

Le chiffre de cette désignation semble élevé et sans rapport avec la production de l'époque de Focke-Wulf. Il aurait cependant été choisi par le RLM dans des buts purement publicitaires, FW 200 "sonnant" certes mieux que FW 143 ou FW 178 ! Quant au nom, il était dans les habitudes de Focke-Wulf d'attribuer des noms d'oiseaux à ses avions. Celui de "Condor" fut attribué en raison de l'importante envergure de l'appareil.

Les liasses de plans furent prêtes dès janvier 1937 tandis que la construction du premier appareil était en cours. Le 19 juillet 1937, le FW 200 V1, équipé de quatre moteurs américains à 9 cylindres Pratt & Whitney S1E-G Hornet de 760 ch (875 au décollage), était achevé ! Un "service" rapide... C'est finalement le 6 septembre que le quadrimoteur prit l'air depuis l'aéroport de Brême piloté par Kurt Tank accompagné d'Hans Sander, chef-pilote d'essai. Les vols d'essai ne montrèrent que peu de défauts et seul le manque de stabilité longitudinale dut être résolu rapidement en corrigeant la forme et la surface des empennages.

Le second prototype ne tarda guère à suivre son prédécesseur et les deux quadrimoteurs furent présentés à la presse sur l'aérodrome de Berlin-Tempelhof le 27 novembre 1937. À la différence du V1, il reçut directement des moteurs BMW 132 G de 720 ch, en fait une évolution du Hornet. Les deux appareils furent immatriculés D-AERE (V1) et D-AETA (V2). Ce que découvrirent alors les journalistes, tels ceux de Flight Magazine, ne fit que confirmer l'aspect extérieur moderne et les lignes racées du Condor. Le futur avion de la Lufthansa pouvait transporter vingt-cinq passagers (un vingt-sixième pouvait prendre place sur un strapontin) répartis en deux cabines à raison de neuf dans la cabine avant pour fumeurs et seize autres dans l'espace arrière, tous assis sur de hauts sièges très confortables et ajustables.

Chaque passager disposait d'une tablette équipée d'une lampe de lecture et des ventilateurs réglables étaient répartis le long du plafond de cabine pour chaque siège. Devant le compartiment fumeurs un compartiment pour les bagages à main ainsi que le coin cuisine entièrement équipé de matériel électrique. Toujours vers l'avant, on trouvait le compartiment du radiotélégraphiste séparé par une cloison juste derrière le poste de pilotage biplace. La vue y était parfaite, le nez de l'appareil se prolongeant bien en avant des nacelles moteurs. Le cadre gonio-métrique était logé dans la pointe du nez non métallique juste en avant du tableau de bord. À l'arrière de l'espace passager, un cabinet de toilette, le compartiment principal à bagages ainsi qu'un petit espace pour le courrier.

Grande innovation pour l'époque : les nuisances sonores avaient été réduites, permettant aux passagers de discuter sans hausser le ton ! La consommation par passager aux cent kilomètres et par moteur n'atteignait que sept litres de carburant, soit une réelle amélioration par rapport à celle du Ju 52 avec ses onze litres.

Les journalistes britanniques notèrent également les commandes électriques des volets, des ailerons et des surfaces de compensation. Tout ce beau monde regagna ses pénates très impressionné !

La Lufthansa était donc confiante et même très puisque, avant même la fin des essais "opérationnels" des deux prototypes, la compagnie avait passé commande dès le 5 avril 1937 de trois Condor supplémentaires, commande qui allait être augmentée de trois autres exemplaires en décembre de la même année. Cependant, ce nombre ne suffisait guère à garantir un retour sur investissement à Focke-Wulf qui allait se démener pour vendre l'avion, au besoin à l'étranger...



Le V2 *Westfalen*. On remarque les différences avec le V1, notamment les empennages horizontaux.



Autre photo du Condor OY-DAM; probablement à Fornebu en 1939.



Transport de courrier.

Le *Dania* face à un Ju 52 de la DDL sur l'aérodrome d'Aalborg. (Archives d'Aalborg).







Deux vues du Condor D-AMHC lors d'une escale à Oslo-Fornebu, peu avant guerre. (Archives SAS)



## Les premiers mois de guerre

Cependant, à partir du 26 août 1939, la mobilisation en Allemagne perturba le trafic aérien civil au-dessus de l'Europe. La plupart des avions de la Lufthansa fut affectée au KGzrbV 172 commandé par le *Major* Carl-August Freiherr von Gablenz. Nous verrons plus loin l'utilisation militaire des Condor de la Lufthansa.

La campagne de Pologne achevée, ou presque, permit la réouverture de quelques lignes mais les Condor réintégrèrent rapidement le "service militaire" vu l'état de guerre. Ils ne firent dès lors que de brèves apparitions dans la Lufthansa, au gré des besoins militaires. Seul le *Friesland* fut rendu à la compagnie en juillet 1944 cependant que les *Nordmark* et *Saarland* ne revirent jamais le service civil.

Après la défaite de la France, le FW 200 D-2 D-AWSK *Rheinland* fut livré à la Lufthansa le **11 septembre 1940** mais presque aussitôt utilisé par la commission d'armistice de Wiesbaden. Il fut ensuite réquisitionné par la Luftwaffe en février 1941. Le **9 octobre 1940**, la compagnie reçut le FW 200 D-2 D-ACWG *Holstein* (second du nom) mais lui aussi passera à la Luftwaffe en février 1941.

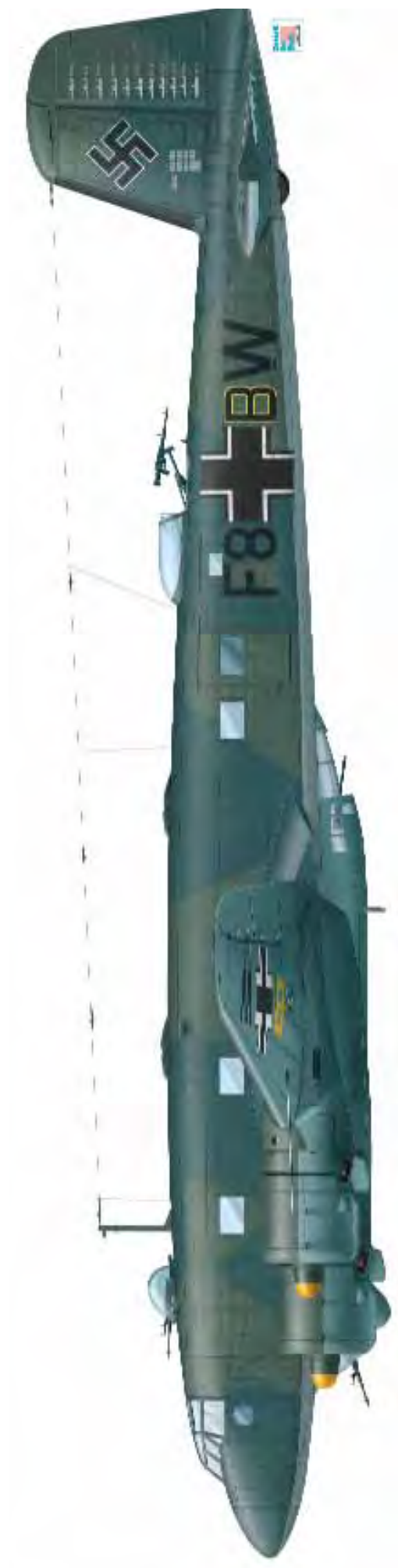
### LES SEPT FW 200 DE LA LUFTHANSA À LA VEILLE DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

D-AETA *Westfalen* (WNR 2484)  
D-ADHR *Saarland* (WNR 2893)  
D-AMHC *Nordmark* (WNR 2895)  
D-ARHW *Friesland* (WNR 2994)  
D-ASBK *Holstein* (WNR 2995, partira au Brésil)  
D-AXFO *Pommern* (WNR 2996, partira au Brésil)  
D-ABOD *Kurmark* (WNR 3324)



Photographié à Lyon-Bron, ce FW 200 est rattaché à la commission d'armistice. Il devait s'agir du FW 200 D-2 D-AWSK *Rheinland* retiré à la Lufthansa.





**Focke-Wulf 200 C-2 (WNr 0016) F8+BW de la 12./KG 40, unité d'entraînement opérationnel de l'escadre. Le palmarès peint sur la gouverne de direction confirme que l'avion fut auparavant en service au 1./KG 40.**

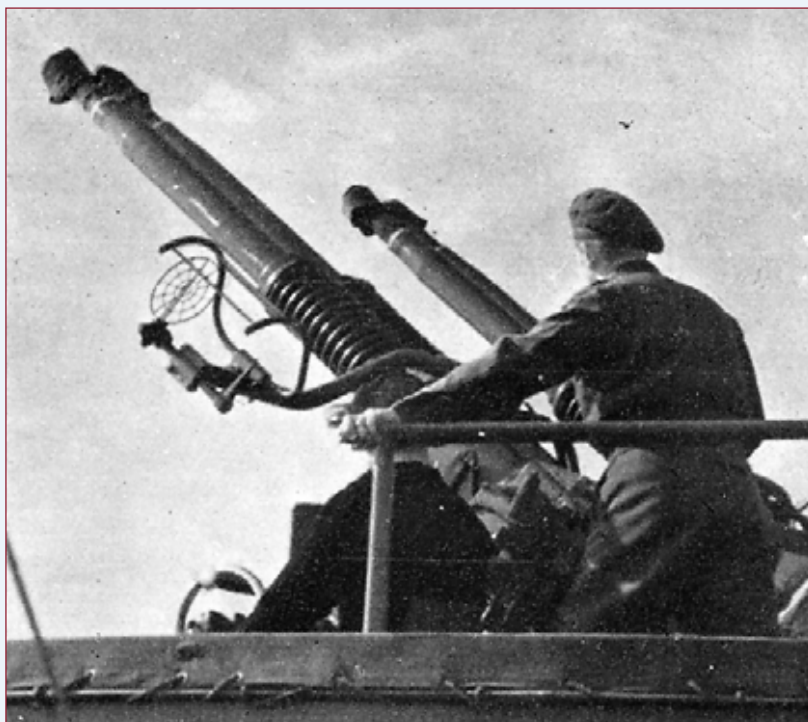


**Focke-Wulf 200 C-3 (Wnr 0026) F8+CH de la 1./KG 40, basée à Bordeaux-Mérignac en février 1941.**

Mais le Kurier demeurait un Condor civil, un avion de ligne de la Lufthansa, manquant de matériel de visée et n'ayant qu'une vision limitée vers l'avant. Comme son envergure ne lui permettait pas de bombarder de manière classique, il lui fallait dès lors mener ses assauts à basse altitude (*Tiefangriff*). Approchant parfois à peine à quarante-cinq mètres au-dessus de la mer avec une vitesse de quelque trois cents kilomètres/heure, il larguait ses projectiles à deux cent quarante mètres des navires, espérant de la sorte placer un coup au but ou, à tout le moins, faire détonner une bombe à proximité d'une coque. Les cargos étant le plus souvent dépourvus de blindage, toute voie d'eau pouvait leur être fatale. Cependant, nombre de bombes larguées trop bas n'explosèrent pas.

L'armement dont disposait le FW 200 en 1940 demeurait insuffisant. Les mitrailleurs avaient beau se démener et tirer à tout va sur le pont des navires, les dégâts infligés restaient minimes et il faudra attendre l'embarquement d'un canon de 20 mm dans la position inférieure avant pour "optimiser" cet armement.

Le FW 200 militarisé était fragile puisqu'il avait été initialement conçu pour voler à altitude moyenne en limitant les manœuvres brutales. Kurt Tank avait désiré mettre en service un long courrier capable de couvrir d'importantes distances



Les cargos comencent à recevoir des armes défensives plus puissantes que de simples mitrailleuses Lewis; ici un affût quadruple Bofors de 40 mm.



mais, pour ce faire, avait allégé sa structure. Or, le fuselage du Kurier était désormais alourdi par l'adjonction de volumineux réservoirs de carburant (non protégés et risquant de transformer l'appareil en torche volante en cas d'impact direct d'une balle incendiaire). Lorsque le quadrimoteur devait effectuer des virages serrés ou s'engager dans des piqués pour éviter chasse ou DCA, cette structure était menacée (rupture d'aile, fatigue du métal, etc.). Volant au ras de l'eau, l'équipage n'avait guère à redouter d'attaques venant d'en bas mais cette position ne lui laissait que peu de possibilité d'évasion lorsqu'il était confronté à un adversaire plus rapide. Il était donc très difficile au Kurier de s'échapper et cette faiblesse fut cause de la plupart de ses pertes.

Rajoutons à tout cela les difficultés d'entretien de ce quadrimoteur. Les mécaniciens de la KG 40 durent ainsi et continuellement développer des trésors d'imagination et une grande débrouillardise pour maintenir une poignée d'appareils quotidiennement en état de vol.

Belle photo d'un FW 200 C-2 baptisé *Wega* de la KG 40. On remarque le canon MG FF de 20 mm dans la gondole ventrale, arme qui allait renforcer sensiblement l'efficacité du Condor lors d'attaques de navires.





Toujours le WNr 0043 mais portant cette fois le code F8+AB du Stab I./KG 40, C'est à son bord que périt le Hptm Fritz Fliegel le 18 juillet.

Les jours qui suivent sont plus tranquilles. Tout au plus le **19 juillet**, le FW 200 C-3 F8+DS (WNr 0070), attaché au IV./KG 40 d'écologie, est endommagé à 25 % en se posant à Rechlin (équipage indemne). L'appareil avait probablement gagné le centre d'essai pour y recevoir un équipement de détection (l'Atlas?) testé sur quelques Condor à cette époque.

Des engagements avec des Sunderland et Catalina du Coastal Command se produisirent de temps à autre à cette époque mais, à chaque fois, le Condor put s'échapper sans mal. Le **23 juillet** cependant, le Hudson ZS-J (AM536) du 233 (CC) Sq affecté à la protection du convoi OG69 allait regagner sa base lorsqu'un message optique fut envoyé d'une corvette : *Suspicious aircraft to starboard*. Le pilote, le P/O Ronald Down, crut d'abord qu'il y avait confusion avec un Wellington arrivé sur les lieux et commit la même erreur : *Je le survolai et, par habitude,*

*l'encadrai dans le viseur de mes armes de bord disant à Ernie Corken, mon copilote, que j'avais le Wellington bien en vue lorsqu'il poussa un horrible juron irlandais – Ernie est d'Ulster – puis cria : "C'est un Condor !".* Automatiquement, je poussai la vitesse et Ernie courut se placer derrière un des canons. Le radio s'installa derrière un autre. Le mitrailleur arrière fit pivoter sa tourelle avec les deux mitrailleuses Browning. Volant vers le convoi à environ cent pieds d'altitude, c'était un de ces gros Focke-Wulf. Nous gagnâmes rapidement sur lui. Je ne sais s'il m'aperçut ou non mais j'ouvris le feu à environ quatre cents mètres en décochant cinq rafales de mes canons frontaux. Je ne l'atteignis probablement pas et deux de ses mitrailleurs répondirent. Je voyais leurs traçantes tourbillonner autour du nez de mon appareil. Le pilote du Condor vira à gauche et se mit à suivre une course parallèle à celle du convoi. Nous nous rappro-

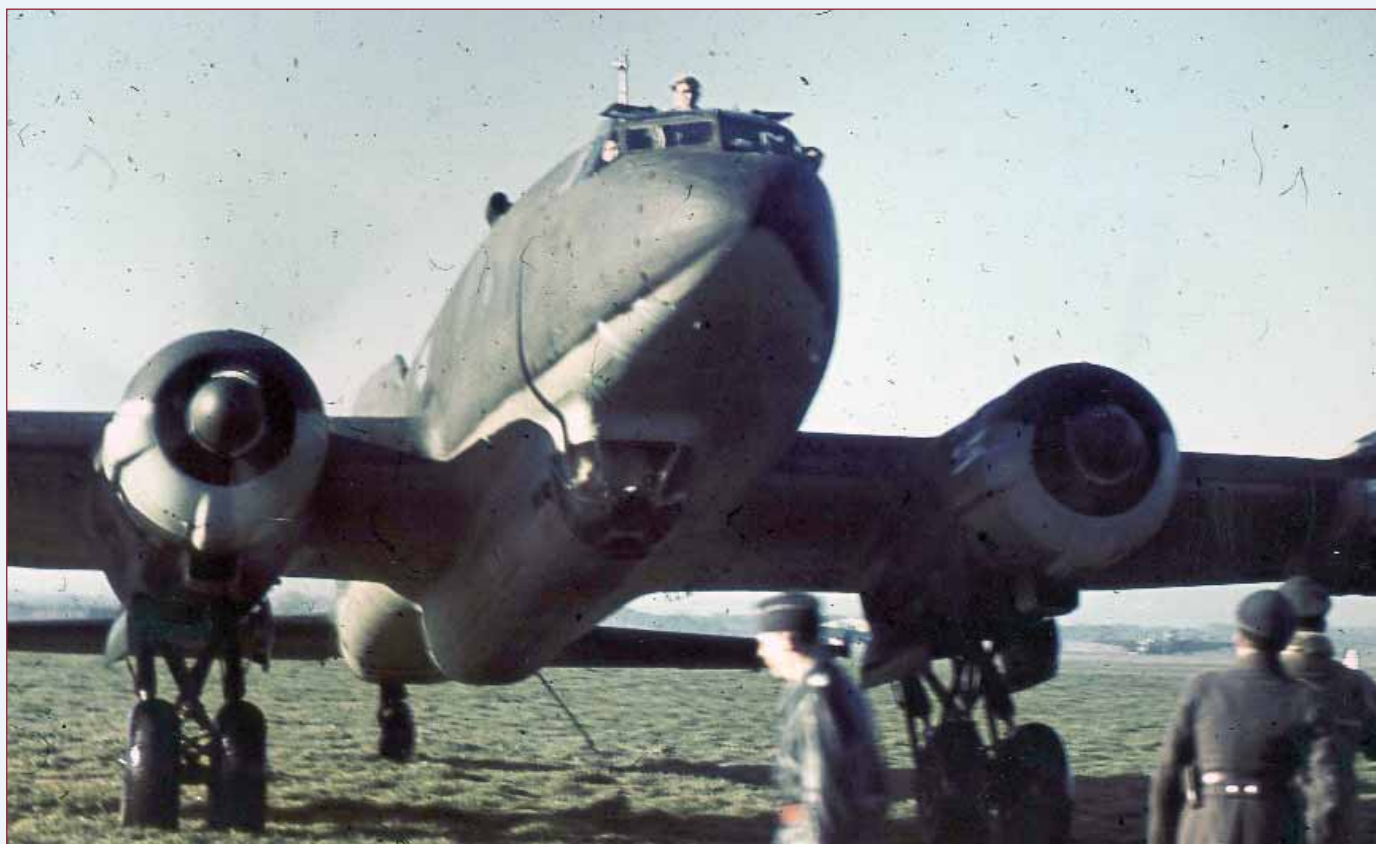
chions cependant continuellement de lui et, à une reprise, il leva le nez comme s'il espérait gagner les nuages. Mais il sembla hésiter et penser que sa position au ras des flots était plus sûre. Quand nous fûmes plus rapprochés, mon mitrailleur arrière ouvrit le feu. Il tirait vers l'avant ce qui fait que ses traçantes passaient au-dessus de ma verrière. Nous nous rapprochions progressivement et le Condor nous apparaissait comme une façade de maison. Finalement, je ne pus plus apercevoir qu'une partie de son fuselage ainsi que deux des moteurs. Mon mitrailleur arrière n'arrêta pas de tirer.



Un Hudson du N° 206 Squadron engagé en protection de convoi.

## Quelques photos en couleurs...

Les photographies en couleurs de la KG 40 restent relativement rares et leur valeur documentaire réside dans le témoignage qu'elles procurent à une époque où régnait le noir et blanc, quand la couleur demeurait exceptionnelle. Ce petit reportage date de 1941 lors des vols de ravitaillement vers l'Afrique. On y reconnaît quelques "acteurs" de l'unité. Nous vous livrons ces photos dans cet ouvrage, agrémentées de légendes qui nous paraissent être les plus appropriées...



Un FW 200 C-3 vient de se poser et approche des hangars. Puis son équipage commence à s'en éloigner tandis que quelques soldats italiens viennent admirer ce grand volatile.







Le FW 200 C-4 F8+CD (WNR 0095) du Stab III./KG 40 en patrouille en 1942, photographié depuis un autre Kurier. Cet appareil sera perdu dans le secteur de Stalingrad le 19 janvier 1943. On remarque l'altitude très basse du quadrimoteur.



Un FW 200 photographié sur un aérodrome tunisien. L'appareil était probablement rattaché à la Commission d'armistice.



Le FW 200 C-3/U2 SG+KM (WNR 0037). Le 17 décembre, comme F8+CL, il sera endommagé à Châteaudun.



Les **16 et 18 septembre**, deux FW 200 partis de Vaernes vont porter assistance au navire *Coburg* transportant le personnel d'une future station météorologique devant être créée au Groenland. Mais le bâtiment a été pris par les glaces et des explosifs sont parachutés pour lui permettre de se libérer. Ce sera cependant en vain et, par la suite, d'autres FW 200 largueront du ravitaillement à l'équipage contraint d'hiverner.

Le **22 septembre**, la 2./KG 40 déjà fortement éprouvée le mois précédent, perd le F8+IK (WNR 0161) du FW Otto Ulfert. Il disparaît pour une cause inconnue lors d'une mission sur l'Atlantique. Il faudra attendre le mois suivant pour que trois corps

soient rejetés sur des plages confirmant ainsi le crash en mer de ce quadrimoteur. Ce mois, la Royal Navy signale qu'un FW 200 ayant attaqué deux navires escortés par le HMS *Scottish* aurait été abattu tandis qu'un second quadrimoteur demeurait en retrait. Dans l'équipage disparu, on relève les noms de deux observateurs dont celui du Hptm Gerhard Wacht, un officier météorologique. Depuis peu, les grades spéciaux, tels que *Flieger Obernautiker*, avaient été "adaptés" aux standards de la Luftwaffe.

Le **24 septembre**, en se posant à Bussac, le C-5 WNR 0212 du III./KG 40 s'endommage à 20 %.

## Le dernier trimestre de 1943

Le **1<sup>er</sup> octobre**, le III./KG 40 lance quelque dix-huit FW 200 sans résultat probant sur le convoi MKS25. Selon S. Neitzel : *En six mois, de la fin février à septembre 1943, le III./KG 40 coula onze navires (79 050 BRT) tout en en endommageant dix autres (78 700 BRT), une péniche de débarquement ainsi que le destroyer Winchelsea. Le Groupe perdit pendant ces six mois treize appareils du fait de l'ennemi, une machine étant au surplus endommagée par la DCA. Quatre autres avions furent détruits et dix endommagés mais sans intervention adverse. Le mois de juillet fut particulièrement heureux avec cinq navires (5 949 BRT) coulés par les Condor et quatre autres (29 531 BRT) endommagés. On n'avait pas remporté pareil succès en un mois depuis février 1941. Et le nombre de FW 200 engagés était comparable à celui des périodes fastes d'attaques de navires de 40/41 avec vingt machines en état de vol. Le spectaculaire envoi par le fond des Duchess of York et California le 11 juillet 1943 fut surtout imputable à la chance. Car, pour mener une campagne d'importance contre le trafic maritime, on manquait d'effectifs. De plus, il fallait des conditions météorologiques idéales (comme un plafond de nuages d'au moins mille cinq cents mètres). De telle sorte que des convois faiblement ou mal protégés purent traverser le golfe de Gascogne sans être inquiétés. La phase finale de cette offensive maritime allait prendre fin le 1<sup>er</sup> octobre 1943. Des dix-huit appareils engagés par mauvais temps sur un convoi, seuls trois purent attaquer. Et encore : sans résultat. Une répétition de cette attaque avec des forces plus importantes fut envisagée mais n'eut finalement jamais lieu. Les Britanniques ne se souciaient que peu de ces attaques. Il leur apparaissait clairement que les FW 200, même avec leurs nouveaux systèmes de visée, ne faisaient guère le poids et devaient se contenter de succès occasionnels remportés sur des traînards ou de petits groupes de navires faiblement défendus. (...) Les attaques par bombes de Condor se faisaient à vue, de jour, par beau temps et d'une altitude élevée. Cela alors que la chasse protégeant les convois visait à empêcher pareils bombardements. On espérait dès lors opérer au crépuscule ou même de nuit. Mais pour agir de la sorte – également par mauvais temps – des méthodes d'attaque furent testées au centre de la Luftwaffe de Werneuchen. En combinant le Hohentwiel et le X-Uhr, il était possible de bombarder des navires sans visibilité. Les résultats furent cependant décevants. Des vingt-six bombes lancées une à une, une seule atteignit la cible, les autres frappant la mer de dix à cent cinquante mètres de l'objectif. Un largage de bombes en ligne (soit cinq SC 250) se révéla plus meurtrier puisque, des cent soixante-quinze bombes lancées de la sorte, trente-six frappèrent la cible (seize impacts directs, les autres explosant à cinq mètres). Sur base de ces 22 % de réussite, on estima possible de bombarder à l'aveuglette et deux équipages de la KG 40 suivirent un stage dans ce but. Mais, en définitive, cette tactique ne fut jamais appliquée sur le front.*

Pour tenter d'apporter une solution à ce manque croissant d'efficacité, la Luftwaffe fait feu de tout bois. En ce mois d'octobre, le III./KG 40 cède un de ses FW 200 au *Sonderkommando Rastedter* levé à Nantes. Cette unité rassemblait une demi-douzaine d'avions (dont des Ju 88 et He 111) se concentrant principalement sur le trafic radio de la Royal Navy. Cela dans le but de faciliter les reconnaissances et interceptions. Ce détachement est mené par l'Oblt Siegfried Rastedter et certaines sources fixent le début de sa formation au mois de juillet de la même année.

Ensuite, le **10 octobre**, douze FW 200 C-5 du III./KG 40 quittent Mérignac pour les usines Dornier de Schwäbisch-Hall, devant être convertis en C-5/FK (des appareils pouvant emporter les bombes planantes Hs 293).



Un mécanicien accroche un panneau interdisant de grimper dans un FW 200.

## Avant le débarquement de Normandie (avril-début juin 1944)

On ne relève aucune perte officielle de FW 200 pendant tout le mois d'avril. Des accidents eurent certainement lieu mais durent être probablement bénins. Le manque de carburant aurait freiné les opérations des Kurier pendant toute cette période même si une photo montre un équipage de la 3./KG 40 célébrant à Vaernes le six centième vol de guerre de l'escadrille – cela en date du **8 avril**.

Malgré les difficultés du moment, les explorations maritimes et les vols de reconnaissance ou de météo se poursuivaient vaille que vaille. Ainsi, le **2 mai**, le F8+NL de la 3./KG 40 largua du ravitaillement au départ de Vaernes aux quatre hommes composant le personnel de la station météorologique de Svartisen (Hopenoya).

Mai voit trois pertes de FW 200 C :  
- le **11 mai**, le WNr 0203 du Stab III./KG 40 s'écrase à Kunersdorf lors d'un vol de transfert entre Gotenhafen et Schwerin. Son pilote, l'Oblt Günther Seide, est tué. Seide avait été peu de temps interné en Espagne le 13 août 1943 avant de revenir à l'escadre ;

- le **19 mai**, le F8+EW (WNr 0113) de la IV./KG 40 s'écrase à Wormditt tuant tout l'équipage de l'Uffz Karl Fick. Le *Gruppe* d'écolage de la 40<sup>e</sup> escadre basé à Lechfeld aurait donc probablement partiellement gagné la Prusse-Orientale suite aux intrusions de plus en plus nombreuses de chasseurs alliés sur le Reich ;

- le **21 mai**, le FW 200 C-2 WNr 0016 de la 12./KG 40 réaménagé pour entrer à la Lufthansa (et ayant déjà reçu son code civil) est détruit lors du bombardement des ateliers (*Werks-tätte*) de la Lufthansa sur l'aérodrome de Leipzig-Schkeuditz. Ce "vieux serviteur" était entré à la 1./KG 40 le 10 juillet 1940 !

Le **2 juin**, au départ de Vaernes, le FW 200 F8+RL de la 3./KG 40 piloté par le Hptm Robert Maly va survoler l'est du Groenland pour préparer l'évacuation du personnel d'une station météorologique (un Ju 290 sera chargé de cette tâche). À cette époque, la 3./KG 40 disposait de neuf FW 200 mais le manque de carburant



Lors d'un bombardement (très probablement de Bordeaux), le FW 200 cédé par le III./KG 40 au *Sonderkommando Rastedter* est détruit.



On ne connaît cependant ni la date de cette attaque, ni le *Werknummer* de ce quadrimoteur. Il aurait cependant été peu avant "rétrocédé" à la Luftwaffe, s'étant vu assigner le code F8+MK.



Le 21 mai 1944, le "vieux" FW 200 C-2 WNr 0016, qui servit à la 12./KG 40, fut détruit dans les ateliers de la Lufthansa de Leipzig-Schkeuditz lors d'un bombardement allié.



## La fin du FW 200 D-2 *Pommern* (WNR 0021)

La nuit du 27 au 28 septembre 1944, le FW 200 D-AMHL *Pommern* (WNR 0021, second appareil à porter ce nom) décollait de l'aérodrome de Stuttgart-Echterdingen à destination de Barcelone. Outre l'équipage, il emmenait cinq passagers dont deux médecins espagnols venus dans le Reich acheter du matériel médical spécialisé introuvable dans leur pays dévasté par la guerre civile. L'appareil emportait également des colis postaux ainsi qu'un important courrier. Les armées alliées progressant en France, le vol devait se faire de nuit. L'équipage était compétent. Le pilote était le *Flugkapitän* et Major d.R. Helmut Liman (ancien de la 7./KG 40 ayant pris part à l'attaque réussie du convoi *Faith* le 11 juillet 1943) assisté d'un copilote tout aussi expérimenté, l'*Oberflugzeugführer* Leo Amphlett (ayant survécu à pas moins de six crashes!). Pour limiter les risques d'interception, le quadrimoteur devait, dans un premier temps, longer la frontière suisse dans un silence radio total. Mais l'appareil, attendu en Espagne vers minuit, n'arriva jamais à destination.

Dans le chaos de ces derniers mois de guerre, nul n'eut le temps ou l'occasion d'élucider ce cas et le "mystère" allait désormais entourer cette disparition. On racontera par la suite que l'appareil s'était posé secrètement en Suisse, l'équipage ayant déserté. On affirmera qu'il avait atterri en France et que tous ses occupants avaient été abattus. Des journalistes écriront avec une totale assurance que cet appareil était engagé dans une "mission spéciale" d'espionnage (ou, pourquoi pas?, aidait à la fuite vers l'Espagne de dignitaires du III<sup>e</sup> Reich). Etc. Bref les habituelles et grotesques calembredaines d'après-guerre (le trésor du lac Toplitz, le "train d'or nazi" toujours dissimulé dans un tunnel polonais, le *U-Boot* chargé de caisses de l'or volé aux Juifs polonais...) relayées par les media à sensation et les gogos avides de "mystères". Et, avec tout cela, la Lufthansa ne savait que répondre aux lettres des familles des disparus...

Plus de cinquante ans après les faits, en 2001, sollicité par un historien allemand rédigeant un ouvrage sur la Lufthansa, un chercheur belge se contenta de jeter un œil sur la liste des victoires de l'aviation américaine publiée par Frank Olynik pour y lire tout benoîtement qu'un FW 200 avait été revendiqué cette même nuit par un Bristol Beaufighter du *415th Nightfighter Squadron*, unité de l'Usaaf basée à Dijon-Longvic. Mis en alerte par l'équipe d'un radar ayant détecté la présence du *Pommern*, le Cpt Harold Ausgurper (probable descendant d'immigré allemand!) guidé par son radio-radariste, le 2Lt Austin Petry, décolla en urgence puis s'approcha du quadrimoteur sous couvert de l'obscurité. Il le suivit un temps (pour l'identifier correctement grâce à son imposant empennage non comparable à celui d'un bombardier allié) avant de l'abattre d'une longue rafale. Il n'y eut bien sûr aucun tir de riposte, le Kurier n'étant pas armé. Le Condor tomba comme une pierre, s'écrasant sur le territoire de la commune de Saint-Nicolas-les-Citeaux. Il n'y eut aucun survivant.

Le 15 septembre 2001, une visite des lieux effectuée en compagnie de descendants de passagers et de membres de l'équipage permit d'apprendre que, cette fameuse nuit, des lambeaux de corps avaient été rassemblés par la population locale avant d'être inhumés anonymement dans un coin du cimetière local. Les villageois allaient pendant des jours collecter aux quatre coins de la commune nombre de lettres mais également de fines plaquettes en argent, en fait des dés écrasés, un matériel médical servant à recoudre les plaies et ramené en Espagne par les deux médecins. Lors de ce passage, les visiteurs allaient de même apprendre que, quelques années plus tôt, des membres d'une unité de génie d'aviation basée à l'aérodrome de Longvic, désireux d'organiser un exercice, étaient venus déterrer deux des quatre moteurs du Condor profondément enfoncés dans le sol. On ne sait ce qu'ils sont devenus mais cela prouve que l'*insondable mystère* ayant entouré pendant plus d'un demi-siècle la disparition du *Pommern* n'était finalement qu'un secret de Polichinelle...

## La disparition du FW 200 C-3 D-ASHH *Hessen* (WNR 0068)

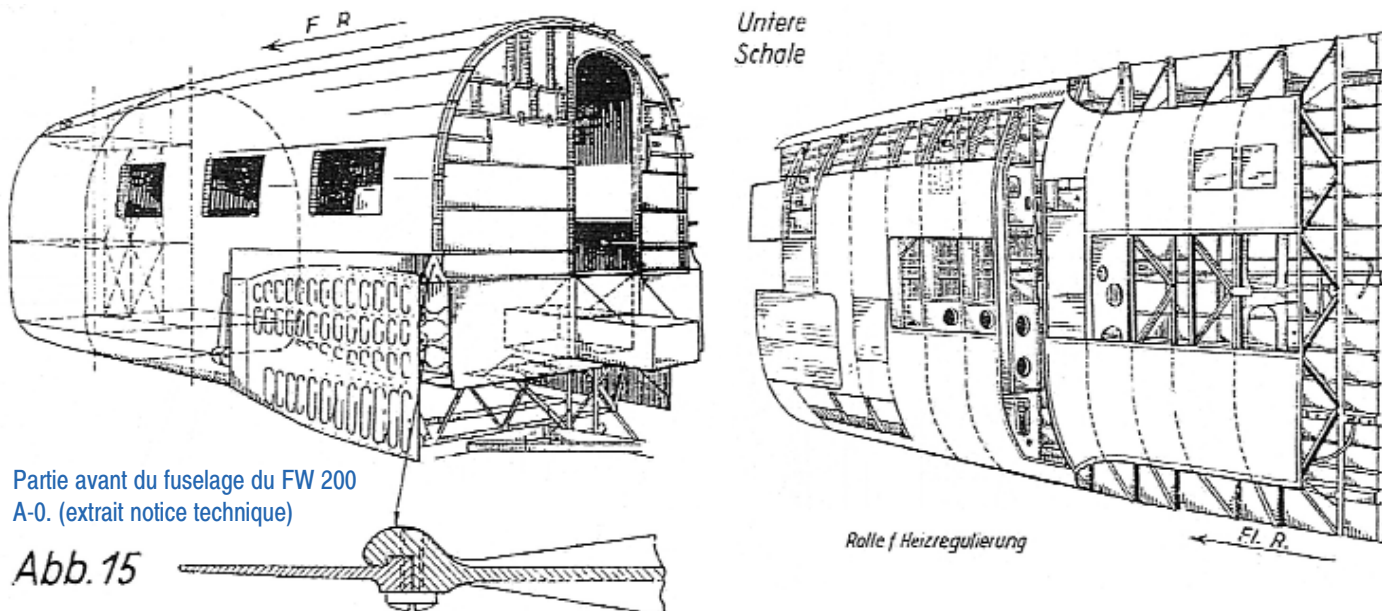
Sept mois environ après la disparition du *Pommern* ayant fait route vers l'Espagne (fin septembre 1944), la Lufthansa allait perdre un autre FW 200 sur cette ligne devenue très périlleuse. Le FW 200 D-ASHH *Hessen* semble avoir été l'appareil désigné pour ce parcours puisque, la nuit du **11 au 12 avril**, il avait décollé de Berlin pour Munich avant d'atteindre Barcelone au petit matin du 12. Il regagna Tempelhof le **20 avril** après des escales à Milan, Ingolstadt, Neubiberg et Oberwiesendfeld. Bien que le **17 avril**, le gouvernement espagnol (mis sous pression) aurait déclaré fermer son espace aérien aux appareils civils allemands, un nouveau vol fut prévu en matinée du **21 avril** à destination de la péninsule ibérique. On peut penser que le fait de ramener au bercail à cette occasion quatre membres de l'ambassade espagnole ait fait fléchir l'intransigence affichée par le gouvernement de Madrid.

Le pilote et commandant de bord de cet appareil était le *Flugkapitän* August Künstle sur lequel on ne sait rien sinon ce que peuvent nous apprendre les décorations de son portrait officiel en uniforme d'officier de la Luftwaffe : un insigne de l'aviation impériale allemande, une Croix de fer de 1<sup>re</sup> classe de la Grande Guerre, un insigne de pilote de la Luftwaffe et une croix d'Espagne (*Spanische Kreuz*), preuve de son engagement dans la guerre civile espagnole. Künstle semble donc avoir été aviateur en 14-18 puis être entré à la Luftwaffe avant de servir à la *Legion Condor*. En raison de son âge avancé, il fut peut-être un des pilotes de Ju 52 assurant la liaison péninsule ibérique - Reich. Si tel fut bien le cas, ce 21 avril 1945, le commandant de bord du *Hessen* allait emprunter quasiment la même route que celle suivie par les Ju 52 de la *Legion Condor* (qui ne pouvaient survoler la France du Front populaire). Le trajet emprunté précédemment par le *Pommern* (le long de la frontière helvétique) étant désormais coupé, pour atteindre l'aérodrome de Barcelone-Le Prat il fallait traverser les Alpes et faire escale dans le nord de l'Italie.

L'activité de l'aviation alliée en matinée du 21 avril força à repousser en soirée le départ de Tempelhof. Une vingtaine de passagers embarqua dans le *Hessen* et, vu les circonstances chaotiques du moment, on ne peut en donner un chiffre précis ainsi qu'une liste de noms. D'autant plus que ceux qui montèrent à bord étaient assez "hétéroclites". Le 16 avril, l'Ar-



Le *Flugkapitän* August Künstle, dernier commandant de bord du FW 200 D-ASHH *Hessen* (ici en uniforme de *Hauptmann* de la Luftwaffe) et vétéran de l'aviation impériale de la Grande Guerre.



Partie avant du fuselage du FW 200 A-0. (extrait notice technique)

Abb. 15

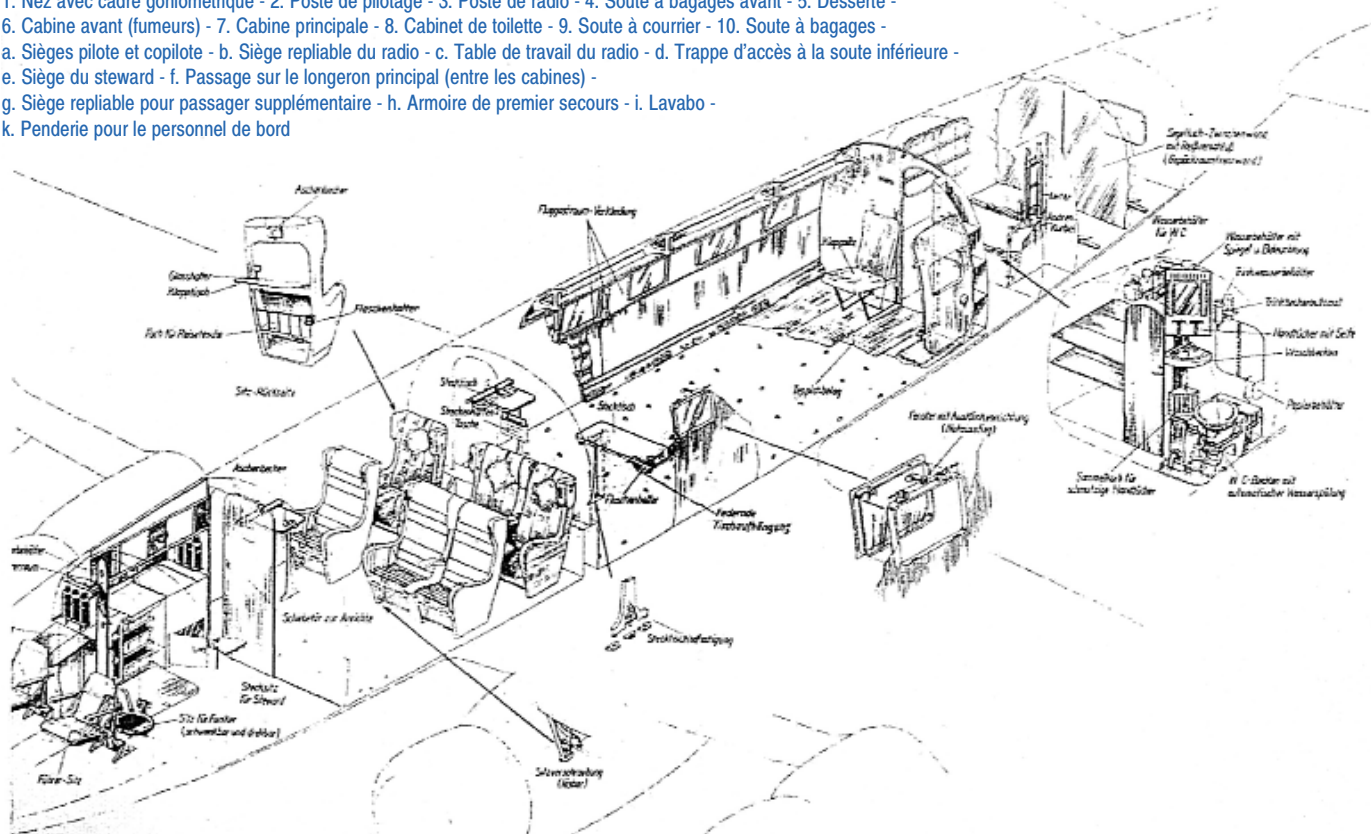
### La partie avant

Cette partie comprend deux compartiments. Entre les cadres 3 et 4 se trouvent le compartiment du steward où il prépare repas et boissons pour les passagers et, en dessous, une soute à bagages à laquelle on accède par une trappe. Le second compartiment accueille, sur les versions de transport, 9 sièges destinés aux passagers fumeurs, à raison de 6 sur le côté gauche et 3 sur le côté droit, séparés par une allée centrale. Des portes dans les cadres 4 et 5 permettent l'accès au poste de pilotage et à la partie arrière respectivement. Trois hublots rectangulaires (implantés de chaque côté) permettent aux passagers et à l'équipage de regarder vers l'extérieur ainsi que d'éclairer cette partie de l'appareil.



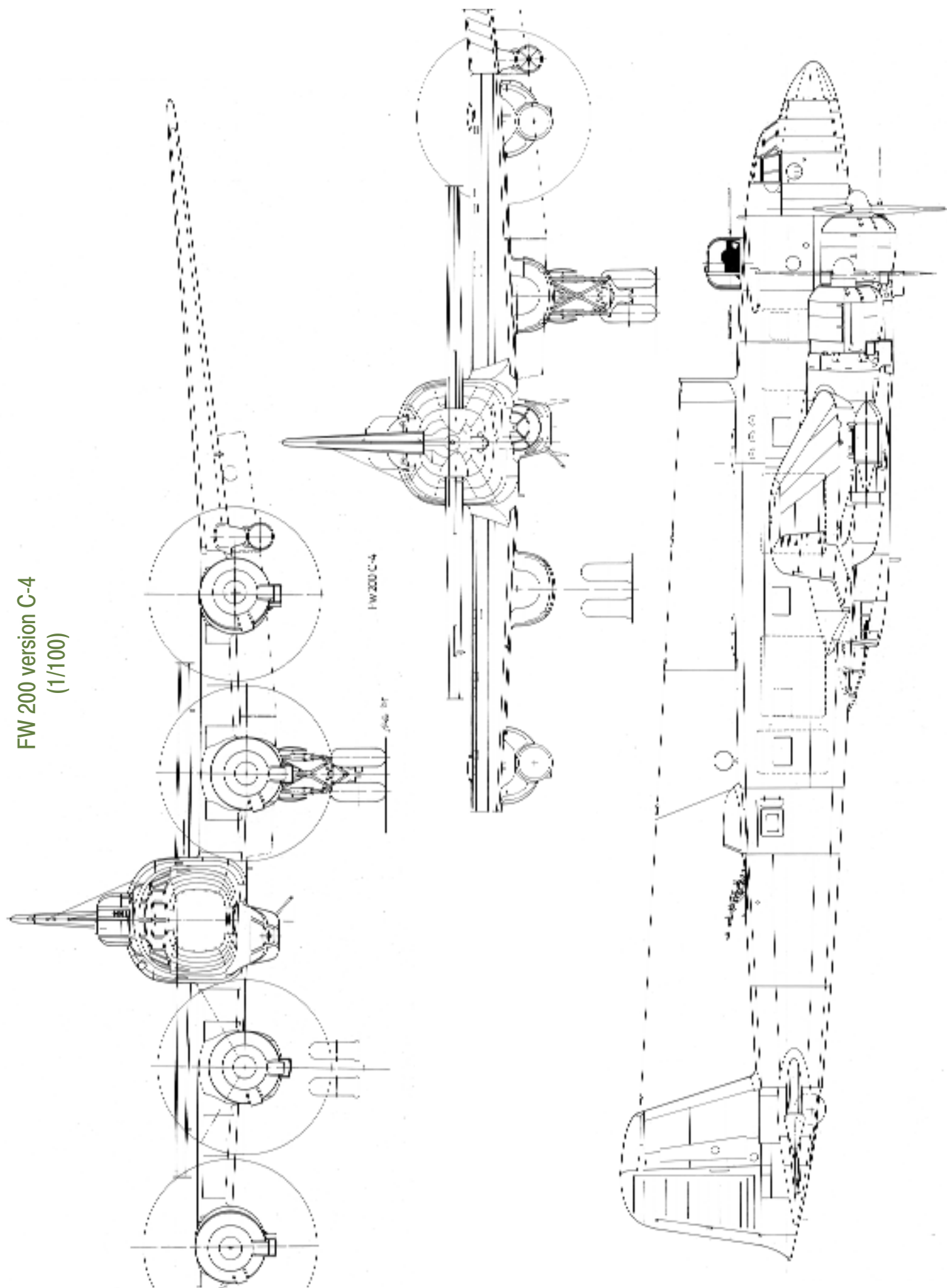
### Aménagement du fuselage du FW 200 A-0 de transport de passagers. (extrait notice technique)

1. Nez avec cadre goniométrique - 2. Poste de pilotage - 3. Poste de radio - 4. Soute à bagages avant - 5. Desserte - 6. Cabine avant (fumeurs) - 7. Cabine principale - 8. Cabinet de toilette - 9. Soute à courrier - 10. Soute à bagages - a. Sièges pilote et copilote - b. Siège repliable du radio - c. Table de travail du radio - d. Trappe d'accès à la soute inférieure - e. Siège du steward - f. Passage sur le longeron principal (entre les cabines) - g. Siège repliable pour passager supplémentaire - h. Armoire de premier secours - i. Lavabo - k. Penderie pour le personnel de bord





FW 200 version C-4  
(1/100)





Le FW 200 C-3/U9 WNr 0099 KE+IX fut le premier Condor armé affecté à la FdF.

- 0130: C-4/U3. VY+OD. 3./KG 40. Endommagé à 30 % sur accident à Döberitz.
- 0131: C-4. F8+EK (VY+OE). 3./KG 40. Détruit en Islande le 24 octobre 1942 avec équipage de la 1.(F)/120 (33rd FS).
- 0132: C-4. F8+CK (VY+OF). 3./KG 40. Endommagé à 10 % par un strafing à Vaernes le 8 septembre 1942. 2./KG 40. Abattu le 29 juillet 1943 sur le golfe de Gascogne (248 Sq).
- 0133: C-6. VY+OG. 2./KG 40. Endommagé à Vaernes à 60 % le 26 août 1942. III./KG 40. Endommagé à 60 % à Mérignac le 12 mars 1943. *Transportstaffel* Condor. Détruit le 1<sup>er</sup> mai 1946 à Gardermoen.
- 0134: C-4. F8+ES (VY+OH). IV./KG 40. Endommagé à 20 % à Châteaudun le 24 août 1943.
- 0135: C-4. F8+BT (VY+OI). 9./KG 40. Crashé en baie de Murros (Espagne) le 12 juillet 1942.
- 0136: C-4. CE+IA. 9./KG 40. Détruit en percutant un Ju 88 en plein ciel près de Mérignac le 22 juillet 1942.
- 0137: C-4/U1. CE+IB. F.d.F. Appareil personnel d'Adolf Hitler. Abattu par la chasse soviétique près de Lodz le 24 août 1944.
- 0138: C-4/U2. F8+IT (CE+IC). 9./KG 40. Passé à la FdF en fin de guerre. Abattu par la DCA soviétique le 26 avril 1945 sur Wilhelmshorst (Potsdam).
- 0139: C-4/U2. F8+FT (CE+ID). 9./KG 40. Endommagé à 20 % le 27 juillet 1942. IV./KG 40. Endommagé à 20 % le 23 août 1943. F8+IT, F8+HW. Abattu à Semerville le 29 janvier 1944 (247 Sq).
- 0140: C-4. F8+AK (CE+IE). 2./KG 40. Détruit à Stavanger (Norvège) le 27 décembre 1942.
- 0141: C-4. F8+FW (CE+IF). I./KG 40. Endommagé à 60 % au décollage de Vaernes le 21 août 1942. 7./KG 40. Endommagé à 15 % à Mérignac le 27 juillet 1943.
- 0142: CE+IG. Versé à la DLH en 1945.
- 0143: C-4. F8+KS (CE+IH). 8./KG 40. Abattu près de la côte espagnole, au large de Barcelone, le 18 novembre 1942.
- 0144: C-4. CE+II. 2./KG 40. 2./KG 40. Endommagé à 70 % à Cognac le 25 mars 1943.
- 0145: C-4. F8+DR (CE+IJ). 7./KG 40. Abattu le 24 juin 1943 (HMS *Batler*, 808 Sq).
- 0146: C-4. F8+FT (CE+IK). 9./KG 40. Endommagé à 15 % à Mérignac le 19 août 1942.
- 0147: C-4. FU+CR. 7./KG 40. Abattu le 13 juin 1943 sur golfe de Gascogne (151 Sq).
- 0149: C-4. F8+CT (CE+IN). 9./KG 40. Endommagé à 30 % à Elmas le 29 janvier 1943.
- 0150: C-4. CE+IO. III./KG 40. Endommagé à Mérignac à 25 % le 20 juillet 1943.
- 0151: C-4. F8+HW (CE+IP). 1./KGzbV 200. Détruit à Pitomnik le 10 janvier 1942.
- 0152: C-4/U4. F8+BW (CE+IQ). 12./KG 40. Détruit à Unterbergen le 19 février 1944.
- 0153: C-4/U4. CE+IR probablement.
- 0154: C-4. CE+IS. III./KG 40. Endommagé à Mérignac à 15 %.
- 0155: C-4. CE+IT probablement.
- 0156: C-4. CE+IU probablement.
- 0157: C-4. CE+IV. Détruit le 31 octobre 1943. Cause et lieu inconnus.
- 0158: C-4. CE+IW. Versé à la DLH en 1945.
- 0159: C-4. F8+BR (CE+IX). 7./KG 40. Endommagé à 45 % à Mérignac le 24 décembre 1942. Détruit le 1<sup>er</sup> octobre 1943 lors d'un atterrissage forcé à Yvrac.
- 0160: C-4. F8+FR (CH+CA, CE+IY). 7./KG 40. Perdu près des Canaries le 31 décembre 1942.
- 0161: C-4. F8+AA, F8+BB, F8+IK (CH+CB, CE+IZ). 2./KG 40. Perdu sur l'Atlantique le 22 septembre 1943.
- 0162: C-4. F8+ML (CH+CC). 3./KG 40. Détruit le 29 octobre 1942 à Oerlandet.
- 0163: C-4. CH+CD. 2./KG 40. Endommagé à 15 % à Vaernes le 18 octobre 1942. 7./KG 40. Détruit près de Bardufoss le 11 octobre 1944.
- 0164: C-4. CH+CE. 12./KG 40. Détruit le 14 février 1943 à Toctoucau lors d'un atterrissage forcé.
- 0165: C-4. CH+CF probablement.
- 0166: C-4. F8+ER (CH+CG). 7./KG 40. Interné en Espagne le 15 août 1943 après avoir été touché par la DCA du HMS *Stork* et posé sur terrain de Lavacolla (Saint-Jacques-de-Compostelle).
- 0167: C-4. CH+CH probablement.
- 0168: C-4. CH+CL. 7./KG 40. Abattu près de La Rochelle le 27 mars 1943.
- 0169: C-4. CH+CJ probablement.
- 0170: C-4. CH+CK. I./KG 40. Endommagé à 15 % à Vaernes le 3 janvier 1943. 8./KG 40. Détruit à Saint-Just (18) le 5 février 1944 (77th FS/20th FG).
- 0171: C-4. CH+CL. III./KG 40. Posé en mer, à l'embouchure de la Gironde, le 15 juillet 1943.
- 0172: C-4/U3. GC+SA. *Transportstaffel* Condor. Endommagé le 22 janvier 1945 à Aalborg.
- 0173: C-4. GC+SB. I./KG 40. Endommagé à 20 % à Vaernes le 18 mars 1943.
- 0174: C-4/U3. GC+SC. III./KG 40. Endommagé à 25 % à Cognac le 13 septembre 1943.
- 0175: C-4/U3. F8+AS (GC+SD). 8./KG 40. Interné en Espagne le 31 décembre 1942. Devenu T.4-2.
- 0176: C-4/U1. GC+AE, F.d.F. Avion personnel d'Heinrich Himmler. Capturé par les Britanniques et devient AM94 "5" en 1945.
- 0177: C-4/U3. F8+FK (GC+SF). 2./KG 40. Abattu en mer le 28 juillet 1943 par B-24 du 480th ASG.