

A LA RECHERCHE DE L'IDENTITE DU DORNIER OUBLIE



Profil : © Herbert Ringlstetter – Aviaticus

14 Septembre 2013 : récupération du fond d'un gouffre profond de 90 mètres des restes d'un Dornier 217 qui y ont été jetés en 1944.

Quel était ce Dornier ?

Au commencement, notre seule certitude était la suivante :

Deux Dornier 217 s'étaient écrasés en 1944 à quelques kilomètres l'un de l'autre près de Saint Bertrand de Comminges, tuant leurs équipages. Trois des quatre moteurs étaient exposés au musée d'aviation de Bagnères de Luchon et un plan fixe vertical subsistait, abrité chez un ami :



Les restes de l'un des deux avions avaient été jetés dans un gouffre proche : notre ami Fred, spéléologue, (photo ci-dessus) les y a photographiés en Août 2012;




Mais malgré nos demandes, personne autour de nous n'est capable de nous confirmer avec précision quels étaient ces avions : leur modèle exact ? leur numéro de série ? (Wnr) quel équipage ? quelle escadrille ? la date du crash, elle-même reste sujette à caution. Les forums sont muets, et les experts « séchent ». Comment faire pour retrouver l'identité de ces deux machines ?

Nous démarrons notre recherche à partir du document rédigé par Léon Elissalde (décédé depuis), le Président de l'aéroclub de Bagnères qui récupérât les moteurs pour son musée. En 1983, il écrivait :

«un Dornier 217 E2 tombé le 12 Juin entre 22 et 23 h , équipage tué sur le coup ». Ces informations étaient certainement basées sur un témoignage local recueilli à l'époque.

O-CLUB de LUCHON LUCHON, le : 1er OCTOBRE 1985 1



Siège Social : MAIRIE DE LUCHON
(Haute-Garonne)

Tél. 79.00.48 — AERO-CLUB
Tél. 79.00.20 — PRESIDENT

HISTORIQUE DES EPAVES
=====

Un LEO 20 BM3 couleur marron rouge qui a percuté un rocher dans la montagne du PIN en haute Barousse, dans l'après midi du 13 Juin 1934 ,sur ce rocher est scellée une petite Croix en fer, cet Avion appartenait à la Base Aérienne de REINS d'ou il était parti pour ISTRES, TOULOUSE-FRANCAZAL ET devait se rendre à PAU deux membres de l'équipage furent tués et le Commandant de bord CHEVALIER et l'Adjudant chef mécanicien BERGERON blessés .

AVION Léo 20 N°7 poids 7t500
date de fabrication 28 08 33 Essence 575 l
Enciens Etablissements BROUHOT et Cie VIERZON(C

Récupération des quelques pièces restées sur place : 16 AOUT 1983 .

=====

Un DORNIER 217 E2, tombé le 12 Juin 1944 entre 22 h et 23 h au Mont

Cet appareil était équipé de 2 moteurs BMW 801 M de 1580 Cv .

Recherche et localisation Automne 1982
récupération le 7 Août 1983

l'Equipage fut tué sur le coup .

=====

Un deuxième DORNIER du même type tombé la même nuit au Mont S , ces deux Avions se sont très probablement télescopés en plein vol , Equipage tué sur le coup recherche et localisation 12 09 83 .

18 06 85 nouvelle expédition pour réaliser une clairière pour faciliter le treuillage par Hélicoptère opération prévue dans la semaine du 7 au 13 Octobre 85 afin de récupérer le dernier Moteur .

=====

TEMOIGNAGES LOCAUX

Nous tentons de nombreux coups de fils à des personnes âgées ayant été impliquées à l'époque mais ils s'avèrent infructueux : la mémoire n'est plus là et le temps ayant passé, beaucoup d'entre elles, sont malheureusement décédées.

LES ARCHIVES NOUS METTENT SUR LA PISTE

Nous prenons alors une nouvelle direction : celle des archives, pour y chercher deux Do217 tombés le 12 Juin 1944. Mais aucun des sept appareils crashés le 12 juin 1944 ne le sont à des lieux ne correspondant géographiquement :

1944-06-10	6./KG 100 Do 217M-11 326473	6N+JP	Bei Le Louroux-Béconnais, 25 km nordwestlich Angers
1944-06-10	6./KG 100 Do 217M-11 723052		Bei Marmande, 70 km südöstlich Bordeaux.
1944-06-10	6./NJG 4 Do 217N-1 51428		Unbekannt. Bruch 100 %.
1944-06-10	6./NJG 4 Do 217N-2 52051		Nähe Etampes
1944-06-10	9./KG 100 Do 217K-3 4708	6N+KT	Östlich Barfleur, 26 km östlich Cherbourg
1944-06-10	9./KG 2 Do 217K-1 4438	U5+IR	Fl.Pl. Couvron
1944-06-10	II/NJG 101 Do 217J-1 1254		Bei Perg Absturz. Bruch 100 %.

Nous épluchons alors les listes complètes de tous les Do217 tombés en 1944, et c'est notre ami Claude, un historien expérimenté, qui met le doigt dessus le premier : deux appareils de la KG100 ont été portés manquants le 15 Juin 1944, l'un reporté perdu à Saint Laurent de Neste (village proche de notre site), et l'autre porté manquant à Cherbourg.

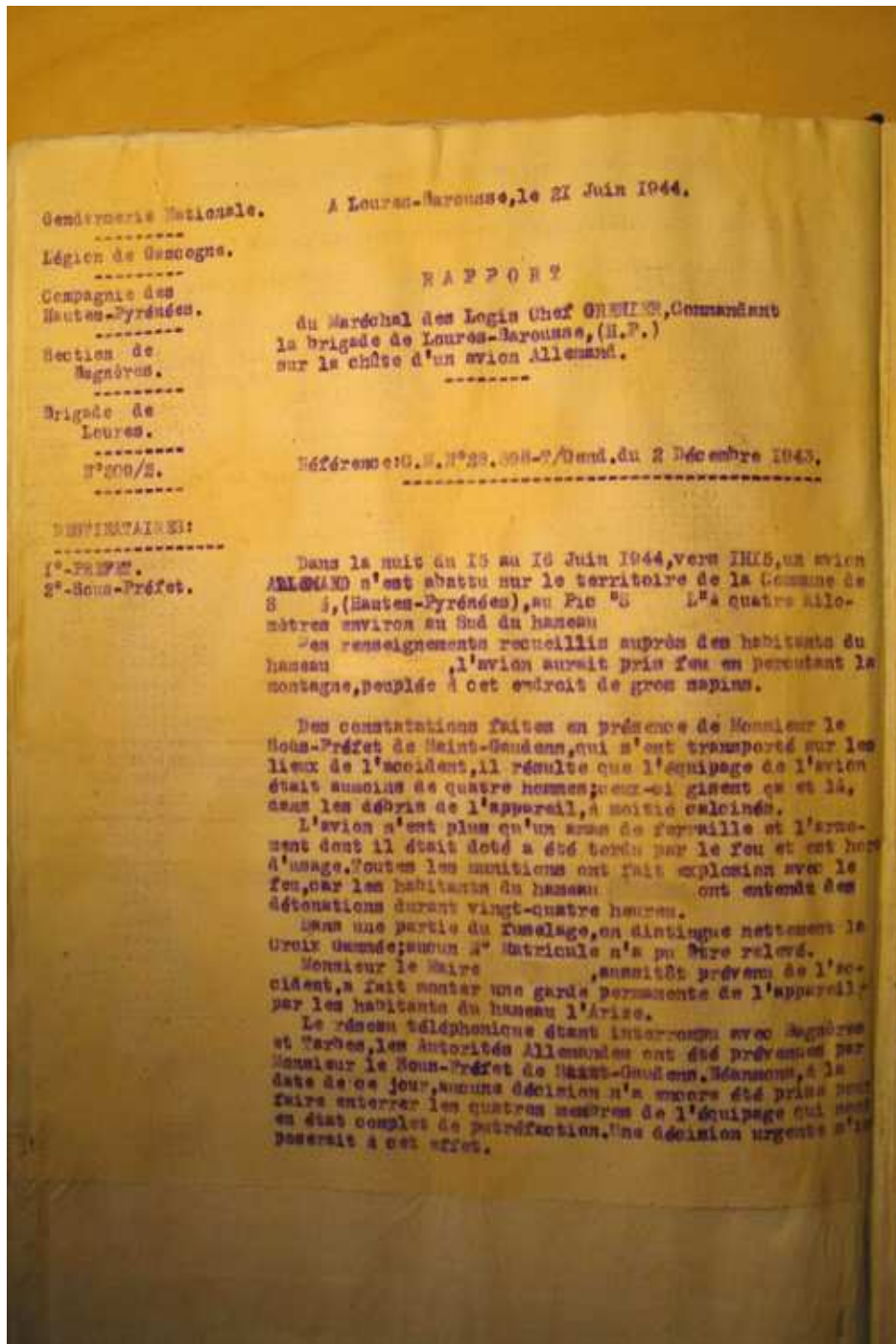
1944-06-15	9./KG 100 Do 217K-2 4555	6N+IT	Bei Saint-Laurent, 53 km östlich Tarbes	Luftkampf. Bruch 100 %
1944-06-15	9./KG 100 Do 217K-3 4749	6N+HR	Cherbourg	Luftkampf. Bruch 100 %.

Ce dernier avion ne serait-il pas l'avion du gouffre, que la Luftwaffe aurait porté « manquant sur son objectif »(en l'occurrence Cherbourg), car jamais retrouvé ?

SUR LA PISTE DE CES AVIONS

Puis Claude nous transmet deux rapports de gendarmerie de la vallée de la Barousse émis respectivement début fin Juin et début Juillet 1944 précisant que DEUX avions allemands sont tombés simultanément, à quelques kilomètres l'un de l'autre, dans la nuit du 15 Juin 1944.

Grace à ces documents, l'identification de nos deux machines a fait un grand pas en avant; Nous commençons à penser que ces deux avions de la KG100 sont bien « les nôtres ».



Armée Nationale
région de Gascogne
Compagnie des H.P.
Section de Bagneres
Brigade de Loures-Basse
N° 220/2

A Loures le 8 Juillet 1944

R A P P O R T

-1-1-1-

du Maréchal des Logis Chef GRENIER, Commandant la
Brigade de Loures-Basse, (H.P.)
sur la chute d'un avion Allemand.

-1-1-1-

DESTINATAIRES:

- 1°) Préfet
- 2°) Sous-Préfet.

Référence: C.M N° 28.598-T/Genl. du 2 Décembre 1943 .

Le 7 Juillet 1944 dans la matinée, en visite
commune à S (H.P.), avons été informés par Mr BON
François, faisant fonction de Maire dans la dite com-
mune, que les débris d'un avion portant le Croix Gam-
mée venait d'être découvert la veille au Pic Mont
S. Ils seraient situés à 6 Kms environ au Sud-
Ouest du bourg de la commune de S et à 2 Kms en-
viron à l'Est du hameau

Nous étant transportés sur les lieux avons
constaté ce qui suit:

Effectivement à l'endroit désigné par Mr Bon
et à une altitude de 1.400 m environ, au versant sud
du Mont S avons découvert les débris d'un avion
portant la croix gammée au fuselage. Cet appareil pro-
bablement un bombardier n'est plus qu'un amas de ferraille
et hors d'usage. De ces constatations il ressort que
l'avion a pris feu en percutant la forêt peuplée à
endroit de hêtres, brûlés jusqu'à la cime, sur une sur-
face de 100m de long et 40m de large.

Actuellement il n'est pas possible de dénombrer
les membres de l'équipage, qui sont complètement décom-
posés et calcinés. On trouve épars un peu partout des
lambeaux de chair en état complet de putréfaction et
des chaussures. Tous leurs effets sont calcinés.

La chute de cet appareil remonterait à la nuit
du 15 au 16 Juin dernier, date où un autre avion alle-
mand s'était abattu au pic S car lors de cet
accident les habitants du hameau avaient cru
constater deux avions survoler la région.

L'appareil n'étant plus qu'un amas de ferraille
et les corps des membres de l'équipage étant complète-
ment disparus soit par leur décomposition, déshydratés
ou calcinés par le feu aucune garde ne sera montée. Les
habitants de la Commune

Le réseau téléphonique étant interrompu les au-
rités compétentes n'ont pu être prévenues de cet acci-
dent d'aviation.

NOUS AVONS LA CONFIRMATION EN RECOUPANT AVEC D'AUTRES OUVRAGES

Dans l'ouvrage de U. Balke « histoire de la KG100 », nous pouvons lire : «dans la nuit du 14 au 15 Aout, le II ème groupe lança une attaque contre les bateaux dans le port de Cherbourg. Trois machines furent perdues.... L'avion de Rudolf Stoll (Do 217 K 3, 6N + HR, Werk Nr. 4749) et celui de Kurt Faust (Do 217 K 2, 6N + LT, Werk Nr. 4555) ne rentrèrent pas ».

Nous retrouvons la même information dans « Warriors & Wizards » de M. Böllinger : les hypothèses se recourent;

QUELS EQUIPAGES ?

Les Wnr. et les immatriculations validées, il faut maintenant chercher les noms de l'équipage.

Matti Salonen, expert des archives de la Luftwaffe, nous les fournit rapidement :

Wnr 4555

Flugzeugführer (pilote) Ofw Faust, Kurt,
Kampfbeobachter Fhj-Ofw Adermann, Erich,
Bordfunker Ogfr Schmidt, Julius,
Bordwart Gefr Kraft, Josef,

Wnr 4749

Flugzeugführer (pilote) Fw Stoll, Rudolf,
Kampfbeobachter Lt Sühnel, Rudolf,
Bordfunker Uffz Welte, Erwin,
Bordwart Ogfr Wettermann, Johann,

MAINTENANT, LA LOCALISATION

La question suivante est désormais géographique : lequel des deux avions (Quel Wnr) est tombé sur le Mont S1?

Un témoignage local digne de foi nous apprend que les corps de l'équipage d'un seul des deux avions ont été récupérés par l'armée allemande : celui du Mont S2.

Pour l'autre, sur le Mont S1, les corps furent laissés sur place, car l'armée allemande en pleine déroute n'avait pas le temps ni les moyens d'aller chercher des corps en montagne.

Une recherche dans le grand cimetière Allemand de Berneuil nous fournit un élément décisif : Kurt Faust pilote du Wnr 4555 (c'était bien lui, date de naissance 21.8.15) y était enterré ;



L'avion du Mont S2 (corps récupérés) était donc le Wnr 4555.

LA DECOUVERTE DU « NVM »

Enfin, l'un des plus grands spécialistes de la KG100, U.Balke, nous envoie alors le rapport de perte de ces appareils (le « NVM ») voir ci-dessous (PJ2) :

ce rapport confirme le résultat de notre recherche car face au Wnr4555 l'on peut lire « corps retrouvés ».

Par déduction, l'avion du Mont S1, celui du gouffre, est donc bien le Wnr 4749, celui immatriculé « 6N + HR ».

N.V.I.

NUMERO DE SERIE (W-27)
MATRICULATION

TYPE AVION
A =
CUBA BORDA
FRONT S/L
FRONT S2

Ech. No.	Quantité des Matières Poids (kg) ou Volume (l)	Date	Nom du Destinataire	Volume	N° de l'Équipement	Cubage			Ventes		Grand An. Lab.	
						m ³	lit	kg	Volume (kg)	État	Lot	Lot
1	Do 27 K 2	4795	6.8%		W 27 K 2	111.2.0.100	67450-127	1932				
2	Do 27 K 3	4795	6.8%		W 27 K 3	111.2.0.100	67450-128	1932				
3	Do 27 K 4	4795	6.8%		W 27 K 4	111.2.0.100	67450-129	1932				
4	Do 27 K 5	4795	6.8%		W 27 K 5	111.2.0.100	67450-130	1932				
5	Do 27 K 6	4795	6.8%		W 27 K 6	111.2.0.100	67450-131	1932				
6	Do 27 K 7	4795	6.8%		W 27 K 7	111.2.0.100	67450-132	1932				
7	Do 27 K 8	4795	6.8%		W 27 K 8	111.2.0.100	67450-133	1932				
8	Do 27 K 9	4795	6.8%		W 27 K 9	111.2.0.100	67450-134	1932				
9	Do 27 K 10	4795	6.8%		W 27 K 10	111.2.0.100	67450-135	1932				
10	Do 27 K 11	4795	6.8%		W 27 K 11	111.2.0.100	67450-136	1932				
11	Do 27 K 12	4795	6.8%		W 27 K 12	111.2.0.100	67450-137	1932				
12	Do 27 K 13	4795	6.8%		W 27 K 13	111.2.0.100	67450-138	1932				
13	Do 27 K 14	4795	6.8%		W 27 K 14	111.2.0.100	67450-139	1932				
14	Do 27 K 15	4795	6.8%		W 27 K 15	111.2.0.100	67450-140	1932				

Act. gub. n. 11.7.54
 CARB. REQUIRES. AD. 12-7

LES PIECES PARLENT

Nous savons grâce aux archives que le Wnr 4555 était un Dornier217 de type K2 et que l'autre le Wnr 4749 était un Do217 de type K3.

Or, une plaque d'instructions de gestion de carburant trouvée dans le gouffre nous révèle que l'appareil du Mont Sacon était un K3 (voir ci-dessous, au centre de la plaque, après le mot « anweisung ») :



Cette découverte confirme bien l'identification de l'avion du Mont S1 : c'est le Wnr 4749, immatriculé 6N+HR, de type K3.

UNE INTERROGATION NAIT

Tout à coup, nous découvrons qu'en Septembre 1943, la KG100 frappe un grand coup en coulant un cuirassé italien, le « Roma » avec des bombes volantes Fritz X (Pilotes Jope et Deumling ; ci-dessous, Deumling est devant son avion) ;



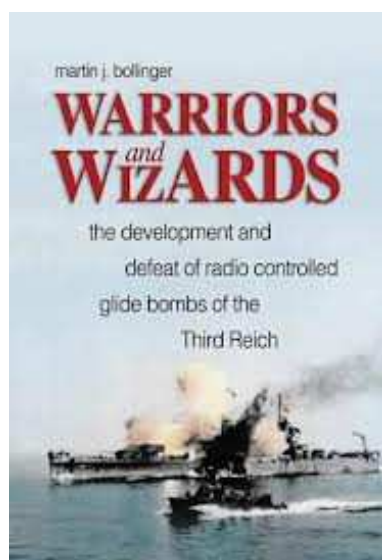
Les archives nous révèlent des photos prise en septembre 1943 de Do217 partant d'Istres, et l'on y voit un avion qui semble porter l'immatriculation « 6N + HR »



Le Do217 « 6N + HR » Wnr 4749, Aurait-il pu être un de ceux qui coula le Roma ?

C'est une hypothèse que nous avons très sérieusement examinée ; Nous avons cherché quels étaient les Wnr des avions de Deumling ou de Jope en Septembre 1943, mais les archives n'ont pas conservé cette information (seuls les Wnr des avions manquants étaient consignés). Nous étions tentés de croire que le « notre » pouvait être l'un d'eux.

Mais Marty Bollinger, auteur de « Warriors and Wizards » nous amena plusieurs éléments précis démentant cette hypothèse.



Certes, l'immatriculation sur la photo de Septembre 1943 (« 6N+HR ») semble bien être celle de l'avion du Mont S1, mais une immatriculation était utilisée plusieurs fois dans une escadrille. Quand un appareil était détruit, son immatriculation était rapidement reprise par un nouvel appareil. La durée de vie des avions à cette époque étant très courte, il est improbable qu'un appareil avec l'immatriculation « 6N+HR » en Septembre 1943 soit toujours le même avion en Juin 1944, plus de dix mois plus tard.

En outre, la version K3 (celle de notre avion) n'arriva dans la KG100 qu'en Octobre 1943 soit un mois après l'opération du Roma.

Sachant de plus une nouvelle version d'avion était mise en ligne environ un mois après l'arrivée des avions (temps nécessaire à l'entraînement), l'avion du Mont Sacon ne fut opérationnel au mieux que deux mois environ après le raid sur le Roma.

Ainsi, l'avion du Mont S1 n'est pas celui qui coula le Roma : un peu de déception certes, mais le plaisir d'avoir trouvé la réponse à cette question et avoir ainsi levé le doute, rétablit la vérité historique.