



Voyages de nocé à l'ombre des Typhoon !

Cette tranche d'histoire commence à la fin de la seconde guerre mondiale. Une demi-douzaine de demoiselles firent leur voyage de nocé au cours de la toute dernière mission du service de sauvetage air-mer de la Luftwaffe, le Seenotdienst, après la capitulation des forces allemandes !

Dès avant la guerre, la Luftwaffe avait mis au point le premier service SAR structuré et bien organisé au monde. Ce service, le Seenotdienst, sauva de la mort plus de quinze mille naufragés, dont environ cinq mille des forces alliées durant les années de cette deuxième guerre mondiale. Assez curieusement ce fut un officier subalterne, le capitaine Karl Born, qui fut à la fois



Karl Born au poste de pilotage d'un Do 24 du Seenotdienst

l'épine dorsale et l'âme de ce service. Né en Suisse de père allemand, Born ne commença ni une carrière militaire ni une carrière d'aviation. Il s'engagea tout jeune comme pilotin dans la marine marchande, et, après plusieurs passages du cap Horn sur des voiliers, encore en service en ces temps là, il acquit son brevet de capitaine au long cours. Il fut donc un excellent marin. Passionné par le vol des albatros qu'il avait pu souvent admirer pendant ses traversées, il quitta la marine pour apprendre à piloter des avions au début des années trente et obtint rapidement son brevet de Flugkapitän,

Sommaire :

- Voyage de nocé à l'ombre des Typhoon
- Souvenirs, souvenirs !
- Petit oubli de votre secrétaire !

**Vous voulez
publier un
article ?**

**Rien de plus
facile !**

**Envoyez-le à :
Alain Delannai**

**Tomberglaan 5
1930 ZAVENTEM**

Téléphone:

0484/42.95.92

E-Mail

**alain.delannai
@telenet.be**

ce qui le qualifiait pour le pilotage d'avions commerciaux lourds et multi-moteurs, l'équivalent des commandants de bord de notre époque. Il fut alors immédiatement engagé par la société Severa GmbH bientôt absorbée par le Luftdienst Gm, société civile de nom seulement, mais en fait contrôlée par le Reich Luftfahrt Ministerium, et qui était à la base du service de sauvetage dit Seenotdienst de la jeune Luftwaffe. Deux mois seulement avant le début du conflit, le Seenotdienst fut officiellement militarisé, ce qui valut à Born le grade d'Unteroffizier, c'est-à-dire sergent, puis de Leutnant der Reserve, sous lieutenant de réserve, et enfin, vu ses qualités de pilote, il fut nommé chef de la première escadrille de sauvetage air-mer. Il devint aussi pilote d'essai pour les nouveaux types d'appareils destinés au service. Lors de l'occupation des Pays-Bas, il fut le découvreur de l'hydravion trimoteur Dornier Do 24 méprisé par la Luftwaffe, mais produit aux Pays Bas à la plus grande satisfaction des Hollandais pour l'aéronavale dans leurs possessions coloniales. Born allait surnommer cet hydravion son Wundervogel, son avion merveilleux. Sa production fut alors continuée aux Pays Bas puis transférée à la CAMS en France. Certains Do 24 restèrent plus tard en service SAR de l'aviation espagnole jusque en 1963. A la fin du mois d'avril 1945, le Seenotgruppe 91 avait battu en retraite avec les forces allemandes de l'Estonie à la Prusse Orientale et se trouvait alors à Bug sur l'île de Rügen un peu à l'ouest de Stettin, devenue actuellement Szczecin. L'île était surpeuplée de militaires, de blessés et de réfugiés qui avaient été évacués de Prusse Orientale devant l'avance des troupes soviétiques qui maintenant approchaient de Stettin. Les choses s'aggravaient. Le 4 mai il fallut bien envisager d'évacuer encore une fois et son Gruppenkommandeur, Karl Born devenu Hauptman, c'est-à-dire capitaine, dut se résoudre à évacuer l'île. En plus de vingt-quatre Do 24 en état de vol, le groupe disposait d'un Arado 196, de plusieurs vedettes de la Seenotflottille 60 et la barge BP 41 qui était utilisée pour le dépannage et la mise à terre des hydravions. La décision à prendre dépendait du capitaine, il choisit alors d'évacuer vers Guldborg, village avec une petite baie sur l'île danoise de Falster. L'évacuation se fit le 5 mai malgré l'activité aérienne des chasseurs de la RAF qui contrôlaient maintenant la région. Maintenant le silence radio et volant au ras de la mer, les Do 24 chargés à ras bord du personnel du groupe, de membres de leurs familles et de blessés firent la traversée sans encombre. Il en fut de même pour les vedettes. Le jour de la capitulation allemande se passa dans le calme à Guldborg et ce n'est que trois jours plus tard qu'un officier danois arriva pour commander à Born de prendre contact avec des officiers britanniques au quartier général de la Résistance danoise



*Vedette de sauvetage
Flugsicherungboot du Seenotdienst*

à Saskoping. Lors de leur rencontre, le lieutenant Grey, d'un bataillon aéroporté, lui stipula de remettre tous les armements et les munitions sur des camions de la Résistance; les officiers et sous-officiers furent autorisés à conserver leur arme de poing. Les hydravions devaient être maintenus en bon état de vol, les swastikas effacés et des cocardes blanches à croix rouge peintes sur les fuselages. Tout le personnel navigant devait recevoir un brassard et une carte de la Croix Rouge certifiant qu'ils étaient en service commandé. Il était prévu que le groupe devrait rapatrier son personnel vers un camp de prisonniers en Allemagne et que les membres de leur famille pouvaient les accompagner. Le temps passa sans autres nouvelles. L'île était surpeuplée et le ravitaillement commençait à devenir très difficile. Born eut alors l'excellente idée de retourner au quartier général pour proposer de rapatrier non seulement son personnel, mais aussi sept cent cinquante blessés, dont cent cinquante sur civières, vers la base de BadZwischenham. La flottille de vedettes pourrait évacuer les réfugiés. La proposition fut acceptée par les Anglais et les Danois, et le groupe s'occupa immédiatement de la maintenance de ses appareils pour procéder à ce qui serait la toute dernière mission de la Luftwaffe. Les épouses des membres du groupe étaient autorisées à accompagner leurs maris à bord des hydravions. Il apparut alors que quelques uns des aviateurs allemands avaient clandestinement embarqué leur petite amie de l'est au départ de l'île de Rütgen. Parmi les tâches imposées par le commandement figurait le maintien du moral de ses hommes. Une astucieuse solution fut trouvée : comme Born avait officiellement conservé son commandement, il pouvait agir en tant qu'officier d'état civil et marier les couples qui le



La cérémonie du mariage sur le pont de la barge BP 41

souhaitaient. La barge BP 41 fut alors décorée de feuillages et de fleurs des champs, une table fut installée avec un casque, une bible et le logbook du groupe, et c'est ainsi que six jeunes couples furent unis par les liens du mariage. Deux jours plus tard, le 18 juin 1945, quarante jours après la capitulation du Reich, l'évacuation put commencer. Se méfiant un peu des Soviétiques qui n'étaient pas très éloignés des côtes de Guldborg, la RAF fournit une escorte aux Do 24 pour cette ultime mission. C'est ainsi que les jeunes mariés firent leur voyage de noce à l'ombre des Typhoon.

Robert Gollier

Souvenirs, souvenirs



Edmond Thieffry signant des documents lors de passage à Oran en 1925



Notre regretté Jean Booten baptisant le SV4-D lors de son entrée à la section Air du MRA de Bruxelles

Petit oubli de votre secrétaire

Lors de la parution de l'Echo du FNAR n° 1-2014, j'aurai dû penser à mettre un bulletin de virement pour la cotisation FNAR 2014. Mea culpa !

Le montant la cotisation annuelle est fixé à 10 €.

Merci de bien vouloir effectuer votre versement sur le compte repris sur le bulletin de versement ci-joint.

Alain Delannai

**Vous voulez
publier un
article ?**

**Rien de plus
facile !**

**Envoyez-le à :
Alain Delannai**

**Tomberglaan 5
1930 ZAVENTEM**

Téléphone:

0484/42.95.92

E-Mail

**alain.delannai
@telenet.be**

ce qui le qualifiait pour le pilotage d'avions commerciaux lourds et multi-moteurs, l'équivalent des commandants de bord de notre époque. Il fut alors immédiatement engagé par la société Severa GmbH bientôt absorbée par le Luftdienst Gm, société civile de nom seulement, mais en fait contrôlée par le Reich Luftfahrt Ministerium, et qui était à la base du service de sauvetage dit Seenotdienst de la jeune Luftwaffe. Deux mois seulement avant le début du conflit, le Seenotdienst fut officiellement militarisé, ce qui valut à Born le grade d'Unteroffizier, c'est-à-dire sergent, puis de Leutnant der Reserve, sous lieutenant de réserve, et enfin, vu ses qualités de pilote, il fut nommé chef de la première escadrille de sauvetage air-mer. Il devint aussi pilote d'essai pour les nouveaux types d'appareils destinés au service. Lors de l'occupation des Pays-Bas, il fut le découvreur de l'hydravion trimoteur Dornier Do 24 méprisé par la Luftwaffe, mais produit aux Pays Bas à la plus grande satisfaction des Hollandais pour l'aéronavale dans leurs possessions coloniales. Born allait surnommer cet hydravion son Wundervogel, son avion merveilleux. Sa production fut alors continuée aux Pays Bas puis transférée à la CAMS en France. Certains Do 24 restèrent plus tard en service SAR de l'aviation espagnole jusque en 1963. A la fin du mois d'avril 1945, le Seenotgruppe 91 avait battu en retraite avec les forces allemandes de l'Estonie à la Prusse Orientale et se trouvait alors à Bug sur l'île de Rügen un peu à l'ouest de Stettin, devenue actuellement Szczecin. L'île était surpeuplée de militaires, de blessés et de réfugiés qui avaient été évacués de Prusse Orientale devant l'avance des troupes soviétiques qui maintenant approchaient de Stettin. Les choses s'aggravaient. Le 4 mai il fallut bien envisager d'évacuer encore une fois et son Gruppenkommandeur, Karl Born devenu Hauptman, c'est-à-dire capitaine, dut se résoudre à évacuer l'île. En plus de vingt-quatre Do 24 en état de vol, le groupe disposait d'un Arado 196, de plusieurs vedettes de la Seenotflottille 60 et la barge BP 41 qui était utilisée pour le dépannage et la mise à terre des hydravions. La décision à prendre dépendait du capitaine, il choisit alors d'évacuer vers Guldborg, village avec une petite baie sur l'île danoise de Falster. L'évacuation se fit le 5 mai malgré l'activité aérienne des chasseurs de la RAF qui contrôlaient maintenant la région. Maintenant le silence radio et volant au ras de la mer, les Do 24 chargés à ras bord du personnel du groupe, de membres de leurs familles et de blessés firent la traversée sans encombre. Il en fut de même pour les vedettes. Le jour de la capitulation allemande se passa dans le calme à Guldborg et ce n'est que trois jours plus tard qu'un officier danois arriva pour commander à Born de prendre contact avec des officiers britanniques au quartier général de la Résistance danoise



*Vedette de sauvetage
Flugsicherungboot du Seenotdienst*

à Saskoping. Lors de leur rencontre, le lieutenant Grey, d'un bataillon aéroporté, lui stipula de remettre tous les armements et les munitions sur des camions de la Résistance; les officiers et sous-officiers furent autorisés à conserver leur arme de poing. Les hydravions devaient être maintenus en bon état de vol, les swastikas effacés et des cocardes blanches à croix rouge peintes sur les fuselages. Tout le personnel navigant devait recevoir un brassard et une carte de la Croix Rouge certifiant qu'ils étaient en service commandé. Il était prévu que le groupe devrait rapatrier son personnel vers un camp de prisonniers en Allemagne et que les membres de leur famille pouvaient les accompagner. Le temps passa sans autres nouvelles. L'île était surpeuplée et le ravitaillement commençait à devenir très difficile. Born eut alors l'excellente idée de retourner au quartier général pour proposer de rapatrier non seulement son personnel, mais aussi sept cent cinquante blessés, dont cent cinquante sur civières, vers la base de BadZwischenham. La flottille de vedettes pourrait évacuer les réfugiés. La proposition fut acceptée par les Anglais et les Danois, et le groupe s'occupa immédiatement de la maintenance de ses appareils pour procéder à ce qui serait la toute dernière mission de la Luftwaffe. Les épouses des membres du groupe étaient autorisées à accompagner leurs maris à bord des hydravions. Il apparut alors que quelques uns des aviateurs allemands avaient clandestinement embarqué leur petite amie de l'est au départ de l'île de Rütgen. Parmi les tâches imposées par le commandement figurait le maintien du moral de ses hommes. Une astucieuse solution fut trouvée : comme Born avait officiellement conservé son commandement, il pouvait agir en tant qu'officier d'état civil et marier les couples qui le



La cérémonie du mariage sur le pont de la barge BP 41

souhaitaient. La barge BP 41 fut alors décorée de feuillages et de fleurs des champs, une table fut installée avec un casque, une bible et le logbook du groupe, et c'est ainsi que six jeunes couples furent unis par les liens du mariage. Deux jours plus tard, le 18 juin 1945, quarante jours après la capitulation du Reich, l'évacuation put commencer. Se méfiant un peu des Soviétiques qui n'étaient pas très éloignés des côtes de Guldborg, la RAF fournit une escorte aux Do 24 pour cette ultime mission. C'est ainsi que les jeunes mariés firent leur voyage de noce à l'ombre des Typhoon.

Robert Gollier