

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 1

Introduction

Parmi les soldats danois qui ont fui en Suède pendant la Seconde Guerre mondiale se trouvaient également des membres de l'armée de l'air de l'armée et de l'armée de l'air de la marine.

Après des négociations avec les autorités suédoises, dont l'armée de l'air suédoise, l'autorisation est obtenue en mars 1944 pour que 10 officiers d'aviation danois suivent la formation à l'armée de l'air suédoise. La formation a eu lieu dans différentes unités, de sorte que l'influence danoise - pour des raisons de neutralité suédoise - n'était pas trop évidente. Au départ, il s'agissait plus d'observation que de formation proprement dite, mais les choses ont progressivement progressé.

L'éducation - pour de vrai

Après de nouvelles négociations, l'autorisation a été accordée pour qu'une véritable formation pratique de pilote liée à la guerre soit effectuée, tout comme les mécaniciens d'avions danois pourraient servir dans des unités de l'armée de l'air suédoise.

Du 16 octobre au 20 novembre 1944, des cours ont été organisés pour les pilotes de bombardiers dans les escadrons de Karlsborg et d'Öster Sound, et un cours pour les pilotes de chasse à Göteborg. L'entraînement était intensif et ils pratiquaient le tir depuis un avion, le tir à la bombe, le combat aérien, le vol en formation et diverses disciplines de vol à l'aveugle. Enfin, un exercice conjoint plus large a été effectué, où la coopération avec les troupes au sol, y compris les troupes blindées, a été pratiquée.

Des négociations étaient maintenant engagées sur la livraison de matériel aux forces aériennes de la brigade - matériel qui devait être livré dès la mobilisation de la brigade.



Lars E. Lundin collection

Le type d'avion le plus moderne que l'on pouvait espérer était des machines de type SAAB B-5.

L'avion était une production sous licence suédoise du bombardier en piqué américain Douglas Northrop A-17, dans la version d'exportation désignée B-8 A-1.

L'armée de l'air suédoise abandonnait progressivement ce type de bombardier en piqué, car il était trop lent. Mais même les vols lents valaient mieux que rien...

La photo montrant l'engin équipé de skis d'atterrissage provient du site Military Aviation in Sweden, Bombers (1926-1959).

Des projets ont été maintenant rédigés pour l'organisation de la force, y compris les plans de mobilisation, qui ont été approuvés par les Suédois. Au début du printemps 1945, la force a été assemblée en trois groupes tactiques et un groupe d'état-major. Chaque groupe avait ses propres signaleurs et techniciens, et l'officier supérieur de chaque groupe avait la responsabilité directe de la formation. La formation s'est déroulée selon des instructions et des directives qui avaient été établies en vue d'un déploiement avec les unités de terrain de la Brigade.

Les négociations sur la mise à disposition d'équipements plus modernes se sont poursuivies et il a été discuté plus avant - au plus haut niveau - si le personnel danois pouvait être envoyé en Angleterre pour un dernier polissage de la formation. Le premier vœu a été exaucé, mais le second ne l'a pas été.



En avril 1945, les autorités suédoises ont promis de fournir un certain nombre de bombardiers en piqué SAAB B-17.

Le SAAB B-17 était de conception et de construction purement suédoises. Au début de 1944, l'avion a commencé à entrer dans les escadrons suédois pour remplacer le type SAAB B-5.

La machine à deux places était armée de trois mitrailleuses de 8 mm - 2 orientées vers l'avant, fixées dans les ailes et une orientée vers l'arrière, mobile. L'avion pouvait transporter une charge de bombe de 500 kg.

L'image, qui montre un SAAB B-17 B, provient de la [Société suédoise d'histoire de l'aviation](#).

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 1

Avec la perspective de nouvelles machines, des cours de recyclage et de remise à niveau étaient désormais prévus à Kalmar, Karlsborg et Östersund. Cependant, en raison de la situation de la politique étrangère, l'autorisation a été donnée de transférer toute l'éducation à Sätenäs. L'ensemble de la force était ainsi regroupé en un seul lieu, ce qui facilitait manifestement les relations de commandement et la mobilisation.

Les hôtes étaient les Royal Skaraborgs Flygfloottij - F 7 - stationnés à Flygfält Sätenäs, au sud de Väner, et le 4 mai 1945, tout le personnel était rassemblé ici. La journée, les équipages et le personnel au sol sont hébergés, et le soir ils se retrouvent pour une rencontre conviviale. Cependant, l'agréable réunion après le dîner fut brusquement interrompue par la nouvelle de la capitulation allemande.

Prêt pour la bataille, mais...

Une frénésie d'activité a maintenant commencé et des dispositions ont été prises pour une rupture précipitée. Dans la nuit, 121 machines ont été préparées et peintes avec des marques de nationalité danoise² afin que tout soit prêt pour un démarrage immédiat, tôt le matin du 5 mai.



Forsvarets Fotogalleri

SAAB B 17 C, Sätenäs, mai 1945.

Photo : [Collection historique de la Force aérienne](#).

En raison de difficultés techniques, il n'a pas été possible d'entrer en contact avec l'état-major de la brigade et ils ont donc demandé - par l'intermédiaire de l'armée de l'air suédoise - l'autorisation de voler au Danemark avec l'équipement désormais mis à disposition.

Le chef de l'armée de l'air s'est montré extrêmement compréhensif, mais, compte tenu de la situation politique étrangère délicate, s'est senti obligé de renvoyer la décision au commandant en chef, dont la demande a été transmise via le ministère de la Défense au gouvernement suédois. .

¹ Le nombre varie de 9, plus de 12, à 15, selon la source. J'ai choisi de croire au nombre 12 (Source 1), qui provient du propre rapport du chef d'escouade.

² Sur les photographies de l'avion "danois" SAAB B-17 C, vous pouvez voir le drapeau divisé sur le gouvernail de queue et les cocardes nationales sur le dessous des ailes. Au fil du temps, en particulier les marques sur les ailes m'ont fait me demander - pourquoi un anneau blanc a-t-il été peint autour de l'anneau rouge ? (Voir par exemple C'est rouge, c'est blanc - Marquage de la nationalité des avions militaires danois à travers les décennies par LAT Ege, Fly Nyt, Flyverstaben, juin 1989). Autant que je sache, après avoir étudié un certain nombre de photos d'avions suédois, les cocardes nationales suédoises étaient trop grandes pour être couvertes par des cocardes qui, dans le rapport entre la couleur rouge et blanche, ressemblaient aux marques danoises. En pleine nuit, l'anneau blanc était probablement le moyen le plus simple de résoudre ce problème - même si le résultat était une forme légèrement spéciale de cocarde nationale danoise. Le drapeau fendu sur le gouvernail de queue m'a également fait me demander - après tout, avant la guerre, c'était la marque des avions appartenant au service de vol de la marine suédoise, alors pourquoi étaient-ils peints sur les avions en Suède ? Ici, il faut se rappeler qu'en décembre 1939, le Danemark a introduit le drapeau divisé sur tous les avions opérationnels. Les avions SAAB B-17 C "danois" ont donc été marqués selon les dernières instructions applicables.

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 1

Dans l'après-midi, la réponse est venue que l'armée de l'air de la brigade pourrait obtenir l'autorisation de décoller si le gouvernement danois, désormais assemblé à la hâte, voulait la participation des aviateurs. Par l'intermédiaire de l'envoyé danois, le chef de l'armée de l'air réussit maintenant à entrer en contact avec le bureau du Premier ministre, où, cependant, ils ne pensaient pas que l'affaire présentait un quelconque intérêt !

Les avions ainsi, malgré les efforts les plus acharnés, ne se sont pas envolés et l'armée de l'air n'a donc pas participé à l'arrivée de la Brigade au Danemark et à l'entrée à Copenhague.



Pilotes et personnel au sol, Sâtenäs, mai 1945.
De Source 2.

Le temps qui a suivi à

Sâtenäs, quand tout était prêt et préparé dans les moindres détails, la déception était grande et l'ambiance parmi les soldats à zéro. L'entraînement au vol s'est poursuivi pendant les jours suivants, mais l'esprit manquait complètement. Les gens attendaient avec la plus grande impatience de voir ce qui allait se passer ensuite.



Le gouvernement suédois a maintenant proposé au Danemark de reprendre l'équipement de l'armée de l'air pour une somme ronde de 2 millions de couronnes suédoises. Le matériel comprenait :

15 avions de type SAAB B-17 C, entièrement équipés, ainsi que des outils, des pièces de rechange, des équipements d'atelier, des équipements de sécurité et des instruments de contrôle - le tout selon les listes d'équipement de guerre suédoises. Également des moteurs de réserve, une station de radio au sol, une station de relèvement, des équipements de signalisation, des véhicules à moteur, du carburant, des armes, des munitions, des bombes, du matériel médical et du matériel aéronautique.

L'image provient de la source 1. Notez que le deuxième et le troisième avion portent les marques E et F, respectivement, juste avant le gouvernail de queue.

Les aviateurs, peut-être pas complètement impartiaux, ont cru qu'il s'agissait d'un prix purement cadeau et des mesures ont été prises localement pour faire transporter tout cet équipement au Danemark, mais l'ordre est venu : "Rentrez chez vous dès que possible - en train !"

17 heures plus tard, toute la force était au Danemark. Malgré la joie d'être à la maison, c'est un groupe lugubre qui débarque à Elseneur à minuit le 12 mai 1945. La joie des retrouvailles est obscurcie par le sentiment de ne pas avoir été avec la semaine précédente, lorsque le reste de la Brigade débarque. Maintenant, ils sont venus comme des traînants - sans matériel volant ni matériel roulant !

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 1



Les pilotes danois à Sätenäs, mai 1945.

De : [La Brigade danoise - DANFORCE](#)

De gauche à droite : V. Holm, G. Bouet, AKG Jessen, CH Sandqvist, EB Meincke, DCW Knudsen, JJ Ulrich, E. Møller, HK Jensen, H. Kallehaug, Øst-Møller et AG Johansen. Assis de gauche à droite : Bernhard Petersen, JF Rasmussen, Hansen et Møller.

La dénomination provient du site Web de la Brigade Association et correspond dans l'ensemble à la liste ci-dessous (de la source 4), qui est une copie du "Handbook for the Army for 1946". Celui-ci contient une liste des officiers, officiants et commandants permanents de la réserve qui étaient en service dans la brigade lorsqu'ils sont rentrés chez eux le 5 mai 1945.

L'armée de l'air de la brigade

Capitaine NV de M. von Holstein-Rathlou (commandant)

Officiers de l'armée :

Capitaine Lieutenant BRK Olsen (disponible)
 Capitaine lieutenant EB Meincke
 Capitaine lieutenant PN Brandt-Møller
 Capitaine lieutenant V. Holm Premier
 lieutenant AS Bendtsen Lieutenant de
 réserve G. Bouet Lieutenant de réserve
 CH Sandquist Lieutenant de réserve AGK
 Jessen Lieutenant de réserve DCW
 Knudsen Lieutenant de réserve E. Møller
 Sous-lieutenant AS Lannøe

Personnel technique de l'armée:

Artisans de réserve à HSK Aagesen Artisans
 de réserve à AG Johansen Artisans de
 réserve à C. Møller

Officiers de la Marine :

Capitaine Lieutenant SEB Grønbech
 Capitaine Lieutenant K. v. Wylich-Muxol
 Capitaine Lieutenant JJ Ulrich Flight
 Lieutenant F. Christensen Flight Lieutenant
 V. Lauritzen

Météorologue d'État * JHG Crone-Levin
 Ingénieur civil * MAF Harvest

* équivalent au sous-lieutenant

Personnel technique de la Marine :

Machiniste III CHE Kallehaug Sous-
 ingénieur I EAN Kirsboe Pilote sous-quartier-
 maître I JF Rasmussen Pilote sous-quartier-maître I
 HK Jensen Pilote sous-quartier-maître II BOL
 Petersen Dismissed Pilote sous-quartier-maître I KH
 Heil

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 1

Sur les plans de déploiement Vu à

la lumière de la déception facilement compréhensible des brigadiers volants, il est intéressant de noter que les plans qui existaient pour un débarquement guerrier au Danemark ne comptaient pas sur le déploiement de l'armée de l'air de la Brigade pour soutenir les opérations.

La source 2 indique que cela est probablement dû au fait que la force était considérée comme insignifiante et non pratiquée en coopération avec les forces aériennes alliées. Pour la première hypothèse, il faut dire que l'entraînement de l'Armée de l'Air avait probablement visé la coopération avec les unités de terrain de la Brigade, mais que 12-15 appareils ne « remplissaient » pas grand-chose. La dernière hypothèse est indiscutable, car malgré l'investissement suédois prononcé du côté des vainqueurs au cours de la dernière année de la guerre, l'autorisation n'a pas été obtenue pour que l'armée de l'air soit entièrement entraînée en Angleterre.

Apparemment, les plans, qui ont été finalisés en avril 1945, prévoient un soutien aérien allié - et peut-être même suédois -, mais l'évolution rapide des événements a fait que ces considérations n'ont pas vraiment décollé. Le soutien aérien allié, le cas échéant, aurait dû provenir du 83rd Air Group, qui faisait partie du 2^{sd} Force aérienne tactique.

Conclusion Le

chef des forces aériennes de la brigade précise cependant que le séjour en Suède n'a pas été vain. 15 pilotes danois ont reçu une formation précieuse et ont ainsi eu l'opportunité de suivre le développement rapide de l'aviation pendant la guerre. Grâce à un effort professionnel des pilotes et du personnel au sol, ils avaient gagné le respect et la bonne volonté des partenaires suédois, qui à leur tour avaient fait preuve d'une grande serviabilité.

L'expérience peut-être la plus significative qui a profité à la défense danoise d'après-guerre était que le personnel des troupes volantes de l'armée et du service volant de la marine avait fonctionné comme une unité, ce qui augurait bien pour l'armée de l'air indépendante qui a vu le jour en 1950.

Post-scriptum - Un SAAB B-17 sur le sol danois Au Musée technique

d'Helsingør se trouve une copie d'un SAAB B-17 A qui a été peint pour ressembler à l'un des avions "danois". Sur le site Web [de l'histoire militaire danoise](#) il y a une autre photo de la [machine au Musée technique](#).

Sources 1.

The Danish Brigade édité par Niels Grunnet et Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, Copenhague 1945.

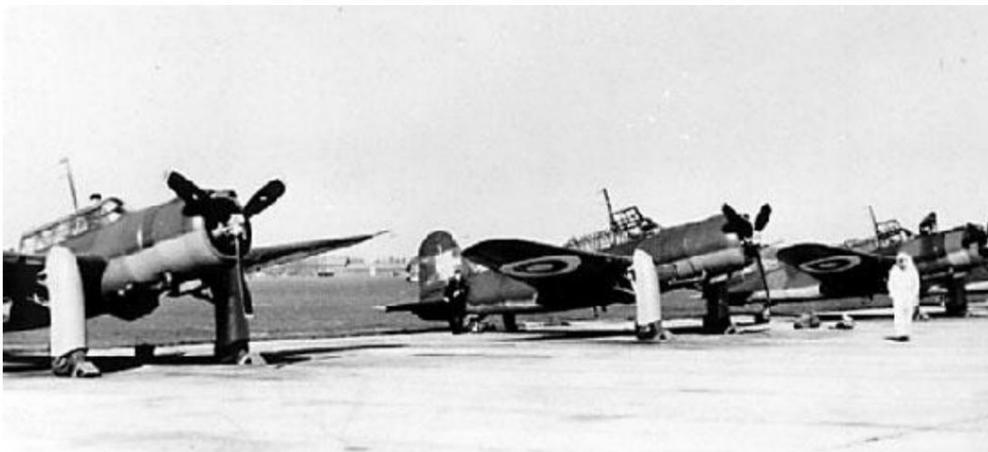
2. La Brigade - La Brigade danoise en Suède 1943-1945 par Knud JV Jespersen, Gyldendal, Copenhague 1993, ISBN 87-00-14924-1.

3. La Brigade danoise en Suède 1943-1945 - DANFORCE publié par l'Association de la Brigade danoise, 1993.

4. La Brigade danoise en Suède 1943-1945 par KV Nielsen, publié par l'Association de la Brigade danoise, 1985, Copenhague 1985, ISBN 87-981346-4-7.

5. Avions militaires danois à travers 50 ans - 1912-1962 par Hans Kofoed, Flyv's Forlag, Copenhague 1962.

Par Finsted



SAAB B 17 C, Sätenäs, mai 1945.

De l'histoire militaire danoise, qui cite le Freedom Museum comme source.

La brigade danoise en Suède 1943-1945, les forces aériennes de la brigade, partie 2

Introduction En

complément de The Danish Brigade in Sweden 1943-1945 - The Brigade's Air Force, voici quelques informations supplémentaires sur le contexte de l'unité et son équipement prévu.

Contexte Le 15

septembre 1944, le lieutenant-général Knudtzon et le colonel Nils Swedlund, de l'état-major de la défense suédoise, discutèrent des possibilités d'un soutien aérien suédois pour les éventuelles opérations de la brigade au Danemark. Le colonel avait des inquiétudes quant aux aspects de droit international liés à l'autorisation d'avions de chasse à opérer à partir et à revenir vers des bases en Suède neutre. Cela pourrait très bien amener la Suède à participer activement à la guerre.

Le général s'est ensuite enquis des possibilités pour les pilotes danois et suédois volontaires de piloter des avions vers le Danemark, d'où ils pourraient ensuite opérer, soutenus par du personnel au sol danois. Le général a en outre suggéré que, dans un premier temps, ils voulaient que le nombre relativement important d'aviateurs danois qui faisaient partie des unités aériennes suédoises, soient rassemblés en une force réelle qui pourrait être prête pour d'éventuelles opérations au Danemark. La force devait également être entraînée sur les avions qui seraient mis à disposition si nécessaire.

Le colonel Swedlund a répondu positivement à l'enquête du général et lui a demandé de préparer un mémorandum avec les souhaits danois, qu'il présenterait ensuite.

Types

d'avions Conformément aux discussions, le lieutenant-général Knudtzon a maintenant décrit ses souhaits et décrit ci-dessous les types d'avions qu'il voulait rendre disponibles pour ce qui est devenu plus tard l'armée de l'air de la brigade.

La Brigade voulait 8 chasseurs J-9 et 12 bombardiers légers B-17 SAAB 17.



[J-9 - République Seversky EP-1.](#)



B-17 SAAB 17.

Le chef d'état-major de l'air, le général de division A. Ljungdahl, a exprimé ses inquiétudes lors d'une réunion le 26 septembre 1944 au sujet de devoir épargner autant d'avions à des fins d'entraînement, et a trouvé douteux qu'il soit possible de rassembler les pilotes danois en un seul endroit.

En revanche, il n'avait aucune inquiétude à l'idée de devoir recruter des volontaires suédois pour une éventuelle opération au Danemark et - si cela devenait vraiment nécessaire - une unité volante suédoise composée de personnel volontaire pourrait être prête à court terme.

Il a été convenu de fournir 4 chasseurs de type J-8 Gloster Gladiator et 6 bombardiers légers SAAB B-5 Northrop - en cas d'urgence.

De même, l'autorisation a été donnée de commencer la formation des pilotes danois - 4 pilotes de chasse au Royal Göta Flygflottilj (F 9) à Göteborg, ainsi que 4 pilotes de bombardiers au Royal Svea Flygflottilj (F 4) à Östersund, respectivement 4 bombardier pilotes de la flottille Royal Västgöta Air (F 6) à Karlsborg¹.

¹ Voir par ex. [La composition des escadrons de l'armée de l'air suédoise, depuis 1926 jusqu'à aujourd'hui et dans un avenir proche](#) pour un rapprochement état de la composition et de la répartition des unités volantes suédoises.

La brigade danoise en Suède 1943-1945, les forces aériennes de la brigade, partie 2



J-8 - Gladiateur de Gloucester.

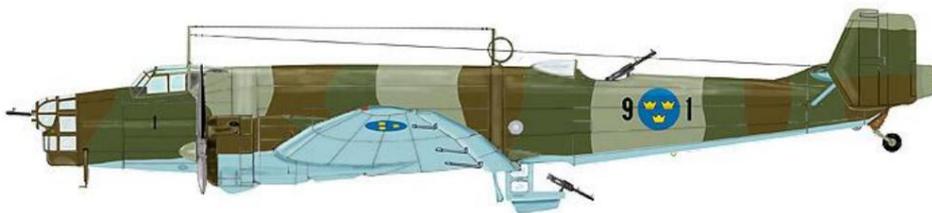


B-5 - Northrop 8A-1.

La présentation ci-dessus est principalement basée sur les informations de la Source 1.

Perte

Parmi les pilotes danois mentionnés précédemment qui étaient avec des unités de vol suédoises, le lieutenant d'aviation Jørgen Lauritsen était avec le Royal Västmanlands Flygflottilj (F 1), qui était stationné à Västerås.



© 2001 Lars Henriksson, www.avrosys.nu

Le 12 septembre 1944, le lieutenant d'aviation Jørgen Lauritsen a perdu la vie lorsqu'un bombardier B-3 Junkers Ju 86K de F-1 s'est écrasé à Värmland.

À partir des sources 2 et 3.

Uniformes



Lors de l'entraînement, les pilotes danois portaient des uniformes suédois, sans distinction ni sur la casquette ni sur les manches.

L'image, qui provient de la source 4, montre le capitaine lieutenant Vagn Holm et un mécanicien d'avion suédois, photographiés à bord d'un avion SAAB B-5.

Vagn Holm porte la combinaison de vol sombre (noire ou bleu foncé) de l'armée de l'air suédoise. Dans les dernières photos des jours de mai 1945 - des pilotes devant leurs machines SAAB B-17, on peut voir un mélange de combinaisons de vol sombres et claires.

Dans la source 4, Vagn Holm décrit ses expériences des jours de mai 1945 et une expérience quelque peu "voleur et soldat" au Kungliga Östgöta Flygflottilj (F 3) à Malmslätt (près de Linköping). Ici, il a participé à un exercice qui devait former les aviateurs suédois aux procédures de réception d'avions étrangers atterrés d'urgence - une situation qui était, sinon quotidienne, si courante en Suède en temps de guerre.

La brigade danoise en Suède 1943-1945, les forces aériennes de la brigade, partie 2



L'image, qui provient de la source 5, montre le premier lieutenant 2 JB Danielsen (à gauche) et le capitaine lieutenant Vagn Holm (à droite) portant des uniformes suédois, sans distinction, alors qu'ils étaient attachés aux forces volantes de la brigade.

L'officier suédois, peut-être un premier lieutenant, tient une caméra aérienne dans ses mains non.

Flygvapnet



Kaptän

Les uniformes de service de l'armée de l'air suédoise étaient bleu foncé.

Le dessin provient d'une planche uniforme qui a été reproduite dans Soldatinstruktion för Infanteriet de 1944.



Une autre photo du Capitaine Lieutenant Vagn Holm, probablement prise au même endroit (du moins le fond est identique).

Il est clair que le chapeau n'est pas pourvu de distinctions. (De source 4.)

L'oisiveté

dans Source 4 décrit HK Jensen³

, il y avait un technicien (apparemment, entre autres, avec le service des transmissions comme spécialité) à l'armée de l'air de la brigade. En novembre, il est envoyé au Royal Västgöta Flygfloottij (F 6) à Karlsborg.

À propos de ses expériences du 5 mai 1945, il écrit, entre autres, qu'il a été sélectionné pour voler avec le capitaine-lieutenant EB Meincke, qui - en tant que pilote le plus âgé - devait diriger la sortie. HK Jensen a reçu des instructions détaillées sur la façon dont, une fois les avions passés à Halmstad, il devait contacter la tour de Kastrup pour demander l'autorisation d'atterrir, ainsi qu'obtenir un briefing général sur la situation immédiate. Les avions n'étaient pas autorisés à plonger au-dessus de Copenhague, mais devaient rester au-dessus d'une certaine hauteur minimale. S'il n'était pas possible d'atterrir à Kastrup, les avions devaient atterrir à Ljungbyhed.

² La source 5 indique, pour les deux aviateurs danois, le grade de premier lieutenant dans sa légende, mais mentionne ailleurs que Vagn Holm a été nommé capitaine lieutenant en 1942. Le nom du premier lieutenant JB Danielsen n'apparaît pas dans la liste de ceux qui servent dans les forces aériennes de la brigade, tel qu'il apparaît dans le Handbook for The army for 1946, mais est mentionné par Vagn Holm dans la Source 4.

³ HK Jensen est sur la photo des pilotes danois à Sätenäs, mai 1945.

La brigade danoise en Suède 1943-1945, les forces aériennes de la brigade, partie 2

Il mentionne en outre que 8 avions étaient prêts à 08h00, avec les moteurs au ralenti. L'attente fut longue et à 09h00 les moteurs - et le personnel - tournaient encore au ralenti. Au cours de la matinée, il a été convenu de faire un voyage - pour essayer les avions. L'avion de Meincke et Jensen a décollé, mais à une altitude de 40 m, il a eu des problèmes de moteur. Diverses choses ont été essayées mais en vain. HK Jensen a suggéré, après avoir écouté le moteur, de baisser le régime - et cela a immédiatement donné de bons résultats. Après un voyage autour de la place, vous pouviez atterrir à nouveau et l'équipe au sol suédoise poussait un soupir de soulagement. Il s'est avéré que les bougies étaient encrassées à cause du ralenti important...

Sources

1. Hjälp till Danmark - Relations militaires et politiques 1943-1945 par Ulf Torell, Allmänna Förlaget, Stockholm 1973, ISBN 31-38-01693-1.
2. The Danish Brigade édité par Niels Grunnet et Bent Demer, H. Hirsprungs Forlag, Copenhague 1945.
3. La Brigade - La Brigade danoise en Suède 1943-1945 par Knud JV Jespersen, Gyldendal, Copenhague 1993, ISBN 87-00-14924-1.
4. Soldat danois en Suède 1943-1945 - La Brigade danoise, telle que je l'ai vécue par Erik Frost (éd.), publié par Den Association des brigades danoises (DANFORCE), Copenhague 1989, ISBN 87-88214-230.
5. L'attaque de l'aérodrome de Værløse le 9 avril 1940 par Hans A. Schrøder, 2e édition avec suppléments, Air Force Library 2002, ISBN 87-988691-2-4.

Par Finsted



La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 3

Introduction

Parmi les documents de la Bibliothèque de la Défense (Royal Garrison Library) sur la Brigade, j'ai trouvé, si ce n'est les sources ultimes sur les forces aériennes de la Brigade, alors près... à savoir, un manuscrit pour une conférence que le colonel Vagn Holm a donnée aux aviateurs danois. Association le 14 janvier 1975 (Source 1) et édition spéciale 2/85 de l'Association danoise d'histoire de l'aviation (Source 2).

Les sources se chevauchent dans une certaine mesure. La source 1 se distingue en étant une conférence donnée par l'un des pilotes qui était en réalité en Suède, tandis que la source 2, qui s'est également inspirée de diverses sources suédoises, contient en outre du matériel visuel passionnant, notamment des jours de mai à l'aérodrome de Sätenäs.

Les nouvelles informations...

Les sources font référence à un ordre opérationnel pour une attaque contre l'aérodrome allemand d'Aalborg, en tant que lieutenant de la réserve CH Sandqvist, qui jusqu'au 4 mai 1945, était stationné à Kungliga Västgöta Flygflottilj (F 6) à Karlsborg, formulé les jours des 3 et 4 mai 1945. Cependant, les sources ne portent pas sur la probabilité du plan.

S'il manque une "clé" pour la traduction de certains détails du commandement, elle contribue néanmoins à la compréhension de la manière dont les forces aériennes de la brigade (éventuellement complétées par des avions suédois) devaient être déployées.

Ce n'est probablement pas un plan "pointu", mais un plan de pratique, formulé à des fins éducatives. Le lieutenant était parmi les plus jeunes pilotes, et la planification de la première opération de l'unité aurait probablement été laissée entre les mains de certains des officiers les plus âgés; la situation initiale du plan porte également la marque d'une situation éducative.



Lieutenant de réserve CH Sandqvist avec pilotes et techniciens, Sätenäs, 5 mai 1945, à 07h30.

De la source 2. (Les noms des autres personnes sont mentionnés dans la partie 1.)

Le plan d'attaque contre le plan

opérationnel du lieutenant Sandqvist d'Aalborg se lit comme suit: (Voir également le croquis de carte suivant.)

Considérations

L'attaque a dû être menée avec peu ou pas de pertes, car il n'y a pas de défense de chasseur ennemi, et il faut s'attendre à ce que les défenses aériennes à ce stade de la guerre aient été considérablement réduites, car elles ont été transférées vers l'Est et Fronts occidentaux. L'attaque devrait donc pouvoir être menée comme une attaque de jour, mais comme il faut probablement s'attendre à un élément de surprise plus important tôt le matin, ce moment doit être préférable.

La proximité de la cible (10 minutes de vol sur la route choisie) augmente l'effet de surprise et permet de mener l'attaque avant que l'ennemi ne puisse prendre des contre-mesures. L'attaque doit d'abord détruire les 30 He 111 et les ateliers de réparation, et comme il est impossible de savoir à l'avance dans quels hangars ils se trouvent, la sélection des cibles ne peut être que partielle avant le départ. Arrivé à la cible, le commandant de division doit prendre le risque d'un survol à basse altitude des hangars ouverts pour déterminer où se trouvent les engins, puis indiquer les cibles par radio. Le commandant de division n'est pas en mesure de détruire tous les hangars.

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 3

Approcher à l'altitude la plus élevée doit être préférable, car la direction de vol vers l'ouest à 20 km au sud d'Aalborg, et continuer sur la voie ferrée et la route au nord¹ de cette ville pourrait faire croire à l'ennemi que l'attaque s'applique à d'autres cibles. En tournant ensuite vers le nord et en plongeant, la cible sera atteinte en 3 minutes.

Le départ à l'altitude la plus basse peut être effectué dans le terrain vallonné au nord du Limfjord à l'est (la couverture nuageuse 4/10 n'assure pas la dissimulation).

Puisque les machines ennemies sont dans des hangars, des bombes explosives de 50 kg auront un bon effet. S'il y a des machines en plein champ, on peut leur tirer dessus avec des mitrailleuses.

En raison du grand nombre et de l'emplacement des hangars, il peut être nécessaire, afin d'obtenir une diffusion suffisamment large, de laisser certaines machines attaquer à un angle de plongée de 45 degrés. Si les défenses aériennes sont très faibles, vous pouvez laisser les machines larguer les bombes individuellement.

Situation de

commandement : Après une percée sur le front occidental, les forces britanniques et américaines ont traversé le sud du Jutland et combattent maintenant sur la ligne Esbjerg - Kolding.

Tâche : la division doit attaquer l'aérodrome ouest près d'Aalborg. La cible secondaire est Flyveplads East près d'Aalborg.

1. Les cibles d'attaque sont : 30 He 111 dans les hangars et les ateliers.
2. Début : à 01h55 en groupe. (Groupe = 3 machines.)
3. Rassemblement : Au-dessus de l'aérodrome, hauteur 500 mètres.
4. Approche : Karlsborg² - Varberg - Lille Vildmose (environ 10 km à l'ouest de Støvring) - Airport West.
5. L'attaque : Approche par le sud, cap vers le nord.
 - a. Répartition des cibles : Les engins A, B, C et D attaquent les hangars et ateliers 1, 2, 3 et 4. Les engins E, F, G, H et J des commandes en attente par radio à 2 000 m d'altitude, à 5 km au sud de la cimenterie Norden³.
 - b) Chef du Groupe : Lieutenant O⁴.
 - c) Type d'attaque : A, B, C et D : angle de piqué de 60 degrés. Autres machines à commander par radio. Bombardement : Série.

Distance de bombardement : 20 milles de survol.

6. Vol de retour : Hvorup - La côte entre Aså et Hals - Varberg - Göteborg (Säve).
7. Équipement de bombe et de carburant : Lire l'alternative 4.
8. Reconnaissance : Signal de reconnaissance Alt 1 et Alt 3. Point de contrôle.
9. Bulletin météo : À 01.00.
10. Signal Service: Division Frequency No. 2. Silence radio à la cible est atteint.
11. Après l'entreprise : Ravitaillement et suspension des bombes. Dernière alternative 4. Préparation I. Plus loin (l'attaque commence à partir de F.9 Säve).
12. Je suis dans la machine A.

Sign./CH Sandqvist, chef de division⁵.



SAAB B-5 (Northrop 8A-1), dans un angle de plongée d'environ 60 degrés.
De Source 2.

¹ Si la considération doit avoir un sens, alors elle doit indiquer le sud.

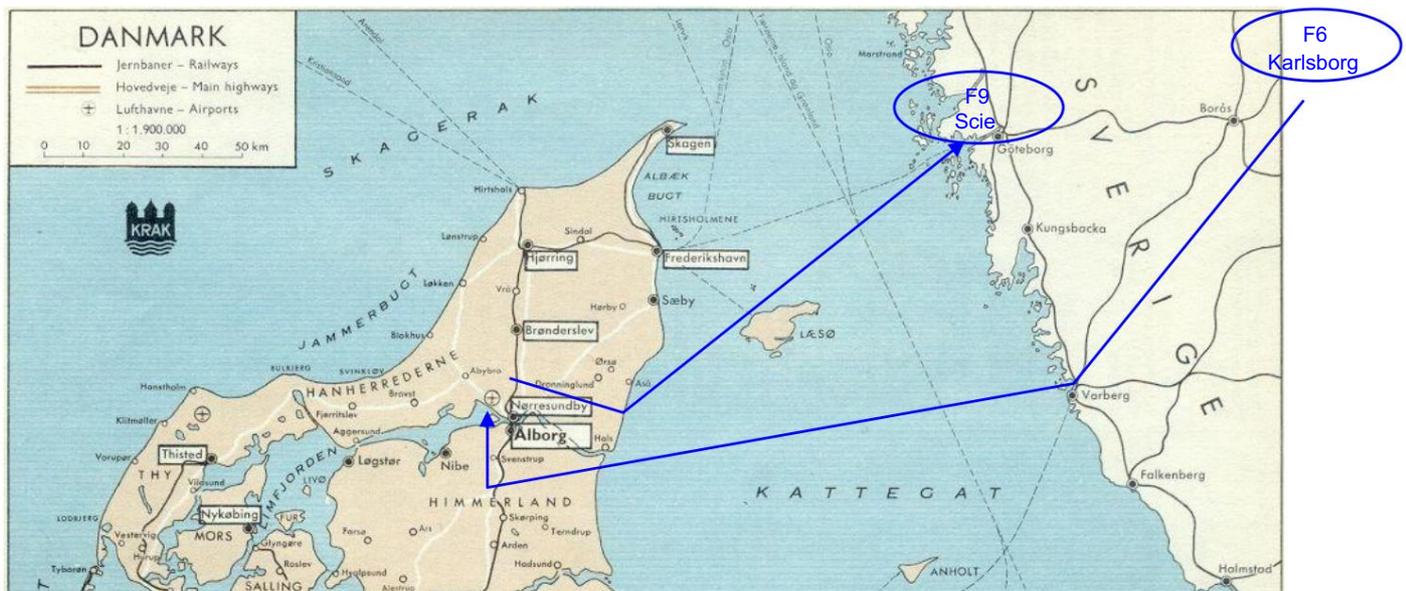
² F.6 était stationné à Karlsborg, env. 200 km au nord-est de Varberg.

³ La cimenterie Norden était située à Mølholm à l'ouest d'Aalborg.

⁴ Qui est le lieutenant O. n'est pas connu - peut-être un officier suédois, ou juste une personne fictive.

⁵ Que le lieutenant Sandqvist se désigne comme le chef de l'escadron (de la division suédoise) doit être considéré comme tout à fait naturel dans une situation d'entraînement où un officier subalterne est chargé de formuler un plan.

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 3



La carte est reproduite à partir de Kraks Bykort 2 - 21 villes sur les îles, Kraks Forlag, 1975.

Fliegerhorst Aalborg West

L'aérodrome allemand qui était la cible de l'attaque planifiée est aujourd'hui Flyvestation Aalborg. La description suivante est tirée de [l'histoire de l'aéroport d'Aalborg](#) :

Le premier aérodrome d'Aalborg a été créé le 29 mai 1938 par les municipalités d'Aalborg et de Nørresundby - dans le but d'établir une liaison aérienne fixe vers Copenhague - la zone avait alors une superficie de 2 km².

Le 9 avril 1940 à 06h30, les Allemands occupèrent l'aéroport avec des parachutistes et déjà le 10 avril plus de 50 avions de transport allemands opéraient depuis l'aéroport. Les Allemands ont immédiatement commencé une expansion et pendant la guerre ont construit l'une des plus grandes stations aériennes d'Europe du Nord avec:

- deux pistes en béton de 1 800 m et une de 1 400 m. La première piste en béton était déjà prête le 13 juillet 1940.
- 19 hangars en bois, installations pour le personnel, installations de soute et batteries anti-aériennes.
- un aéroport factice à 3 km à l'ouest de la base aérienne.
- un village factice à Birkelse avec des magasins de munitions.

Cela impliquait l'expropriation d'env. 270 propriétés/parcelles agricoles, entre autres le manoir Rødslet et les fermes Grønset et Nyborggård.



Fliegerhorst Aalborg Ouest.
De [la Luftwaffe au Danemark](#).

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 3

À un moment donné, il y avait plus de 16 000 personnes au travail et à la fin de la guerre, il y avait environ 30 km² impliqués dans ce que les Allemands appelaient Fliegerhorst Aalborg West.

Fliegerhorst Aalborg West avait les tâches suivantes :

- station intermédiaire pour les vols de ravitaillement et de transport de troupes à destination et en provenance de la Norvège.
- surveillance de l'eau de la mer du Nord - en particulier l'entrée du Kattegat.
- soutien avancé des chasseurs pour les raids de bombardement contre le nord de l'Angleterre et l'Écosse.
- base de recyclage et d'entraînement au vol de nuit.

Après la capitulation du 5 mai 1945, la Royal Air Force (RAF) prend le commandement et détruit les 270 avions allemands stationnés à la station. La zone a également été utilisée comme camp de réfugiés pour les Allemands et les Polonais.

Le 1er janvier 1946, la RAF céda la station au ministère de l'Intérieur et en 1947, elle fut de nouveau utilisée comme aéroport civil.

Avec l'adhésion du Danemark à l'OTAN en 1949, il y avait un besoin pour la station de l'armée de l'air, qui devait être construite en 1950, et le 8 janvier 1951, l'armée de l'air créa Flyvestation Aalborg.

Avions

allemands Le plan mentionne qu'il y avait 30 engins du type He 111 à Fliegerhorst Aalborg West, information que je n'ai pas actuellement l'occasion de vérifier.



Avion de type He 111 - les photos ne sont pas forcément prises au Danemark.
De la défunte War Bird Photos - Luftwaffe.

C'était probablement un résultat similaire que le lieutenant Sandqvist avait en tête lorsqu'il a formulé son plan...



Le résultat d'un raid aérien anglais - un avion allemand détruit (peut-être He 111) à Fliegerhorst Aalborg West.
Depuis [l'aéroport d'Aalborg](#).

La brigade danoise en Suède 1943-1945 - Les forces aériennes de la brigade, partie 3

Matériel d'image supplémentaire

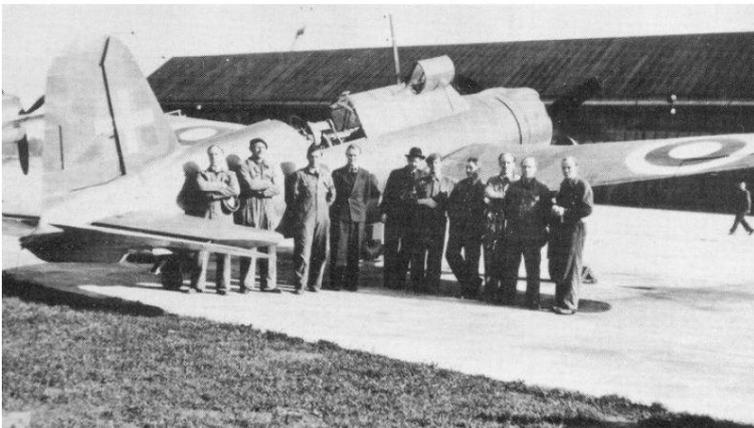


L'équipe de techniciens de Karlsborg, Sätenäs, mai 1945. Source 2.

De gauche à droite : C. Møller (artisan de réserve I), AG Johansen (artisan de réserve I), Øst Møller et HK Jensen (maître des quartiers du Flyer I).

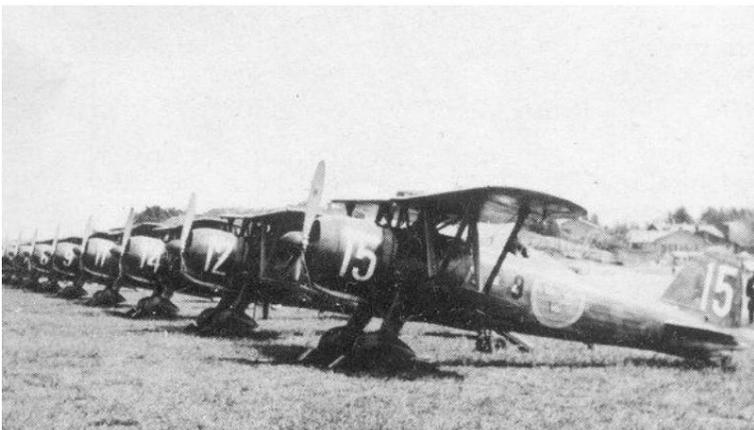
Les brigadiers qui posent pour le photographe portent tous l'uniforme de campagne de la brigade, avec l'insigne de la brigade sur le rabat de la poche de poitrine gauche.

La machine est l'un des chasseurs-bombardiers "danois" SAAB B-17.



Personnel au sol suédois du F 7 devant un "Danois" Chasseur-bombardier SAAB B-17. De la source 2, qui mentionne également les noms des personnes en question.

L'image est jusqu'à présent la seule que j'ai vue où l'on peut voir les cocardes nationales sur la face supérieure du vin.



Avion de chasse suédois du type Fiat CR-42 (désignation suédoise J-11). De Source 2.

L'équipe de pilotes danois formés au Kungliga Göta Flygfliottij (F 9), à l'aérodrome de Säve près de Göteborg, a été formé sur des avions de ce type.

Sources

1. The Danish Brigade's Flying Forces 1944-1945 par le colonel Vagn Holm, manuscrit d'une conférence à l'association "Danish Aviators", 14 janvier 1975.
2. La brigade danoise - L'armée de l'air danoise et leurs avions en Suède pendant la guerre par Niels Helmø Larsen, édition spéciale du magazine membre de l' [Association danoise d'histoire de l'aviation](#) Non. 2/1985.

Par Finsted