

Sur la Pologne

On sait de nos jours que les déclarations de guerre – d'abord britannique puis française – du 3 septembre 1939 prirent les dirigeants allemands à contre-pied. Jusqu'au dernier moment, Hitler avait espéré que Londres et Paris laisseraient le III^e Reich régler militairement ses nombreux contentieux avec une Pologne très revendicative (cf. son avidité lors du dépeçage de la Tchécoslovaquie en 1938), issue au surplus du traité de Versailles. Contrairement à ce qui fut répété depuis 1945, la Wehrmacht (ayant moins de six ans d'existence) n'était nullement prête à mener une guerre d'envergure et, surtout, très longue. Son potentiel militaire, ses maigres réserves, son manque d'expérience et de matières premières ne le permettaient pas. Dès lors, soumis directement à l'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (Göring), le *Luftnachrichten-Abteilung 100* se devait d'être



La 8. Staffel de l'unité n'était équipée que de He 111 H.



Si le *Luftnachrichten-Abteilung 100* semble être demeuré dans le Reich tout au long de la campagne polonaise, un de ses Do 17 U se serait néanmoins déplacé sur un aérodrome polonais, probablement pour vérifier le résultat d'une attaque.



Visite du maréchal de l'air Göring à l'unité lors de la campagne de Pologne.

L'équipage en profitera pour ramener un drapeau de l'adversaire vaincu.

Heinkel 111 H-2 6N+FK de la 2./KG. 100 basé à Stavanger (Norvège), en avril-mai 1940.



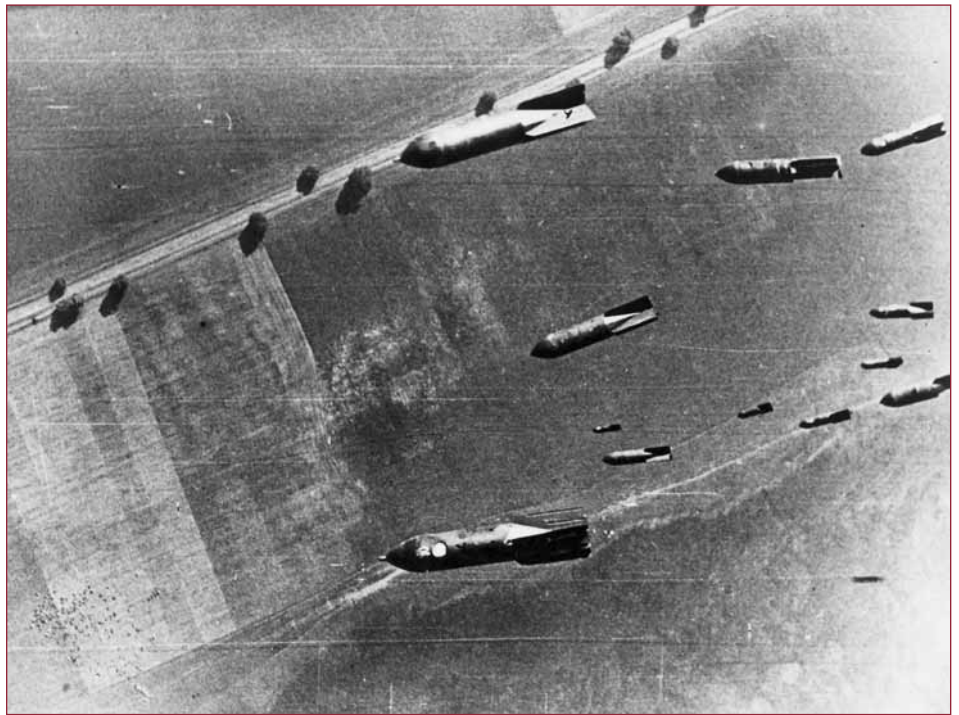
Heinkel 111 H-1 6N+CH de la 1./KG. 100, Lüneburg (Allemagne), mars 1940.



Lâcher de bombes sur une route soviétique.

La nuit du 8 au 9 septembre, le groupe peut rassembler une douzaine d'appareils pour prendre part à un bombardement de précision d'industries autour de Moscou. Cependant, à cette époque-là, la plupart des usines de montage d'appareils soviétiques ont été démenagées en urgence vers l'Oural et la Luftwaffe (contrairement à l'Usaaf de l'époque) ne dispose d'aucun bombardier à long rayon d'action capable d'opérer aussi loin.

Les vingt jours qui suivent voient le K.Gr. 100 se concentrer sur le trafic ferroviaire pour freiner l'envoi de matériel et de renforts soviétiques vers le front.



Bobruisk. L'Uffz Sauer et deux Hiwis russes sur l'aérodrome de Bobruisk.

Le village de Bobruisk n'est guère attirant pour les éventuels visiteurs ou les désœuvrés.



Le 21 septembre, un équipage ne revient pas d'une mission de reconnaissance diurne. Même si les pertes demeurent limitées, les équipages du K.Gr. 100 se heurtent à une tenace résistance. Ainsi, le 28 septembre, le He 111 H-6 6N+FH piloté par le Lt Friedrich-Karl Thien est envoyé en reconnaissance sur le secteur d'Orel. Selon le radio, l'Uffz Behnke : *Nous avons terminé notre mission et étions sur le chemin du retour. Nous volions à environ mille mètres d'altitude. Soudain, nous avons été attaqués par quatre chasseurs. Trois vinrent d'en bas tandis qu'un I-16, volant plus haut, piqua sur nous. Je criai à Thien de virer et de prendre de l'altitude. Puis je tirai sur le I-16 qui n'en continua pas moins son attaque. Je vidai un chargeur complet et l'avion émit de la fumée. Il volait maintenant à gauche sous notre empennage. Il se lança alors dans un virage à droite et nous éperonna, ouvrant une brèche de deux mètres et demi dans notre fuselage. Dès le début de l'engagement, le Lt Thien avait tenté de gagner les nuages mais, lors de la collision, nous y étions à peine arrivés. L'avion se couvrit très vite de givre et reperdit de l'altitude. Je tentai de contacter Smolensk pour signaler nos avaries. Peu avant de franchir nos lignes à quatre cents mètres, nous avons encaissé un obus de DCA. L'appareil devint incontrôlable malgré les efforts de Thien qui put cependant tenter l'atterrissage forcé.* Le Heinkel s'écrase près d'un village, détruisant une maison, tuant un enfant en bas âge tout en blessant deux autres. Si l'observateur, le Fw Karl Eikelmeier, a été tué, ses camarades sont assistés par un groupe de correspondants de guerre présents

Le Lt Erich Menzel à Bobruisk.

Alors que le I./KG 100 après avoir disposé d'une courte période de repos et de remise en état en Allemagne repartait en février sur le front de l'est, le III./KG 26, redésigné II./KG 100, était pour sa part demeuré en URSS à Seschtschinskaja, continuant ses missions de bombardement tout autour de Moscou. Quelques pertes allaient ainsi avoir lieu jusqu'à la fin de janvier 1942.

Retour en France

Au début du mois de février, les équipages et le personnel au sol quittent enfin Seschtschinskaja par train, en route vers l'aérodrome français de Poix. Les He 111 sont remis au I./KG 28 (redésigné comme nouveau III./KG 26). On espère en effet recevoir en France des appareils flambant neufs : des He 111 H-6 – ce qui sera partiellement le cas...

À Poix, le II./KG 100 va coopérer avec la 2./KG 100, l'unité du Hptm Langer spécialisée dans le guidage par radio. Alors que la réorganisation n'est pas complète, le 8 mars 1942, une attaque est lancée sur Hull. Au retour, vu le mauvais temps, les appareils sont dérottés vers Beauvais. L'Uffz Frido Eisenberg de la 5./KG 100, probablement épuisé par sept heures de vol, s'écrase en décollant de cet aérodrome pour regagner Poix (équipage tué) tandis qu'un appareil de la 4^e escadrille, à court de carburant, se crashe à Agnetz (près de Clermont) alors qu'il faisait route vers Beauvais. Il y aura deux tués et deux blessés graves (ces derniers reviendront à l'unité mais seront tous deux perdus sur l'Afrique en août de cette même année 1942).

Vers le 20 avril 1942, le II./KG 100 se joint au récent Stab/KG 100 (de l'Obstlt Heinz von Holleben) à Chartres. On pouvait ainsi supputer que ces deux unités allaient conjointement continuer les opérations sur le Royaume-Uni ou rejoindre le I./KG 100 à Saki. Mais, les circonstances imposent une scission et une troisième et surprenante direction : le II./KG 100 doit gagner la Méditerranée tandis que le Stab/KG 100 part renforcer le premier *Gruppe* en URSS !

En Grèce

Une fois de plus, la Luftwaffe voit ses projets contrariés par l'évolution d'un conflit qui échappe de plus en plus aux stratégies allemands. Ses responsables vont devoir désormais déplacer leurs rares pions sur un échiquier devenu démesurément grand pour le trop petit nombre d'unités à disposition.

En Méditerranée, les opérations de l'Afrika Korps remettent toute la stratégie du Reich en question. Alors que ce corps expéditionnaire devait initialement se contenter de défendre les positions italiennes en Libye, l'ambition de son commandant en chef, le général Erwin Rommel, lui a fait prendre des initiatives souvent inconsidérées qui ont transformé le théâtre méditerranéen (portant taxé de "secondaire" par Adolf Hitler) en un des secteurs décisifs du second conflit mondial. La Luftwaffe doit désormais matraquer les positions arrière britanniques en Afrique (c'est-à-dire surtout l'Égypte) mais également assurer la sécurité des convois et, pour ce faire, tenter de neutraliser Malte, porte-avions britannique naturel en Méditerranée centrale. Tout renfort est utile ; d'où la décision d'envoyer le II./KG 100 en Grèce.



Un He 111 du tout neuf II./KG 100 au décollage de Poix.

Avril 1942 : organigramme de la KG 100

Stab/KG 100	Obstlt Heinz von Holleben.
I./KG 100	Major Werner Hoffmann.
1./KG 100	Hptm Hansgeorg Bätcher.
(2./KG 100	Hptm Siegfried Langer).
3./KG 100	Oblt Wolfgang Bethke.
II./KG 100	Major Horst Röbling.
4./KG 100	Oblt Karl Heschl (probablement Lt mais ayant temporairement le grade d'Oblt comme <i>Staffelführer</i>).
5./KG 100	Hptm Ewald Gustavus (ex-Kapitän de la 7./KG 26).
6./KG 100	Major Hermann Diekötter.

Le 21 avril, ses vingt-six He 111 H-6 atteignent l'aérodrome athénien de Kalamaki après une escale à Wiener-Neustadt. Les contacts sont rapidement pris et les appareils préparés pour opérer au plus vite.

Le 24, première attaque menée au départ de la Grèce. Elle vise le secteur de Quoteifya en Libye et les Heinkel font certainement escale sur les aérodromes de Crète. Le ton est donné dès le départ puisque l'appareil de l'Ofw Walter Rauch est perdu lors de ce vol avec tout son équipage (probablement tombé en mer).

Ce premier contact avec la réalité africaine ne refroidit nullement le II./KG 100 qui repart la nuit du 28/29 sur Alexandrie, appuyé par des Ju 88 de la LG 1. Le He 111 6N+DH de la 5./KG 100 piloté par le Fw Hans Krempien est victime des tirs du Beaufighter du Sq/Ldr Read du 89 Sq. L'unique survivant sera capturé.



Un cantonnement à Kalamaki.

De quelques *Ritterkreuzträger* *

Une conséquence indirecte de cette redénomination sera un "déficit" en *Ritterkreuzträger*. Le I./KG 100 ne comptait en effet que quatre porteurs de la croix de chevalier lors du changement de numérotation, ce qui paraît peu au vu des efforts accomplis et des sacrifices consentis. D'autant plus qu'en cette année 1943, ses équipages n'avaient pas ménagé leurs efforts. C'est donc au sein du nouveau I./KG 4 que plusieurs aviateurs se verront récompenser pour leurs exploits des années antérieures.

L'Ofw Hans Hormann était à la Luftwaffe avant-guerre et fut entraîné comme observateur. À Meucon, il fut versé dans l'équipage de Hansgeorg Bätcher. Il suivra son *Kutscher* (cocher) dans toutes ses "péripiétés", ce qui lui vaudra de recevoir la *Ritterkreuz* le 5 décembre 1943.

Le Hptm Dr Herbert Klein était un officier réserviste de talent. Il avait rejoint le I./KG 100 à Meucon en mai 1941 et allait se distinguer en URSS dans l'attaque de navires. Il commandera très vite la nouvelle 3./KG 4 et recevra la *Ritterkreuz* le 29 février 1944.

Le Hptm Hansgeorg Bätcher allait ajouter les feuilles de chêne à sa RK le 24 mars 1944.

L'Ofw Hellmuth Kahle était arrivé en janvier 1940 à la Luftwaffe via la Heer et ne rejoignit la 3./KG 100 comme observateur qu'en 1941 à Bobruisk. Il allait voler avec les Dr Klein et Kuntz, deux *Ritterkreuzträger*. Lui-même allait la recevoir le 9 juin 1944.

L'Oblt Rudolf Metzsig s'était engagé dans la Luftwaffe en 1939 et fut, entre autres, au IV./KG 100. Pilote, il rejoignit la 2./KG 100 à l'été de 1942 pour se distinguer sur la Crimée et à Stalingrad. Il devint T.O. du *Gruppe* désigné I./KG 4 mais sera tué sur la Crimée le 25 février 1944. La RK lui sera décernée à titre posthume le 9 juin 1944 pour ses quelque trois cent cinquante vols de guerre.

L'Oblt Hans Schellong s'était également engagé en octobre 1939 et fut également un temps au IV./KG 100. Il fut versé au I./KG 100 en avril 1942 et connut la même carrière que Metzsig. Il sera tué lors de l'attaque de la gare de Dzankoi le 22 mai 1944 et recevra la RK à titre posthume le 8 août 1944.

L'Ofw Paul Ammann était entré à la Luftwaffe en mai 1940 et fut versé comme observateur au I./KG 100. Il allait opérer tour à tour dans les trois escadrilles avant de se "fixer" à la 3./KG 4. Il volera ainsi entre autres avec Schellong et recevra la RK quasi *in extremis* le 12 mars 1945.



① L'Oblt Hans Schellong tué à la KG 4 recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume.

② L'Ofw Paul Ammann, observateur occasionnel de Schellong, recevra très tardivement la croix de chevalier.

③ L'observateur Hellmuth Kahle fera équipe avec plusieurs pilotes talentueux et se verra décerner la *Ritterkreuz* à la mi-1944.

④ L'officier réserviste (Dr) Klein mènera la nouvelle 3./KG 4 et recevra alors la *Ritterkreuz*.

⑤ L'Oblt Rudolf Metzsig deviendra également *Ritterkreuzträger* mais à titre posthume.

⑥ L'Ofw observateur Hans Hormann fut longtemps un membre de l'équipage de Bätcher et, comme lui, obtint la croix de chevalier.



* La Croix de fer (*Eisernes Kreuz*) est une décoration militaire allemande qui fut établie comme un honneur militaire par le roi Frédéric-Guillaume III de Prusse en 1813 lors des guerres napoléoniennes. Adolf Hitler rétablit la récompense une nouvelle fois le 1^{er} septembre 1939, instituant quatre niveaux :

- Croix de fer 2^e classe ;
- Croix de fer 1^{re} classe ;
- croix de chevalier de la Croix de fer ;
- grand-croix de la Croix de fer.

Cette loi sera modifiée à trois reprises par des ordonnances instituant quatre classes intermédiaires entre la croix de chevalier de la Croix de fer et la grand-croix :

- croix de chevalier avec feuilles de chêne, le 3 juin 1940 ;

- croix de chevalier avec feuilles de chêne et glaives, le 4 octobre 1941 ;
- croix de chevalier avec feuilles de chêne, glaives et brillants, le 4 octobre 1941 ;
- croix de chevalier avec feuilles de chêne et glaives en or et brillants, le 29 décembre 1944.

Afin de pouvoir continuer à décorer les soldats titulaires des deux premières classes de l'ordre de la Croix de fer mais ne remplissant pas les conditions pour l'obtention de la croix de chevalier alors qu'ils continuaient à faire preuve d'engagement, de bravoure et de sens du devoir, Adolf Hitler institua la Croix allemande (*Deutsches Kreuz*), située dans l'ordre d'attribution entre la Croix de fer de 1^{re} classe et la croix de chevalier de la Croix de fer, avec deux classes distinctes or et argent.

cependant quand elle aura lieu. La Wehrmacht se prépare donc pour contrer cette *Verrat* (trahison) taxée d'imminente.

Le 28 juillet 1943, important changement à la tête du III./KG 100 lorsque le Hptm Hetzel cède son commandement au Hptm Bernhard Jope, un *Ritterkreuzträger* de la KG 40 s'étant fait un nom dès 1940 dans le bombardement de navires. À cette époque, Jope avait été retiré des opérations et menait le IV./KG 100 d'écolage. Hetzel, pour sa part, assumera divers commandements et se verra décerner la *Ritterkreuz* le... 20 avril 1945.



Une Hs 293 sous l'aile d'un Do 217 à Istres.



Les appareils sur l'aérodrome.

Bernhard Jope

Né le 10 mai 1914 à Leipzig, Bernhard Jope allait devenir une "légende" de la Luftwaffe quasiment dès le début de la Seconde Guerre. Passionné d'aviation, le jeune homme obtient son diplôme d'études techniques tout en étant entraîné comme pilote à la DLV (*Deutsche Luftsportverband*) avant de rejoindre la Luftwaffe en avril 1935. Il fait partie d'une des promotions de valeur de la *Marine-schule* Flensburg-Mürwik et est très vite muté dans une unité de bombardement. En janvier 1939, il prend part aux derniers combats de la Légion Condor, étant versé au K/88 de bombardement.

Nanti d'une bonne expérience, il peut être considéré comme un de ces cadres primordiaux de la toute neuve aviation militaire allemande. Il va ainsi connaître plusieurs unités pour pouvoir y dispenser ses connaissances. Il vole d'abord en 1939 en Pologne au sein de la KG 76 avant de rejoindre le I./KG 28. Après la clôture de la campagne à l'ouest, il se retrouve aux commandes d'un FW 200 du I./KG 40 et, le 26 octobre 1940, fait les grands titres de la plupart des quotidiens des belligérants en endommageant



sérieusement de deux bombes le grand transport de troupes *Empress of Britain*, cela alors qu'il effectuait un raid près de l'Irlande (cet important navire sera achevé par un *U-Boot*). Pour cet acte, Jope reçoit la *Ritterkreuz* en décembre 1940. *Kapitän* de la 3./KG 40, il est cependant retiré des opérations en 1941 suite à un *Führeranlass*, ses deux frères ayant été tués sur le front. Il passe alors à l'écolage, menant un temps le IV./KG 100. Intéressé par le concept des bombes planantes, il demande à revenir au combat et va mener le III./KG 100 en juillet 1943. C'est ainsi qu'il participe à l'attaque de la flotte italienne partant capituler à Malte. Certains lui attribuent à tort la destruction du cuirassé *Roma* mais c'est pour avoir mené cette mission qu'il sera promu *Kommodore* de la KG 100.

Le 24 mars 1944, il peut ajouter les feuilles de chêne à sa *Ritterkreuz* vu la bonne tenue de son escadre et ses propres actions (il sera crédité de plus de trois cents vols de guerre).

La KG 100 étant dissoute, Jope commandera la KG 30 en octobre 1944 puis, le 30 janvier 1945, sera attaché à l'état-major de la *Luftflotte Reich*.

Il est décédé le 31 juillet 1995 dans le Taunus.

Souriant et félicité par ses camarades, Jope arbore la *Ritterkreuz* reçue dès 1940.

Jope avait été temporairement retiré des opérations suite à la mort de ses frères. Il est vu ici attaché à un commandement en Norvège en 1942.



Le 13 octobre 1943, le gouvernement italien du maréchal Badoglio se décide enfin à déclarer la guerre à l'Allemagne. Il était temps puisque, pendant plus d'un mois, des garnisons italiennes, croyant naïvement en une proche victoire, avaient combattu l'ex-allié dans le plus grand flou juridique, agissant comme des rebelles ou des francs-tireurs sans bénéficié du moindre statut légal de belligérants (d'où des exécutions subséquentes). Cette déclaration de guerre, si elle confirmait la duplicité du gouvernement italien, avait au moins le mérite de clarifier la situation du point de vue des lois de la guerre...

Le 20 octobre, l'équipage du Lt Alfred Kemmer (9./KG 100) est tué dans un accident au nord de Montélimar. Probablement lors d'un vol d'essai ou de convoyage.

Le lendemain 21, le convoi KMS 28 est attaqué près des côtes d'Afrique. Les bombardiers allemands sont attendus grâce à Ultra. Trois bombardiers et un appareil de reconnaissance sont ainsi victimes des 153 et 345 Sq. Aucun Do 217 de la KG 100 n'est cependant perdu et l'équipage du Fw Obst pourra décocher une Hs 293 qui envoie le cargo britannique *Saltwick* par le fond. Le *Titiv* américain aurait, lui, été coulé par la KG 26.

Plus à l'est, les combats dans le Dodécanèse appellent une intervention accrue de la Royal Navy. La 5./KG 100 du Hptm Wolfgang Vorpahl est ainsi déléguée à Kalamaki de même qu'une *Kette* de la 7./KG 100. Mais cette dernière, disposant de lourdes bombes planantes Fritz X, sera régulièrement mise en alerte avant de voir ses missions annulées. On ne trouvait en effet aucun navire d'importance justifiant l'engagement de ces trois appareils. La *Kette* reviendra donc peu après à Istres.

En cette fin de mois, une partie du III./KG 100 semble avoir gagné Toulouse-Blagnac selon les souvenirs de Deumling : *En octobre 1943, nous avons quitté Istres pour Toulouse. Nous avions en effet désormais peu d'occasion d'employer nos Fritz X et nous ne pouvions à cette époque que mener des missions de reconnaissance sur l'Atlantique. Dans ce secteur, on ne trouvait que des navires "indignes" de nos lourdes bombes planantes. Nous disposions dès lors de beaucoup de temps libre entre deux opérations ce qui ne pouvait que nous plaire puisque nous avons quitté Istres et ses distractions limitées pour la vivante et bien plus intéressante cité de Toulouse.* Le personnel volant semble avoir été logé dans un ex-internat pour jeunes filles. Chaque militaire disposait ainsi d'une chambre avec eau courante, un confort très apprécié.

Le 4 novembre, le II./KG 100 (réduit à ses 4^e et 6^e escadrilles) se déplace à son tour d'Istres à Blagnac d'où il va continuer ses attaques de convois. Le 5, lors d'un de ces vols de transfert, un Do 217 E de la 6^e *Staffel* est victime d'un ennui moteur. Le pilote donne l'ordre d'évacuation et trois aviateurs sautent sur Saint-Louis-du-Rhône. Le parachute du mitrailleur, l'Uffz Walter Liebchen, ne s'ouvre malheureusement pas et l'infortuné va s'écraser au sol. Le pilote, demeuré aux commandes, tente alors l'atterrissage et posera difficilement son avion très endommagé.

Le 6, un important convoi, le KMF 25/A, atteignait les côtes algériennes au départ de la Clyde. Bénéficiant d'une escorte de onze (!) destroyers américains, il rassemblait quatorze navires américains, quatre britanniques, quatre néerlandais et un norvégien.



De haut en bas :

- Le Hptm Ulrich Scharffenberg (officier administratif issu de l'*Erprobungs-u. Lehrkdo. 21*) devant un des hangars d'Istres.
- Le *Kommodore* Jope décore quelques hommes sur l'aérodrome d'Istres.
- Travaux sur une piste d'Istres.
- Des hommes du III./KG 100 aménagent l'aérodrome de Toulouse.



Chargement de bombes dans le He 177
6N+HK Helga.



Des LeO 451 de prise français aménagés en avions de transport.
Ce sont des appareils de ce type qui achemineront le personnel du
III./KG 100 de Franczal à Bricy.

Le Kommandeur Pfeffer (au centre), perdu sur Plymouth.



Fassberg. Épave d'un He 177 après le mitraillage d'un Mustang.

La dernière attaque de Portsmouth est restée dans la mémoire du Lt Deumling. Pour cette intrusion très particulière, il fallait employer les puissantes bombes planantes Fritz X seules capables de détruire le cuirassé *HMS King George V* ancré dans ce port. Pour ce faire, des spécialistes sont requis et un détachement du III./KG 100 (à cette époque réduit aux 7. et 9. Staffeln) est appelé à la rescousse. Douze Do 217 quittent ainsi Toulouse-Franczal pour se rassembler à Orléans-Bricy. Les premiers mécaniciens (chargés de vérifier le bon état des appareils) rejoignent Bricy comme passagers de bombardiers français de prise, des LeO 451 transformés en avions de transport. C'est à Orléans que les aviateurs du III./KG 100 sont mis au courant de leur mission. Selon Deumling : *À la mi-avril (sic!), nous allions enfin mener une opération. Cette fois contre l'Angleterre. Nous devons montrer ce que nous savions faire. Mais notre Kommandeur, le Hptm Herbert Pfeffer, n'avait plus d'équipage. Ses coéquipiers étaient en effet tous partis en permission. Il confisqua donc MON équipage et me désigna pour contrôler l'opération de Plymouth en m'envoyant à la tour de contrôle relever départs et retours. J'étais choqué car nous avions attendu si longtemps pareille mission.* L'opération a lieu la nuit du 29 au 30 avril 1944. Au départ de Bricy, les équipages sont guidés par un faisceau *Knickebein* et atteignent Plymouth à l'heure dite. Cette précision très germanique est cependant loin d'être un atout car, bien informées par Ultra de cette attaque très particulière, les autorités locales déclenchent largement à temps la production d'un imposant nuage de fumée protecteur qui va recouvrir tout le port. Lorsque les bombes planantes y pénètrent, il devient naturellement impossible de les guider. Quatre iront percuter la terre ferme, deux tomberont à Laira et deux autres dans le Devon. Les deux derniers projectiles n'auraient pas explosé. Plus grave encore puisque, toujours informés par Ultra, les responsables de la RAF ont renforcé la défense aérienne et le Sq/Ldr canadien David Williams du 406 Sq réussit un doublé en abattant le Dornier 217 du Kommandeur et celui du Lt Herbert Palme. Le premier bimoteur tombe en mer avec le Hptm Pfeffer et le Fw Penz (probablement tués par les rafales). Les deux autres aviateurs seront capturés quand ils atteindront la baie de Whitesand. Quant au bimoteur de Palme, il s'écrase dans le Devon à Pasture Farm. Il n'y aura ici qu'un tué, les autres aviateurs sautant en parachute avant d'être faits prisonniers. Klaus Deumling a ainsi tragiquement perdu les trois bons camarades avec lesquels il avait partagé tant d'épreuves en Méditerranée...



Heinkel 177 A-3 6N+EK (WNR 2367) baptisé *Edith* et en service à la 2./KG 100 lors de l'opération Steinbock ;
Châteaudun, printemps 1944.



Heinkel 177 A-5 6N+DN (WNR 550131) du *Hauptmann Schucke*, commandant de la 5./KG 100 ;
Aalborg-West, Danemark, été 1944.





Le 12 août 1944, Franczal est sérieusement bombardé par l'Usaaf.

Le soir du 9, cette fois, les Dornier 217 prennent une autre direction. Ils décollent de Toulouse, survolent Arcachon avant de voler très bas sur la mer en mettant le cap sur Lands End et les Cornouailles où un convoi maritime avait été signalé. Un appareil aurait été abattu par des Mosquito.

Le 11 août, une attaque lancée sur des navires assemblés dans l'embouchure de la Gironde aurait permis à l'équipage du *Staffelführer* Kirstenpfad de décocher une Hs 293 sur un second cargo.

Travail sur un moteur à Aalborg.

Derniers combats

Le 15 août 1944, l'opération *Dragoon* voit les Alliés débarquer en Provence. Tout naturellement, le III./KG 100 se tourne vers le sud et, ce jour-là, les Hs 293 endommagent un destroyer, deux navires de débarquement et un cargo. Mais trois Do 217 sont abattus. Deux d'entre eux sont contraints de se poser en Espagne (un tombe en mer au large de Pampelune et son équipage sera sauvé par des pêcheurs espagnols). Leurs aviateurs seront internés dans la péninsule ibérique. Parmi les disparus de ce 15 août, on relève le nom de l'Ogfr Albert Alsleben. Mitrailleur à la 1./KG 100, il avait été blessé à deux reprises en 1942 et, probablement après sa seconde convalescence, avait demandé à entamer une formation de mécanicien de bord. Son stage terminé, il fut versé à la 9./KG 100 qui, à cette époque, n'avait cependant plus guère de lien avec l'ancien I./KG 100, le chiffre "100" excepté. Il est probable que, voulant revenir à son unité d'origine, Alsleben soit passé après convalescence par le IV./KG 100, puis fut réaffecté au III. *Gruppe*. Malgré les mutations diverses, les absorptions en tous sens et les renumérotations parfois suprenantes, le IV./KG 100 demeurerait contre vents et marées le ciment des composantes très diverses de la *Fernkampfgeschwader 100*.

Le lendemain 16 août, les Dornier sont engagés sur la flotte d'invasion près de Saint-Raphaël. L'équipage de l'Ofw Kube vise un cargo et sa Hs 293 va le percuter lorsqu'un brouillage adverse perturbe le contrôle du missile qui, dévié, explose en mer. Dans cette attaque, un Dornier est perdu avec son équipage.

Le 17, des P-38 venus mitrailler la région de Toulouse auraient intercepté le Do 217 M-11 (WNR 6461) engagé semble-t-il dans le circuit de l'aérodrome. Il aurait été abattu (équipage probablement indemne).

