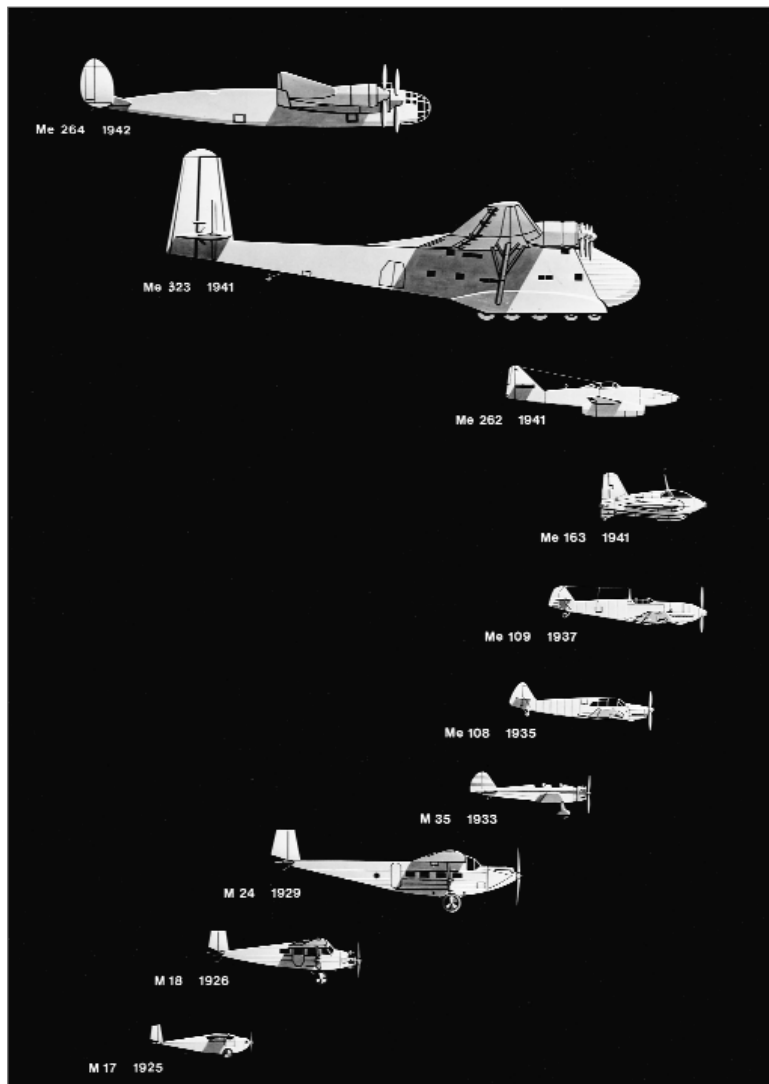


Un planeur révolutionnaire mal employé

Puisque la production d'avions était limitée par le manque de moyens et les impossibilités techniques, certains concepteurs choisirent dès lors de se tourner vers les planeurs. Pendant ces cinq années de mise sur pieds d'une aviation militaire, seul le DFS 230 avait pu être mis au point. Mais ce planeur de combat n'était destiné qu'au transport d'une douzaine d'hommes. Le Go 242 était également en cours de production mais cet autre *Segelflugzeug*, bien que disposant d'un emplacement de chargement, n'avait qu'un emport toujours très limité. Le professeur Willy Messerschmitt fit alors choix du "gigantisme" et conçut à la mi-1940 un planeur pouvant emporter vingt-deux tonnes. Ce faisant, le célèbre constructeur envisageait le chargement d'un blindé de type Panzer II, véhicule équipant encore largement les *Panzertruppen* à cette époque. Lors des études préliminaires, il apparut que, non seulement un Pz. II pourrait être chargé dans la carlingue de ce planeur, mais également du matériel lourd de divers types.

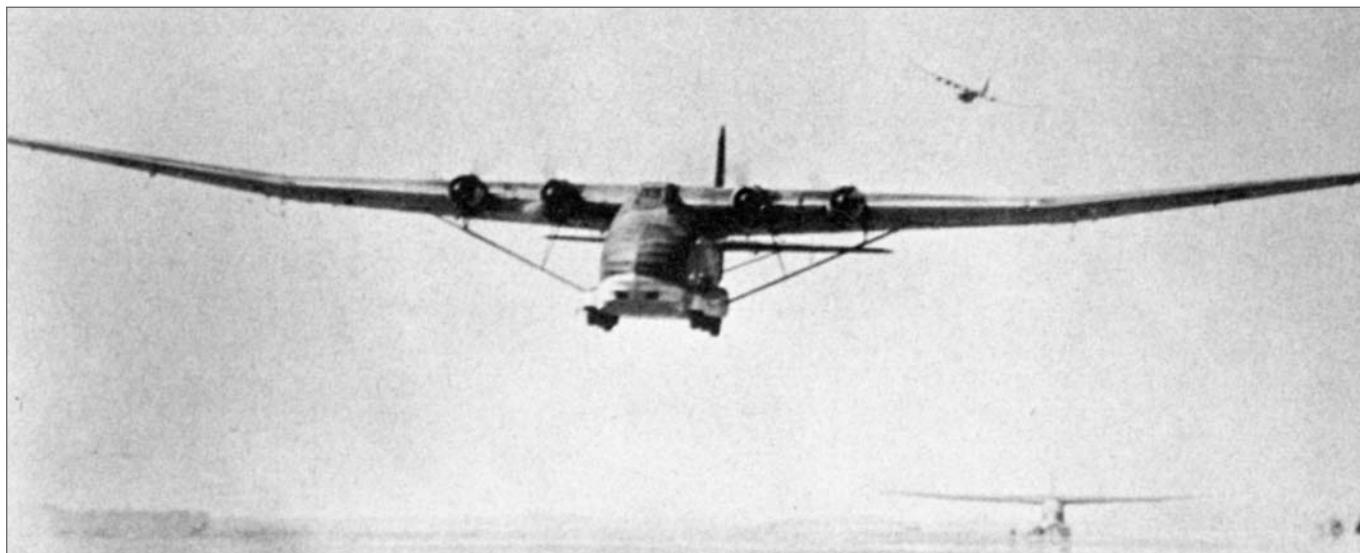


Le DFS 230 devint célèbre lors de la capture du fort belge d'Eben-Emael. Il n'avait cependant été conçu que pour emporter des soldats.



Le Go 242 était, lui, un réel planeur de transport mais sa capacité d'emport demeurait très limitée.

Un Panzer II équipant toujours en 1940 plusieurs divisions blindées. Le Me 321 fut conçu dans l'idée d'emporter au moins un blindé léger de ce type.



L'une des rares photos montrant un prototype quadrimoteur en vol. On remarque au fond, en vol, un hexamoteur et au sol, un planeur Me 321.

Les moteurs n'étant pas interchangeables, il était nécessaire de les numérotés, comme c'est le cas sur cette photographie. Cela exigeait une logistique complexe, comme dans l'Armée de l'Air française. (BA)

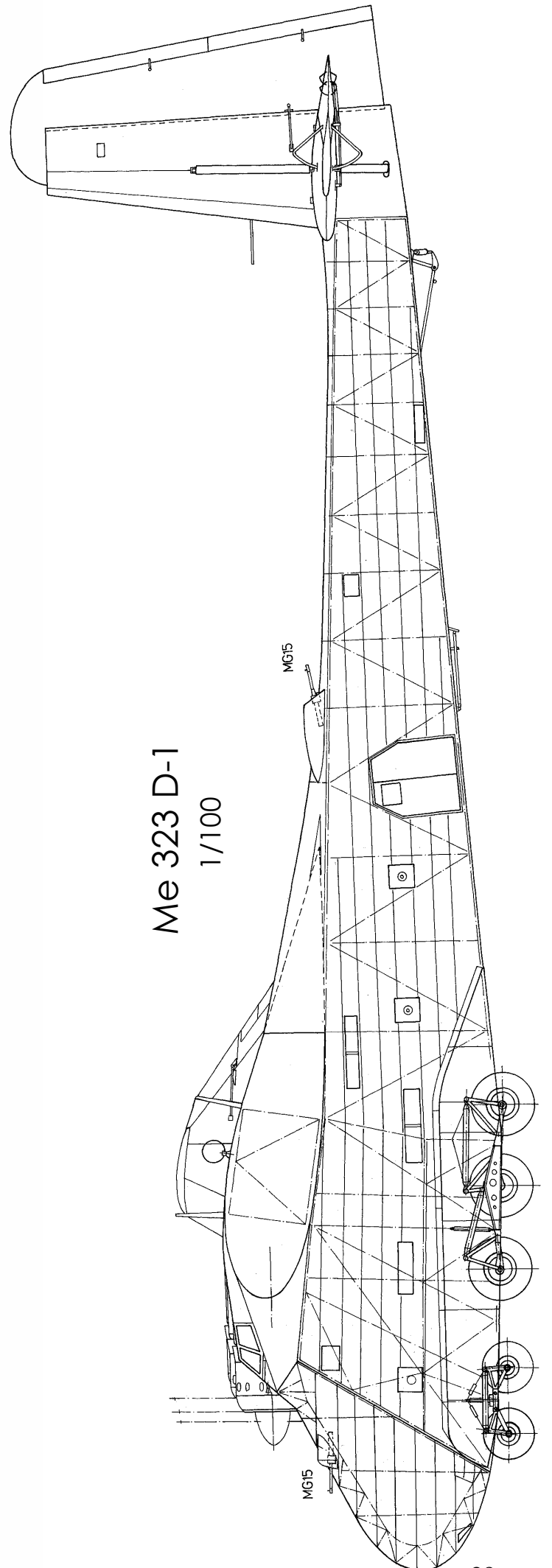
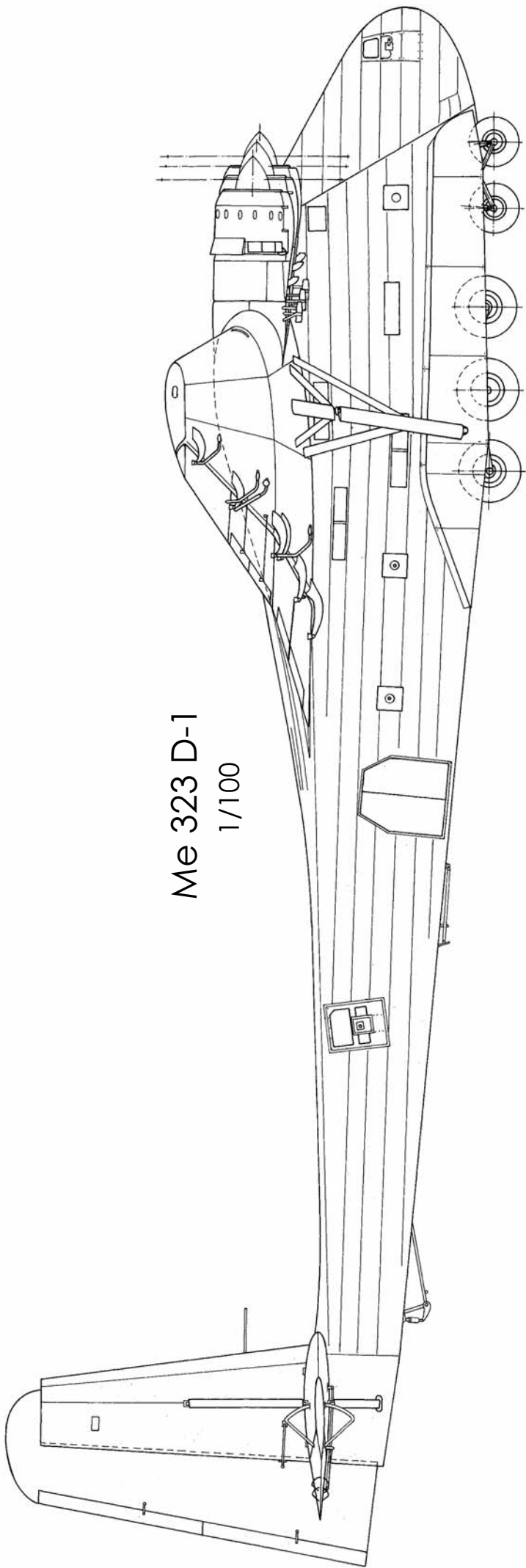


Essais et mise au point rapides, difficultés de production

Les essais des divers prototypes du Me 323 eurent lieu principalement à Rechlin. Ils se déroulèrent au pas de charge et, en moins de dix mois, le Me 323 fut envoyé sur le front. Preuve de la demande urgente d'avions de transport à grande capacité d'une Luftwaffe manquant cruellement d'unités spécialisées dans le transport. Une première commande portant sur 10 exemplaires fut passée en juillet 1942. Notons que les 15 pre-

miers Me 323 furent en fait des Me 321 transformés sur la chaîne de fabrication.

Dès que les premiers essais en vol montrèrent que la cellule était saine, restait à choisir le type de moteur. Or, le *Gigant* était un savant mélange d'équilibres, de répartition des masses et aucun des moteurs n'avait bien entendu la même masse. Chaque montage entraînait donc des modifications de cellule, son rééquilibrage par le déplacement de tel ou tel élément et éventuellement le renforcement de cette même cellule. Si les premiers essais furent effectués avec des moteurs Gnome & Rhône 14 N, les ingénieurs allemands envisagèrent d'autres solutions. Sans trop entrer dans les détails (que nous ne pos-



En février, un appareil est endommagé et un autre détruit :
 - le 15, le DT+IT (WNR 1220) est endommagé à 15 % à l'atterrissage à Lemberg. On notera que cet hexamoteur portait le nom de 'Himmelslaus' peint sur la carlingue ;
 - le 24, le RD+QC (WNR 1103) percute un obstacle alors qu'il volait vers Okecie (Varsovie). Il explose tuant six ou sept soldats.

En mars 1943, le II./KGzBV 323 porte ses effectifs à vingt-trois appareils mais perd deux machines :

- le 1^{er} mars, le RD+QE (WNR 1105) est endommagé à 15 % au train à Konotop. Il est très vite réparé mais, le 16 mars, il s'écrase (probablement au décollage de Konotop) tuant cinq de ses aviateurs ;
 - le 29 mars, à Leipheim, le SG+RY (WNR 1251) de la 5./KGzBV 323 fait un mauvais atterrissage et explose. Il y aura deux blessés. L'un d'eux devait être le pilote, le Lt Lothar Kreckler. Il semble, qu'après convalescence, ce dernier ait quitté l'unité pour servir aux KGzBV 50, TG 3 et TG 30 jusqu'à la fin de la guerre.

Un aviateur appuyé sur le train gauche. La hauteur des pneus est ainsi bien visible.



Extrait du carnet de vol de l'Ofw Walter Lutz avec la liste des missions menées à l'est avant le transfert en Méditerranée.

N° de vol	Pilote	Voyageur	Moteur	Situations	Zweck des Fluges		Bemerkungen
					Ort	Weg	
1465	Walt. Lutz	Ofw. Lutz	Me 323	DR-OK	Nachtflug	Leipheim	
66	"	"	"	"	"	"	"
67	"	"	"	"	"	"	"
68	Lutz	Bauer + 7	"	DT-IT	Transportflug	"	"
69	"	"	"	"	"	Stenzen	"
70	"	"	"	"	Werkstoffflug	Murschan	"
71	"	"	"	"	Transportflug	"	"
72	"	"	"	"	"	Schitomir	"
73	"	"	"	"	"	Dnjeprou-Stra	"
74	"	"	"	"	"	Tuganrog	"
75	"	"	"	"	"	Saporoschje-O.	"
76	"	"	"	"	"	Nicopolgrad	"

Flug								Bemerkungen
Zug	Lugger	Ort	Ankunft		Flughöhe	Stromer	Zeit	
			Zug	Lugger				
22.1.43	2039	Leipheim	22.1.43	2042	10	80		
"	2045	"	"	2052	7	40		
22.1.43	1848	"	22.1.43	1857	9	50		
29.1.43	1223	Stenzen	29.1.43	1241	161	160		
30.1.43	0920	Murschan	30.1.43	1020	180	100	10,5 k. P. g.	
6.2.43	1020	Murschan	6.2.43	1110	50	200	"	
9.2.43	0920	Schitomir	9.2.43	1000	160	670	"	
10.2.43	1110	Dnjeprou-Stra	10.2.43	1345	125	620	"	
11.2.43	0950	Tuganrog	11.2.43	1140	110	440	1er	
11.2.43	1500	Saporoschje-O.	11.2.43	1620	90	260	8 k. T. g. M.	
12.2.43	1055	Nicopolgrad	12.2.43	1245	90	260	60 km. 5.4 km.	
15.2.43	1255	Leipheim	15.2.43	1400	185	300	" " " " " " " "	
					4137	9930		

Aggravation de la situation en Méditerranée

D'Italie, les hommes du I./KGzBV 323 continuent leurs missions de ravitaillement de la Panzerarmee Afrika encerclée en Tunisie. Selon l'Oblt Peter: *Bien que nos Giganten avaient quelque mal à se "caser" sur les aérodromes italiens, nous devions effectuer des vols vers la Tunisie avec douze tonnes de cargaison au maximum. Cela nous permettait de voler en Afrique puis de revenir nous ravitailler en Sicile sans devoir consommer le carburant amené dans la tête de pont. Nous nous posions donc aux trois-quarts de notre vol à Trapani, Castelvetro, Palerme ou Catane. Il était en effet stupide d'amener du carburant vers l'Afrique puis de le consommer pour assurer le vol retour. Au début du mois de décembre 1942, nous volions de plus en plus rarement vers Bizerte et nous nous concentrons sur El Aouina, l'aérodrome de Tunis. Nous chargions souvent deux blindés légers ou d'autre matériel ainsi que des soldats. Pour le survol de la mer, nous disposions, outre notre veste de sauvetage (Schwimmveste) de canots pneumatiques avec des Farbbeutel, de petits sachets avec une*

matière permettant de colorer les flots aux alentours; cela pour faciliter notre repérage. D'habitude, le vol de Naples jusque la Sicile était relativement calme. C'était à l'approche de l'Afrique qu'il fallait se méfier. Après m'être signalé à l'officier de transport de l'aérodrome ainsi qu'auprès du Flugleitung (contrôleur des vols), le déchargement s'effectuait de manière très rapide puisque les blindés pouvaient quitter par eux-mêmes le ventre du Gigant tandis que le reste du chargement était extrait par les membres de mon équipage ainsi que par un grand nombre d'indigènes volontaires. On notera, effectivement, que bien des photos montrent des autochtones très actifs, tant autour des Giganten, qu'auprès des autres appareils de transport ou de chasse de la Luftwaffe. Bien que le fait ait été intentionnellement occulté dans des buts de basse politique par de pseudo-historiens depuis 1945, il est indéniable que le monde arabe était totalement favorable au III^e Reich et les Tunisiens n'étaient pas en reste. La Panzerarmee Afrika sera donc chaleureusement accueillie par les musulmans locaux et nombreux seront ceux qui porteront assistance aux Allemands dont le gouvernement était connu pour sa vive opposition au système colonial. Après la capitulation de l'Axe en Afrique, la répression alliée frappera impitoyablement les indigènes ayant 'collaboré' de la sorte.

par la suite déplacé et, via Erding, me retrouvai à Trapani. C'était mieux que d'être muté sur le front de l'est bien que, au début de 1943, nous eûmes à subir de nombreuses attaques de l'aviation alliée. À Trapani, nous constituions un des points de contrôle du ravitaillement arrivant de Bari et de Naples. J'ai ainsi vu les navettes des Me 323 volant vers la Tunisie. Il y avait sans nul doute parmi eux des appareils d'Obertraubling, avions dans lesquels j'avais monté l'armement. Au début, je les contemplais avec jalousie mais leurs pertes commencèrent à croître. Parfois, sept partaient et seulement cinq revenaient. Lorsque ce fut la fin en Tunisie et qu'une bonne douzaine de Giganten fut abattue sur la Méditerranée, j'ai compris que mon choix à Obertraubling avait finalement été le bon.

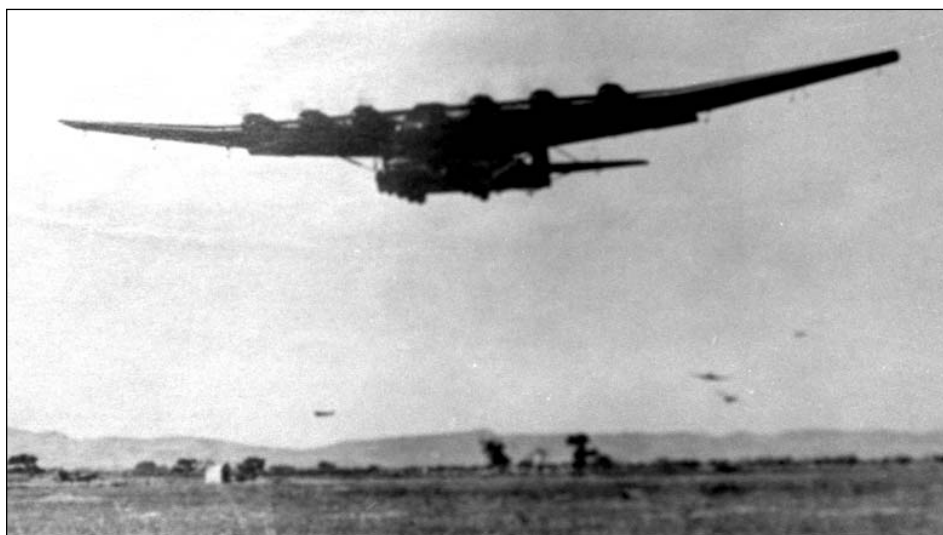
Walter Honig, ayant appris le désastre, revient en Italie avec son nouveau Me 323. Nous y pensions en gagnant Naples. La piste était vide. Là où l'on trouvait auparavant vingt et un Giganten, il n'en restait plus que deux. J'amenais le troisième. Les mécaniciens avaient la tête basse. On peut s'imaginer l'intensité de l'anxiété de ceux qui grimperent dans leurs appareils le lendemain pour repartir vers la Tunisie... L'une des machines présentes à Pomigliano était celle de l'Ofw Karl Kandzia. Le 22 avril, lors du décollage matinal, il avait connu une perte de puissance d'un de ses moteurs et, en se reposant, avait fait éclater un de ses pneus. Il n'avait ainsi pas pris part à cette funeste mission.

Pour la petite histoire, selon J. Niedermaier: *Un des appareils emportait un grand nombre de timbres spéciaux destinés à l'Afrika Korps. Suite à leur destruction, les quelques exemplaires restants allaient atteindre des cours élevés.*

Comme l'a écrit Honig, les vols allaient reprendre dès le lendemain (de manière isolée ou en très petites formations). Bizarrement, alors que le Kommandeur du II./TG 5 avait péri et que c'était pourtant ce Gruppe qui avait le plus souffert le 22 avril, un Kampfgruppe (qui semble avoir porté la dénomination de II./TG 5) est temporairement constitué en rassemblant tous les appareils disponibles. C'est ainsi que le III./TG 5 d'écolage est tout à fait dépouillé, étant contraint de céder pas moins de treize appareils (sur quatorze!) à ce nouveau Kampfgruppe. Le reliquat du II./TG 5 aurait



En dépit des lourdes pertes, les missions de ravitaillement vers l'Afrique doivent continuer...



Un Me 323 en phase d'atterrissage à Tunis - El Aouina.

Un équipage (dont un membre a été blessé à la tête) profite de l'escale tunisienne pour se faire photographier avec des autochtones toujours très fiers de côtoyer des aviateurs allemands.



Zp. 216. 218 (Stages)	Südtree	Begleiter	Motor	Zus- leistung- Stk.	Zweck des Fluges		Ort
19.25	Luftk	9 Mann	Me 323	RD+RY	Transportflug		Dijon
26	"	"	"	RD+Y	"		Leipzig
27	"	"	"	"	"		Dijon
28	"	"	"	LB+H7A	"		Strigona
29	"	"	"	SL+H3B	"		"
30	"	"	"	"	"		Pisa
31	"	"	"	LR+ET	"		"
32	"	"	"	"	"		Metalo
33	"	"	"	HR+IU	"		Grossedello
34	"	"	"	HR+IU	"		Hirsaaca
35	"	"	"	"	"		Lugnasca
36	"	"	"	"	"		Pistoia

Flug		Landung				Bemerkungen
Zug	Erreichte	Ort	Zug	Erreichte	Diagnose	
9.8.43	1200	Lezres	9.8.43	1810	130	510
23.8.43	1210	Dijon	23.8.43	1530	130	540
"	1215	Strigona	"	1245	90	380
28.8.43	1100	"	28.8.	1150	50	300
29.8.43	1400	Pisa	29.8.	1630	160	620
"	1245	Grossedello	"	1240	65	200
1.9.43	1220	Metalo	1.9.43	1240	30	80
2.9.43	1240	Grossedello	2.9.43	1535	65	200
2.9.43	1250	Hirsaaca	"	2000	140	550
10.9.43	1210	Lugnasca	10.9.	1250	20	80
12.9.	1215	Pistoia	12.9.	1130	75	240
12.9.	1200	Foggia	12.9.	1115	25	220
					1130	3940

Extrait du carnet de vol de W. Lutz avec quelques missions de transport vers l'Italie au départ du Sud de la France.

Pour faciliter et accélérer l'embarquement des cargaisons dans les Me 323, des membres de l'équipage suivront des cours de "chargement". Voici un "diplôme" attestant de cette spécialisation.

La volte-face italienne, la Corse et le départ définitif de Méditerranée

Le mois d'août est relativement tranquille pour la Transportgeschwader 5. Comme très souvent, c'est le calme précédant la tempête...

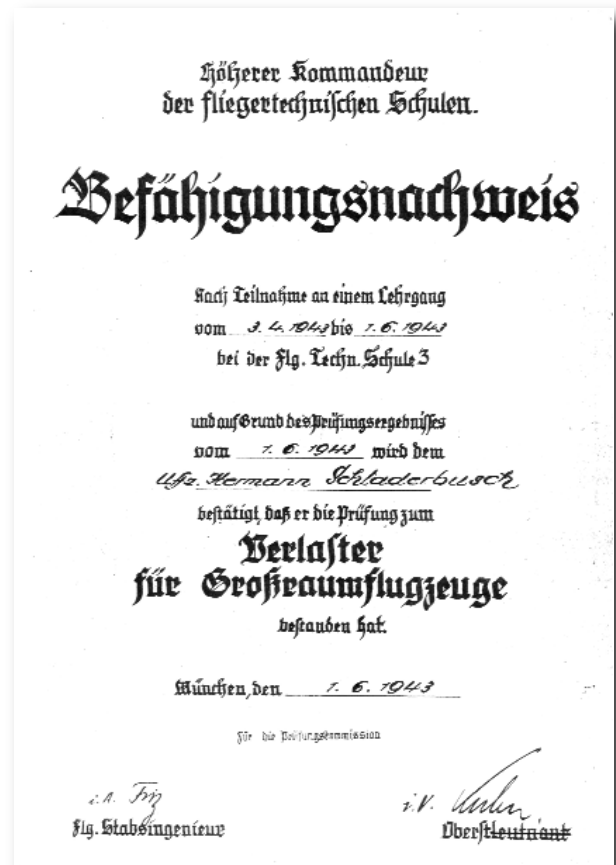
Le 1^{er} du mois, l'aviation alliée bombarde Capodichino détruisant totalement le VM+IN (WNR 1266) du II./TG 5 sans cependant causer de pertes au sein de l'équipage.

Le 5, c'est au tour du I./TG 5 de perdre un appareil lorsque le WNR 1262 (VM+IJ - C8+LB) est endommagé à 45 % au roulage à Venafiorita. L'hexamoteur ne pourra être réparé et sera abandonné sur place. Des troupes alliées trouveront ultérieurement son épave sabordée lors de la capture de cet aérodrome.

Le 8 à Pistoia, le II./TG 5 perd une autre machine, le DT+IM (WNR 1213) détruit à 65 % suite à un problème technique. L'appareil, déjà endommagé les 5 janvier et 1^{er} février 1943, finit de la sorte sa carrière.

Le 17 août, l'aérodrome d'Istres, un des points de rassemblement et de départ des renforts en hommes et en matériel destiné à l'armée allemande d'Italie, est à son tour la cible des bombardiers de l'USAAF. De nombreux appareils de transport ainsi que des planeurs sont détruits au sol. Parmi eux, les Me 323 RF+XN (WNR 1140) et RF+XQ (WNR 1143) du II./TG 5 entièrement détruits. Le VM+IU (WNR 1273) du même Gruppe n'est endommagé, pour sa part, qu'à 25 %. W. Honig était présent lors de cette attaque : *La dizaine de jours de congé passa*

Un Me 323 au repos (comme semblerait l'indiquer l'arrière reposant sur un fût).



adverses volant à basse altitude pour attaquer diverses cibles. Devant nous, l'aérodrome d'Eschwege. Je ne tenais pas à le survoler trop bas et m'en éloignai. Bien m'en prit car il fut très vite la proie d'un bombardement adverse. J'avais également eu ici de la chance !

Fin avril, le dernier Me 323 sort d'usine. La production du Gigant est ainsi arrêtée. Il en sera de même le mois suivant pour les Ju 52 et Ar 196 ainsi que pour les planeurs de combat DFS 230 et Go 242, appareils dépassés ou devenus inutiles.

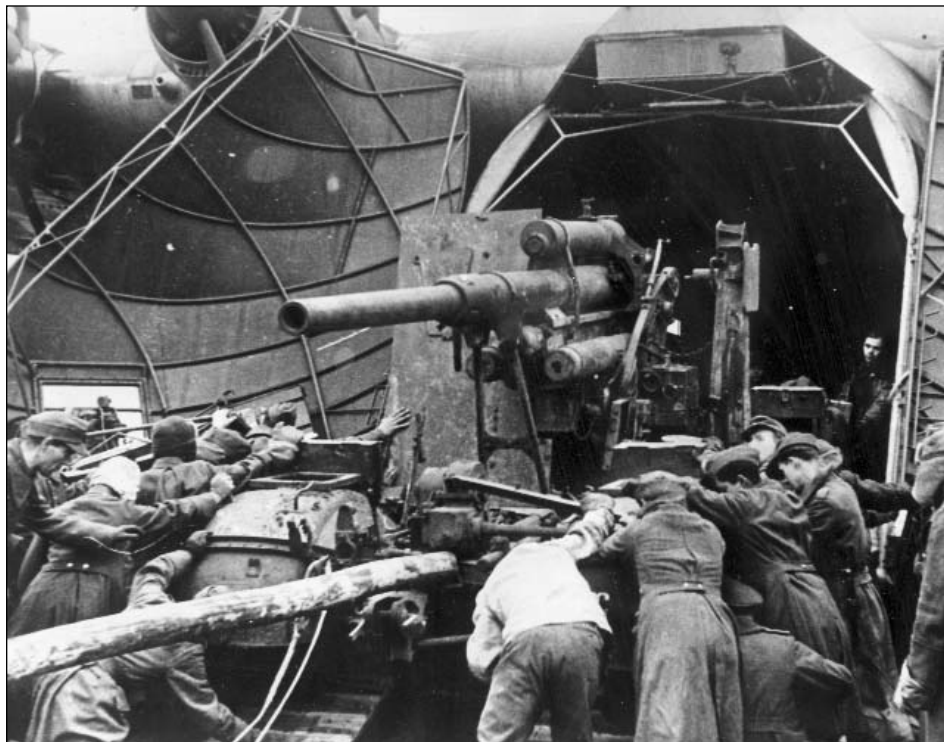
Pour assurer le ravitaillement du front oriental, tout le personnel disponible est requis. Ainsi, l'Ogfr Richard Hoffmann, copilote du "Me 323 atelier", se souvenait : *Vers le 5 mai 1944, notre équipage reçut l'ordre de prendre possession d'une autre machine pour acheminer quelque dix tonnes de ravitaillement pour nos troupes encerclées en Crimée. Nous avons alors décollé pour Galati en Roumanie. Mais, comme les Soviétiques progressaient très vite, notre chargement fut transféré peu après l'atterrissage à Galati dans la carlingue de plusieurs Ju 52 qui pouvaient voler de nuit et aux instruments. Lors du vol retour, nous avons reçu pour mission de charger dix tonnes de carburant dans le secteur pétrolier de Ploiesti. L'aérodrome de Mizil s'étendait dans une plaine et la chaleur était telle que notre appareil aux ailes larges était soulevé par la force thermique. De plus, probablement vu l'air surchauffé, deux de nos moteurs s'arrêtèrent. Les mécaniciens de Mizil ne purent réparer les moteurs soit parce que c'était trop compliqué, soit parce qu'ils ne connaissaient pas les moteurs français Gnome et Rhone. En tout cas, nous ne pouvions emporter ce chargement avec quatre moteurs et nous sommes revenus à vide.*

Les aventures de l'équipage de Köhker ne sont pas closes pour autant. En effet, le 9 mai (la date pourrait en fait avoir été le 6), le Me 323 WNr 130038 du I./TG 5 est détruit à 85 % à Balomir. Cet incident entraîne l'intervention du *Werkstatt-Me* revenu entretemps à sa base opérationnelle de Kecskemét. Selon un des mitrailleurs de l'équipage de cette machine spéciale, le Flg Gernot Dammann : *Le 9 mai, nous avons reçu l'ordre de notre Kommodore de gagner Zilistea en Roumanie pour remettre en état un Me 323 abandonné sur cet aérodrome car il n'avait pu décoller lors du transfert du Groupe à Kecskemét* [Note : selon le copilote de l'appareil de Dammann, R. Hoffmann, ce Me 323 abandonné était un *Waffen-träger*]. *Nous devons auparavant faire escale à Balomir, un petit aérodrome roumain. Peu avant, un Gigant s'y était écrasé au décollage.*

AVRIL 1944 : RÉSULTAT DES TRANSPORTS DE LA TRANSPORTFLIEGERGESCHWADER 5

Vu l'importance du ravitaillement des unités engagées dans le sud-est européen, la *Transportfliegergeschwader 5* reçoit de nouveaux renforts. Outre les deux *Gruppen* de la TG 5 ainsi que les *Transportfliegerstaffel 5* et 7. Erg. T.G. arrivées le mois précédent, elle coiffe les TG 30 (équipé de He 111), IV./TG 1 et Schl. Gr. 2 (planeurs).

Ce mois-là, le I./TG 5 transporte globalement 1546,9 t, le II./TG 5 : 950,5 t, la Tr.Fl.St. 5 : 270,7 t, la 7./Erg. : 633,7 t, le TG 30 : 644,2 t, le IV./TG 1 : 267,7 t et le Schl. Gr. 2 : 400,7 t.



Embarquement d'un canon de 88 mm à destination d'un front qui se rapproche.

Les moteurs des Me 323 étant réputés comme fragiles, des arrivages réguliers ont lieu.





Jolie vue en vol du Me 323 D-1 codé RF+XD. Photographié à l'automne 1943, il est réputé être en service au II./TG 5.

Embarquement de chevaux à bord d'un Me 323 spécialement aménagé à cet effet.



Un canon automoteur Marder embarque en marche arrière dans un Gigant lors des opérations de renforcement de la Sicile. Le Me 323 D-6 WNr 1142 (RF+XP à la sortie d'usine) est codé C8+AB et est en service au sein du I./TG 5.



Cette médiocre photographie nous montre cependant un Me 323 D-2 aux hélices bipales en bois. On remarque la peinture rouge des portes avant, en fait justes repeintes avec un enduit après des réparations.



Impressionnante vue de face d'un Me 323 (probablement un E-1) disposant de quatre postes de tir sur les portes.

Messerschmitt Me 323 D codé DT+IL (W.Nr. 1212) du II./KGzbV 323 lors des opérations de ravitaillement de la poche de Stalingrad en janvier 1943. Cet appareil fut détruit à 60 % à Tunis-El Aouina le 13 avril 1943.



Messerschmitt Me 323 D codé DT+IT (W.Nr. 1220) et baptisé « Himmelslause » (Pou du ciel!) ; il opérait sur le front de l'est en 1943 et fut accidenté lors d'un atterrissage mouvementé à Lemberg (Lvov) le 15 février, où il demeura en réparation pendant quelque temps. Il appartenait probablement au II./KGzbV 323.



Himmelslause