Charleroi a été informée aussitôt par téléphone, par mes soins.



Rapport de la gendarmerie belge relatif au Bf 109 F crashé à L'Escaillère près de la frontière franco-belge. Lors de chutes d'avions, la police ou la gendarmerie belge devait assurer la garde de lieu tout en prévenant la Kommandantur locale. La relève était alors assurée au plus vite par des Landsers.

Page de gauche : Rapport du Bergungskommando 3 B/N de Wevelgem ayant procédé à la récupération des débris du B-17 crashé à Lo le 13 janvier 1943. Chargés en gare de Dixmude, ils furent envoyés pour examen à l'ERLA d'Anvers ainsi qu'au dépôt de matériel capturé (Beute) de La Folie à Paris-Nanterre.

Le **28 janvier**, deux Spitfire du 132 'Bombay' Sqn partis mener une 'Rhubarb' sur le secteur de Ypres furent tous deux abattus par les tirs du 252. Flakabteilung. L'un put amerrir, son pilote étant récupéré par un destroyer. L'autre se posa en feu à six kilomètres d'Ostende près du hameau Haggebrugge (pilote capturé). Lors d'une autre 'Rhubarb' ce même jour, deux Fw 190 de la 8./JG 26, un peu perdus dans les nuages, tombèrent nez à nez avec un Whirlwind du 137 Sqn. Un rapide échange de tirs eut lieu avant que le bimoteur ne s'échappe. Cette rencontre inopinée fut fatale pour l'Uffz. Heinrich Wälter dont le Fw 190 A-4 s'écrasa près de l'église de Beselare. Wälter, qui effectuait là son quarante-troisième vol de guerre, fut inhumé à Abbeville.

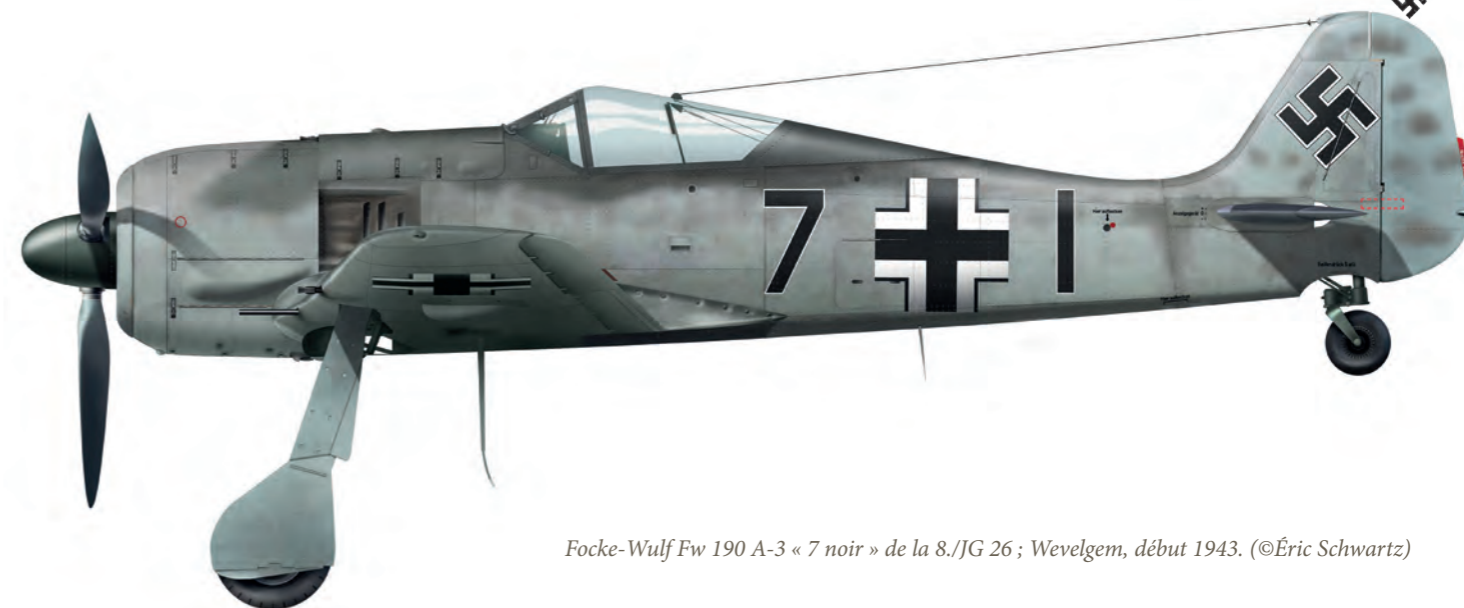
Le **2 février**, l'Uffz. Gerhard Vogt (6./JG 26) venu de Vitry-en-Artois affronta sur le Westhoek une formation de bombardiers (des Ventura ?) avec escorte de chasse. Atteint probablement par le tir d'un Spitfire du 331 Sqn, Vogt dut évacuer son appareil sur Sint-Juliaan-Langemark. Il fut alors acheminé au Lazarett d'Arras pour y être soigné. Il allait demeurer hospitalisé pendant quatre mois mais revint à l'unité et décrocha la Ritterkreuz le 25 novembre 1944. Il fut cependant tué au combat le 14 janvier 1945, crédité de quarante-huit victoires



Devant la caméra d'un correspondant de guerre, le Hptm Johannes Naumann, Staka de la 6./JG 26, décrit un combat à son camarade l'Uffz. Gerhard Vogt. De ces deux Ritterkreuzträger, seul Naumann allait survivre à la guerre.



Wevelgem, printemps 1943. Entretien du Fw 190 du Hptm. Borris.



Focke-Wulf Fw 190 A-3 « 7 noir » de la 8./JG 26 ; Wevelgem, début 1943. (©Éric Schwartz)

Le **3 février**, lors du Circus 258, chasseurs allemands et appareils de la RAF s'affrontèrent des deux côtés de la frontière franco-belge. Plusieurs Spitfire furent perdus mais le seul qui tomba en Belgique fut un chasseur du 416 Sqn crashé dans la cour d'une ferme à Woesten (pilote capturé), probable victime du Hptm. Borris, Staka de la 8./JG 26, ayant revendiqué deux victoires sur le secteur de Poperinge. Borris ne s'attarda pas en si bon chemin. Le **7 février**, alors qu'il testait un Fw 190 tout juste révisé, il intercepta et abattit à Staden (près de la Cardijnbaan) un Typhoon du 609 Sqn dont le pilote fut tué.

En février 1943, un échange tout à fait inutile eut lieu, le I./JG 26 quittant le front de la Manche pendant quatre mois pour combattre en URSS. En contrepartie, le III./JG 54 vint le remplacer à Vendeville. S'ensuivit un jeu de chaises musicales puisque la 7./JG 26 partit à son tour de Wevelgem pour l'URSS vers le 17 février tandis que la 9./JG 26 revint de Vannes où elle avait appuyé temporairement le III./JG 2 (entre autres lors d'attaques dirigées contre Saint-Nazaire). La 4./JG 54 (détachée du second Gruppe et soumise au troisième) vint également à Wevelgem. Ces déménagements en tous sens et un peu anarchiques ayant pour but de diversifier les expériences de combat furent un échec et ne furent plus réitérés.

Le **12 février**, exceptionnellement, six Mosquito du 139 Sqn pénétrèrent profondément en Belgique, opérant sur la Wallonie

pour attaquer la FN de Herstal. Cette excellente usine d'armement bénéficiait cependant d'une bonne protection de Flak et un obus endommagea un des Mosquito qui put cependant revenir en Angleterre. Il semblerait que les dommages causés à la fabrique furent négligeables.

Le **16 février**, rapide mention de Gosselies lorsqu'un Fw 190 du Lz. Gr. 11 (une unité de convoyage) vint s'y crasher à court de carburant. Ce qui confirme que cet aérodrome, bien que peu employé, était toujours en service. (Le 23 de ce mois, un vieux Bf 109 D du Luftdienst Kdo 2/3, un des petits détachements attachés aux aérodromes, vint de même se poser en urgence sur cet aérodrome carolorégien).

Le **25 février**, chute à Vremde d'un Ju 52 du Ln. Rgt. 34. Les trois occupants de cet appareil de servitude de l'unité de transmissions furent tués dans ce crash.

Le **26 février**, un second Spitfire de reconnaissance photographique du 542 Sqn tomba sous les coups de la JG 1. Lors d'une patrouille, l'Uffz. Hans Meissner (6./JG 1) repéra cet appareil et l'abattit sur Wijtschate alors qu'il faisait route vers Nuremberg. Le pilote polonais sauta et fut capturé tandis que son appareil s'écrasait sur une ferme tout en détruisant deux autres habitations.

Les restes du Typhoon du 609 Sqn abattu à Staden le 7 février 1943 par le Hptm. Karl Borris.



Lieferschein Nr. 483/42

Absender: Fliegerhorstkommandantur(A)204/XI Feldpost Nr. L 21166, Brüssel. -Technische Verwaltung-		Empfänger: GL Lw B Beutepark Endlager Paris.	
Befenbart: per Bahn frei - unfrei Verpadung: Waggon Nr. 146382		Datum: 26 FEB 1943 Nr. _____ Anl. _____	
Befenbeitfahrtnr. 06 198 826		Menge: DECKPLANE Nr.	
1 Spitfire - Bruchflugzeug geborgen 26.1.43 bei Woesten 1 Typhoon - Bruchflugzeug geborgen 7.2.43 bei Staden 1 Motor AS 100 aus FI 154 W.Nr. 5018 W.Nr. 445 10 10 Nachrichtlich an Kdo.Fl.H.Ber. 22/XI -Qu 1- Brüssel.		Besondere Angaben: Typo-Nr., Stück-Nr., etc. Vereinnahmt oder bernahmt	
Übergaben: O.U. den 25. 2u 43 übernommen: _____		Unterschrift: <i>[Signature]</i> FL-OB-INGENIEUR Zentrale: TECHN. LEITER m. d. W. d. G. b.	



L'Uffz. Heinz Meissner (6./JG 1) décrit un combat. Peut-être celui du 26 février 1943 où il remporta une victoire sur un Spitfire de reconnaissance à Wijtschate ? Le 19 août 1943, il fut abattu et blessé après avoir remporté sa 7^e v. Il ne vola plus en combat. Si certains contestent son palmarès, sa victoire du 26 février fut indéniable.

Comme toutes les armées du monde, la Wehrmacht était friande aux fins d'étude de matériel adverse capturé. Ce bon signale le transfert des restes du Spitfire de Woesten (en fait abattu le 3 février) et du Typhoon de Staden au parc de matériel ennemi à Nanterre. Tous deux avaient été victimes du Hptm. Borris.

Entwurf

Fliegerhorstkommandantur Wevelgem, den 17. Mai 1943

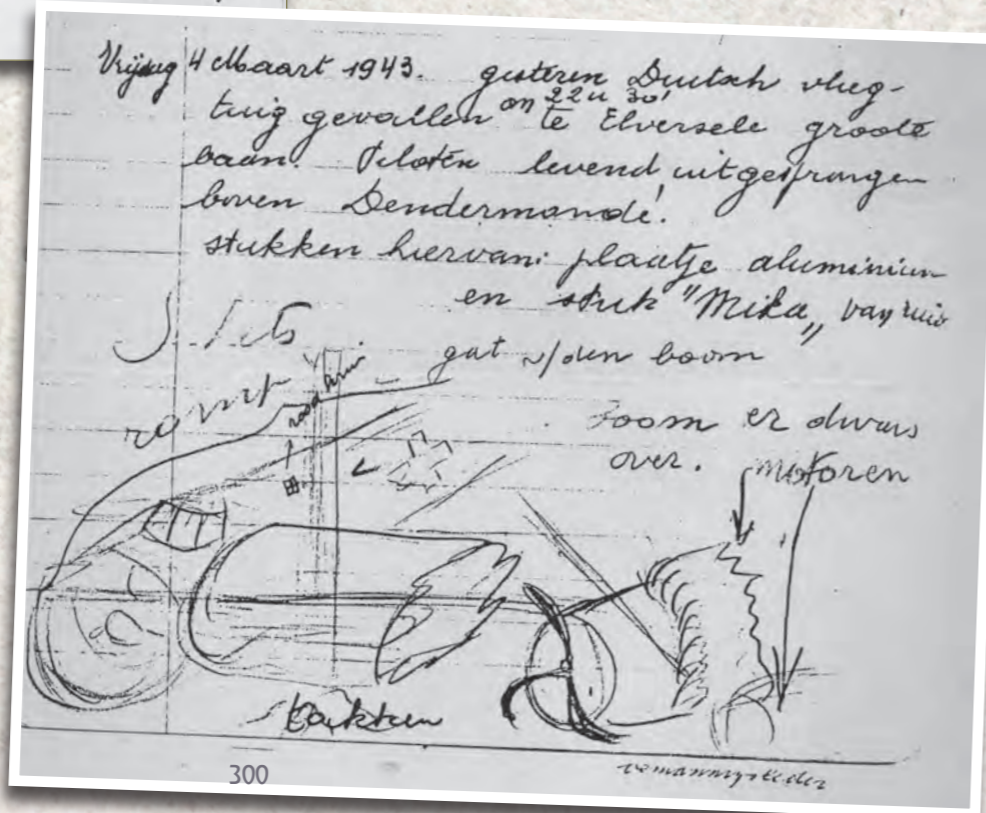
Betr.: Aufräumungsarbeiten bei abgeschossenem "eindflugzeug."

An den Herrn Bürgermeister **Wijtschate** über Kreiskommandantur **Roeselare**.

In der Anlage überreicht die Fliegerhorstkommandantur die bescheinigten Rechnungen über geleistete Arbeitsstunden bei Bergung eines fgl. Flugzeuges am 26.2.43 bei Wijtschate.

Major und Fliegerhorstkommandant.

Note envoyée par la Kommandantur de Wevelgem à la commune de Wijtschate reprenant les factures relatives à l'enlèvement de l'épave du Spitfire du 542 Sqn tombé le 26 février 1943.



Le 4 mars 1943, un Do 217 E-4 de la 4./KG 2 revenant d'une attaque de Londres fort endommagé tenta de regagner sa base d'Eindhoven mais sabattit à Elversele (deux blessés). Un écolier, Laurent Saegeman, visita les lieux le lendemain et fit ce croquis du bombardier.



Un Fw 190 Jabo de la 10./JG 2.

Le 10 mars, deux Squadrons norvégiens, les 331^e et 332^e, furent engagés dans un Rodeo sur la côte belge. Un combat s'engagea avec des Bf 109 du III./JG 1 et les Fw 190 de la 6./JG 1. Deux victoires furent revendiquées sur Spitfire (une près de Westkapelle) mais tous les chasseurs de la RAF seraient revenus en Angleterre. Le Staka de la 6./JG 1, l'Oblt. Harry Koch, fut par contre abattu en mer avant d'être sauvé par le Seenot après avoir pu grimper dans son canot.

Probablement pour répondre aux intrusions de la RAF, la Luftwaffe multiplia les actions de ses propres 'intruders', les chasseurs-bombardiers des 10.(Jabo)/JG 2 et SKG 10. Pour ce faire, elle employa les aérodromes côtiers qui avaient été remis à neuf dès 1940... pour ne quasiment jamais servir. Lors d'un raid sur Hastings le 11 mars, le Fw 190 du Fw. Kurt Barabass (6./SKG 10), atteint par la DCA, revint sur le continent mais pour s'écraser trois kilomètres à l'est de Coxyde. Le pilote fut inhumé à Furnes. Le même scénario se déroula le lendemain. Cette fois, Londres était l'objectif des Jabos. L'Ofw. Herbert Korth de la 10./JG 2 parvint de même à revenir en Belgique après avoir été atteint par la DCA mais se tua également juste devant la piste de Coxyde.

Le 13 mars, un autre Fw 190 A-3 de la 10./JG 2 se crasha à Coxyde mais, ici, le pilote fut indemne, les dommages n'étant que de 15 %.

Le 12 mars, douze Mosquito des 105 et 139 Sqn repartirent sur la Wallonie, cette fois sur les usines liégeoises de Cockerill. L'attaque fut effectuée à deux niveaux. Sur le chemin du retour, des Fw 190 devant être de la JG 1 tentèrent d'intercepter les rapides avions 'en bois' qui leur échappèrent. La Flak réussit néanmoins à en abattre un près de Woendsrecht. Huit jours plus tard, le 20 mars, six 'Mossie' du 139^e repartirent sur la Belgique en se limitant ici à la Flandre puisque l'objectif était le nœud ferroviaire de Malines. La Flak côtière endommagea très sérieusement le Mosquito du leader qui, revenu à Martelsham, explosa sur l'aérodrome tuant ses deux occupants. Les cinq autres bimoteurs poursuivirent leur route, se rabattant cependant sur l'objectif de remplacement : l'arsenal de la

SNCB de Kessel-Lo (plusieurs civils tués). Au retour, la Flak de Deurne endommagea sérieusement un autre Mosquito qui revint s'écraser à Stradishall (avion détruit mais équipage indemne).

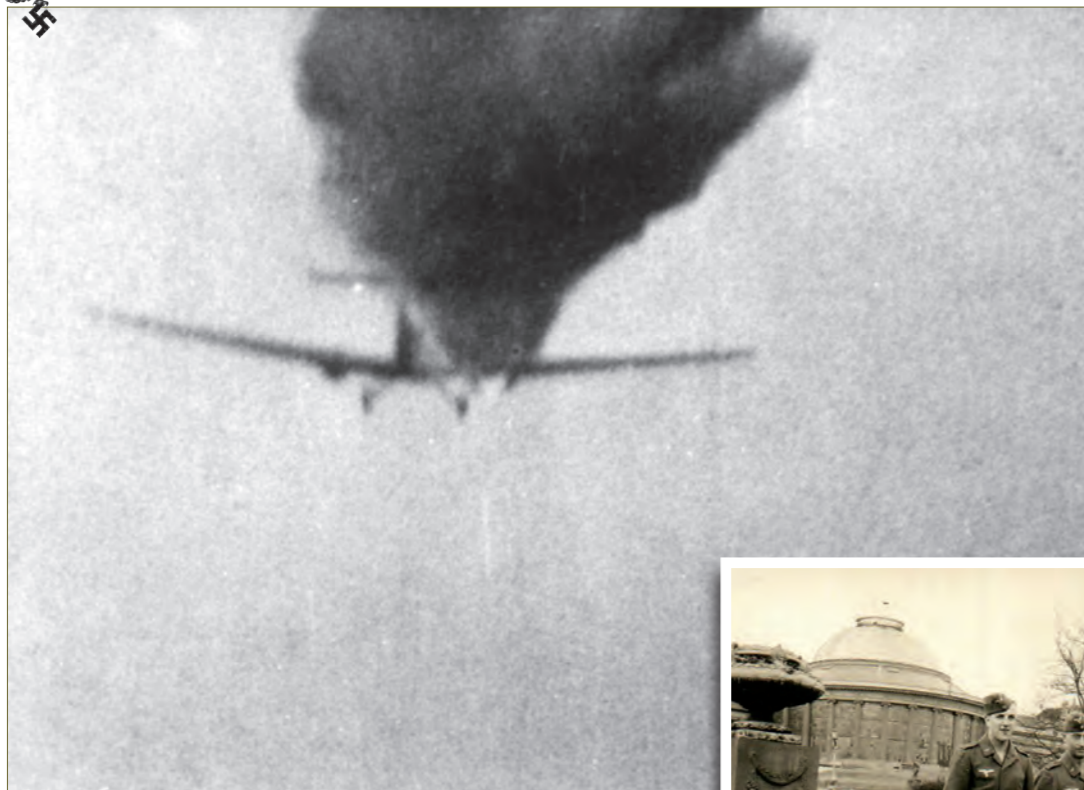
Le 13 mars, chute à Ekeren d'un Do 17 E attaché à la Luftgau Belgien/Nordfrankreich. Les trois occupants de cet ancien appareil victime d'un problème technique furent tués dans le crash.

Le 14 mars, une petite formation du III./LLG 1 composée de trois planeurs DFS 230 tractés par trois avions non précisés (Ju 87 ? - Hs 126 ?) se posèrent très correctement bien qu'en urgence dans des champs aux alentours d'Obourg. Les dommages étant minimes et les responsables de l'aérodrome de Chièvres ayant été prévenus, avions et planeurs furent rapidement évacués.

Le 24 mars, l'Ofw. Detlev Lüth de la JG 1 repéra un chasseur ennemi qu'il abattit sur Boechout avant que l'on se rende compte qu'il s'agissait d'un 'vieux' Bf 109 E du Schwarm d'intervention de l'ERLA Frontreparatur Betrieb ! Son pilote, l'Ofw. Reinhardt Jochmann, sauta et en fut quitte pour une belle peur.



Un Bf 109 remis en état à la Frontreparatur Betrieb de Deurne.



Une vue de la ciné-caméra du F/O 'Mony' Van Lierde : sa victoire sur le Ju 52 abattu près de Chièvres le 26 mars 1943.



Au Jardin Botanique de Bruxelles.

Le Hptm. Wilhelm-Ferdinand Galland (surnommé 'Wutz'), Kommandeur du II./JG 26.



Le 26 mars, lors d'une 'Rhubarb' menée par le 609 Sqn, le F/O belge Rémi 'Mony' Van Lierde vint survoler Grammont où il avait vécu en temps de paix. Il poussa jusqu'à l'aérodrome de Chièvres et aperçut un Ju 52 qui venait, semble-t-il, d'en décoller. Il l'abattit dans un verger près de Ath. Des billets de banque s'échappèrent de la carlingue démantibulée. Deux des quatre tués de ce trimoteur appartenaient en effet au Luftzeuggruppe 3, le Hptm. Friedrich Rose devant être « l'officier payeur » faisant le tour des aérodromes pour distribuer les salaires des travailleurs et des employés des divers Fliegerhorste belges.

Ce même 26 mars, la Flak côtière très chatouilleuse abattit un intrus... Il s'agissait en fait d'un Fw 190 de la 10. (Jabo)/JG 2 qui se posa en urgence à Wenduyn. Le pilote fut indemne mais l'avion fut détruit. L'appareil devait opérer d'un des aérodromes belges sur la côte (Coxyde, Stene...) dans cette série d'attaques sur l'Angleterre qui fut surtout un feu de paille.

Le début d'avril 1943

Le 1^{er} avril, deux Spitfire du 41 Sqn décollèrent de Hawkinge pour observer des mouvements de navires autour d'Ostende. Ils se séparèrent sur Nieuport mais un seul revint en Angleterre. Le second fut abandonné sur Leffinge sans que l'on connaisse la cause de sa chute (Flak ?). Son pilote fut capturé.

Le 5 avril fut une date particulièrement importante pour la guerre aérienne en Belgique. Jusque-là, les combats s'étaient principalement cantonnés à la Flandre avec un impact limité, les bombardements alliés causant au maximum dix à vingt tués (militaires et civils confondus) à chaque opération. L'entrée en lice de l'Usaaf allait modifier la donne. Déjà, des quadrimoteurs *made in USA* avaient visé des objectifs belges comme Wevelgem mais avec peu d'impact. Bien que manquant d'expérience, les équipages américains furent néanmoins lancés sur des objectifs particulièrement délicats. Le 4 avril, les Forteresses Volantes opérèrent sur les usines Renault de Boulogne-Billancourt entretenant et réparant véhicules et blindés. Plus de trois cents civils furent tués et de nombreuses maisons anéanties. Le lendemain 5 avril, protégés par neuf Squadrons de Spitfire, plus de cent B-17 et B-24 volèrent vers Deurne, siège de l'ERLA VII, la Reparaturbetrieb entretenant ou réparant la plupart des avions



Le Hptm. Kurt Ruppert, Staka de la 9./JG 26, dans son 'Gelbe 1' à Wevelgem. Il fut tué le 13 juin 1943.

allemands présents dans le nord de la France et la Belgique. Cette 'Mission N° 50' fut particulièrement sanglante. La JG 26 fut largement engagée face à cette armada et quatre B-17 du 306th BG furent abattus par la chasse avec l'appui de la Flak :

- Le 'Li' Abner' explosa en plein ciel sur Wilrijk, probablement abattu par le Kommandeur du II./JG 26, le Hptm. Wilhelm-Ferdinand 'Wutz' Galland, un des trois frères du général ;
- Le 'Montana Power' dut être atteint sur l'objectif par la Flak avant d'être achevé par l'Oblt. Otto 'Stotto' Stammberger (4./JG 26), sa 5^e victoire ;
- un troisième B-17 aurait été atteint de même par la 2./Flak. Abt. 295 créditée d'un quadrimoteur. Cet appareil fut cependant réclamé par un autre as, l'Ofw. Adolf 'Addi' Glunz, également de la 4^e Staffel. Mais elle lui aurait été refusée. Le bombardier, abandonné par son équipage, tomba aux environs de Zandvliet près de la frontière belgo-néerlandaise ;
- le quatrième B-17 crashé entre Halsteren et Dinteloord fut très probablement abattu par le Hptm. 'Pips' Priller qui menait désormais la JG 26 'Schlageter'. Le Kommodore fut en effet crédité d'un bombardier bizarrement signalé tombé 'à vingt kilomètres à l'ouest d'Ostende, près d'Anvers'... Ce qui est saugrenu !

Wevelgem, printemps 1943.

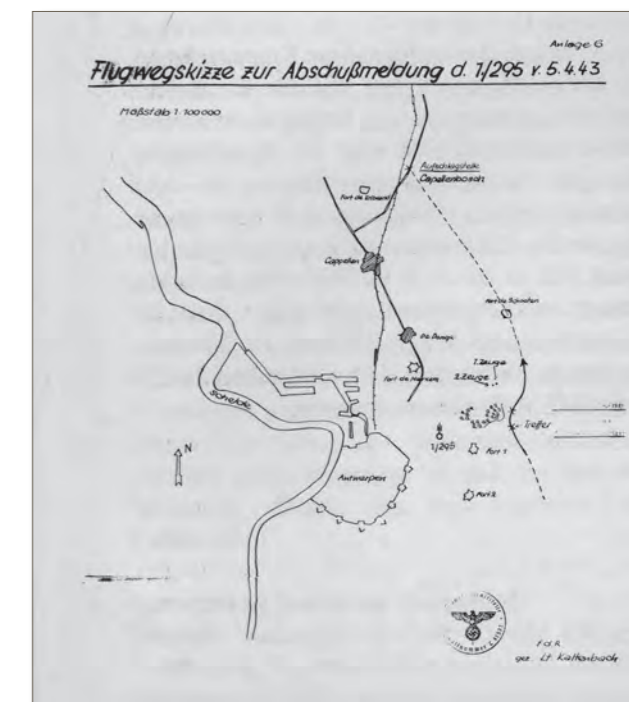
Le Fw. Werner Mössner embarque dans son 'Gelbe 16'.



Au surplus, un cinquième B-17 fut attribué au Staka de la 9./JG 26, le Hptm. Kurt Ruppert, cela 'au nord de Gand'.

Lors du vol retour vers l'Angleterre qui fit passer l'armada sur les Pays-Bas, la JG 1 tenta infructueusement de l'intercepter.

La Tagjagd ne déplora que des pertes matérielles minimales : un Fw 190 du Stab/JG 26 endommagé à 60 % et un autre du III./JG 26 à 20 %. Un Fw 190 de la 2./JG 2 fut 'envoyé au tapis' près d'Ostende et son pilote blessé mais il ne devait pas être impliqué directement dans ces combats, étant une 'victime collatérale' de l'escorte. Par contre, le III./JG 26 perdit son Kommandeur lorsque le Hptm. Fritz Geisshardt fut mortellement atteint à l'abdomen par un mitrailleur de B-17 sur le secteur de Gand. Il put se poser en urgence sur l'aérodrome de Saint-Denis-Westrem mais, amené tout de suite au Lazarett de Gand, y décéda le lendemain (cf. encadré page suivante).

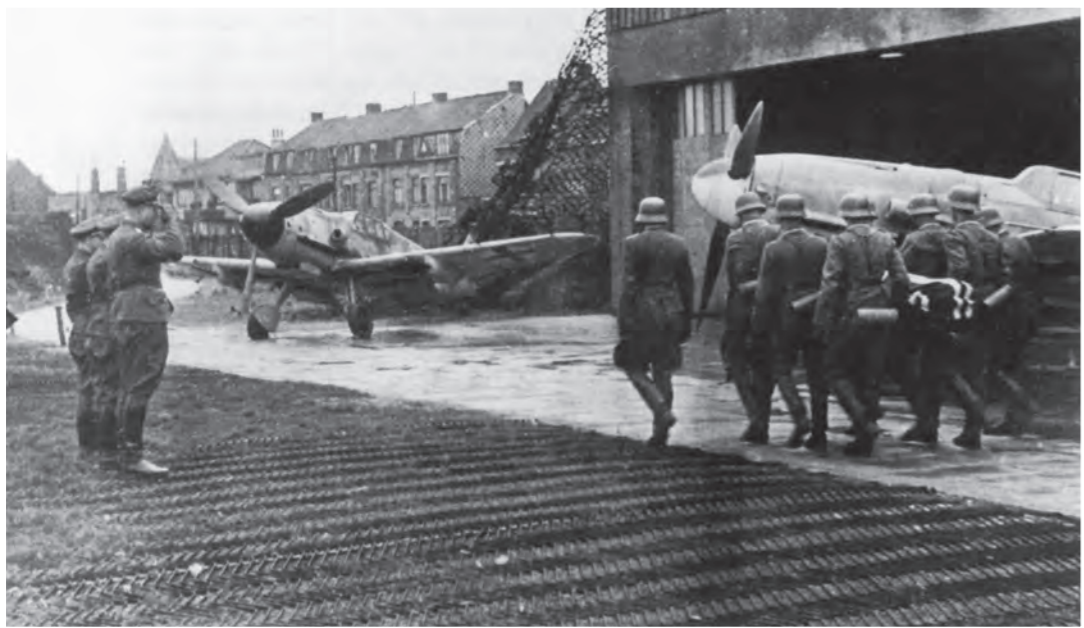


Revendication d'un B-17 par le Flak. Abt. 295 lors de l'attaque d'Anvers le 5 avril 1943.

Fritz Geisshardt

Né à Sonnefeld le 22 janvier 1919, Fritz, Richard Geisshardt s'engagea à la Luftwaffe le 3 novembre 1937. Il fut entraîné comme pilote à Neubiberg, Francfort et Werneuchen avant d'être versé en juillet 1939 à la 2./LG 2. Il remporta sa première victoire le 9 septembre 1939 sur un PZL-11 lors de la Campagne de Pologne. Mais, le lendemain, il fut abattu en combat et capturé. Libéré cinq jours plus tard par l'avance de ses troupes, l'Uffz. Geisshardt revint à l'unité. Il allait participer à toute la campagne à l'ouest sans y remporter de victoire. Promu Leutnant, il vola sur l'Angleterre, atteignant les neuf victoires en mars 1941 (six au moins lui furent refusées). Puis ce furent les campagnes des Balkans ('Marita') et de Crète ('Merkur'). Il combattit alors une année complète en URSS puisque, le 22 juin 1942, atteignit les 75 v. Le I./LG 2, devenu entretemps I./JG 77, fut appelé en Sicile pour combattre sur Malte. À cette époque, Geisshardt était porteur de la Ritterkreuz (reçue le 30 août 1941) et des Feuilles de chêne (23 juin 1942). Sur Malte, le Staka de la 3./LG 2 remporta neuf victoires sur la RAF, suivies de neuf autres sur l'Afrique au cours de la retraite de la Panzerarmee Afrika. Le 10 janvier 1943, le Kommandeur Priller ayant quitté le III./JG 26 pour prendre la tête de l'escadre, on rappela Geisshardt d'Afrique pour qu'il lui succède. Le nouveau Kommandeur n'allait remporter aucune victoire tout au long de son trimestre à la tête de son Gruppe, probable victime de la fameuse 'malédiction du changement de front', lui qui n'avait surtout combattu que face aux Polonais, aux Soviétiques et aux Britanniques. Un mitrailleur de B-17 le blessa mortellement le 5 avril 1943 et, après s'être posé à Saint-Denis-Westrem, il décéda au Lazarett de Gand le lendemain à 5h30. Il fut inhumé à Abbeville.

Selon Matthews et Foreman, le Hptm. Geisshardt n'aurait été guère apprécié par ses camarades de combat et, effectivement, les photos le montrent souvent avec un visage peu souriant. Mais ces auteurs ajoutent que son palmarès - quand il est possible de le vérifier - colle régulièrement à la réalité. Bref, un as sévère, exigeant et peu communicatif mais nullement un arriviste, un hâbleur ou un ambitieux comme certains.



Le cercueil du Hptm. Geisshardt est amené à Wevelgem.



Le Hptm. Fritz Geisshardt à Wevelgem.

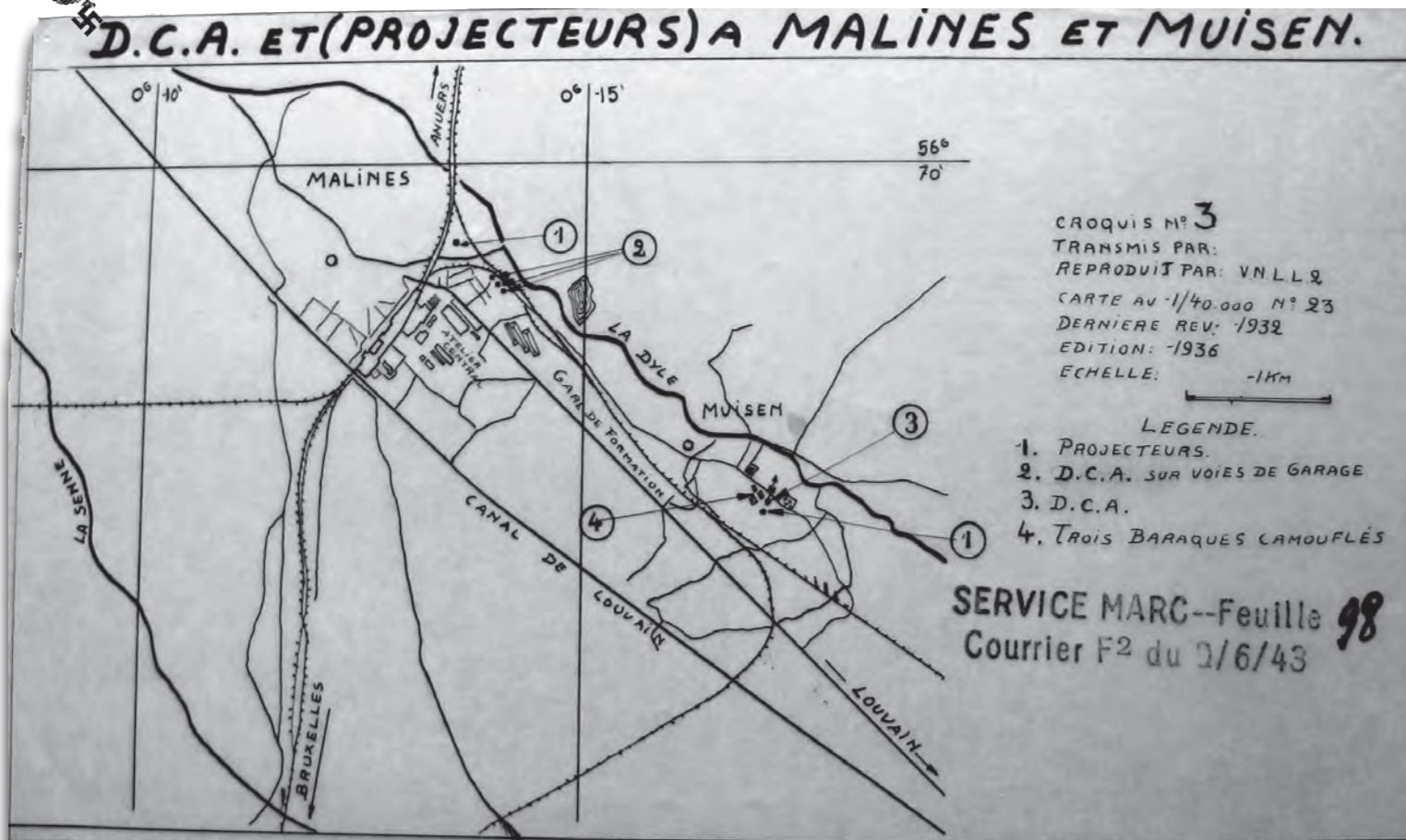
Nr. des Stages	Süßer	Begleiter	Ort	Anzahl der Stages	Zweck des Stages		Ort	Stages				Bemerkungen	
					Tag	Zeitraum		Tag	Zeitraum	Tag	Zeitraum		Tag
42	Heitmann		Fw 190	94-677	Wb-Bombenfl.	Wewelgem	30.3.	17 ¹⁸	Wewelgem	30.3.	17 ⁵⁸	20'	
43	"		"	12+2380	Fernflieg	"	31.3.	12 ⁰⁰	"	31.3.	12 ⁵⁹	59'	
44	"		"	"	Marschfl.	"	"	13 ²⁵	"	"	14 ⁰⁵	40'	
45	"		"	"	"	"	"	18 ²⁰	"	"	18 ⁴⁹	41'	
46	"		"	"	Sperr	"	"	20 ¹⁰	"	2.4.	20 ¹⁵	35'	
47	"		"	"	Überwachung	"	"	20 ¹⁰	"	2.4.	20 ¹⁵	35'	
48	"		"	"	Marschfl.	"	"	21 ¹⁵	"	4.4.	12 ⁴⁰	85'	
49	"		"	94-677	Fernflieg	"	"	12 ⁵⁰	"	"	13 ¹¹	21'	Bombenangriff im Bombenbereich Bomberangriff auf uns
50	"		"	94-677	Fernflieg	Dieppe	"	13 ⁵⁰	Dieppe	"	15 ⁰⁵	75'	
51	"		"	4+2459	Überführung	Wewelgem	"	16 ⁵⁵	Wewelgem	"	17 ²⁹	34'	
52	"		"	"	Fernflieg	Vanderville	5.4.	14 ⁰⁰	Vanderville	5.4.	14 ⁰⁷	7'	Bombenangriff auf Antwerpen (abgeschossen worden.)
							"	14 ³⁶	Wewelgem	"	15 ⁴⁵	69'	

Page du Flugbuch de l'Ofw. Heinz Heitmann (8./JG 26) mentionnant son combat sur Anvers le 6 avril 1943.

Les 'victimes collatérales' furent par contre nombreuses. Neuf cent trente-six Anversoises furent tués - dont deux cent neuf enfants, les bombes américaines ayant frappé trois écoles. La 'Mission N° 50' avait tourné à la catastrophe car peu de projectiles tombèrent sur Deurne tout en frappant principalement la commune de Mortsel. Achille Rely, qui rédigea plusieurs ouvrages sur cet épisode sanglant, estime que cet échec fut imputable à une mauvaise préparation de la mission, au fait que des viseurs Norden furent défectueux dans plusieurs appareils ainsi qu'à un largage de bombes trop tardif de quatre secondes. On peut cependant se demander surtout s'il fut sensé de bombarder d'une hauteur de six mille mètres un objectif aussi restreint que l'aérodrome de Deurne encastré au surplus dans un milieu urbain très dense. Les Belges découvrirent à cette occasion à leurs dépens la tactique américaine du bombardement en tapis le plus souvent sans recherche de la moindre précision. En 1945, il était patent que les libérateurs avaient tué plus de libérés que les envahisseurs mais ce paradoxe dérangeant fut, comme il se doit, recouvert du manteau de Noé. Le bombardement de Mortsel allait soulever une vague d'indignation en Belgique ainsi qu'une importante solidarité de tout le pays en faveur des sinistrés. Il va de soi que la propagande allemande fustigea vigoureusement les 'Luftgangsters' ce qui explique que, en réaction, peu se souviennent de nos jours du 'bain de sang du 5 avril 1943'. Les reconnaissances aériennes subséquentes allaient prouver que l'ERLA avait fort peu souffert de cette attaque et ses mécaniciens allaient désormais travailler sans interruption jusqu'à l'évacuation du pays un an plus tard, l'Usaaf ne désirant plus réitérer la désastreuse 'Mission N° 50'.



L'Ofw. Heinz Heitmann devant son Fw 190.



Croquis du réseau 'Marc' sur la Flak présente à Malines. Comme elle était réduite, des canons furent montés sur wagons de chemin de fer (une toujours déplaisante surprise pour les chasseurs alliés engagés en 'Rhubarbs').

La fin du premier semestre de 1943

Le 6 avril, deux Mosquito du 139 Sqn partirent bombarder la gare de Namur (probablement avec peu d'effet). Le 11 du même mois, quatre 'Mossie' du 139^e revinrent sur la Belgique, cette fois sur la gare de Malines. La Flak côtière endommagea un des bimoteurs qui fut achevé sur Destelbergen par le Hptm. Paul Steindl, le récent Staka de la 9./JG 26 (il signala que le combat eut lieu à très basse altitude). Sur Malines, la DCA légère atteignit un des Mosquito qui se crasha en Angleterre sur un moteur (équipage indemne). Tout cela pour des dégâts légers infligés aux chemins de fer malinois.

Ce même 11 avril, comme ce fut le cas pour la 11./JG 26 en décembre 1942, une 12./JG 26 fut constituée à Wevelgem. Et, à l'instar de la 11^e, elle fut (non officiellement) rattachée au III./JG 26.

Des Bf 109 de la 9./JG 26 prêts à décoller.



Le Hptm. Peter-Paul Steindl, Staka de la 9./JG 26, explique diverses tactiques d'attaques au Fw. Edgar Doerre.



Le Fw. Georg Hütter (6./JG 1) qui abattit à Vlimmeren un Mosquito de reconnaissance météorologique le 16 avril 1943. Ancien du I./JG 3 (d'où l'insigne au Tatzelwurm repris par le II./JG 1), il fut tué le 26 décembre 1944 lors de la Bataille des Ardennes, étant crédité de 13 v. (dont trois quadrimoteurs).

Le 16 avril, un Mosquito du 1409 Flight, l'unité météorologique de la RAF, fut envoyé sur Stuttgart (mission 'Pampa') pour préparer un bombardement de nuit. Sur la Flandre, le bimoteur fut intercepté par la 6./JG 1 et abattu à Vlimmeren par le Fw. Georg Hütter. Ce même jour, en soirée, un pilote du 41 Sqn en maraude entre Calais et Ostende repéra un Ju 88 de la 3.(F)/122 près de Raversijde. Il l'abattit en mer au large de Bredene (trois aviateurs blessés). La 3.(F)/122 étant basée à Schiphol, cet appareil revenait probablement d'une mission de reconnaissance sur la Grande-Bretagne.

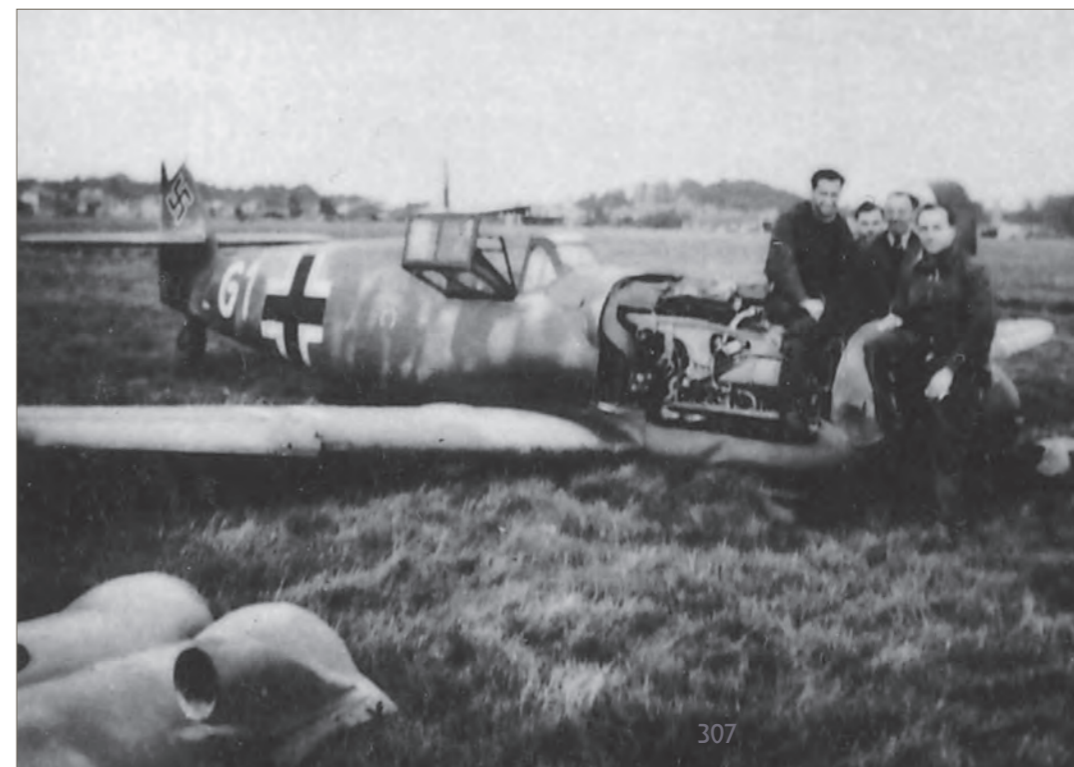
Le 18 avril, nouveau bombardement de Wevelgem par neuf appareils de la RAF. Un soldat fut tué au sol mais les dégâts furent être peu importants.

Le 25 avril, lors d'une 'Rhubarb', la Flak légère montée sur wagons abattit un Whirlwind du 137 Sqn près d'une ferme à Wijnedale. La recrudescence des attaques de chasseurs strafant les convois ferroviaires intensifièrent la mise en service de ces wagons de Flak. Un élément régulièrement souligné par les

informateurs du réseau 'Marc' envoyant à Londres moult croquis de ces 'pièges à chasseurs'.

Le 29 avril, le 56th FG américain équipé de P-47 Thunderbolt lança une ambitieuse mission, cent douze de ses appareils devant 'ratisser' la côte d'Ostende à Woensrecht. Cette 'provocation' fut contrée par les II. et III./JG 26 qui abattirent deux P-47 en mer au large de Zeebrugge et de Knokke. Il y avait eu en fait des manquements au sein du commandement américain et, désormais, les chasseurs made in USA survolèrent la côte à trente mille pieds, à la limite des performances des Fw 190. Cette présence de chasseurs américains après l'entrée en lice des bombardiers de la 8th Airforce constituait un bien mauvais présage pour l'avenir...

Le 3 mai, lors d'un décollage en urgence de Wevelgem, l'Uffz. Ludwig Lentz (11./JG 26) fut surpris par un brutal vent de côté qui déporta son Fw 190 et lui fit percuter un hangar. Dans l'explosion qui s'ensuivit, Lentz fut tué, deux autres chasseurs étant détruits.



Les ERLA Werke de Deurne disposaient de quelques pilotes d'essai ayant servi sur le front. Comme l'Uffz. Karl Hannes qui avait volé à la 5./JG 2. Il est vu ici assis sur la casserole d'hélice d'un Bf 109 G-6 crashé lors d'un vol test.

Le 4 mai, l'Usaaf revint sur Anvers mais, cette fois, sur le port, un objectif mieux identifiable que l'aérodrome de Deurne : les ateliers de construction de véhicules Ford et General Motors. Sur Saint-Nicolas, un Spitfire d'escorte du 316 (Polish) Sqn fut abattu et tomba à Hulst (pilote prisonnier). Un autre aviateur polonais du 315 Sqn fut abattu aux Pays-Bas par la Kette d'intervention de l'usine ERLA équipée de 'vieux' Bf 109 (des types E et F). Peu après son décollage, un F-4 dut cependant être abandonné par son pilote près d'Anvers suite à un incendie moteur (en raison de sa vétusté ?). Le pilote sauta et fut blessé. Ses deux camarades, poursuivant leur route, abattirent alors le Spitfire. Un B-17 fut revendiqué par le II./JG 26 mais aucun quadrimoteur ne fut perdu. Pour l'anecdote, on relève que l'acteur Clark Gable (célèbre depuis son interprétation de l'aventurier Red Butler dans 'Autant en emporte le vent') servit lors de cette mission comme observateur dans une des Forteresses Volantes.



Le célèbre acteur Clark Gable, mitrailleur de B-17. Grand admirateur du film 'Autant en emporte le vent', Adolf Hitler aurait, dit-on, promis une récompense au pilote de chasse qui aurait permis de le capturer.

Le 8 mai, un agent du réseau 'Marc' signala la chute d'un monomoteur allemand à Machelen. Il volait dans une formation de quatre appareils (Schwarm) lorsqu'il piqua du nez avant de s'écraser dans un champ. Il s'agissait d'un Arado 96 appartenant au Lehr und Erprobungskommando 24, une unité-école. Le pilote fut tué et le Bergungskommando de Deurne vint récupérer les débris.

Le 14 mai, l'Usaf se concentra sur Wevelgem qui constituait une épine dans le pied des forces aériennes alliées. Cette fois, l'attaque fut un succès puisque l'aérodrome fut mis hors service durant plusieurs jours, le III./JG 26 déménageant sur un aérodrome proche de Lille. Si les dommages matériels furent sérieux, il ne faut pas pour autant prendre les dires des informateurs de 'Marc' au pied de la lettre. Ceux-ci signalèrent la destruction de dizaines de chasseurs ainsi que d'une centaine de moteurs dans les hangars dévastés ! Ces chiffres furent repris par la propagande américaine alors qu'en fait une demi-douzaine de chasseurs fut détruite (dont un Caudron C. 445 de servitude). Il est probable qu'une dizaine d'hommes fut tuée

au sol tandis qu'un pilote de la 12./JG 54 ayant tardé à gagner une tranchée de protection fut atteint par un éclat de bombe et dut être amputé de la moitié d'une jambe. Dans les airs, l'Oblt. Paul Schauder, Staka de la 9./JG 26, aux commandes de son Bf 109 G-6 percuta de plein fouet sur Stalhille un Spitfire du 611 Sqn. Les deux pilotes ayant sauté très près l'un de l'autre partagèrent des cigarettes une fois au sol. Cependant Schauder, blessé à l'œil, dut quitter l'unité pour un temps (cf. encadré). Le capitaine FFL Christian Martell remporta la première victoire de son escadrille en abattant un Fw 190 de la 6./JG 26 dont le pilote sauta près de Wevelgem étant légèrement blessé. Peu après, Martell apprit qu'il devrait partager cette victoire avec le 611 Sqn.

Le 14 mai 1943, l'Oblt. Erwin Leykauff, menant la 12./JG 54, voulut décoller de Wevelgem à l'annonce de l'arrivée des bombardiers.



Messerschmitt Bf 109 G-6 « 11 noir » utilisé le 14 mai 1943 par l'Oblt. E. Leykauff (12./JG 54). Le marquage sur la queue de l'avion indique un appareil du III. Gruppe. (©Éric Schwartz)



Leykauff aurait lancé son Bf 109 G-6 sur la piste lors de la chute des premières bombes. Un des trains d'atterrissage de sa machine s'enfonça cependant dans un cratère et le chasseur fut détruit (sans mal cependant pour le pilote).



Le Major Prüller vient inventorier les dommages à Wevelgem.