



**PLEASE DON'T PUBLISH ANY CONTENT BEFORE
NOVEMBER 2007**

Le Messerschmitt de l'Île de Bagaud

**Bref rapport de recherche sur l'épave d'un avion de la 2e guerre
mondiale abattu à l'Île de Bagaud**

Lino von Gartzen

© 2007

Le Messerschmitt de l'île de Bagaud



Fig. 1: montage graphique/Messerschmitt Bf 109 F4,à l'arrière-plan les îles d'Hyères

L'épave du chasseur allemand qui gît au Nord de l'île de Bagaud a pu être identifiée:il s'agit d'un Messerschmitt Bf 109 F4,piloté par un jeune aviateur allemand,Rudolf Wälde.Il fut abattu le 21.01.1944 par des chasseurs américains au-dessus des îles d'Hyères.Le pilote,qui avait sauté en parachute,ne put être retrouvé malgré des recherches entreprises immédiatement et qui durèrent trois heures.Rudolf Wälde est toujours porté disparu.



Fig. 2: Midi de la France

Prélude

Marseille, 2006. Le relevage, ainsi que le chargement dans le port de Marseille, du moteur DB601 d'un Messerschmitt Bf 109 avait attiré la presse locale de même que de nombreux plongeurs et passionnés d'aviation. Les conversations allaient bon train et l'un des plongeurs mentionna une épave d'avion située aux îles d'Hyères, environ 120km à l'Est de Marseille. Selon lui, c'était probablement un Messerschmitt. Cela éveilla mon intérêt, car j'avais déjà entendu parler de cette épave quelques années auparavant. Oui mais voilà, seuls quelques plongeurs en connaissaient la position exacte. Quant à mon interlocuteur, il ne pouvait ou ne voulait dévoiler l'emplacement. Dire que j'avais fait plus de 250 plongées aux îles d'Hyères et que ce Messerschmitt m'avait échappé jusque-là! J'enrageais...

Deux mois plus tard, j'étais en vacances à Hyères pour une merveilleuse semaine de plongée à l'Ulysse Club, dirigé depuis une vingtaine d'années par Christophe Desix. Connaissant ma passion pour les avions engloutis, Christophe me montra tous les jours des épaves différentes: Mustang P-51, chasseur Mystère IV, bombardier Glenn Martin, Stuka. Le pied, d'accord, mais pas le moindre Messerschmitt là-dedans.



Fig. 3: Lena sur l'épave d'un Mustang P-51 (presqu'île de Giens)

En fin de vacances,j'ai demandé à Christophe ce qu'il pensait de cette histoire de Messerschmitt:"Il paraît qu'il y en a un pas loin de chez toi,vers Port Cros.Faut absolument que j'y aille!"



Fig. 4: Lino et Christophe parlant épaves à bord de l'Ulysse II.

Christophe connaissait cet avion,ou plutôt ce qu'il en restait:une partie du fuselage d'un chasseur et un morceau d'aile de 2m environ.Le tout à10m de profondeur,au Nord de l'île de Bagaud.Ces débris ne sont guère significatifs,mais ils justifiaient un retour en France à bref délai.D'autant plus que Christophe me proposa d'organiser dans cette perspective une plongée devant cette île un peu plus éloignée.

La plongée

Le 29.04.2007, me voici revenu au petit port de la Madrague, dans la presqu'île de Giens. C'est là que se trouve le Centre de Christophe Desix.

Il propose à ses autres clients une plongée sur la "Barge aux congrès", à 50m de profondeur. Ce choix s'avère très pratique pour moi, car l'endroit est situé à proximité de l'île de Bagaud.



Fig. 5: l'île de Bagaud, côté Nord.

Après cette plongée, nous nous rendons immédiatement sur l'épave toute proche du Messerschmitt.

Christophe descend le premier afin de localiser l'avion. J'attends impatientement à bord qu'il me fasse signe. Au bout de 15 interminables minutes, il fait surface à 300 mètres: il a repéré les morceaux de l'avion.

En quelques secondes, je me mets à l'eau et je distingue enfin l'épave sous moi. Les restes du chasseur reposent debout sur fond de 10m, à une trentaine de mètres du rivage.

J'ai l'impression qu'à l'origine l'avion devait se trouver à une plus grande profondeur, entre le continent et l'île, à un endroit où il gênait le passage des chaluts. Et c'est probablement un pêcheur qui les a "déménagés" là un jour.



Fig. 6: l'épave de l'avion vue de dessus.



Fig. 7: l'épave vue de devant: on distingue le train d'atterrissage gauche rentré dans l'aile.



Fig. 8: vue de l'aile gauche vers le restes du cockpit.



Fig. 9: Christophe Desix sur l'épave du Messerschmitt.

Les parties suivantes de l'avion, qui existent encore, ont été photographiées aux fins de documentation:

1. Partie inférieure du fuselage, de la suspension du moteur jusqu'à l'emplacement du siège de pilotage.

Sur le côté gauche, une partie des flancs du fuselage.

2. Le train d'atterrissage droit fixé au fuselage.

3. L'aile gauche sur une longueur d'environ 2m. Ici, le train d'atterrissage gauche est rentré dans l'aile.

Malheureusement, l'arrière de l'appareil a disparu. Or, c'est la partie la plus importante pour nous, car on y trouve le numéro de série, lequel permet une identification formelle de l'avion.

Certes, ce numéro est parfois apposé ou frappé à d'autres endroits. Mais ceux-ci varient beaucoup selon l'usine et l'année de fabrication. La recherche de ce numéro nécessiterait donc de démonter et de relever plusieurs fragments, ce qui endommagerait les quelques restes de l'avion, sans garantir qu'on retrouverait cette information. Nous avons donc décidé de poursuivre nos investigations en nous bornant à déterminer le type de l'avion ainsi que le lieu et la date du crash.

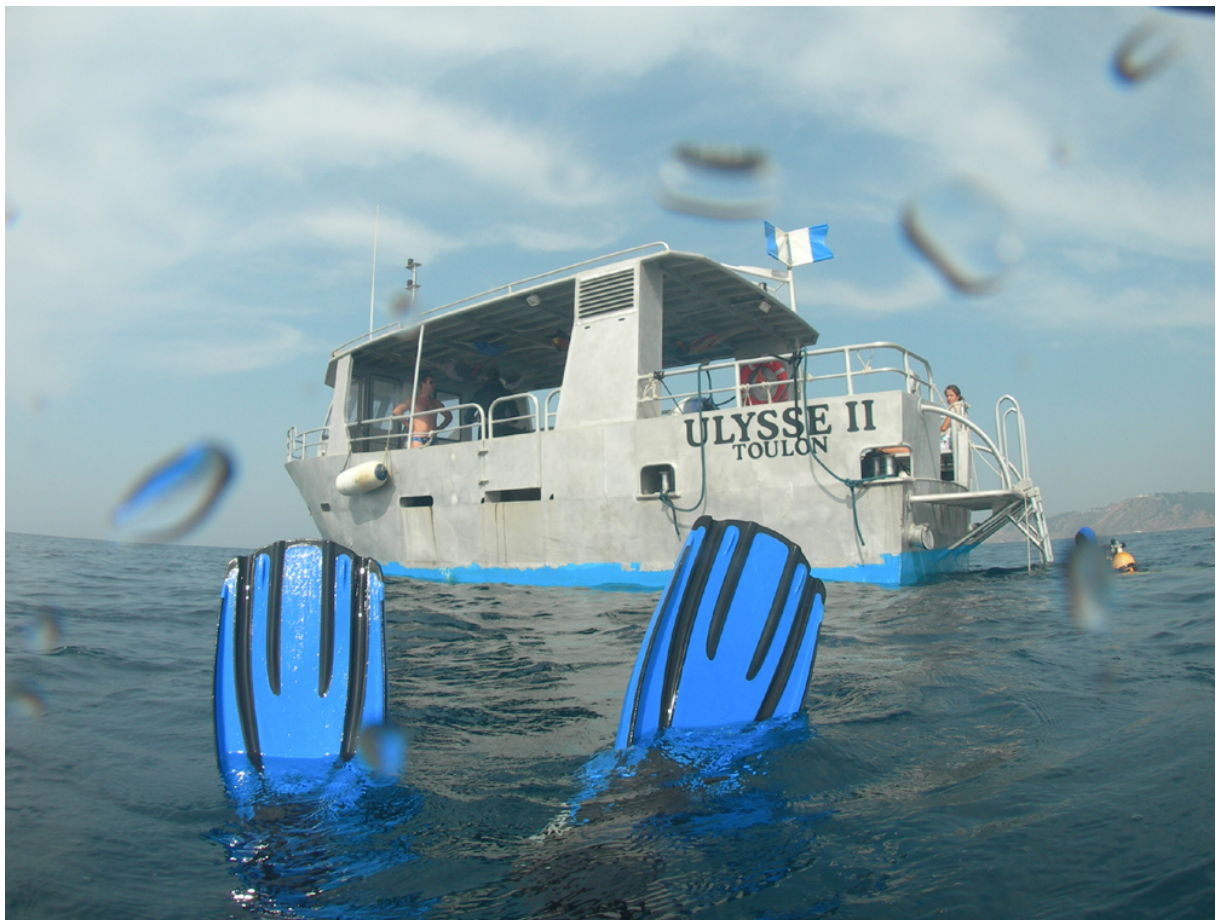


Fig. 10: le bateau de l'Ulysse Club

Détermination du type de l'avion

De retour en Bavière, nous avons comparé les photos de l'avion aux listes de pièces détachées et aux manuels concernant le Messerschmitt Bf 109.



<i>Messerschmitt</i> A.G. Augsburg	Fahrwerk Baugruppe: Fahrgestell rechts 109.220	<i>Ersatzteilliste</i> <i>BF 109 F</i>
--	---	---

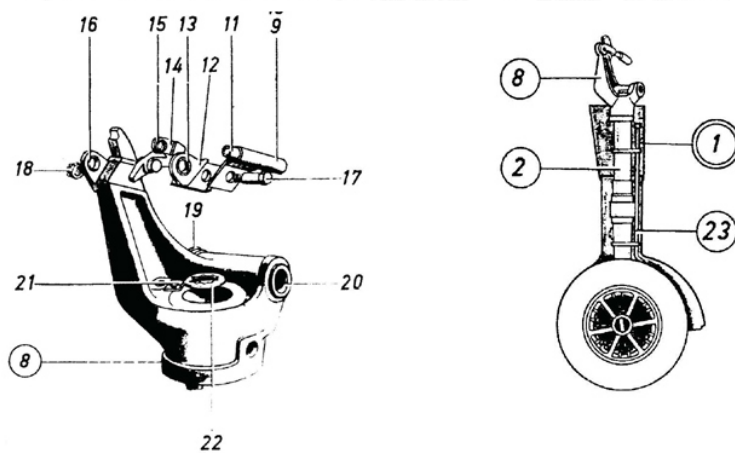


Fig. 11: train d'atterrissage droit



<p>Messerschmitt A.G. Augsburg</p>	<p>Rumpfwerk Baugruppe: Steuerung im Rumpf 109.411</p>	<p>Ersatzteilliste BF 109 F</p>
--	---	-------------------------------------

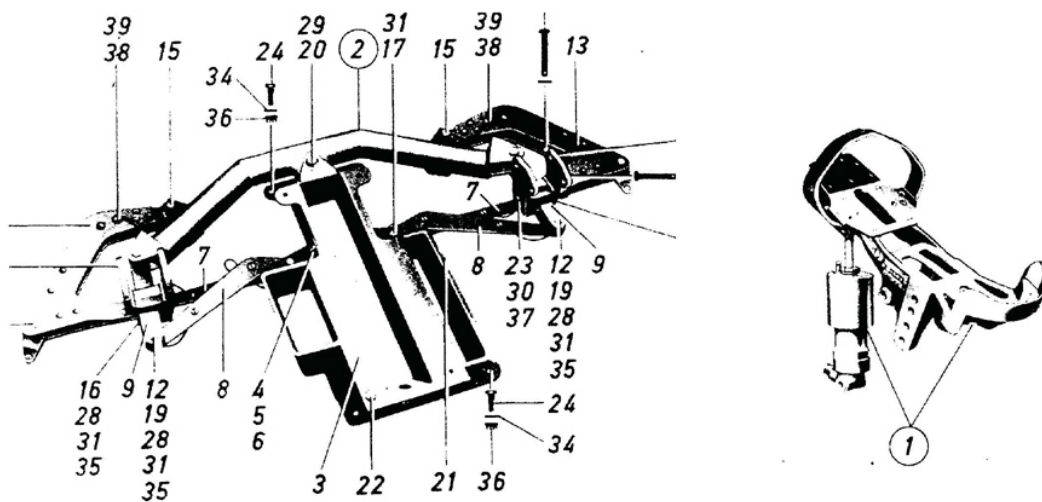
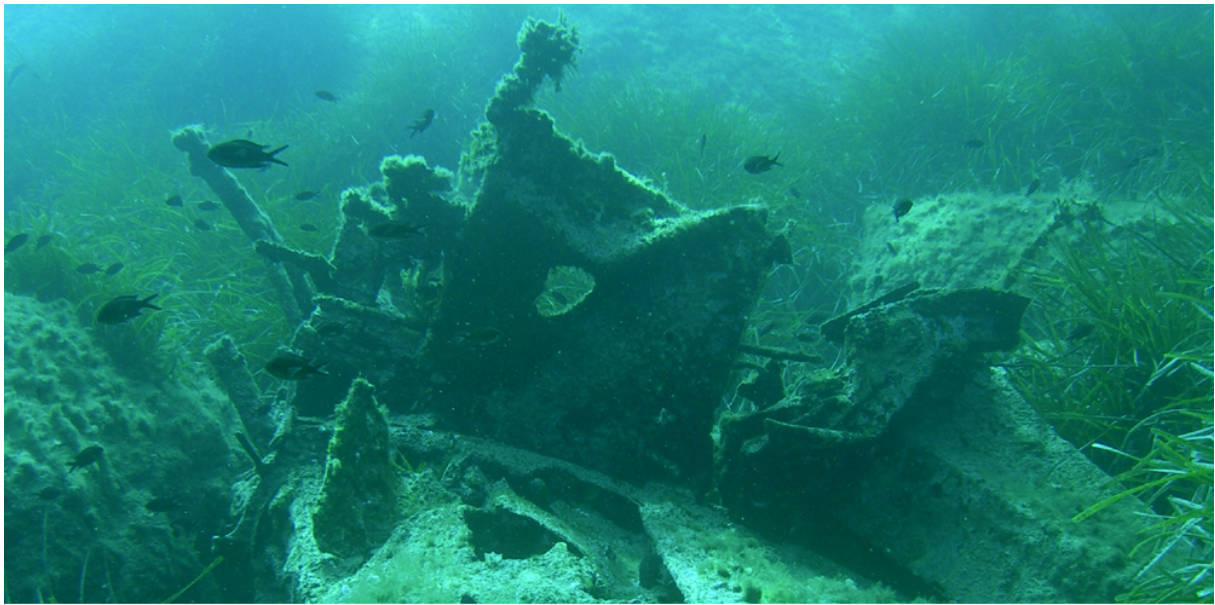


Fig. 12: commandes

L'examen de ces détails ayant permis de conclure qu'il s'agissait bien d'un Bf 109, restait à déterminer le type. Nous disposons pour cela d'un indice sûr, à savoir la petite ouverture circulaire dans la paroi gauche du cockpit: elle est présente sur le modèle F mais pas sur le modèle G du Bf 109. Ces deux modèles entrent en ligne de compte, car ils étaient utilisés dans le groupe de chasse Sud (Jagdgruppe Süd).



<p>Messerschmitt A.G. Augsburg</p>	<p>Rumpfwerk Baugruppe: Rumpf 109.100</p>	<p>Ersatzteilliste BF 109 F</p>
--	--	-------------------------------------

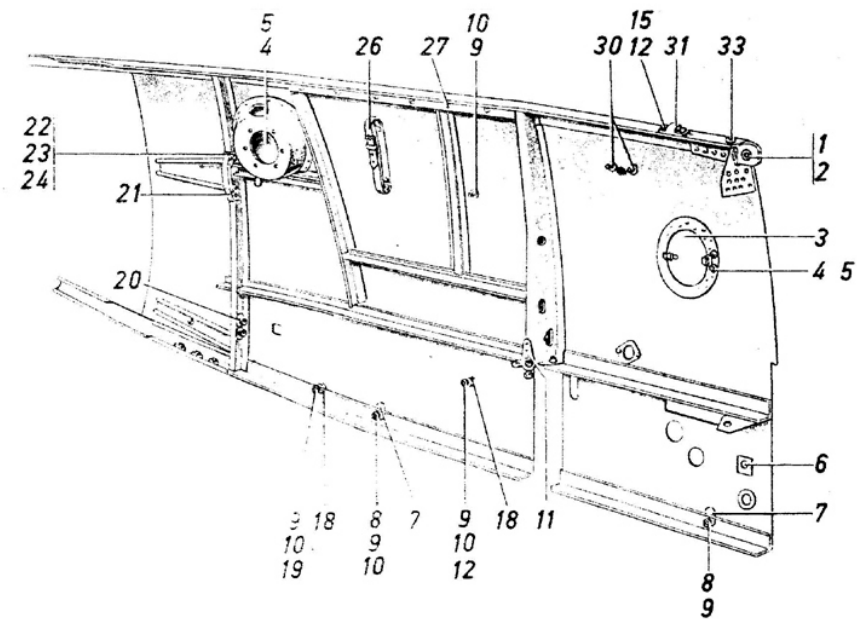


Fig. 13: **ouverture circulaire** dans la paroi gauche du cockpit du **Bf 109 F**.

Messerschmitt
A.G.
Augsburg

Rumpfwerk
Baugruppe:

Rumpf

109.116

Ersatzteilliste
BF 109 G

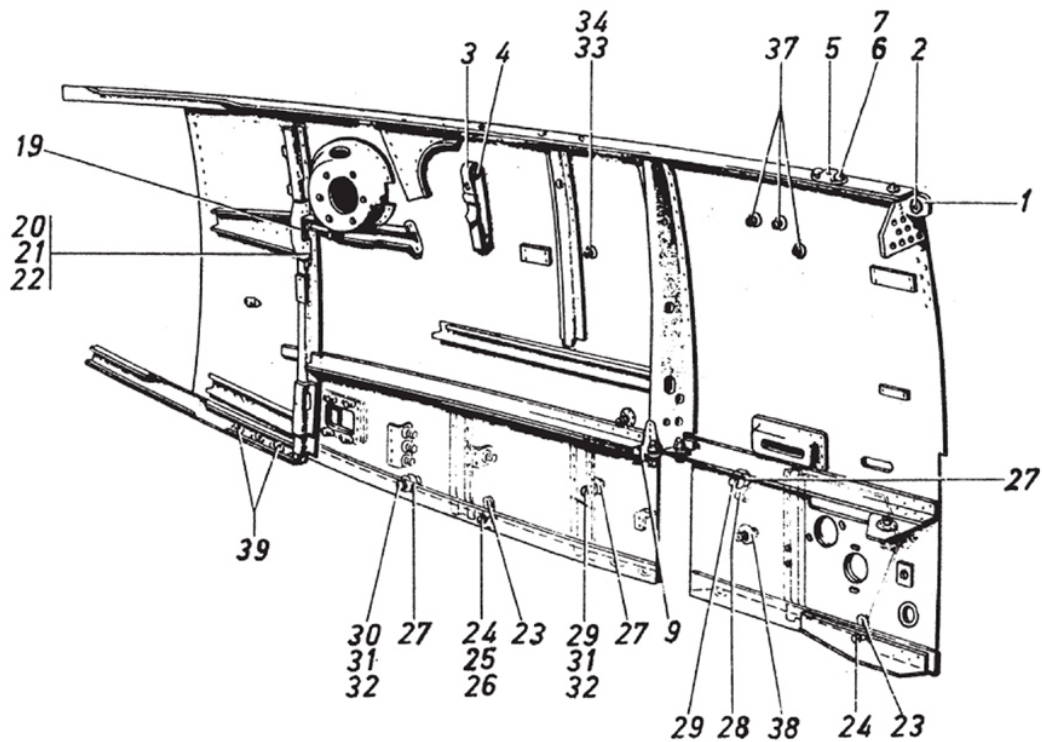


Fig. 14: **pas** d'ouverture dans la paroi gauche du cockpit du **BF 109 G**.

Sur la base de ces trois éléments caractéristiques, on peut affirmer que le fragment de fuselage gisant au Nord de l'île de Bagaud appartient effectivement à un Messerschmitt Bf 109 de la série F.



Fig. 15: **Bf 109 F**

Recherches

Dans le cadre des recherches concernant le moteur DB601 relevé à Marseille, nous avons réuni de nombreux documents sur les avions tombés en mer dans le Sud de la France. Il y a deux ans, Philippe Castellano m'avait communiqué sa "liste", établie à partir des sources les plus diverses et représentant un travail de 20 ans, commentaires compris. Il y est fait mention d'un Bf 109 porté disparu dans la région d'Hyères, avec des indications plus précises que nous l'espérions, à savoir:

Type d'avion: Messerschmitt Bf 109 F4

Lieu du crash: île d'Hyères (dont fait partie l'île de Bagaud)

L'étude des archives militaires à Fribourg-en-Brisgau ne nous a pas permis de progresser: il n'existe aucune liste des pertes à la date concernée et les autres documents disponibles ne mentionnent que les victoires allemandes.

Archives de l'USAAF

Afin d'approfondir la question, nous nous avons exploité les documents de l'aviation alliée relatifs au 21.01.1944.

Ce jour-là, la 15th Airforce a bombardé l'aérodrome de Salon de Provence, qui servait de base à la chasse allemande. Il y eut des pertes élevées du côté allemand, dont au moins 4 appareils détruits et de nombreux autres endommagés. Mais les documents de la 15th Airforce sont muets en ce qui concerne notre avion. Les combats aériens qui y sont mentionnés ont eu lieu 150km plus à l'Ouest et il n'est pas question d'un affrontement à Hyères. C'est un ami de Philippe Castellano qui a élucidé cette affaire: Guy Julien, historien de l'aviation en France, s'intéresse tout particulièrement aux missions de la 12th Airforce, unité composée de bombardiers B-25, qui était spécialisée dans la lutte contre les bateaux. Le 21.01.1944, elle accomplit une mission sur la côte française. Et Guy a bien voulu me faire parvenir les documents concernant ses activités: Ils contiennent un rapport détaillé sur l'attaque d'un convoi de navires allemands près d'un groupe d'îles de la Côte d'azur. Le rapport précise que deux chasseurs allemands furent abattus à proximité de ces îles: l'un par le mitrailleur de bord d'un bombardier, l'autre par le pilote d'un Spitfire au service des Américains, qui escortait avec son groupe la formation de bombardiers.

A ce stade, nous pensions que nos recherches étaient terminées et que nous ne trouverions plus d'autres documents. Tout semblait déjà indiquer que les restes découverts appartenaient à l'avion piloté par Rudolf Wälde.

Nous avons donc décidé de communiquer les résultats de nos recherches à la famille du pilote disparu. Cette dernière nous remercia de notre travail et nous transmit d'autres documents importants sur le dernier vol de Rudolf Wälde:

un témoignage du capitaine commandant l'escadrille

un témoignage d'un camarade d'escadrille

Une demande de renseignements adressée par la famille au service d'information de la Wehrmacht confirma nos recherches.

L'histoire

A l'âge de 19 ans, l'aspirant Rudolf Wälde a terminé sa formation de pilote de chasse. Début décembre 1943, il est affecté à la 4^e escadrille du Jagdgruppe Süd. Ce groupe est chargé de préparer en 12 semaines les nouveaux pilotes à leurs futures missions au sein de la Jagdgeschwader 11 (escadre) et de les initier aux modèles d'avions les plus récents. Pendant ce stage, les jeunes pilotes étaient censés exécuter leurs premières sorties sur des objectifs ennemis, encadrés par des pilotes chevronnés, et acquérir une expérience tactique.

Cependant, les choses prennent déjà une tournure différente en cet hiver 1943/44:

le temps de formation est réduit à 4 semaines, et l'entraînement ne peut se faire que sur quelques rares avions neufs. Les vieux appareils qui ne sont plus opérationnels doivent être modernisés par tous les moyens et maintenus en état de voler.

Au début, Rudolf Wälde paraît avoir de la chance: la dernière attaque alliée sur Marseille, qui s'est soldée par des pertes sévères pour le Jagdgruppe Süd, a eu lieu quelques jours avant l'arrivée de Rudolf dans le Midi de la France. Et en décembre, son unité touche 13 chasseurs flamboyants neufs, des Messerschmitt Bf 109 G-6. C'est ainsi que Rudolf se voit attribuer l'un de ces appareils, à propos duquel il écrit dans sa dernière lettre: "J'ai un Me 109 G6. Très rapide et maniable, il grimpe vite!..." Durant les trois premières semaines, l'activité ennemie est faible dans le secteur du Jagdgruppe Süd. Quelques rares missions et aucun indice que la 4^e escadrille ait participé à des combats. Rudolf écrit: "Tous les jours, nous attendons assis dans les avions, mais jamais on ne voit l'ombre d'un Tommy dans notre secteur,..."



Fig.16: un pilote du Jagdgruppe Süd attend l'ordre de décoller dans son Messerschmitt.

Le 15.12.1944,Rudolf Wälde fait un atterrissage forcé à la suite d'une panne de moteur.Il s'en sort indemne:"Le 15.12,j'ai eu un pépin,mais c'est seulement le zinc qui a dégusté;j'ai toujours du pot dans ces cas-là..."

Mais la chance semble ensuite tourner:en remplacement de son appareil dernier cri,mais abîmé,on lui attribue un Messerschmitt Bf 109 F-4 vieux de presque 3 ans.Ce "16 bleu" a déjà subi deux avaries en 6 mois de service au Jagdgruppe Süd.Techniquement dépassé à ce stade de la guerre,il est inférieur à la plupart des chasseurs alliés qu'il doit affronter.



Bf 109 F-4
Messerschmitt Bf 109 F-4 / W-Nr. 7176 (7178)

Deutsche Luftwaffe / Blaue 16
Unteroffizier-Fahnenjunker Rudolf Wälde
4./JGr. Süd / Marseille / 21. Januar 1944

© 2007 C.e.d.

Copyright
by Helmut Schmidt
h.h.s@gmx.net

Fig. 17: BF 109 F-4,le "16 bleu" de Rudolf Wälde
profil de Helmut Schmidt(<http://flyingart.twoday.net/>)

Le 21.01.1944 au matin, le calme est rompu par deux attaques consécutives que l'USAAF lance dans le Midi de la France:

Une grande formation de bombardiers B-17 de la 15th Airforce, escortée par des chasseurs P-38, fait route pour attaquer l'aérodrome de Salon de Provence.

Peu après, on signale un autre groupe de bombardiers américains. Il s'agit de 6 B-25 partis de Corse qui s'approchent de la Côte d'azur. Leur objectif: un convoi de bateaux allemands, près de l'île d'Hyères. Il se compose d'un cargo de 10 000 tonnes et de 5 navires d'escorte, qui effectue probablement le trajet de Marseille à Gênes. Les B-25 font partie du 428e BS de la 12th Airforce, unité spécialisée dans la destruction de bateaux dans la zone Italie/Midi de la France. L'escorte compte 8 chasseurs Spitfire du 4th FS, 52 Fighter Group. Ces unités sont appuyées de fines de renseignement appuyées par un groupe de la RAF. Les Marauder anglais utilisés pour la reconnaissance signalent des objectifs intéressants à la formation de bombardiers.

La 1ère et la 2e escadrille du Jagdgruppe Süd tentent en vain de contrer l'attaque de l'aérodrome: plusieurs avions allemands sont abattus ou gravement endommagés.

Vers 12h45, la 4e escadrille est alertée et décolle pour protéger le convoi allemand menacé. Huit avions quittent l'aérodrome de Marseille et mettent le cap sur Hyères afin d'intercepter les bombardiers américains. L'un des pilotes est Rudolf Wälde qui va, pour la première et ultime fois, affronter l'ennemi.

Ils atteignent le convoi aux îles d'Hyères, juste avant l'arrivée des bombardiers américains. A 13h15, les chasseurs répartis en deux groupes attaquent les B-25. Le premier groupe ouvre le feu sur 2 bombardiers, qui sont gravement endommagés; 4 ou 5 membres d'équipage sont blessés. Puis, le deuxième groupe attaque. Rudolf Wälde s'approche de plus en plus des bombardiers. Soudain, 8 Spitfire surgissent, soleil dans le dos, et font feu sur les Allemands. Le "16 bleu" de Rudolf est immédiatement atteint et tombe en mer à 13h16, au Nord de l'île d'Hyères. Rudolf saute en parachute et ses camarades le voient toucher l'eau à environ 6km de la côte.

C'est la dernière fois que Rudolf Wälde a été vu. Le combat aérien au dessus des îles cesse au bout de 5 minutes et les bombardiers font demi tour. A 14h, soit 40 minutes seulement après l'attaque manquée du convoi, les recherches commencent. Un avion de sauvetage allemand va explorer le secteur pendant 3 heures. En vain.

"Etant donné qu'il y avait une très forte houle ce jour-là, et qu'il n'était pas exclu que Wälde fût blessé, on peut supposer qu'il a trouvé la mort dans les vagues." (1)

Le premier contact de Rudolf Wälde avec l'ennemi n'avait duré qu'une minute. Et c'est avec la même brièveté que l'on note dans les archives américaines: "The escort put away another FW of a separate flight of four." (2)

(1) Cette phrase est tirée du témoignage d'un camarade d'escadrille.
(2) Cette phrase provient des archives américaines concernant l'unité de bombardiers américains. Les équipages de ces avions, croyant avoir été attaqués par des chasseurs de type Focke Wulf FW 190, utilisent l'abréviation "FW". Lee Trowbridge, l'un des pilotes de Spitfire escortant les bombardiers, déclara avoir abattu un Messerschmitt Bf 109.



Fig. 18: Rudolf Wälde(en médaillon) et l'épave de son Messerschmitt Bf 109

PLEASE DON'T PUBLISH ANY CONTENT BEFORE NOVEMBER 2007

Ont participé aux recherches:

Christophe Desix, directeur du centre "Ulysse Club" à La Madrague (presqu'île de Giens), qui organise de magnifiques plongées.

<http://www.ulyseclub.com/><http://www.ulyseclub.com/>



Lino von Gartzen, archéologue sous-marin, passionné d'épaves d'avions.
Documentation et recherches sous-marines

<http://www.abtauchen.com/>



Je remercie tout particulièrement M. R. Wälde d'avoir bien voulu entretenir avec moi une correspondance ouverte, qui m'a beaucoup touché, et d'avoir mis à ma disposition des documents très importants pour nos recherches.

Mes remerciements vont aussi à Philippe Castellano, Luc Vanrell, GuyJulien et Klaus Fischer, pour les documents qu'ils m'ont communiqués et pour l'échange d'informations productif que nous avons eu. Merci également Helmut Schmidt pour le profil du "16 bleu" et Jean-Jaques pour la traduction en allemand vers français.

Sources

Documents:

Documents en possession de la famille Wälde
Documents de la Luftwaffe (archives militaires de Fribourg-en-Brisgau)
Documents de l'USAAF
Documents de la collection d'AERO Relic (<http://www.aero-relic.org/>)
Documents de la collection d'Immadras (<http://www.immadras.com/>)
Documents techniques de Luftfahrt-Archiv Hafner
Documents de Daimler Chrysler Corporate Archive
Témoignages de pilotes du Jagdgruppe Süd
Deutsche Dienststelle Berlin
Divers ouvrages et publications concernant la Luftwaffe

Des renseignements détaillés relatifs aux sources utilisées peuvent être obtenus sur demande.

Iconographie

Fig. 1: Messerschmitt Bf 109 F-4, à l'arrière-plan les îles d'Hyères.
Montage et photo: **Lino von Gartzen**
Photo Messerschmitt: **Daimler Chrysler Corporate Archive**

Fig. 2: Carte du Midi de la France
Fig. 3: Lena sur l'épave d'un Mustang P-51 (presqu'île de Giens)
Photo: **Lino von Gartzen**

Fig. 4: Lino et Christophe parlant épaves à bord de l'Ulysse II
Photo: **Lena von Gartzen**

Fig. 5: l'île de Bagaud, côté Nord
Fig. 6: l'épave de l'avion vue de dessus
Fig. 7: l'épave vue de devant: on distingue le train d'atterrissage droit rentré dans l'aile
Fig. 8: vue de l'aile gauche vers les restes du cockpit
Fig. 9: Christophe Desix sur l'épave du Messerschmitt
Fig. 10: le bateau de l'Ulysse Club
Photos: **Lino von Gartzen**

Fig. 11: train d'atterrissage droit (jambe de force à ressort ????????)
Fig. 12: commandes (palonnier et ????????)
Fig. 13: ouverture circulaire dans la paroi gauche du cockpit du Bf 109 F
Fig. 14: pas d'ouverture dans la paroi gauche du cockpit du Bf 109 G
Montage et photos: **Lino von Gartzen**
Les dessins techniques sont extraits de la liste de pièces détachées de Messerschmitt: avec l'aimable autorisation de
Luftfahrt-Archiv Hafner, Ludwigsburg
<http://www.luftfahrt-archiv-hafner.de/>

Fig. 15: Messerschmitt Bf 109 F-4
Source: **Daimler Chrysler Corporate Archive**

Fig. 16: un pilote du Jagdgruppe Süd attend l'ordre de décoller dans son Messerschmitt
Source: **Verlag Dieter Hoffmann**, Finthen
Avec l'aimable autorisation de l'éditeur

Fig. 17: Messerschmitt Bf 109 F-4, le "16" bleu de Rudolf Wälde
Profil: **Helmut Schmidt**
<http://flyingart.twoday.net/>

Fig. 18: Rudolf Wälde (en médaillon) et l'épave de son Messerschmitt Bf 109
Montage et photo: **Lino von Gartzen**
La photo de Rudolf Wälde a été mise à notre disposition par la **famille Wälde**