



Voici l'histoire d'un fameux pilote de chasse allemande, tirée de l'excellent hors serie n°25 du FANA DE L'AVIATION. Je vais essayer de vous la raconter en 2 épisodes. Le premier concerne le début des hostilités de 1939 à Avril 1944 et se situe surtout sur le front de l'est. Le deuxième épisode d'Avril 1944 à la fin de la guerre.



Je privilégierai plutôt les récits de G. RALL lui-même, en ajoutant quelques photos. Pour plus amples détails, le lecteur se reportera au hors série nommé ci-dessus.

JUILLET 1939

Les vieux avions me plaisaient beaucoup, mais, le 109, avec sa puissance et sa facilité de pilotage me ravissait. Non seulement il était rapide, mais on faisait corps avec lui. En outre, avec les biplans, nous avons appris à voler en formation classique de trois avions, mais, avec le 109, nous avons découvert la patrouille à quatre [Le schwarm, composé de deux Rotte de deux avions]. Ça n'était plus la même chose! Dans la formation à trois, les deux ailiers devaient consacrer presque toute leur attention au maintien de leur position. Surtout dans les virages, quand celui qui était à l'extérieur devait accélérer, tandis que celui qui était à l'intérieur, ralentissant pour ne pas dépasser le leader, menaçait de décrocher.

Le plus gros avantage du Rotte et du Schwarm était la liberté de manoeuvre. L'ailier n'était plus tenu de conserver sa position à droite ou à gauche de son chef de patrouille, ce qui augmentait la capacité de réaction de l'ensemble.



Décollages sur alerte, interceptions, le Sous-Lieutenant Gunther Rall exerçait son talent avec le même plaisir que ses camarades.

MAI-AOÛT 1940

Nous devions décoller en fin de journée pour aller récupérer un HE 111 de reconnaissance au dessus de Nancy, et l'accompagner jusqu'en Allemagne. Nous sommes partis à l'heure prévue, en fin d'après-midi. Nous avons trouvé le HE au point de rendez-vous, comme convenu. Mais, en même temps, nous avons vu, au loin, des petits points noirs au dessus de l'horizon, grossissant rapidement. C'était un groupe de chasseurs de l'armée de l'air que nous avons identifiés comme des Curtiss P36. C'était notre première rencontre avec l'ennemi. Je menais le deuxième Schwarm. Nous étions terriblement excités. Je crois que les Français devaient l'être autant. Nous nous sommes mis à parler tous en même temps à la radio. Dès que nous avons vu les Curtiss, nous avons adopté la formation d'attaque définie par Molders, mais quand ils ont été assez près, nous avons instantanément oublié tout ce qu'on nous avait appris. Envoyées les belles

tactiques ! Les Français, une douzaine, visaient le Heinkel, plus bas que nous. Nous étions 10, et nous leur sommes tombés dessus. Ce fut une sacrée pagaille. Je baignais dans ma sueur ! Il y avait des avions dans tous les sens. J'ai tiré contre un Curtiss, mais j'ai dû dégager aussitôt. Dans un virage serré, j'ai déclenché, et puis, au moment où j'allais virer vers un autre Curtiss, mon 109 a été touché sous le ventre. J'ai rompu. Je ne savais plus où j'étais et, tout d'un coup, j'ai eu peur de ne pas retrouver ma route et de finir en panne sèche. Je me suis orienté avec le soleil, et j'ai pris la direction opposée à celle que nous avions avant la mêlée. Il m'a fallu une éternité pour identifier enfin un repère, et trouver l'aérodrome où nous avions été basés un mois plus tôt, près de Mannheim. J'y ai fait le plein et je suis reparti vers ma base. Le HE 111 est rentré lui aussi, indemne.

J'ai eu la surprise d'apprendre par mon équipier que non seulement j'avais touché un Curtiss, à 18h40, au sud de Metz, mais que je l'avais descendu. Il avait observé la chute de l'avion français.

Le premier combat d'un pilote de chasse est psychologiquement fondamental. Le mien m'a donné une grande confiance en moi-même. J'ai éprouvé une sensation merveilleuse, presque un soulagement d'avoir rencontré l'adversaire, de l'avoir combattu et

était meilleure, il n'y avait plus de canons sous les ailes, tout l'armement était dans le nez, le capot était mieux profilé, il n'y avait plus de mats à l'empennage horizontal, le moteur était plus puissant, et le taux de roulis plus rapide. Malheureusement, la visibilité n'avait pas été améliorée. Les plaques de blindage nous empêchaient de voir vers l'arrière (mais c'était pareil sur le Spitfire) Certains avions avaient des rétroviseurs, mais avec les vibrations, on n'y voyait rien... De toute façon, quand on y voyait un adversaire, ça signifiait qu'il fallait prendre ses dispositions pour évacuer l'avion !

21 JUIN-28 NOVEMBRE 1941 : BARBAROSSA

Lors de la première année de guerre, les avions russes n'étaient pas à notre hauteur, ni tactiquement, ni techniquement. Ils arrivaient en paquets désordonnés, et, souvent, se mettaient à tourner en cercle les uns derrière les autres, sans discipline apparente. Ils se balançaient à la recherche de cible et finissaient soudain devant votre nez.

Au début, il n'était pas difficile de les combattre. La plupart de leurs chasseurs étaient des RATA (POLIKARPOV I-16) Il fallait tout de même s'en



d'avoir gagné. J'étais rassuré sur mes capacités. À l'entraînement, on se demande toujours comment on se comportera dans un véritable combat. Il est impossible de deviner ce qui se passera. Bien sûr, le désir le plus fort est d'abattre un avion - pas de tuer un autre homme, mais de descendre un autre avion, il faut le préciser; d'ailleurs, on ne nous apprenait pas à haïr nos adversaires, mais à éliminer du ciel leurs avions, c'est à dire leurs armes.

La victoire me donnait confiance. Mais, en même temps - et c'était très important - ma joie a été tempérée par les impacts sur mon propre avion. J'avais reçu une victoire et un avertissement: il est très facile de se faire descendre et d'être le vaincu. Je devais aussi faire très attention. Cette leçon m'a profondément marqué.

NOVEMBRE 1940-JUIN 1941

Le 8./JG 52 rééquipé avec des Bf 109F : C'était indubitablement mieux que l'EMIL. L'aérodynamique

méfier, car ils étaient très agiles. Vous pensiez pouvoir en rattraper un facilement par derrière, et zou ! En un instant il faisait volte-face et vous attaquait de front.

Néanmoins, le palmarès revendiqué par le Lieutenant RALL s'établit ainsi : le 4 Aout, près de Kiev, un I-16 abmontiert (évacué) à 5h 47, deux autres aufschlagbrand (abattus en flammes), l'un six minutes plus tard et l'autre à 6h10, un autre deux jours plus tard, et un bombardier bimoteur le lendemain....

La bataille de Kiev apporta 9 victoires en 15 jours à Gunther RALL qui s'imposait comme un tireur exceptionnel. Selon Friedriesch OBLESER, qui fut son jeune équipier en 1942, « Gunther pouvait toucher sa cible sous n'importe quel angle. C'était étonnant. Il était particulièrement doué pour anticiper la position que la cible allait occuper, viser cet endroit, et faire mouche !

L'intéressé pour sa part, raconte plus volontiers comment il se fit descendre plutôt que la façon dont il abattit ses adversaires – il refuse avec une obstination polie de s'étendre sur le sujet : *Je n'ai jamais appris à tirer. Je n'avais vraiment pas de méthode. J'avais*



seulement l'instinct de l'endroit où il fallait viser, de la déflexion qu'il fallait appliquer.

Gunther RALL ne bénéficiait pas seulement d'une grande vivacité d'esprit et d'une capacité à analyser rapidement une situation : sa vision – toujours fort bonne en 2004 – était exceptionnelle, lui permettant de voir avant d'être vu, et ainsi de pouvoir se placer le premier en position favorable. Mais il prit aussi l'habitude de s'enfoncer aussi profondément que possible en territoire adverse, jusqu'à 150 km, là où les aviateurs soviétiques, ne s'attendant pas à être attaqués et, bien que n'étant pas, eux non plus, couverts par les radars, relâchaient leur vigilance.

Lors de l'un des combats tournoyant de la bataille de Kiev, alors que je commençais une brève ressource, mon ailier m'a signalé : Tu fumes et tu perds de l'huile ! Mon radiateur d'huile avait été crevé. Le



vent relatif a renvoyé l'huile sur mon pare-brise en le recouvrant d'une couche noire et opaque. Je ne voyais strictement rien devant. Je

volais bas au dessus d'une bataille qui battait son plein. Certainement pas un endroit pour se poser. Je n'avais pas la moindre idée du côté des lignes où je me trouvais. Je savais que si je me posais chez les Russes, je me ferais massacrer. En penchant la tête je pouvais quand même voir sur le côté, légèrement vers l'avant. Je me suis donc fait guider par mon équipier vers le Dniepr. Nous pensions que le fleuve devait séparer les allemands des russes. Mais, en approchant du Dniepr, j'ai découvert que l'autre rive était couverte

par la forêt. Comme si j'avais besoin de ça ! La tête inclinée, j'ai vu une ouverture au milieu des arbres. En espérant que c'était une allée coupe-feu, j'ai décidé de m'y poser sur le ventre. C'était à peine plus large que mon Messerschmitt. Deux ou trois mètres de plus, avec un sol très inégal et, heureusement pour moi, pas de souches. Sans savoir si l'allée était longue ou droite, Rall corrigea sa trajectoire en fonction des arbres qui défilaient de chaque côté de son avion, et réussit un atterrissage parfait, sur le ventre.

2 NOVEMBRE 1941 HIVER A TAGANROG

Nos armées n'étaient absolument pas préparées à l'hiver russe. Nous avons eu épouvantablement froid. Nous logions dans des ruines calcinées, comme nous pouvions. J'ai appris que nos camarades stationnés au nord, près de Leningrad, qui n'étaient pas, comme nous, déplacés sans cesse, étaient très bien installés et disposaient même d'un sauna... Un sauna ! Pour nous qui mourrions de froid et qui devions défier la plus élémentaire prudence en faisant du feu avec des bûches sous nos tentes pour nous réchauffer, c'était incroyable... Un sauna ! Quand nous ne volions pas, nous passions notre temps à chercher de la nourriture, de quoi boire, de quoi mieux nous abriter. Heureusement, nous étions toujours proches d'un village ou de fermes où notre Adjudant a toujours pu acheter de quoi manger. Même de la viande. En général, nous étions pour l'essentiel régulièrement ravitaillés par un JU 52 qui repartait avec des malades ou des blessés.

Il a vite fait extrêmement froid. Nous avons eu -40 °C. Sous cette température, la maintenance des avions était presque impossible. Pour éviter que les moteurs ne gèlent pendant la nuit, les mécaniciens ne pouvaient les faire tourner sans arrêt, alors ils installaient des petits braséros sous les moteurs en y entretenant un feu de bois jusqu'au matin. Bien sûr, c'était formellement interdit, mais nos réchauffeurs n'étaient pas assez nombreux. J'ai encore dans le nez l'odeur de nos habitacles à cette époque, qui sentaient l'essence et le feu de bois.



Rall dans son avion, pendant l'été de 1942, en position très avancée, à cause des coussins placés dans son dos et sous son bassin.

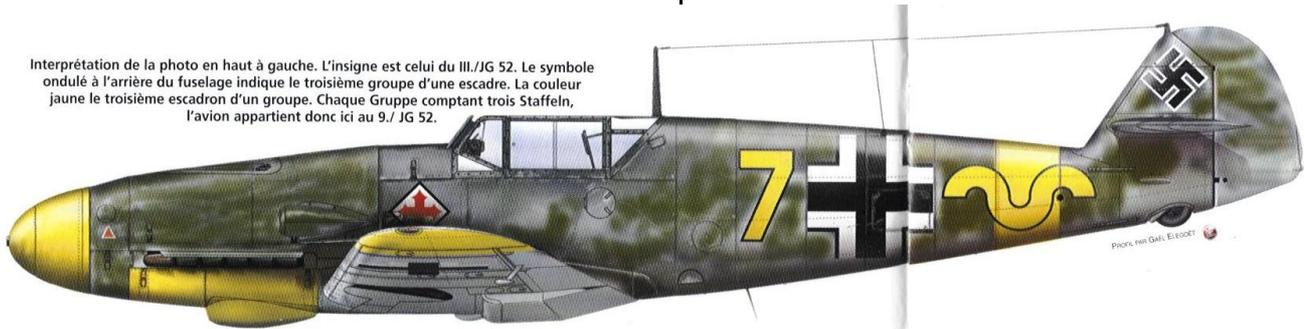
Le 8/JG52 prit position à Orlovka, pas très loin de Rostov; sur la rive gauche du Don, dans les derniers jours de Juillet 1942, peu après le retour de son Staffelpatrol, le Capitaine Rall.

Moins d'une semaine plus tard, ce dernier et son Bf 109F croisèrent quelques pigeons : un pauvre biplan, un Polikarpov I-153, dont la destruction fut enregistrée à 9H35, victoire n° 37, puis, en début d'après-midi, un MIG-3, très inférieur au 109. L'ailier de Rall, le lieutenant Funcke, confirma avoir assisté à sa chute à 13H10 au dessus de Gorkaia-Balka. Le 4 Aout, victoire n°38 : un monoplace à moteur en ligne. Le 6, quatre victoires enchaînées en deux doublés. Deux chasseurs en fin de journée, à trois minutes d'intervalle, et, le matin, deux nouveaux venus, des chasseurs-bombardiers d'assaut Iliouchine 2. Ces machines lourdes, peu manoeuvrantes et lentes allaient cependant s'avérer moins vulnérables qu'elles pouvaient en avoir l'air. Le palmarès impressionnant que Gunther Rall revendique comporte 183 avions de chasse, mais seulement 15 IL-2.

Il était extrêmement difficile de descendre les IL2 parcequ'ils étaient énormément blindés. Leur point faible, parait-il, était entre l'aile et la verrière. Pour l'atteindre, il fallait s'approcher de très près, mais ces avions avaient aussi un mitrailleur arrière qui, souvent, pour nous endormir, faisait le mort en s'affalant sur sa mitrailleuse, mais se relevait et tirait lorsque nous étions très près.

UN AVIS MITIGÉ SUR LE ME 109 G

Interprétation de la photo en haut à gauche. L'insigne est celui du III./JG 52. Le symbole ondulé à l'arrière du fuselage indique le troisième groupe d'une escadre. La couleur jaune le troisième escadron d'un groupe. Chaque Gruppe comptant trois Staffeln, l'avion appartient donc ici au 9./JG 52.



Cet avion, le Me 109G, laissa à Gunther Rall des sentiments mitigés. Avec un moteur Daimler-Benz 605, il bénéficiait de 125 ch de plus que le 109F (1475 ch au lieu de 1350 ch), son armement était renforcé, de même que son blindage et la capacité de ses réservoirs, mais il était plus lourd de 280 kg.

Il était très moderne, équipé selon des techniques plus compliquées et récentes. Il était surnommé GUSTAV, mais, avec les carénages protubérants de chaque côté de son nez, dus aux nouvelles mitrailleuses lourdes, le G5 est devenu BEULE (la bosse). Avec son nouveau moteur plus puissant, il montait à 5700 m en six minutes. Son réservoir plus grand lui permettait de

parcourir 160 km de plus que le 109F. Mais toutes les améliorations qui avaient été apportées l'avaient alourdi, si bien qu'à basse vitesse et à l'atterrissage, il était pointu ; pour beaucoup d'entre nous, on avait été trop loin avec le 109G.

2 FEVRIER 1943 DEFAITE ALLEMANDE A STALINGRAD

Au début du printemps, le III/JG 52 fut ramené vers la Crimée, sur la rive de la mer d'Azov. Il était assez clair que la situation avait changé, que la Wehrmacht reculait, et que la logistique ne suivait plus.

Stalingrad avait causé la disparition de 500 avions de transport.

Déplacer le groupe devenait de plus en plus un cauchemar. Les directives du Quartier général nous pleuvaient dessus, parfois d'heure en heure, nous imposant de reculer devant les troupes russes. L'adversaire avait aussi bien changé. Nous savions que les soviétiques utilisaient un fort pourcentage d'avions britanniques ou américains. J'en avais déjà rencontré au cours de l'été précédent. Le 5 MAI 1943, j'ai descendu mon premier Spitfire. Avec son aile elliptique, le Spitfire avait des qualités de vol magnifiques, notamment à forte incidence. Dans le 109 nous étions pénalisés par les bords d'attaque qui étaient destinés à favoriser le vol aux grands angles, mais qui, en virage, sortaient de manière dissymétrique en nous faisant faire des embardées. J'ai donc écrit un rapport détaillé pour signaler la

présence de Spitfire sur le front de l'Est. Mon commandant de groupe m'a immédiatement demandé de ne rien dire. » Qu'est-ce que c'est que vos balivernes, Rall ? Tout ce que vous allez obtenir c'est angosser vos camarades ! « Je lui ai répondu que nous allions bientôt avoir des quantités de Spitfire sur le dos. Le lendemain matin, ils sont apparus en groupe de 20. Difficile de continuer à les cacher après ça ! Heureusement pour nous, ces Spitfire n'étaient pas pilotés avec autant de mordant que dans la RAF.

Nous avons aussi rencontré de plus en plus de P-39 et de B-25. Le P-39 était très bon pour nous. Avec son



moteur au centre du fuselage, son centrage était très en arrière, si bien qu'il déclenchait facilement et partait en vrille pour ne plus en sortir. Ceci dit, il est vrai que certains avions soviétiques l'adoraient parce qu'il était très bien équipé, armé et protégé.

Je dois avouer que j'admire la manière dont les soviétiques se sont repris après la dégelée de 1941. Les VVS avaient changé de méthode. Nous les sentions plus agressives, plus sur d'elles. Dans leurs formations, au lieu d'être sans cesse agités les uns par rapport aux autres, leurs avions occupaient des positions stables, comme chez nous. Leurs pilotes acceptaient le combat quelles que fussent les circonstances, ce qui était nouveau. Les VVS étaient devenues une force aérienne beaucoup plus efficace. Superbe. Cet adversaire était beaucoup plus redoutable. C'était un grand changement.

COLLISION EN VOL AVEC UN La-5

C'était en fin d'après midi, vers 5 heures du soir, je survolais le front à 6000 m, avec mon adjoint lorsque j'ai vu deux points devant nous, en contre-jour sur un énorme cumulus d'une blancheur éclatante, soulignée par la lumière dorée d'un soleil qui déclinait. Nous avons approché à pleine puissance. Au fur et à mesure que nous nous approchions, j'ai cru distinguer des avions à moteurs en étoile, mais la lumière déformait les silhouettes. Ces deux avions volaient en ligne droite dans une formation impeccable, semblable à la notre, si bien que je me suis demandé s'il ne s'agissait pas des nouveaux Focke-Wulf 190 du Schlachtgeschwader 1 du Major Alfred Druschel, desquels je n'avais vu que des photos les montrant au sol. L'air était limpide, mais la lumière me brûlait les yeux. Je ne pouvais pas distinguer la couleur de ces avions, ni leur insigne de nationalité. Ils n'étaient pour moi que deux silhouettes noires sur le fond blanc du nuage. J'étais très près puisque l'un d'eux remplissait déjà mon viseur.

Pour mieux voir et, surtout, ne pas se laisser emporter par sa vitesse en parvenant à leur hauteur, voire en les dépassant, Rall fit une chandelle sur leur gauche en s'inclinant à droite. Du vert et des étoiles rouges ! C'était des Lavotchkine ! Ma vitesse était trop rapide. En continuant j'allais les dépasser et me caler au milieu de leurs viseurs. Je devais attaquer, il n'y avait pas d'autre solution. J'ai poussé sur le manche. Le

premier était à une cinquantaine de mètres plus bas que moi, légèrement devant. J'ai piqué et lâché une rafale qui a atteint son habitacle. A ce moment, il a basculé sur la tranche, à gauche. Pour l'éviter, j'ai tiré sur le manche brusquement. Le Messerschmitt releva le nez mais décrocha, continua sur la même trajectoire, presque à plat, un décrochage dynamique. Il y a eu un vacarme invraisemblable. Mon avion est tombé sur le Lavotchkine en lui brisant l'aile droite avec l'hélice. Puis, emporté par la vitesse, mon 109 a glissé sur le nez du chasseur russe. Son hélice a découpé mon fuselage. Je n'oublierai jamais le bruit et la sensation du choc. Le Lavotchkine est parti en vrille et n'en est pas sorti. Pauvre gars...

Le 109 vibré horriblement. J'ai bien cru que le moteur allait se détacher. J'ai réglé les gaz pour chercher un régime où les vibrations étaient moindres, mais ça n'a servi à rien ? J'étais à 4000 m au dessus du territoire russe, et devais me poser au plus tôt. Je savais que mon avion était très endommagé. Aussi pilotais-je avec délicatesse pour ne pas créer d'accélération qui l'aurait cassé en deux.

La question était maintenant de savoir où j'étais. En dessous, la bataille faisait rage. Je n'avais pas la moindre idée de ma position par rapport aux lignes allemandes. J'ai donc cherché des blindés allemands pour qu'ils me voient et me récupèrent.

Je me suis posé sur les roues. Quand j'ai eu coupé le moteur, je suis descendu inspecter les dégâts. Mon hélice ressemblait à une peau de banane retournée et mon fuselage portait une déchirure de 2 m de long, assez large pour y passer le poing. L'avion était mort. Je me suis senti extrêmement chanceux. Un char de la SS m'a pris en charge et ramené.

LE SEUIL FATIDIQUE DES 200 VICTOIRES

Rall ne le dit pas : sans doute éprouvait-il aussi une sorte de trac. La crainte de se faire descendre avant d'avoir obtenu la 200^{ème} ! Car l'événement était attendu par tous ses compagnons de guerre.

Le matin du 29 Aout 1943, celui-ci conduisit son unité à la rencontre d'un escadron de Lavotchkine. Il en descendit deux en 12 minutes, mais il rentra avec un 109G troué.

J'ai amené mon viseur sous le ventre d'un Lavotchkine, appuyé sur le bouton rouge du tir, vu les traçants sortant de mes armes monter vers son fuselage. Il a pris feu. J'ai aussi été touché, mais rien ne pouvait ternir ma joie. C'était un grand moment. J'étais le troisième à atteindre le seuil fatidique de 200 victoires !

LA DEUXIEME RENCONTRE AVEC HITLER.



Au
Wolfsschanze,
en septembre
1943, après
la remise
des glaives,
de gauche
à droite,
Hermann
Grasser, Walter
Nowotny,
Günther Rall,
Heinrich Prinz
zu Sayn-
Wittgenstein,
l'as de la
chasse de nuit.



Rall, Nowotny,
Hitler et
von Below

HITLER NE SEMBLAIT PLUS CONTROLER LES ORIENTATIONS DE LA GUERRE.

Le 16 Avril 1944 à 16h20, Rall abattit un chasseur soviétique au dessus de Sébastopol. Victoire n° 273, la dernière que le second de son groupe inscrivit au bas de la liste officielle, avant de signer en certifiant son authenticité. Le 18, Rall rassembla ses hommes avec un dernier ordre obligeant chaque pilote de chasseur à se débrouiller pour emporter avec lui un mécanicien, de sorte que, au cas où il faudrait évacuer les lieux en urgence, personne ne fut abandonné aux mains des soviétiques.

« J'ai été très heureux de quitter cet enfer ! »

FIN DE LA PREMIERE PARTIE AVRIL 1944



=WOLF~Herdall=