



Un pilote danois dans la R.A.F.

Le 9 avril 1940, les forces allemandes envahissent le Danemark.

En quelques heures, sans véritable combat, le gouvernement capitule et coopère avec les nazis afin d'assurer autant d'autodétermination que possible, mais tout le monde n'accepte la reddition.

À l'étranger, des hommes et des femmes Danois se mobilisent pour riposter (fuyards, exilés, émigrés) et se présentent dans les bureaux de recrutement du monde entier afin de lutter pour la liberté du Danemark.

Plus de 250 se portent volontaires pour les forces aériennes alliées et vont s'impliquer dans les guerres aériennes de la Méditerranée et des Balkans ; en Extrême-Orient et dans le Pacifique.

Parmi eux le **Plt Off. Axel Anders Svendsen** (1922 - 1942).



Axel Anders Svendsen est né le 26 avril 1922 dans la paroisse de Køng au Danemark avant de déménager en Angleterre avec sa famille à la fin des années 1920.

Au début de la guerre, il se porte volontaire pour la Royal Air Force à l'âge de 17 ans, mais il ne réussit pas les premiers tests.

Accepté au début de 1941, il commence sa formation de pilote qu'il poursuit au 5 SFTS à Tern Hill dans le Shropshire où il retrouve son compatriote Jørgen Thalbitzer.

Né le 22 mai 1920 à Copenhague, Jørgen Billy Thalbitzer, alors âgé de dix-huit ans seulement, obtient une licence de pilote privé (à l'époque le plus jeune dans le pays). Le 26 décembre 1940, neuf mois après l'invasion allemande, il s'enfuit du Danemark et parvient à rejoindre Londres en avril 1941.

Accepté dans la Royal Air Force. Il obtient ses ailes et est nommé officier pilote le 28 octobre 1941.





A Tern Hill, Thalbitzer et Svendsen, promu Pilot Officer, sont devenus des amis proches et après une formation opérationnelle au 56 OTU à Sutton Bridge, tous deux sont affectés au 32e Escadron le 10 décembre 1941.

Le 32e Escadron exploitait des Hurricanes depuis Manston au moment de l'arrivée de Thalbitzer et Svendsen.



Les deux pilotes mènent près de vingt opérations au sein de l'escadron, mais aucune d'elles n'a été particulièrement mouvementée.

Les Spitfire danois

En octobre 1941, le Conseil danois a créé un « Fonds Spitfire » et de l'argent est effectivement collecté parmi les Danois libres du monde entier pour réaliser le rêve de créer un escadron de pilotes danois sur Spitfire.

Le montant recueilli n'est pas suffisant pas plus que le nombre de militaires nécessaires à la création d'un escadron uniquement de danois.

Cependant, le 9 avril 1942, deuxième anniversaire de l'occupation allemande du Danemark, six représentants du Conseil danois présentent les résultats du Fonds Spitfire (38 300 £) au Premier ministre Winston Churchill au n° 10 Downing Street.



De gauche à droite : Plt Off. Thalbitzer, le matelot H. Christensen, F. Krøyer-Kielberg, le KG Anker-Petersen, l'officier mécanicien PH Skov et le Cpt Werner Michael Iversen.

Le lendemain, lors d'une cérémonie à la station RAF d'Ibsley, trois Spitfire sont présentés au 234e Escadron (présidence de Madras) comme cadeau des Danois libres.



Les Spitfire, avec le Dannebrog peint sur le fuselage, portent les noms de « Skagen Ind » (BL924/AZ-G), « Niels Ebbesen » BL855/AZ-U) et « Valdemar Atterdag »



(BL831/AZ-K).

Quelques jours auparavant, le 5 avril 1942, Jørgen Thalbitzer et Axel Andreas Svendsen ont été affectés à l'escadron et, après la cérémonie, ils font décoller deux des Spitfire.

Ils posent sur la photo devant le Spitfire Vb (« Skagen Ind. ») du 234e Escadron (présidence de Madras) le 10 avril 1942 à la station RAF Ibsley.



Le troisième Spitfire est piloté par un chef d'escadron britannique.

Thalbitzer et Svendsen, ainsi que les Spitfire danois, sont bientôt dans la bataille.

Axel Svendsen effectue une seule mission le 16 avril 1942 pilotant le Spitfire Vb BL924 AZ-G « Skagen Ind. ».



Avec huit autres pilotes, ils participent plus tard tous les deux à une opération de chasse "Rodeo" en territoire ennemi au-dessus de la presqu'île de Cherbourg, agissant comme couverture supérieure pour les 118e et 501e escadrons.

Trois pilotes sont engagés dans la bataille contre des Fw 190 du JG 2 et parviennent à endommager un avion allemand.

Au cours des jours suivants, Svendsen et Thalbitzer effectuent plusieurs sorties ensemble, Thalbitzer pilotant le Spitfire Vb BL855/AZ-U « Niels Ebbesen ».



La dernière opération

Le 24 avril 1942, le Fighter Command mène deux opérations dans le nord de la France.

Dans le Circus 133, six Boston du 88 Squadron doivent bombarder l'aérodrome d'Abbeville.



Opérant depuis Tangmere, les danois assurent l'escorte !



Alors que sept avions se séparent de la formation principale en atteignant les côtes françaises, ils sont attaqués par le haut et par l'arrière par 20 FW190 du II./JG 26 d'Abbeville au Cap Griz Nez.

Quatre Spitfire sont abattus, dont le « Valdemar Atterdag » (BL831/AZ-K) piloté par le Flt Lt Vivian Eugene Watkins, pilote volontaire américain ayant rejoint le RAFVR avant l'entrée en guerre des U.S.A., puis affecté au 121 [Eagle] Sqn RAF, avant d'être transféré au 234 Sqn RAF.

Parmi les pilotes perdus dans la bataille se trouve également un Axel Andreas Svendsen volant à bord du « Skagen Ind » (BL924/AZ-G).

Trois pilotes allemands revendiquent un chasseur dans la région ce jour-là ; il y a l'Oberleutnant Kurt Ebersberger qui revendique ses 20^e et 21^e victoires, l'Oberfeldwebel Herman Hoffmann qui remporte également sa 6^{ème} victoire, mais aussi l'Oberleutnant Wilhelm-Ferdinand "Wutz" Galland, frère du célèbre Adolf Galland, qui remporte également sa 6^{ème} victoire.



Le 234^e Escadron n'était clairement pas à la hauteur car non seulement les Allemands pilotaient des avions plus puissants, les Fw 190A-2, mais ils étaient également des pilotes très expérimentés appartenant aux célèbres « Abbeville Boys » du Hauptmann Hans Jochen Munchenberg.

L'escadron est durement touché. Deux sections complètes, soit quatre pilotes, sont perdus dans l'opération et l'unité se regroupe, le 27 avril 1942, à la station RAF de Portreath à Cornwall.

Le destin Jørgen Billy Thalbitzer

Thalbitzer continue de voler, mais la mort de Svendsen fait des ravages car ils étaient devenus des amis proches depuis leur formation de pilote.





Le 23 juillet 1942, lors d'une attaque à basse altitude sur plusieurs cibles entre Plouescat et Guissény en Bretagne, quatre pilotes sont perdus au cours de l'opération dont Thalbitzer.

Son spitfire touché, son moteur coupé, il se pose en catastrophe et, n'étant pas blessé, il réussit à échapper à la capture pendant les deux semaines suivantes en marchant vers le sud pour tenter d'atteindre la frontière espagnole.

Fait prisonnier après avoir mené soixante-trois opérations depuis son arrivée à l'escadron quatre mois auparavant, il est emprisonné au Stalag Luft III à Sagan en Pologne (Gefangennummer 629), jusqu'à son évasion nocturne début mars 1943 en compagnie de trente-trois autres aviateurs grâce à un tunnel.

Thalbitzer, qui parle couramment l'allemand, faisant équipe avec Buckley prend un train jusqu'au petit port de Flensburg, où se trouvent deux goélettes danoises. Ils montent à bord de la deuxième goélette « *Noah* », à destination de Copenhague.



Le 28 mars 1943, Thalbitzer et Buckley se rendent en train à Snekkersten, où une pirogue pliante pour deux personnes les attend dans un jardin. À 22 heures, ils commencent à pagayer vers la Suède, en visant une caserne de pompiers juste au sud d'Helsingborg, mais ils ne seront jamais revus.

Le 27 juillet 1943, le corps d'un homme non identifié découvert dans l'eau de Vejby Strand au début du mois est formellement identifié comme étant celui de Thalbitzer, lequel sera enterré au cimetière Vestre à Copenhague. Le corps de Buckley n'a jamais été retrouvé.

Quant au pilote Svendsen, objet du présent montage, il était dans son escadron depuis trois semaines et avait effectué douze missions en huit jours.

Il venait de fêter son vingtième anniversaire lorsqu'il a disparu !



Sources (contenu et illustrations) :



Wikipedia, www.danishww2pilots.dk/profiles., archives personnelles

Spitfire Mk.V B - 234 Sqn - Axel A. Svendsen - Porté disparu le 24 avril 1942

Spitfire Mk.Vb - 1/72 - Revell

C'est une petite « maquette amusement », cette boîte m'ayant été donné parmi d'autres par un ami.

Ma motivation principale est d'aborder un sujet rare, en fait de rendre un hommage particulier.

Il s'agit du Supermarine Spitfire Mk.V N° 04109 au 1:72 de chez Revell datant de 1996.



Toutes les pièces sont rassemblées sur cette planche et il est toujours amusant de comparer les moulages, l'ingénierie avec ce que nous proposent aujourd'hui les meilleures marques sur le marché.



Un moment, j'ai eu l'envie de faire l'appareil de Clostermann après un atterrissage sur le ventre (la photo est très connue), mais en m'intéressant de plus près aux livrées proposées, j'ai été amené à faire quelques recherches et j'ai découvert un sujet que je ne connaissais pas du tout.

En l'occurrence, il s'agit des volontaires danois au sein de la RAF et plus spécifiquement du pilote Axel A. Svendsen.



Le montage est simple et je me suis occupé d'abord du cockpit qui se compose de très peu de pièces.

Ça me rappelle vraiment les montages quand j'étais gamin !



Sous l'appareil, peu de choses à coller, mais j'ai conservé l'idée de faire une petite vignette avec l'avion posé sur le ventre dans un champ, donc le train sera rentré.

Le montage n'est pas prévu pour cela et les jambes de train sont découpées à l'instar des volets qui seront en configuration atterrissage.

Les roues sont également « rabotées » face interne (A) afin de pouvoir s'intégrer dans leurs emplacements sans gêner les extradados des ailes.

Afin de donner un peu de « vie » à l'appareil, toutes les gouvernes de l'empennage ont été séparées.



Le cockpit est peint en vert intérieur, le TDB est un décal, la radio et quelques éléments sont noirs, le tout recevant vernis, jus, vieillissement tant que faire se peut.

La verrière est en une seule partie et on ne verra plus grand-chose à la fin !



L'appareil de Svendsen n'a pas les ailes rognées et il faut coller les saumons d'aile.

La casserole de l'hélice est peinte en « sky » et ses pales en noir, mais du fait de l'atterrissage sur le ventre, elle ne va pas rester en l'état.

L'appareil en croix, l'opération est suivie d'un peu de masticage et de ponçage, et je me suis amusé à faire des masques pour la verrière.

Les canons sont en place, ou plutôt NON, car vous remarquerez leur mauvais emplacement ; là, j'ai fait du grand n'importe quoi et on y remédie plus loin.



Ayant décidé de présenter l'avion après un atterrissage sur le ventre, et s'agissant d'un Spitfire Mk. V, on peut trouver parmi les photos d'archives historiques des avions « crashés » avec des pales d'hélice pliées ou brisées.

Quid pour mon appareil ? Quelle solution adopter ?



Voici la réponse :

L'hélice à trois pales, entraînée par le moteur Merlin 45/46, est une De Havilland en métal ou une Rotol en bois. Avec les versions Mk. I et Mk. II du Spitfire, quelques Mk. V du début de la production, ainsi que les versions tropicalisées, sont équipés de la De Havilland en métal.

Par conséquent, le modèle que je réalise étant ultérieur a bien une hélice en bois et les pales se brisent lors d'un atterrissage sur le ventre.



L'hélice va par conséquent être configurée en conséquence.

Tout l'intrados y compris les trains principaux et leur compartiment sont « Medium Sea Grey » (XF-83 Tamiya).

L'emplacement des volets est retouché avec un vert intérieur RAF.

Puis vient l'étape du vernis X-22 et des décalcomanies, la planche prévoyant les obturations rouges sur le bord d'attaque à la sortie des mitrailleuses.



Le cône de l'hélice et le bandeau de fuselage sont peints en « Sky » (XF-21 Tamiya).

Les deux teintes sur l'extrados sont l'Ocean Grey 2 (RAF) XF-82 et le Dark Green 2 (RAF) XF-81 de chez Tamiya.

Les canons collés au mauvais endroit ont été retirés et devront s'adapter à la posture finale de l'avion crashé.

L'appareil porte désormais sa livrée avec l'insigne danois sur le capot moteur de part et d'autre du fuselage.



Le terrain est réalisé avec de la terre du jardin, du bicarbonate de soude, de la colle à bois et de la peinture.

Le tout est directement sur la vitre d'un petit cadre photo.



J'ai profité d'un terrain encore meuble pour laisser la trace de l'atterrissage dans la terre avec la maquette en prenant soin de ne pas tout casser.

Des salissures ont été ajoutées bien qu'elles ne se verront pas.



L'avion est terminé avec ses canons collés cette fois au bon endroit, le mat d'antenne et son fil ainsi que des traces d'usure sur l'extrados.

Le canon gauche est tordu et le capot babord est noirci suite aux coups subis.



Le cadre a été repeint en noir et l'avion est placé sur le terrain.
J'ai ajouté de la terre ensuite sur l'aile gauche qui s'est fichée dans le sol.

Pour le tenir dans cette position, la maquette est collée au sol avec de la colle à bois et je l'ai immobilisée le temps du séchage.



Je ne regrette pas d'avoir simulé au mieux les volets descendus.

Je me suis inspiré de photos pour la roulette de queue tournée dans ce sens et le gouvernail de profondeur baissé.

La trace laissée dans la terre par l'avion donne un peu de « dynamisme » à la scène



J'ai réalisé des petites traces de pas..

La petite figurine est un officier de la Luftwaffe au 1/72 qui trainait dans ma boîte à rabiote depuis cinquante ans et j'ai mis quelques débris de l'hélice éclatée

Voici ma vignette terminée.





Axel A. Svendsen est porté disparu le 24 avril 1942. Les archives nationales « AIR81/13685 Spitfire Vb BL924 » n'apportent aucun renseignement précis :

« Officier d'aviation A. Svendsen (danois) : porté disparu, on croit qu'il a été tué ; Spitfire BL924, 234e Escadron, disparu à la suite d'une patrouille aérienne offensive, le 24 avril 1942. »

Il va donc de soi que ma présentation est totalement fictive ayant j'ai retenu l'idée d'un possible atterrissage sur le ventre suivi de la fuite du pilote qui aurait succombé à ses blessures sans qu'on le retrouve.

Il existe tant d'autres hypothèses imaginables !

Vous l'avez compris, le but de cet humble historico-montage, qui se veut par conséquent symbolique, est de rendre un immense hommage, à travers le sacrifice de Svendsen, aux pilotes danois qui ont servi au sein de la RAF.

Jaroslav Velc

Je crois pouvoir dire que nous sommes souvent très sensibles aux peintures des boîtes, au point parfois de les conserver voire de les accrocher au mur, au moins le temps du montage (ce qui est mon cas).

Plusieurs illustrations sont proposées selon l'année de sortie de la boîte et j'ai remarqué que le Spit que je monte a fait l'objet de plusieurs éditions (voir chronologie du produit sur Scalemates).

Sur la plupart de celles-ci, la magnifique représentation est signée *J. Velc* en bas à droite.



Intéressé par le personnage, j'ai recueilli ces éléments à son propos :

Jaroslav Velc est un peintre et illustrateur tchèque né le 29 août 1946 à Kladno en



Tchéquie.

Diplômé de l'Ecole Secondaire des Arts Appliqués de Prague en 1965, il a d'abord travaillé chez Aero Vodochody , où il a participé aux illustrations des manuels du L-39 Albatros .



Il est très connu pour avoir longtemps conçu et peint des couvertures pour les modèles en kit au sein des sociétés Kovořavody Prostějov, Směr , Eduard, Dubena, Modela, OEZ Letohrad , CMK, Bílek, Airmodel, KARO-AS Modellbau, Monogram, Matchbox et Revell.

Au service du magazine ABC, photographe pour le musée du district de Kladno à la fin des années 1970, il travaille à son compte depuis la fin des années 1980.



Principalement impliqué dans l'illustration de magazines, par exemple ABC, Letectví , Živa et autres, il a également illustré un certain nombre de livres comme le Grand Livre de l'Art de la Guerre et le Grand Livre des Transports, publiés par Artia Praha.

Auteur de 34 illustrations et couvertures de livres pour les maisons d'édition Albatros, Artia, Slovart, Mladá fronta , Naše vojsko , Mladé letá , Mustang, Fragment , Computer Press, il est à l'origine de centaines d'illustrations dont une grande partie a été reproduite dans la monographie « In the Clouds » publiée en 2022.



Voici un lien intéressant qui, bien qu'en tchèque, vous permet sans connaître la langue d'avoir un bel aperçu de l'ouvrage :

<https://www.youtube.com/watch?v=fjboF3jaDMY>