

**NORMANDIE**  
**1944**

# NORMANDIE

**MAGAZINE**

**5**

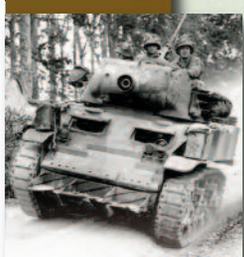


Le magazine inédit

# 1944



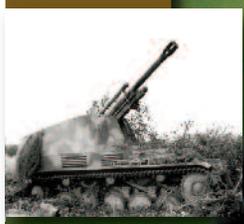
Sapeurs Das Reich



4th Cavalry Group



Leutnant Bärwolf



Kanonier de la 116. Pz. Div.



**INÉDIT**  
**96 p.**  
**+ profils**

# Le Régiment de la Chaudière débarque !

[www.editions-heimdal.fr](http://www.editions-heimdal.fr)

**N°05** Novembre - Décembre 2012 - Janvier 2013 - Trimestriel - 11 €  
Belgique : 11 € Bel - Maroc : 136 MAD - Andorre : 11 € - Canada : 20,60 CAD - Gabon : 7000 CFA  
Guy., Mar., Réu., St Pie. : 13,20 € - Haïti : 21,60 USD - Luxembourg/Italie/Portugal : 12 € - TOM. : 1875 XPF  
St Domingue 19,20 € - Suisse 19 CHF - IMPRIMÉ EN FRANCE / PRINTED IN FRANCE





# *Nous étions* Le Leutnant Bärwolf et la NAGr. 13 au front d'Invasion juin-juillet 1944

par Dr.-Ing. Olaf Przybilski (Dresde, Allemagne),  
avec la participation de Stephan Cazenave



# là ! Bärwolf, sur le don

**Le général Speidel, chef d'état-major de la Heeresgruppe B sous les ordres du maréchal Rommel lors du Jour-J, écrit ces lignes dans ses mémoires, concernant ces heures décisives : « A partir de 6 heures, les informations concernant des débarquements de troupes s'accroissent. Ces nouvelles proviennent du Heer car aucun avion n'a pu atteindre la Normandie. Dès le 6 juin, l'aviation alliée a cloué au sol toute tentative des 70 bombardiers et 90 chasseurs alors disponibles à l'Ouest... » Cette affirmation mérite une correction sur le plan historique : ils étaient là !**

## 6 juin 1944, 6 heures

Dès les premières heures du 6 juin sont rapidement organisées les premières sorties de reconnaissance aériennes. Plusieurs pilotes de différentes escadrilles reçoivent la redoutable mission de rapporter le maximum de renseignements et de photographies du site du prétendu débarquement. Peu d'informations relatives à ces sorties ont été préservées pour l'Histoire, mais il est avéré qu'au moins deux pilotes de la 3./Nahaufklärungsgruppe 13 (3<sup>e</sup> escadrille du 13<sup>e</sup> groupe de reconnaissance rapprochée, NAGr. 13) ont pu ainsi décoller des environs de Laval en direction du secteur de Caen. Le *Leutnant* Paul-Albert Bärwolf et son ailier originaire de Vienne, l'*Obergefreite* Maurer, ont été parmi les tous premiers à pouvoir rendre compte "de visu" du déroulement de l'une des plus grandes opérations amphibies combinées de tous les temps.

Paul-Albert Bärwolf alors jeune pilote émérite et *Leutnant* de 22 ans, se souvient de cette mission historique : « Le 6 juin, peu après la première lueur du jour. Des mécaniciens dans leurs sombres combinaisons poussent deux Messerschmitt Me 109 G-8 camouflés hors de leurs abris près de nos logements sur la route de l'aérodrome de Laval, troué de cratères de bombes. Robinet de carburant ouvert, contact, volets 20 degrés, hélice 12 heures. Le moteur en V de 12 cylindres refroidi par liquide Daimler Benz DB-405 rugit. "Start" avec 1 400 chevaux le long du cratère de bombe. Mon ailier (Rottenflieger), l'*Obergefreite* Maurer de Vienne, pend sur l'aile droite. J'énonce dans le laryngophone : "Amigo eins an Amigo zwei" ("Amigo 1 à Amigo 2"). "Victor, Victor", arrive en retour. Dans la langue de conversation radio des pilotes allemands pendant la

(Suite à la page 8)

**Ci-contre, à gauche :** portrait du jeune *Leutnant* Paul-Albert Bärwolf pris certainement mi-1942. Il a revêtu pour la photo-souvenir des lunettes de vol antireflets, son blouson de cuir, son laryngophone en position de marche et surtout un serre-tête d'été à mailles aérées brunes adopté en 1941, dont on voit bien ici le système de fixation pour le masque à oxygène (le fameux groin). Ce masque était nécessaire en haute altitude, fréquemment atteinte par les aviateurs des unités de reconnaissance. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

**Ci-contre :** *Leutnant* P. Bärwolf lors du "Start" avec 1 400 chevaux dans son Messerschmitt Bf 109 G8 "13 jaune" pour une mission de reconnaissance armée début printemps 1944. Notez les mitrailleuses en place dans le capot moteur. Ce cliché comme ceux des pages 6 et 7 ont dû être pris sur la base de Herzogenaurach en Bavière. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

**Ci-dessous :** l'agrafe de vol de guerre de reconnaissance en bronze (*Frontflug-Spange für Aufklärer in Bronze*) originale de P. Bärwolf. Les *Frontflugspangen* furent instituées pour les éclaireurs le 30 janvier 1941. A son arrivée en France au printemps 1944, Bärwolf avait plus de 40 vols de guerre à son actif. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)



*« Débarquements aéroportés en cours dans l'estuaire de l'embouchure de l'Orne au nord-est de Caen. Vas-y donc en avion ! »*

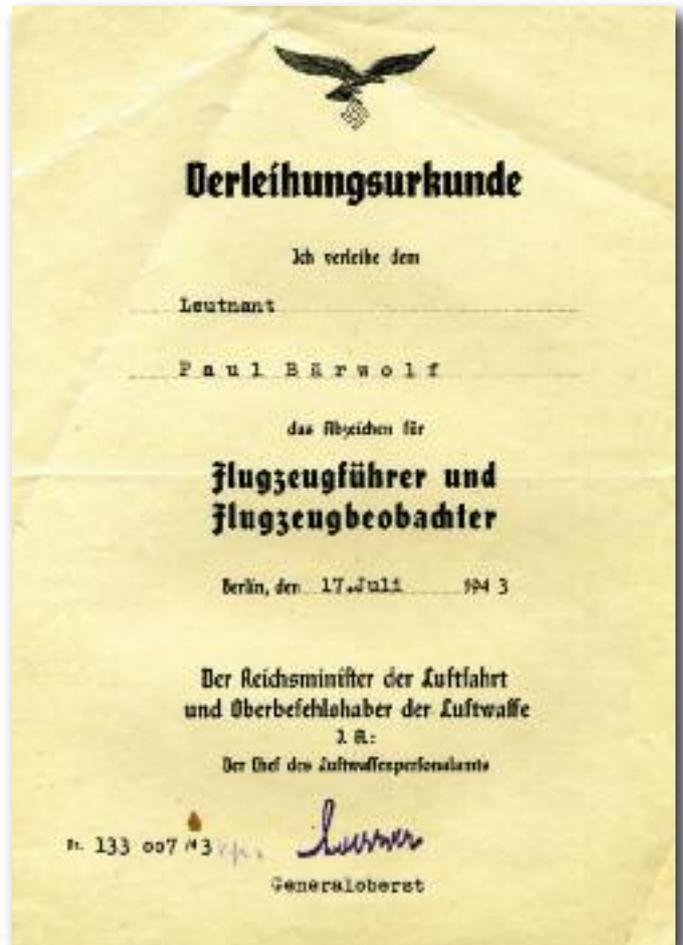
**Leutnant Werner Schwantje du poste de commandement de groupe au Leutnant Bärwolf, PC "Kaktus" de la 3./NAGr.13 près de Laval, 4h30 du matin, 6 juin 1944.**



2



3



4



1

4



6



7



8



5

1. Portrait de pied du jeune Paul-Adalbert Bärwolf pris en 1943. *Leutnant* depuis le 1<sup>er</sup> février 1942, il porte sur sa tunique de service en gabardine la plupart des décorations présentées en page 3 et 11. A noter que ce sont ses insignes authentiques et originaux. Les insignes métalliques du personnel volant de la Luftwaffe n'étaient portés qu'après l'obtention du brevet correspondant. Ces insignes étaient portés sur le côté gauche de la poitrine, suivant un règlement très précis. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

2. Certificat d'attribution de l'insigne de pilote (*Abzeichen für Flugzeugführer*, brevet de pilote) daté du 18 octobre 1941. Il porte la signature du *General der Flieger* Gustav Kastner-Kirdorf (né le 02/02/1881 et suicidé le 4 mai 1945 à Berchtesgaden) qui occupera le poste de directeur du service du personnel de la Luftwaffe (*Chef des Luftwaffen-Personalamtes*) du 1<sup>er</sup> février 1939 au 23 février 1943. (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

3. Certificat d'attribution de l'agrafe de vol de guerre de reconnaissance en bronze (*Frontflug-Spange für Aufklärer in Bronze*). Les *Frontflugspangen* furent instituées à partir de 1941 (le 30 janvier 1941 pour celle de la reconnaissance) pour récompenser les membres du personnel navigant ayant participé à un certain nombre d'opérations de guerre. Trois classes correspondaient à un nombre minimum de vols de guerre : bronze (20), argent (60), or (110). Des pendants étaient prévus pour un nombre supérieur de missions. Le document est signé par le *Major* Hans West, *Kommandeur* de la *Nahaufklärungsgruppe* 5. L'agrafe originale de P. Bärwolf est présentée en page 3. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

4. Certificat d'attribution de l'insigne de pilote-observateur (*Abzeichen für Flugzeugführer und Beobachter*) daté du 17 juillet 1943. Le document est signé par le *Generaloberst* Bruno Loerzer (22/01/1891-22/08/1960), qui remplacera dans ses fonctions de *Chef des Luftwaffen-Personalamtes*, le *General der Flieger* Gustav Kastner-Kirdorf. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

5. Insigne combiné de pilote-observateur (*Flugzeugführer und Beobachter-Abzeichen*), créé le 19 janvier 1935. Il ne se distingue du brevet de pilote que par la couronne de feuilles, dorées et non argentées. Cet insigne authentique, est l'insigne personnel de Paul-Adalbert Bärwolf. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

6. Comme l'atteste ce document, P. Bärwolf se voit décerner la Croix de fer de 2<sup>e</sup> classe (*Eisernes Kreuz 2.Klasse*) le 20 juillet 1943. Le document est signé par le *Generalmajor* et *Fliegerführer* 3, Alexander Holle (27/02/1898-16/07/1978). Le *Fliegerführer* 3 ne sera réellement en activité qu'en 1944. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

7. P. Bärwolf se voit décerner la Croix de fer de 1<sup>re</sup> classe (*Eisernes Kreuz 1.Klasse*) quatre mois après, le 23 novembre 1943. Le document est signé par le *Generaloberst* Robert Ritter von Greim (22/06/1892-24/05/1945), *Oberbefehlshaber der Luftflotte* 6, le chef de la 6<sup>e</sup> flotte aérienne ! Il sera promu *Generalfeldmarschall* après le limogeage de Göring en 1945, et deviendra dans les derniers jours de la Seconde Guerre mondiale, le dernier commandant en chef de la Luftwaffe. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)

8. *Eisernes Kreuz 1.Klasse* de P. Bärwolf. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)



**Ci-dessus :** Adalbert (Paul-Albert) Bärwolf est né le 9 novembre 1921 à Bielefeld, une importante ville industrielle au nord-est de la Rhénanie-du-Nord-Westphalie. Son père, Paul Bärwolf, est employé d'administration, sa mère, photographe. A partir de 1936, il étudie au lycée à Plön et à Potsdam et passe son baccalauréat en 1940. Il s'engage cette même année dans la Luftwaffe, obtient son brevet de pilotage le 18 octobre 1941 (cf. page 4) et devient officier pilote le 1<sup>er</sup> février 1942 (*Leutnant*). Il suit plusieurs formations dont celles de pilote-observateur et d'éclaireur, notamment à Werder près de Berlin. En mai 1943, il rejoint le front russe à Smolensk au sein de la 12.(H.)/Aufklärungsgruppe 12, une escadrille de reconnaissance rapprochée équipée de Henschel Hs 126. Jusqu'en novembre 1943, il totalise 40 vols de guerre. Il intègre un état-major proche de front, servant d'officier de liaison entre l'armée de terre et armée de l'air. De décembre 1943 jusqu'à mars 1944, il rejoint les I. et II./Nahaufklärungs-Geschwader 102 (escadre d'écolage) à Brieg, puis à Fürstenfeldbruck (?) et passe sur le Messerschmitt Bf 109. Il intègre, semble-t-il début avril, les rangs de la 3./Nahaufklärungsgruppe 13 et effectue une dizaine de vol de guerre avant le 6 juin 1944. (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)



## La Nahaufklärungsgruppe 13 (NAGr.13)

L'état-major (le *Stab*) de la NAGr. 13 est formé sous le commandement du *Major* Georg Warnat en mai 1942 dans le nord de la Russie à partir du *Gruppenfliegerstab 41* avec *Stab*, *Stabs-Kompanie* et *Ln.Betr.Komp.(mot.)*. Il est rejoint en octobre 1942 sur la base de Saint-Brieuc en Bretagne par les 1. et 2.*Staffeln*, respectivement constituées à partir de la 1.(H)/Aufkl.Gr.23 et de la 4.(H)/Aufkl.Gr.13, des escadrilles de reconnaissance rapprochée équipées de Henschel Hs 126 (H pour Hs 126) et transformées sur Messerschmitt Bf 109. Le *Stab* et les deux *Staffeln* s'installent ensuite à Dinard à partir d'août 1943. La 3. *Staffel*, constituée à partir d'éléments de la 2.(H)/Aufkl.Gr.23 est transformée sur Bf 109 G et se forme le 1<sup>er</sup> février 1944 à Wesenberg où elle reste basée jusqu'au 25 avril. Elle va transiter ensuite à Windischlaibach quatre jours (25.4.44 - 29.4.44) avant de rejoindre le terrain de Laval le 29 du même mois. A cette même date, le *Stab* et la 1.*Staffel* sont toujours basés à Dinard, la 2. *Staffel*, a été entretemps détachée depuis décembre 1943 sur le théâtre d'opérations méditerranéen, opérant depuis le terrain de Cuers, à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Toulon. Elle sera désormais subordonnée à la 2.*Fliegerdivision*. A la veille du 6 juin 1944, le commandement de la NAGr. 13 est assuré par le *Hauptmann* Henning von Kamptz. La 1. *Staffel* est aux ordres du *Hauptmann* Günther Troebis, la 2. *Staffel* à ceux de l'*Oberleutnant* Walter Erhard et la 3. *Staffel* est commandée par le *Hauptmann* Gerhard Dickenbrock.



3

Printemps 1944, 3./Nahaufklärungsgruppe 13 (Herzogenaurach ?). Alors que l'escadrille opère à Laval, en France, un détachement de plusieurs Messerschmitt Bf 109 est encore basé en Allemagne à Herzogenaurach, en Franconie (Bavière). Le reportage suivant montre les préparatifs (1,2,3) pour le décollage d'une *Rotte* (paire) de reconnaissance avec un officier dans un Bf 109 G-8 "12 jaune" (3) et le *Leutnant* Bärwolf dans un Bf 109 G-8 Werk-Nr.710091, le "13 jaune", numéro particulièrement affectonné par les pilotes (4). La 3.Staffel opérait principalement sur des Bf 109 G-8, des chasseurs armés munis du dispositif de surpuissance MW 50 et emportant deux appareils photographiques Rb 12.5/7 x 9 ou un Rb 32/7 x 9. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)



4



guerre civile espagnole dans les années trente, on part en vol à basse altitude au-dessus de la Mayenne, que nous avons si souvent survolé en mai par un magnifique temps d'anticyclone des Açores, dans l'attente du nom de code "Dr. Gustav West" ou "Dringende Gefahr West". Cap : Embouchure de l'Orne.»

### Ist das die Invasion?

«**Est-ce l'Invasion ?**» Le téléphone avait sonné à 2 heures 10 au poste de commandement "Kaktus" de la 3.Staffel de la Nahaufklärungsgruppe 13. Le Leutnant Werner Schwantje, de Varel dans l'Oldenbourg, m'avait transmis du poste de commandement de groupe près de Chartres l'ordre de la Luftflotte 3 sous le commandant en chef, le Generalfeldmarschall Sperrle, de me placer en niveau d'alerte II. Vers 4 heures 30, Schwantje, un vieil ami de l'école de pilotage de reconnaissance à grande distance de Ludwigslust, livrait des instructions plus précises : "Débarquements aéroportés en cours dans l'estuaire de l'embouchure de l'Orne au nord-est de Caen. Vas-y donc en avion !"

Nous volons. Les propulseurs dans les nez jaunes vrillent à travers l'épais air matinal. L'indicateur de pression d'admission indique 1,2 Torr. Vitesse 450 kilomètres par heure. Le ciel est nuageux. Sur le gros verre blindé devant moi une légère buée de pluie. Débarqu岸-on avec un temps parié ? Les parachutages et les atterrissages de planeurs près de Caen seraient-ils juste une feinte ? Nous en estimerons l'ampleur si nous pouvons découvrir une plus grande flotte.

Je pousse la machine en vol rasant près d'Evrecy après avoir donné le signe à mon ami de Vienne de larguer le réservoir auxiliaire rempli au décollage de 300 litres de carburant. Les réservoirs en forme de cigare tombent dans un champ de blé comme d'inoffensives bombes. Le réservoir principal d'essence indique encore 400 litres. Il nous reste 55 minutes de vol.

Nous bourdonnons avec la plus grande concentration à la hauteur de la cime des arbres au-dessus de la campagne normande. Nous sommes des spécialistes entraînés au vol rasant. Notre propre défense antiaérienne nous avait récemment canardée en vain lorsque nous nous avions survolés notre terrain près de Laval à deux mètres d'altitude au-dessus de cibles après un tir de réglage d'artillerie avec une division d'élite SS près de Reims.

A droite se trouve maintenant la silhouette des tours de l'imposante église Saint-Etienne de Caen datant

(Suite à la page 10)

**Ci-dessus :** le Leutnant Bärwolf prend la pose pour la photo souvenir avec un camarade pilote. Il porte une *Fliegerbluse* d'officier en gabardine, plus courte que la tunique de service. Très pratique, cette tenue ne comporte aucun revers de poches, boutons apparents ou autre élément susceptible de s'accrocher dans l'habitacle exigu du poste de pilotage. Son camarade est revêtu d'une casquette modèle 1943, modèle pour officier, reconnaissable à son galon d'argent, ainsi que d'un blouson et d'un pantalon de vol réglementaire. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

**Ci-contre à droite :**

**Château dans les environs de Montgeoffroy 1944**

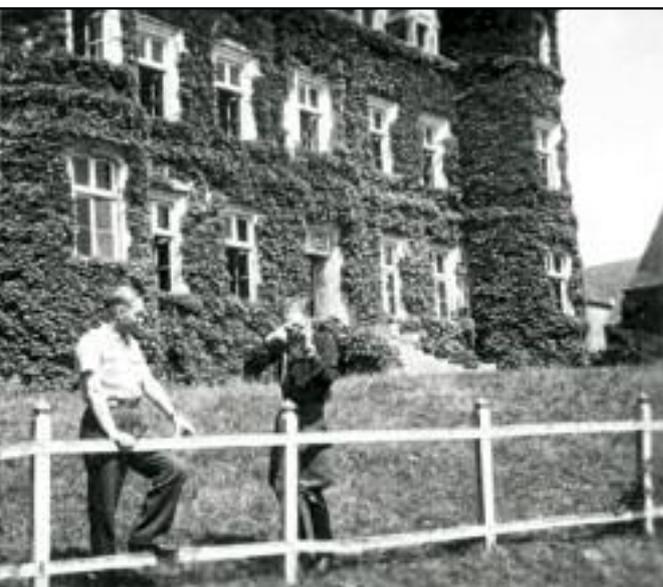
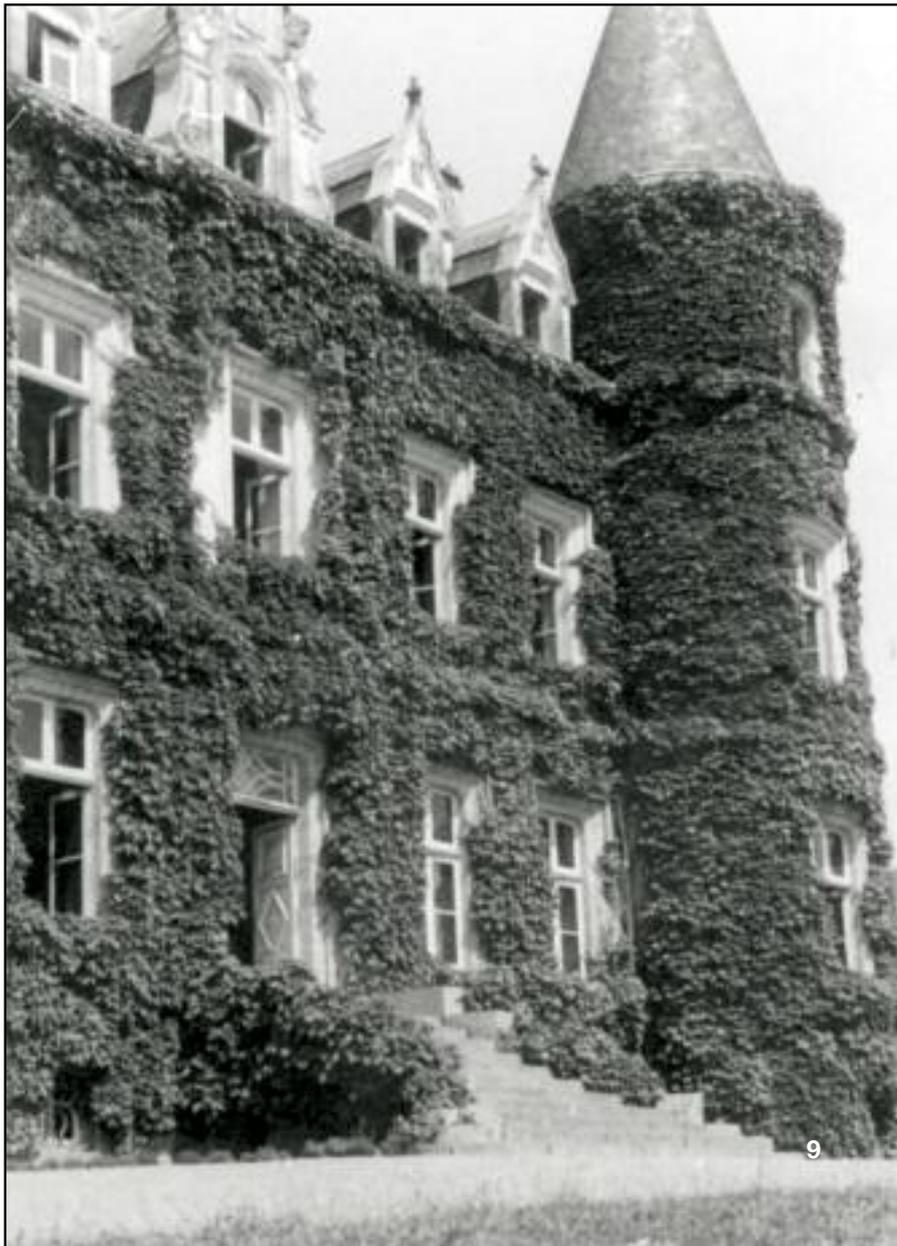
Les quartiers des pilotes de la 3./Nahaufklärungsgruppe 13 sont installés dans un château près de Montgeoffroy, dans la Loire, en mai et juin 1944. Charmé par le cadre idyllique des lieux, le Leutnant Bärwolf n'a pas résisté à prendre plusieurs photos-souvenirs des lieux à cette époque. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)





**Ci-dessus et ci-dessous :** Paul-Adalbert Bärwolf photographie et photographié avec son camarade, l'*Oberleutnant* Friedrich Geiger, qui sera porté disparu le 12 août 1944, alors qu'il volait sur le Messerschmitt Bf 109 G-8 (Werk-Nr. 200044). (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

P. Bärwolf reviendra dans le château de Montgeoffroy plusieurs décennies après la guerre, frappé une nouvelle fois par les lieux qui n'avaient pas changé. Il se souvient : « 40 ans après, je suis revenu visiter Montgeoffroy. Le marquis Arnold de Contades m'avait invité. Il descend l'escalier du château et me reconnaît tout de suite. Il avait alors 10 ans et s'intéressait pour les avions des pilotes, qui jouaient souvent avec lui au croquet, dans le jardin du château. Mais mon masque à oxygène de Herzogenaurach que j'avais oublié 40 ans auparavant au château [...] sur la commode en dessous du portrait de Madame de Maintenon, n'était plus là. » (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)





**Ci-contre à droite :** laissez-passer du personnel volant original du *Leutnant Bärwolf* (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

**Ci-dessous :** Messerschmitt Bf 109 G-8 de la 3./Nahaufklärungsgruppe 13, Werk-Nummer 710091, "13 jaune", secteur de Laval, printemps 1944. Le Bf 109 G-8 était la version « reconnaissance tactique » du célèbre chasseur, et ceux de la 3./NAGr. 13 étaient pour la plupart équipés du dispositif de surpuissance MW 50. (Illustration Thierry Vallet.)



de la période de Guillaume Le Conquérant. Mais nous ne sommes pas des historiens de l'art, mais des pilotes.

*Voler c'est notre vie. Et nous sommes décidés à donner notre vie pour le drapeau sur lequel nous avons prêté serment. Un léger virage à droite. Nous franchissons l'Orne et le canal de l'Orne. Champs de blé, vergers, d'un vert juteux. Tout à coup, c'est comme un ouragan qui serait passé en tourbillonnant sur un terrain de planeurs. Telles des grues mortellement blessées, quelques planeurs de l'ennemi avaient perdus leurs ailes. D'autres gros planeurs en bois, véritables chevaux troyens ailés, gisent tête la première. Plusieurs volatiles sans moteur ont atterri presque aisément dans les champs fraîchement labourés. Est-cela l'avant-garde du "Dr. Gustav West" ? Je me "fais" l'une des grues. Pas avec le canon qui tire dans l'axe du propulseur, mais avec les deux caméras automatiques dans les ailes.*

*A gauche, dans la direction du 9 sur la montre, apparaît maintenant un essaim de quatre chasseurs ennemis. Et là-dedans encore un essaim et, encore un. Ils sont là aussi, qui veulent nous dominer avec leur supériorité aérienne. Nous ne fuyons pas. Nous volons sur les machines les plus rapides du ciel. Je fais le signe au Viennois qui pend à ma voilure. Nous poussons la manette des gaz jusqu'au point de pression, jusqu'à la butée tout à fait en avant. Un mélange de 50 pour cent de méthanol et d'eau est injecté dans le compresseur. La puissance de la machine de Daimler de 35,7 litres monte de près de 150 CV. L'indicateur de vitesse grimpe de 450 kilomètres à l'heure à plus de 600. Nous nous envolons.*

*Virage à gauche dans la brume sur la mer. Comme un convoi figé dans son mouvement, un regroupement de 40 à 50 unités de bateaux se trouve devant la côte. Cargos, dragueurs de mines, péniches de débarquement, torpilleurs. Des ballons captifs dansent comme des baudruches de foires au-dessus des navires. Cela ne nous dérange pas. Nous volons à hauteur des coques des bateaux à gauche devant la flotte.*

**Ci-dessous :** vision fugitive de la flotte d'assaut telle qu'aurait pu la voir le *Leutnant Paul Bärwolf* et son ailier lors de leur passe en rase-mottes à hauteur des coques des bateaux. (KB Woscidlo, archives S.C.)



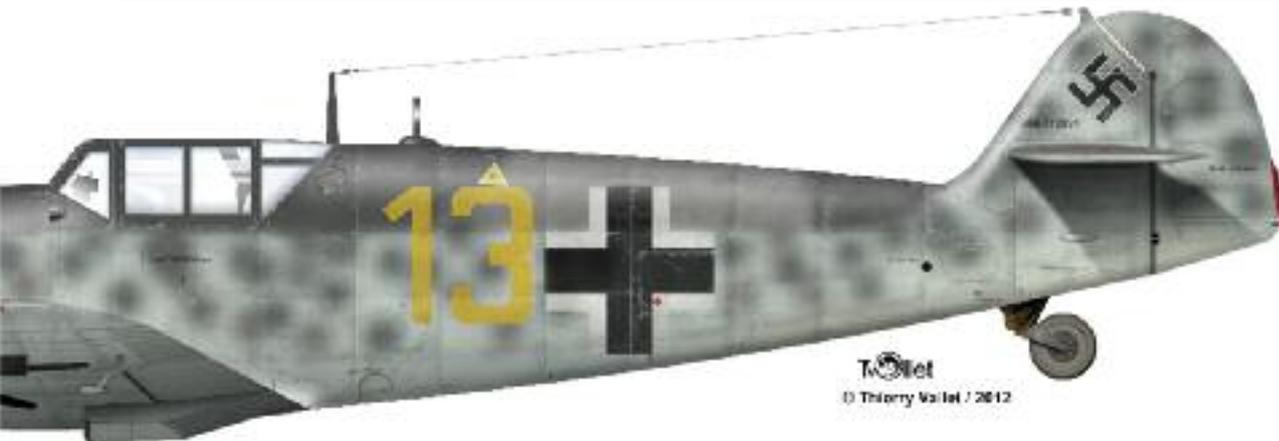
*« Nous demandions [peu après le 6 juin] au General der Jagdflieger Adolf Galland pourquoi le nom de code arriva si tard ? "Ca je ne sais pas. Vous pourriez tout aussi bien me demander : pourquoi Dunkerque ne fut-elle pas prise ? Il n'y a pas non plus de réponse." L'arrivée de la*

*masse des chasseurs (venant du Reich) aurait été possible environ 24 heures plus tôt. Cependant l'Oberbefehlshaber West comptait encore, peut-être, sur la possibilité que le débarquement principal pouvait avoir lieu à un autre endroit. Ainsi, il retardait si longtemps la transmission du nom de code que la Luftwaffe devança l'alerte d'elle-même." »*

**Adalbert Bärwolf à propos du déclenchement tardif de l'alerte générale déclenchée au nom de code "Dr. Gustav West".**



## Messerschmidt 109 G-8 Werk-Nummer 710091, Leutnant Paul-Adalbert Bärwolf, Laval, printemps 1944



*Même les chasseurs ennemis qui sifflent comme des essaims d'abeilles autour de la concentration de bateaux ne nous repèrent pas ou ne peuvent pas nous atteindre. Pour les soldats allemands le long de la côte du Calvados qui ont vu des croix noires sous nos ailes, en ce mardi matin lors du vol retour sur Laval, nous avons dû leur donner l'espoir que la Luftwaffe arrivait. Et notre identification positive de la concentration de flottes aurait dû suffire au commandement militaire pour diffuser le nom de code "Dr. Gustav West" ! »*

Les photographies du *Leutnant* Bärwolf et de son ailier vont être développées dès le retour à la base avant d'être envoyées à l'état-major du groupe installé à Dinard. Communiquées à la hiérarchie à l'époque, elles restent à ce jour introuvables dans les archives. Dans les jours qui suivent, la *NAGr. 13* et en particulier sa *3.Staffel*, vont mener plusieurs missions de reconnais-

sance au-dessus des têtes de pont alliées, généralement au rythme de deux par jour.

Avec la supériorité aérienne incontestable des forces alliées, les aviateurs allemands vont devoir payer un lourd tribut pour leurs interventions répétées sur le front. Le **12 juin**, un camarade de Bärwolf, le *Leutnant* Alf-Eduard Minner de la *3.Staffel*, est porté manquant lors d'une mission de reconnaissance sur le secteur allant de l'embouchure de l'Orne à celle de la Vire. Intercepté en vol à l'aller ou au retour, ou touché par des projectiles antiaériens ennemis ou non, Minner tentera désespérément de poser son Bf 109 G-8 (Werk-Nr. 710023) pour s'écraser en flammes au fond d'un vallon, au lieu-dit la Petite-Chauvière, à quelques centaines de mètres à l'ouest de la route reliant Domfront à Dompierre. Il sera inhumé au cimetière militaire de Laval. (1) Ce même jour, l'*Unteroffizier* Werner



**Front de l'Invasion.** Le *Hauptmann* Gerhard Dickenbrock (au centre de l'image, 3<sup>e</sup> en partant de la gauche), *Staffelkapitan* de la *3./NAGr. 13*, porte un toast avec quelques cadres de son escadrille. L'adjutant de l'unité, le "Spieß", est reconnaissable sur la gauche par les deux tresses de galons cousus sur les manches. Le *Leutnant* Bärwolf est tout à fait à droite avec à ses côtés, l'*Oberleutnant* Friedrich Geiger, qui sera porté disparu le 12 août 1944. (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybiski.)



**Ci-dessus :** alors en état d'alerte entre le 7 et le 15 juin, Paul Bärwolf fait une sieste au soleil, profitant de chaque instant pour se ressourcer. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybyski.)

**Ci-dessous :** le *Leutnant* P. Bärwolf répond aux questions du reporter de guerre pour la radio allemande, alors qu'il a rejoint ses quartiers de la 3./*Nahaufklärungsgruppe* 13 au château de Montgeoffroy. C'est la première fois qu'il est abattu après plusieurs dizaines de vols de guerre. Ses traits sont tirés et il s'appuie sur une canne, preuves s'il en est qu'il n'est peut-être pas sorti totalement indemne. En détail, il écrit au verso du tirage papier : «15.6, après ma descente interview pour la radio.». (Coll. Dr.-Ing. Olaf Przybyski.)



15-6  
Nach meinem  
Aufp. 1. F. v. d. V.  
über den Feind-  
flug R.

Eckert se pose avec son Bf 109 G-8 (Werk.Nr. 710035) et son radiateur endommagé.

**Le 15 juin**, Adalbert Bärwolf effectue un nouveau vol de guerre pour la troisième fois depuis le 6 juin. Il doit aller photographier des concentrations de chars ennemis au sud de Bayeux. Surpris à très basse altitude par un Thunderbolt, il ne peut esquiver une passe meurtrière. P. Bärwolf peut faire reprendre un peu d'altitude à son Messerschmitt désarmé pour pouvoir s'éjecter. Son parachute va s'ouvrir à moins de cent mètres du sol et c'est à pied qu'il rejoindra les lignes allemandes toutes proches. Son périple trouvera écho à la radio, un correspondant de guerre est venu enregistrer son témoignage pour la postérité lors de son retour aux quartiers de la 3. *Staffel*.

**Le 20 juin**, la 3. *Staffel* de la *NAGr. 13* quitte le terrain trop exposé de Laval pour rejoindre le terrain de campagne près de Corné, une petite localité située à une douzaine de kilomètres à l'est d'Angers.

**Le 24 juin**, l'*Unteroffizier* Franz Stingl de la 3. *Staffel* est de sortie avec son Bf 109 G-8 (Werk-Nr. 710071) pour photographier les routes et leurs trafics reliant Colombelles à Bréville, au nord-est de Caen. Il est blessé au-dessus du secteur de Vire et doit être hospitalisé au Mans.

A la date du **13 juillet**, la 3./*NAGr. 13* compte encore 8 Messerschmitt dont 3 sont opérationnels. (2)

### L'ultime mission de guerre pour Bärwolf du 19 juillet 1944

**Le 19 juillet**, le *Leutnant* Bärwolf effectue sa quatrième sortie opérationnelle sur le front à bord cette fois-ci du Messerschmitt Bf 109 G-8 «1 Jaune» (Werk-Nr. 200046). Il décolle avec son ailer à 14h15 de son terrain d'Angers pour une mission de reconnaissance photographique vers Lessay, sur la côte ouest du Cotentin. Les Messerschmitt Bf 109 G-8 de reconnaissance sont escortés par des Messerschmitt Bf 109 de chasse



## Château près de Corné, juillet 1944.

**Ci-contre à gauche :** les quartiers des pilotes de la 3./Nahaufklärungsgruppe 13 sont installés à partir du 20 juin 1944 dans cette vaste propriété, toute proche du terrain de campagne près de Corné. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

**Ci-dessous :** la 3./Nahaufklärungsgruppe poursuit ses missions de reconnaissance sur le front, généralement au rythme de deux par jour. Les pellicules des appareils sont développées directement au poste de commandement avant traitement et envoi à la hiérarchie. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

**Ci-dessous en bas à gauche :** pause cigarette sur le perron de la propriété pour le *Leutnant* Bärwolf à gauche et l'un de ses camarades officier. L'ambiance est détendue, le *Hauptmann* Gerhard Dickenbrock (au centre), *Staffelkapitan* de la 3./NAGr. 13 sourit de bon cœur. Le *Hptm* Dickenbrock prendra le commandement de la NAGr. 13 en septembre 1944. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

du *Jagdgeschwader* 27. Paul Bärwolf se souvient de cette ultime mission de guerre : « *Le Jagdgeschwader 27 nous trouvait, les éclaireurs avec les museaux jaunes, sur le pré à Carné (Corné, ndr.) [...] Encore une fois ma Rotte de reconnaissance se trouvait au cœur des événements. Six semaines après le début de l'Invasion, les Alliés n'avaient pas réussi à percer à partir des têtes de pont. Mais le commandement alle-*

(1) Alf-Eduard Minner repose actuellement au cimetière de Mont-de-Huisnes (Gruft 48 Grabkammer 18). Il était né le 19.09.1921.

(2) Les moyens en appareils des escadrilles de reconnaissance intervenant sur le front de l'Ouest s'établissent ainsi : le *Stab* et les 1./NAGr. 13 et 3./NAGr. 14 disposent de 15 Bf 109 G dont neuf opérationnels,





**Ci-dessus et ci-dessous :** le *Leutnant* Bärwolf attablé au soleil dans les jardins de la propriété en train de travailler sur des rapports ou peut-être en train de préparer sa prochaine mission. Il affectionnait particulièrement son blouson de cuir, chez lui dans l'une des versions les plus classiques avec deux poches de poitrine à fermeture éclair, deux autres à rabats boutonnés. Le blouson de cuir n'étant pas réglementaire, il comportait de nombreux modèles. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybłski.)



mand avait perdu la vue d'ensemble sur les concentrations de chars de l'ennemi. Mission : reconnaissance armée du front près de Saint-Lô, le 19 juillet 1944. [...] Ainsi nous, et les chasseurs d'accompagnement, ne pouvions pas atteindre l'altitude d'approche souhaitée de 6 000 mètres au-dessus du front. De toute façon, un front nuageux nous pressait à proximité du sol. Nous fûmes décimés. »

La Rotte du Leutnant Bärwolf et les Messerschmitt d'escorte ont été surpris et attaqués par des chasseurs alliés à moins de 300 mètres d'altitude (3). Le pilote américain William McGinty, 1st Lt. du 358th FS, revendique la destruction de l'appareil de P. Bärwolf qui peut sauter en parachute. «... je faisais mon dernier vol à l'Invasion, qui finit en parachute dans la tête de pont des Américains à côté des vaches qui tendaient leurs membres figés. » Il touche le sol vers 15h à l'est de Lessay (soit moins de trois-quart d'heures après le décollage) avant d'être fait prisonnier par les Américains (3). Interrogé, P. Bärwolf précisera lors de son interrogatoire que son escadrille dispose d'environ huit Messerschmitt, tous équipés du dispositif de surpuissance MW 50, et compte quatorze pilotes, un équilibre satisfaisant à ses yeux, compte-tenu des missions qui lui ont été confiées jusqu'alors à la 3./NAGr. 13 ! (3)

## Epilogue

Désormais prisonnier de guerre, Paul Bärwolf vit sa captivité d'abord en Angleterre puis aux Etats-Unis. Gravement malade, il est libéré en novembre 1945 et peut rejoindre l'Allemagne où il enchaîne plusieurs hospitalisations et séjours en sanatorium. Il occupe différents emplois jusqu'en novembre 1949, où il intègre l'Université de Heidelberg, et suit un cursus à l'institut d'interprétariat. Le 25 octobre 1952, il obtient son diplôme à l'examen d'interprète (anglais) avec la mention "bien". Son sujet de thèse était intitulé "The Monopolistic Tendencies in the Presse of Britain". Il travaille en parallèle comme journaliste indépendant à Bielefeld. Du 1<sup>er</sup> février 1953 au 31 juillet 1954, il est tour à tour journaliste stagiaire chez Dpa (Deutsche Presseagentur, agence de presse allemande) sise à Hambourg et journaliste politique chez Axel Springer Verlag, le plus important groupe de presse allemand, créé en 1946 à Hambourg. Son siège se trouvait à Berlin avec des antennes à Hambourg et Munich et il édite notamment *Die Welt* (créé à Hambourg en 1946 par les forces d'occupation britanniques) ou *Bild* (créé en 1952). A partir de 1954 et jusqu'en 1958, il entre à *Die Welt* à Hambourg et s'occupe de politique étrangère. Il se spécialise dans l'aéronautique et l'astronautique ainsi que dans la technique de navigation spatiale naissante à l'Est et à l'Ouest. Publication de *Da Hilft Nur Beten* (Dr. L. Muth Verlag Düsseldorf, 1956/7) sur la guerre technologique que se livrent les



Le Leutnant Paul-Albert Bärwolf est alors un des officiers les plus expérimentés de son groupe, sinon de son escadrille, la 3. Staffel. Sa carrière de pilote de reconnaissance avait débuté au sein de la 12.(H)/12 en mai 1943 sur le front de l'Est, son escadrille était alors équipée de Henschel Hs 126 qui effectuait des reconnaissances rapprochées pour l'armée de terre. Son expérience manquera au sein de son escadrille après sa capture. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)

USA et l'Union Soviétique avec l'aide des spécialistes de fusées allemands. De 1958 à 1960, il collabore à *Stern* toujours à Hambourg. De février 1961 à août 1969, départ pour les USA. Il y effectue des reportages sur l'aéronautique et la technique de navigation spatiale depuis les centres administratifs, militaires, industriels et technologiques à Washington, Langley, Huntsville, Los Angeles, Houston et Cape Canaveral pour différents médias allemands comme ARD, Deutschlandfunk, *Der Spiegel*, *Die Welt* et *Welt am Sonntag*. Publication du livre *Brennschluss\* - Rendezvous mit dem Mond* (Ullstein Verlag, 1969) sur la course pour la conquête de la Lune entre les USA et l'Union Soviétique. De septembre 1969 à 1984. Retour à la rédaction de *Die Welt* à Hambourg, comme responsable de rubrique dans les domaines de la science et des techniques, tout en retournant aux USA comme correspondant. Autres publications de livre : *Die Geheimfabrik : Amerikas Sieg im technologischen Krieg* (Herbig Verlag, München, 1994, L'Usine secrète) et *Die Marsfabrik : Aufbruch zum roten Planeten* (Herbig Verlag München, l'Usine de Mars). En 1985, il doit quitter *Die Welt* pour raisons de santé. Adalbert Bärwolf décède le 16 novembre 1995 près de Karlsruhe. ■

### Sources :

Archives Dr.-Ing. Olaf Przybilski, veuve P.A. Bärwolf, Archives personnelles, *Die Welt* 01.06.1984.

**Bibliographie :** Frappé (Jean-Bernard) *La Luftwaffe face au débarquement allié, 6 juin au 31 août 1944*. Heimdal, Bayeux, 1999, 352 pages.

### Remerciements :

Paul Adalbert Bärwolf (†), veuve P.A. Bärwolf, Thierry Vallet.

(3) D'après Frappé (Jean-Bernard) *La Luftwaffe face au débarquement allié, 6 juin au 31 août 1944*. Heimdal, Bayeux, 1999, 352 pages.

\*Le fameux Burnout anglais.



**Ci-contre à gauche :** rencontre après-guerre aux Etats-Unis de deux pilotes et anciens adversaires, Adalbert Bärwolf à gauche et à droite, le Colonel McGinty évoquant sa passe du 19 juillet 1944. Il a contribué durant sa carrière militaire au développement du programme de missiles balistiques intercontinentaux pour l'USAF et du programme spatial. (Collection Dr.-Ing. Olaf Przybilski.)



Couvertures des différents ouvrages écrits par Adalbert Bärwolf. (DR.)



[www.raketenspezialisten.de](http://www.raketenspezialisten.de)