



Junkers



▼ Un Ju 88 A-5 (4D+FN)
du II./KG 30 en vol.
Bien visible sur ce cliché,
le canon MG FF dans
la pointe avant vitrée.
On distingue aussi la
barre de protection contre
les câbles de ballon
qui ceinture le nez.
Également à noter,
le collecteur des
trois dernières pipes
d'échappement qui
récupère les gaz pour le
système de dégivrage des
ailes. La dernière pipe n'est
pas liée à l'échappement
mais est un by-pass.
(ECPA-D)



1935
1945



Ju 88 A

Der Schnellbomber

Première partie

Conçu comme « bombardier rapide » spécialisé, le Ju 88 A deviendra au fil des années l'avion le plus éclectique de la Luftwaffe. Il restera en outre présent en première ligne du premier au dernier jour du conflit.



► Bien visibles sur cette photo du Ju 88 V1, le train à jambes jumelées et le nez partiellement vitré. (Collection William Green)



AU DÉBUT DE L'ANNÉE 1935, LE Reichsluftfahrtministerium (RLM, ministère de l'Air) se rend compte que le programme qu'il a lancé l'année précédente pour un *Kampfzerstörer* est une erreur. Ce « destroyer de combat » n'a aucun avenir, car conçu pour tenir des rôles multiples et difficilement conciliables les uns avec les autres : bombardement, chasse lourde (anti-bombardiers), reconnaissance et appui tactique. En mars 1935, il publie donc un nouveau programme, portant sur un *Schnellbomber*, privilégiant ainsi les performances à la polyvalence. Le cahier des charges est transmis à Focke-Wulf, Henschel, Junkers et Messerschmitt.

L'appareil doit être un triplace capable de transporter de 500 à 800 kg de bombes, avec un armement défensif composé de trois mitrailleuses MG 15 de 7,92 mm. En matière de performances, les exigences portent sur une vitesse maximale de 500 km/h, qui doit être maintenue pendant trente minutes, une vitesse de croisière de 450 km/h et un temps de montée à 7 000 m (avec une charge de bombes)



► Nommé *Konstruktionsdirektor* de la Junkers Flugzeugbau en 1933, le *Dipl.-Ing.* Ernst Zindel se signale par ses nombreuses réalisations de premier plan, comme le Ju 86 et surtout le Ju 52. (Bundesarchiv)

inférieur à 25 minutes. En outre l'appareil doit être capable de sauter un obstacle de 20 m de hauteur en moins de 700 m au décollage à pleine charge et d'atterrir sur 400 m.

Par ailleurs, il est stipulé que le prototype doit être prêt à voler à la fin de l'année 1936 et que la construction de chaque appareil de série ne demande pas plus de 30 000 heures de main-d'œuvre.

ÉLÉGANT ET MODERNE

Focke-Wulf se retire de la compétition rapidement, laissant le champ libre aux trois autres constructeurs qui travaillent sur leurs projets respectivement baptisés Hs 127, Ju 88 et Bf 162; ce dernier est extrapolé du Bf 110, présenté dans le cadre du *Kampfzerstörer*, programme qui sera ultérieurement requalifié en *Zerstörer* tout court.

En 1933, le *Dipl.-Ing.* Ernst Zindel est devenu *Konstruktionsdirektor* de la firme Junkers, qui vient d'être nationalisée en raison de graves difficultés financières. Pour plancher sur le nouveau projet, Zindel fait appel à deux expatriés, un Autrichien et un Allemand, très au fait des techniques de construction métallique avec revêtement travaillant qu'ils ont pratiquées aux États-Unis.

L'Allemand, c'est Wilhelm-Heinrich Evers, qui a émigré dès 1912 pour travailler chez un petit avionneur, Tom W. Benoist, à St. Louis (Missouri). En janvier 1913, il ouvre la première ligne aérienne civile à horaires réguliers au monde. Fait prisonnier lors de son retour en Allemagne en 1914, il repart aux États-Unis en 1924 et entre à Atlantic Aircraft Corp. fondée par Anthony Fokker, où, notamment, il collabore à la conception du F-14. Il y fait connaissance d'Alfred Gässner,

un Autrichien qui a travaillé pour Albatross pendant la guerre et qui a émigré en 1923. En 1932, Gässner rejoint Fairchild à Hagenstown (Maryland), où il travaille sur les XC-31, Model 91 et XSOK-1, un modèle qui ne sera jamais construit.

En novembre 1935, les deux hommes se retrouvent dans le bureau d'études de la Junkers Flugzeugbau A.G. à Dessau et se mettent au travail sur le projet baptisé EF 59 (*Erprobungsflugzeug*, avion expérimental), le 15 janvier 1936. Sans doute par prudence, ils étudient deux modèles assez proches, le Ju 85 et le Ju 88, qui se différencient essentiellement par leur empennage arrière : à double dérive pour le premier, monodérive pour le second. Le *Technisches Amt* (bureau technique) du RLM, auquel les deux projets sont soumis, tranche en faveur du Ju 88 et les prototypes sont mis en chantier en mai 1936. Le développement du Ju 85 sera abandonné après la construction d'une maquette grandeur nature.

Sur les trois prototypes en cours de construction, le **V1** est prêt le premier. Il n'aura consommé que 15 000 heures de travail, ce qui est encourageant. L'appareil est équipé de deux Daimler-Benz DB 600 Aa, de 12 cylindres en V développant 910 ch à l'altitude de rétablissement.

Le Ju 88 se présente sous la forme d'un élégant monoplan bimoteur à aile médiane cantilever. Son allure résolument moderne et le fait qu'il ne ressemble à rien de ce qui a été produit par Junkers jusqu'ici prouvent l'influence des deux ingénieurs sur la conception de l'appareil. Sa construction est évidemment entièrement métallique. Le fuselage monocoque de section ovale est constitué de profilés en Z et de lisses en oméga sur lesquelles est riveté le revêtement travaillant.



1935
1945



Les deux demi-ailes sont montées séparément et fixées au fuselage par un jeu de rotules. Le revêtement est entièrement métallique à l'exception des ailerons entoïlés. C'est également le cas pour l'empennage arrière.

Les moteurs sont protégés par des capots cylindriques qui leur confèrent l'aspect de moteurs en étoile. Ce détail n'est pas le fruit du hasard, puisque l'appareil a été étudié pour recevoir l'un ou l'autre type de moteur. La longue nacelle loge le train principal à jambes oléopneumatiques jumelées rétractables électriquement. La roulette de queue, à débattement libre avec cran de verrouillage, s'escamote intégralement dans le fuselage arrière. Selon la culture allemande de l'époque, l'équipage de trois hommes est concentré dans le nez de l'appareil.

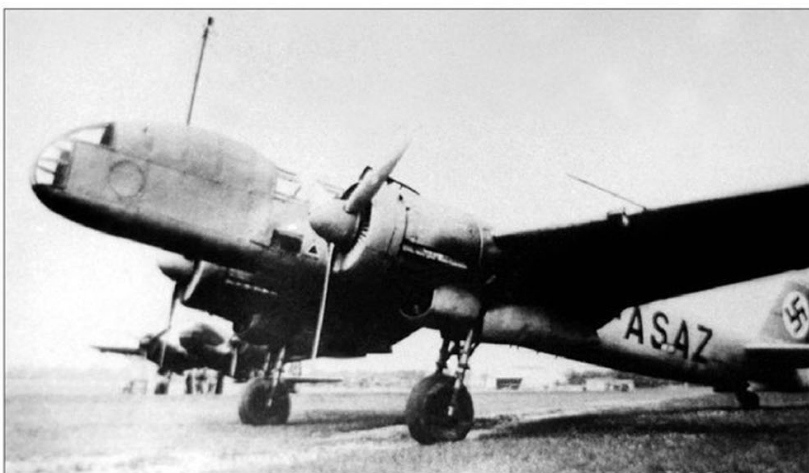
Les charges offensives sont portées dans deux soutes ventrales, qui peuvent accueillir 28 bombes SC 50 de 50 kg, et sur des râteliers externes, situés sous la partie intérieure de l'aile, prévus pour quatre bombes de 100 kg ou deux de 500 kg. Pour des missions à courte distance, la charge offensive maximale peut atteindre 2 400 kg.

Revêtu de l'immatriculation civile D-AQEN, le Ju 88 V1 décolle pour la première fois le 21 décembre 1936 entre les mains du *Flugkapitän* Karl-Heinz Kindermann. Il a peu volé lorsqu'il est détruit dans un accident. Néanmoins, l'appareil s'est révélé prometteur par ses caractéristiques de vol et par le fait qu'il a atteint 450 km/h en palier.

Les essais sont peu perturbés par cet accident, dans la mesure où le deuxième prototype, le **V2** (D-ASAZ), vole le 10 avril 1937. Il ne diffère du V1 que par la suppression des prises d'air sous les capots moteur. Il atteint la vitesse de 465 km/h.

En mai 1937, le V2 est transféré à l'*Erprobungsstelle* de Rechlin (centre d'essais) pour une évaluation officielle. Au poids en charge de 8 500 kg, il est chronométré à 520 km/h. Les rapports des pilotes d'essais sont si enthousiastes que le RLM passe commande de trois nouveaux prototypes avant même la confrontation entre les trois concurrents. Codé VA+EG, il y testera plusieurs types de gondoles ventrales pour la série A-0.

Le **V3** (D-AREN) effectue son vol inaugural le 13 septembre 1937. La grosse différence avec ses prédécesseurs se trouve dans sa nouvelle motorisation : deux Junkers Jumo 211 A offrant 975 ch à l'altitude de rétablissement (4 200 m). La verrière a été modifiée pour prévoir l'installation d'une mitrailleuse tirant vers l'arrière et une coupole devant accueillir un viseur de bombardement périscopique Lotfe a été montée dans la partie vitrée du nez.



◀ Le V2 à moteurs DB 600 servira de banc d'essai pour le nez et l'empennage arrière du Ju 288. (Collection E. Creek)



◀ Cette vue du Ju 88 V4 montre la disposition de l'armement défensif arrière. (Collection William Green)



▶ et ▶ Le Ju 88 V6 préfigure la série A-0, à l'exception des groupes motopropulseurs. On note l'atterrisseur principal modifié et les hélices quadripales. (Collection Eddie Creek)



▲ Deux vues des usines Junkers à Dessau fin 1939. (Bundesarchiv)

Pour améliorer la stabilité latérale, la surface de la dérive a été augmentée. Le V3 est détruit dans un accident le 24 février 1938 à Nuremberg, entraînant ses deux pilotes (Limberger et Schonnefeld) dans la mort. Cet accident se produit lors des préparatifs pour une tentative officielle de record du monde.

RECORDS DU MONDE

En fait, il n'y aura pas d'évaluation comparative : le Hs 127 a pris beaucoup trop de retard et le RLM souhaite que Messerschmitt concentre son énergie sur ses chasseurs. Au début de l'année 1938, Junkers est averti de s'organiser pour une production en série du Ju 88. Le *Generaldirektor* du consortium, le Dr. Heinrich Koppenberg, répartit alors la fabrication entre les différents sites : les outillages à Schönefeld, les fuselages à Aschersleben, les ailes à Halberstadt, les empennages arrière à Staßfurt-Leopoldshall et l'assemblage final à Bernburg. Les moteurs sont produits par Junkers-Motorenwerke (JuMo) à Köthen et Magdebourg.

Entre-temps, le RLM a demandé deux modifications importantes. La première concerne l'installation d'un mitrailleur chargé de combler l'angle mort dans le secteur arrière. La seconde, répon-

dant à la lubie de l'époque, porte sur la possibilité de bombardier en piqué. Le V4 (D-ASYI), qui vole le 2 février 1938, incorpore tous ces changements. Le poste de pilotage est légèrement avancé et reçoit une nouvelle verrière bombée. L'équipage se compose désormais d'un pilote, d'un observateur-bombardier, d'un radio-mitrailleur et d'un mécanicien-mitrailleur. Une gondole est montée sous le côté droit du fuselage avant. Sa partie antérieure loge le viseur et sa partie postérieure – articulée vers le bas pour servir de trappe d'accès à l'équipage – reçoit une MG 15 sur affût mobile maniée par le quatrième membre de l'équipage, installé à plat ventre.

La pointe avant est par la suite remodelée par l'installation sur toute sa surface de vitres plates en facettes afin d'améliorer la vue vers l'avant et des freins aérodynamiques sont montés sous les ailes.

Cependant, à cause de la traînée produite par la gondole et les freins de piqué, la vitesse maximale chute de 50 km/h.

La Luftwaffe, cherchant à asseoir son prestige au niveau international, décide de présenter son nouveau *Schnellbomber* sous le jour favorable de l'établissement d'un record du monde. Le V3 ayant été détruit prématurément, Junkers le remplace par le V5 (D-ATYU). Équipé de Jumo 211 B-1, développant 1 200 ch au décollage et entraînant des hélices à large corde, il fait l'objet d'une chasse à la traînée : suppression de la gondole ventrale et remplacement du nez vitré par une pointe opaque allongée et de la verrière bombée par une verrière profilée.

Ainsi modifié, le V5, confié à Ernst Siefert et Kurt Heinz, bat le record du monde de vitesse sur circuit de 1 000 km avec une charge utile de 2 000 kg en le portant à 517 km/h, le 19 mars 1939. Le 30 juin, il bat celui de vitesse sur 2 000 km (avec la même charge utile) avec 501 km/h. Sous les

applaudissements du ministère de la Propagande, le Ju 88 vient de prouver au monde entier qu'il est aussi rapide que les chasseurs britanniques et plus rapide que les chasseurs français alors en service. On oublie simplement qu'il s'agit d'un avion spécialement modifié pour la circonstance et qu'il n'est pas possible de transposer ces chiffres à des avions produits en série et alourdis par un équipement militaire. Le V5, tout comme le V2, servira de banc d'essai pour le Ju 288.

PRODUCTION EN SÉRIE

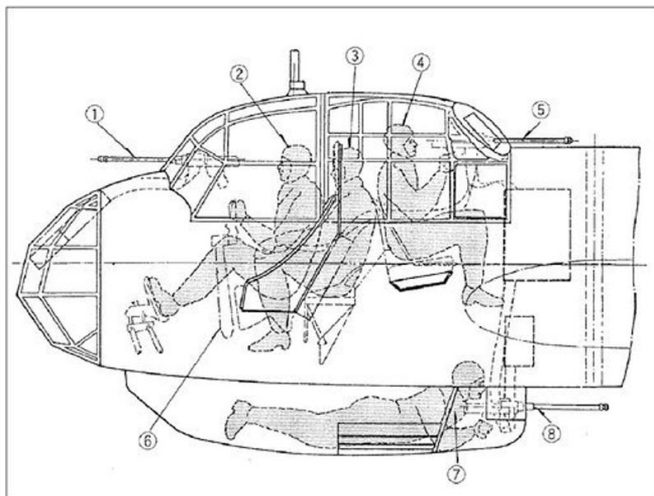
Le V6 (D-AQKD), qui prend l'air pour la première fois le 18 juin 1938, est considéré comme l'avion de définition de la série. Il est également motorisé par deux Jumo 211 B-1, mais entraînant des hélices quadripales, et sa silhouette est identique à celle du V4. Le train d'atterrissage est complètement revu, les doubles jambes étant remplacées par une jambe unique qui pivote de 90° pour venir se loger à plat dans la nacelle. Le système est désormais hydraulique.

Les prototypes suivants (V7 à V10) ne jouent qu'un rôle mineur dans le développement du Ju 88 A. Signalements, toutefois, que les V8 et V9 sont intensivement testés avec des freins de piqué identiques à ceux du Ju 87, c'est-à-dire avec système de rétablissement automatique incorporé. Le V7 sert surtout au développement de la version de chasse lourde (Ju 88 C) et le V10 teste diverses combinaisons de lance-bombes.

Satisfait de la configuration du V6, le RLM passe un premier marché pour dix exemplaires de présérie qui reçoivent la dénomination de **Ju 88 A-0**.

La disposition de l'équipage est modifiée, le pilote et le radio-mitrailleur étant assis dos à dos, avec le bombardier-observateur (actionnant également la mitrailleuse logée dans le pare-brise) à droite du pilote, légèrement en contrebas, et le mécanicien-mitrailleur installé sur un strapontin derrière le

- ▼ Poste de pilotage du Ju 88 A-1.
 - 1 - MG 15
 - 2 - Pilote
 - 3 - Bombardier
 - 4 - Radio-mitrailleur
 - 5 - MG 15
 - 6 - Manche à balai
 - 7 - Mécanicien-mitrailleur
 - 8 - MG 15
- (Dessins tirés du manuel du Ju 88 A-1)





1935
1945



◀ Le huitième Ju 88 A-0 de présérie porte l'ancienne immatriculation en « WL » (Wehrmacht Luftwaffe), qui sera remplacée par les fameux SKZ (*Stammkennzeichen*) en octobre 1939. (Collection W. Green)

bombardier, quand il n'est pas à plat ventre dans la cuve ventrale (c'est-à-dire, surtout pendant le décollage et l'atterrissage).

L'armement complet est désormais installé (trois MG 15 de 7,92 mm), ainsi que le viseur de bombardement Lotfe BZA. Deux nourrices souples auto-étanches sont installées dans chaque aile, une de 424 litres dans la partie intérieure et une de 413 dans la partie extérieure, entre les deux réservoirs d'huile. Le circuit comprend la tuyauterie nécessaire pour l'installation d'un réservoir auxiliaire de 1 400 litres dans la partie antérieure de la soute à bombes et un autre de 770 litres dans la partie postérieure, ainsi que pour la vidange rapide du carburant par un orifice de sortie au droit de la charnière de la gouverne de direction.

Le bord d'attaque des ailes comporte un circuit de dégivrage au moyen de l'air chaud récupéré à la sortie des radiateurs et des échappements.

Environ 11 300 heures de travail sont nécessaires pour construire les différents éléments du Ju 88 A et 600 heures pour les assembler.

DES PLANS TROP AMBITIEUX

Les plans du RLM, qui compte sur le Ju 88 pour devenir le bombardier moyen standard de la Luftwaffe, sont extrêmement ambitieux, puisque, le 15 novembre 1938, il annonce qu'il doit

être construit à 7 327 exemplaires [1]. C'est dans la droite ligne du Plan 8, rendu public un mois et demi avant la crise de Munich et qui table sur la construction de 45 700 avions d'ici au 1er avril 1942. D'octobre 1936 à avril 1939, il y aura en tout sept plans, tous aussi irréalistes les uns que les autres, car ne tenant pas compte de trois réalités : le manque d'ouvriers spécialisés, le trop faible nombre de machines-outils et la pénurie de matières premières.

Or, ce sont bien ces éléments qui vont retarder la production du Ju 88. Le RLM demande la livraison de 234 exemplaires au 31 décembre 1938; aucun ne sera pris en compte à la date prévue. Pourtant, Junkers a triplé sa main-d'œuvre en deux ans, avec 25 855 personnes employées à la construction aéronautique en octobre 1938 et le RLM impliquera un grand nombre de sous-traitants : Arado à Brandenburg, ATG à Leipzig, Dornier à Wismar et Friedrichshafen, Heinkel à Oranienburg, Henschel à Schönefeld, Siebel à Halle et Volkswagen à Wolsburg. Par la suite d'autres usines seront érigées à Leipzig-Mockau, Gandau, Schönebeck, Fritzlar, Merseburg, Breslau et Arnimswalde, et réquisitionnées dans les territoires occupés, notamment dans l'ex-Tchécoslovaquie et en France. Junkers fera aussi appel à la main-d'œuvre « bon marché » des camps de concentration, en particulier Buchenwald.

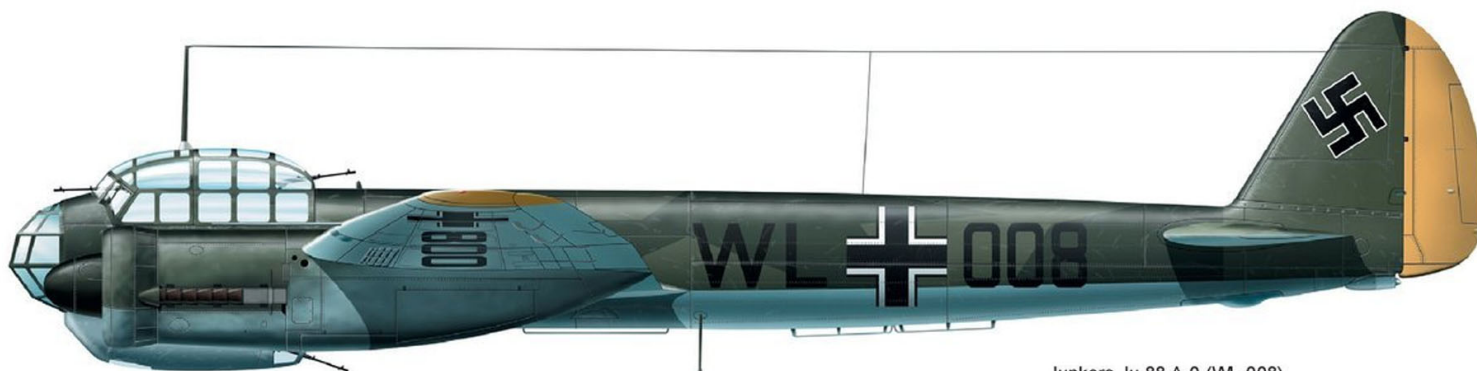
En ce qui concerne les matières premières, et en particulier l'aluminium, la solution viendra en avril 1940 avec l'occupation de la Norvège, dont les mines de bauxite seront mises en coupe réglée par le Dr. Heinrich Koppenberg, président du GIE des aciéries allemandes, qui, en tant que directeur général de Junkers Flugzeug und Motoren Werke AG, ne manquera pas de se servir en premier.

PREMIÈRES VERSIONS

Ju 88 A-1

La première version de série est le A-1. Celui-ci conserve les mêmes moteurs, mais les hélices quadripales sont remplacées par des tripales VDM. Il est équipé d'une radio HF FuG 10 et d'une VHF FuG 16, ainsi que d'une radio d'atterrissage en aveugle Lorenz FuBl 1 dont l'antenne court sous le fuselage de l'appareil. Les premiers A-1, comme les A-0, connaissent leur comptant de problèmes, le plus grave étant l'effacement d'une jambe du train à l'atterrissage; les dix A-0 seront tous victimes d'un accident aux conséquences plus ou moins graves. Les enquêtes diligentées par Junkers montrent que ces accidents sont dus en grande partie à un mauvais respect des instructions concernant la charge utile et l'équilibrage de l'avion.

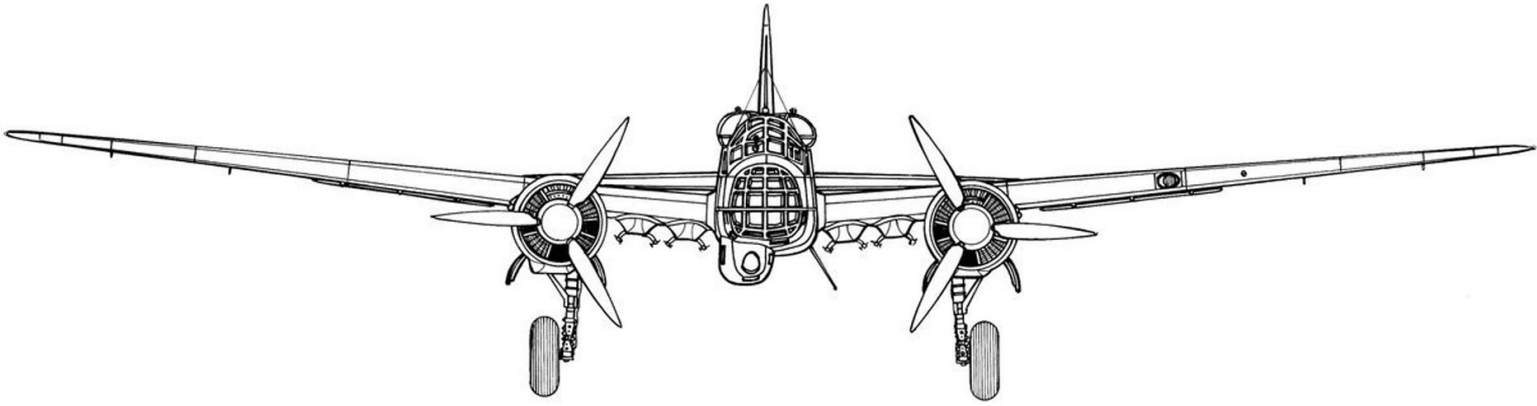
[1] Nombre ramené à 3 412 exemplaires, qui doivent être livrés avant mars 1941, dans le Plan 10.



Junkers Ju 88 A-0 (WL-008)
Erprobungskommando 88
Rechlin, été 1939



Junkers Ju 88 A



Junkers Ju 88 A-4 (première série)

Type :

Bombardier moyen et en piqué bimoteur quadriplace.

Moteurs :

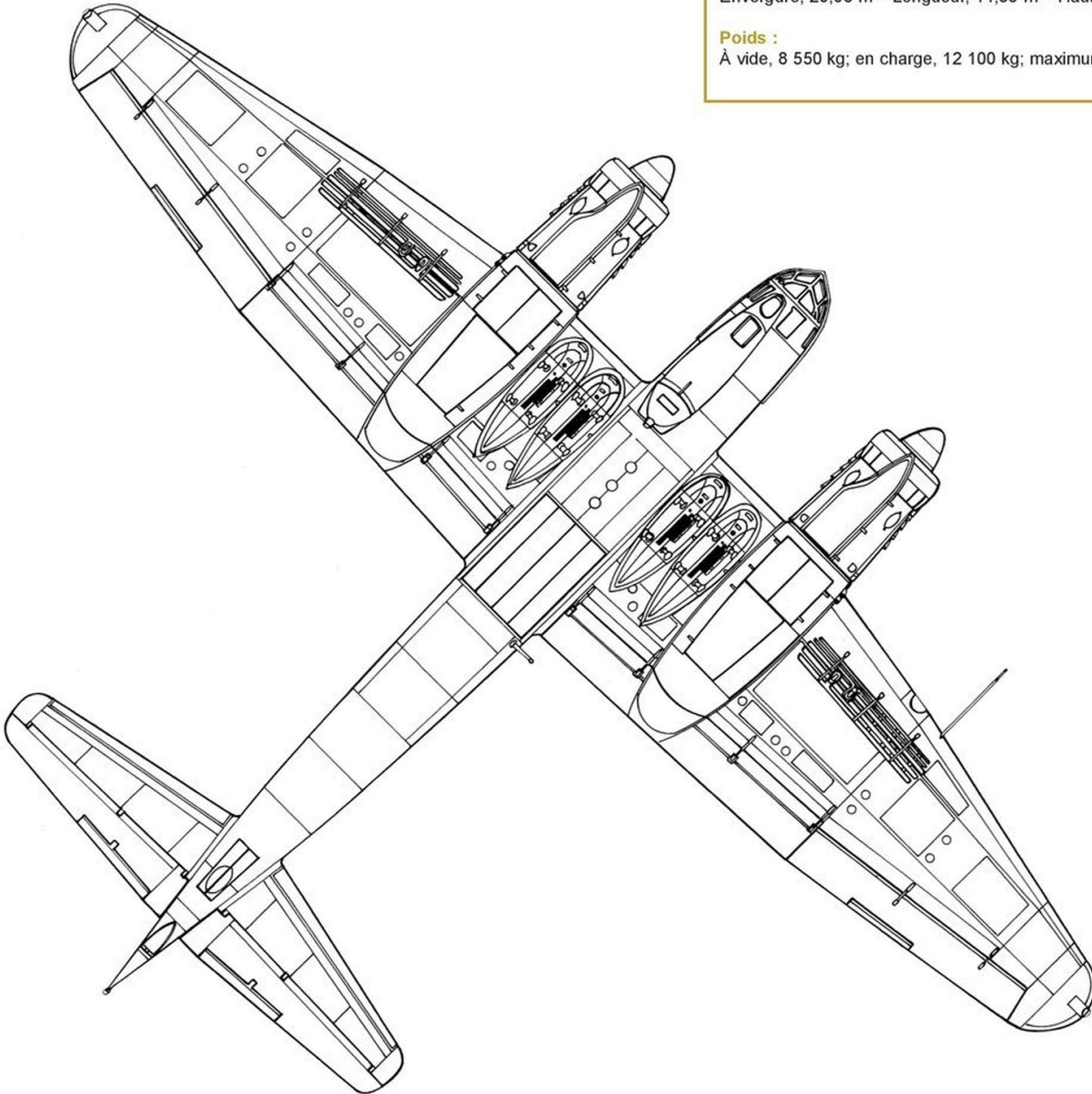
Deux Junkers Jumo 211 J-1 de 12 cylindres en V refroidis par liquide, développant 1 340 ch au décollage et 1 060 ch à 6 000 m.

Dimensions :

Envergure, 20,08 m – Longueur, 14,36 m – Hauteur, 5,07 m.

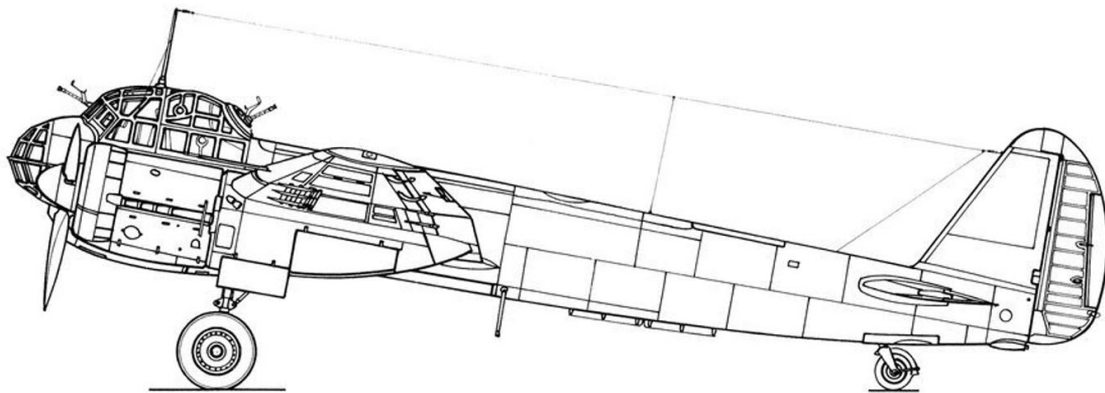
Poids :

À vide, 8 550 kg; en charge, 12 100 kg; maximum au décollage, 14 000 kg.





1935
1945



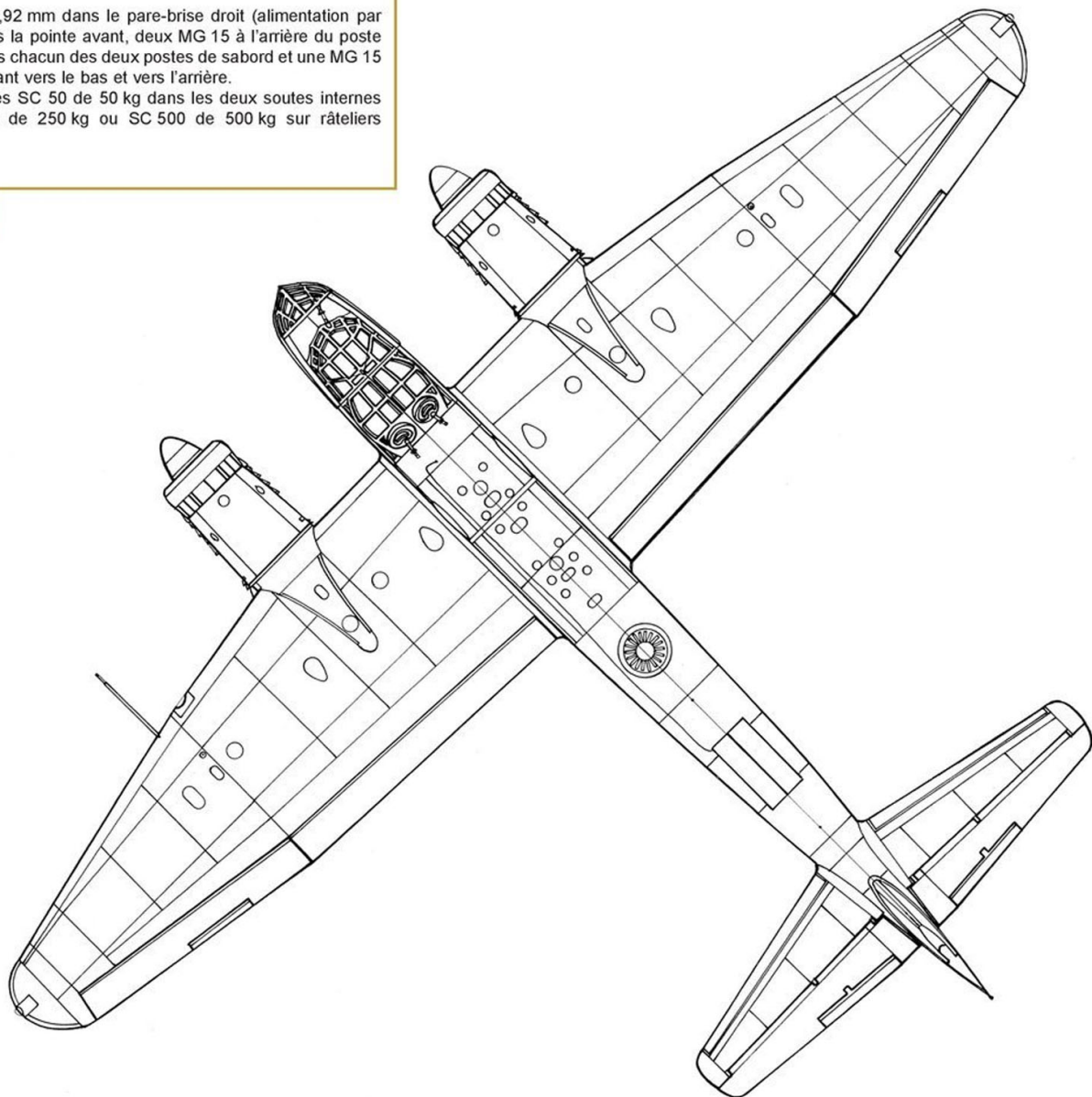
Performances :

Vitesse maximale : 470 km/h à 5 300 m ; 433 km/h à 4 500 m
Vitesse de croisière économique : 370 km/h à 5 300 m
Distance franchissable (croisière économique) : 1 800 km avec 2 900 litres de carburant ; 2 700 km avec 4 000 litres
Plafond pratique : 8 200 m
Temps de montée à 5 400 m : 23 min.

Armement :

Défensif : une MG 15 de 7,92 mm dans le pare-brise droit (alimentation par tambours), une MG 15 dans la pointe avant, deux MG 15 à l'arrière du poste de pilotage, une MG 15 dans chacun des deux postes de sabord et une MG 15 dans la gondole ventrale tirant vers le bas et vers l'arrière.
Offensif : jusqu'à 20 bombes SC 50 de 50 kg dans les deux soutes internes et quatre bombes SC 250 de 250 kg ou SC 500 de 500 kg sur râteliers externes.

Plans 1/100*
© Hubert Cance 2009





► Un Ju 88 A-1 de la 5./KG 54 est poussé dans son alvéole sur le terrain de Saint-André-de-l'Eure pendant la bataille d'Angleterre. Les surfaces inférieures de l'appareil et les parties claires du code et de la croix de fuselage ont été noircies à la va-vite. Le code répété sous l'aile a été détourné de manière assez maladroite. Toutefois, la bande diagonale sur le fuselage, en avant du code, marque typique de la KG 54 qu'elle conservera jusque sur ses Me 262, n'a pas été touchée. (ECPA-D)



Toutefois, on ne peut pas dire que, dans ce domaine, les équipages soient beaucoup aidés par le constructeur. La firme ATG à Leipzig pèse chaque avion sortant de ses ateliers avant le vol de réception. Or, on constate de curieuses et larges variations dans un même lot (W.Nr. 7001 à 7051). Le 7001 est taré à 7 690 kg, le 7002 à 7 640 kg et le 7003 à 7 710 kg. Après quelques modifications apportées par le constructeur, le poids du 7013 passe à 7 755 kg et celui du 7024 à 7 940 kg, soit une différence de 300 kg par rapport au deuxième appareil de la série ! L'utilisation des freins aérodynamiques à trop haute vitesse ou à un angle trop élevé provoque au mieux des déformations du revêtement du fuselage, au pire des criques dans les longerons. Junkers recommande alors de ne pas dépasser 55° en piqué, limite les manœuvres à haute vitesse et interdit les acrobaties. Les premiers A-0 sont pris en compte en avril 1939, les premiers A-1 en juillet. Le 31 août 1939, la Luftwaffe

a réceptionné 18 machines, 69 autres étant produites avant la fin de l'année. Les premiers engagements de la bataille d'Angleterre mettent en lumière les deux plus graves insuffisances du Ju 88 A : son blindage et son armement défensif. Pour améliorer la situation, Junkers procède à de multiples modifications visant à renforcer le blindage, notamment en installant des plaques supplémentaires à l'arrière du poste de pilotage et de la gondole ventrale. Les affûts mobiles en plexiglas sont remplacés par une plaque de blindage munie d'une vitre rectangulaire blindée. L'épaisseur du plexiglas du pare-brise et de la pointe avant est renforcée. L'armement arrière est dédoublé avec deux MG 15 montées côte à côte. Deux mitrailleuses sont installées de chaque côté de la verrière et une autre dans la pointe avant. Cette réponse est toutefois très théorique, car les six mitrailleuses n'étant maniées que par trois hommes, la puissance de feu reste à peu près la même.

Ju 88 A-2

Au début de l'année 1940, les moteurs Jumo 211 B-1 sont remplacés par des G-1 de même puissance, cette modification donnant la version A-2. En outre, les machines sont équipées de point d'ancrage sous les ailes pour l'installation de moteurs-fusée Walter HWK 109-500 destinés à assister les décollages en charge maximale. Offrant une poussée de 500 kg pendant 10 secondes, ils sont largués ensuite et récupérés grâce à leur parachute intégré. Ce système sera monté sur toutes les versions ultérieures.

Ju 88 A-3

Le A-3 est une version spécialisée d'entraînement équipée de doubles commandes complètes. L'équipage est ramené à trois hommes et l'armement est déposé.

Ju 88 A-5

Au début de l'année 1940, le bureau d'études de Junkers prépare une nouvelle version – A-4 – devant recevoir le Jumo 211 F ou J de 1 400 ch, mais en raison du retard pris par le motoriste, le RLM demande la sortie sans délai d'une version intermédiaire combinant le groupe motopropulseur du A-1 et les améliorations envisagées sur le A-4.

Ainsi naît le A-5, dont la principale différence avec le A-1 se trouve dans la longueur de son envergure portée à 20,08 m par l'extension des longerons et l'ajout d'un panneau de 1,83 m à la partie extérieure de l'aile. Un saumon recouvre l'extrémité de l'aileron, désormais pourvu d'un revêtement métallique. Deux râteliers ETC 250 sont montés sous



► L'usine Breguet à Toulouse-Montaudran après le passage de la RAF, dans la nuit du 5 au 6 avril 1944. En 1943, Junkers avait négocié la réparation de 176 demi-voitures de Ju 88 A-4, A-5, A-14 et D-1 par la SNCASE et 55 fuselages par Breguet, l'assemblage devant être réalisé par la SNCASE à Saint-Martin-du-Touch. Le « manque d'enthousiasme » des ouvriers français et les différents bombardements alliés entre avril et août 1944 n'ont permis de livrer que 20 à 25 fuselages, 12 demi-voitures et un seul avion assemblé ! (Collection de l'auteur)



1935
1945



◀ Un Ju 88 A-5 (3Z+DC) du *Stab II.KG 77* sous un magnifique filet de camouflage sur la base belge d'As pendant la bataille d'Angleterre. Version hybride, le A-5 combinait l'aile allongée du futur A-4 et les moteurs du A-1. Il semblerait que l'extrémité de la casserole soit blanche et la partie postérieure vert clair (couleur réservée aux *Gruppenstäbe*), comme la lettre « D » sur le fuselage et sous l'aile. On note que, rétractés, les freins de piqué affleurent à peine à la surface des intrados. (ECPA-D)

l'aile extérieure, mais, peu pratiques, ils ne seront que rarement utilisés en opérations. Cette version dispose de l'*Erkennungsgerät* (appareil IFF) FuG 25 de série.

Diverses modifications sont apportées sur les chaînes, comme le montage de Jumo 221 G-1 et H-1 de même puissance. L'atterrisseur principal est renforcé.

Livrés fin juillet 1940, les premiers A-5 peuvent prendre part à la bataille d'Angleterre. Leur armement défensif et leur blindage sont alors identiques à ceux du A-1 et seront ultérieurement renforcés de la même manière. Bien que n'apportant aucune amélioration en termes de performances par rapport au A-1 (au contraire, sans doute, il pèse 150 kg de plus à vide), le A-5 est préféré par ses équipages en raison de la plus grande maniabilité et de la meilleure réactivité qu'apporte l'allongement de l'envergure.

Fin 1940, le A-5 est la version la plus répandue du Ju 88. De nombreux A-1 sont renvoyés en usine pour être mis aux standards du A-5.

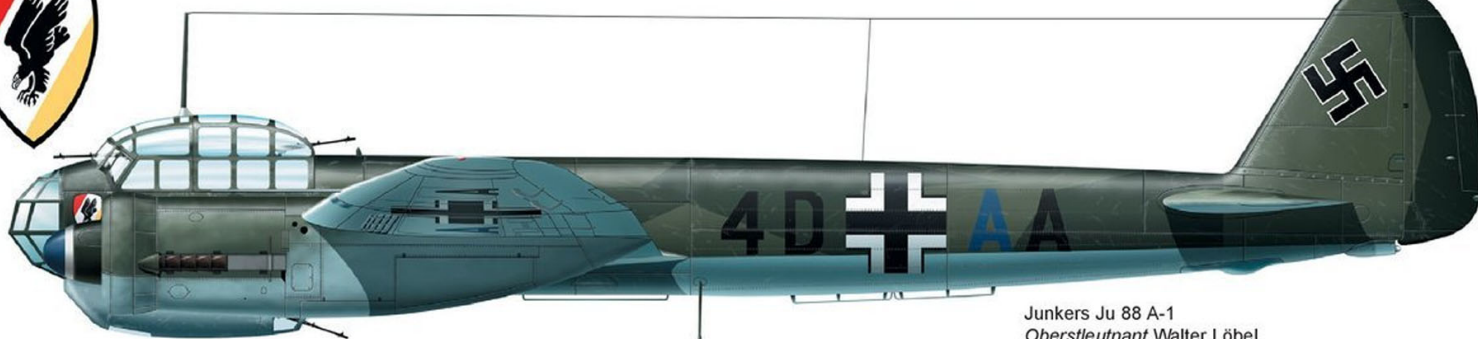
LA VERSION LA PLUS PROLIFIQUE

Ju 88 A-4

Le A-4 est la version qui sera construite en plus grand nombre et jusqu'à la cessation de tous les programmes de bombardiers en avril 1944. Le nombre exact produit est sujet à controverse, car aux avions neufs sont mêlés des avions reconditionnés, réparés ou mis aux standards de cette version, parfois enregistrés sous un nouveau *Werknummer*, dont quelques-uns seront encore livrés en février 1945. Des deux nouveaux moteurs désormais disponibles, c'est le 211 J qui est retenu; il s'agit d'une version améliorée du B, équipée d'un système de refroidissement pressurisé avec un radiateur situé derrière le moteur, nécessitant la pose d'un carénage asymétrique sous la nacelle, trait caractéristique de cette nouvelle version du Ju 88 A. Le moteur entraîne une hélice tripale en bois à large corde VS-11.

Le A-4 possède évidemment la même voilure allongée que le A-5.

Retenant l'expérience des combats de l'été 1940, le bureau d'études renforce la protection du poste de pilotage, qui inclut un plancher (pour le mitrailleur de gondole) et un siège intégral (pour le pilote) faits de plaques blindées de 4 à 9 mm d'épaisseur. Il renforce par la même occasion l'armement défensif en remplaçant les MG 15 à tambour par des MG 81 à bandes, à l'exception de la mitrailleuse située dans le pare-brise (le magasin bouchant la vue du pilote) et celle de la gondole ventrale, remplacée par un affût jumelé de MG 81 Z. Il ne faut pas pour autant imaginer que ces modifications interviennent rapidement sur les chaînes de montage. Elles sont apportées progressivement, les rapports des équipages concernant les insuffisances constatées à l'été de 1940 n'étant traduits dans les faits que plusieurs mois plus tard. Les premiers lots du A-4 sont en tous points identiques à ceux du A-5 en ce qui concerne le blindage et l'armement défensif.



Junkers Ju 88 A-1
Oberstleutnant Walter Löbel
Kommandore KG 30
Greifswald, avril 1940.



Junkers Ju 88 A

► Un Ju 88 A-4/Torp avec deux torpilles LT F5b sur leur berceau. On note le carénage du système électrique des torpilles sur le côté droit du nez. Cet appareil au magnifique camouflage appartient à la 3./KG 77 basée à Salon-de-Provence à l'été de 1944. (Collection C. Goss)



En revanche, l'armement offensif s'est accru, grâce à la puissance supplémentaire délivrée par les nouveaux moteurs. Les deux soutes à bombes internes peuvent accueillir jusqu'à 20 bombes de 50 kg, tandis que les râteliers externes peuvent transporter deux bombes de 1 000 kg ou quatre de 500. Les ETC 250 montés à l'extérieur des moteurs sont supprimés.

Trois variantes sont déclinées de la manière suivante :

- **Rüstzustand A (Ju 88 A-4/A), équipement standard** : dix bombes de 50 kg dans chacune des deux soutes internes;
- **Rüstzustand B (Ju 88 A-4/B)** : dix bombes de 50 kg dans la soute arrière et un réservoir de 1 220 litres dans la soute avant;
- **Rüstzustand C (Ju 88 A-4/C)** : un réservoir de 1 220 litres dans la soute avant et un de 680 litres dans la soute arrière.

Tout ceci fait que le Ju 88 A-4 pèse désormais 14 tonnes en ordre de vol, soit environ 1,7 tonne de plus que le A-1. Le train d'atterrissage a donc dû être renforcé et chaussé de pneus de plus grandes dimensions.

Toutefois, son poids ne cesse de croître à mesure que Junkers apporte de nouvelles améliorations au fil des mois.

dont l'antenne-cadre est noyée dans la partie supérieure du fuselage. Enfin, la pointe avant peut recevoir un coupe-câble, qui ne s'avère pas toujours très efficace contre les barrages de ballons captifs. Pour les opérations nocturnes, qui s'intensifient au début de l'automne 1940, Junkers livre des cache-flammes amovibles pour les pipes d'échappement.

Par la suite, la soute à bombes avant est supprimée pour laisser la place à un réservoir fixe de 1 220 litres, sa charge offensive étant répartie entre les râteliers externes.

Le **A-4/Torp** est une version intérimaire lance-torpilles dans l'attente du développement d'une version spécifique. Au début de l'année 1942, Junkers livre des lots de modification comprenant deux râteliers PVC accueillant chacun une torpille LT F5b de 800 kg, à monter à la place des ETC sous l'aile intérieure. D'autres équipements peuvent également être installés.

De 2 538 exemplaires (toutes versions confondues) en 1940, la production du Junkers Ju 88 fait un bond à 3 348 exemplaires (dont 2 146 bombardiers) en 1941 et 3 661 (dont 2 270 bombardiers) en 1942 et ce, malgré la sortie du programme de Dornier Wismar (fabrication de fuselages et montage en janvier), Arado Brandenburg (montage en avril et fabrication d'ailes en août) et Heinkel Oranienburg (montage en août), Dornier Friedrichshafen ayant mis un terme à sa collaboration dès décembre 1940. En 1943, les livraisons portent sur 2 160 bombardiers et en 1944, sur 661 (la construction du Ju 88 A cessant en avril).

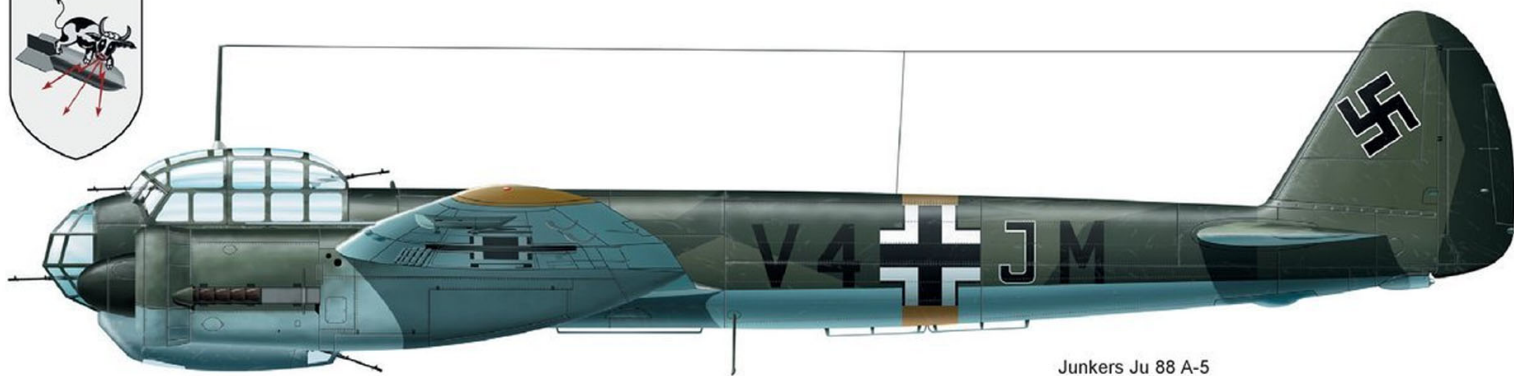
La grande majorité de ces bombardiers sont du type A-4, la plupart des versions suivantes, à l'exception notable du A-14, n'ayant fait l'objet que de séries marginales. Les versions ultérieures sont décrites ci-après dans l'ordre séquentiel, qui ne recouvre pas nécessairement l'ordre chronologique.

Notamment, des mitrailleuses MG 131 de 13 mm remplacent les MG 81 aux postes de tir avant et arrière et dans la pointe vitrée. Au milieu de l'année 1941, la partie arrière de la verrière prend une forme bombée pour donner plus de place au mitrailleur et permettre l'installation d'un nouvel affût équipé d'une MG 81 Z.

Un nouveau gouvernail compensé fait son apparition et le système de communication est modernisé par l'installation d'un radio-altimètre FuG 101 et d'un goniomètre EZ 6,



► Un Ju 88 A-6 avec son encombrant dispositif pour dévier et couper les câbles des ballons captifs. En raison de leur lenteur et de leur médiocre maniabilité, les A-6 sont surtout employés de nuit. (Collection W. Green)



© J.-M. Guillou, 2009

Junkers Ju 88 A-5
4./KG 1
Powunden (Prusse Orientale), juin 1941.

LES AUTRES VERSIONS

Ju 88 A-6

Il ne s'agit pas d'une version à proprement parler, puisque les A-6 sont en fait des A-5 modifiés par l'installation d'une barre d'acier, protégeant tout l'avant de l'avion, de l'extrémité d'une aile à l'autre. Les barrages de ballons captifs britanniques s'étant fréquemment révélés mortels pour les équipages, surtout de nuit, la Luftwaffe a imaginé de faire précéder une expédition de bombardiers par un ou plusieurs appareils équipés d'un dispositif capable de couper les câbles des ballons. La méthode est simple, du moins en théorie : après avoir heurté le câble d'un ballon, la barre agit comme un pare-buffle en le déviant jusqu'à l'extrémité d'une aile où un coupoir le tranche.

Pour ne pas déplacer le centre de gravité, les 380 kg du dispositif doivent être compensés par un lest de 60 kg monté dans le fuselage arrière. Ce poids supplémentaire et la traînée de la barre métallique font chuter la vitesse de 30 km/h. Jugés finalement peu efficaces, les Ju 88 A-6 sont retirés des opérations et remis aux standards A-5. Quelques-uns, dépouillés de leur attirail, terminent leur carrière au sein des *Ergänzungsgruppen* (littéralement, groupes de complément) de certaines escadres de bombardement (IV./KG 3, IV./KG 76, IV./KG 77 et IV./LG 1).

Ju 88 A-6/U

Tirée des fantaisies des années soixante-dix, cette dénomination ne correspond à rien dans la nomenclature du RLM. Il n'en est trouvé trace nulle part, ni dans les rapports de mouvements ni dans les listes des pertes de la Luftwaffe.

Il est plus vraisemblable qu'il s'agisse en fait de A-4 ou A-17 équipés d'un radar air-mer Lorenz FuG 220 Hohentwiel avec ses antennes montées dans le nez de l'appareil. Par la suite, l'équipement de détection est complété par un radar passif Siemens FuG 217 Neptun avec ses antennes d'aile.

Quand la gondole ventrale est supprimée (disposition standard sur le A-17), l'équipage est réduit à trois hommes et, sur certaines machines, les deux MG 81 arrière sont remplacées par une MG 131.

Ju 88 A-7

Le A-7 est l'équivalent du A-3 mais dérivé du A-4 et, généralement, sans gondole ventrale ni freins de piqué. Aucune construction propre, les machines sont toutes des A-4 modifiés.

▼ Préparation d'un Ju 88 A-4 de la KG 54 pour une mission sur la Tunisie en décembre 1942. On peut noter différents détails sur cette photo, comme les cache-flammes, le conduit d'éjection des douilles de la MG 131 dans le nez, les mitrailleuses jumelées MG 81 Z de la gondole et l'avertissement VORSICHT ! NICHT FALLEN LASSEN (Attention ! ne pas laisser échapper) sur la trappe d'accès de l'équipage. (ECPA-D)





Junkers Ju 88 A

► Une vue impressionnante du canon de 20 mm MG FF monté dans la pointe avant d'un Ju 88 A-4. (ECPA-D)



Ju 88 A-8

Le A-8 est l'équivalent du A-6 mais dérivé du A-4. Toutefois, l'encombrant dispositif est remplacé par la pose d'un coupoir (*Kuto-Nase*) sur toute la longueur du bord d'attaque entre la nacelle du moteur et le saumon d'aile. Pour éviter les accidents au sol, les coupoirs sont protégés par une fine gaine qui se déchire facilement au contact d'un câble. Comme le A-6, cette version n'a pas donné lieu à une fabrication spéciale et très peu d'exemplaires ont été pris en compte.

Ju 88 A-9, A-10 et A-11

Il s'agit des versions tropicalisées des A-1, A-5 et A-4, respectivement. Toutefois, il n'est fait mention de ces versions dans aucun des types de documents cités plus haut, où l'on ne trouve que des A-5/Trop et des A-4/Trop jusqu'à juin 1943, époque à laquelle le suffixe « Trop » n'est plus employé. Il est probable que l'on ait affaire à des projets étudiés par Junkers, mais qui ne se sont pas matérialisés. De toute façon, il est peu vraisemblable que la version A-1 ait été tropicalisée, car elle avait largement été remplacée par la version A-5 quand la Luftwaffe s'est intéressée au front méditerranéen. La différence entre la version *Tropen* et la version standard tient à la présence de filtres à poussière sur les prises d'air des moteurs et d'un nécessaire de survie pour l'équipage (parasols, nourrices d'eau, armes de chasse) – rien qui ne justifie un changement de dénomination de version.

Ju 88 A-12

Version d'entraînement semblable à la version A-7 avec un poste de pilotage légèrement élargi.

Ju 88 A-13

Petite série produite à partir de A-4/A modifiés pour l'attaque au sol. Les freins de piqué sont démontés et le blindage est renforcé. L'armement inclut un canon MG FF de 20 mm dans la pointe avant et différents conteneurs accrochés sur les râteliers externes : *Abwurfbehälter* AB 250, AB 500 et AB 1000, transportant des bombes anti-personnel SD-2 de 22 kg, et *Waffenbehälter* WB 81A et B équipés de deux à trois MG 81Z pouvant être inclinées à des angles différents.

Le succès de l'installation du MG FF dans le nez vitré entraîne un rattrapage sur un grand nombre d'appareils existants, quelle que soit leur version. Sur les chaînes de montage, Junkers loge le canon dans la partie antérieure de la gondole.



► Un Ju 88 A-14 du I./KG 77 avec le canon MG FF de 20 mm monté dans la gondole. Gerbini (Sicile), octobre 1942. (Collection C. Goss)



1935
1945



◀ Alignement de Ju 88 A-17 du I./KG 26 à Bardufoss (Norvège), le 20 février 1945. L'appareil au premier plan est équipé du FuG 220 Hohentwiel. (Collection C. Goss)

Ju 88 A-14

Conçu pour l'appui tactique – une mise en conformité avec le rôle que joue le Ju 88 sur le front de l'Est depuis 1942 – ou l'attaque des navires, le A-14, calqué sur le A-13, fait l'objet d'une véritable série. Il remplacera, à terme, le A-4 en service. Armé d'origine du MG FF dans la gondole ventrale, il peut emporter une vaste combinaison de charges offensives de toute nature. Le A-14 est la dernière version construite en grande série du Ju 88, jusqu'en avril 1944, date à laquelle la production du Ju 88 est définitivement arrêtée.

Ju 88 A-15

Les performances du Ju 88 A se dégradent avec l'augmentation continue de son poids et l'emport de charges de plus en plus lourdes et volumineuses sur les râteliers externes, Junkers se tourne vers une version qui permettrait d'éliminer ces derniers. Le A-15 dispose d'une unique soute en bois en « ventre de basset » permettant de loger jusqu'à 3 tonnes de charges offensives. La gondole ventrale est supprimée et l'armement

défensif réduit aux MG 15 et MG 81 à l'avant et à l'arrière de la verrière. Selon certaines sources, deux MG 17 fixes auraient été installées à l'arrière de la soute.

N'apportant aucune amélioration sur le plan des performances, cette version est rapidement abandonnée. Il est peu probable qu'elle ait donné lieu à une production en série, même limitée.

Ju 88 A-16

Le A-16 est une version d'entraînement à double commande dont on ne sait trop si elle est dérivée du A-14 ou du A-15. Cette version n'a probablement jamais été construite non plus, la différence entre le A-14 et le A-4 ne justifiant pas une version particulière d'entraînement et le A-15 n'étant jamais entré en service.

Ju 88 A-17

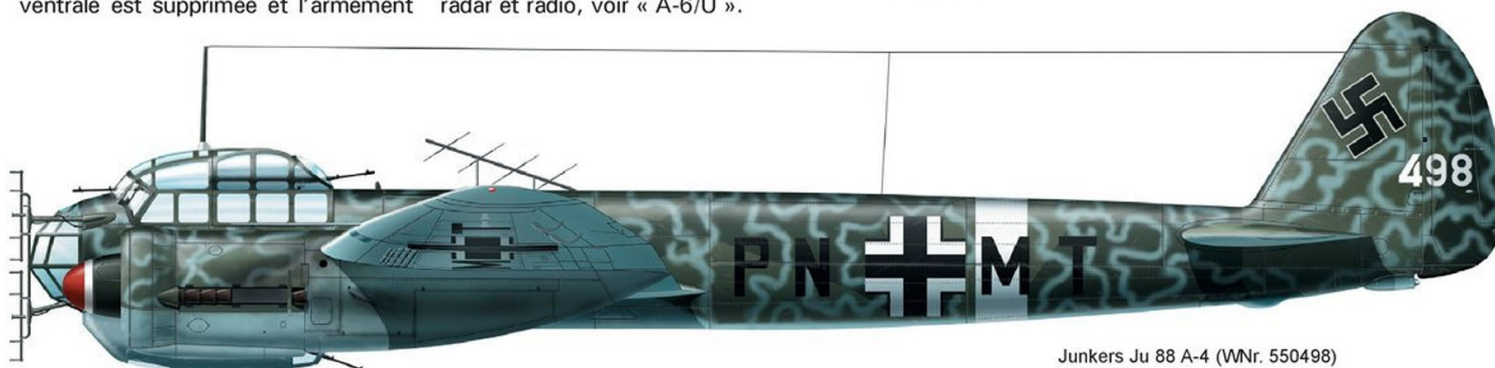
Le A-17 est la version lance-torpille dérivée du A-14 et pourvue des aménagements du A-4/Torp, dont la seule différence externe avec ce dernier est l'absence de gondole ventrale. Le A-17 peut recevoir les équipements radar et radio, voir « A-6/U ».

UN AVION SPÉCIALISÉ POLYVALENT

Il est pour le moins paradoxal de constater que le Ju 88, qui a vu le jour dans le cadre d'un programme circonscrivant son emploi d'une manière aussi précise que restreinte, ait été le bimoteur le plus éclectique de la Luftwaffe. Il a, en effet, donné naissance à plus de soixante versions différentes qui ont été utilisées dans des domaines aussi différents que le bombardement horizontal, l'appui tactique, la reconnaissance lointaine, la reconnaissance météo, la chasse de jour à long rayon d'action, la chasse de nuit, le marquage de cibles, la lutte aéronavale, le torpillage et même la bombe volante téléguidée !

Ces soixante et quelques versions ont été construites à un total de 16 929 exemplaires, dont 9 122 bombardiers, soit plus que n'importe quel autre bimoteur de la Seconde Guerre mondiale, tous pays confondus.

Dans le prochain numéro, nous traiterons de la carrière opérationnelle du Ju 88 A. ■



Junkers Ju 88 A-4 (W.Nr. 550498)
6./KG 76
Aviano (Italie), fin 1943.



Junkers Ju 88 A



Junkers

Der Schnellbomber

par Rolf Steiner



▲ Un Ju 88 A-4/Trop de la LG 1 attend son chargement de bombes pour une nouvelle mission depuis le terrain de Catane. On note qu'il portait encore son SKZ (code usine). (ECPA-D)



Ju 88 A

I - LES OPÉRATIONS

Europe Occidentale / Méditerranée / Atlantique

Dans cette première partie consacrée aux opérations, nous allons suivre le Junkers 88 des neiges de Scandinavie aux sables du désert libyen, des eaux chaudes du Péloponnèse aux courants glacés de l'Atlantique Nord. Le *Wunderbomber* est partout où l'on se bat. Ses exploits sont légion et ses équipages sont les plus décorés des *Kampfflieger*, mais rares seront ceux qui auront la chance de pouvoir montrer leurs médailles à leurs enfants...





LES PREMIERS EXEMPLAIRES DE présérie ayant été livrés à l'*Erprobungskommando* 88, mis sur pied à Rechlin sous les ordres du *Hauptmann* Helmut Pohle, le 10 avril 1939, le Ju 88 A est le seul avion de combat moderne allemand à ne pas être engagé en Espagne.

Dans le courant du mois d'août, cette unité expérimentale est transformée en escadrille de bombardement organique

sous la dénomination de 1./KG 25. Lorsque la guerre éclate, le 1^{er} septembre 1939, elle se trouve alors à Jever avec 12 machines. Le Ju 88 A, qui souffre encore de nombreuses maladies infantiles, participe de manière modérée à la campagne de Pologne. Après la formation d'une 2./KG 25, Pohle prend le commandement d'un nouveau groupe, le 1./KG 25. Le 22 septembre, l'unité change de dénomination pour devenir

1./KG 30 avant d'être repliée loin à l'intérieur des terres, à Greifswald, quelques jours plus tard.

C'est la toute première unité formée sur Ju 88. Le tableau synoptique ci-contre donne la liste des principaux groupes équipés en Ju 88 tout au long de la guerre. À noter que n'y sont pas mentionnées les escadres d'entraînement (KG 101 et 102) ni les *Staffeln* autonomes.

26 septembre 1939 : Bombe et propagande

Sur les ordres de Göring, le 1./KG 30 maintient un détachement à Westerland (sur l'île de Sylt, la plus septentrionale des îles de la Frise) en remplacement d'une partie de la KG 26, l'escadre de la Luftwaffe spécialisée dans la lutte aéronavale, envoyée en Pologne. Or, dès le 26 septembre, l'occasion est donnée à ces deux unités d'en découdre avec la Royal Navy.

Ce jour-là, pas moins de deux cuirassés (*Rodney* et *Nelson*), deux croiseurs de bataille (*Hood* et *Renown*) et un porte-avions (*Ark Royal*) sont repérés au large du Danemark. Aussitôt, neuf He 111 H, armés de bombes de 250 kg, et quatre Ju 88, armés de bombes de 500 kg, décollent de Westerland. L'*Oberleutnant* Siegfried Storp, de la 1./KG 30, raconte :

« Je me suis précipité dans la salle d'opérations. Un rapport signalait la présence de deux croiseurs de bataille, un porte-avions et un certain nombre de destroyers et de torpilleurs anglais au beau milieu de la Mer du Nord, à peu près à mi-distance de la côte est de l'Écosse et de la Norvège, se dirigeant vers l'ouest.

Bien évidemment, le porte-avions était la cible privilégiée.

« Nous avons décollé l'un après l'autre. Mes ordres étaient de voler à basse altitude et après seulement une petite heure, nous sommes arrivés au contact. Débouchant au-dessus de deux croiseurs avec le soleil dans le dos, nous nous sommes rendus compte, à notre grande surprise, qu'ils ne nous avaient pas repérés. Pas question de les attaquer, nous avons poursuivi vers le nord, en direction du porte-avions. "Là, regardez ! a crié le bombardier, le porte-avions". Tout à coup, une colonne gris foncé a jailli à côté. C'était l'explosion de la bombe de l'avion qui nous précédait. »

La bombe en question a été lancée par le *Gefreiter* Carl Francke. Contrairement à ce que son grade de caporal peut laisser supposer, le *Dipl.-Ing.* Francke est un pilote très expérimenté et un ingénieur de grande expertise. Non seulement, il a fait partie de la délégation allemande qui a participé au meeting international de Zürich en 1937, où il a remporté la médaille d'or en vitesse ascensionnelle et en piqué

à bord d'un Bf 109, mais il a dirigé les essais officiels du Ju 88 au centre d'essais en vol de Rechlin. À la mobilisation, il a obtenu de son patron, le *Generalleutnant* Ernst Udet, l'autorisation de s'engager dans la Luftwaffe pour rejoindre l'*Ekdo* 88 commandé par son ami Herbert Pohle.

Sa bombe, en fait, n'a fait qu'effleurer le porte-avions sans causer de dégâts, mais ce n'est pas exactement ce que croient les Allemands. Une reconnaissance aérienne signale, en fin de soirée, la disparition du porte-avions et la présence d'une large nappe d'huile. Il n'en faut pas plus pour mettre en route la machine à propagande nazie. Un communiqué officiel est rapidement publié par l'état-major de la Luftwaffe : « Selon les observations des Ju 88 qui ont attaqué le porte-avions, il est établi que la bombe SD-500 a provoqué l'explosion à retardement des cuves de carburant du porte-avions (départs d'incendie, épaisse fumée noire). De faibles forces aériennes (13 avions) ont été en mesure d'infliger d'impressionnants dégâts à de puissantes forces navales. »

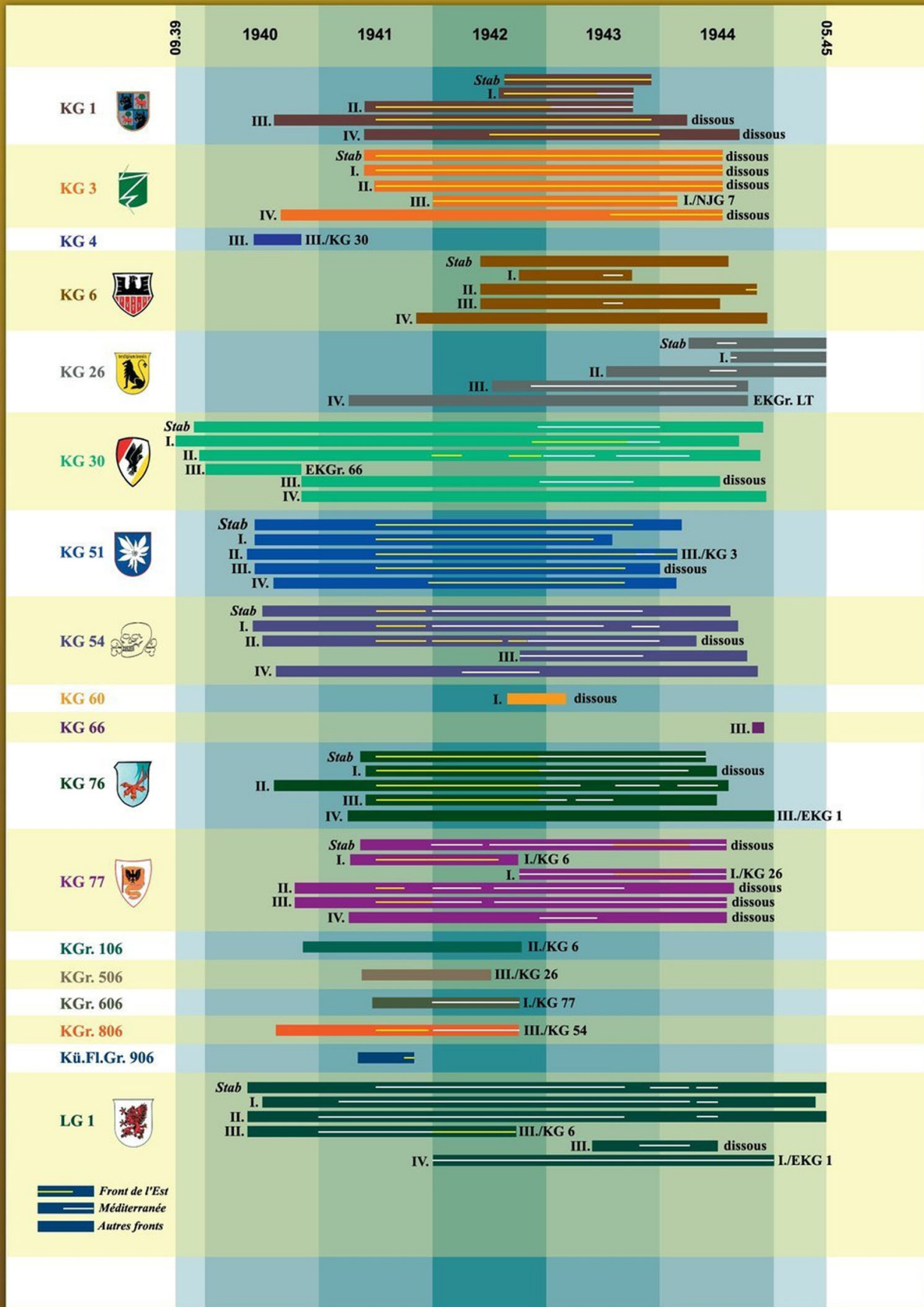


► Des Ju 88 A-1 du 1./KG 30 à Stavanger-Sola (Norvège) en avril 1940. (ww2images.com)



Les unités de la Luftwaffe sur Ju 88 A

(septembre 1939 - mai 1945)



KG : Kampfgeschwader (escadre de bombardement)
KGr. : Kampfgruppe (groupe de bombardement)
Kü.Fl.Gr. : Küstenkampffliegergruppe (groupe de bombardement côtier)
LG : Lehrgeschwader (escadre d'instruction)
EKG : Ergänzungskampfgeschwader (escadre de bombardement auxiliaire)
EKG. LT : Ergänzungskampfgruppe Luft-Torpedo (groupe de torpillage auxiliaire).



Ni Storp ni Francke ne sont convaincus que l'*Ark Royal* ait été coulé, ils sont même persuadés du contraire. Mais ils sont à leur tour écrasés par le rouleau compresseur. Göring adresse un télégramme de félicitations à Francke, le nommant lieutenant avec effet

immédiat et lui décernant les Croix de Fer de 1ère et 2e classes simultanément ! Héros malgré lui, en butte aux moqueries de ses camarades, Francke aura beaucoup de mal à se remettre de cette affaire. Il demandera à retourner à Rechlin, puis démissionnera de

la Luftwaffe pour prendre le poste d'ingénieur en chef chez Heinkel, où il supervisera le développement du He 162 Volksjäger. Selon Cajus Bekker, Göring fera un jour irruption dans son bureau en hurlant : « **Francke, vous me devez un porte-avions !** »

16 octobre 1939 : Ju 88 vs Spitfire



Malheureusement pour Göring, qui place beaucoup d'espoirs en son *Wunderbomber* (bombardier prodige), avant même d'avoir remporté son premier vrai succès, le Ju 88 connaît sa première perte. Le 9 octobre, au cours d'une attaque contre trois croiseurs et deux destroyers de Sa Majesté au large d'Egersund (Norvège), l'appareil de l'*Oberleutnant* Konrad Kahl, de la 3. *Staffel*, est touché par la DCA et s'écrase en mer, faisant deux morts. Le pilote s'en sort mouillé et frigorifié mais indemne; il décrochera la *Ritterkreuz* en août 1942 alors qu'il commande le I./KG 30.

Cependant, Göring tient absolument à un succès contre la Royal Navy et l'occasion se présente le 16 octobre, lorsqu'une reconnaissance aérienne signale que le *Hood* se dirige vers le Firth of Forth. À 11 heures, Pohle et quatre autres Ju 88 décollent de Westerland. Pohle a été averti avant le départ que le *Führer* a formellement interdit de bombarder le navire britannique s'il se trouve à quai, afin de ne pas causer de morts dans la population civile. Cette interdiction sera formalisée le 18 octobre dans sa Directive n° 7. Ces scrupules ne l'étoufferont plus dans quelques mois...

« **Nous avons adopté une formation assez lâche de cinq sections de trois en V, dira Pohle, parce que l'on nous avait affirmé qu'il n'y avait pas d'escadrilles de Spitfire en Écosse.** » Malheureusement pour le I./KG 30, il y en a... trois. Après avoir déjoué la surveillance du radar, tombé en panne, les Ju 88 se présentent à 4 000 mètres d'altitude à la verticale des chantiers navals de

Rosyth. Toutefois, ils arrivent trop tard, le *Hood* est déjà à quai. Ils doivent se rabattre sur de nombreuses autres cibles qui mouillent au milieu de la rade. Pohle choisit le croiseur *Southampton* et se met en piqué. Quelques secondes plus tard, le toit de la verrière est arraché embarquant avec lui le mitrailleur arrière.

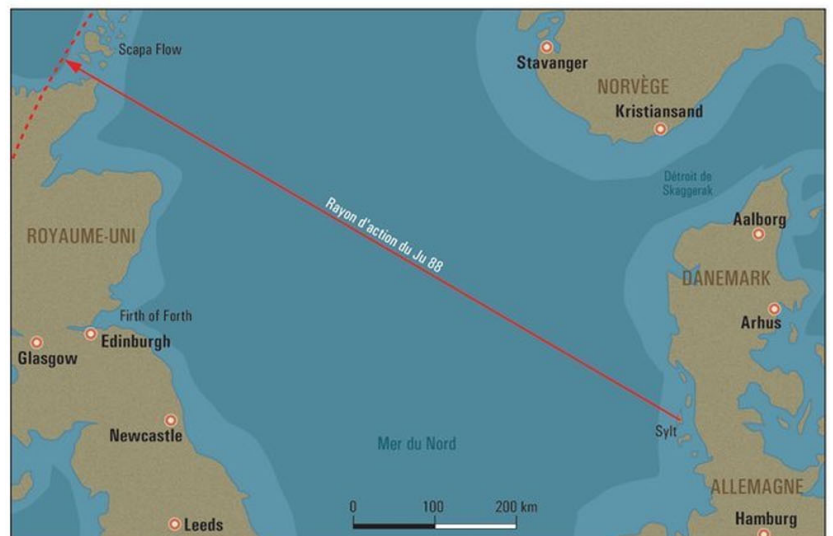
Mais, alors que Pohle redresse après avoir largué sa bombe, il est averti de la présence de Spitfire derrière lui : « **Je n'ai pas eu la moindre chance de tenter quoi que ce soit. Le moteur gauche a été immédiatement touché et a laissé échapper un nuage de fumée. J'ai mis le cap vers la mer, espérant pouvoir atteindre le Hörnum, un chalutier que la Marine avait placé au large des côtes écossaises.** »

Il n'y arrivera pas. Les Spitfire le rattrapent, blessent deux membres de l'équipage lors de la première passe, puis touchent le moteur droit au cours

de la seconde. Pohle réussit à maintenir son avion en ligne de vol sur une quinzaine de kilomètres, mais il doit amerrir dans le Firth, près de Crail. Il est le seul survivant de son équipage. Fait prisonnier, il exigera de téléphoner à son ami Hermann Göring à Berlin pour qu'il lui envoie un avion de la Croix rouge. Au lieu de cela, il sera enfermé dans la Tour de Londres.

Le *Leutnant* Horst von Riesen bombarde le destroyer *Mohawk*; huit marins sont tués et dix-sept blessés. Pris en chasse et endommagé par un Spitfire, Riesen parvient à rentrer sur un moteur. L'*Oberleutnant* Siegfried Storp, de la 1. *Staffel*, est abattu à son tour par les Spitfire; tout l'équipage est fait prisonnier.

Pohle a été abattu par le *Flight Lieutenant* George Pinkerton du N° 602 *Squadron* et Storp par le *Pilot Officer* George K. Gilroy du N° 603, les deux pilotes britanniques





1935
1945



◀ Trois pilotes du I./KG 30 contemplent une carte de la rade de Scapa Flow. De gauche à droite, les *Oberleutnant* Philipps, *Oberleutnant* Hans-Werner Magnussen et *Major* Fritz Dönch, *Gruppenkommandeur*. (Collection Chris Goss)

ayant pris leurs victimes pour des He 111. Ils seront tous deux décorés de la DFC.

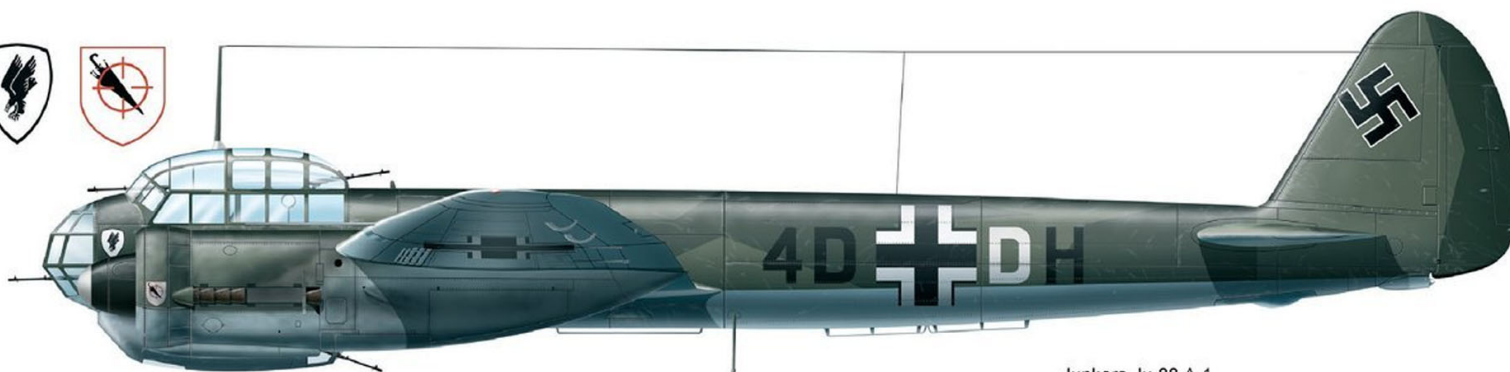
Le commandement du I./KG 30 échoit au *Hauptmann* Fritz Dönch, qui conduit quatre Ju 88, le lendemain

17 octobre, pour une attaque contre Scapa Flow, la grande base navale des Orcades. Cependant, l'Amirauté, ayant jugé l'endroit peu sûr, a déplacé ses précieux navires à l'abri sur la côte ouest, hors d'atteinte de la Luftwaffe.

Il ne reste que l'*Iron Duke*, un vieux cuirassé en partie désarmé, qui est fortement endommagé. L'appareil de l'*Oberleutnant* Walter Fläming est abattu par la DCA et s'écrase sur l'île de Hoy ; il n'y a qu'un survivant.



◀ Le 16 mars 1940, 18 Ju 88 A du I./KG 30 attaquent Scapa Flow, revendiquant des coups au but sur trois cuirassés et un croiseur lourd (en fait, seul le croiseur *Norfolk* est endommagé). Le groupe ne perd qu'un seul appareil qui effectue un atterrissage forcé au Danemark, où l'équipage est interné. On note l'insigne de la 1. *Staffel* sur le capot moteur. (Collection Chris Goss)



Junkers Ju 88 A-1
Oberleutnant Siegfried Storp
I./KG 30
Westerland (île de Sylt), 16 octobre 1939.



Junkers Ju 88 A



III./KG 4



Stab KG 30



I./KG 30



II./KG 30



III./KG 30



Stab KG 51



I./KG 51



II./KG 51



III./KG 51



I./KG 54



II./KG 54



I./KG 77



II./KG 77



III./KG 77



Stab LG 1



II./LG 1



III./LG 1



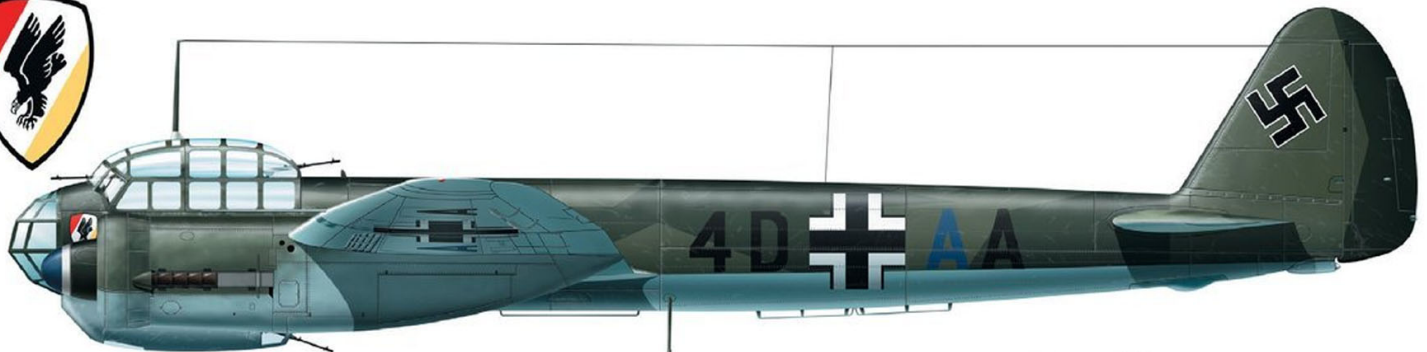
Kü.FI.Gr. 806

ORDRES DE BATAILLE DES UNITÉS DE Ju 88 A

Unité	Luftflotte Commandant	Effectif total Disponibles Base	Luftflotte Commandant	Effectif total Disponibles Base
III./KG 4	2 Hptm Bloedom	37 21 Delmenhorst	2 Hptm Bloedom	35 23 Amsterdam-Schipol
Stab KG 30	2 Obst Löbel	2 2 Oldenburg	5 Obst Löbel	1 1 Aalborg
I./KG 30	2 Maj Dönsch	34 25 Oldenburg	5 Maj Dönsch	40 34 Aalborg
II./KG 30	2 Hptm Hinkelbein	38 25 Oldenburg	- Hptm v. Symonski	7 4 Grove
III./KG 30	2 Maj Crüger	30 20 Marx	5 Hptm Kollewe	35 27 Aalborg
Stab KG 51	3 Obst Kammhuber	1 0 Landsberg	3 Maj Schulz-Heyn	1 1 Orly
I./KG 51	3 Maj Schulz-Heyn	23 7 Lechfeld	3 Hptm v. Greiff	30 21 Melun-Villaroche
II./KG 51	3 Maj Winkler	38 15 Münich-Riem	3 Maj Winkler	34 24 Étampes-Mondésir
III./KG 51			3 Maj Marienfeld	35 25 Étampes-Mondésir
I./KG 54			3 Hptm Heydebreck	35 29 Évreux-Fauville
II./KG 54			3 Hptm Schläger	31 23 St-André-de-l'Eure
II./KG 76			2 Maj Möricke	36 28 Creil
Stab KG 77			- Obslt Raithel	2 1 Athies-s/s-Laon
I./KG 77			- Maj Balcke	33 15 Athies-s/s-Laon
II./KG 77			- Maj Behrendt	36 11 As
III./KG 77			- Maj Kless	33 17 Athies-s/s-Laon
Stab LG 1	2 Obst Bülowius	2 2 Düsseldorf	3 Obst Bülowius	2 1 Orléans-Bricy
I.(K)/LG 1	2 Maj Dobratz	32 4 Düsseldorf	3 Hptm Kern	33 23 Orléans-Bricy
II.(K)/LG 1	2 Maj Bormann	37 12 Düsseldorf	3 Maj Dobratz	34 24 Orléans-Bricy
III.(K)/LG 1			3 Maj Bormann	34 23 Châteaudun
Kü.FI.Gr.806			3 Hptm Linke	32 23 Caen-Carpiquet

10 mai 1940

13 août 1940



Junkers Ju 88 A-1
Oberstleutnant Walter Löbel
Kommodore KG 30
Greifswald, avril 1940.



1935
1945



8 mai 1940 : Première Ritterkreuz pour un pilote de Ju 88

Le 8 mai 1940, le *Leutnant* Werner Baumbach est le premier pilote de Ju 88 à être décoré de la *Ritterkreuz* [1]. Bien que la période de la *Sitzkrieg* ou « Drôle de Guerre » ne soit guère propice à l'action, Baumbach n'en a pas moins accumulé les exploits. Et ce n'est que le début d'une fulgurante carrière.

Baumbach fait connaissance avec le Ju 88 très tôt, puisque, avec sa promotion au grade de *Leutnant* en poche, il est muté à l'*Erprobungskommando* 88 à Rechlin, en janvier 1938. Il participe à la campagne de Pologne sur He 111 avec la 6./LG 1. Il se fait remarquer lors du bombardement de Varsovie, le 27 septembre, ce qui lui vaut de décrocher la Croix de Fer de IIe classe. Il retrouve ensuite le Ju 88 à la 5. *Staffel* du nouveau II./KG 30.

Le 16 mars 1940, Baumbach est l'un des dix-huit pilotes de la KG 30 à attaquer Scapa Flow en piqué. Pour la première fois, les Ju 88 sont armés de bombes SD 1000 d'une tonne. Si la Luftwaffe publie des communiqués triomphants, la réalité est plus cruelle : seuls le vieux cuirassé *Iron Duke*, déjà endommagé en octobre, et le croiseur lourd *Norfolk* sont touchés. Mais ces opérations coûtent très cher : sur les 64 Ju 88 présents à la KG 30 au soir du 16 mars, seulement 22 sont encore en état de voler.

Le 9 avril 1940, Hitler déclenche *Weserübung* (exercice Weser) – l'invasion de la Norvège. Pour faire face à la réaction de la Royal Navy, les trois groupes de la KG 30 sont maintenus en état d'alerte à Westerland (île de Sylt).

Le 17 avril, le II./KG 30 est lancé à la poursuite du croiseur *Suffolk* et de ses destroyers d'escorte qui viennent de pilonner l'aérodrome de Stavanger-Sola. Sévèrement touché, le *Suffolk* aurait sans doute été coulé sans l'apparition inopinée de douze Blenheim du N° 107 *Squadron* sur la scène. Ces bombardiers, conduits par le *Wing Commander* Basil Embrey, agissant comme des chasseurs, plongent sans hésiter sur les assaillants et les dispersent avant de reprendre le cours de leur mission. Le *Suffolk* regagne Scapa Flow pour panser ses plaies. Cet exploit vaut à Embrey une première *Bar* à son DSO; il en recevra une seconde le 20 août, puis une troisième (fait rarissime) en juillet 1945, avant d'être anobli par le roi. Baumbach, lui, rentrera avec un avion en dentelles...

Le 19 avril, Baumbach décolle avec sa *Kette* pour attaquer une flottille britannique au large des côtes norvégiennes :

« Tout de suite après avoir quitté la côte, nous avons été pris dans une épaisse bourrasque de neige, au point que je ne voyais presque plus



Werner Baumbach
(BPK-Berlin, Dist RMN, Siegfried Lauterwasser)

mes ailiers. Nous avons pris de l'altitude et il a fallu mettre les masques à oxygène, mais nous avons traversé la couche nuageuse pour déboucher sur le ciel bleu. Nous laissons derrière nous la Norvège sous la neige et dans une petite demi-heure nous atteignons notre objectif : des bâtiments de guerre ennemis. Aussi loin que notre regard pouvait porter, on ne voyait que de l'eau, encore de l'eau, le ciel, des nuages et toujours de l'eau. « Nous nous sommes préparés pour l'attaque. Les lance-bombes ont été vérifiés une fois de plus, les mitrailleuses ont été chargées. Nous étions fin prêts. Les dernières minutes se sont écoulées beaucoup trop lentement à mon goût. Je ne cessais de répéter à mon navigateur, qui avait le nez penché sur sa carte : "Menz, on n'est toujours pas là ? On devrait déjà

y être." Tout à coup, d'une seule voix, nous nous sommes tous écriés : "Un cuirassé !" Le mitrailleur : "Juste en dessous un gros navire de guerre et aussi de gros cargos".

« À partir de cet instant, on n'a plus perdu de vue la "grosse timbale". J'ai tout de suite pensé à un cuirassé, tant il paraissait d'une taille impressionnante dans son étroit fjord. En nous approchant, j'ai reconnu sans équivoque les formes caractéristiques d'un croiseur. Mais, tout à coup, des nuages m'ont caché notre cible et j'ai dû refaire un passage. »

Pendant ce temps, les deux autres Ju 88, profitant d'une éclaircie, larguent leurs bombes au milieu d'un tir nourri de DCA. Elles encadrent le bâtiment, qui est effectivement un croiseur, mais un croiseur français, l'*Émile Bertin*. Baumbach revient.

[1] La première *Ritterkreuz* attribuée à un *Kampfflieger* est celle de l'*Oberst* Robert Fuchs, *Kommodore* de la KG 26, qui la reçoit le 6 avril 1940 pour l'ensemble de l'œuvre de son escadre contre la flotte britannique.



« Mon pouce gauche est posé sur le bouton de largage des bombes. Le viseur de bombardement en piqué est abaissé. Le réticule devant mes yeux est allumé. L'observateur, le mitrailleur et le radio sont à leurs postes de tir, le doigt sur la détente. Nous sommes en approche. Le croiseur cherche à s'échapper en zigzaguant. Mais, cette fois, nous nous fauflions à travers un minuscule trou dans la masse nuageuse. Nous piquons à travers les nuages. Je garde

le croiseur encadré dans mon viseur et prends garde de ne pas le laisser en sortir. Nous devons le toucher !

« Bombes larguées ! Une secousse annonce qu'elles sont bien parties. Je redresse. Au même instant, le mitrailleur crie : "Coup au but, en plein milieu tribord !" »

Contrairement à ce que prétendent les communiqués officiels, le croiseur n'est pas coulé. En effet, réglée pour un blindage plus épais, la bombe de

Baumbach a traversé le pont et n'a explosé que dans l'eau sous le navire. Légèrement endommagé, l'*Émile Bertin* est retiré des opérations et rentre à Scapa Flow.

Le 9 mai, c'est par la radio que Werner Baumbach apprend que, la veille, il a reçu la *Ritterkreuz*. Il n'aura pas vraiment le temps d'aller la chercher à Berlin, car, le lendemain commence une opération de grande envergure, qui embrasera toute l'Europe occidentale.

16 mai 1940 : Edelweiss dans les nuages

Lorsque le 9 avril 1940, l'Allemagne envahit la Norvège, deux des trois groupes dédiés au bombardement au sein de la LG 1 [2] sont en cours de transformation sur Ju 88. D'autres ne tardent pas à suivre : les III./KG 4 et II./KG 51 sont entièrement opérationnels début mai 1940, tandis que les deux autres groupes de la KG 51 commencent (III.) ou terminent (II.) leur transformation. Ainsi, lorsque les Allemands lancent leur grande offensive à l'Ouest, le 10 mai 1940, la Luftwaffe jette quatre groupes complets et deux en cours de transformation dans la bataille, ce qui représente 274 Ju 88, dont 133 sont immédiatement disponibles.

Dépendant de la *Luftflotte 3*, la KG 51 de l'*Oberst* Josef Kammhuber est chargée d'appuyer l'avance des *Panzer* qui, après avoir traversé les Ardennes et investi Sedan, se ruent dans une folle course vers la mer. Josef Kammhuber :

« Le 16 mai, six jours après le début de la campagne à l'Ouest, j'ai reçu un coup de téléphone du commandant en chef de la Luftwaffe. Il m'a donné l'ordre d'une manière pressante d'exécuter dans les plus brefs délais une attaque contre les voies de chemin de fer entre Nancy, Épinal et Vesoul. Göring a ajouté qu'il attribuait une valeur cruciale à cette mission. Nous avions récemment touché des Ju 88 et il attendait de moi les résultats que ces bombardiers en piqué laissaient espérer. Pour réussir cette mission, il fallait compter sur de bonnes conditions météo et une bonne visibilité. Qu'en était-il ?

« Le coup de fil avait été passé dans la matinée et le bulletin météo donnait l'image suivante : vers midi, épaisse couverture nuageuse de 7/10e au-dessus de la Forêt Noire jusqu'à environ 5 000 m, puis 2/10e avec bonne visibilité. [...] Il n'avait pas été possible de s'entraîner au vol aux instruments pendant le peu de temps qu'avait duré l'instruction sur le Ju 88



même d'avoir atteint l'objectif et à ce que cela tourne à la catastrophe sur le chemin du retour si le temps ne s'était pas amélioré. Devais-je faire demi-tour et abandonner la mission ? Mais était-ce possible, alors qu'elle revêtait une telle importance au point d'être commandée par un appel téléphonique personnel du commandant en chef de la Luftwaffe ? Une difficile décision pour un *Geschwader-Kommodore* qui ne connaissait que trop bien la mentalité du haut commandement ! »

Cependant, Kammhuber estime plus sage de faire rebrousser chemin à son escadre. Il donne l'ordre de larguer les bombes dans la nature et de rentrer au bercail. Il continue seul sa mission.

« Après une demi-heure de vol sans visibilité, j'ai débouché sur un ciel bleu sans nuage. Je

survolais la vallée du Rhin à 5 000 m d'altitude et devant moi s'étalaient les Vosges. Ah ! si toute la *Geschwader* avait pu être avec moi... À ce moment précis, j'étais très énervé de l'avoir renvoyée. Mais c'était trop tard. Nous avons facilement atteint l'objectif. Nous avons piqué pour larguer nos bombes, puis nous avons photographié les résultats. Nous sommes restés un moment dans les parages afin d'observer les impacts pour notre tranquillité d'esprit. Après avoir pris d'autres photos et des notes auxquelles le haut commandement pourrait accorder une certaine importance, nous avons effectué un virage à 180° sans avoir été inquiétés le moins du monde par la défense antiaérienne. Je dois confesser que nous étions un peu gênés que tout se soit passé aussi facilement. »

Le retour sera difficile, Kammhuber devant à nouveau traverser la masse nuageuse. Il manquera de subir le même sort que son ailier, deux jours plus tôt, mais il arrivera néanmoins à bon port.

Le 3 juin, Josef Kammhuber sera abattu à bord d'un Heinkel He 111 par la chasse française et fait prisonnier.

[2] Il existe deux *Lehrgeschwader* au sein de la Luftwaffe, les LG 1 et LG 2. Il s'agit d'unités polyvalentes équipées aussi bien de chasseurs, d'avions d'assaut que de bombardiers, dont le triple rôle de démonstration, d'instruction et d'expérimentation opérationnelle sera vite abandonné en faveur de missions de guerre classiques.

► Josef Kammhuber. À son retour de captivité, en juin 1940, il sera chargé par Göring de créer la chasse de nuit allemande. (ECPA-D)



22 juillet 1940 : À cheval sur un ballon

La campagne de France n'a pas été une partie de plaisir pour la Luftwaffe. Elle a perdu environ 80 Ju 88 du fait de l'ennemi, auxquels il faut ajouter un nombre presque aussi élevé d'avions perdus par accident.

Le 18 juin, la KG 51 au grand complet se pose en France, le *Stab* et le *IL Gruppe* à Orly, les deux autres groupes à Étampes. La campagne de France est terminée, s'annonce alors la Bataille d'Angleterre. Les équipages ont d'ailleurs peu le loisir de profiter des plaisirs de « Pariss et des petites Madmaselles », car, dès la nuit du 18 au 19 juin, le *III./KG 4* participe à une

vaste expédition contre le Sud-Est de l'Angleterre.

Dans la nuit du 22 au 23 juillet 1940, une curieuse mésaventure survient au jeune *Kapitän* de la *7./KG 4*, un certain *Oberleutnant* Hajo Herrmann. Alors qu'il survole le port de Portsmouth, il pénètre par inadvertance dans un barrage de ballons captifs. À la suite d'une manœuvre trop brutale, il décroche et atterrit à plat ventre sur un ballon ! Le plus lourd et le plus léger que l'air flottent ainsi ensemble l'espace d'un instant avant que le Ju 88 ne glisse et bascule en arrière.

Herrmann se retrouve alors sur le dos dans une bien inconfortable position si près de la surface de l'eau. Il largue la verrière au cas où l'équipage devrait sauter, mais il réussit à rétablir sa machine. Ne perdant pas son sang froid, il reprend sa mission, largue ses mines aériennes et rentre au bercail dans un épouvantable courant d'air.

Hajo Herrmann, qui recevra la *Ritterkreuz* le 13 octobre 1940 et qui effectuera 320 missions de guerre comme pilote de bombardier, sera le promoteur de la *Wilde Sau*, la chasse de nuit sur monomoteur.

▲ Décollage depuis Brétigny-sur-Orge d'une *Kette* de Ju 88 A-1 du *Stab/KG 51*, en juillet 1940. (BPK-Berlin, Dist RMN, Hermann Hoeffke)



◀ Le *Hauptmann* Hajo Herrmann, à droite, aux commandes de son Ju 88 à l'été 1941. Il commande alors le *III./KG 30* basé en Hollande. (BPK-Berlin, Dist RMN, Heinrich Hoffmann)



12 août 1940 : La KG 51 perd son Kommodore



▲ Un équipage du III./KG 51 se prépare pour une nouvelle mission. Le fait qu'ils sont en train d'enfiler un gilet de sauvetage tend à prouver que cette photo a été prise pendant la Bataille d'Angleterre. (Bundesarchiv)

Après plusieurs reports dus aux mauvaises conditions atmosphériques, le *Reichsmarschall* Hermann Göring fixe le début des grandes opérations contre la Grande-Bretagne au 13 août – jour pompeusement baptisé *Der Adler Tag*, le jour de l'aigle. Mais la Bataille d'Angleterre a commencé depuis bien avant et le Junkers Ju 88 a connu d'autres succès et d'autres pertes. La veille de l'*Adler Tag*, la KG 51 perd son *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Dr. Johann-Volkmar Fisser.

Vers 11 heures en ce 12 août 1940, la totalité de la KG 51, soit près de 100 appareils, s'assemble au-dessus de Cherbourg avant de franchir la Manche sous la protection de 120 Bf 110 des ZG 2 et ZG 26. Vingt-quatre Bf 109 de la JG 53 sont envoyés directement au-dessus de la zone de bombardement afin d'économiser leur carburant. Les Ju 88 sont armés de bombes de 250 kg, à l'exception de ceux de quelques *Staffelkapitäne* armés de bombes de 1 000 kg. L'objectif assigné à la KG 51 est l'arsenal de Portsmouth.

Très tôt, la station radar de Poling a repéré la formation allemande et suit son trajet qui l'amène à longer la côte du Sussex en direction de l'ouest. La voyant passer devant l'extrémité sud de l'île de Wight, les Britanniques pensent que la KG 51 se dirige à

nouveau vers Portland, ville qu'elle a déjà bombardée la veille. Brusquement, Fisser met le cap au nord.

L'*Air Marshall* Hugh Dowding, chef du RAF *Fighter Command* :

« Il était évident qu'ils allaient essayer de porter un coup fatal à nos radars et à nos communications. Tout à coup, l'armada a brutalement viré à

droite, comme l'aurait fait un navire de guerre, afin d'entrer dans le port de Portsmouth par une brèche dans le barrage de ballons. »

Fisser et quatorze autres équipages prennent de l'altitude pendant que le reste de la *Geschwader* se rue à l'attaque au milieu des tirs nourris de la DCA.





Kampfflieger und Ritterkreuz



Sur les quelque 15 millions de soldats allemands, environ 7 500 seront décorés de la très recherchée *Ritterkreuz des eisernen Kreuzes*, Croix de Chevalier de la Croix de Fer. Parmi ceux-ci, 1 730 appartiennent à la Luftwaffe.

Sans doute moins couvés par le régime et la propagande, les pilotes de bombardier seront moins nombreux, toutes proportions gardées, à recevoir cette décoration que les pilotes de chasse et même de *Stuka*.

Comparés aux 326 pilotes de *Stuka* et d'assaut et 568 pilotes de chasse (de jour, de nuit, *Zerstörer*), ils seront en tout 389 *Kampfflieger* à la recevoir et on ne compte dans leurs rangs que 24 titulaires des Feuilles de chêne et 3 des Glaives.

Ceux-ci sont les *Hauptmann* Werner Baumbach, *Kommandeur* du I./KG 30 (16 août 1942), *Hauptmann* Joachim Helbig, *Kommandeur* du I./LG 1 (26 septembre 1942) et *Oberstleutnant* Hermann Hogeback, *Kommodore* de la KG 6 (26 janvier 1945), tous trois ayant accompli le plus gros de leur carrière aux commandes d'un Ju 88.

La première *Ritterkreuz* d'un *Kampfflieger* est décernée au *Kommodore* de la KG 26, l'*Oberst Dipl.-Ing.* Robert Fuchs, le 6 avril 1940. Seulement 40 seront distribuées au cours de l'année 1940, la plupart récompensant les *Kommodores* et les *Gruppenkommandeure*, non pour des exploits individuels mais pour leur aptitude au commandement. La « première rafale » intervient juste

après la campagne de France (10 attributions entre le 19 juin et le 4 juillet). Sur ces 40 décorations, 15 vont à des pilotes de Ju 88 (voir liste ci-dessous).

Entre 1939 et 1945, l'escadre la plus récompensée (41 Croix de Chevalier et 3 Feuilles de chêne) est la KG 55, une unité qui fera toute la guerre sur Heinkel He 111. Vient ensuite la LG 1 (27 Croix de Chevalier, 4 Feuilles de Chêne et 1 Glaives). Curieusement, la KG 30 ne compte que 17 Croix de Chevalier, 2 Feuilles de Chêne et 1 Glaives.

▲ et ▼
Le *General der Flieger* Günther Korten, commandant le *Luftwaffenkommando Don*, vient remettre la *Ritterkreuz* à l'*Oberfeldwebel* Karl Haupt, pilote à la 8./KG 3, le 3 février 1943. À son crédit, 22 trains, 55 camions et de nombreux autres objectifs détruits. Il sera porté disparu le 3 janvier 1944. (ECPA-D)



Les Ritterkreuz décernées aux pilotes de Ju 88 en 1940

08.05	Lt Werner Baumbach	5./KG 30	18.09	Maj Heinz Cramer	Kdr II.(K)/LG 1
19.06	Hptm Arved Crüger	Kap 3./KG 30	13.10	Maj Erich Bloedom	Kdr III./KG 4
	Maj Fritz-Kurt Dönch	Kdr I./KG 30		Oblt Hajo Herrmann	Kap 7./KG 4
	Fw Willi Schulz	6./KG 30	24.11	Oblt Sigmund-Ulrich Freiherr von Gravenreuth	1./KG 30
	Oblt Franz Wieting	Kap 6./KG 30		Hptm Joachim Helbig	Kap 4.(K)/LG 1
04.07	Obst Alfred Bülowius	Kdre LG 1		Oblt Gerhard Richter	Kap 9.(K)/LG 1
29.07	Obstlt Walter Löbel	Kdre KG 30	03.12	Hptm Wilhelm Dürbeck	Kap 8.(K)/LG 1
05.09	Oblt Heinrich Paepke	Kap 7./KG 30			



Junkers Ju 88 A

► Après l'échec des bombardements de jour et les terribles pertes qu'ils ont entraînées, les *Kampfflieger* se préparent au « Blitz ». On voit ici un A-5 de la 4./KG 51 dont les marques blanches sont badigeonnées en noir, comme toutes les surfaces inférieures de l'appareil, afin de le rendre le moins visible possible dans la nuit.



Fisser met le cap au sud-ouest et prend de la vitesse en piquant. Il défile à près de 500 km/h au-dessus de la pointe est de l'île de Wight en direction de Ventnor. Près de cette petite ville balnéaire, sur une proéminence, se trouve une station de radar de la *Chain Home*. Fisser se met en léger piqué, une approche qui offre une bien meilleure visibilité de la cible et une plus grande souplesse de réaction qu'un piqué à 45° ou plus. Il largue ses quatre bombes de 250 kg, imité par ses équipiers. Après sa ressource, il reprend de l'altitude et fait serrer la formation à ses pilotes avec la ferme intention de repartir plus vite qu'il n'est venu.

Des Hurricane du N° 213 *Squadron* et des Spitfire des N° 152 et 266 ont reçu l'ordre de décollage avec beaucoup de retard, les contrôleurs ne parvenant qu'au dernier moment à identifier l'objectif des Ju 88. Les pilotes ralentissent parce qu'ils devront une fois encore affronter la Luftwaffe en infériorité d'altitude. Toutefois, quelques-uns surprennent la forma-

tion de Fisser, alors qu'elle vole plus bas qu'eux.

Selon certaines sources, les premiers à entrer en contact sont les Hurricane du *Squadron Leader* H.D. McGregor. Toutefois, le N° 213 *Squadron* revendique ses victoires une demi-heure plus tard que les Spitfire, un écart considérable pour un intercepteur dont l'autonomie est limitée à une heure. Il semble plus probable que Fisser ait été attaqué par les Spitfire du N° 152 *Squadron*, qui revendiquent quatre Ju 88 au-dessus de l'île de Wight, dont deux par le *Sergeant* E. E. Shepperd.

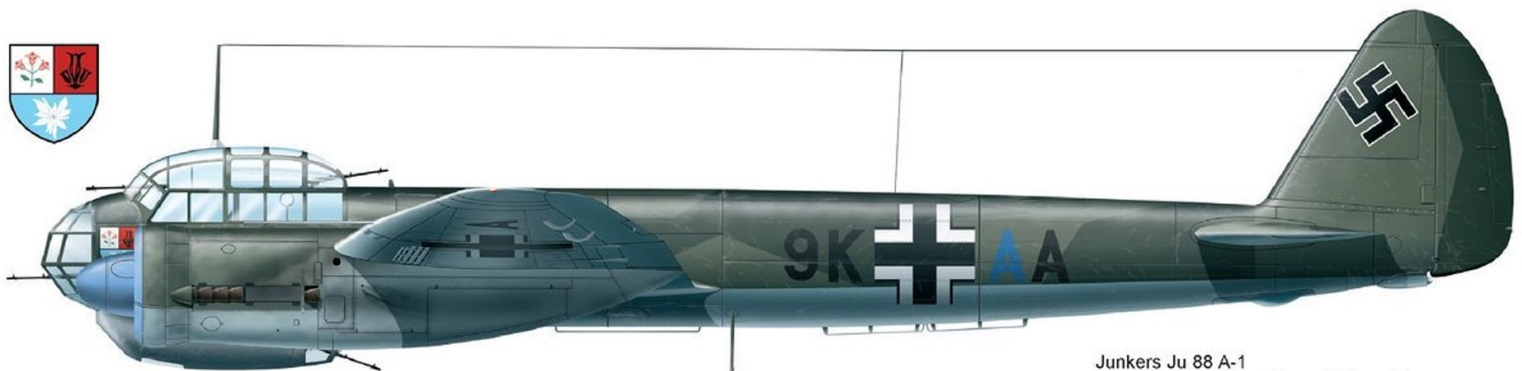
Quoi qu'il en soit, Fisser est tué d'une rafale à son poste. Mis en flammes, son avion pique de manière incontrôlée vers le sol, mais, alors qu'il est sur le point de percuter, il se redresse comme par miracle. Peut-être un membre de l'équipage a-t-il pris les commandes ? En roulant d'une aile sur l'autre, tout en perdant de l'altitude, le Junkers survole Godshill Park, mais finit par s'effondrer. Les trois survivants (dont les *Oberleutnant* Lüderitz et

Leutnant Schad), grièvement blessés, sont faits prisonniers.

L'attaque de Portsmouth se révèle particulièrement coûteuse pour la KG 51 qui perd treize équipages : quatre au I. *Gruppe*, deux au II. et six au III. plus le *Kommodore*.

L'équipage du *Leutnant* Heinz Unrau (qui sera le dernier *Kampfflieger* proposé pour la *Ritterkreuz* – il n'en aura jamais la confirmation officielle, car la proposition est datée du 1er mai 1945), à bord du 9K+HL, retransverse la Manche avec trois Hurricane accrochés à ses basques. Le radio, le *Feldwebel* Winter, abat un des assaillants. Les autres, craignant pour leur jauge à essence, abandonnent la poursuite. Cependant, l'un des moteurs du Junkers a été touché. Unrau réussit à se poser sur le ventre en haut d'une falaise. L'équipage, indemne, dénombre 180 impacts de balles !

L'*Edelweiss Geschwader* est confiée au *Major* Hans-Bruno Schulz-Heyn, qui, jusque là, commandait le premier groupe.



Junkers Ju 88 A-1
Oberleutnant Dr. Johann-Volkmar Fisser
Kommodore KG 51
Abattu et tué sur l'île de Wight, le 12 août 1940.



15 août 1940 : Le massacre de la 4./LG 1



La *Schlacht um England* (bataille d'Angleterre) n'est vieille que de trois jours que, déjà, le désastre frappe la Luftwaffe.

Le 15 août 1940 est un nouveau jour de démonstration de force voulu par Göring. Tandis que la *Luftflotte 5*, venue de Scandinavie en fin de matinée, fond sur les arrières du *Fighter Command* qu'elle pense dégarnis – la suite lui prouvera que non – tout au long de la journée, les *Luftflotten 2* et *3* attaquent le Sud-Est de l'Angleterre.

De son côté, la LG 1 s'assemble vers 16h45 au-dessus d'Orléans avec comme objectifs les aérodromes de Middle Wallop et Worthy Down. Cette formation est escortée par une quarantaine de Bf 110 de la ZG 2. Face à cette armada forte de plus de 100 avions, la RAF fait décoller les Spitfire des N° 234 et 609 *Squadrons*

basés à Middle Wallop et déroute les Hurricane des N° 32, 43, 87 et 111 *Squadrons*, déjà en l'air.

Le *Hauptmann* Joachim Helbig commande la section de sept appareils de la 4.(K)/LG 1 qui vole à l'arrière de la formation. Tout à coup, un cri d'alarme résonne dans les écouteurs : « *Indianer derrière !* » Les « Indiens », ce sont huit Spitfire du N° 609 *Squadron* qui fondent sur les bombardiers, effectuent une première passe en faisant feu de toutes leurs armes et reprennent de l'altitude avant de revenir.

« *Où sont nos chasseurs ?* », se plaint un pilote. Ce qu'il ne sait pas, c'est qu'ils sont engagés dans de mortels combats tournoyants au-dessus d'eux.

« *Gardez le cap. Resserrez la formation, crie Helbig. Ne vous laissez pas distancer.* » Mais cette situation n'est pas tenable longtemps. Les Spitfire sont revenus et ont isolé un appareil qui traîne. Il n'y a plus le choix. « *Dégagez !* », ordonne Helbig. Maintenant, c'est chacun pour soi et... *Gott mit uns.*

Debout derrière Helbig, le mitrailleur, l'*Oberfeldwebel* Franz Schlund, annonce à son pilote d'une voix très calme : « *Spitfeuer trois quarts arrière droit... 400 mètres... 300... 200...* » À l'énoncé de cette dernière distance, Helbig bascule brutalement son Ju 88 sur la gauche. Le Spitfire ouvre le feu au même moment et sa rafale passe sur la droite du bombardier. Schlund riposte, touchant le chasseur anglais au moteur. Le Spitfire dégage aussitôt en traînant un panache de fumée noire derrière lui. Son aileron, entraîné par sa vitesse, rate le Junkers, s'exposant aux balles de Schlund qui le touchent à son tour. Lui aussi dégage en fumant.

Libéré des chiens de garde, Helbig achève sa mission. Il largue ses bombes sur Worthy Down et met le cap sur sa base, encadré pendant un bon moment par les balles de plusieurs Spitfire.

À son retour à Orléans-Bricy, Helbig constate qu'il est l'un des deux rescapés de sa *Staffel*. En effet, la journée du 15 août a été particulièrement meurtrière pour les unités de Ju 88 : 8 appareils de la LG 1 et 7 de la KG 30 (*Luftflotte 5*) ne sont pas rentrés, sans compter ceux qui se sont écrasés au retour et ceux qui sont revenus plus ou moins gravement endommagés.

À la suite de plusieurs missions solitaires, particulièrement risquées, menées en plein jour en septembre et en octobre 1940, « Jochen » Helbig reçoit la *Ritterkreuz*, le 24 novembre 1940. Nous aurons l'occasion de reparler de lui plus tard.

Avec l'entrée en lice d'unités nouvellement transformées sur Ju 88 (I. et II./KG 54, II./KG 76), les pertes ne font que s'amplifier : six sont abattus le 21 août, cinq (dont quatre du II./KG 76) le 24 août et cinq autres, tous de la KG 30, le 9 septembre.

Après un ultime bras de fer, le 15 septembre, qui tourne à sa confusion, la Luftwaffe change à la fois de cible et de stratégie : désormais, elle attaquera Londres et de nuit. Pour caractériser cette période, un nouveau mot sera ajouté au vocabulaire de la langue anglaise : « *Blitz* ».

Les pertes en Ju 88 pendant la période courant du 10 juillet au 31 octobre 1940 revêtent un caractère alarmant. Bien que déployé en nombre plus restreint que les deux autres bombardiers allemands, le Ju 88 concourt pour près de la moitié des pertes des *Kampfflieger* : 313 Ju 88 contre 252 He 111 et 132 Do 17.

◀ Le *Hauptmann* Joachim Helbig (à gauche) et l'*Oberfeldwebel* Franz Schlund. Ce dernier est le premier radio-mitrailleur de la Luftwaffe à recevoir la *Ritterkreuz*, qui lui sera remise le 30 août 1941 après 200 missions de guerre et 4 victoires homologuées. Il finira la guerre au *Fallschirm-Panzerkorps Hermann Göring*. (ECPA-D)

▼ Le Ju 88 A-1 du *Kommandeur* du II./KG 76, le *Major* Walter Storp, à Creil, en août 1940. (ECPA-D)





16 octobre 1940 : Objectif Londres

► Le Ju 88 A-5 du *Hauptmann Werner Marienfeld, Kommandeur* du III./KG 51, sur le terrain de Brétigny, début 1941. Du code, on ne distingue guère que les lettres « AD » écrites à la craie sur la couche de badigeon noir. (ECPA-D)



► Photo artistique d'un appareil de la KG 51 en train de rouler avant de partir en mission de nuit. Il s'agit du 9K+EM, qui figure sur la photo de la page précédente. (ECPA-D)



Après un ultime massacre de la KG 77, qui perd 12 de ses 55 Ju 88, le 27 septembre 1940, la Bataille d'Angleterre prend un nouveau visage. Les offensives diurnes sont désormais confiées aux *Jabos*. Arrivant à l'improviste à basse altitude, ces chasseurs-bombardiers qui opèrent seuls ou par deux bénéficient souvent d'une totale impunité; leurs pertes sont faibles, mais leur contribution à l'effort de guerre allemand proche de zéro. Les bombardiers attaquent maintenant sous le couvert de la nuit et sans escorte de chasse. Leur objectif principal est le Grand Londres, une cible que même les néophytes ne peuvent rater. Là aussi, les pertes sont faibles (12 Ju 88 en novembre), les résultats spectaculaires mais illusoire et sans aucune portée stratégique. Le soir du 16 octobre 1940, l'*Oberleutnant* Werner Baumbach se prépare pour une nouvelle mission depuis Gilze-Rijen, base du II./KG 30 :

« Nous sommes montés dans notre machine et c'est reparti "comme en 14". L'appareil du *Kommandeur*, avec "Ete" Haß [*Hauptmann* Erich Haß] aux commandes, passe devant mon alvéole, prêt pour le décollage. Cela devait être son dernier. Mon chef mécano me fait des signaux avec sa

lampe-torche, tandis que le premier appareil s'envole. Deux minutes plus tard, c'est notre tour d'être en l'air. Objectif : Londres.

« Avant d'atteindre la côte anglaise, nous prenons de l'altitude. Grêle et bourrasques de neige se succèdent. Voici la côte. Les nuages se sont dissipés et nous pouvons nous orienter d'après le sol. Des projecteurs illuminent la nuit derrière nous. Plus nous avançons, plus ils sont nombreux. Le "Tommy" est sur le qui-vive. Au-dessus et en dessous de nous, nous apercevons les touffes de coton des obus qui explosent. Tout à coup, nous sommes accrochés par le pinceau lumineux d'un projecteur. Nous nous en débarrassons par des mouvements d'esquive. Les projecteurs et les obus se rapprochent un peu plus. Un chasseur de nuit passe à courte distance devant nous. Il ne nous rattrapera pas.

« Nous avons du mal à trouver Londres. Notre champ de vision est limité à ce qui est juste à la verticale. Nous ne savions pas que cette nuit-là de nombreux bombardiers se trouvaient aussi sur Londres. Nous comprenons à la fébrilité des artilleurs antiaériens et des recherches des projecteurs que nous arrivons au

milieu d'une alerte générale. Menz a reconnu le premier la Tamise. Il nous suffit de suivre le long ruban argenté pour arriver à notre objectif. Nous apercevons des impacts en dessous de nous et de gros incendies un peu plus loin vers l'est. Sans discontinuer, des bombes tombent. À différents endroits, plusieurs foyers se rejoignent pour former un vaste incendie. Ce doit être l'enfer, là-dessous.

« Nous arrivons au-dessus de la zone des docks. Une visée correcte est impossible, car nous ne possédons pas de viseur adapté aux opérations nocturnes. Nous lançons nos bombes de 1 800 kg au petit bonheur. Pendant que nous rebroussons chemin, nous voyons les bombes exploser et des incendies naître. Nous devons repasser à travers la ceinture de ballons captifs de Londres. La DCA devient de plus en plus inconfortable.

« Brusquement, un coup ! Le moteur droit commence à bégayer. Tout l'appareil vibre. Le moteur droit s'arrête. Nous sommes en plein milieu de Londres. Par chance, nous sommes encore assez haut. Nous poursuivons notre route vers l'est en planeur. J'ai bon espoir d'atteindre le continent. Quelques minutes plus tard, nous plongeons à nouveau dans les nuages. Nous volons aux instruments et nous ne savons pas quand nous allons sortir de la crasse. Nous perdons lentement notre précieuse altitude. Avec un peu de chance, nous réussirons.

« Nous sortons des nuages juste pour apercevoir la côte. Nous survolons la Hollande et il me faut maintenant poser le lourd Ju 88 sur un terrain plat et dégagé. Quelques arbres et notre brave Ju s'immobilise. Nous avons, nous aussi, quelques écorchures, mais nous nous en sommes tirés. Deux heures plus tard, je suis allongé sur un lit de l'hôpital de Breda. »



1935
1945



Le « Blitz » s'étire en longueur, malgré l'engagement de 27 groupes de bombardement, dont 15 de Ju 88, jusqu'en mars 1941. L'engagement de la Luftwaffe en Méditerranée et l'invasion des Balkans diminuent la capacité offensive de la *Luftflotte 3*, responsable des opérations au-dessus de l'Angleterre. La préparation de l'attaque contre l'URSS porte un coup décisif au « Blitz ».

KOMMODORE DE LA KG 200

Le 19 juin 1941, Werner Baumbach prend le commandement de la 5./KG 30. Pour avoir coulé 200 000 tonnes de navires alliés, il reçoit les Feuilles de Chêne le 14 juillet 1941. Promu *Hauptmann* six jours plus tard, il prend le commandement de la 1./KG 30.

En avril 1942, en tant que spécialiste de la lutte antinavire, il est appelé à l'état-major du *Sonderstab Krim*, commandé par le *General der Flieger* Robert Ritter von Greim. Mais il est aussitôt réclamé pour son expertise en Méditerranée... En juin, le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, chef d'état-major de la Luftwaffe, le renvoie en Crimée ! Il s'y rend depuis l'Italie avec son Ju 88 personnel. Il prend part aux combats autour de Sébastopol et coule encore de nombreux navires.

Le 20 juillet 1942, il prend le commandement de la III./KG 30 en Norvège. Son palmarès atteint 300 000 tonnes, ce qui lui vaut d'être décoré des Glaives, le 17 août. Le 14 octobre, il est promu *Major* et quinze jours plus tard, son unité retrouve le théâtre méditerranéen.

Catastrophé par la tragédie de Stalingrad, il écrit son ressentiment à Jeschonnek et s'en ouvre à Kesselring. La réponse ne se fait pas attendre : le 31 décembre 1942, il prend congé de son groupe et est affecté au ministère comme responsable des « corps téléguidés ».

Il est tiré de cette voie de garage le 18 août 1943, quand il est nommé



◀ Le Major Werner Baumbach, *Kommandeur* du III./KG 30 à Comiso (Sicile), fin 1942. (ECPA-D)

inspecteur des *Kampfflieger*. Il continue à tirer la sonnette d'alarme auprès des personnalités les plus influentes, comme Speer, Himmler et Goebbels et plaide même pour une rapide réorganisation du bombardement directement auprès de Hitler.

Le 1er novembre 1944, Baumbach passe *Oberstleutnant* et Göring le renvoie au front comme *Kommodore* de la KG 200, quinze jours plus tard. Dans les derniers jours d'avril 1945, il se trouve à Hambourg aux côtés de l'amiral Dönitz, qui a pris la succession de Hitler à la tête des ruines du III. Reich. Il est fait prisonnier par les Alliés le 30 avril à Eutin, près de

Lübeck. Interné par les Britanniques, il se voit reprocher son appartenance au parti national-socialiste et est même accusé de crimes de guerre au procès de Nuremberg pour avoir mitraillé les naufragés de navires qu'il avait coulés. Il sera libéré en décembre 1945, aucune preuve n'ayant pu être apportée par l'accusation.

En 1948, il émigre en Argentine. Le 20 octobre 1953, il est tué dans un accident à bord d'un Lancaster piloté par un ancien de la Deutsche Luft Hansa, Carlos Henrici. Il allait fêter ses 37 ans deux mois plus tard. Il sera inhumé dans le cimetière de sa ville natale, Cloppenburg.

▼ En vol au-dessus de l'Etna, le *Kommodore* de la KG 30, l'*Oberstleutnant* Erich Bloedom, fin 1942. (ECPA-D)





Janvier 1941 : Helbig's Flyers



▲ Arrivée du II./LG 1 en Sicile, début janvier 1941. Un A-5 de la 5. *Staffel* roule sur la piste de Catane. Au lointain, on distingue des Fiat G. 50bis de la Regia Aeronautica. (ECPA-D)

Entre Noël et le jour de l'An 1940, le II./LG 1 (*Major Gerhard Kollwehe*) et le III./LG 1 (*Hauptmann Bernhard Nietsch*) quittent Orléans pour Lechfeld, où ils touchent un matériel neuf, avant de gagner Catane.

L'AVION LE PLUS CÉLÈBRE DE LA LUFTWAFFE

C'est à ce moment que le *Hauptmann* Joachim Helbig touche son nouveau Ju 88 A-5, *Werknummer* 4247, qu'il immatricule, comme le précédent, L1+AM. Portant le SKZ BI+SC à sa sortie d'usine, cet appareil a été assemblé par Dornier à Wismar, en décembre 1940. En quelques mois, cet avion devient l'un des plus célèbres de la Luftwaffe. À son bord, Helbig et son équipage accumulent plus de 750 heures de vol de guerre. Jamais Helbig ne le prêtera à un autre pilote. L'avion survit même à une révision complète après 1 000 heures de vol... Il finit tristement sa carrière sous les bombes

américaines, lors d'un raid de B-17 de la 15th *Air Force* sur la base d'Aviano, dans la plaine du Pô, probablement le 28 janvier 1944.

En contemplant l'épave, le chef mécanicien dit : « **Après tout, ce n'était qu'un avion** ». Mais pour Helbig, son L1+AM était autre chose : « **Pour nous tous, équipage et mécaniciens, il était devenu un être vivant. Dans ce terrible moment, au beau milieu du bombardement, il a dit adieu à ses quatre fidèles amis. Tout ce qu'il en est resté, ce sont le poste de pilotage et la dérive qui arborait encore fièrement les marques de quatre victoires : deux chasseurs de jour et deux chasseurs de nuit** ».

DE TOBROUK À ATHÈNES

Les deux groupes de la LG 1 viennent renforcer le X. *Fliegerkorps*, qui a pris ses quartiers en Sicile. Les deux groupes sont rapidement engagés contre la forteresse de Tobrouk,

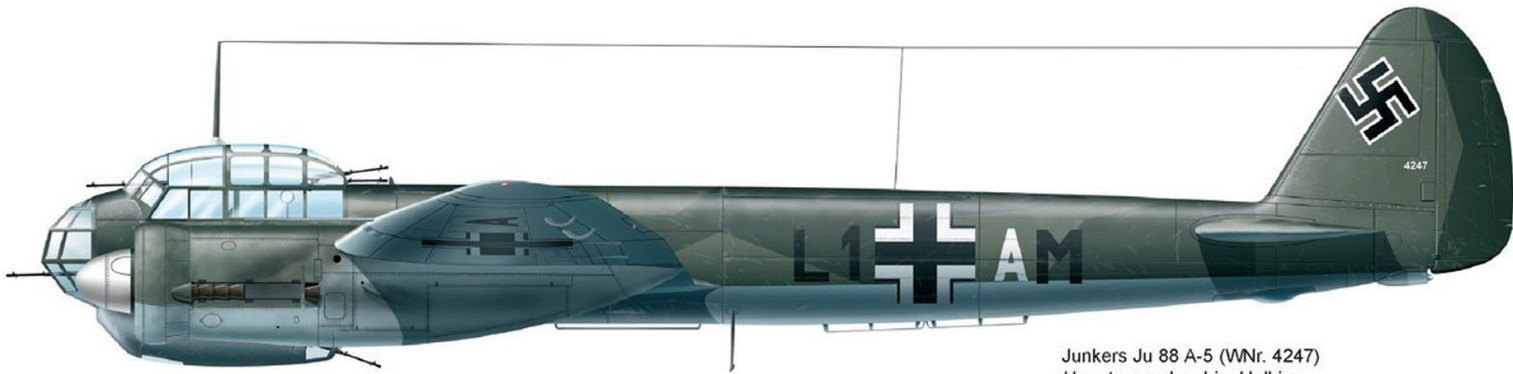
tombée aux mains des Alliés, le 22 janvier 1941.

Le 15 février, lors d'une attaque en piqué sur Tobrouk, à la tombée du jour, le L1+AM est touché par la DCA au moteur gauche. Il réussit miraculeusement à redresser, mais il lui faut maintenant regagner le plus proche terrain ami. Celui de Benghazi étant aux mains des Britanniques et comme Helbig ne souhaite pas se risquer au-dessus de la mer sur un seul moteur, il ne reste que Tripoli... à mille kilomètres de distance. Il l'atteindra après quatre heures de vol éprouvantes.

Malte fait également partie des préoccupations de la LG 1 et le 24 janvier, la 4./LG 1 déplore sa première perte dans le secteur méditerranéen, quand l'*Unteroffizier* Gustav Ullrich est abattu par un... Gloster Gladiator du N° 806 *Squadron*, qui l'a poursuivi dans son piqué. Un témoin du combat dira : « **Du sol, on aurait dit un terrier jappant sur les talons d'un mastiff !** ».



► Le fameux Ju 88 A-5 L1+AM du *Hauptmann* Joachim Helbig, peu après son arrivée en Sicile, en janvier 1941. (ECPA-D)



Junkers Ju 88 A-5 (W.Nr. 4247)
 Hauptmann Joachim Helbig
 Kapitän 4./LG 1
 Catane (Sicile), janvier 1941.

© J.-M. Guillou, 2009

Avec l'intervention allemande dans les Balkans (opération « Marita »), le 9 avril 1941, la LG 1 effectue depuis la Sicile plusieurs attaques contre le port du Pirée, à Athènes. Dans la nuit du 11 au 12 avril, Helbig y bombarde un transport de troupes de 10 000 tonnes, qu'il revendique comme coulé. Il doit en fait s'agir du SS *Dartford* (4 093 tonnes seulement), endommagé cette nuit-là et coulé un an plus tard par un *U-Boot*. Cependant, au moment où il met le cap sur la Sicile, Helbig est pris dans le faisceau d'un projecteur. La DCA ouvre le feu, mais se tait quand un Blenheim Mk. IF du N° 30 Squadron prend le relais. Le Squadron Leader Milward encadre le Ju 88, mais Schlund veille. Il touche le chasseur de nuit qui prend feu. Son mitrailleur tué, Milward évacue en parachute. Pris pour un Allemand, il est tiré comme un lapin depuis le sol, puis il évite au dernier moment des câbles à haute tension avant de passer à travers une serre ! Il s'en sort avec seulement quelques égratignures... C'est la deuxième victoire confirmée à Schlund.

Anglais et Allemands ont vu le Blenheim en feu percuter la mer et tous ont pensé qu'il s'agissait du Ju 88. Helbig regagne Catane sain et sauf où il est accueilli dans la joie et l'allégresse.

Le 12 juin 1941, alors que Britanniques et Français libres en décousent avec



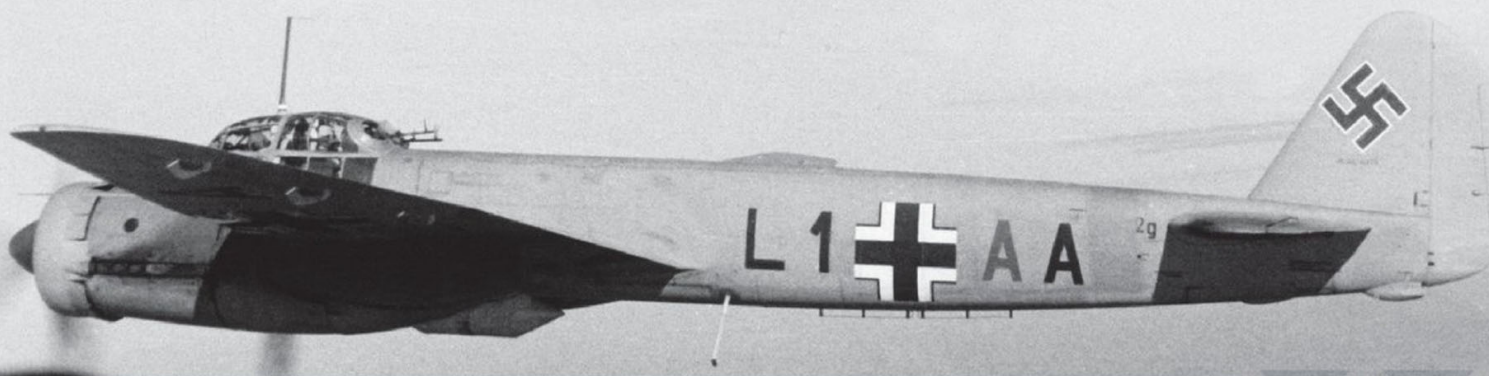
les forces de Vichy en Syrie et au Liban, Helbig conduit une expédition de huit Ju 88 de sa Staffel qui bombarde une division de croiseurs anglaise au large de Saïda. La 4./LG 1 perd deux appareils à la chasse australienne. Il s'agit de la 150e mission de guerre de Jochen Helbig.

MISSIONS SUR LA CRÈTE

Le 5 novembre 1941, Jochen Helbig est promu *Kommandeur* du I./LG 1 et, le 30 du même mois, « Franzl » Schlund est le premier *Bordfunker* de la Luftwaffe à être décoré de la *Ritterkreuz*. Le 16 janvier 1942, Helbig reçoit les Feuilles de Chêne pour sa 210e mission de guerre.

Le 11 mai 1942, une flottille de quatre destroyers britanniques, les HMS *Jackal*, *Jervis*, *Kipling* et *Lively*, est repérée par un avion de reconnaissance au large de Tobrouk à la recherche d'un convoi de ravitaillement allemand. Aussitôt, le I./LG 1, basé à Héraklion, en Crète, fait décoller 15 appareils, vers 14 heures. Malheureusement pour les marins de Sa Majesté, la plupart des pilotes sont loin d'être des amateurs : outre leur *Kommandeur*, y participent notamment les *Oberleutnant* Iro Ilk (RK 21.10.42, † 30.09.44) comme *Kommandeur* du III./JG 300), *Leutnant* Gerhard Brenner (RK 05.07.41, † 14.06.42) et *Oberfeldwebel* Otto Leupert (RK 22.01.43, † 12.09.44).

▼ Le Ju 88 A-5/Trop du *Kommodore* de la LG 1, l'*Oberst* Friedrich-Karl Kunst. On note l'inscription « 2g » sur le fuselage arrière, qui était probablement une indication donnée aux mécanos concernant le facteur de charge, le Ju 88 étant interdit d'acrobatie en raison d'une faiblesse structurale. (Bundesarchiv)





Junkers Ju 88 A

► Jochen Helbig devant un Ju 88 A-4/Trop du I./LG 1 en Sicile, en 1942. (ECPA-D)



Les Ju 88 piquent sur les navires avec le soleil couchant dans le dos, prenant l'escorte de Beaufighter par surprise. Trois des destroyers sont touchés par des coups directs. Le HMS *Lively* coule en moins de dix minutes, suivi par le *Kipling*, probablement victime de Helbig. Le *Jackal*, fortement avarié, est pris en remorque par le *Jervis*, mais doit être sabordé aux petites heures du

▼ Jochen Helbig, désormais Kommandeur du I./LG 1, porte les Feuilles de Chêne qu'il a reçues le 16 janvier 1942. (ECPA-D)



lendemain. Seul ce dernier échappe au massacre.

Deux jours plus tard, une caisse arrive au QG du I./LG 1 à Heraklion avec l'inscription : DE LA PART DU COMMANDANT EN CHEF DE LA LUFTLOTTE 2 - KESSELRING ». Elle contient vingt-quatre bouteilles d'une grande marque de champagne français.

Cette affaire fait grand bruit dans les journaux britanniques. Selon la rumeur, ils font pour la première fois mention des *Helbig's Flyers* (aviateurs d'Helbig), un terme qui aurait été repris par Winston Churchill lui-même.

La gloire a cependant son revers.

Le 12 juin 1942, un commando du SAS, composé en grande partie de Français libres, se glisse nuitamment sur le terrain de Derna, en Lybie, où stationne le I./LG 1 en prévision d'une attaque contre un convoi allié ralliant l'Égypte à Malte. Déguisés en soldats de l'*Afrikakorps*, ils trompent la vigilance des sentinelles et dynamitent une quinzaine d'avions, pour la plupart des Ju 88.

Informé de cette affaire, Hitler s'emporte et exige une enquête officielle. Un juge militaire arrive en Crète, où le I./LG 1 a été replié. Les sanctions ne tardent pas à tomber. Les officiers chargés de la sécurité des aérodromes sont relevés de leur fonction et Helbig est menacé de cour martiale. Le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring enterre le dossier, mais il conservera une dent contre Helbig jusqu'à la fin de la guerre.

La carrière de Jochen Helbig ne s'en ressentira pas trop. Le 26 septembre 1942, il reçoit les Glaives et, en mars 1943, il est promu *Oberstleutnant*. En juin, il rejoint l'état-major du *General*

der Kampfflieger, où, à cause de son franc-parler, il se met à dos non seulement le *Generalfeldmarschall* Wolfram Freiherr von Richthofen, mais surtout Göring ! Placé sur la liste noire, il est néanmoins promu *Oberst* et est autorisé à rejoindre son ancienne escadre, la LG 1, dont il prend le commandement le 14 août 1943.

Blessé quand sa voiture est mitraillée par un chasseur allié, le 10 septembre 1944, il cède temporairement son commandement à l'*Oberstleutnant* Rudolf Hallensleben. Il revient en janvier 1945 pour assumer le commandement d'un groupement de combat composé des restes de la LG 1 et d'éléments de la KG 200 à Schwerin.

Le 30 avril, il reçoit l'ordre de récupérer de hauts dignitaires nazis encerclés dans la Chancellerie à Berlin avec neuf Fieseler Storch. Personne ne se montre au rendez-vous au lieu et à l'heure fixés et Helbig retourne bredouille à Schwerin. Il ignore alors que Hitler et Goebbels se sont suicidés la veille.

Pour éviter de tomber aux mains des Russes, Helbig s'envole en direction de l'ouest au petit matin du 8 mai 1945. À court de carburant, il se pose dans la nature et est fait prisonnier par les Américains. Maltraité par ses geôliers, il s'évade le 9 juin avec l'aide d'un officier américain et se fond dans la nature. Quelques années plus tard, il devient gérant d'une célèbre brasserie à Berlin.

Il se tue dans un accident de voiture en Espagne, le 5 octobre 1985. Il venait de fêter son 70e anniversaire. Il comptait 350 missions de guerre, dont plus de la moitié avait duré de quatre à six heures !



9 septembre 1941 : Les quatre Fantastiques

S'il est un équipage de la Luftwaffe qui sort de l'ordinaire, c'est bien celui du futur *Oberstleutnant* Hermann Hogeback. Il possède, en effet, la particularité unique d'avoir été composé à un moment de quatre titulaires de la *Ritterkreuz*.

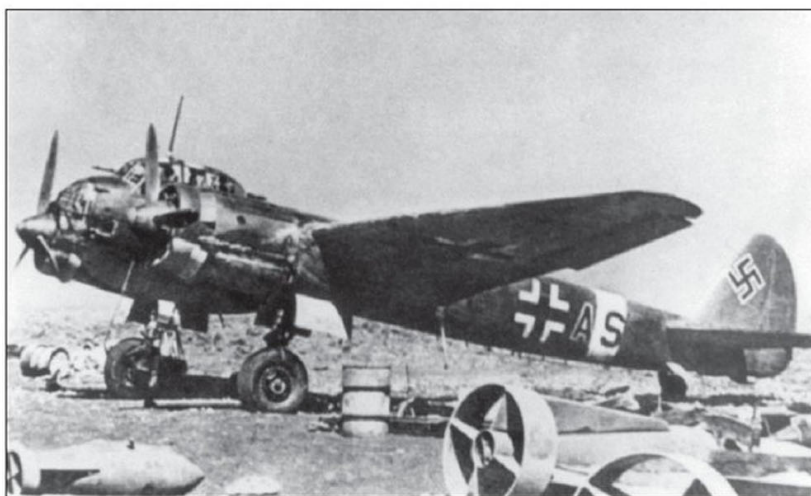
Hermann Hogeback n'est pas non plus un pilote ordinaire. Lui aussi possède une particularité, il s'est hissé du rang de simple *Leutnant* pilote à celui de *Kommodore* et d'*Oberstleutnant*. Il a effectué sa première mission de guerre le 13 septembre 1938 avec la Légion Condor et sa dernière le 27 avril 1945 avec la KG(J) 6. Il a combattu sur tous les fronts, de la Pologne à la Russie (Léningrad, Kertch, Sébastopol), en passant par l'Angleterre, la Lybie et la Normandie – et toujours dans la même unité. De simple pilote au III.(K)/LG 1 en septembre 1939, il a gravi tous les échelons : *Staffelkapitän* de la 8./LG 1 en avril 1941, *Kommandeur* du III./LG 1 en juillet 1942, puis *Kommodore* de la KG 6 en septembre 1942, lorsque son groupe d'origine a été incorporé à cette nouvelle escadre.

Décoré de la *Ritterkreuz*, le 9 septembre 1941, il décroche les Feuilles de Chêne, le 20 février 1943 et les Glaives, le 26 janvier 1945. On ne connaît pas exactement le nombre de ses missions de guerre, mais il doit allégrement dépasser les 600 (il en était à 416 en février 1943). Hermann Hogeback décède en février 2004 à l'âge de 90 ans.

Le premier membre de son équipage à recevoir la *Ritterkreuz* est l'*Oberfeldwebel* Günther Glasner, le 31 décembre 1943. Glasner est le mitrailleur attitré de Hogeback depuis janvier 1940. Il n'a jamais remporté la moindre victoire homologuée, mais avec 410 missions de guerre à son palmarès à cette date, sa récompense semble plus que justifiée. Il est le seul *Bordschütze* (mitrailleur) des *Kampfflieger* titulaire de la Croix de Chevalier.



◀ Le *Hauptmann* Hermann Hogeback, *Kommandeur* du III./LG 1, est accueilli avec des couronnes de fleurs au retour de l'une de ses missions. Cette scène se passe en Russie entre juillet et septembre 1942, peut-être pour sa 400e mission de guerre. Sur l'arrière du fuselage, on lit : « 3,2 g ». (Collection de l'auteur)



◀ Ce Ju 88 A-5 immatriculé L1+AS est celui du *Kapitän* de la 8./LG 1, très vraisemblablement celui de l'équipage Hogeback. (Collection de l'auteur)

Le 5 avril 1944, c'est au tour du radio, l'*Oberfeldwebel* Willy Lehnert. Il a alors dépassé les 300 missions et vole avec Hogeback et Glasner depuis mars 1941. Lui, en revanche, a revendiqué deux victoires aériennes en juillet 1941. Il est le quatrième des sept *Bordfunker* (radios) des *Kampfflieger* à recevoir la *Ritterkreuz* (le premier étant Schlund, de l'équipage de Helbig).

Le *Fahnenjunker-Oberfeldwebel* Wilhelm Dipberger, observateur, est le dernier des quatre à être honoré en date du 9 janvier 1945. Il a été affecté

à l'équipage d'Hogeback à la même époque que Lehnert. Sa citation fait état de 337 missions de guerre. Paradoxalement, quand il reçoit cette décoration, la KG 6 est devenue KG(J) 6 et le *Stab* se trouve en cours de transformation sur Bf 109 G et Me 262 à Prague-Ruzyne ! Il est donc vraisemblable qu'il n'ait jamais volé avec la *Ritterkreuz* autour du cou en compagnie de ses trois camarades. Il est l'avant-dernier des vingt-deux *Beobachter* (observateurs) décorés de la Croix de Chevalier.

Hermann Hogeback



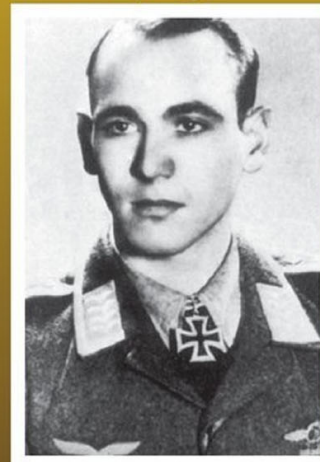
Günther Glasner



Willy Lehnert



Wilhelm Dipberger





ORDRES DE BATAILLE DES UNITÉS DE Ju 88 A



Unité	Commandant	Effectif total	Base	Commandant	Effectif	Base
 Stab KG 1 I./KG 1 II./KG 1 III./KG 1 IV./KG 1	Maj H. Lau	2	Neuhausen	1er janvier 1943	6 juin 1944	
	Obslt H. Crone	31	Kharkov			
	Maj H. v. Riesen	0	Neuhausen			
	Hptm W. Kanther	21	Dno			
	Maj M. v. Cossart	64	Schaulen			
 Stab KG 3 I./KG 3 III./KG 3 IV./KG 3	Maj W. Lehweß-L.	1	Zaporozhye			
	Maj J. Jödicke	17	Zaporozhye			
	Hptm S. Jungklaus	17	Starobelsk			
	Maj P. Breu	40	Istres			
 Stab KG 6 I./KG 6 II./KG 6 III./KG 6 IV./KG 6	Obstlt W. Storp	2	Dinard			
	Maj E-G. v. Scheliha	29	Beauvais			
	Maj K. Schreiner	10	Cormeilles-en-P.			
	Maj H. Hogeback	21	Rosières-en-S.			
	Maj F. Schallmayer	41	Brétigny			
 Stab KG 26 II./KG 26 III./KG 26 IV./KG 26	Hptm K. Nocken	22	Grossetto			
	Maj F. Gehring	11	Lübeck			
	 Stab KG 30 I./KG 30 II./KG 30 III./KG 30 IV./KG 30	Obstlt E. Bloedorn	1	Comiso		
		Maj E. v. Blomberg	32	Kerni		
Hptm E. Stoffregen		23	Comiso			
Maj H. Störchel		18	Comiso			
Hptm K. Kahl		54	Aalborg			
 Stab KG 51 I./KG 51 II./KG 51 III./KG 51 IV./KG 51	Obst H. Conrady	1	Rostov			
	Maj F-H. Dierich	22	Rostov			
	Hptm R. Henne	35	Bagerovo			
	Maj E. v. Bibra	26	Rostov			
	Maj J. Schölss	38	Bobruisk			
 Stab KG 54 I./KG 54 II./KG 54 III./KG 54 IV./KG 54	Obstlt W. Marienfeld	0	Catane			
	Obstlt H. v. Raven	26	Piacenza			
	Maj R. Taubert	17	Catane			
	Hptm F. Ibold	17	Catane			
	Hptm F. Zauner	26	Grottaglie			
 I./KG 60	?	33	Elmas			
	 Stab KG 76 I./KG 76 II./KG 76 III./KG 76 IV./KG 76	Obst E. Bormann	1	Catane		
		Hptm H. Heise	19	Catane		
		Hptm V. zu Eisenbach	21	Gerbini		
Hptm H. Schweickhardt		20	Tympaktion			
 Stab KG 77 I./KG 77 II./KG 77 III./KG 77 IV./KG 77	Hptm H. Heise	31	Toulouse-Fr.			
	Obstlt H. Schlüter	0	Piacenza			
	?	26	Catane			
	?	0	Piacenza			
	Hptm H. Richter	0	Piacenza			
 Stab LG 1 I./LG 1 II./LG 1 IV./LG 1	Maj H-J. Leutze	31	Montpellier			
	Obstlt H-W. v. Buchholz	1	Eleusis			
	Maj J. Helbig	24	Heraklion			
	Hptm G. Richter	34	Heraklion			
	Maj H. Ott	45	Salonique			
 Stab KG 77 I./KG 77 II./KG 77 III./KG 77 IV./KG 77	Maj S. v. Cramm	12	Neuburg			
	Maj J. Jödicke	23	Heiligenbeil			
	Obstlt H. Hogeback	1	Melsbroek			
	Maj H. Mader	3	Le Culot			
	Maj F. Schallmayer	25	Lüneburg			
 Stab KG 26 II./KG 26 III./KG 26 IV./KG 26	Obstlt W. Klümper	0	Montpellier			
	Maj G. Teske	41	Valence			
	Maj E. Thomsen	35	Montpellier			
	Maj K. Nocken	34	Lübeck			
 Stab KG 30 I./KG 30 II./KG 30 III./KG 30 IV./KG 30	Obstlt S-U. v. Gravenreuth	1	Bad Zwischenahn			
	Hptm Schulz	2	Leck			
	Maj Pflüger	0	Bad Zwischenahn			
	Maj H. Störchel	4	Varel			
	Maj W. Kuschke	22	Aalborg			
 Stab KG 54 I./KG 54 II./KG 54 III./KG 54 IV./KG 54	Obstltl V. zu Eisenbach	2	Eindhoven			
	Maj O. Sehrt	12	Juvincourt			
	Maj F. Zauner	15	Marx			
	Maj H. Stamm	13	Gardelegen			
	 I./KG 60	Maj S. Geisler	5	Aviano		
?		44	Villaorba			
Maj G. Beyer		27	Finow			
Maj W. Stemmler		1	Orange			
Maj W. Sölter		28	Orange			
 Stab KG 77 I./KG 77 II./KG 77 III./KG 77 IV./KG 77	Hptm E. Stüwe	31	Heiligenbeil			
	?	25	Orange			
	Maj P. Schnoor	38	Groß Schiemanen			
	Obst J. Helbig	2	Ghedi			
	Maj R. Czekay	20	Ghedi			
 Stab LG 1 I./LG 1 II./LG 1 IV./LG 1	Hptm D. v. Hohenberg	21	Villafranca			
	Maj K-H. Schomann	30	Wiener Neustadt			

1935
1945

15 septembre 1941 : Dernier vol sur l'Atlantique

Cinq *Küsten-Flieger-Gruppen* (ou groupes d'aviation côtière) volent sur Ju 88 à la mi-1941, le premier, le Kü.Fl.Gr. 806, ayant été transformé dès la Bataille d'Angleterre. Ces unités sont plus particulièrement chargées de la lutte aéronavale à proximité des côtes.

L'*Oberleutnant* Herwig Ritter von Heider, *Staffelkapitän* du 2./Kü.Fl.Gr. 606, est sur la brèche depuis le début de la guerre et il a déjà exécuté plus de 100 missions de guerre. Mais celle qui lui a été commandée le 15 septembre 1941 sera sa dernière :

parce que nous fûmes attaqués par derrière !

« D'ordinaire, les attaques se pratiquaient à la plus basse altitude possible – de l'ordre de cinq mètres – de sorte que j'avais souvent des problèmes pour éviter les mâts des navires après avoir largué mes bombes. Il fallait les larguer de manière à ce qu'elles ne frappent pas le navire par son travers, mais dans l'eau devant sa proue. Elles étaient équipées de fusée à retard pour qu'elles explosent à une profondeur de dix mètres, afin de briser le navire en deux.

« J'ai pu poser le Junkers sur l'eau vers 19h45. À cause du poids du carburant qui restait dans les réservoirs et des trois bombes, l'appareil a coulé très vite. Je m'étais solidement harnaché avant l'attaque en piqué et, maintenant, j'avais des soucis à me débrêler. Je n'ai pu me libérer que quand l'avion a touché le fond de la mer, vers 21-24 mètres de profondeur.

« Le canot de sauvetage était inutilisable, parce qu'il avait été crevé par les balles du chasseur. Il ne nous restait qu'à nager en attendant les

Texte de Chris Goss



◀ Un Ju 88 A-1 de la 2./Kü.Fl.Gr. 106 sur l'aire de compensation de compas, à Amsterdam-Schipol en 1941. On note la présence de pare-flammes pour les opérations nocturnes. (ECPA-D)

« Le Kü.Fl.Gr. 606 passait pour la meilleure unité antinavire de l'Atlantique. En trois mois, nous avons revendiqué 350 000 tonneaux de bâtiments anglais. Moi-même, j'avais été crédité de 81 000 tonneaux. La nuit qui a précédé mon dernier vol, j'avais coulé un transport de 10 000 tonneaux. Dans la nuit, le *Fliegerführer Atlantik*, l'*Oberstleutnant* Harlinghausen, m'avait téléphoné pour me féliciter et me dire qu'il m'avait recommandé pour la *Ritterkreuz*.

« Un convoi, composé de deux gros cargos protégés par un barrage de ballons et plusieurs destroyers, avait été repéré au large de la côte est de l'Angleterre. Il y avait une couche de nuages vers 2 000 m. La première attaque devait être effectuée avec l'une des quatre bombes de 500 kg, pleines gaz (environ 665 km/h) et en léger piqué, vers 19h30, alors qu'il faisait encore jour. La raison pour laquelle j'avais choisi ce type d'approche était que mon mitrailleur arrière avait été remplacé par le *Sonderführer* Hans-Werner Kelch, un correspondant de guerre qui voulait prendre de bonnes photos d'une attaque de navires. Cette décision s'avéra fatale,

« La première attaque contre l'un des navires a échoué, parce que la présence de nuages bas nous a empêchés de commencer notre piqué d'une altitude suffisante. Après l'attaque, j'ai repris de la hauteur pour de me cacher dans les nuages et attendre le crépuscule. Mais, juste avant d'atteindre la couche nuageuse, nous avons été attaqués par un Hurricane. J'ai tenté de fuir pour rejoindre notre base à Schipol, mais il y a eu d'autres attaques. Deux des membres de mon équipage ont été blessés et un moteur a serré – c'était la fin !

secours. L'observateur, qui avait reçu une balle en pleine poitrine, risquait de se noyer et il a fallu que je le soutienne jusqu'à ce que l'on vienne nous chercher. Le Hurricane a tourné un moment au-dessus de nous, probablement pour noter notre position et guider les secours, mais aussi parce qu'il avait besoin d'une preuve pour faire homologuer sa victoire. Une heure et quart plus tard, alors que nous pataignons dans la nuit noire, nous avons été recueillis par trois chalutiers anglais. »



◀ Des Ju 88 A-4/Torp du II./KG 102, formé à Grosseto en janvier 1943 à partir du II./KSG 2 (*Kampfschulgeschwader*). Repliée à Riga, la KG 102 sera dissoute en août 1944. (Collection Chris Goss)



La lutte antinavire



▲ Un Ju 88 A-4 équipé d'un radar FuG 220 dans le nez, appartenant probablement au II./KG 77 à Catane en 1943. (BPK-Berlin, Dist RMN, Michael Soboda)

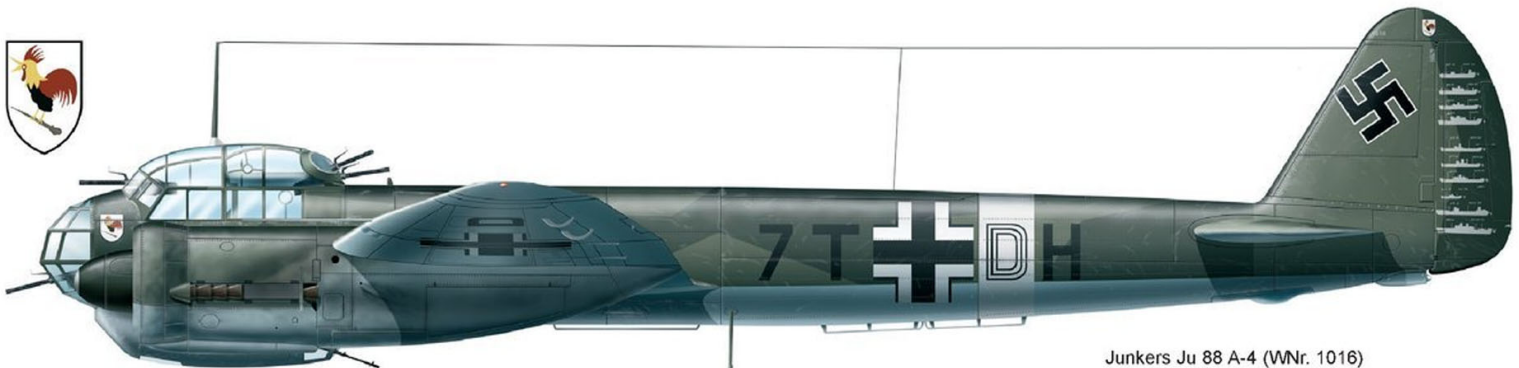
Après l'invasion de l'URSS, en juin 1941, les unités sur Ju 88 maintenues en Europe occidentale et en Méditerranée se concentrent dans une large mesure sur la lutte aérienne. L'arrivée de la version « Torp » du A-4 et, surtout, de la version A-17 (puis du Ju 88 S et du Ju 188 – mais ceci est une autre histoire) permet de les équiper d'appareils spécialisés. Il n'en reste pas moins que l'essentiel des missions est assuré par les A-5 et A-4 en semi-piqué ou en bombardement horizontal, selon une tactique soigneusement mise au point. Il n'a été dressé aucun palmarès officiel ni officieux des « as » de la lutte

antinavire. Les *Kampfflieger* ayant été négligés par les chercheurs et historiens de la Luftwaffe, qui se sont surtout passionnés pour les pilotes de chasse, de *Zerstörer* et même de *Stuka*, leur histoire reste à écrire. La propagande allemande elle-même s'y est intéressée assez tardivement. Alors que les exploits des Balthasar, Mölders et autres Wick s'évalent dans les journaux depuis mai 1940, il faut attendre le 27 septembre pour qu'un communiqué de l'OKW mentionne le premier nom d'un pilote de bombardement. Ce nom, d'ailleurs, reviendra à de nombreuses reprises, puisqu'il s'agit de celui de Walter Storp.

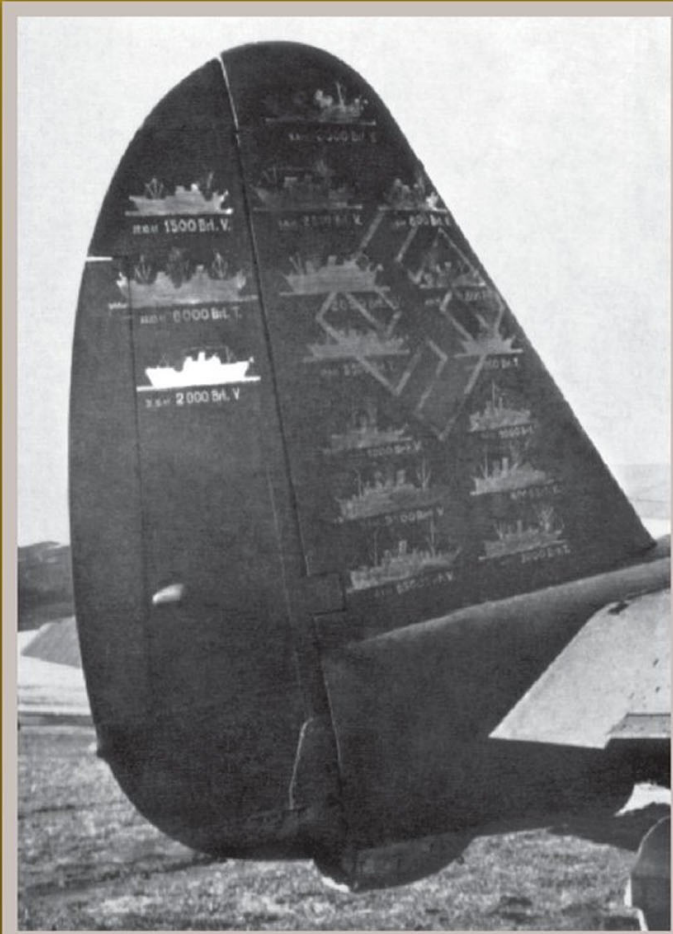
Probablement, « l'as des as » de cette discipline est Werner Baumbach. Malheureusement, on n'en connaît un palmarès plus ou moins précis qu'avec la citation accompagnant ses *Glaives*, le 17 août 1942, et qui fait état de « plus de 300 000 tonnes ». Or, sa carrière en première ligne s'est poursuivie bien après. Toutefois, l'étude comparative des archives alliées montre que les évaluations de leurs succès maritimes sont marquées à la fois par des identifications hasardeuses et des revendications très optimistes sinon injustifiées.



Junkers Ju 88 A-4 (WNr. 2084)
1./KG. 506
Leeuwarden (Pays-Bas), début 1942.



Junkers Ju 88 A-4 (WNr. 1016)
Leutnant Joahnes Geismann
1./KG. 606
Catane (Sicile), début 1942.



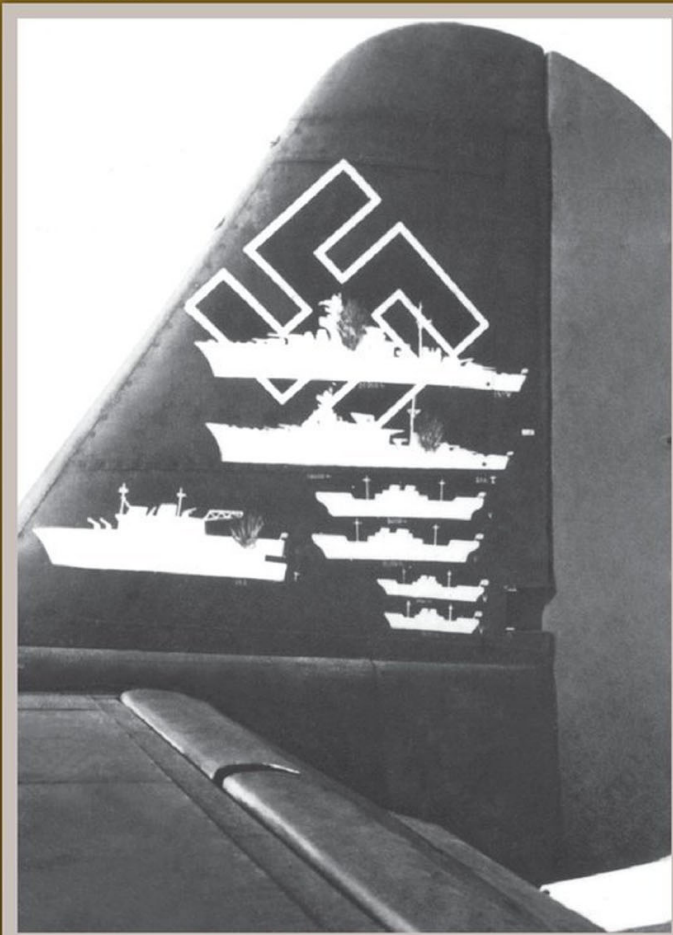
▲ Pilote inconnu. Peut-être Werner Baumbach ?



▲ Équipage inconnu. Italie, mars 1944.

▼ Avion 4D+MR, 7./KG 30, théâtre méditerranéen, juin 1941. Pilote non identifié.

▼ *Leutnant* Johannes Geismann, KGr. 606. *Ritterkreuz*, le 21 décembre 1942. (Collection de l'auteur)





7 octobre 1941 : La Ritterkreuz pour un autre « naufrageur »

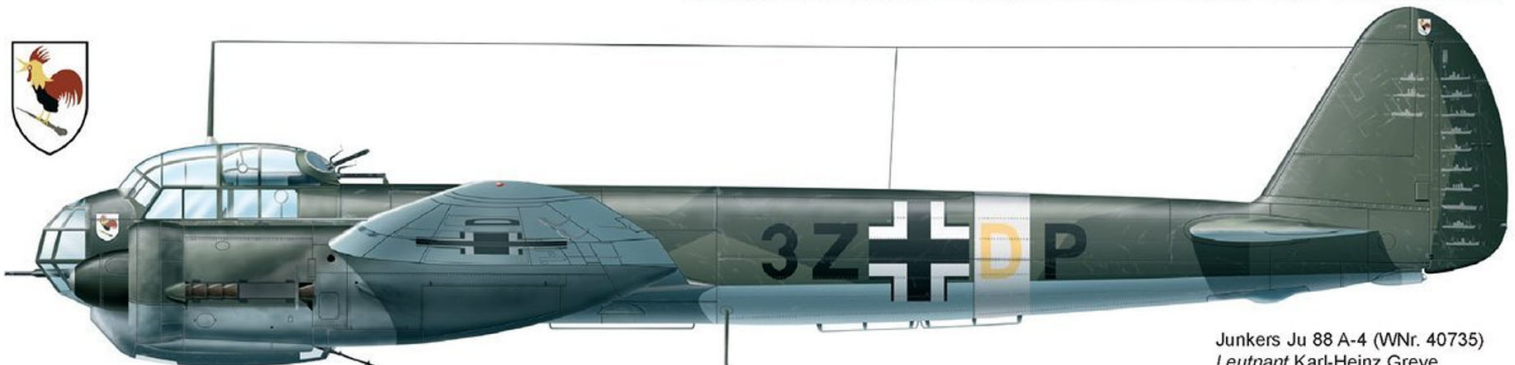


► Deux photos du *Leutnant* Karl-Heinz Greve entouré de son équipage après la remise de la *Ritterkreuz* à Catane, le 7 octobre 1942. (ECPA-D)

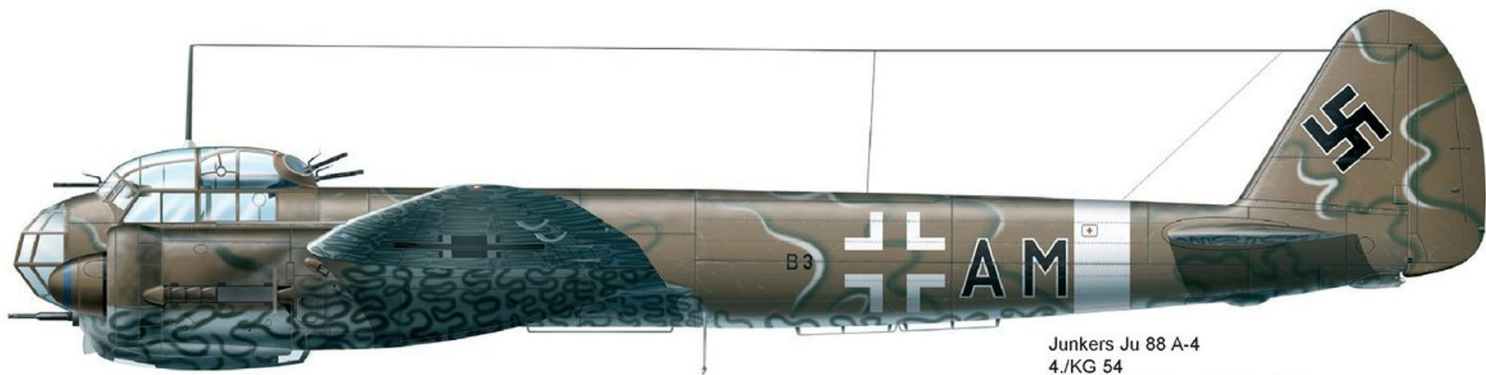
Karl-Heinz Greve est entré dans la Luftwaffe en novembre 1939. Sa première affectation à une unité opérationnelle intervient le 4 août 1941, quand il est affecté à la 3. *Staffel* du *Küsten-Flieger-Gruppe* 606, alors basé à Lannion.

Le 12 juillet 1942, son unité devient la 3./KG 77. Il se fait remarquer en coulant un croiseur et un cargo de 11 000 tonnes et en endommageant un porte-avions (probablement le *Victorious*, le 12 août) et un mouilleur de mines, ce qui lui vaut de recevoir la *Ritterkreuz* le 7 octobre. Le 21 décembre, il prend le commandement de la 6./KG 77 à Piacenza avec le grade d'*Oberleutnant*.

Promu *Hauptmann*, le 1er décembre 1943, il est muté comme *Gruppenkommandeur* à la II./KG 30, le 24 juillet 1944. *Major* depuis le 1er décembre 1944, il termine la guerre comme pilote de chasse à la 1. *Staffel* du *Jagdgruppe Ost*. Il « rempile » dans la Bundesluftwaffe en 1955 et se hisse au grade de *Generalmajor*.



Junkers Ju 88 A-4 (W.Nr. 40735)
Leutnant Karl-Heinz Greve
Kapitän 6./KG 77
Piacenza, août 1943

1935
1945

Junkers Ju 88 A-4
4./KG 54
Catane (Sicile), printemps 1943.

© J.-M. Guillou, 2009

23 avril 1942 : Les « raids Baedeker »

Bien que le haut commandement allemand soit parfaitement conscient qu'aucun succès décisif ne peut être attendu des *Terrorangriffe* (raids de terreur), la directive du 14 avril 1942, connue chez les Britanniques sous le nom de « directive Baedeker », fait suite au bombardement de la ville de Lübeck par la RAF, le 28 mars. Sans évoquer clairement l'attaque des grands centres culturels et historiques, cette directive stipule que les cibles doivent être choisies en fonction de leur impact sur la vie civile. Pourtant, les objectifs vont être sélectionnés parmi les sites cotés « trois étoiles » par le fameux guide Baedeker, qui est en Allemagne ce que le guide de tourisme Michelin est en France. Exeter, Bath, Norwich, York et Canterbury, autant de hauts lieux culturels anglais sans grande valeur stratégique, sont l'objet de *Terrorangriffe* à compter du 23 avril 1942.

La volonté est une chose, les moyens en sont une autre. En avril 1942, la *Luftflotte 3*, en charge des opérations sur les côtes ouest de l'Europe occidentale, a été dépouillée de sa force offensive au profit des autres fronts. Il ne lui reste guère qu'une vingtaine de Do 217 E du III./KG 2 aux Pays-Bas. L'OKW lui transfère alors les IV. *Gruppen* de plusieurs *Kampfgeschwader*, parmi lesquels ceux des KG 3, 30 et 77. Ces groupes, fonctionnant à la manière



des OTU (*Operational Training Units*) de la RAF, assurent l'instruction des recrues sur leur avion d'arme et servent de réservoir aux autres groupes de leur escadre de rattachement. Occasionnellement, ils sont appelés à effectuer des missions de guerre en faisant appel aux instructeurs et aux équipages les mieux formés. C'est exactement ce qui va se passer avec les « raids Baedeker ». Or, l'inexpérience des jeunes équipages tant à la navigation qu'au bombardement nocturnes limite sérieusement l'efficacité de ce type de mission.

La « campagne » commence dans la nuit du 23 au 24 avril par le bombardement d'Exeter, suivi par celui de Bath, Norwich et York, deux autres sur Exeter

et Norwich début mai, et s'achève par le pilonnage de Canterbury entre le 31 mai et le 6 juin. Les II. et III./KG 77 participent brièvement aux attaques contre cette dernière ville. Par la suite, la *Luftwaffe* se rabat sur les « deux étoiles » : Hull (19 mai), Ipswich (1er juin), Birmingham (24 juin), Westonsuper-Mare (27 juin), entre autres. Quel que soit le degré de destruction infligé à ces villes martyres, les « raids Baedeker » ne serviront à rien d'autre qu'à alimenter la propagande des deux camps. « Un aveu d'impuissance de la *Luftwaffe* », conclura un éditeur du *Times*, que l'incapacité de l'aviation allemande à poursuivre ces raids sur le long terme ne saurait démentir.

◀ Le II./KG 54 est rapatrié du front de l'Est, le 9 juillet 1942 pour prendre part aux « raids Baedeker ». Il repart d'où il est venu le 13 août ! Ici, un A-5 de la 5. *Staffel*, peut-être à Beauvais. On note que le code « EN » est répété en blanc et en petit sur l'arrière du fuselage. (ECPA-D)

1er septembre 1942 : Une nouvelle (!) Geschwader

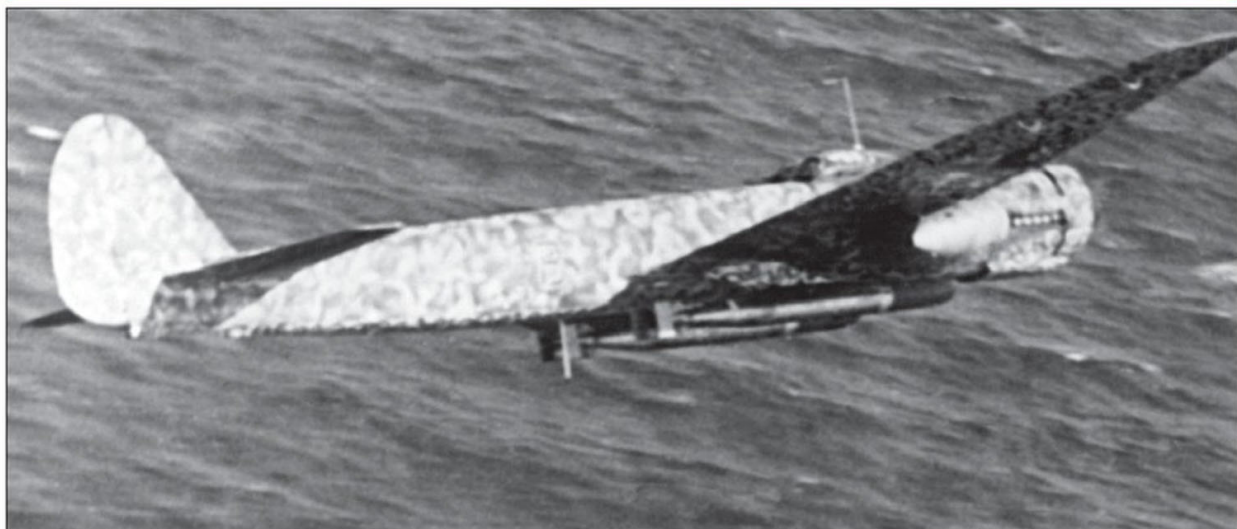
Le 1er septembre 1942, une nouvelle *Kampfgeschwader* voit le jour : la KG 6. En fait, elle n'a rien de vraiment nouveau, puisque son premier groupe (*Major Ernst-Günther von Scheliha* à Creil) est formé par la dissolution du I./KG 77, son deuxième groupe (*Major Karl Schreiner* à Dinard) par le changement de dénomination du KG 106 et son troisième groupe (*Major Herrmann Hogeback* à Heiligenbeil) par l'incorporation du III./LG 1. Le *Stab*, à Dinard, est commandé par l'*Oberstleutnant* Walter Storp. Après un éclatement sur les trois fronts, l'escadre est réunie en France en janvier 1943. Le

Stab et le I. *Gruppe* sont transformés sur Ju 188 en mars et le III. *Gruppe* en août. Les A-14 du II./KG 6 seront les derniers Ju 88 à opérer au-dessus de l'Angleterre, jusqu'en août 1944. L'*Oberst* Dietrich Peltz, ancien *Angriffsführer England* (chef des offensives contre l'Angleterre) devenu chef de la IX. *Fliegerdivision*, est chargé d'organiser l'opération « Steinbock » lancée le 21 janvier 1944. Ces missions nocturnes menées par, notamment, les I. et II./KG 30 et I. et II./KG 54, sont baptisées « Little Blitz » par les Anglais, ce qui en situe la vraie nature.

Les résultats sont insignifiants et les pertes très élevées (21 appareils, dont 12 Ju 88/188 la première nuit). Sept raids sont effectués en février, avec un effort particulier dans la nuit du 18 au 19, mais 48 Junkers ne rentrent pas ! La nuit du 18 au 19 avril 1944 voit le dernier grand raid aérien de la guerre contre Londres : 125 appareils bombardent la capitale, mais 13 sont abattus. Avec près de 150 bombardiers détruits depuis le début, « Steinbock » perd de son intensité, surtout que, bientôt, les derniers Ju 88 A vont avoir d'autres objectifs à se mettre sous la dent.



10 février 1945 : L'une des dernières missions de la KG 26



L'Unteroffizier Arthur Pfaff est radio à bord d'un Ju 88 A-17 de la 4./KG 26, piloté par le *Leutnant* Horst Naumann (20 ans !), stationné à Bardufoss, un aérodrome situé en Norvège au sud de Tromsø.

« Aux premières heures du 10 février 1945, nous avons reçu l'ordre d'effectuer une attaque à la torpille contre un convoi de cargos escorté par un porte-avions au sud-est de l'île aux Ours, en plein océan Arctique, au-delà du cercle polaire. Il faisait très froid à Bardufoss quand notre appareil s'est élancé avec une douzaine d'autres du II./KG 26. Nous étions armés de deux torpilles. À 08h15, nous avons pris l'air et mis le cap au nord en suivant le fjord. Un peu au large, le groupe s'est rassemblé et a pris la direction du nord-nord-est.

« Les conditions météo étaient exécrables. Il y avait une solide couverture nuageuse qui descendait à 300 m, la mer était agitée et personne ne voulait imaginer la température de l'eau. De petites bourrasques de neige nous gênaient pour maintenir une formation serrée. Nous volions très bas pour éviter les radars ennemis. Nous maintenions un strict silence radio. Personne ne parlait, nous étions tous extrêmement tendus et concentrés.

« Nous avions dépassé l'heure estimée d'arrivée au-dessus de l'objectif et il n'y avait toujours aucun signe du convoi. Notre groupe a commencé à tourner en rond afin de repérer les navires.

C'était très éprouvant pour les pilotes qui devaient rester en formation serrée. Notre pilote nous a informés que nous nous dirigeons vers un gros grain de neige. Bientôt, nous n'y voyions plus rien et il a fallu rompre la formation pour éviter les collisions.

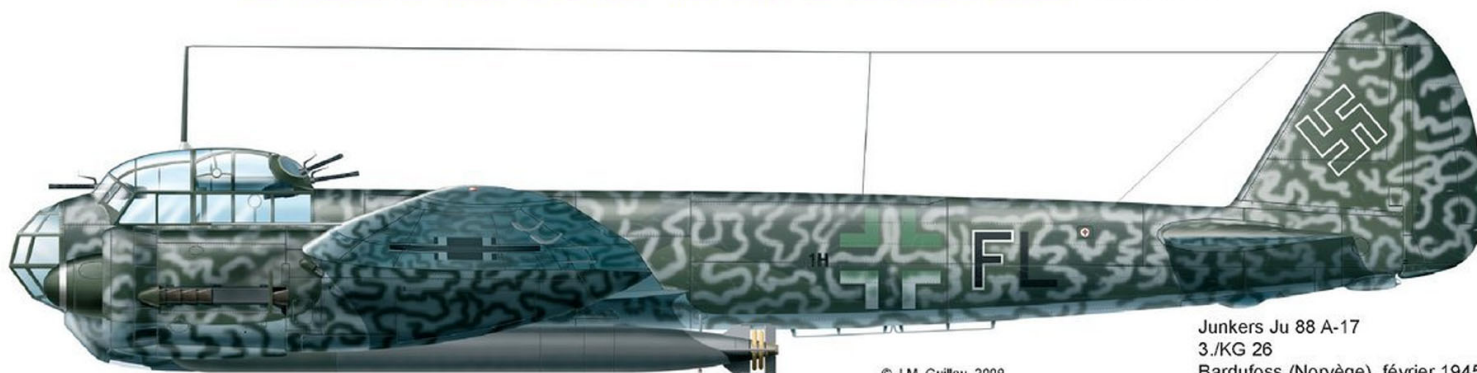
« Après un moment, la visibilité est revenue et nous avons repéré le convoi juste devant nous, navigant perpendiculairement à notre ligne de vol. Notre pilote a mis les gaz à fond et est descendu aussi bas que possible. Comme la formation avait été dispersée, il n'était plus question d'une attaque en tenailles. Les escorteurs ont ouvert le feu sur nous. Je suivais des yeux leurs traçantes qui, pour la plupart, passaient largement au-dessus de nous. Horst Naumann a adroitement esquivé les destroyers, en passant parfois à moins de 50 m d'eux. Tout autour de nous, le ciel était empli d'explosions. À notre altitude, le pilote devait aussi éviter les gerbes d'eau causées par les obus des navires.

« Sans se préoccuper de ce qui se passait dehors, Hans Dringenberg, notre observateur, était concentré sur son viseur, car nous étions bien déterminés à nous payer un porte-avions ou un gros cargo. Nous avions dépassé la ligne extérieure de défense du convoi, quand Hans a annoncé la présence de chasseurs arrivant au-dessus de nous. Les balles ont sifflé autour de l'avion et nous avons été touchés. Les torpilles

ont été larguées afin de nous donner une plus grande maniabilité. Les chasseurs nous ont dépassés. J'ai d'abord cru qu'il s'agissait de Fw 190 à cause de leur moteur en étoile, mais j'ai vu qu'il s'agissait de Martlet quand ils sont revenus pour une seconde passe. Ils nous ont attaqués par l'arrière. Josef et moi avons ouvert le feu, mais mes armes se sont soudainement enrayées. Notre avion a été à nouveau touché. Les Martlet sont passés si près que nous avons pu voir le visage des pilotes. Notre pilote a essayé de gagner la couverture nuageuse à pleine puissance, mais les Martlet sont à nouveau revenus. La queue du Ju 88 a été touchée et un morceau s'est détaché. Horst Naumann a effectué un demitonneau et a piqué jusqu'à frôler la crête des vagues. »

Horst Naumann réussit ensuite à gagner le couvert des nuages et le 1H+LN rentre à Bardufoss avec une quinzaine d'impacts qui rendront l'avion indisponible jusqu'à la fin de la guerre.

Les autres Ju 88 des I. et II./KG 26 ont attaqué à leur tour le convoi JW 64. Malgré les déclarations des équipages, ils n'ont mis aucun coup au but. En revanche, six Ju 88 ont été portés disparus et quelques autres ont été sévèrement avariés. Cette mission sera l'antépénultième de la KG 26, qui déposera les armes avec le reste des armées allemandes de la zone Nord, le 2 mai 1945.



Junkers Ju 88 A-17
3./KG 26
Bardufoss (Norvège), février 1945.

1935
1945

8 mai 1945 : La fin du voyage

Le débarquement de Normandie marque le début de l'agonie des *Kampfllieger*. Au soir du 6 juin 1944, les douze Ju 88 A disponibles du I./KG 54 attaquent la plage de *Sword* – cinq sont abattus. Entre le 6 juin et le 22 août, ce groupe perd 38 appareils et est rapatrié le lendemain à Giebelstadt pour être transformé sur Me 262, sous la dénomination de KG(J) 54. Le II./KG 6 a un peu moins souffert (20 avions perdus), mais le 1er septembre, il quitte définitivement la France.

Les unités basées dans le Sud de la France ne tardent pas à être repliées en Allemagne aux alentours du 15 août, quand les Alliés prennent pied en Provence.

Le Ju 88 connaît un regain d'activité entre Noël et le jour de l'An 1944, en pleine bataille des Ardennes, avec des raids sur Bastogne menés, notamment, par les I. et II./LG 1. Mais, ce n'est qu'un feu de paille au milieu d'un océan qui submerge la Luftwaffe.

Une par une, les escadres de bombardement qui n'ont pas été déjà dissoutes sont transformées en unités de chasse, à l'exception de celles maintenues pour la lutte aéronavale et la KG 76, retenue pour être équipée en Arado 234. Peine perdue, aucune ne recevra une dotation digne de ce nom et aucune ne pourra participer aux derniers combats.

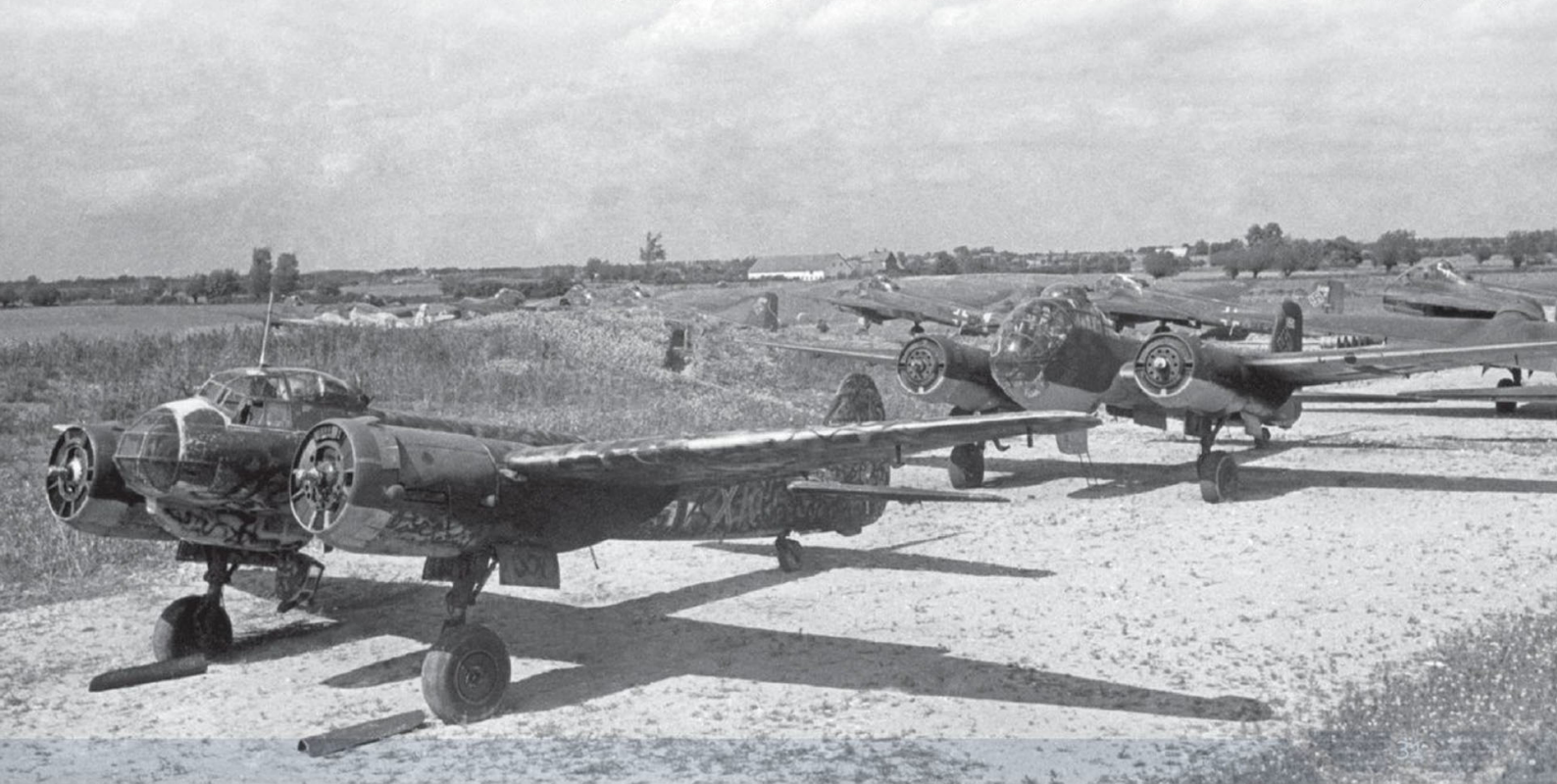
Le 8 mai 1945, il ne reste sur Ju 88 A que les *Stab*, II. et III./LG 1 et le II./KG 26 repliés à Schleswig, ainsi que le I./KG 26 éparpillé sur plusieurs terrains au Danemark. ■



▲ Aviano, la dernière grande base de la Luftwaffe dans le nord de l'Italie, est l'objet de l'attention de la 15th Air Force à plusieurs reprises au mois de janvier 1944. Au 30 juin, il n'y a plus un seul Ju 88 en Italie. Ici, un Ju 88 A-4 de la 6./LG 1 devant un hangar à demi-démoli. (ECPA-D)

◀ Les restes d'un Ju 88 A-14 du III./KG 54, codé B3+HT, sont examinés par des soldats américains, peut-être à Juvincourt. La Normandie sera le cimetière du bombardement allemand. (NARA)

▼ Beldringe, au Danemark, à la mi-mai 1945. Parmi les Ju 188 de la 2./Aufklärungsstaffel Nacht et du II./EKG 1, un Ju 88, codé « XK », dont le camouflage évoque davantage celui des A-4 de la I./KG 26 que celui des avions de reconnaissance nocturne. - (RDAF-HS)





Junkers

Der Schnellbomber

par Rolf Steiner

▼ Une formation de Ju 88 A-4 du III./KG 51 de retour d'une mission dans la région de Nikolaïev, en octobre 1941. Au premier plan, l'appareil du Kommandeur, le Major Walter Marienfeld. (Bundesarchiv)

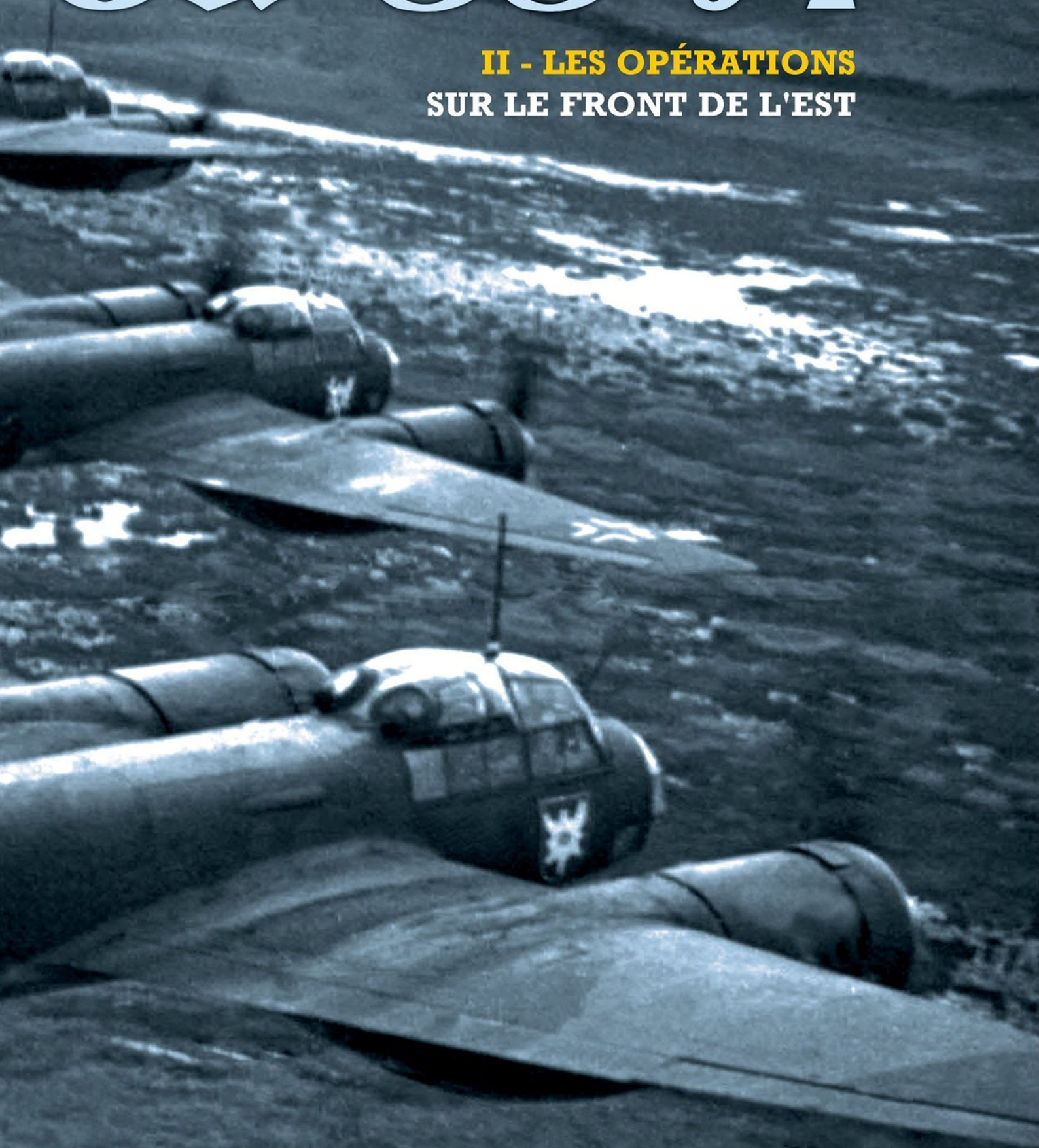


1941
1945



Ju 88 A

II - LES OPÉRATIONS
SUR LE FRONT DE L'EST





▲ Un Ju 88 A-4 de la 8./KG 51 devant un tas de bombes de 50 et de 250 kg. (BPK-Berlin, Dist RMN, Siegfried Lauterwasser)

Sur le front de l'Est, le haut commandement exige le don d'ubiquité de la part de ses unités de Ju 88. Elles doivent participer à la conquête de la maîtrise aérienne en attaquant les aérodromes soviétiques, appuyer les troupes au sol et exécuter des raids « stratégiques » sur Moscou. Avec moins de 500 machines, cette exigence relève de la gageure, d'autant que les pertes sont lourdes, très lourdes même.

Les équipages s'acquitteront de leur tâche dans des conditions difficiles et, si le sort des armes ne leur sera pas favorable, ils n'en porteront aucune responsabilité.

« FIN MAI 1941, UNE GRANDE PARTIE de la KG 51, qui s'entraînait à Wiener-Neustadt, a été envoyée par train à Cracovie, via Breslau, Prague et Ostrava, puis, de là, un peu plus à l'est. Après trois jours de voyage, nous avons débarqué dans la gare d'un village. Il nous a fallu une bonne heure pour tout décharger, puis nous sommes partis en camion. La pluie tombait à torrents. Après une nuit inconfortable, nous sommes arrivés au petit matin à notre destination, Lezany près de Krosno, au milieu de nulle part. Il y avait déjà quelques baraques et la 7. FBK [Flughafen-Betriebs-Kompanie, génie de l'Air] était en train d'installer une piste. Dès notre arrivée, nous avons commencé à creuser des tranchées et à établir des postes de tir. » Siegfried Barth, alors simple *Oberleutnant* à la 6. *Staffel* de la KG 51 (il en sera le dernier *Kommodore*), rapporte le début de son aventure sur le front de l'Est.

« Le 4 juin, les premiers mécanos sont arrivés à bord d'avions du I. *Gruppe*. Personne n'avait la moindre idée de ce qui se tramait et les latrinogrammes exprimaient divers points de vue. Chacun avait sa propre explication de la raison de notre présence dans ce trou. Même si du côté logement, c'était plutôt spartiate, nous n'étions

ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE Ju 88 A

Front de l'Est : 22 juin 1941

Unité	Luftflotte		Effectif total	Disponibles	Base
		Commandant			
II./KG 1	1	Hpt E. Enderle	29	27	Powunden
III./KG 1	1	Maj Lehwess-Litzmann	30	29	Eichwalde
Stab/KG 3	2	Obst W. v. Chamier-Glisczinski	1	1	Deblin-Irena
I./KG 3	2	Maj Heinze	38	32	Deblin-Irena
II./KG 3	2	Hpt K. Peters	38	32	Deblin-Irena
Stab/KG 51	4	Maj H-B. Schulz-Heyn	2	2	Krosno
I./KG 51	4	Hpt H. Hahn	22	22	Krosno
II./KG 51	4	Hpt M. Stadelmeier	36	29	Krosno
III./KG 51	4	Maj W. Marienfeld	32	28	Lezany
Stab/KG 54	4	Obstlt O. Höhne	1	1	Swidnik
I./KG 54	4	Hpt R. Linke	34	31	Swidnik
II./KG 54	4	Maj E. Krafft v. Dellmensingen	36	33	Swidnik
Stab/KG 76	1	Obst E. Bormann	1	0	Gerdaunen
I./KG 76	1	Hpt R. v. Sichart	30	22	Gerdaunen
II./KG 76	1	Hpt V-R. Freiherr zu Eisenbach	30	25	Jürgenfelde
III./KG 76	1	?	29	22	Schuppenbeil
Stab/KG 77	1	Obstlt J. Raitzel	1	1	Heiligenbeil
I./KG 77	1	Hpt J. Pötter	30	23	Jesau
II./KG 77	1	Hpt D. Peltz	31	23	Wormditt
III./KG 77	1	Maj v. Frankenberg	29	20	Heiligenbeil
KG. 806	1	Obstlt H. Emig	30	18	Prowehren



1941
1945



finalement pas si mal installés que ça. Les œufs et les oies étaient bon marché et faisaient partie de notre ordinaire quotidien. Nous allions chercher l'eau dans un ruisseau voisin.

« Les jours ont passé vite à préparer l'arrivée des avions, mais le 20 juin, comme prévu, ils étaient là. Un 88, qui n'a pas pu abaisser son train, a atterri sur le ventre et a fini au bout de la piste, où on l'a laissé jusqu'à ce qu'on ait le temps de l'enlever – comme d'hab !

« Dans l'après-midi du 21 juin, les machines ont été armées – pour un exercice, nous a-t-on dit. Dans la

soirée, quelqu'un est allé chercher un nouveau jeu de cartes géographiques au QG. À 22 heures, les équipages ont été mis en alerte rouge. Finies les tournées animées et relaxantes, un nouveau jeu allait commencer. À minuit le samedi 22 juin, le briefing a commencé et le *Hauptmann* Bauer, commandant la 7. FBK, a rassemblé ses hommes autour de lui pour leur lire, à la lueur d'une lampe-torche, un message de Hitler qui commençait par *Soldats du front de l'Est*. Le petit jeu des devinettes avait pris fin.

« Vers 3 heures, les mécanos ont mis les moteurs en route. Les équipa-

ges se sont rendus à leurs appareils tout en recevant des instructions de dernière minute, ont enfilé leurs parachutes et vérifié bombes et mitrailleuses.

« Un soleil rouge sang brillait déjà à l'est, quand à 03h15, d'un coup l'artillerie a ouvert un feu roulant en direction de la Russie. La terre tremblait. L'enfer commençait.

« Vers 03h30, l'un après l'autre, nous avons commencé à rouler pour nous arracher des pistes en herbe de Krosno et de Lezany. Nous avons mis le cap à l'est. Une nouvelle campagne commençait. »

BASES DES JU 88 A SUR LE FRONT DE L'EST

Juin 1941 – décembre 1942





BARBAROSSA

▲ Retour de mission du *Kommandeur* du I./KG 77, le *Hauptmann* Joachim Pötter; photos prises à Jesau dans les premiers jours de la campagne de Russie. Pötter recevra la *Ritterkreuz* le 16 avril 1942. (ECPA-D)

Quelques jours avant le déclenchement de l'invasion de l'URSS (*Unternehmen Barbarossa*), la majeure partie des unités sur Ju 88 sont retirées du front de l'Ouest et massées aux frontières orientales du *Reich*. Elles sont placées sous l'autorité de trois flottes aériennes, la *Luftflotte* 1 du *Generaloberst* Alfred Keller, la *Luftflotte* 2 du *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring et la *Luftflotte* 4 du *Generaloberst* Alexander Löhr. La *Luftwaffe* a adapté son organisation à un emploi purement tactique en appui des forces terrestres. Dans ce cadre, les Ju 88 sont, dans un premier temps, chargés de neutraliser l'aviation soviétique au sol, puis d'appuyer les troupes terrestres dans leur fulgurante avance.

Bien avant les appareils de la KG 51, les premiers à décoller sont les Ju 88 de la KG 1. Le *Hauptmann* Gerhard Bäker, *Technischer Offizier* du III./KG 1, témoigne :

« À 02h11, nous avons décollé pour notre première mission à l'Est. C'était une nuit étoilée, éclairée par le soleil de minuit du grand Nord. Notre objectif était l'aérodrome de Libau, en

Lituanie. Il était occupé par une unité de chasseurs de type Rata. Parqués aile dans aile, ils offraient une cible magnifique dans la clarté de la nuit. Nous avons largué nos bombes le long des rangées d'avions exposés en plein air, alignés comme pour une parade. Nous avons atterri sans encombre, à 03h51 juste avant le lever du soleil. »

La même scène est décrite par les aviateurs de la KG 51 qui ravagent plusieurs terrains en Ukraine et dans la partie annexée de la Pologne. En 80 sorties, ils détruisent une centaine d'avions soviétiques au sol, non sans perte.

Le premier jour de l'invasion, la *Luftwaffe* expérimente une nouvelle arme : les bombes à fragmentation de 2 kg SD 2. Leurs conteneurs (d'une capacité allant de 6 à 108 SD 2) sont largués au-dessus de l'objectif et s'ouvrent à une altitude déterminée, libérant les sous-munitions dont les ailettes se déploient comme la corolle d'une fleur. Elles peuvent exploser au contact ou quelques mètres au-dessus du sol. Leur efficacité est diabolique (d'où leur surnom « d'œufs du diable »), mais pas uniquement pour l'ennemi.

Certains pilotes les lancent trop bas et sont atteints par les éclats des explosions. Des conteneurs restent bloqués sur leur pylône avec les sous-munitions armées qui n'attendent qu'un léger choc (comme l'atterrissage de l'avion, par exemple) pour détonner. Deux appareils de la KG 51 auraient été victimes des SD 2, le 22 juin 1941 et trois ou quatre autres avant qu'elles ne soient remplacées par des SD 10 de 10 kg, fin juin. Cependant, l'emploi de celles-ci s'avérera trop complexe pour un rythme d'opérations soutenu.

Toutefois, ce n'est pas le seul danger qui guète les aviateurs allemands, comme le rapporte le *Starsiy Leytenant* Aron Shapiro du 86 SBAP, basé à Tarnopol :

« Dix minutes après le premier bombardement, d'autres avions étrangers sont arrivés. [...] Nous avons ouvert le feu sur eux avec tout ce que nous avons sous la main, mais, comme nous n'avions pas d'artillerie antiaérienne, nous ne pouvions les accueillir qu'avec des fusils et des armes de poing. Les mitrailleurs de nos bombardiers se sont installés dans leurs tourelles et ont tiré à la verticale. L'un des bombardiers allemands a été touché et a lâché de la fumée. Je pense que c'était un Ju 88. L'équipage a sauté et a atterri sur notre aérodrome. Tout le monde s'est rué vers le point de chute pour l'encercler. Je me souviens encore très bien d'un des Allemands, un grand gaillard roux, très jeune. Il s'est montré particulièrement arrogant. "*Staline kaput, Heil Hitler!*", a-t-il braillé en souriant avec mépris. »

Sur les 28 appareils participant à la première mission du III./KG 51, sept sont abattus (dont cinq de la 9. *Staffel*) par les chasseurs du 66 ShAP. Le II./KG 51 perd son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Max Stadelmeier, abattu par la chasse soviétique.

Vers 02h30, 23 Ju 88 A-5 et A-6 du I./KG 54, conduits par le *Kommodore*, l'*Oberstleutnant* Otto Höhne, décollent des environs de Lublin pour attaquer des terrains soviétiques entre Kowel et Lvov. Ils sont suivis, trois quarts d'heure plus tard, par 22 appareils du II./KG 54. Les deux expéditions rentrent sans faire de mauvaise rencontre. Ce n'est pas le cas de la suivante, constituée par huit Ju 88 du II./KG 54, qui décolle pour une nouvelle mission à 07h30. Au-dessus du terrain de Lutsk, DCA touche l'appareil du *Kapitän* de la 4. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Günther Seubert, qui doit atterrir d'urgence sur l'aérodrome. L'équipage est fait prisonnier, mais il sera libéré peu après par l'avance des troupes allemandes.



1941
1945



Un autre A-6 est abattu par la DCA, mais l'équipage parvient à regagner ses lignes.

Lors de la cinquième mission du jour, le *Kapitän* de la 3./KG 54, l'*Oberleutnant* Rudolf Naumann, est abattu par des chasseurs près de Lutsk; grièvement blessé lors de l'atterrissage forcé qui s'ensuit, il décède de ses blessures quelques jours plus tard.

La KG 54 revendique 150 avions soviétiques détruits au sol; en contrepartie, trois Ju 88 été détruits et cinq autres endommagés.

Le Ju 88 a particulièrement souffert en ce premier jour de la guerre à l'Est : 21 appareils ont été détruits ou portés disparus (dont 15 de la KG 51), et 11 autres endommagés du fait de l'ennemi, ce qui représente près d'un tiers des pertes totales de la Luftwaffe. Siegfried Barth :

« Ce dimanche-là, nous ne nous sommes pas couchés avant minuit, dans le meilleur des cas. Certains ont même veillé plus tard dans l'attente de nouvelles des équipages portés disparus. Nous étions debout depuis près de vingt heures... La plupart d'entre nous, au bord de l'épuisement, se sont affalés de tout leur long sur leur paille, tout habillés. Mais nous n'étions pas les plus à plaindre. Les mécanos ont travaillé sans relâche jusqu'à l'aube, suant sang et eau pour remettre les avions en état, boucher les impacts, changer quelques pièces endommagées et nettoyer la piste des débris des avions qui s'y étaient écrasés, et tout ça à la lumière des lampes-torches. À notre groupe, des 28 machines disponibles le matin, il n'en restait plus que 14. »

APPUI TACTIQUE

La Luftwaffe et ses Ju 88 maintiennent la pression sur les terrains d'aviation soviétiques pendant les trois jours suivants. Cela semble d'autant plus nécessaire que, malgré des pertes qui défient l'imagination, les VVS (forces aériennes soviétiques) contre-attaquent.

Le 23 juin, les bombardiers frappés de l'étoile rouge déferlent sur la Lituanie par vagues successives. La JG 54 les contient difficilement, malgré ses 39 avions soviétiques revendiqués dans la journée, auxquels il faut adjoindre quelques... Ju 88 ! Dans la chaleur de l'action, les pilotes de Bf 109 ont la gâchette facile et au moins quatre appareils de la KG 77 et un de la KG 76 tombent sous leurs projectiles.

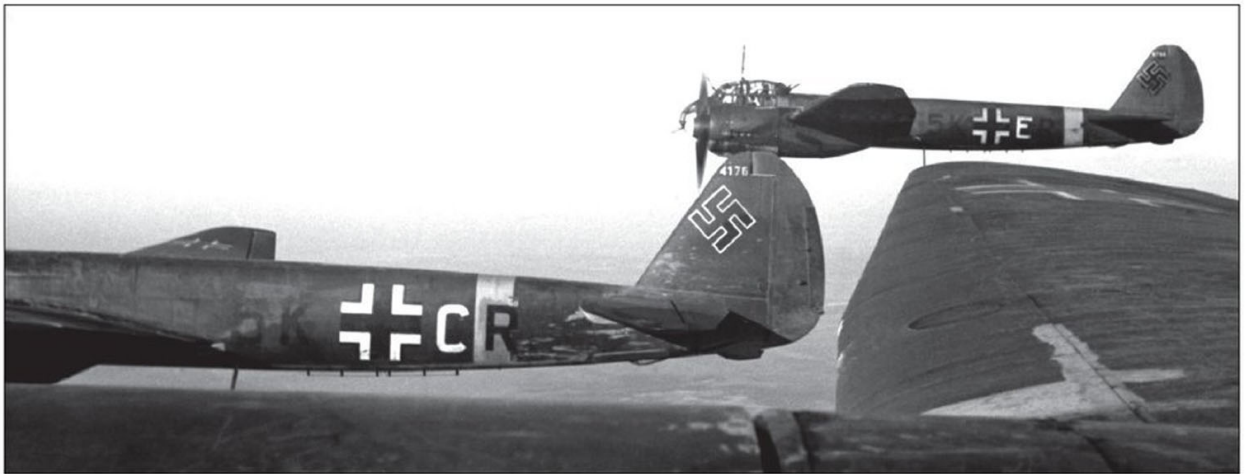
▲ Un Ju 88 A-4 de la 5./KG 1 survolant la campagne balte dans les premiers jours de la campagne de Russie. (ECPA-D)



◀ Un équipage du II./KG 3 rentre de mission quelque part sur le front de l'Est. Le blanc de l'extrémité de la casserole laisse supposer qu'il s'agit d'un appareil de la 4. Staffel. (ECPA-D)



► Trois Ju 88 A-4 de la 7./KG 3 rentrent de mission dans la région de Vitebsk, à la fin de l'automne 1941. (ECPA-D)



Un appareil du II./KG 76 sera même contraint d'abattre l'*Unteroffizier* Walter Puregger (†), de la 5./JG 54, pour ne pas être lui-même descendu.

Ne pouvant bénéficier d'une escorte à cause de la distance à parcourir pour attaquer les terrains situés entre Leningrad et la frontière finlandaise, les Ju 88 du I. *Fliegerkorps* (KG 1, KG 76 et KG 77) subissent de lourdes pertes à la chasse soviétique : 18 appareils. Cependant, les demandes d'appui de la part des forces terrestres se font de plus en plus pressantes. Les Ju 88, qui ne peuvent pas être partout, abandonnent le ratissage systématique des aérodromes soviétiques et bombardent désormais les concentrations de chars et de troupes, les nids de résistance et même les dépôts situés en arrière du front. Les VVS ont subi des pertes invraisemblables, mais elles ont échappé à l'annihilation. Faute de disposer de bombardiers à long rayon d'action pour détruire les usines de construction aéronautique de l'ennemi et faute de pouvoir poursuivre la dévastation systématique de ses terrains, la Luftwaffe va transférer la charge du maintien de la supériorité aérienne à la seule *Jagdflotte*. Sur le long terme, cette situation se révélera catastrophique et sa conséquence directe, l'emploi de bombardiers bimoteurs, tels que le Ju 88, dans la bataille terrestre, coûteuse et peu efficace.

Le 1er juillet, les unités de la *Luftflotte* 4 sont engagées contre des concen-

trations de troupes à l'ouest de Lvov, détruisant 220 véhicules de toute nature, dont 40 chars. Elles procèdent ensuite à des attaques répétées sur les lignes de chemin de fer sur une large zone s'étendant de Lvov à l'est du Dniepr, les Russes délaissant les routes en trop mauvais état pour acheminer des renforts. Cette pression quotidienne sur les équipages n'est pas sans conséquence, comme le rapporte Wolfgang Dierich [1] :

« Le 30 juin, l'effectif disponible en hommes et en avions à la KG 51 était tombé à un tiers de la dotation théorique. Le moral était tombé tout aussi bas, parce que, jusqu'à présent, les hommes n'avaient été habitués qu'à vaincre. »

RAIDS STRATÉGIQUES

Espérant peut-être obtenir le même résultat qu'à Rotterdam et Varsovie, par sa directive n° 33 datée du 19 juillet, Hitler ordonne le bombardement de Moscou. Avec l'installation des bombardiers sur des terrains plus avancés, c'est désormais une tâche plus facile. Les KG 3 et KG 54, respectivement basées à Orsha et Hradowka, sont appelées à participer à ces raids, dont l'utilité – à part charger la barque un peu plus pour les équipages – n'est pas flagrante.

Dans la nuit du 21 au 22 juillet, 195 bombardiers, dont 45 Ju 88, déversent 104 tonnes de bombes. À leur grande stupéfaction, les équipages se heurtent

à une formidable défense composée de plus de 300 projecteurs et d'une nombreuse DCA, dont certains diront qu'elle était plus dense qu'à Londres. De ce fait, les lanciers se font au petit bonheur et les résultats sont plus que décevants.

Cent vingt-cinq appareils renouvellent l'opération la nuit suivante, puis seulement soixante-cinq dans la nuit du 26 au 27. Confrontée à l'inefficacité de ces raids et aux demandes urgentes du front, la Luftwaffe se désintéresse rapidement de la question. En tout, 76 raids seront effectués sur la capitale soviétique au cours de l'année 1941, dont 59 avec moins de dix avions !

La directive n° 34 de Hitler, datée du 30 juillet 1941, donne priorité au flanc nord et fixe comme objectif l'encercllement de Leningrad et la jonction avec les troupes finlandaises. Le III./KG 3 est alors rattaché à la *Luftflotte* 1. La mission première des Ju 88 consiste à interdire le renforcement de la garnison en détruisant l'infrastructure ferroviaire, mais pas uniquement, comme le précise le *Hauptmann* Gerhard Bäker du III./KG 1 :

« Au petit matin du 5 août, nous avons été engagés contre des colonnes de troupes près de Staraïa Roussa et, dans l'après-midi, contre un dépôt de munitions à Luga. Au cours de ces missions, nous avons surtout rencontré la DCA russe, mais aussi parfois quelques chasseurs, le plus souvent des Rata. Quand ils attaquaient séparément, ils n'étaient pas d'une grande gêne, en revanche, la DCA russe était efficace et dangereuse à toutes les altitudes. »

À L'ASSAUT DE MOSCOU

En août, les Ju 88 du front de l'Est renouent avec les attaques maritimes. Le KGr. 806 coule le destroyer *Karl Marx* dans la baie de Tallin, le 8 août. Pour évacuer leurs troupes bloquées à Tallin, les Soviétiques montent une vaste opération maritime faisant appel à la majeure partie de leur flotte de la Baltique. Une telle concentration



[1] *Kampfgeschwader 51 Edelweiss, Eine Chronik aus Dokumenten und Berichten, 1936-1945* – W. Dierich, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1973.

► Le premier hiver en Russie se révèle catastrophique pour la Luftwaffe. Pas plus pour le III./KG 76 (basé alors à Orcha) que pour les autres unités, l'équipement disponible pour la maintenance des Ju 88 ne s'avère suffisant et adapté. (ECPA-D)



◀ Déchargement de bombes destinées aux Ju 88 A du II./KG 3 pour la reprise des raids stratégiques sur Moscou, à Vyazma-Gradina en novembre 1941. (BPK-Berlin, Dist RMN, Arthur Grimm)

de bâtiments attire les Ju 88 comme les mouches sur le miel. Le 28 août, les KG 77 et KGr. 806 envoient par le fond les transports *Lucerne* (2 317 t), *Vironia* (2 026 t) et *Artis Kronvaids* (1 423 t) et le brise-glace *Krisjanis Valdemars* (2 250 t). Le reste de la flotte change de cap et traverse une zone fortement minée : vingt-et-un navires de guerre sont coulés, dont cinq destroyers. Le lendemain, en compagnie des He 111 du I./KG 4, les Ju 88 finissent le travail en détruisant les transports *Vitoraya Pyatiletka* (3 974 t), *Kalpaks* (2 190 t) et *Leningradsovet* (1 270 t) et en coulant quatre autres navires, portant les pertes soviétiques à plus de 5 000 soldats et marins.

Avec l'encerclement de Leningrad, qui commence début septembre, Hitler lance ses blindés à l'assaut de Kiev et de Kharkov, dans l'attente du déclenchement de l'opération « Taifun », visant à la prise de Moscou, le 30 septembre. Pour cette dernière opération, la quasi-totalité des unités de Ju 88 sont placées à la disposition de la *Luftflotte 2*.

Les Soviétiques sont pris par surprise devant l'ampleur de l'offensive. Orel tombe le 3 octobre, offrant à la Luftwaffe une précieuse plate-

forme pour sa logistique. À l'aube du 4 octobre, la *Luftflotte 2* enregistre 48 sorties de bombardiers en piqué et 32 de bombardiers sur les voies ferrées et les colonnes ennemies entre Sumy et Koursk. Dans la matinée, 202 Ju 87 et 188 bombardiers attaquent les positions soviétiques, ainsi que des colonnes de ravitaillement, des concentrations de troupes et des voies ferrées dans la région de Bryansk - Spas-Demensk, tandis que 152 autres Ju 87 et 259 bombardiers appuient les troupes et les chars allemands dans le secteur de Vyazma. Dans l'après-midi, les bombardiers exécutent plus de 800 sorties dans les secteurs de Kalouga, Kholm, Vyazma et Spas-Demensk. Les destructions infligées sont importantes (notamment une cinquantaine de chars, dont 4 de 52 tonnes, 1 100 véhicules divers et 37 trains) et contribuent à l'affaiblissement des lignes soviétiques.

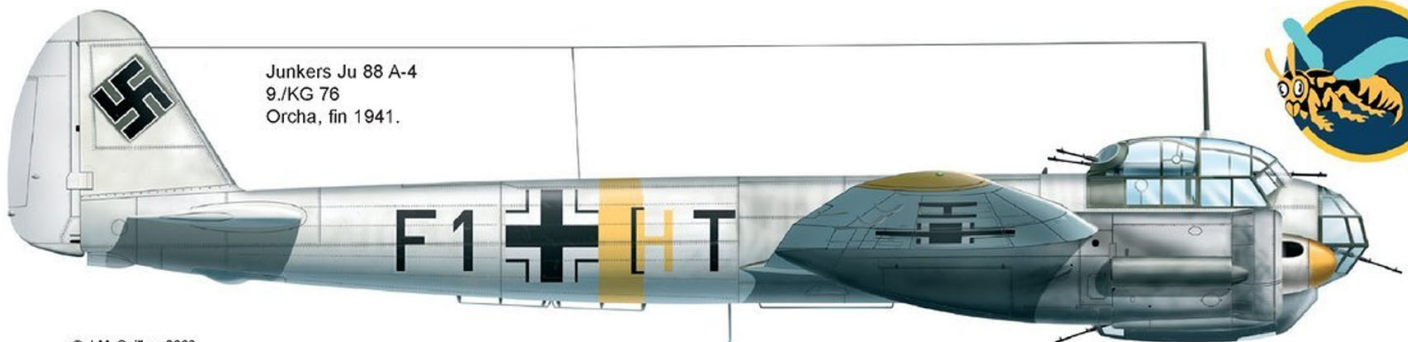
Le 10 octobre, trois poches sont formées, l'une au nord-est de Bryansk, une seconde au sud de la même ville et la troisième à l'ouest de Vyazma. La Luftwaffe annihile la première au terme de trois jours d'assauts intenses. Les deux autres se rendent les 17 et 20 octobre, laissant plus d'un demi-million de prisonniers entre les mains des Allemands. Ernst-Wilhelm Ihrig,

Oberleutnant et *Staffelkapitän* de la 3./KG 3, titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 14 août, décrira ces combats à un correspondant de guerre :

« Nous nous sommes concentrés sur la poche à l'ouest de Vyazma. Les Russes avaient réussi à forcer le passage pour s'enfuir, mais ils devaient franchir des rivières et les ponts étaient rares et encombrés. Les cours d'eau étaient trop impétueux pour qu'ils les franchissent à la nage. Il a commencé à neiger le 7 [octobre] et ils piétinaient dans une boue épaisse. C'était presque trop facile. Toutes nos bombes faisaient mouche et nos mitrailleurs faisaient des cartons. En trois jours, nous avons anéanti plusieurs divisions d'infanterie et de blindés. » Ihrig sera tué le 30 novembre 1942.

LE GÉNÉRAL HIVER

La neige a fait son apparition dans la nuit du 6 au 7 octobre, mais le redoux qui s'installe dans les jours qui suivent transforme routes et pistes en cloaques. L'activité de la Luftwaffe est considérablement ralentie jusqu'au 15 novembre, quand le froid solidifie la boue. La neige tombe à nouveau et le thermomètre chute à -40° C, le 27 novembre.



Junkers Ju 88 A-4
9./KG 76
Orcha, fin 1941.



► Le dégel n'est pas une meilleure période pour la Luftwaffe, la fonte de la neige transformant les terrains en bourbiers. Ici, des Ju 88 A du III./KG 51 à Nikolaïev, en février 1942. (BPK-Berlin, Dist RMN, Siegfried Lauterwasser)



L'offensive du général Hiver cloue les armées allemandes sur place, Moscou ne sera jamais prise.

Siegfried Barth : « Notre groupe s'est installé à Nikolaïev. Cet ancien aérodrome russe avait été pas mal dévasté et les baraquements n'avaient plus de vitres ni de poêles. Le blizzard s'engouffrait dedans et nous étions mal équipés pour l'hiver russe. Si le froid avait durci les pistes, il ne facilitait pas l'entretien des avions. Pour certaines opérations délicates, les mécanos devaient opérer à mains nues, mais il leur était déconseillé d'enlever leurs gants plus d'une minute ou deux. Plus d'un a dû être amputé d'un ou deux doigts gelés. Nous n'avions pas de système de réchauffement des moteurs. Il a fallu attendre quinze jours pour en avoir quelques-uns, en nombre insuffisant. Les mécanos se mettaient au travail vers 2 heures du matin pour faire démarrer les moteurs, parfois en dégelant l'huile des carters au chalumeau, et nous permettre d'assurer la première mission à l'aube. »

▼ Un Ju 88 A-4 du *Stab* III./KG 51 à Sarabus, au printemps 1942. (BPK-Berlin, Dist RMN, Siegfried Lauterwasser)

POMPIERS DU CIEL

Au début de l'année 1942, la Luftwaffe joue aux chaises musicales : des groupes arrivent et d'autres repartent. Le IV./KG 51 quitte l'Autriche pour Bobruisk fin décembre 1941 et le II./KG 54, après un repos en Prusse Orientale, arrive à Orsha fin janvier.

Ils seront ultérieurement rejoints par le III./KG 3, qui s'installe à Orsha après sa transformation sur Ju 88 en mai, le II./KG 30 venu de Hollande en mars pour faire la chasse aux convois dans la région de Mourmansk et le III./LG 1, qui, après « rafraîchissement » à Fritzlar, gagne Nikolaïev en mars. À l'inverse, le *Stab* et le I./KG 54, le III./KG 77 et le KGr. 806 sont déplacés en Méditerranée.

Au printemps 1942, seize groupes de Ju 88 A (hors *Stäbe*) sont présents sur le front russe. Les renforts ne sont pas de trop : 238 Ju 88 A ont été détruits au cours des six premiers mois de la campagne, soit les deux

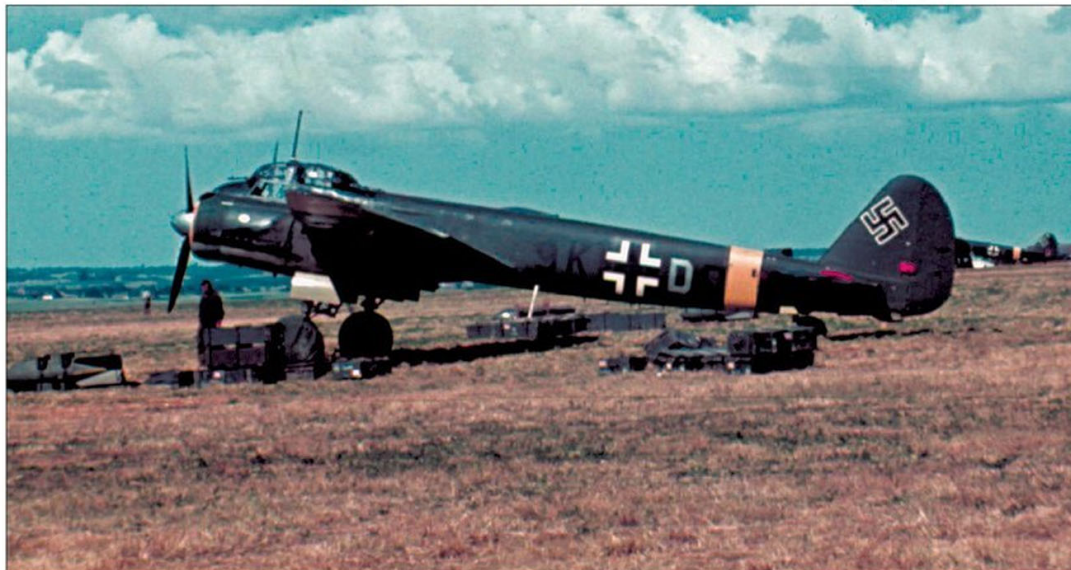
tiers des forces engagées lors de « Barbarossa ». Le taux de disponibilité moyen, qui atteignait 57,6% en juin, est tombé à 34,4% fin décembre.

Bien que la situation critique des armées allemandes fin 1941 aurait dû entraîner une refonte majeure de la structure de la Luftwaffe sur le front de l'Est, le haut commandement n'y voit aucune nécessité. La perte d'un grand nombre de pièces d'artillerie lors de la retraite précipitée de la Wehrmacht et l'insuffisance du nombre de *Schlachtgruppen* transforment les Ju 88 en « pompiers du ciel » et les confinent pour la plus grande part de leurs missions à l'appui des troupes au sol. Faute de moyens suffisants, ils abandonnent les missions sur les arrières de l'ennemi, permettant à l'Armée rouge d'approvisionner le front en matériel et troupes en flot ininterrompu.

En février, au terme d'une violente contre-attaque, les Soviétiques enfoncent le front entre le *Heeresgruppe Nord* et le *Heeresgruppe Mitte* sur plus de 150 kilomètres dans la région de Kholm, créant deux larges poches. La Luftwaffe dépêche dans le secteur le I. *Fliegerkorps* (*Stab* et I./KG 3) et le VIII. *Fliegerkorps* (II./KG 3, III./KG 26, II./KG 30 et II. et III./KG 76). Les Ju 88 (et les He 111) attaquent sans répit les lignes de communication très étirées des Soviétiques, bloquant leur progression vers l'ouest. La voie ferrée reliant Bologoye à Ostachkov constitue leur principale cible.

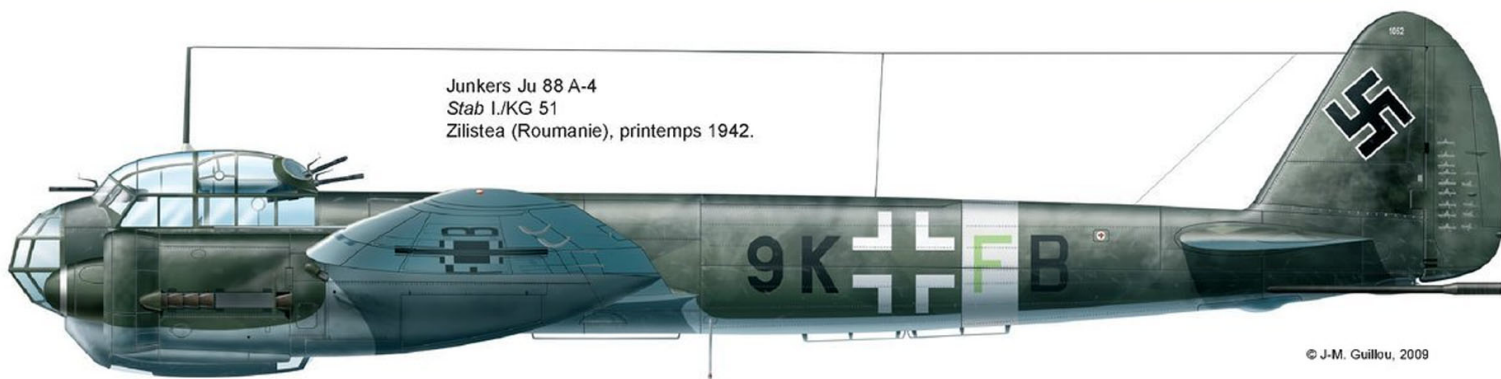
La Luftwaffe entreprend alors de ravitailler les deux poches au moyen d'un pont aérien, ce qu'elle réussira à faire, les forces venues de l'ouest faisant leur jonction avec les troupes encerclées le 20 avril (cf *Aéro-Journal* n° 4 de juin 2008).

Renouant avec leur « campagne » de bombardement stratégique, les





Junkers Ju 88 A-4
Stab I./KG 51
Zilistea (Roumanie), printemps 1942.



© J.-M. Guillou, 2009

Ju 88 s'en prennent à diverses usines, notamment celles de construction aéronautique à Voronezh, le 6 février, et celles de chars à Gorki, le 24. Plusieurs raids sur l'usine de moteurs de Rybinsk et la raffinerie de Kalinine, ainsi que sur Moscou, suivront jusqu'à la fin du mois de mai. Encore une fois, ces expéditions sporadiques, menées par des formations dépassant rarement la vingtaine d'avions, n'obtiennent aucun résultat significatif.

ASSAUTS SUR LA CRIMÉE

En mai 1942, la Luftwaffe commence à concentrer ses forces dans le Sud de la Russie. Hitler, consolidant ses positions autour de Leningrad, lorgne vers les champs de pétrole du Caucase. Le 7 mai, Manstein déclenche l'opération « Trappenjagd » (chasse à l'outarde) visant à l'annihilation des forces soviétiques en Crimée et la prise de Sebastopol. Y sont conviés les I. et II./KG 51, I. et III./KG 76 et III./LG 1, rattachés à la *Luftflotte 4*. La supériorité aérienne étant acquise dès les premiers jours par la Luftwaffe, les bombardiers opèrent à leur guise. L'assaut contre Sebastopol commence le 2 juin, les bombardiers en piqué, Ju 87 et Ju 88 matraquant les défenses de la forteresse, qui finira par tomber au terme d'un mois d'un pilonnage intensif. Le *Hauptmann* Werner Baumbach, *Kommandeur* du I./KG 30, est alors occupé à tailler en pièces les convois alliés et la flotte soviétique au large de Mourmansk, quand le 15 mars, il est appelé par le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, chef d'état-major de la Luftwaffe, pour venir donner un coup de main au III./KG 51 à Nikolaïev. Le 18 mars, il réalise une mission sur le port de Novorossisk, puis une autre sur Tuapse le 24, avant d'être transféré en Italie. Cependant, il est rappelé en Crimée début juin. Son détachement opère depuis Eupatoria en appui de la tête de pont du Kouban. Il repart en Norvège début août. Dans son autobiographie, Baumbach restitue l'atmosphère des combats aériens au-dessus de Sebastopol :

« Depuis le ciel, Sebastopol ressemblait à un champ de bataille tel que le représentent les peintres de guerre. Dès le petit matin, le ciel s'emplissait d'une nuée d'avions se précipitant pour déverser leurs bombes sur la ville. Des milliers de bombes – plus de 2 400 tonnes de bombes explosives et 23 000 incendiaires – ont été lancées sur la ville et la forteresse. Une sortie ne prenait pas plus de vingt minutes. Le temps de monter à l'altitude nécessaire et on était déjà au-dessus de l'objectif. La DCA russe avait été réduite au silence dans les tout premiers jours; le danger était bien moindre que d'attaquer les ports du Caucase ou les aérodromes russes. Cependant, nos missions sur Sebastopol exigeaient beaucoup des hommes et du matériel. Douze, quatorze et même jusqu'à dix-huit sorties étaient effectuées par chaque équipage tous les jours. Un Ju 88 avec les pleins pouvait faire trois ou quatre sorties sans que les équipages ne puissent se dégourdir les jambes. »

DE KHARKOV AU « FALL BLAU »

Pendant que se déroulent ces violents affrontements pour le contrôle de la Crimée, qui tombera le 20 mai, un peu plus au nord, les Soviétiques lancent une offensive sur Kharkov. Les trois groupes de la KG 51, le I./KG 76 et le I./KG 77 sont envoyés d'urgence renforcer le IV. *Fliegerkorps*. Bien épaulés, notamment par la St.G. 77, les Ju 88 brisent l'attaque soviétique, ne revendiquant pas moins de 54 chars, les 13 et 14 mai. Avec la supériorité aérienne aux mains de la Luftwaffe, la bataille tourne à la confusion de l'Armée rouge. Le I./KG 51 effectue douze missions le 20 mai et treize le lendemain. Au cours de ces deux jours, la KG 51 effectue 294 sorties. Le 28 mai, prises au piège dans une vaste poche au sud de Kharkov, les troupes soviétiques sont totalement annihilées. La Luftwaffe, en général, et les Ju 88, en particulier, ont pris

une part prépondérante à ce succès stratégique majeur.

Le « Fall Blau », qui marque le début de l'offensive d'été allemande, est déclenché à l'aube du 28 juin 1942. Très vite, appuyées notamment par le IV. *Fliegerkorps*, les troupes allemandes enfoncent les lignes soviétiques à Kursk et Izyum en direction générale de Voronezh et Stalingrad.

Pour cette opération de grande envergure sont mobilisés les trois groupes de la KG 3, le II. et III./KG 51, le II./KG 54 et les II. et III./KG 76, rejoints vers le 10 juillet par les I./KG 51 et III./LG 1.

Le 2 juillet, pour éliminer la menace que fait peser sur ses arrières le saillant entre Rzhev et Vyazma, la Wehrmacht lance l'opération « Seydlitz », qui, avec l'appui des trois groupes de la KG 3, voit l'anéantissement des 39e Armée et IXe corps de cavalerie soviétiques en une dizaine de jours.

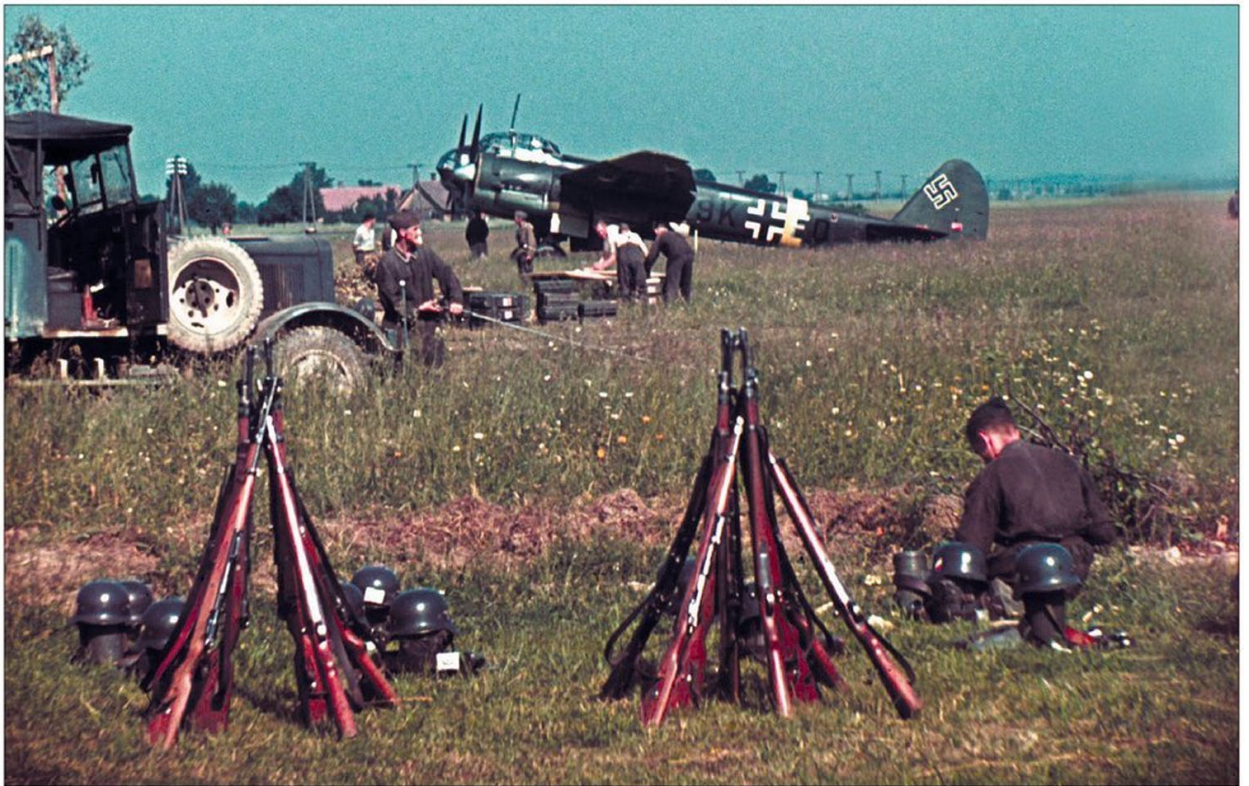
Le 27 juillet 1942, la KG 51 bombarde pour la première fois Stalingrad. Deux jours plus tard, cette *Geschwader* célèbre sa 15 000^e sortie sur le front de l'Est.

▼ Ce Ju 88 A du Stab I./KG 51 (codé 9K+FB) a connu un certain succès dans la chasse aux navires soviétiques en mer Noire, comme le prouve son impressionnant tableau de chasse. Il était équipé de deux lance-flammes sous la dérive destinés à émettre une épaisse fumée noire censée perturber la visée des chasseurs ennemis. (Collection K. Ries, via H. Obert)





► Avant de monter au front à Stalingrad, un régiment d'infanterie fait une pause en bordure du terrain de Tatsinskaïa occupé par le *Stab III./KG 51*, septembre 1942. (BPK-Berlin, Dist RMN, Siegfried Lauterwasser)



STALINGRAD

Le 23 août, les *Panzer* atteignent la Volga. Aussitôt, une offensive aérienne massive est lancée contre Stalingrad. Au cours d'une sortie dans la journée, le *Major* Ernst von Bibra, *Kommandeur* du *III./KG 51*, est touché par la DCA et doit atterrir dans les lignes soviétiques. Sans l'ombre d'une hésitation, l'*Oberleutnant* Fritz Poppenberg se pose à côté et embarque l'équipage avant l'arrivée des troupes russes. Cependant, alourdi par ses passagers supplémentaires et sur un terrain qui ne s'y prête guère, le Ju 88 refuse de décoller. Poppenberg regagne ses lignes en roulant sur

l'herbe de la steppe ! Trois heures plus tard, Bibra repart en mission...

Le 3 septembre, alors que la chute de Stalingrad ne semble plus qu'une question de jours, la 1ère Armée de la Garde monte une violente contre-attaque dans le secteur du XIV. *Panzer Korps*. Rameutant tous ses bombardiers, la *Luftflotte 4* déchaîne une tempête de fer et de feu qui, en quelques heures, oblige les Soviétiques à battre en retraite. Pendant toute la journée du lendemain, les Ju 88 et les He 111 s'en prennent directement à Stalingrad.

Le front devient plus fluctuant et la bataille de Stalingrad se transforme en un combat de rue, ce qui contraint

la Luftwaffe à employer ses Ju 88 sur d'autres cibles, notamment pour couper le réseau du chemin de fer, véritable cordon ombilical pour les Soviétiques. Les bombardiers attaquent les voies ferrées à la bombe et quelques escadrilles spécialisées équipées en Ju 88 C-6s, les *Eisenbahnstaffeln*, en particulier la 9.(Eis.)/KG 3 du *Hauptmann* Otto Meichsner, font un carnage contre les locomotives. Cependant, si les Ju 88 obtiennent des succès ponctuels, leurs trop faibles effectifs ne permettent pas de maintenir une pression suffisante. Les voies ferrées détruites sont souvent réparées en moins de quarante-huit heures.

Le 19 novembre, la neige et le froid tombent brutalement sur Stalingrad et, le 23, les Soviétiques referment le piège sur le VI. *Armee* de Paulus. Les Ju 88 sont cloués au sol. Dans le courant du mois de décembre, l'état-major profite de ce répit pour replier une partie des unités en Allemagne dans le but de les reconstituer. Une autre partie est envoyée en Méditerranée. De ce fait, quand Paulus se rend, le 2 février 1943, il reste moins de 200 Ju 88 dans les unités opérationnelles du front de l'Est.

DANS LE GRAND NORD

À la fin de l'année 1942, il ne reste plus à la *Luftflotte 5* que le *I./KG 30*, éclaté sur trois bases, le *Stab* et les deux autres groupes ayant été transférés en Méditerranée après les débarquements alliés en Afrique du Nord. Le *I./KG 30* a perdu son *Kommandeur*, l'*Oberst* Alarich Hofmann, porté



► Deux des plus grands as des *Kampfflieger* : à gauche, Werner Baumbach, que l'on ne présente plus, et, à droite, Helmut Weinreich. Ce dernier commence la guerre avec le *III./KG 30* et suit cette unité au-dessus de l'Angleterre, en Méditerranée et dans la région de Mourmansk. Il commande le *I./KG 30* en janvier 1943, puis passe à la chasse. Il devient *Kommodore* de la *JG 301* en octobre. Il est tué dans l'explosion de son *Fw 190* après un combat aérien, le 18 novembre 1943. Weinreich était titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 22 janvier 1943. (ECPA-D)



ORDRE DE BATAILLE DES UNITÉS DE Ju 88 A

Front de l'Est : 1er juillet 1943

Unité	Commandant	Effectif total	Base
III./KG 1	Hpt W. Kanther	12	Orel
Stab KG 3	Obstlt W. Lehweß-Litzmann	1	Poltava
I./KG 3	Maj J. Jödlücke	34	Poltava
II./KG 3	Maj J. de Lalande	34	Koursk
III./KG 3	Maj H. Bengsch	0	Kharkov
Stab KG 51	Maj H. Heise	2	Bryansk
II./KG 51	Hpt H. Voss	44	Bryansk
III./KG 51	Hpt W. Rath	20	Bryansk
IV./KG 51	Maj J. Schölls	47	Bobruisk

disparu au-dessus de Mourmansk, le 27 décembre.

Dans ce secteur du front, les Ju 88 sont essentiellement utilisés contre Mourmansk, son port et la voie ferrée qui le relie au reste du pays, et contre les convois alliés ravitaillant l'URSS. Le 25 février 1943, le I./KG 30 coule un cargo de 1 800 tonneaux avec une bombe de 500 kg au large de Mourmansk.

Le 12 mars, après un raid sur Mourmansk, un Ju 88 fait un atterrissage forcé sur un lac gelé. En raison du mauvais temps, les secours ne peuvent pas être organisés avant deux jours. Le 14, deux Fi 156, couverts par des Bf 109 de la JG 5, se posent à proximité de l'épave. À ce moment arrivent douze Airacobra soviétiques que les 109 engagent immédiatement. Les Storch récupèrent le pilote et l'observateur du Ju 88 et repartent, tandis que les chasseurs allemands revendiquent onze assaillants sans perte de leur côté.

Début juillet 1943, le I./KG 30 quitte à son tour le grand Nord pour l'Italie. Avec lui disparaissent les derniers Ju 88 dans ce secteur du front.

Le 9 mai 1943, plus au sud, se déroule un curieux épisode. Le *Kommodore*

de la KG 51, le *Major* Egbert von Frankenberg und Proschlitz est abattu ou se pose volontairement – on ne sait pas trop – dans les lignes russes avec de nombreux documents concernant la *Geschwader*. Cet ancien membre du NSDAP et de la SS adhère aussitôt au *Nationalkomitee Freies Deutschland* et les équipages de la KG 51 ont la désagréable surprise d'entendre sa voix le lendemain sur les ondes de Radio-Moscou. Rien d'étonnant à ce qu'il ait ensuite fait une belle carrière politique en RDA.

« ZITADELLE »

Après le terrible revers de Stalingrad, suivi par un recul de plus de 450 km de la Wehrmacht et d'un léger regain de terrain, le front se stabilise en attendant que les conditions atmosphériques permettent à nouveau un engagement massif de l'aviation. Ce repli offre au moins aux *Kampfflieger* la possibilité d'utiliser des bases en dur qui leur faisaient défaut quelques mois plus tôt.

Les Ju 88 vont participer à leur dernière grande opération sur le front de l'Est à partir du 5 juillet 1943 : « Zitadelle ». Tandis que les

Allemands, au nord, veulent éliminer le saillant de Koursk, les Soviétiques, au sud, veulent réduire celui d'Orel. Il s'ensuit la plus formidable bataille de chars de la Seconde Guerre mondiale. En vue de cette opération, le haut état-major reprend les raids stratégiques sur quelques objectifs bien ciblés. Ceux-ci sont menés par l'ensemble des unités de bombardement (KG 1, KG 3, KG 4, KG 51, KG 53, KG 55 et KG 100). Le 2 juin, les deux groupes restants de la KG 51, renforcés par quelques appareils et équipages du IV. *Gruppe*, font partie des 429 bombardiers, escortés par 119 chasseurs, qui attaquent la gare de triage de Koursk. Les Soviétiques, très optimistes dans leur revendications, s'octroient 145 victoires, alors que les Allemands ne perdent que 12 appareils !

Dans la nuit du 4 au 5 juin, la KG 3 participe à la destruction de la GAZ n° 1 à Gorki, mais la Luftwaffe s'est trompée de cible, cette usine ne produisant que des chars légers et non des T-34. Le 20 juin, la KG 51 fait partie de l'expédition qui s'en prend aux raffineries de Yaroslavl au nord de Moscou.

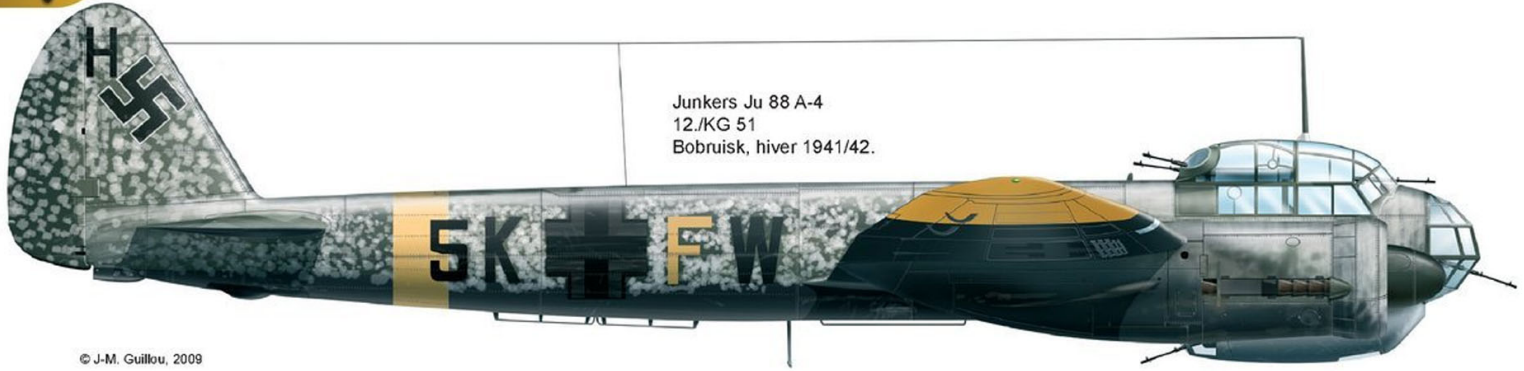
Comme lors des offensives précédentes, le rôle des Ju 88 consiste à interdire les arrières de l'ennemi afin de couper ses lignes d'approvisionnement. Toutefois, à la lecture du tableau ci-dessus, on constate que le nombre de Ju 88 a sérieusement diminué et les quelques succès qu'ils obtiennent ne peuvent pas être exploités sur le long terme.

Malgré un nombre de sorties très élevé (six à huit par jour), les pertes des Ju 88 sont étonnamment faibles : la 1. *Fliegerdivision* ne perd que 11 Ju 88 (dont seulement 6 à l'ennemi), lors de la première semaine de combat.

« Zitadelle » tourne à la confusion des armées allemandes et l'Armée rouge reprend successivement Orel et Bielgorod (5 août) et surtout Kharkov (23 août).



► Un Ju 88 A-4 de la I./KG 1 armé de bombes de 250 kg se dirige vers son objectif dans le secteur de Stalingrad pendant l'hiver 42/43. (ECPA-D)



© J.-M. Guillou, 2009

LE DÉBUT DE LA FIN

Les unités de Ju 88 doivent se replier vers l'ouest, mais certaines quittent définitivement le front de l'Est et même le bombardement. C'est le cas du I./KG 51, retiré des opérations le 8 mai pour être envoyé à Illesheim afin d'être transformé sur Me 410 dans le cadre de la défense du Reich. Ce groupe est rejoint le 7 septembre par le *Stab* et le III./KG 51; toutefois, ce dernier groupe sera dissous à la fin de l'année. Le II./KG 51, après un détour à Salonique, revient en Russie en novembre 1943, mais est dissous le 6 février 1944 pour devenir le nouveau III./KG 3 mais sur He 111 H-22 porte-missiles FZG 76. Début janvier 1944, il ne reste plus sur le front de l'Est que les quatre groupes et le *Stab* de la KG 3, le II./KG 51 et les *Stab* et I./KG 77. Si l'on retire le groupe de la KG 51, qui sera dissous un mois plus tard, et ceux de la KG 77, de passage à Nikolaïev avant d'être envoyés dans le Sud de la France à la mi-mars et équipés de A-17 lance-torpilles, il ne reste en fait que 126 Ju 88 A-4 et A-14 !

Le *Stab* KG 3, commandé par l'*Oberstleutnant* Fritz Aufhammer, opère en Pologne orientale au printemps 1944, puis est replié à Altenburg, en Allemagne, où il est officiellement dissous le 18 août. Fritz Aufhammer devient *Kommodore* de la JG 301, un poste tenu auparavant par un ancien as des *Kampfglieder*, Helmut Weinreich.

Appuyant la retraite vers la Biélorussie depuis Terespol, en avril 1944, le I./KG 3 de l'*Oberstleutnant* Bernhard von Dobschütz, suit le parcours du *Stab* jusqu'à Altenburg, où il est dissous à la même date, les pilotes rejoignant la chasse et le reste du personnel étant versé à la *Flak*.

Le II./KG 3 (*Hauptmann* Peter-Paul Breu, puis *Major* Werner Miehke) suit le même parcours. Le IV./KG 3 se retrouve en Prusse Orientale (Heiligenbeil), où il est dissous le 18 août, les pilotes et les radios étant affectés à la chasse et le reste du personnel aux parachutistes.

En septembre 1944, il ne reste plus aucune unité sur Ju 88 A faisant directement face à l'Armée rouge.

TROP PEU

Dresser un bilan de l'action du Ju 88 A sur le front de l'Est n'est pas chose facile. Ses succès et ses échecs ont largement coïncidé avec ceux de la Wehrmacht à laquelle son sort était étroitement lié. Tirillés entre les ordres de l'utiliser pour des bombardements stratégiques et la nécessité quotidienne de l'appui des troupes au sol, les divers commandements auxquelles ses unités ont été rattachées en ont fait un emploi que l'on qualifiera charitablement de « saupoudré ». Malgré son éclectisme, le Ju 88 A souffrira tout au long de la guerre contre l'URSS du manque de constance des états-majors dans le choix de leurs objectifs. En grande partie, parce que ses effectifs ont toujours été beaucoup trop faibles.

Même s'il est considéré par beaucoup, y compris par l'auteur de ces lignes, comme le meilleur bombardier moyen de la Seconde Guerre mondiale, on ne déclare pas la guerre à l'Union Soviétique avec 500 Ju 88 A ! ■



► Très jolie vue frontale d'un Ju 88 A-4 de la 4./KG 3 au départ d'une mission « quelque part en Russie ». On note que le *Werknummer* était reporté sur le nez de l'appareil. (ECPA-D)



Kampflieger-Asse



Ernst Fach

Ernst Fach est né en juillet 1912. Il participe à la campagne de Pologne, puis combat au-dessus de la France et de l'Angleterre comme pilote d'un Do 17 au II./KG 3. Il effectue plusieurs missions spéciales sur l'Angleterre et se fait remarquer en attaquant seul la base de Martlesham Heath.

Son groupe est transformé sur Ju 88 en mars 1941 et c'est sur cet appareil qu'il prend part à l'invasion de la Russie. Fach est alors *Staka* de la 6./KG 3, puis passe pendant un temps assez court, en août 1942, à la 4./KG 3. Le 26 mars 1942, Fach est abattu dans les lignes russes, mais son équipage et lui parviennent à regagner les leurs.

Le 22 mai 1942, à l'occasion de sa 150^e mission, il reçoit la *Deutsches Kreuz in Gold*. Promu *Hauptmann*, il devient *Staka* de la 9./KG 3 en septembre 1942. La 4^e de ce mois, c'est à lui qu'échoit l'honneur de réaliser la 10 000^e mission du III./KG 3.

En janvier 1943, son escadrille est rebaptisée 9.(Eis.)/KG 3 – *Eis.* pour *Eisenbahn* (chemin de fer) – et se spécialise dans la chasse aux trains, souvent loin derrière la ligne de front. Elle reçoit 9 Ju 88 C-6c (sur la photo ci-dessus le 5K+AT de Fach au retour d'une mission à Poltava). En avril, il effectue sa 300^e mission de guerre et détruit à cette occasion sa 63^e locomotive. En mai, son palmarès s'établit à 8 ponts, 19 chars, 96 camions, 32 pièces d'artillerie et 3 avions ennemis détruits. Entre avril et mai, son escadrille revendique 216 locomotives !

Le 15 mai 1943, de retour d'une cérémonie à Kharkov, son appareil s'écrase pour une raison inconnue juste avant d'atterrir à Poltava, entraînant tout l'équipage dans la mort. Ernst Fach recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume, le 3 septembre 1943.



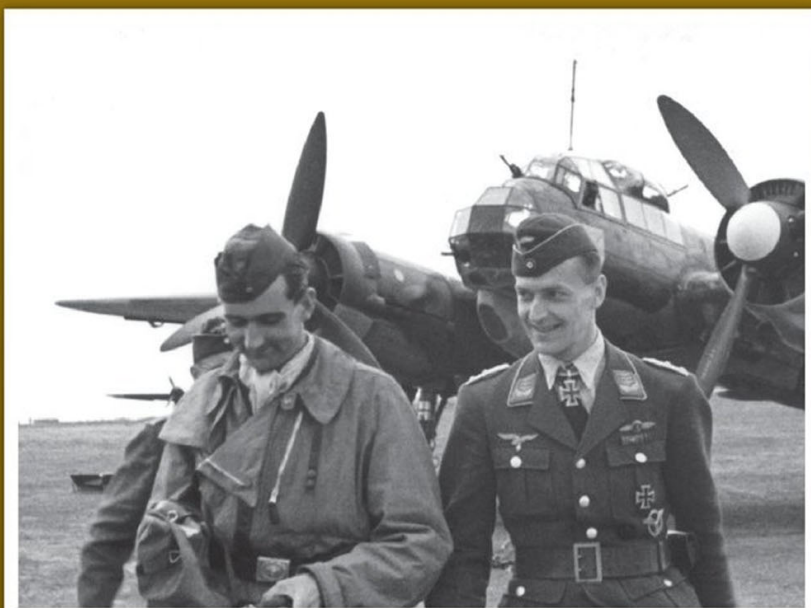
Heinrich Paepke

Ancien de la marine marchande, Heinrich Paepke rejoint la Luftwaffe dès 1935 à l'âge de 25 ans. Affecté à la KG 30 en 1939, il est *Oberleutnant* et *Kapitän* de la 7. *Staffel* lors de l'invasion de la Norvège. Pendant la campagne à l'Ouest, son escadrille se distingue particulièrement, lui-même revendiquant un cargo de 10 000 tonnes devant Dunkerque. Lors de la Bataille d'Angleterre, il rentre avec un appareil dans lequel on dénombre 180 impacts !

Il reçoit la *Ritterkreuz* le 5 septembre 1940. En octobre 1941, il est nommé *Kommandeur* du II./KG 77, un groupe qui part pour la Sicile trois mois plus tard. Le 12 août 1942, il coule un autre gros cargo (12 000 tonnes), puis exécute quelques raids à longue distance sur Le Caire et le canal de Suez.

Le 17 octobre 1942, au cours d'un raid sur Malte, son Ju 88 est victime d'une collision frontale avec le Spitfire du *Flight Lieutenant* Ripley O. Jones du N° 126 *Squadron*. Il n'y a aucun survivant dans les deux avions. Le *Hauptmann* Heinrich Paepke recevra les Feuilles de chêne à titre posthume.

Par un curieux hasard, il est tué le même jour et au même endroit qu'un autre as des *Kampflieger*, le *Major* Gerhard Kollwe (Ritterkreuz avec Feuilles de chêne), *Kommandeur* du II./LG 1, abattu quelques heures plus tard par d'autres Spitfire de la même unité.



Peter-Paul Breu

Peter-Paul Breu est né en juin 1915, près de Gotha. Très jeune attiré par l'aviation, il intègre la Luftwaffe peu après sa création en 1935. Il passe de la chasse au bombardement et participe à la campagne de Pologne comme *Oberleutnant* à la 6./KG 3 sur Do 17 Z. Il prend le commandement de son escadrille au moment de la Bataille d'Angleterre.

Promu *Hauptmann*, il devient *Kommandeur* du II./KG 3, peu avant l'invasion de l'URSS, au moment où le groupe est transformé sur Ju 88 A. Il se fait remarquer par quelques exploits, notamment des attaques efficaces contre une contre-offensive soviétique dans le secteur de Kirov, au cours desquelles il détruit 26 chars. Son palmarès fait également état de 34 convois et trois avions ennemis détruits.

Peter-Paul Breu reçoit la *Ritterkreuz* le 2 octobre 1942. La suite de sa carrière est inconnue. Il termine la guerre avec le grade de Major et 425 missions à son compte. Il est décédé le 2 août 2001.