

Le V./KG 40 a été formé pour protéger les *U-Boote* traversant le golfe de Gascogne pour gagner leurs territoires de chasse ou regagner leurs abris bétonnés. Son impact direct sur la bataille de l'Atlantique fut suffisamment sensible pour que la RAF détache des chasseurs pour lutter contre cette menace. Pour les équipages, ce fut une sale guerre, car peu survécurent à un amerrissage forcé dans les eaux froides et inhospitalières du golfe.

S I LE JUNKERS Ju 88 fut conçu comme bombardier rapide, on ne tarda pas à se rendre compte que ses remarquables performances en feraient un excellent chasseur lourd (*Zerstörer*). Il fallut néanmoins attendre le milieu de l'année 1939 pour qu'une batterie de mitrailleuses et de canons soit montée dans le nez. Les essais s'étant révélés satisfaisants, le RLM autorisa la production d'une petite quantité de Ju 88C.

UNE EXPÉRIENCE SANS LENDEMAIN

Les premiers exemplaires furent confiés à la Z/KG 30, une escadrille formée au sein de la KG 30 à Perleberg le 21 février 1940 sous les ordres de l'*Oberleutnant* Herbert Bönsch. Bien qu'ayant été transférée sur le terrain de Westerland (île de Sylt), cette escadrille ne participa pas à l'invasion des pays scandinaves le 9 avril 1940, mais elle prit ses quartiers à Stavanger-Sola deux jours plus tard pour protéger les côtes occidentales de la Norvège et les vulnérables avions de transport.

La Z/KG 30 ne fut pas longue à entrer en action. Le 12 avril, une patrouille de Ju 88C-2 accompagnée par des Bf 110 du I./ZG 26 intercepta une formation de la RAF en train d'attaquer des navires au large de Stavanger. Pour les Britanniques il s'agissait de la plus importante opération aérienne depuis le début de la guerre et ils perdirent neuf appareils abattus par la chasse ou la *flak*. L'*Oberfeldwebel* Martin Jeschke et l'*Unteroffizier* Peter Lauffs revendiquèrent chacun un Wellington du N° 149 Squadron, mais l'*Unteroffizier* Erwin Maus et son équipage furent tués lorsque leur appareil, endommagé par le tir croisé des mitrailleurs anglais, s'écrasa à l'atterrissage.

La Z/KG 30 remporta cinq nouvelles victoires et participa à de nombreuses missions d'attaque au sol avant de revenir en Allemagne le 16 juin 1940. L'escadrille fut dissoute le dernier jour du mois et reformée, toujours sous les ordres de Bönsch, en tant que 4./NJG 1. Le Ju 88C-2 avait prouvé qu'il était capable d'engager le

Deux Ju 88R-2 de la 13./KG 40 en vol d'exercice au-dessus de la campagne bretonne en septembre 1943.

Cinq exemplaires de cette version à moteurs BMW 801D furent pris en compte par le V./KG 40 en août 1943. L'appareil au premier plan (F8+NX) était piloté par le *Leutnant* Dieter Meister. (Collection de l'auteur)

LA GUERRE DU GOLFE DE GASCOGNE LE V./KG 40

Chris Goss



combat avec succès contre des avions de patrouille côtière ennemis et ses équipages en pensaient le plus grand bien. Cependant, les préoccupations de la Luftwaffe étaient ailleurs et deux ans s'écoulèrent avant que le Ju 88C fasse son « come back » comme chasseur maritime à long rayon d'action.

UN DÉSINTÉRÊT COMPLET

La chute de la France offrit aux Allemands la totalité de ses côtes atlantiques où furent rapidement construits des bunkers pour abriter la flotte des sous-marins. La Luftwaffe investit les terrains de Lorient (Kerlin-Bastard), Vannes-Meucon et Bordeaux-Mérignac afin de lui apporter son appui. Le 15 mars 1941 fut créé le poste de *Fliegerführer Atlantik* (*Fl.Fü.Atlantik*), subordonné à la *Luftflotte 3* pour contrôler et coordonner une aviation aéromaritime composée d'environ 70 bombardiers, 10 avions de reconnaissance et 50 hydravions.

Au début, l'absence d'escorte et de défenses dignes de ce nom rendirent les convois alliés très vulnérables aux Focke-Wulf Fw 200 du I./KG 40. Leurs succès initiaux furent tels que le *Fl.Fü.Atlantik* adapta ses tactiques de combat à leur potentiel. Toutefois, avec les durs combats en Afrique du Nord et en Russie, le *Fl.Fü.Atlantik* fut régulièrement ponctionné de ses appareils, tandis que ses bombardiers moyens, Ju 88 et Do 217, étaient utilisés pour bombarder l'Angleterre et les Fw 200 du I./KG 40 envoyés en Norvège. Il apparaissait que les patrouilles maritimes n'avaient qu'une importance mineure au regard des autres missions imparties à la Luftwaffe.

En 1941, le foyer de la bataille de l'Atlantique s'était déplacé vers l'ouest et les Alliés s'étaient rendus compte que les *U-Boote* devaient traverser le golfe de Gascogne soit pour se rendre sur leurs territoires de chasse, soit pour rentrer, parfois endommagés, à leur port d'attache sur les côtes françaises. La destruction des sous-marins était l'affaire du 19 *Group* de la

RAF dont les appareils se trouvaient basés dans le sud-ouest de la Grande-Bretagne. Les Short Sunderland et les Armstrong-Whitworth Whitley remportaient de nombreux succès tout en maintenant un taux de pertes assez faible. L'hydravion Arado Ar 196 constituait leur seul adversaire potentiel. Son armement (deux canons fixes de 20 mm et une mitrailleuse mobile de 7,92 mm) et sa grande maniabilité lui permettaient de prendre le meilleur sur le Whitley et, dans une moindre mesure, sur le Sunderland, mais lorsqu'il se retrouvait face aux Bristol Beaufighter du *Coastal Command*, le combat était à sens unique.

Il sautait aux yeux du *Fl.Fü.Atlantik* qu'un chasseur à long rayon d'action devenait désormais indispensable. Cependant, aucune solution ne fut trouvée avant le début de l'année 1942 et la sortie d'une nouvelle version *Zerstörer* du

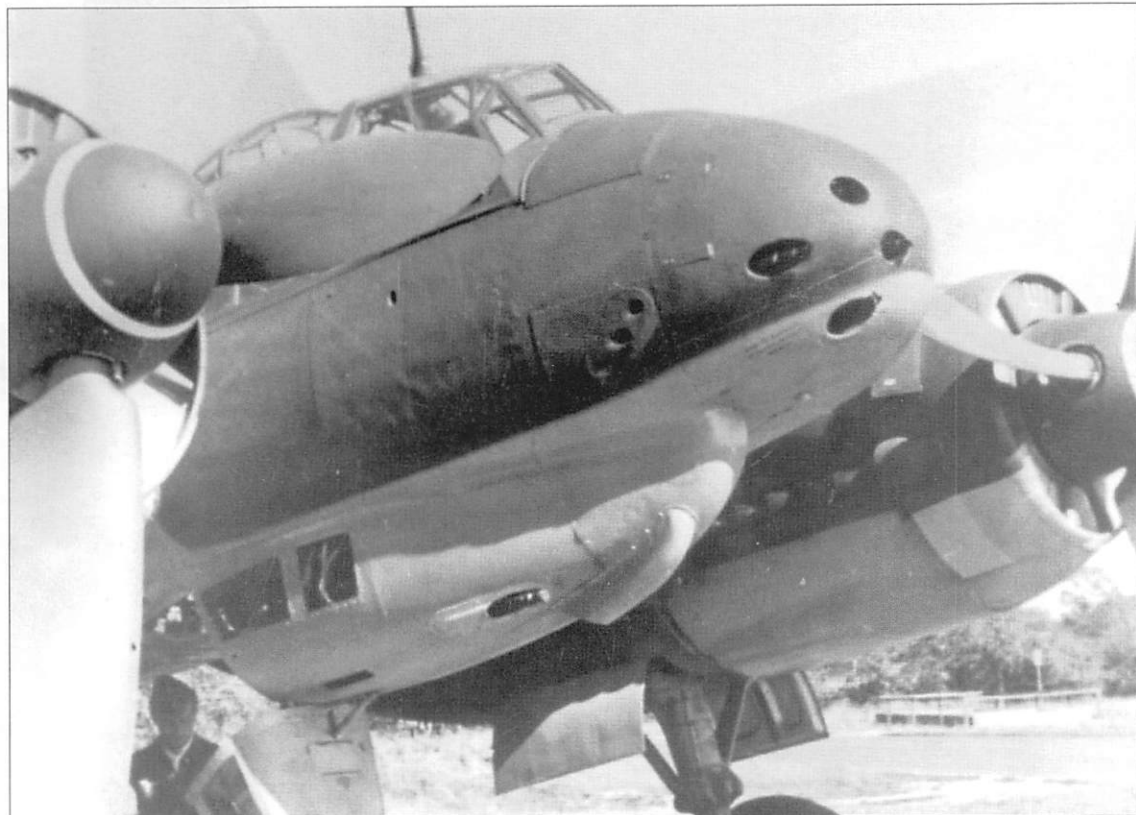
Ju 88. Bénéficiant sans aucun doute de l'expérience accumulée par la Z./KG 30 deux ans plus tôt, le Ju 88C-6 se présentait comme une version évoluée du C-2. Ses moteurs Junkers Jumo 211J-1 ou J-2 lui conféraient une vitesse maximale (au poids en charge) de 500 km/h et une distance franchissable (sans réservoirs auxiliaires) de 2 950 km. Son armement offensif était impressionnant : trois mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm et un canon MG FFM de 20 mm dans le nez et deux autres MG FFM dans une gondole (les MG FFM furent remplacées par la suite par des MG 151/20). Pour sa défense, il pouvait compter sur deux mitrailleuses MG 81 de 7,92 mm et une troisième dans la gondole si les canons n'étaient pas montés. Les quatre premiers exemplaires arrivèrent à Mérignac vers le 10 juin 1942.

En tout état de cause, c'était un adversaire redoutable avec

Le puissant armement offensif du Ju 88C-6 : trois mitrailleuses de 7,92 et un canon de 20 dans la pointe avant et deux canons de 20 dans la gondole ventrale.

De quoi calmer les ardeurs ! Sur cette photo, un appareil de la 13./KG 40 en septembre 1943.

(Photo Johenneken)



lequel tous les chasseurs de sous-marins de la RAF devraient compter. La bataille du golfe de Gascogne allait brutalement prendre une tournure plus dramatique.

ENTRÉE EN LICE DU JU 88C-6

On ignore la dénomination précise de l'escadrille équipée du nouveau *Zerstörer*. Selon certaines archives, les deux premières missions furent effectuées les 24 et 28 juin 1942 par cinq Ju 88 *Zerstörer* rattachés au Kü.Fl.Gr. 106 du Major Gerd Roth, au profit respectif des U-753 et U-105. D'autres archives mentionnent les dénominations de *Zerstörerstaffel/Kü.Fl.Gr. 106*, *Zerstörer Kommando/KG 6*, III./KG 40 et enfin, IV./KG 40. On sait que la formation des équipages fut réalisée au sein du IV./KG 6 à Brétigny et, fin août 1942, le Kü.Fl.Gr. 106 fut transformé en II./KG 6. En outre, il existe des preuves que quelques-uns des premiers Ju 88C-6 reçurent le code « 3E » affecté à la KG 6. Quoi qu'il en soit, le 22 juillet 1942, cette unité reçut la dénomination de IV./KG 40 puis, le mois suivant, celle de 13. et 14.

Staffeln du V./KG 40; la 15./KG 40 ne fut pas formée avant le 12 septembre 1942.

On pense que le C-6 remporta sa première victoire le 15 juillet 1942 lorsque le *Feldwebel* Henny Passier descendit un Wellington du N° 311 *Squadron*, entraînant son équipage tchèque dans la mort. Cependant, la première victoire documentée par un compte rendu (n° 36 de la *Luflotte West*) date du 20 juillet :

« Deux Wellington abattus par le Lt Stöffler. Junkers Ju 88 codé KD, 12h10. Nous avons pris de l'altitude immédiatement et avons commencé notre attaque. Au cours de la première et de la deuxième passes, nous avons tiré de toutes nos armes. Des coups au but ont été notés sur le fuselage, l'aile et le moteur droits. Des morceaux de l'aile se sont détachés, l'ennemi a pris feu, le train est sorti et l'appareil a percuté l'eau. Puis un deuxième Wellington est arrivé volant selon un axe nord-sud. Il a aussitôt viré vers l'ouest et nous avons pris de l'altitude pour l'attaquer. Nous avons tiré de toutes nos armes. Au cours de la première passe, nous avons

été accueillis par un tir nourri et notre avion a été atteint à plusieurs reprises. L'ennemi a pris feu, mais à ce moment le Lt Stöffler et l'observateur, l'Ofw Möller, étaient inconscients. Le Ju 88 était sur le point de s'écraser, alors le radio, l'Ofw Werner, a pris les commandes et a réussi à reprendre de l'altitude. Après un large virage à droite en n'utilisant que les ailerons, nous avons aperçu la terre. Malgré le moteur droit en feu, l'Ofw Werner a réussi à amerrir et larguer le haut de la verrière. Deux heures plus tard, nous étions recueillis par un chalutier. »

Bien que le *Leutnant* Stöffler ait été crédité de deux victoires, un seul Wellington fut abattu. Tous deux appartenaient au 15 OTU et étaient en vol de convoyage à destination du Moyen Orient. Le *Pilot Officer* Alan Houston et son équipage furent portés disparus, tandis que l'équipage du *Flight Sergeant* Smallwood s'en sortit indemne. Bien que le combat se soit déroulé sans témoin, l'équipage du chalutier espagnol *San Antonio de Padua* aperçut un avion plongeant vers la mer à grande vitesse à environ 20 nautiques au large des îles Sisargas au nord de l'Espagne. Il percuta la mer et disparut à sa vue. Quand le chalutier arriva au point de chute, les pêcheurs découvrirent un petit canot pneumatique à bord duquel l'*Oberfeldwebel* Werner, bien que blessé, s'était battu pendant deux heures et demie pour éviter que le corps de ses deux camarades morts glissent à la mer. Quand les pêcheurs tentèrent de les hisser à bord, celui du *Leutnant* Stöffler leur échappa, mais ils parvinrent à récupérer celui de l'*Oberfeldwebel* Möller, ainsi que l'*Oberfeldwebel* Werner. Craignant que toutes les informations qu'il donnerait soient aussitôt transmises au consulat britannique, l'infatigable Werner brouilla les pistes lors de son interrogatoire par les autorités espagnoles. Il expliqua que son avion était en mission de reconnaissance et avait été victime d'une panne de moteur au large du cap Finistère (*cabo Fisterra*). Il occulta le combat aérien et expliqua que son appareil était un Ju 88A-4 tout ce qu'il y avait de plus ordinaire. Curieusement, il ne fut pas récompensé pour ses efforts méritoires, alors que de nombreux aviateurs du V./KG 40 le furent en pareilles circonstances.

SEPTEMBRE 1942 : RENCONTRE AVEC LE BEAUFIGHTER

La Luftwaffe fit un effort pour enrichir l'expérience des équipages de *Zerstörer* en affectant un certain nombre de pilotes de chasse de nuit chevronnés aux différentes *Staffeln*. Par exemple, le *Feldwebel* Vincenz Gießbübel et le *Hauptmann* Heinz-Horst Hißbach en provenance du I./NJG 2 arrivèrent à la 14./KG 40 le 6 août. Le bénéfice fut immédiat car les deux pilotes furent impliqués dans les deux victoires suivantes du V./KG 40. Dans le courant du mois de septembre, les pertes RAF atteignirent des sommets. Huit chasseurs de sous-marins tombèrent sous les balles des chasseurs lourds allemands, tous sauf deux étant crédités à la 13./KG 40. Le 8 septembre eut lieu la première rencontre entre les *Beaufighter* et les Ju 88C-6, comme le rapporte le journal de marche du N° 235 *Squadron* :

« Le *Sqn Ldr* Thompson et le *Plt Off* Ward à bord de "T" comme Tommy et le *Plt Off* Neal et le *Plt Off* Cameron-Rose à bord de "W" prirent leur cap et repèrent d'abord une grande colonne d'eau comme si des bombes avaient explosé. Tommy changea de cap pour aller voir et aperçut un Ju 88 à quatre miles au nord. Youpi ! "W" et "T" se posi-

tionnèrent pour attaquer (accroche-toi le Boche, on arrive !). Au moment de l'attaque, un canot de la RAF fut repéré avec quatre aviateurs dedans dont un apparemment blessé. "W" lança une balise de fumigène. La première manifestation de notre joie fut ce message radio : "survole un canot, quatre aviateurs vivants, un Ju 88 abattu". »

La 13./KG 40 déplore la perte du Ju 88C-6 F8+GX (WNR. 360025), équipage (*Leutnant* Wolfgang Graf von Hönsbröck, *Obergefreiter* Artur Walter et *Gefreiter* Ulrich Orte) porté disparu. La victoire fut partagée entre les deux *Beaufighter*. Les aviateurs dans le dinghy étaient l'équipage d'un Hudson du N° 500 *Squadron* abattu quelques minutes plus tôt par Hönsbröck.

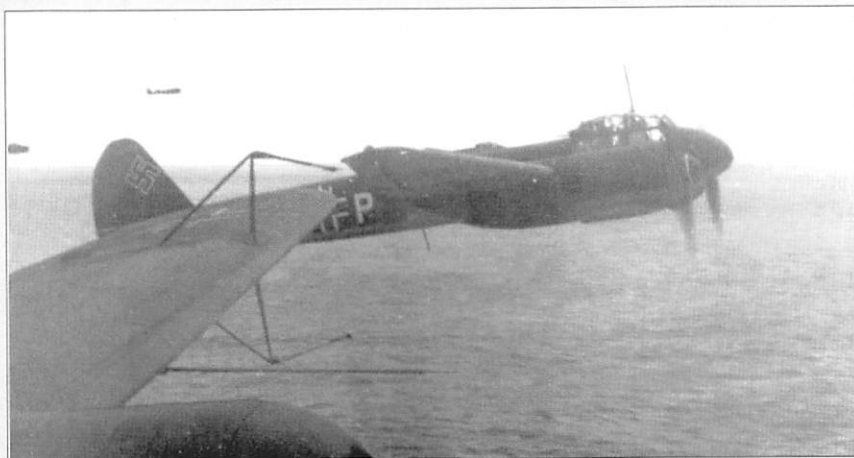
Le mois d'octobre 1942 fut plus favorable au V./KG 40 que le mois de septembre. En effet, alors que le mois précédent le groupe avait perdu le *Staffelkapitän* de la 13. *Staffel* au cours d'un combat contre un Whitley du N° 77 *Squadron* et quatre autres Ju 88C revendiqués pour la plupart par le N° 235 *Squadron*, en octobre il abattit six avions britanniques (dont un *Beaufighter*) pour la perte d'un seul *Zerstörer*. Ce dernier (F8+CX, WNR. 360211) tomba sous les balles des *Beaufighter* du N° 248 *Squadron*, une unité qui avait été récemment placée sous la coupe du 19 *Group* pour appuyer le N° 235 *Squadron*. Ces deux *Squadrons*, qui opéreront pendant plus de deux ans au-dessus du golfe de Gascogne, deviendront la bête noire du V./KG 40.

NOVEMBRE 1942 : APPARITION DES AMÉRICAINS

Novembre fut plus calme. Les Ju 88 ne déplorèrent que deux pertes à l'ennemi, toutes les deux le 1^{er} du mois contre des *Beaufighter* du N° 235 *Squadron*. Une certaine prudence de la part de la RAF et un temps peu clément expliquent peut-être cet état de fait. Avec la création de la 15./KG 40, le groupe reçut à la mi-octobre un *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Gerhard Korthals,

La 14./KG 40 à Lorient à l'été 1942. De gauche à droite : Lt Flothmann, Lt Hintze, Lt Olbrecht, Hptm Reicke, Lt Thies et Lt Messerschmidt. Au premier plan, Brandy, la mascotte de l'escadrille. (Photo Hintze)





Un Schwarm du V./KG 40 survole le golfe de Gascogne. Les patrouilles se déroulaient généralement à très basse altitude.
(Photo Wachtel)

qui, contrairement aux autres pilotes, n'était pas issu de la chasse mais du bombardement. Cependant, le 3 novembre il fut tué dans un accident particulièrement idiot : un mécanicien avait perdu ses couverts en vérifiant le niveau d'huile et la fourchette et le couteau bloquèrent un aileron; l'appareil s'écrasa peu après son décollage de Lorient. Le *Hauptmann* Alfred Hemm prit temporairement sa place. Le commandement passa ensuite entre les mains du *Hauptmann* Helmut Dargel qui devait être tué en combat le 30 décembre. Hemm assura à nouveau l'intérim. Enfin titulaire du poste le 1^{er} mars 1943, cet ancien pilote de Fw 200 s'avéra peu populaire auprès des équipages.

Vers la fin de l'année 1942, les premiers appareils américains firent leur apparition dans le golfe. En raison de la forte implication du *Coastal Command* dans l'opération « Torch » déclenchée le 8 novembre, huit B-24 du 330th *Bombardment Squadron* (93rd BG) furent envoyés à Alconbury pour entreprendre des patrouilles anti-sous-marines. Ils y restèrent un mois, jusqu'au 25 novembre. Ils rencontrèrent les Ju 88 en plusieurs occasions. Le 21 novembre, le *Major* R.D. Potts Jr., commandant l'escadrille, engagea le combat contre plusieurs appareils identifiés comme étant des Me 210. Bien que la rencontre

Le Ju 88C de l'*Unteroffizier* Heinz Hommel de la 13./KG 40 à Lorient en décembre 1942. L'armement défensif du Ju 88C-6 différait sensiblement d'une série à l'autre.
(Photo Hommel)



se soit soldée par un match nul 0-0, les Américains revendiquèrent trois victoires.

D'autres B-24 se joignirent à la lutte aéronavale dans le golfe, en particulier ceux du 1st *Anti-Submarine Squadron* (futur 480th ASG) qui s'installèrent à St-Eval le 10 novembre. Cependant, pendant quelques mois leur présence demeura discrète.

DÉCEMBRE 1942 : DÉBANDE DES P-38

Les débarquements alliés en Afrique du Nord augmentèrent de manière considérable le trafic aérien entre la Grande-Bretagne et le continent africain. Bien que faisant un large détour vers l'ouest, les formations alliées devaient franchir à un moment ou à un autre la zone de patrouille des Ju 88C du V./KG 40. La rencontre des uns et des autres n'était qu'une question de temps et de chance. Celle-ci sourit aux Allemands le 23 décembre.

Ce jour-là, le *Lieutenant-Colonel* William Covington se trouvait à la tête d'une formation de 51 P-38 Lightning du 82nd *Fighter Group* à destination de Gibraltar. Pour assister les chasseurs dans leur navigation, un Douglas A-20B piloté par le *Captain* Don Martz du 47th *Bombardment Group* conduisait la formation. Deux heures après le décollage de St-Eval, les Américains furent attaqués par quatre appareils de la

L'appareil s'écrase au décollage quand la fourchette et le couteau oubliés par un mécano bloquent un aileron.

14./KG 40. Dans la confusion qui s'ensuivit, l'*Oberfeldwebel* Georg Heuer descendit le A-20B, un événement qui passa inaperçu des pilotes de chasse trop préoccupés par leur propre survie. La

disparition du *Captain* Martz et de son équipage ne fut pas signalée avant le 29 mai 1943 et les familles n'en furent pas informées avant novembre !

Pendant ce temps, un pilote inconnu de la 14. *Staffel* descendit le P-38 du *Lieutenant* Earl Green du 95th FS. Green survécut et réussit à atteindre les côtes espagnoles. Le *Lieutenant* Broadhead (96th FS) fut contraint de regagner St-Eval, tandis que le *Captain* Buddy Strozier (96th FS) effectua un atterrissage forcé au Portugal. Enfin le *Lieutenant* T.S. Miller (97th FS) se posa sur le ventre en Espagne. Les Américains revendiquèrent une victoire, mais aucun Ju 88 ne fut perdu à l'ennemi, même si deux appareils s'écrasèrent en France en panne d'essence.

Le 30 décembre, les Ju 88C tombèrent sur une formation de 17 P-39 Airacobra du 16th *Observation Squadron* (68th OG) conduite par un B-25 et qui espérait tirer parti d'un raid de diversion de B-17 contre les abris des sous-marins à Lorient. Une fois encore, l'*Oberfeldwebel* Georg Heuer se distingua en abattant le P-39 du 2nd *Lieutenant* Verne H. Lincoln Jr. qui sauta en parachute mais périt noyé. Cependant, le *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Dargel, fut porté disparu à la suite d'un combat contre un autre P-39 à 350 km au sud-ouest de Lorient.

Les six premiers mois d'activité du Ju 88C-6 dans le golfe de Gascogne furent indéniablement un succès. Cependant, même si le nombre de victoires fut supérieur à celui des pertes à l'ennemi, la disparition de deux commandants de groupe et de deux commandants d'escadrille très expérimentés fut un coup dur pour le V./KG 40. Fin 1942, la guerre

sous-marine était devenue un enjeu majeur tant pour les Alliés que pour l'Allemagne et l'année 1943 devait être marquée par une escalade sans précédent.

JANVIER 1943 : SÉRIEUX REVERS

Le premier sérieux combat de l'année pour le V./KG 40 se déroula le 29 janvier quand quatre Beaufighter du N° 248 Squadron commandés par le *Flight Lieutenant* Aubrey Innis abattirent deux Ju 88C (F8+IU, WNr. 360073, équipage de l'*Oberfeldwebel* Johannes Kriedel et F8+HZ, WNr. 360072, équipage de l'*Unteroffizier* Paul Paschoff, tous portés disparus) sans perte de leur côté.

« Les Beaufighter du N° 248 Sqn codés WR-B, WR-L, WR-D et WR-K, pilotés par les *Flt Lt* Innis, *Sgt* McLeod, *Fg Off* Payne et *Sgt* Catrane aperçurent, alors qu'ils volaient à 15 mètres, deux Ju 88 à deux miles derrière eux, également au niveau de la mer. La formation changea aussitôt de cap, WR-D et WR-K attaquant un avion ennemi et WR-B et WR-L l'autre. Dans le premier cas, WR-D attaqua le premier et le moteur droit de l'avion ennemi prit feu; WR-K effectua alors deux passes, WR-D réalisant la dernière passe alors que l'avion ennemi était en grande difficulté sur un seul moteur à la hauteur des vagues. Le moteur gauche s'enflamma et l'avion ennemi plongea dans la mer en flammes. Pendant ce temps, WR-B et WR-L attaquaient le second avion ennemi. WR-B attaqua le premier et fut sérieusement atteint par le tir des mitrailleurs. WR-L attaqua à son tour; mettant plusieurs coups au but et une épaisse fumée blanche se dégagea du moteur gauche. WR-B effectua la passe finale et le moteur droit de l'avion ennemi prit feu et l'avion ennemi enveloppé par les flammes fut aperçu en train de percuter la mer et sembla se désintégrer en multiples flammèches. »

Le lendemain, un autre combat encore plus spectaculaire mit à nouveau aux prises le N° 248 Squadron et le V./KG 40, mais cette fois les Beaufighter se trouvaient en infériorité numérique :

« Le *F/S* Duncan à bord du WR-F signala quatre Ju 88 à cinq kilomètres de distance à 11h31 le 30 janvier 1943 dans le golfe de Gascogne. Le WR-F suivi par les WR-M et WR-G se placèrent à 300 mètres derrière le plus proche des avions ennemis et WR-F ouvrit le feu; des coups au but furent notés sur le moteur gauche de l'avion ennemi qui prit feu. Le mitrailleur arrière ouvrit le feu mais sans mettre de coups au but. WR-F dégagea alors sur la droite et quelques secondes plus tard, l'avion ennemi s'écrasa dans la mer et se désintégra. WR-F commença alors à monter et un autre avion non identifié fut aperçu en train d'en poursuivre un autre qui était en feu; tout à coup le poursuivi explosa et les deux machines tombèrent à l'eau, l'identité des deux appareils étant inconnue. Pendant cet engagement, un Beaufighter fut aperçu en train de tourner en rond dans les parages. WR-F continua à monter jusqu'à 1 500 mètres quand l'avion qui suivait fut identifié comme étant un Ju 88. L'avion ennemi ouvrit le feu à une distance de 800 mètres mais sans causer de dommages. WR-F entra alors dans un nuage et l'avion ennemi fut perdu de vue. WR-M et WR-G ne sont pas rentrés. »

Les trois Beaufighter s'étaient frottés à quatre Ju 88C-6 de la 14./KG 40 commandés par son *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Hans-William Reicke (F8+HY, WNr. 360012). La bagarre coûta la vie à l'*Oberfeldwebel* Heuer et à son équipage (F8+KY, WNr. 360098), mais la suite de l'engage-



ment resta plutôt confuse. Les deux équipages allemands survivants rapportèrent que l'avion de leur *Staka* était entré en collision avec un Beaufighter, corroborant le compte rendu du *Flight Sergeant* Duncan. Le Beaufighter qui tournait en rond, comme le signala Duncan, fut abattu par l'*Unteroffizier* Heicke. Malgré ce doublé, la perte d'un nouveau cadre, en particulier le chevronné et populaire Reicke, fut un nouveau coup dur pour le V./KG 40.

FÉVRIER 1943 : DE NOUVEAUX REVERS

Comme si la menace des Beaufighter n'était pas suffisante, La Luftwaffe s'apprêtait sans le savoir à affronter un adversaire encore plus redoutable : le de Havilland Mosquito. Fin décembre 1942, le N° 264 Squadron fut détaché en Cornouailles pour exécuter des missions « Instep » (opérations dans les approches occidentales et dans le golfe de Gascogne contre les chasseurs allemands menaçant les appareils du *Coastal Command*) et « Ranger » (sorties en masse pour attirer la Luftwaffe). Cependant, en raison du faible nombre d'avions disponibles, les missions se

limitèrent surtout aux « Instep ». Le ralentissement de l'activité aérienne dû aux mauvaises conditions météo retarda l'inévitable rencontre entre Mosquito et Ju 88C.

Février fut donc relativement calme, même si le mois fut émaillé de plusieurs combats. Le 5, l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann de la 13. *Staffel* descendit un nouveau P-39 en vol de convoyage. Horstmann, qui n'était au groupe que depuis quinze jours, ne possédait aucune expérience en tant que pilote de chasse, ayant réalisé la majorité de ses heures de vol dans des unités de reconnaissance. L'engagement suivant se déroula le 9. Pour lutter contre ce que les équipages appelaient désormais le *Beaufighter-Trauma*, le V./KG 40 reçut l'ordre de ne plus effectuer de sortie avec moins de quatre appareils (effectif d'un *Schwarm*). Peu avant 15 heures, un *Schwarm* de

Un Liberator GR V sous le feu d'un Ju 88C. Il s'agit peut-être du FL947 du N° 224 Squadron abattu par le *Feldwebel* Vincenz Gießübel de la 14./KG 40 le 13 mai 1943. (Photo Hommel)

Pour lutter contre le « Beaufighter-Trauma », ordre est donné au V./KG 40 de ne plus sortir avec moins de quatre appareils.

Décollage de Lorient d'un *Schwarm* de la 14./KG 40, le 19 septembre 1943. Au fond, le F8+MY. (Photo Gmelin)



la 15./KG 40 repéra trois Beaufighter du N° 248 *Squadron* menés par le *Squadron Leader* David Cartridge. Les deux formations manœuvrèrent pour prendre la position la plus favorable puis entèrent en contact. Le combat tournoyant sombra dans la confusion la plus totale. Le *Leutnant* Dieter Meister revendiqua deux Beaufighter et les Britanniques trois.

En fait, si la RAF ne déplora aucune perte, seulement deux Ju 88C (F8+BZ WNr. 360068, *Oberleutnant* Franz Isslinger et F8+FZ WNr. 360069, *Oberfeldwebel* Heinrich Dettmer) furent

abattus. Comme d'habitude, il n'y eut aucun survivant. Ce nouveau revers causa un vif embarras au sein de l'état-major du *Fl.Fü.Atlantik*. Le V./KG 40 avait été formé pour protéger les *U-Boote* en interceptant les chasseurs de sous-marins de la RAF et non pour engager des combats tournoyants avec des avions de chasse ennemis. Les équipages reçurent l'ordre d'éviter les Beaufighter sauf s'ils étaient au moins en nombre égal et de fuir en toutes circonstances les Mosquito, bien qu'aucun n'ait été encore rencontré. Malgré tout, même lorsqu'ils avaient bénéficié de la supé-

riorité numérique, les Allemands avaient subi de lourdes pertes. L'état-major estimait que les Beaufighter ne pouvaient être engagés avec quelque chance de succès que si les Ju 88C possédaient un avantage numérique de deux contre un – et encore leur était-il recommandé d'attaquer par l'arrière. Cependant, comme le Beaufighter était plus

rapide, il était difficile aux pilotes allemands de conduire leur attaque autrement que par le travers, sinon frontalement, et de toute façon il leur était presque impossible d'effectuer une

L'état-major conseille de n'engager les Beaufighter qu'à deux contre un et de n'engager les Mosquito sous aucun prétexte !

passé furtive et hors d'atteinte de l'armement dévastateur du bimoteur anglais.

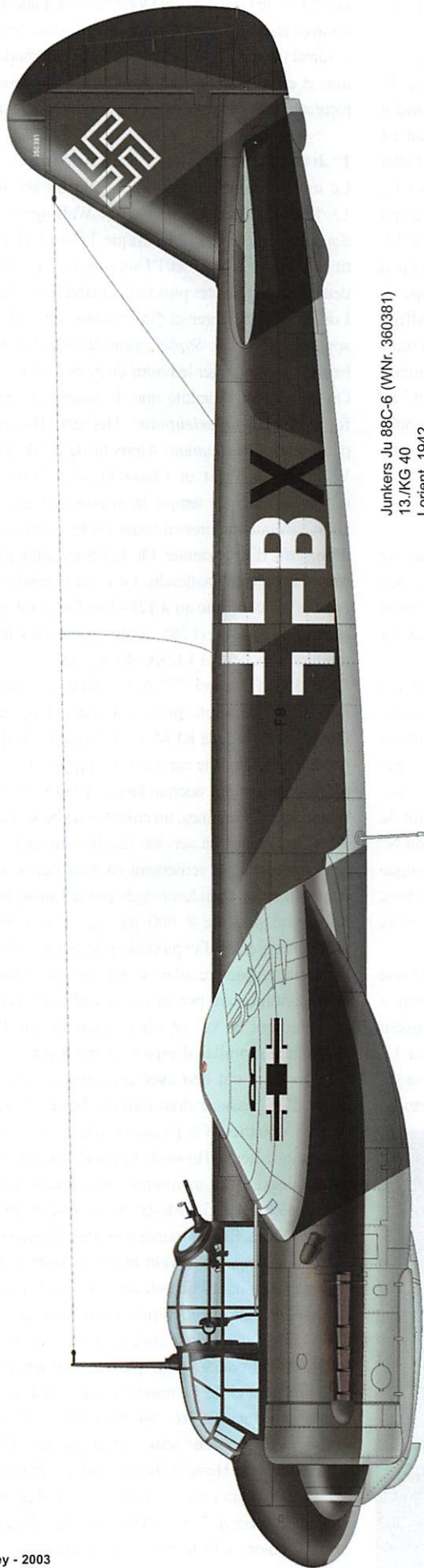
MARS 1943 : HÉMORRAGIE DE CADRES

Il fallut attendre le 10 mars pour que le V./KG 40 remportât une nouvelle victoire : un Whitley du 10 OTU abattu par le *Lieutenant* Meister. Cependant, la grande nouveauté du mois fut l'apparition du Mosquito et ses premiers succès dans les missions « Instep ». En effet, le 22, une patrouille du N° 264 *Squadron* abattit deux Ju 88C de la 14. *Staffel*. Mais, pour l'heure, le sort se montrait plutôt favorable aux *Zerstörer*. Le lendemain, le premier Fortress de la RAF (N° 59 *Squadron*) tomba sous les balles de l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann, tandis qu'une heure plus tard un Liberator du N° 511 *Squadron* (*Ferry Command*) subit le même sort de la part du *Leutnant* Ulrich Hanshen (15./KG 40). Cet appareil transportait le commandant de l'Air à Gibraltar, l'*Air-Vice Marshal* R. Whitham – il n'y eut aucun survivant parmi les 19 membres d'équipage et passagers. Pendant le combat le *Leutnant* Friedrich Apel fit une fausse manœuvre et percuta la mer.

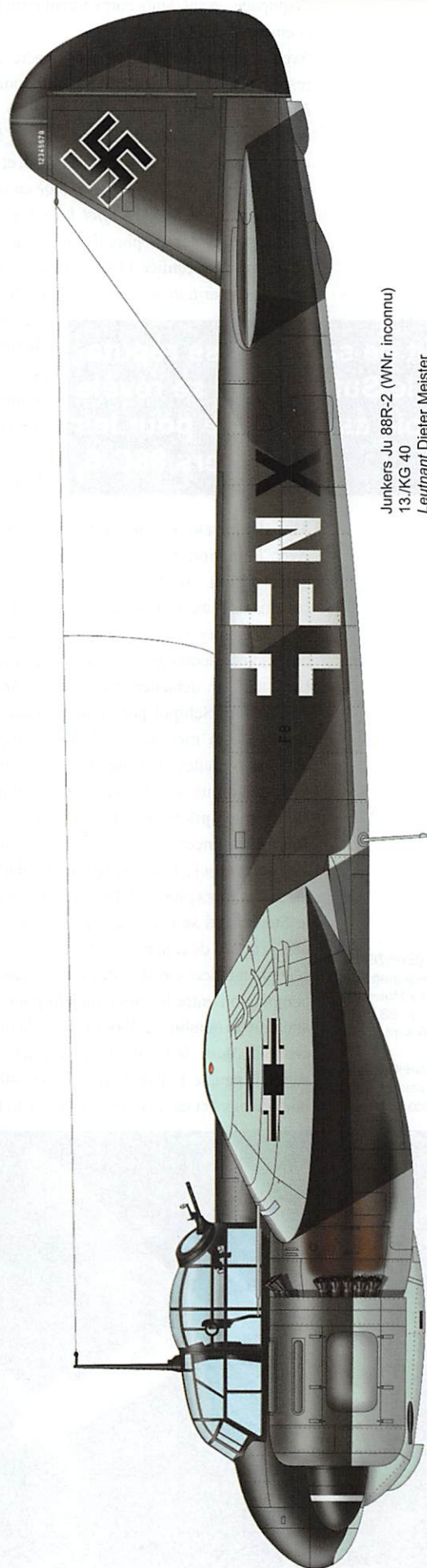
Le 24 mars, Horstmann revendiqua sa troisième victoire, un Halifax du N° 58 *Squadron*. Cependant, les mitrailleurs britanniques tuèrent deux membres de l'équipage du *Gefreiter* Florian Stabentheiner qui fut contraint de se poser en catastrophe sur la base espagnole de La Albericia. Le *Staka* de la 13. *Staffel*, le *Hauptmann* Georg Esch, percuta la mer pour une raison mal élucidée au nord de la côte espagnole. Malgré des efforts désespérés pour récupérer

Posant devant l'un des nouveaux R2, de gauche à droite : *Oberleutnant* Schröder, *Oberleutnant* Horstmann et *Leutnant* Meister. La 13./KG 40 peignait une fine bande blanche autour des caseroles de ses appareils. (Photo Gmelin)





Junkers Ju 88C-6 (WNr. 360381)
13./KG 40
Leutnant, 1942.



Junkers Ju 88R-2 (WNr. inconnu)
13./KG 40
Leutnant Dieter Meister
Lorient, 1942.

l'équipage vivant, leurs corps furent retrouvés sur une plage et enterrés à La Corogne.

Avec la disparition d'un nouveau cadre expérimenté, il ne restait plus qu'un seul pilote chevronné au groupe, le *Hauptmann* Hans Morr, *Staka* de la 15. *Staffel*. Quand il était arrivé au groupe à l'âge de 32 ans, Morr comptait 54 missions de guerre effectuées avec les I. et III./KG 40 et était le seul titulaire de la *Frontflugspange* en or du V./KG 40. Le commandement la 13. *Staffel* fut remis à Horstmann qui n'était pas là depuis plus de deux mois. Comme la 14. *Staffel* avait été confiée à l'*Oberleutnant* Kurt Necesany peu après la disparition de Reicke, le 30 janvier, et le groupe au

Hauptmann Alfred Hemm au début du mois de mars, aucun commandant d'unité ne possédait la moindre expérience en tant que pilote de chasse.

En dépit de sa flatteuse réputation, le Sunderland se révèle une proie assez facile pour les Junkers 88C-6.

MAI 1943 : SÉRIEUSE AGITATION DANS LE GOLFE

Avec l'amélioration des conditions météorologiques, le mois d'avril fut bien rempli mais les combats peu concluants : une victoire et aucune perte. Les choses furent très différentes le mois suivant et le manque d'expérience des pilotes allemands commença à se faire sentir.

Le 7 mai, un détachement de la 13. *Staffel* fut envoyé à Amsterdam-Schipol pour entreprendre des missions au-dessus de la mer du Nord. Les équipages attaquèrent quelques vedettes et chalutiers et s'aventurèrent même une fois à proximité de Lowestoft. Ils revinrent à Lorient le 28.

Le premier pilote à s'illustrer au mois de mai fut le *Feldwebel* Vincenz Gießübel qui abattit un Liberator du N° 224 *Squadron* le 13 et le premier Sunderland d'une longue liste deux jours plus tard. En dépit de sa flatteuse réputation, le Sunderland se révéla une proie assez facile pour les Ju 88C-6 armés de canons de 20 mm.

L'augmentation sensible des sorties lança sans doute une compétition entre les trois *Staffeln* pour être la première à atteindre le nombre de 500 missions de guerre. Cet honneur échet au *Staka* de la 14., Kurt Necesany, le 21 mai. La 13. suivit de peu, le 1^{er} juin. Pour le V./KG 40, mai s'acheva sur huit victoires et cinq pertes, dont trois du fait de l'ennemi.

Le Sunderland (EW578) du N° 461 *Squadron* (équipage du *Flying Officer* Dudley Marrows) abattu par six Ju 88 de la 14./KG 40 le 16 septembre 1943.

L'équipage sera recueilli le lendemain sain et sauf. (Photo Hommel)



Le 29 mai, le *Großadmiral* Dönitz annonça une série de mesures avec effet au 3 juin. À partir de cette date, les sous-marins devaient traverser le golfe de Gascogne en groupes de deux ou trois et en surface. Spécialement armés de canons de *flak*, ils reçurent l'ordre de riposter en cas d'attaque aérienne.

1^{er} JUIN 1943 : L'AFFAIRE LESLIE HOWARD

Le mois commença très fort. Cinq ou six Ju 88C de la 13./KG 40 interceptèrent trois Wellington du N° 420 *Squadron* en route pour l'Afrique du Nord. Horstmann abattit le premier à 8h05 et l'*Unteroffizier* Heinz Hommel un deuxième 23 minutes plus tard. Quand la 13./KG 40 rentra à Lorient pour célébrer sa 500^{ème} sortie, elle fut relevée par 8 appareils de la 14. *Staffel* ayant décollé de Mérignac à 10 heures pour protéger le retour de deux *U-Boote*.

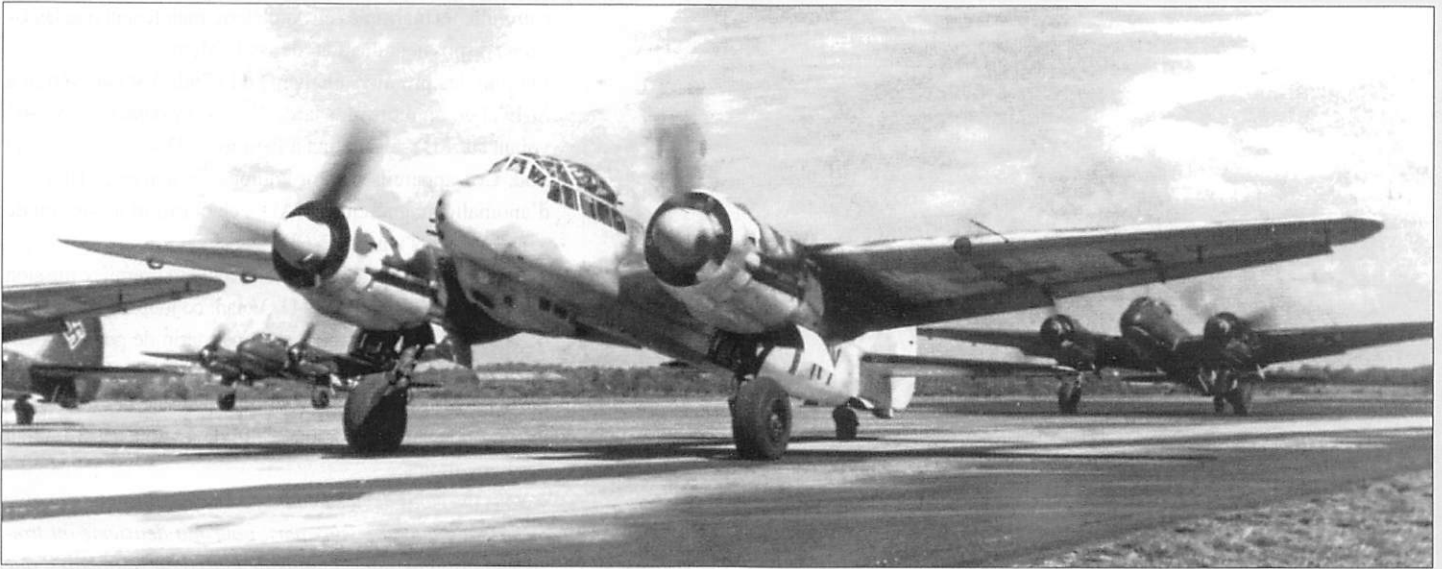
On ne connaît l'identité que de quatre équipages de cette formation : *Oberleutnant* Herbert Hintze (chef de patrouille), *Oberleutnant* Albrecht Bellstedt, *Leutnant* Max Wittmer-Eigenbrot et *Oberfeldwebel* Hans Rakow. En raison du mauvais temps, la mission fut annulée mais les chasseurs poursuivirent néanmoins leur sortie à la recherche d'objectifs d'opportunité. Or, le hasard allait placer sur leur route un objectif inattendu. Le compte rendu dressé par la *Lufflotte* 3 confirme qu'à 12h45 un DC-3 fut aperçu dans le secteur PLQ 24W/1785 se dirigeant vers le nord. Cinq minutes plus tard, la 14./KG 40 attaqua.

À 7h35 GMT, le vol 777-A décolla de Lisbonne à destination de Whitchurch, près de Bristol. L'appareil était un Douglas DC-3 de la KLM immatriculé G-AGBB et baptisé « Ibis », piloté par le capitaine Q. Tepas. Les trois membres d'équipage étaient néerlandais et à bord se trouvaient huit hommes, trois femmes, un enfant et un bébé. Les DC-3 de la KLM assuraient un service régulier sur cette route depuis septembre 1940 et seulement en deux occasions ils avaient été interceptés et endommagés par la Luftwaffe. Ils avaient transporté plus de 4 000 passagers au cours des deux premières années d'exploitation de la ligne et en juin 1943 ils assuraient quatre allers et retours par semaine. On peut donc légitimement penser que les Allemands connaissaient parfaitement ce vol régulier, d'autant que l'aéroport de Lisbonne fourmillait d'espions à leur solde.

Le décollage eut lieu avec quelques minutes de retard à cause d'un passager dont l'un des bagages avait été retenu par les douanes. Ce passager n'était autre que l'acteur britannique Leslie Howard. Aujourd'hui, son nom a plus ou moins disparu des mémoires, mais à cette époque, il était aussi célèbre en Grande-Bretagne que Sean Connery ou Roger Moore. Il avait tourné dans des films à succès comme *Autant en Emporte le Vent* et dirigé *Spitfire* dans lequel il incarnait Reginald Mitchell aux côtés de David Niven.

La liaison radio avec Whitchurch fut maintenue jusqu'à 10h54 GMT quand la tour de contrôle reçut le message que le DC-3 était poursuivi et, quelques instants plus tard, qu'il était pris pour cible. Le radio eut le temps de donner sa position approximative, 46° 54 N et 09° 37 W, avant que la communication ne soit interrompue définitivement. L'*Oberleutnant* Herbert Hintze explique pourquoi :

« Le DC-3 volait en sens contraire. J'ai d'abord repéré une silhouette grise à 2 ou 3 000 mètres de distance. Bellstedt cria : "Indiens à 11 heures, attaque, attaque !" Les marques de nationalité n'étaient pas visibles, mais la silhouette géné-



rale était celle d'un avion ennemi. Bellstedt et Wittmer, qui volaient au-dessus de nous comme guetteurs, attaquèrent par-dessus et nous autres avions l'intention d'attaquer par en dessous. Le temps que nous soyons en position de tir, Bellstedt avait déjà ouvert le feu et incendié le moteur gauche. Quand nous sommes arrivés plus près, j'ai vu que l'appareil était un DC-3 portant une immatriculation civile. J'ai aussitôt donné l'ordre de cesser le feu. J'ai aperçu ce que j'ai pris pour trois parachutes, mais comme ils étaient en feu ils ne se sont pas ouverts. L'appareil a effectué un virage à plat et a améri, flottant quelques instants avant d'être englouti par la mer. On n'a vu aucun signe de survivants.

« À notre retour, nous avons été informés que nous avions abattu un avion civil avec des VIP à bord. Je me souviens très bien que nous étions en colère parce que personne ne nous avait jamais dit qu'il y avait un vol régulier entre Lisbonne et l'Angleterre. Si nous l'avions su, il nous aurait été facile d'escorter le DC-3 jusqu'à Bordeaux. Dans l'interrogatoire qui a suivi, on nous a dit que le DC-3 transportait un double de Winston Churchill, un général et plusieurs officiers supérieurs. Leur nom n'a pas été prononcé, pas plus que celui de Leslie Howard. À notre point de vue, il aurait été utile et certainement spectaculaire de capturer plusieurs officiers supérieurs ennemis. Mais comme nous ne savions rien, nous avons abattu le DC-3. »

La question reste encore entière aujourd'hui de savoir si la Luftwaffe a délibérément abattu ce DC-3 civil, d'autant que les Allemands connaissaient l'existence de cette ligne régulière. La présence de Winston Churchill à bord aurait pu justifier cet acte, mais il semble peu probable que les services de renseignements allemands aient pu se laisser abuser par des rumeurs sans fondement. Aucun passager ne présentait une importance vitale pour la conduite de la guerre : Tyrell Shervington était le directeur de la Shell Oil à Lisbonne, Wilfried Israel rassemblait des preuves sur l'existence des camps d'extermination, Alfred Chenhalls exerçait la profession d'expert-comptable dans l'industrie du film et K. Stonehouse était le directeur de l'agence Reuters à Washington. Il est exact que la 14./KG 40 patrouillait beaucoup plus à l'ouest qu'à l'ordinaire, mais aucun élément ne permet d'affirmer qu'elle a ouvert le feu sur ordre. Au contraire, les documents allemands démontrent qu'elle exécutait une mission ordinaire au profit des sous-marins et que la

rencontre avec le DC-3 était purement fortuite. Quoi qu'il en soit, la disparition de Leslie Howard fut durement ressentie au Royaume Uni.

JUIN 1943 : DEUXIÈME VICTOIRE « INSTEP »

Le 3 juin se révéla coûteux pour la RAF en termes d'aviateurs expérimentés. Ce jour-là, un Hudson du N° 117 Squadron fut descendu par le *Leutnant* Heinz Olbrecht de la 14./KG 40. La perte du Hudson n'aurait pas été en soi très importante – sauf pour son équipage – si l'appareil n'avait pas transporté quelques grosses pointures de la RAF : un *Group Captain*, un *Wing Commander* et un *Squadron Leader* dont l'expérience au combat remontait à la bataille d'Angleterre.

Le 11 juin vit le second engagement victorieux des Mosquito lors d'une mission « Instep », le *Flight Lieutenant* Joe Singleton du N° 264 Squadron abattant le Ju 88C (F8+HZ, WNr. 360288) du *Feldwebel* Fritz Hiebsch de la 15./KG 40. Le film tiré de sa ciné-mitrailleuse a fait le tour du monde, l'assaillant et la victime étant fréquemment identifiés de manière incorrecte.

Deux autres Ju 88C furent victimes des Mosquito du N° 151 Squadron les 19 et 20 juin. Dans le premier cas, l'équipage du *Leutnant* Willi Gutermann fut recueilli par un bateau de pêche espagnol et rapatrié en Allemagne.

JUILLET 1943 : BONNE PÊCHE POUR LES ALLIÉS

Après une fin de mois de juin plutôt calme, les affaires reprirent dans le golfe dès le 1^{er} juillet. Au terme d'un combat sans vainqueur contre un Liberator de la RAF, l'*Oberleutnant* Hermann Horstmann fut contraint de se poser en Espagne à la suite d'ennuis mécaniques. L'appareil fut confisqué mais l'équipage libéré.

Le 8 juillet, une longue bataille contre un Liberator du N° 53 Squadron offrit au *Hauptmann* Horst Grahl sa première victoire homologuée (en fait, le Liberator endommagé regagna sa base). Grahl, qui prendra par la suite le commandement du V./KG 40, est un personnage quelque peu énigmatique dont il est fait ici pour la première fois mention

Décollage depuis Lorient d'un *Schwarm* de la 14./KG 40, le 19 septembre 1943.

À partir du mois d'août, les Ju 88C-6 neufs furent livrés dans la livrée standard des chasseurs de nuit, probablement pour des raisons d'optimisation des chaînes de fabrication. Au premier plan, le F8+RY souvent piloté par l'*Oberleutnant* Kurt Necesany, *Staka* de la 14./KG 40.

(Photo Gmelin)

« J'ai vu que l'appareil était un DC-3 portant une immatriculation civile. J'ai aussitôt donné l'ordre de cesser le feu. »



Un Ju 88C survole le U-515 rentre de croisière. La photo a été prise en novembre 1943, à une époque où le V./KG 40 était devenu I./ZG 1. Néanmoins, elle restitue bien l'ambiance qui devait régner à bord d'un sous-marin quand celui-ci rentrait au port sous l'ombrelle protectrice des Ju 88 après de nombreux jours passés à écumer les mers. (Photo Gmelin)

du nom. Ancien pilote de *Stuka*, il fut transféré au IV./KG 40 en mars 1943 avant d'arriver au cinquième groupe à une date inconnue, probablement comme *Gruppen Ia*.

L'unique perte à l'ennemi du groupe pour le mois de juillet survint le 12, lorsque le Ju 88C (F8+NZ WNr. 360078) de l'*Unteroffizier* Georg Frassek de la 15./KG 40 fut abattu par les mitrailleurs d'un Whitley du 10 OTU. Pour l'anecdote, le Whitley fut descendu par l'*Oberleutnant* Hans Schuster, mais la chute de l'équipage de Frassek devait avoir de plus lourdes répercussions. En effet, Frassek et son équipage furent recueillis par la Royal Navy. Ils étaient les premiers aviateurs de cette jusque là mystérieuse unité de la Luftwaffe à tomber entre les mains des Britanniques. Il fallut quelque temps aux services de renseignements d'assembler le vaste puzzle que constitua l'interrogatoire des

trois aviateurs allemands, mais il en résulta un tableau clair et très précis de l'histoire, des effectifs, des tactiques, des activités, des succès et des pertes, ainsi que des personnalités de cette unité.

Le fait que le groupe, nominalement basé à Bordeaux, utilisât de manière régulière le terrain de Lorient (et dans une moindre mesure celui de Cognac) déclencha un raid aérien sur Kerlin-Bastard en septembre 1943 afin d'y détruire les infrastructures et empêcher la Luftwaffe de s'en servir comme base avancée. Cet incident n'affecta cependant pas les activités courantes du groupe qui enregistra neuf victoires confirmées, dont trois le 18.

1^{ER} AOÛT 1943 : LES DIFFICILES DÉBUTS DE L'US NAVY

En août, le golfe de Gascogne s'enflamma et ce mois fut le plus sanglant que le V./KG 40 ait eu à connaître jusqu'alors. L'arrivée dans le ciel du golfe d'un nouvel adversaire n'y fut évidemment pas étranger.

Les Américains avaient fait connaissance avec le golfe de Gascogne de manière timide en novembre 1942. Les 1st et 2nd *Anti-Submarine Squadrons* basés à St-Eval en Cornouailles s'étaient montrés plutôt discrets. En mars 1943, ils avaient été transférés au Maroc au grand dam de la RAF qui pressait l'USAAF d'envoyer de nouveaux

patrouilleurs maritimes en Angleterre maintenant que les *U-Boote* disposaient du radar de veille Metox.

Fin juin, les premiers éléments du 479th ASG arrivèrent à St-Eval et, un mois plus tard, l'US Navy détacha la VP-63 volant sur PBY-5 Catalina à Pembroke Dock, en Galles du Sud. Ces appareils étaient équipés du nouveau détecteur d'anomalie magnétique (MAD – ce qui valut le surnom de « The Madcats » à la VP-63).

Le *Lieutenant* Bill Tanner avait effectué sa première mission de guerre le 7 décembre 1941. Volant ce jour-là sur un PBY de la VP-14, il avait repéré un sous-marin de poche à l'entrée de la rade de Pearl Harbor avant l'attaque aérienne, ce qui lui avait valu l'attribution immédiate de la DFC. Si ce jour fut pour lui mémorable, celui du 1^{ER} août 1943 n'allait pas l'être moins.

« Nous opérons depuis Pembroke Dock depuis une semaine ou presque quand je suis parti pour ma deuxième ou troisième patrouille dans le golfe de Gascogne. L'appareil que je pilotais, 63-P-10, avait été baptisé "Aunt Minnie" [du prénom de la tante du pilote habituel de l'appareil - NDA] et nous revenions vers la base lorsqu'à environ 350 nautiques de Lands End, le mitrailleur arrière repéra une formation de plusieurs Ju 88 qui se rapprochaient rapidement en provenance du sud-est.

« Notre seul moyen de défense contre des chasseurs était la fuite – si possible. Malheureusement, la couverture nuageuse était éparse et l'attaque se déroula très vite. Les assaillants se présentèrent chacun leur tour de chaque côté et j'esquivai par des virages brutaux, aussi près de l'eau que possible, dans la direction du plus proche assaillant afin que l'écart entre nous soit plus vite comblé et qu'il dispose ainsi de moins de temps pour tirer. Lors de la deuxième ou troisième attaque, pendant un virage brusque sur la droite, nous avons reçu une volée de projectiles qui a tué le mitrailleur de sabord Rittel juste devant moi et le radio Scott, juste derrière moi, et m'a blessé au bras et au côté gauches. Cette attaque a aussi endommagé l'appareil. Nous avons perdu tout contrôle des ailerons et du gouvernail et un moteur a pris feu. Par chance, mes manœuvres nous avaient entraînés à une soixantaine de mètres au-dessus de la mer et droit sur une mer déchaînée avec des vents violents (30 à 40 nœuds). J'ai pu tirer sur la profondeur qui réagissait encore et nous avons amerré en douceur.

« Le copilote, Bob Bedell, qui n'avait pas été blessé, et moi avons pu sortir par le fenêtre du pilote. Patterson évacua par un sabord mais se fit une sale entaille au front. Un radeau pneumatique pour sept hommes fut lancé et atterrit dans l'eau [sic] devant Patterson. Bedell gonfla le radeau et nous aida, Patterson et moi, à grimper dedans. L'avion, entièrement la proie des flammes, dériva et coula en quelques minutes. Il n'y avait aucun signe d'autres survivants. »

Les trois hommes furent récupérés le lendemain par une frégate britannique. Tanner et Patterson furent rapatriés aux États-Unis et Bedell sera tué en service commandé quelques mois plus tard.

La destruction du PBY fut partagée entre les *Leutnants* Knud Gmelin (13./KG 40), Friedrich Mäder et Lothar Wolff (15./K40), le coup de grâce ayant été donné lors d'une passe frontale, celle-là même qui tua les deux membres de l'équi-

La capture d'un équipage fournit aux Alliés le *curriculum vitae* détaillé du V./KG 40.

Piège en ciel trouble

Compte rendu du Flying Officer Arthur Norman, pilote du Halifax DG396/QQ du N° 295 Squadron daté du 18 septembre 1943 :

« La première attaque a été exécutée avant que nous puissions atteindre un nuage : un Ju 88 a attaqué par le travers gauche, un deuxième a été pris sous le feu de notre mitrailleur arrière par trois quarts arrière, tandis qu'un troisième se préparait à une passe par le travers droit. Nous nous sommes aussitôt lancés dans des manœuvres évasives "en tire-bouchon" tout en essayant de gagner les nuages.

« La riposte de la tourelle arrière a permis de faire rompre l'assaillant qui nous attaquait par derrière et le moteur gauche de l'avion ennemi a émis de la fumée.

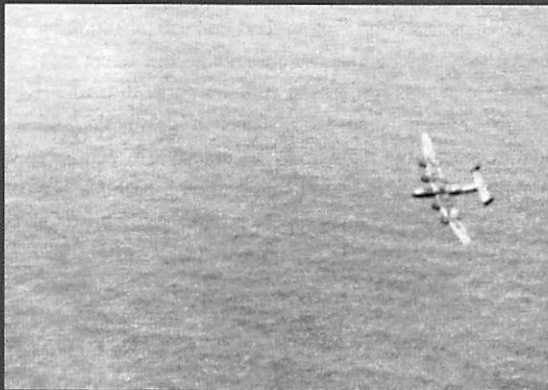
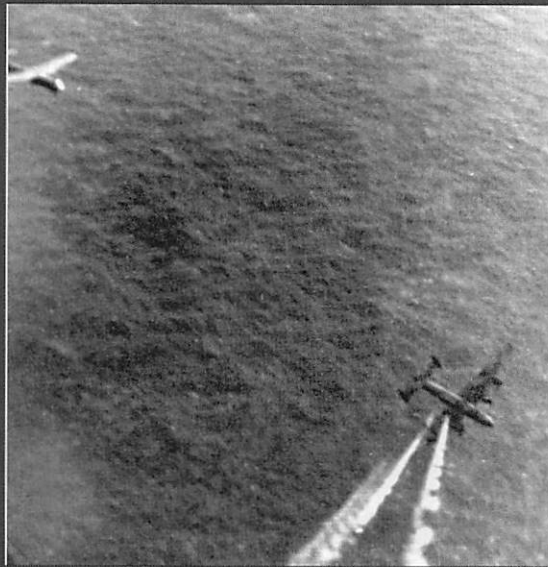
« L'ennemi sur notre travers gauche nous a ratés et j'ai essayé de faire face à l'attaque qui venait de notre droite. Des obus et des balles de cet appareil ont touché l'aile droite, le fuselage, le gouvernail et l'empennage. Le mitrailleur arrière a ouvert le feu sur cet appareil quand il est passé dessous et sur notre gauche.

« En essayant de rester en virage serré dans les nuages, j'ai senti que les gouvernes avaient été endommagées car il m'était difficile de maintenir l'appareil en virage serré sur la gauche. Nous avons brièvement émergé des nuages à plusieurs reprises dans les deux ou trois minutes qui ont suivi et le mitrailleur arrière nous a signalé des rafales tirées de loin tandis que plusieurs avions ennemis s'agitaient à environ 300 mètres au-dessus et légèrement en arrière du Halifax.

« Au sortir d'un nuage un avion ennemi nous a survolé mais apparemment sans nous voir et nous nous sommes dirigés vers d'autres nuages un peu plus loin vers le sud-est. Enfin, nous avons pénétré dans une épaisse couche nuageuse et avons aperçu pour la dernière fois les trois avions ennemis en train de tourner en rond à environ deux kilomètres derrière nous. Nous avons mis à nouveau le cap sur le cap Roca et le mécanicien de bord a fait une estimation des dégâts.

« La température et la pression d'huile du moteur extérieur droit étaient tombées à zéro. Les réservoirs extérieurs n° 5 et 6 fuyaient, la compensation du gouvernail était hors d'usage et le gouvernail, le demi-empennage et l'aileron droits étaient endommagés. Les dégâts à l'aile droite, au fuselage et à la tourelle supérieure étaient superficiels pour autant que nous puissions en être certains. Cependant, je ne pouvais que maintenir l'avion en ligne droite en braquant à fond le gouvernail et l'aileron gauches; la situation s'est améliorée en réduisant la vitesse et en pompant l'essence des réservoirs droits qui fuyaient. Également, nous avons transféré tout le poids sur le côté gauche et l'appareil est devenu plus facile à piloter... »

Le Halifax parvint à se poser à Rabat-Salé. Pour leur exploit, le pilote, le Flying Officer Arthur Norman, reçut la DFC et le mitrailleur, le Sergeant John Grant, la DFM.



La fin du Horsa HS102, « abattu » le 18 septembre 1943 par l'Oberleutnant Dieter Meister. De façon surprenante, le Halifax qui le remorquait a réussi à échapper aux trois autres Ju 88 et à gagner la base de Rabat-Salé. Cet exploit est d'autant plus remarquable que l'armement défensif du Halifax avait été réduit à sa seule tourelle arrière. L'équipage du Horsa sera recueilli sain et sauf. (Photos Gmelin)

page et blessa Bill Tanner. Le Ju 88 de Gmelin fut cependant atteint et forcé d'amerrir en vue des côtes françaises. L'équipage fut recueilli sain et sauf par un Breguet Bizerte de la 1. *Seenotstaffel*.

AOÛT 1943 : DERNIÈRES MISSIONS DE L'USAAF

Quelques jours plus tard, le 8 pour être précis, ce fut au tour du 479th ASG de se retrouver sous les canons du V./KG 40. Le B-24D du 4th *Squadron*, piloté par le *Captain* Rueben Thomas Jr, fit l'objet de pas moins de 27 passes avant de plon-

Le B-24D fit l'objet de vingt-sept passes avant de plonger dans la mer, entraînant son équipage de neuf hommes dans la mort.

ger dans la mer, entraînant son équipage de neuf hommes dans la mort. Le crédit de la victoire fut donné au *Hauptmann* Horst Grahl. Le 18 août, deux B-24D du même groupe subi-

rent une double attaque, un appareil put rentrer sur trois moteurs, mais le second finit au fond de l'eau, abattu par le *Hauptmann* Hans Morr; six hommes d'équipage furent récupérés cinq jours plus tard, les quatre autres portés disparus.

Le 479th ASG poursuivit ses missions au-dessus du golfe pendant encore trois mois, mais les autorités avaient déjà décidé de confier la lutte anti-sous-marine à l'US Navy et l'activité du groupe déclina de façon progressive. Il perdit un dernier B-24D, victime du *Leutnant* Lothar Wolff (13./KG 40), le 8 septembre. Le 479th ASG fut définitivement relevé de ses fonctions le 31 octobre. La lutte contre les *U-Boote* relevait désormais exclusivement du RAF *Coastal Command* et de l'US Navy, cette dernière ayant adjoint la VP-103 sur PB4Y-1 (dénomination USN du B-24 Liberator) à la VP-63 fin août.

AOÛT 1943 : HUIT VICTOIRES SANS PERTE EN QUATRE JOURS

Ce mois marqua le grand tournant dans la bataille de l'Atlantique. Les nouvelles consignes de Dönitz se révélèrent inefficaces, voire catastrophiques. Après la disparition (toutes causes confondues) de 41 sous-marins en mai et 17 en juin, le mois de juillet avait été marqué par la perte de 37

nouveaux *U-Boote*, contraignant la Kriegsmarine à garder ses précieuses unités à quai pendant la quasi totalité du mois d'août. Indéniablement, les Alliés avaient gagné la bataille de l'Atlantique et, même si la menace sous-marine devait perdurer jusqu'à la fin des hostilités, les meutes de sous-marins ne pourraient plus changer le cours des événements. La RAF n'en poursuivit pas moins ses patrouilles dans le golfe et, le 11, un incident curieux se produisit. Le *Coastal Command* avait demandé les services d'un Mosquito du N° 192 *Squadron*, une unité spécialisée dans les contremesures électroniques. L'un de ces appareils, équipé du seul et unique récepteur Goldmark existant ^[1] et piloté par les *Flying Officer* Edward Salter et *Warrant Officer* Ronald Besant, décolla à destination du golfe à 16h35. Plusieurs heures après l'horaire estimé de retour, les autorités de la RAF portèrent l'équipage disparu mais elles étaient très inquiètes au sujet du récepteur, craignant qu'il ne soit tombé entre les mains des Allemands. En fait, malheureusement comme l'équipage, le récepteur gisait au fond de l'Atlantique. En effet, en cours de route, le Mosquito avait eu la malchance de tomber sur un groupe de Ju 88 et il avait été abattu par le *Leutnant* Gerhard Blankenberg de la 15./KG 40.

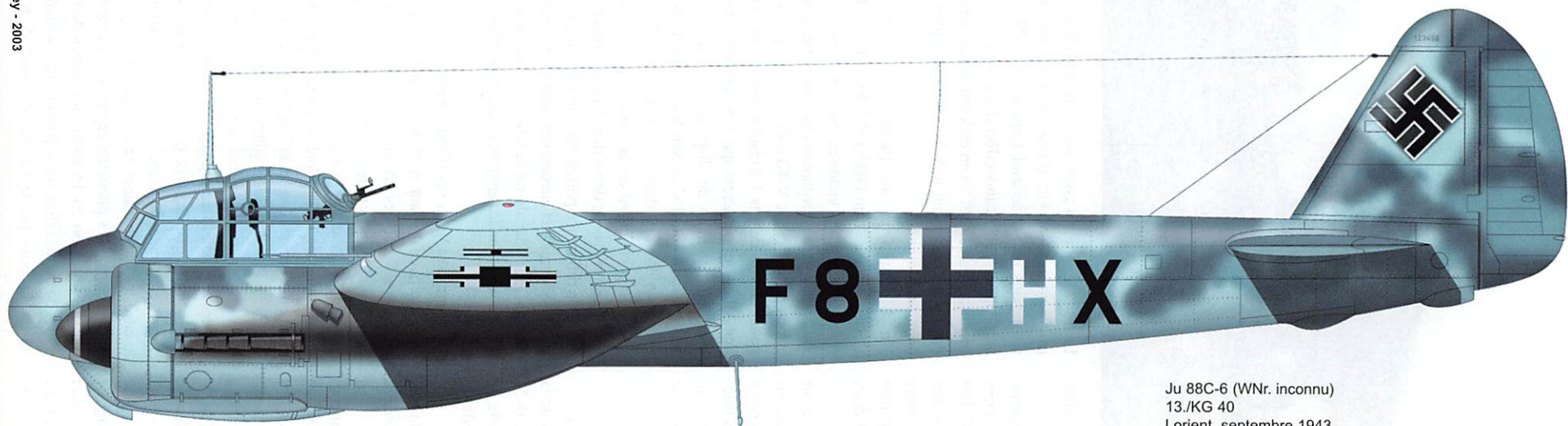
Un certain nombre de Sunderland eurent maille à partir avec les Ju 88 dans le courant du mois et la plupart parvinrent à rentrer, bien qu'endommagés à des degrés divers – mais pas tous. Le *Flight Lieutenant* Normann Gerrard du N° 10 *Squadron* avait eu la chance de survivre à un violent combat aérien le 8 août, mais trois jours plus tard sa bonne étoile l'abandonna. Il fut abattu aux commandes du même avion (DP177) et tous les membres de l'équipage furent portés disparus. Comme il n'existe aucune revendication du côté du V./KG 40, il est possible qu'il soit en fait tombé sous les balles du *Hauptmann* Bruno Stolle, le tout nouveau *Kommandeur* du III./JG 2.

Entre le 15 et le 18 août, le V./KG 40 revendiqua deux Sunderland, quatre Wellington, un Halifax et un B-24D sans la moindre perte. Après ces quatre journées de folie, le reste

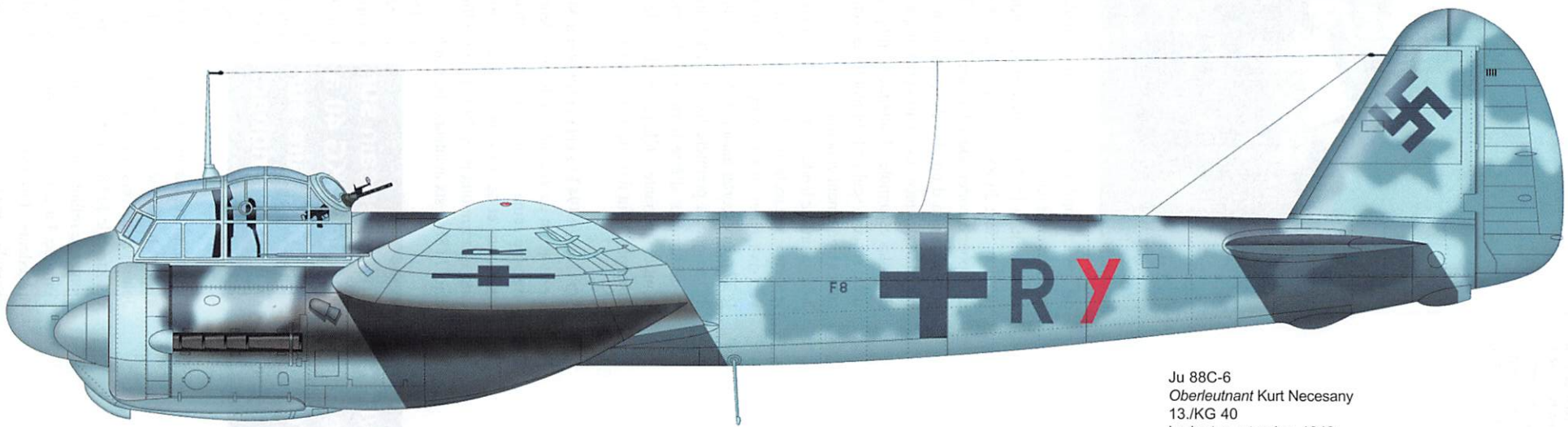
[1] Probablement un moniteur TV couleur [NDLR].



Un groupe de Ju 88C-6 de la 14./KG 40 en septembre 1943. On note que le « Y », code tactique de la *Staffel*, était en fait un « X » à trois branches. (Collection de l'auteur)



Ju 88C-6 (W.Nr. inconnu)
13./KG 40
Lorient, septembre 1943.



Ju 88C-6
Oberleutnant Kurt Necessary
13./KG 40
Lorient, septembre 1943.

Un Ju88C-6 de la 13./KG 40 à Lorient, en septembre 1943. Au fond, un appareil portant l'ancien schéma de camouflage. (Photo Gmelin)



du mois retomba dans la routine, seules trois nouvelles victoires étant enregistrées.

Le 25 août, la 15./KG 40 fut conviée à une nouvelle sorte de mission. Sept Ju 88C décollèrent de Bordeaux peu après midi pour escorter douze Dornier Do 217E-5 du II./KG 100 armés chacun d'une bombe planante téléguidée Henschel Hs 293A destinée aux navires britanniques navigant au large des côtes espagnoles. L'attaque ne fut pas couronnée par un franc succès : seul un bâtiment fut gravement avarié et deux autres légèrement endommagés.

Néanmoins, le lendemain la 15./KG 40 revint à nouveau sur le secteur à la recherche de cibles potentielles. Ayant découvert six navires du *First Support Group*, l'escadrille repartit le 27 pour escorter quatorze Do 217. L'attaque fut plus fructueuse que la première fois. La chaloupe *Egret* connut le triste honneur d'être le premier bâtiment coulé par une bombe planante téléguidée. Le destroyer canadien *Athabaskan* fut fortement endommagé.

SEPTEMBRE 1943 : REPLI TEMPORAIRE SUR BORDEAUX

Ce mois fut aussi agité que le précédent et, au cours de la première semaine, une série de combat contre des B-24 américains et des Liberator anglais se solda par la perte de cinq quadrimoteurs et 29 aviateurs alliés contre celle de deux Ju 88 et six aviateurs allemands.

Le 15 août, les Halifax du N° 295 Squadron commencèrent à convoyer des planeurs Horsa en Afrique du Nord en préparation des opérations à venir en Italie. Le 18 septembre à 7h40, le Halifax Mk. V

DG396, piloté par le *Flying Officer* A.G. Norman, décolle avec en remorque un Horsa entre les mains du *Lieutenant* John Prout. Vers 12 heures, ils sont attaqués par une douzaine de Ju 88. Comme il était impossible à l'attelage de monter se réfugier dans les nuages, Prout décida de larguer l'élingue. La suite est racontée dans l'encadré de la page précédente. Les trois hommes à bord du Horsa furent recueillis sains et saufs.

Le reste du mois fut assez calme, même si le 21 la 13. *Staffel* perdit un appareil lors d'une mission « Instep » et la 14. revendiqua un Sunderland. Cependant, le 23 septembre les bombardiers américains effectuèrent un raid sur Lorient, y détruisant huit Ju 88C et en endommageant sept autres à des degrés divers, forçant le V./KG 40 à se replier temporairement sur Mérignac.

Un Mosquito et un Beaufighter furent crédités à l'*Oberfeldwebel* Kurt Gäbler (15./KG 40). Les Britanniques revendiquèrent sept victoires, mais en fait seulement deux Ju 88C furent perdus (équipages tués ou portés disparus).

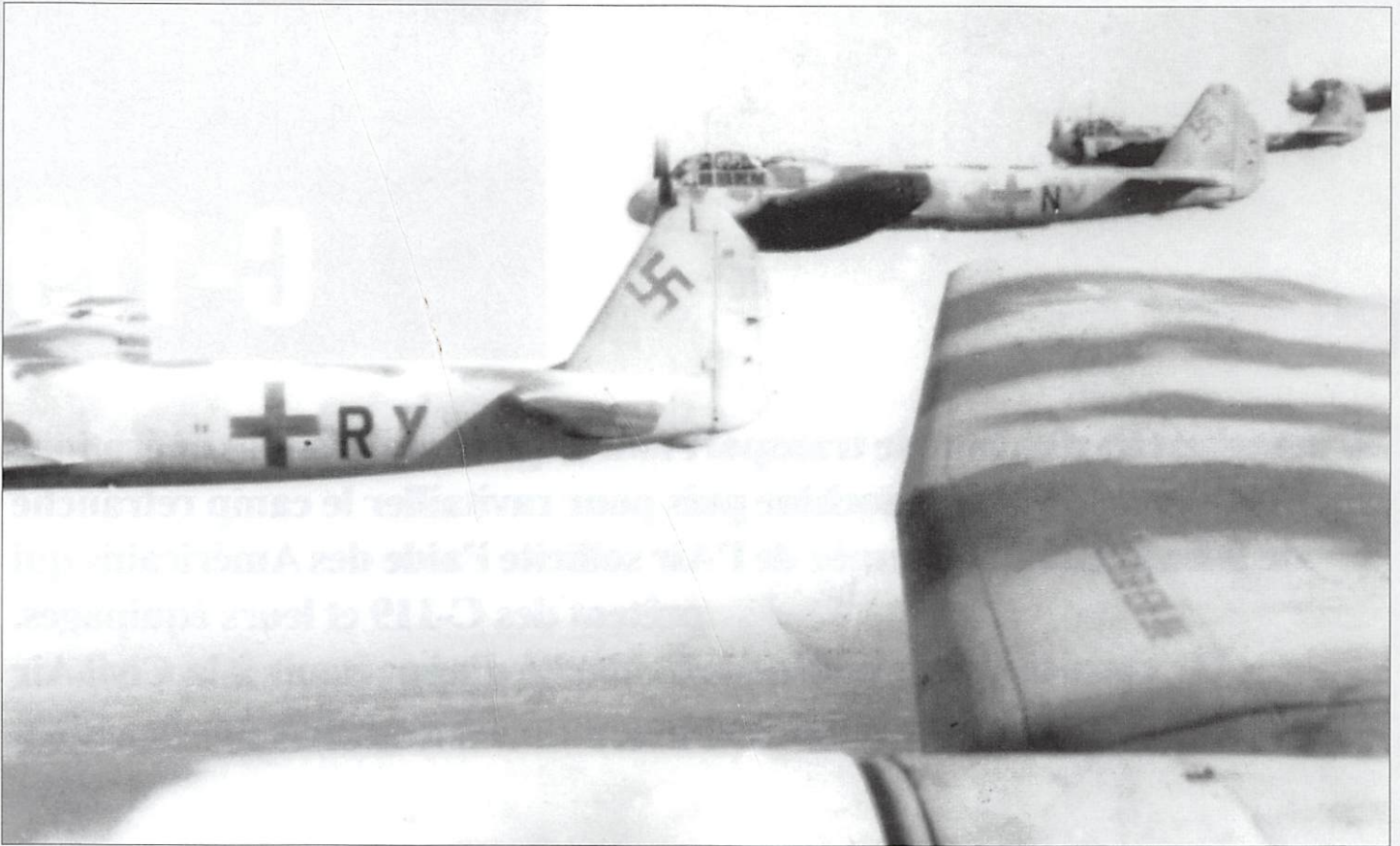
Au cours de l'été, le V./KG 40 perçut les premiers Ju88C-6 peints en tons de gris. Ce changement ne passa pas inaperçu des Alliés qui pensèrent que ces appareils étaient réservés aux commandants de dispositifs ou à des contrôleurs tactiques. En fait, il s'agissait tout simplement d'une rationalisation de la production, tous les Ju 88C sortant avec le camouflage standard de la chasse de nuit qui n'avait pas semblé jurer avec le décor dans lequel évoluait le V./KG 40. La seule différence portait sur l'absence de radar et d'antennes extérieures – et encore, vers juillet arrivèrent des Ju 88C équipés du radar de recherche et de navigation FuG 220 Hohentwiel dont les antennes étaient montées sur la voilure.

OCTOBRE 1943 : LA FIN D'UNE ÉPOQUE

Avec l'arrivée de l'automne, les missions s'espacèrent et les rencontres avec les avions alliés se firent plus rares. Seulement deux victoires furent revendiquées pendant tout le mois : un Liberator le 4 (*Oberleutnant* Kurt Necesany) et un Beaufighter le 7 (pilote inconnu). Cependant au cours d'un engagement confus le 7 octobre avec trois Liberators, un B-24D et des Beaufighter, les quatre quadrimoteurs furent endommagés et trois Ju 88 abattus, dont deux par les Liberator, selon le témoignages des équipages allemands.

Pendant une grande partie du mois, plusieurs détachements furent entretenus à Juvincourt et à Guyancourt pour lutter contre les bombardiers américains. Bien que les Ju 88C furent engagés à plusieurs reprises, y compris lors de la fameuse mission du 18 contre les usines de roulements à billes de Schweinfurt, ils ne participèrent à aucun combat. À la fin du mois, les détachements étaient de retour dans le golfe de Gascogne.

Un vilotent raid américain sur Lorient contraint le V./KG 40 à opérer un repli temporaire sur Bordeaux-Mérignac.



Toutefois, le 13 octobre se déroula un événement notable : le V./KG 40 fut transformé en I./ZG 1. Le groupe ne dépendait désormais plus d'une escadre de bombardement, mais d'une escadre de chasse lourde. Le commandement du nouveau groupe fut confié au *Hauptmann* Horst Grahl.

La suite dépasse le cadre de cette étude, limitée à la seule existence du V./KG 40. Le 11 avril 1944 marqua le début de la fin; ce jour-là pas moins de sept Ju 88 furent abattus en combat et quinze aviateurs tués. Le I./ZG 1 fut précipité sur le front de Normandie dès l'après-midi du 6 juin. Son engagement s'acheva sur un carnage : 17 appareils abattus entre le 6 et le 10 juin. Le I./ZG 1 fut dissous le 5 août 1944 et la majorité des pilotes versée au II.(*Sturm*)/JG 4.

Kurt Necesany fut porté disparu en combat le 14 février, Hans Morr ne demeura que quatre jours *Kommandeur* du IV./JG 53, Dieter Meister fut tué en tant que *Kapitän* de la 10./JG 2 et Bellstedt, devenu *Staka* de la 9./JG 2, fut abattu et tué le 21 octobre 1944.

CONCLUSIONS

Il est indéniable que le V./KG 40 joua un rôle essentiel dans la bataille de l'Atlantique. Les 109 avions abattus au cours de ses deux années d'existence en sont la preuve. Pour contrer cette menace, les Alliés durent affecter des moyens dont ils avaient un pressant besoin ailleurs. Le V./KG 40 eut donc un impact direct et induit certain sur la bataille de l'Atlantique.

Le Ju 88C-6 se révéla un appareil parfaitement adapté à son rôle de « tueur » de chasseurs de sous-marins alliés, mais il n'était pas taillé pour lutter contre les Beaufighter et les Mosquito. Face aux chasseurs britanniques, il n'y avait que trois possibilités : fuir, essayer de combattre ou augmenter les effectifs des patrouilles. De toute manière, la planification des missions devait prendre en compte ces paramètres, en conséquence de quoi, l'efficacité des

missions commença à décroître dès l'été 1943, époque à laquelle les Alliés avaient conquis la supériorité aérienne dans le golfe. En revanche, la décision d'engager les Ju 88C en plein jour, sans protection, sur le front de Normandie fut un acte criminel. Mais, à cette époque, la Luftwaffe avait-elle encore le choix ?

Vision d'angoisse pour les chasseurs de sous-marins alliés : un *Schwarm* de la 14./KG 40 prend sa zone de patrouille au-dessus des eaux du golfe de Gascogne. (Collection de l'auteur)

La rédaction tient à remercier Chris Goss ainsi que son éditeur pour nous avoir autorisés à traduire un résumé de son livre *Bloody Biscay*, paru chez Crécy Publishing Ltd en 1997. Nous avons volontairement limité l'article à l'historique du V./KG 40, mais le livre traite également des opérations du I./ZG 1 jusqu'à sa dissolution. Nous nous sommes également abstenus de publier les nombreuses et riches annexes figurant dans l'ouvrage original (liste détaillée des victoires, des pertes, composition des états-majors, etc.). Nous ne pouvons qu'encourager les lecteurs auquel cet article a mis l'eau à la bouche de s'en procurer un exemplaire [voir à cet égard notre recension dans le n° 22].

