



STURMFLIEGER

À L'ASSAUT DES FORTERESSES

À l'assaut des Forteresses

par Christian-Jacques Ehrengardt



L'ennemi attaqué devra être descendu à bout portant ou, au cas où la victoire n'est pas possible, être percuté en vol. »

Paragraphe tiré de la déclaration signée sous serment par les pilotes de la *Sturmstaffel 1*.



Si

les premières incursions majeures des bombardiers américains sur le sol du Reich se soldent par des résultats dérisoires pour des pertes conséquentes, quelques visionnaires sont persuadés qu'il faut s'attendre à ce que, à terme, l'inexorable montée en puissance de la Eighth Air Force inverse ces deux données : des pertes dérisoires pour des résultats conséquents. Certains estiment qu'en leur infligeant en une ou plusieurs fois des dommages insupportables, avant que leurs formations n'atteignent une taille critique, ils pourront obliger les Américains à suspendre leurs raids – le temps que les chasseurs à réaction prennent le relais afin de rétablir une fois pour toutes la suprématie aérienne de la Luftwaffe dans les cieux du Reich. C'est dans ce contexte que naît une nouvelle génération de pilotes prêts à tout – y compris percuter en vol leurs adversaires – pour parvenir à leurs fins : les *Sturmflieger*.



détermination des Américains. Pas même la véritable déroute que subit la Eighth Air Force le jour anniversaire de la mission historique sur Rouen.

Le 17 août 1943, celle-ci organise un raid d'une audace inouïe – et même un double raid, puisque deux objectifs doivent être frappés à quelques heures d'intervalle par 390 B-17 : Ratisbonne et Schweinfurt. Nous ne nous étendrons pas sur cette mission [1], qui a cependant coûté la bagatelle de 60 appareils (89 tués et 412 prisonniers), soit un peu plus de 16 % des forces engagées – trois *Bombardment Groups* ayant même dépassé les 41 % de pertes ! Contrastant avec l'ambiance morose qui règne au soir de cette sinistre journée au sein des états-majors de l'Air Force, celle qui prévaut chez leurs homologues du camp opposé confine à l'exaltation : en 872 sorties, la Luftwaffe a revendiqué 107 B-17 détruits (plus 5 chasseurs) et 85 fortement endommagés. Mais dans ce concert de louanges, certaines voix apportent une note discordante : quelles qu'aient été les pertes qu'elle a infligées à l'ennemi, la chasse allemande n'a pas pu empêcher ses quadrimoteurs de traiter leurs objectifs – renforçant ainsi le dogme de la stratégie aérienne alliée : le bombardier finit toujours par passer.

Ce postulat étant acquis, se pose alors une question brûlante : quel prix les Américains sont-ils prêts à payer pour faire passer leurs bombardiers coûte que coûte ?

LE BOMBARDIER FINIT TOUJOURS PAR PASSER

Le 17 août 1942, la Eighth Air Force effectue sa première mission avec ses propres appareils : douze Boeing B-17E, placés sous bonne escorte, bombardent en plein jour la gare de Sotteville-lès-Rouen. Les pilotes du II./JG 26, contraints à ferrailler avec quatre *Squadrons* de Spitfire, n'ont pas pu s'approcher des quadrimoteurs qu'ils ont identifiés comme étant des Short Stirling. Même si les grands pontes de l'US Army Air Force arborent un large sourire d'autosatisfaction, Rouen n'est pas vraiment située en plein cœur du Reich, et la survie d'une formation de Forteresses volantes livrée à elle-même (et à la Luftwaffe), sans escorte de chasse, reste encore à démontrer. Mais, comme on dit, il faut un début à tout. Un an plus tard, la situation a considérablement évolué. Ce « corps expéditionnaire » s'est petit à petit transformé en une véritable machine de guerre ; il dispose désormais de plus de 500 bombardiers lourds (B-17 et B-24) et se permet des incursions de plus en plus profondes au-dessus de l'Europe occidentale – toujours sans escorte. Cependant, elles sont souvent payées au prix fort : 425 appareils ont été abattus pour 7 665 sorties au cours de ces douze derniers mois ; les pertes ont même atteint 8,1 % des effectifs engagés en février 1943. Toutefois, rien ne semble pouvoir entamer la

LE « GRAND COUP »

Parmi ceux qui réfléchissent à cette équation à une grosse inconnue se trouve le *Major* Hans-Günther von Kornatzki. Cet ancien (37 ans), qui a appris à piloter des chasseurs en Italie en 1933, quitte la première ligne peu après le début de la guerre. Il occupe ensuite divers postes en état-major avant d'être muté à celui du *Höherer Jagdfliegerführer West* en février 1943. Ce commandement ayant sous sa coupe la chasse à l'Ouest sous l'égide de la *Luftflotte 3*, Kornatzki est donc bien placé pour savoir de quoi il retourne. Il a aussi un autre atout dans sa poche : en mai 1941, il a épousé Ursula Grundmann, fille d'un général mais surtout secrétaire de Hermann Göring ; même après la mort de sa femme, tuée lors d'un bombardement à Berlin en août 1942, il conservera des rapports privilégiés avec le commandant suprême de la Luftwaffe.

[1] Pour en savoir plus, voir *Aéro-Journal* hors-série n° 18 (juillet 2014) : Boeing B-17 Fortress – 1943-45, *The Mighty Eighth*.

► Alignement des Fw 190 A-6 de la *Sturmstaffel 1* le long de la piste de Dortmund peu après l'application des nouvelles marques d'identification noir et blanc, vraisemblablement en janvier 1944.

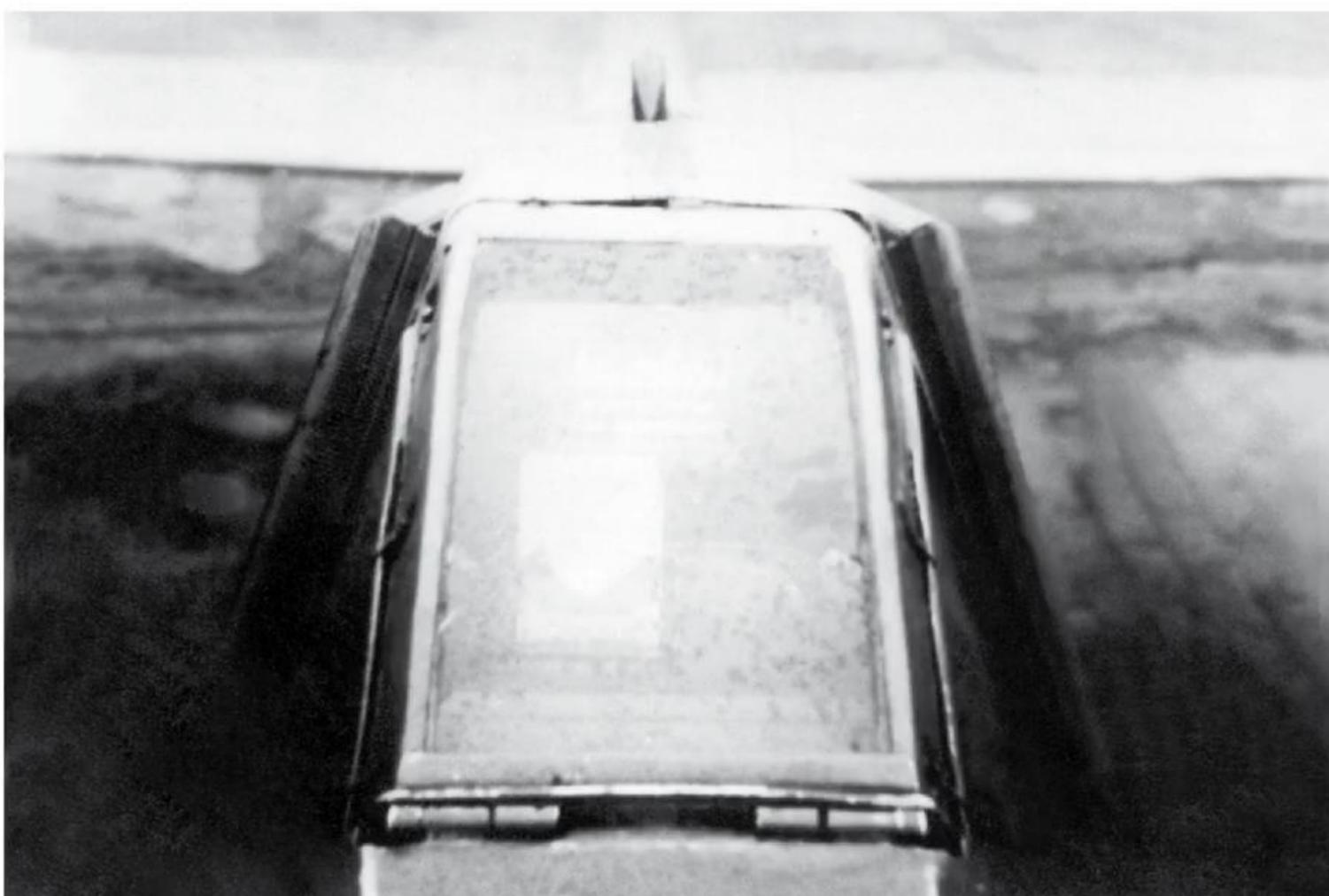
(Toutes les photos proviennent de la collection E-N Archives)





Kornatzki fait partie de ceux qui sont persuadés que l'offensive aérienne des Américains ne fera que s'intensifier au fil des mois. Il estime qu'il convient de frapper un grand coup en infligeant à l'ennemi des pertes insupportables en une ou, éventuellement, plusieurs fois, avant que le flot des bombardiers ne devienne incontrôlable. Lui qui a un temps enseigné les tactiques de combat aérien

à Fürstenfeldbruck sait que la meilleure approche pour abattre les « Fliegende Festungen », c'est en formation groupée, par plein arrière et à bout portant – la plus risquée. Toutefois, il a calculé que chaque chasseur devient alors la cible d'une quarantaine de mitrailleurs américains. Il sera donc nécessaire de disposer d'un chasseur spécialement aménagé avec un blindage renforcé autour du moteur et



► & ◄ Les Fw 190 A-6 de la *Sturmstaffel 1* bénéficient de blindages vitrés renforcés – pas moins de 30 mm d'épaisseur. Cependant, les renforts des vitres latérales seront souvent déposés, car les montants créent des angles morts préjudiciables à une bonne vision périphérique.



de la cabine de pilotage ; de même, il devra être armé d'au moins deux canons MK 108 de 30 mm.

Le seul appareil susceptible de correspondre à ces critères est le Fw 190 A, un chasseur dont le moteur en étoile est moins vulnérable aux coups que le Bf 109 avec son moteur à refroidissement par liquide, et le seul capable d'être armé de canons de 30 mm.

Mais il devra aussi recruter des pilotes déterminés et aux nerfs solides, capables de s'approcher à moins de 20 m de la queue d'un B-17 !

En septembre 1943, il a l'occasion de rencontrer le *General der Jagdflieger* Adolf Galland et de lui exposer sa thèse. L'idée d'un « grand coup », obsession qui polluera les cerveaux des décideurs de la Luftwaffe du premier au dernier jour de la guerre, entre en parfaite adéquation avec le schéma de pensée de son interlocuteur. Lui-même se prépare à constituer une importante force de réserve, qu'il compte lancer en une seule fois contre les *Viermots* [2] américains dans le but de leur infliger des pertes telles qu'ils devront renoncer pour plusieurs mois à survoler le *Reich* – et c'est tout ce que Galland souhaite : gagner du temps pour permettre la mise en œuvre des *Wunderwaffen*, et en particulier le Messerschmitt Me 262, le chasseur révolutionnaire qui permettra à la Luftwaffe de regagner la supériorité aérienne au-dessus de l'Allemagne.

Kornatzki lui précise sa pensée :

« Pour obtenir les résultats escomptés, il faut créer des unités spéciales composées de volontaires très expérimentés. Ils piloteront des chasseurs lourdement armés et blindés pour s'approcher à bout portant en formation serrée. Et, au besoin, ils devront être prêts à éperonner leur adversaire. »

Galland est séduit par l'idée et donne son accord pour la création d'une *Staffel* expérimentale, que Kornatzki baptise *Sturmstaffel 1*, un terme copié sur celui des *Sturmtruppen* (troupes d'assaut) de la Grande Guerre, qui lui confère d'emblée un statut d'unité d'élite.

Mais sera-ce suffisant pour attirer les volontaires ?

▲ Le Major Erwin Bacsila, dont Kornatzki fait son second, mais qui ne volera guère plus que son *Staffelkapitän* – raison probable pour laquelle il sera l'un des rares survivants de la *Sturmstaffel 1*.

▼ Portait officiel du Major Hans-Günther von Kornatzki. Personnellement crédité de six victoires, il ne recevra jamais la *Ritterkreuz*.

LE MATÉRIEL

Le 19 octobre 1943, le I. *Jagdkorps* signe la création officielle de la *Sturmstaffel 1* pour une durée provisoire de six mois. Celle-ci n'a cependant ni avion, ni pilote, ni même de chef – Kornatzki n'en prendra officiellement le commandement que le 4 décembre.

En ce qui concerne le matériel, ce dernier choisit le Fw 190 A-6. Cette version a été conçue pour l'attaque au sol (elle donnera naissance au Fw 190 F) et, donc, présente un blindage renforcé autour du moteur et du cockpit. Le pare-brise et la partie coulissante de la verrière reçoivent un renfort d'une épaisseur de 30 mm, mais les vitres blindées latérales seront souvent démontées par les pilotes, arguant du fait qu'elles gênent la vue sur les côtés. L'armement se compose de deux mitrailleuses de capot MG 17 de 7,92 mm et de quatre canons d'aile MG 151/20 de 20 mm ; au grand dam de Kornatzki, le MK 108 n'est pas disponible. Pour alléger la machine, qui flirte avec les 5 tonnes au décollage, les mitrailleuses de capot seront rapidement déposées (servant surtout à régler le tir avant l'utilisation des canons, elles n'ont aucune utilité pour des attaques à bout portant). Cette version n'est pas équipée du râtelier ventral ETC 501 pouvant accueillir un réservoir largable de 300 litres, ce qui obligera les hommes de Kornatzki à se porter sur des terrains avancés pour intercepter des formations ennemies hors de leur rayon d'action depuis leur base d'origine.

[2] Abréviation de *Viermotoriger – quadrimoteur*.



RAMMJÄGER

Au début du mois d'octobre 1943, des officiers de l'état-major de Galland sillonnent toutes les bases des unités de chasse engagées à l'Ouest pour recruter des volontaires. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce projet ne soulève pas l'enthousiasme. Ce qui dérange le plus, c'est l'engagement écrit que devront signer les volontaires, et notamment cette clause :

« L'ennemi attaqué devra être descendu à bout portant ou, au cas où la victoire n'est pas possible, être percuté en vol. »

Cette déclaration sur l'honneur s'achève par ce paragraphe :

« Je n'atterrirai pas sans avoir abattu un adversaire. Si je venais à manquer à ce serment, je me présenterais de moi-même devant un conseil de guerre ou je serais renvoyé de l'escadrille. »

Pourtant, seize pilotes acceptent de rejoindre la *Sturmstaffel*, ce qui fait parfaitement les affaires de Kornatzki, étant donné le faible nombre d'avions qui lui sera confié. Celui-ci leur fait passer personnellement leur entretien d'embauche dans son bureau à Berlin. Il apaise certaines craintes en leur expliquant qu'il n'exigera pas d'eux qu'ils sacrifient leur vie délibérément, que l'abordage ne devra être utilisé qu'en dernier ressort et absolument pas de manière systématique [3].

Les pilotes se surnommeront *Rammjäger* (du verbe « rammen », percuter).

La plupart sont de jeunes officiers et sous-officiers, soit se morfondant dans des unités de seconde zone, soit en délicatesse avec leur hiérarchie, comme Wolfgang Kosse, un cas particulier dont nous reparlerons plus bas, ou l'*Unteroffizier* Otto Weißenberger, frère de Theodor (le grand as de la JG 5, qui finira la guerre avec les Feuilles de chêne et 208 victoires), transfuge de la 13.(Z)/JG 5, où il a fait l'objet de plusieurs rapports négatifs.

D'autres volontaires arriveront par la suite, en particulier le *Major* Erwin Bacsila, pilote expérimenté ayant commandé différentes unités opérationnelles (il a même été *Kommodore* de la JG 52 par intérim), mais qui s'ennuie

▲ Le 17 novembre 1943, les premiers volontaires regroupés à Achmer reçoivent la visite du *Generalleutnant* Adolf Galland, *General der Jagdflieger*, puis du *Reichsmarschall* Hermann Göring, *Oberbefehlshaber der Luftwaffe*.

De gauche à droite : *Leutnant* Hans-Georg Elser, *Major* Hans-Günther von Kornatzki, *Major* Erwin Bacsila, *Unteroffizier* Werner Peinemann, *Generalleutnant* Adolf Galland, *Unteroffizier* Kurt Röhrich, *Gefreiter* Gerhard Vivroux et *Gefreiter* Heinz Steffen.

[3] Il est possible que ce soit à la demande de Galland, qui, un an plus tard, refusera à Hajo Herrmann la création d'une unité de « volontaires de la mort », qui se concrétisera néanmoins malgré les avis négatifs de Göring et de Hitler sous le nom de *Rammkommando Elbe*.

ferme au sein de l'état-major du *JaFü Bretagne* sous les ordres de l'implacable Walter Oesau. Une quarantaine de pilotes seront ainsi recrutés tout au long de l'existence de la *Staffel*.

Quelques-uns ne tarderont pas à émerger du lot au fil des mois, comme Werner Gerth, Willi Maximowitz, Wolfgang Kosse ou Gerhard Vivroux, qui abattront chacun au moins dix quadrimoteurs au cours de leur carrière – aucun ne survivra au conflit !

SUR LE PIED DE GUERRE

La petite troupe s'installe à Achmer (Basse-Saxe), terrain déjà occupé par l'*Erprobungskommando* 25, qui expérimente tactiques et armes nouvelles contre les quadrimoteurs américains, où elle reçoit la visite du *General der Jagdflieger* (Galland) et de l'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe* (Göring) le 17 novembre. C'est en cette occasion solennelle que les *Rammjäger* signent leur engagement sur l'honneur ; il leur est même demandé de rédiger leur testament, qui sera annexé à cette déclaration !

Kornatzki a pris Bacsila comme adjoint, et tous deux s'attellent à la tâche de rendre leur petite unité opérationnelle le plus rapidement possible, d'autant que 15 Fw 190 A-6 sont livrés dans le courant du mois de novembre.

Le 13 décembre 1943, la *Eighth Air Force* réserve une bien mauvaise surprise à la Luftwaffe : des chasseurs P-51 Mustang escortent d'un bout à l'autre une mission des B-17 sur Emden (1 600 km). Même si Göring refuse de croire qu'un chasseur monomoteur soit capable d'un tel exploit (et il n'a encore rien vu !), aux échelons inférieurs, on se prépare au pire.

Étant donné sa surcharge pondérale, la version A-6 est la plus lente et la moins maniable des variantes du Fw 190 A (le moteur étant resté le même). « Pour pouvoir prendre l'air avant la fin de la piste, dira un pilote, je devais défoncer la cloison pare-feu avec la manette des gaz ! » Il va donc falloir fournir une escorte aux *Sturmflieger* pour éviter qu'ils ne soient abattus par les Mustang avant d'avoir pu accomplir leur tâche.



▲ Suivi par Kornatzki, Göring passe les pilotes en revue (de droite à gauche) : *Gefreiter* Heinz Steffen, Rudolf Pancherz et Gerhard Vivroux, et *Unteroffizier* Werner Peinemann. C'est à l'occasion de cette visite que les pilotes de la *Sturmstaffel* sont invités à signer leur serment sur l'honneur de revenir à leur base avec une victoire, quitte à percuter un bombardier américain en vol.

▼ Retour de mission du *Major* Erwin Bacsila à bord du « 7 blanc ». En raison du faible nombre d'avions disponibles, les pilotes n'avaient pas de machines attitrées et prenaient part aux missions aux commandes de celles disponibles.





Focke-Wulf Fw 190 A-6

Major Erwin Bacsila
Sturmstaffel 1

Dortmund-Brackel (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), janvier 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Focke-Wulf Fw 190 A-4 (W.Nr. 581)

Leutnant Hans Ehlers
Gruppenadjutant I./JG 1
Dortmund-Brackel (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), janvier 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017

Le I./JG 1, commandé par le *Hauptmann* Rudolf-Emil Schnoor, qui est en train d'être transformé sur la version A-7, est désigné pour tenir ce rôle. Comme il est basé à Dortmund-Brackel (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), il est décidé d'y transférer la *Sturmstaffel 1*. C'est chose faite début janvier 1944.

Les deux commandants mettent alors au point leur tactique. En fait, le I./JG 1 ne servira pas de protection haute à la *Sturmstaffel 1*, mais les deux unités prendront en tenaille une même formation de B-17 : les hommes de Schnoor se mettront en position d'attaque classique, tous les avions en ligne, espacés les uns des autres de la largeur d'une envergure, pour une première passe frontale ; simultanément, ceux de Kornatzki, formant un « V » compact, arriveront sur les arrières de la formation ennemie. Cette manœuvre en ciseau permettra d'abattre plusieurs bombardiers, d'en endommager quelques autres et, surtout, de disperser les survivants. La deuxième passe et les suivantes permettront de « liquider » les proies isolées. Simple et efficace – tout au moins en théorie.

UN DÉBUT HÉSITANT

Pénétrer au milieu de formations compactes de *Viermots* hérissés de mitrailleuses, dont l'approche est désormais rendue difficile par une escorte agressive, requiert non seulement du courage – ce n'est pas ce qui manque aux *Sturmflieger* –, mais aussi une certaine expérience. Même les plus grands as rapatriés du front de l'Est pour se frotter aux *Pulks* (pelotons) de B-17 mettront quelque temps à s'y habituer, et plus d'un y laissera la vie faute d'avoir pu s'adapter à ce genre de « sport ». Les débuts de la « bande à Kornatzki », dont la plupart des membres n'ont qu'une faible expérience du combat aérien, sont forcément difficiles.

Ainsi, lors de leur première sortie, le 5 janvier 1944, ils ne parviennent même pas à entrer en contact avec l'ennemi.

Six jours plus tard, le 11 janvier, ils montent à l'assaut d'une formation de 663 bombardiers américains. La suite est un peu plus confuse. Plusieurs pilotes revendiquent des victoires. Dans une lettre à son père, l'*Unteroffizier* Heinz von Neuenstein raconte qu'il a abattu deux quadrimoteurs et éperonné un troisième, « ayant ainsi accompli mon devoir » [4]. La propagande attribue la première victoire des *Sturmflieger* à Bacsila... qui n'a pas participé à la mission ; d'ailleurs, lui et Kornatzki voleront peu, la *Staffel* étant commandée en combat par le *Leutnant* Werner Gerth [5]. En fait, l'*Oberleutnant* Ottmar Zehart [6] se voit officiellement confirmer le seul succès du jour [7] : « Je me suis juste

glissé derrière la formation des *Viermots*. C'est tout ! », expliquera-t-il avec une grande simplicité.

Peu concernés par cet imbroglio, les Américains ne se sont même pas aperçus qu'ils avaient été la cible d'une nouvelle forme radicale d'attaque aérienne.

Pendant plus de deux semaines, les conditions météo clouent la *Sturmstaffel* au sol, tandis que la *Eighth Air Force* restreint ses activités à des missions au-dessus de la France. Toutefois, ce désaveu forcé n'entame pas le moral des pilotes, au plus haut depuis leur deuxième mission ; si celle-ci n'a pas été aussi productive qu'espéré, au moins tous sont rentrés.

[4] *Sturmjäger – Zur geschichte des Jagdgeschwaders 4 und der Sturmstaffel 1* – Tome I – E. Mombeek – La Porte d'Hoves, Belgique, 1997.

[5] Ancien de la 7./JG 53, il n'a pas encore remporté la moindre victoire.

[6] Il avait été transféré de la *Flak* à l'aviation en... août 1943. La *Sturmstaffel 1* fut sa première affectation en unité.

[7] *Luftwaffe Sturmgruppen – J. Weal – Osprey Aviation Elite Units n° 20, Oxford, 2005.*

APPARITION DE NOUVELLES MARQUES

La JG 1 est la première escadre dédiée à la défense du *Reich* à adopter une marque d'identification spécifique – à savoir une large bande rouge entourant l'arrière du fuselage –, et ce, dès la fin de l'année 1943. Son but est double : distinguer rapidement les chasseurs amis des



chasseurs ennemis et permettre un regroupement plus rapide des appareils de la même unité après la première passe qui, inévitablement, entraîne une grande dispersion des avions. Contrairement à ce qui a été souvent écrit, c'est dès février 1944 que le RLM rend obligatoire cette marque d'identification, plus connue sous l'appellation de « bandes de défense du Reich », pour toutes les unités impliquées dans la protection de la mère patrie. Il faudra cependant un certain temps avant que cette pratique ne se répande.

Le I./JG 1 pousse plus loin la nécessité d'une identification visuelle en appliquant sur le capot des damiers de couleurs différentes en fonction des *Staffeln* ; ce système sera abandonné après des démêlés avec le 78th *Fighter Group* américain portant des damiers noir et blanc.

Au début de son aventure, la *Sturmstaffel 1* adopte la même bande rouge, mais elle se démarque rapidement en appliquant deux bandes noires entourant une bande blanche. Les autorités demandent aussi aux unités de la défense du Reich de peindre une spirale blanche sur la casserole, tournant dans le même sens que l'hélice, afin de faciliter l'identification frontale des avions amis.

LES PREMIÈRES PERTES

Après une tentative d'interception avortée la veille, les *Sturmflieger* reprennent contact avec l'ennemi le 30 janvier 1944 – un groupe de B-24 en route pour Hanovre. Deux Liberator sont abattus, le premier de manière classique par le *Gefreiter* Willi Maximowitz et le second « à l'abordage » par l'*Unteroffizier* Hermann Wahlfeldt, qui évacuera son avion sans même une égratignure. Quatre autres Fw 190 sont abattus, faisant deux tués (*Unteroffizier* Heinz von Neuenstein et *Fähnrich*

▲ L'un des premiers A-6 livrés à la *Sturmstaffel 1*. On note les canons MG 151/20 de 20 mm implantés sur l'aile extérieure et le pare-brise blindé. Dans un premier temps, la *Staffel* adopte la bande rouge autour du fuselage arrière, caractéristique de la JG 1.

▼ Un A-6 décoré aux couleurs de la *Sturmstaffel 1*. Le blindage des vitres est bien visible.

Manfred Derp) et deux blessés graves. Au cours de ce combat, le *Major* Erwin Bacsila est crédité d'un « *Fortress II* », ce qui laisse à penser qu'il s'est joint de sa propre initiative au I./JG 1 qui s'en est pris à une formation de B-17 qui ciblait Brunswick. Curieusement, l'état des existants et des mouvements d'avions (*Flugzeugbestand und Bewegungsmeldungen*) établi au 31 janvier 1944 ne mentionne la perte à l'ennemi que de trois Fw 190 dans le courant du mois. Cependant, ce combat s'étant déroulé la veille du recensement, il est possible que les deux autres pertes aient été basculées sur février. Ce même relevé indique la présence de 15 Fw 190 A-6 au 1^{er} février (en fait, seulement 13), mais la quasi-totalité des appareils rentrés à leur base ayant été endommagés à des degrés divers en ce 30 janvier, le taux de disponibilité a chuté de manière vertigineuse.





Seuls dix appareils peuvent prendre part à la sortie suivante, le 10 février, depuis le terrain avancé de Rheine, non loin d'Achmer (qui, avec Hopsten, fait partie du grand complexe d'Osnabrück). Une seule victoire est revendiquée (*Oberfähnrich* Heinz Steffen), mais la *Sturmstaffel* s'en sort indemne. Le lendemain, deux B-17 sont abattus par Steffen et par le *Flieger* Wolfgang Kosse (sa 18^e personnelle) ; un Fw 190 est considéré comme irréparable : il n'en reste plus que sept en état de vol !

On peut s'étonner qu'un simple *Flieger* soit pilote de chasse, mais il faut revenir sur le parcours de Wolfgang Kosse pour comprendre pourquoi. À 22 ans, il arrive à la 6./JG 26 comme *Leutnant* au début de la campagne de France ; il remporte sa première victoire (un Lysander) le 17 mai 1940, puis il est muté à la 5./JG 26, dont il prend le commandement avec le grade d'*Oberleutnant* le 23 août 1940. Il est ensuite transféré comme *Staka* à la 1./JG 5 en mai 1942, puis promu *Hauptmann* en avril 1943 ; il est alors titulaire de 11 victoires. C'est ensuite la descente aux enfers. Il casse un avion qu'il avait subtilisé sans autorisation et passe en conseil de guerre pour avoir abusé de sa position hiérarchique en exigeant d'un subordonné qu'il mente sous serment ; les deux événements sont sans doute liés, mais nous ignorons de quelle manière. Quoi qu'il en soit, le 30 novembre 1943, il est lourdement sanctionné : relevé de son commandement, rétrogradé au rang de simple soldat (*Flieger*), il est condamné à neuf mois de forteresse. Il ne fera que trois mois et demi de détention préventive ; sa demande de rejoindre la *Sturmstaffel* 1 étant acceptée, sa peine d'emprisonnement est commuée en période probatoire sur le front. Il remontera les échelons (*Gefreiter* puis *Feldwebel* en l'espace de quelques jours en avril 1944) avant d'être réintégré dans son ancien grade pour « son excellente probation au vu du courage dont il a fait preuve devant l'ennemi au sein d'un *Sturmjagdgruppe* » le 8 octobre 1944 ; il recevra la *Deutsches Kreuz in Gold* (certaines sources laissent à penser qu'il aurait même été proposé pour la *Ritterkreuz*). Sa rédemption s'achèvera le 24 décembre 1944, quand il sera porté disparu avec la 15.(*Sturm*)/JG 3 au cours d'un combat contre des Typhoon près de Liège. Il est généralement crédité de 28 victoires.

« BIG WEEK »

Le 6 janvier 1944, la *Eighth Air Force* hérite d'un nouveau chef bien plus agressif que son prédécesseur, le *Major General* James H. Doolittle : son but est de casser les reins de la *Jagdwaaffe*. Maintenant que trois *Fighter Groups* équipés en P-51B/C sont disponibles pour escorter les bombardiers, une série de raids au-dessus du *Reich* est planifiée entre le 20 et le 25 février dans le cadre de l'opération « Argument ». Si cet épisode passe à la postérité sous le nom de « Big Week », la Luftwaffe, elle, passe à la machine à laver : 326 avions et 170 pilotes sur le carreau (plus 112 blessés à des degrés divers) ! Ayant perdu la supériorité aérienne au-dessus de son propre territoire, la Luftwaffe ne peut désormais que subir la loi du plus fort. Les *Sturmflieger* n'auront qu'une participation marginale, d'abord parce que le 1./JG 1 est envoyé sur d'autres secteurs et ne peut plus mettre en œuvre les tactiques « en tenaille » définies au départ, ensuite parce que le faible nombre d'avions disponibles limite sérieusement l'efficacité des attaques. On notera, à cet égard, que plus personne ne songe à percuter un B-17 en vol ! Au moment où commence cette folle semaine, la *Sturmstaffel* 1 a touché 9 Fw 190 A-7, une version dédiée à la chasse « au gros ». Équipée du nouveau collimateur Revi 16b, elle se distingue aussi par le remplacement des 7,92 mm de capot par des MG 131 de 13 mm, qui seront d'ailleurs démontées par les pilotes dès la réception des avions ! Les machines sont livrées avec le râtelier ventral ETC 501 pouvant accueillir un réservoir largable de 300 litres.

Conformément au vœu de Kornatzki, certains (tous ?) sont armés de deux MK 108 de 30 mm (A-7/R2) à la place des MG 151/20 extérieurs ; en raison de la vitesse initiale très faible de l'obus (540 m/s), l'importante courbure de la trajectoire impose un tir à faible distance pour toucher sa cible : or, c'est justement le credo des *Sturmflieger* ! Un coup chanceux peut briser une aile de B-17 à lui seul, mais trois ou quatre obus mis au but entraînent, sinon la destruction du bombardier, tout au moins des dégâts significatifs qui peuvent le contraindre à quitter sa formation et devenir l'objet de toutes les attentions des chasseurs allemands. C'est la naissance du concept du *Herausabschuß* [8].

[8] Le *Herausabschuß* ou *Herausschuß* (HSS) consistait à endommager un avion ennemi au point qu'il était contraint de quitter sa formation ; il équivalait à une victoire. Le *Herausabschuß* était comptabilisé dans le score personnel du « vainqueur ».



Les hommes de Kornatzki ne participent pas à la première sortie des bombardiers américains dans le cadre de la « Big Week » le 20 février. En revanche, ils répondent présents le lendemain, quand 617 B-17 et 244 B-24 se présentent dans l'espace aérien du Reich. Employés isolément, leurs résultats sont médiocres : deux victoires (*Unteroffizier* Kurt Röhrich et *Feldwebel* Gerhard Marburg) et un *Herausabschuß* (Marburg) pour deux tués.

Le 22 février, les conditions météo perturbent les projets de la *Eighth Air Force*, qui doit se contenter d'un service minimal, mais la dispersion des unités dans le brouillard va se révéler très coûteuse (15,2 % de pertes). Néanmoins, attaquant toujours seule, la *Sturmstaffel 1* ne revendique qu'une seule victoire (*Leutnant* Werner Gerth) au-dessus de Bielefeld ; cependant, les sept appareils rentrent indemnes.

◀ Préparatifs d'une nouvelle mission à Salzwedel. Les casseroles ont reçu une spirale blanche, conformément aux directives données par le I. *Jagdkorps*. Il s'agit d'une marque distinctive permettant d'identifier un avion ami de face.

désormais assurée par un groupe dédié, équipé de chasseurs de « supériorité aérienne » et moins engagé dans l'attaque des *Viermots*. Ce schéma tactique sera repris par la suite lors de la création des trois *Sturmgruppen*. Maintenant, on peut quand même se poser la question de savoir pourquoi cette escadrille, qui peine à aligner plus de dix avions par mission, bénéficie d'une telle sollicitude – un *Gruppe* entier pour sa protection –, alors que ses résultats sont plutôt faibles et inférieurs à ceux des *Staffeln* conventionnelles engagées dans la défense du Reich. Est-ce dû à l'entregent de Kornatzki (peut-être auprès de Göring), à l'intérêt que porte Galland à cette expérience ou au fait que le I. *Jagdkorps*, ayant signé la création de cette unité pour une durée limitée à six mois, souhaite mener l'expérimentation jusqu'à son terme ?

UN NOUVEAU PARTENAIRE

Le 26 février 1944, les 10 Fw 190 A-6/A-7 de la *Sturmstaffel 1* sont transférés sur le terrain de Salzwedel (Saxe-Anhalt). Ce mouvement marque la fin de l'association avec le I./JG 1 et le début de la collaboration avec le IV./JG 3. Ce groupe, qui vient juste d'être confié au *Major* Friedrich-Karl « Tutti » Müller, un as aux 117 victoires et titulaire des *Eichenlaub*, aligne 38 Bf 109 G-6 flambant neufs.

Ce changement n'est pas le fruit du hasard. L'agressivité des Mustang de l'escorte au cours de ces derniers jours peut faire craindre le pire à l'avenir pour les hommes de Kornatzki aux commandes d'appareils lourds et peu maniables. Comme le I./JG 1 est trop accaparé par sa propre tâche, la protection de la *Sturmstaffel 1* sera

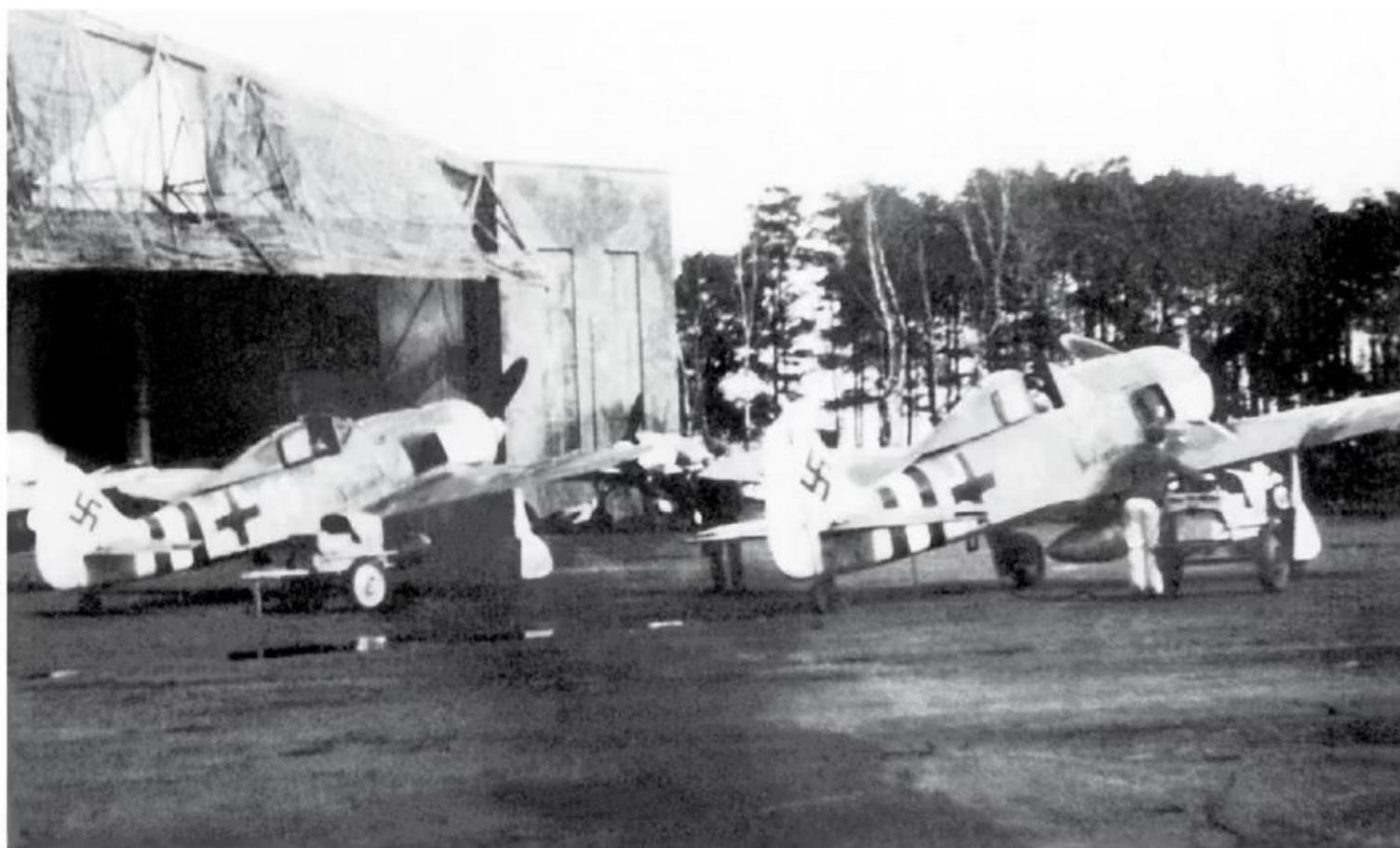
▼ Les pilotes de la *Sturmstaffel 1* s'alignent pour une inspection sur le tarmac de Dortmund début février 1944. De gauche à droite : *Oberleutnant* Ottmar Zehart, *Leutnant* Hans-Georg Elser, *Leutnant* Friedrich Dammann, x, *Feldwebel* Gerhard Marburg, *Unteroffizier* Kurt Röhrich, *Unteroffizier* Werner Peinemann et *Gefreiter* Gerhard Vivroux.

LA DÉFENSE DE BERLIN

Après un raid sur la capitale du Reich avorté à cause du mauvais temps le 3 mars 1944, la *Eighth Air Force* remet le couvert le lendemain (4 mars). Là encore, la météo joue des tours aux Américains, et ce ne sont que 30 B-17 qui exécutent la mission. Cinq Fw 190 les interceptent à une soixantaine de kilomètres au nord-ouest de la capitale. L'*Unteroffizier* Gerhard Vivroux et le *Feldwebel* Hermann Wahlfeldt en abattent chacun un presque simultanément ; les MK 108 ont fait merveille ! Un pilote est abattu et blessé.

Le 6 mars 1944, la *Eighth Air Force* revient en force sur Berlin : 730 B-17 et B-24 (dont 672 bombarderont), sous la protection de quelque 800 chasseurs. Étant donné la route suivie par les Américains – une ligne droite entre Amsterdam et Wunstorf –, leur destination ne laisse planer aucun doute.





◀ & ▲ Des A-7 de la *Sturmstaffel 1* alignés à l'entrée d'un hangar de Salzwedel. Ils sont tous équipés du réservoir ventral largable qui leur permet de suivre leurs proies sur de plus longues distances sans avoir à rompre prématurément le combat pour rentrer à leur base d'origine ; désormais, ils pourront se poser sur des aérodromes plus éloignés de Salzwedel. Évidemment, ces nouvelles dispositions exigent des connaissances en matière de navigation aérienne, que seuls les « alten Hasen » maîtrisent.

La Luftwaffe envoie plus de 450 intercepteurs à leur rencontre. La *Sturmstaffel* ne peut aligner que sept appareils, qui, en raison de la nette supériorité numérique ennemie, doivent abandonner leur tactique favorite : ce ne sont pas sept Fw 190 qui pourront provoquer la dislocation du dispositif américain. Elle laisse donc passer en priorité les Bf 110 et Me 410 armés de canons de gros calibre et de roquettes avant de s'élancer.

La suite lui est plutôt favorable, puisque cinq pilotes revendiquent chacun une victoire et un sixième deux ; dans l'ordre chronologique : *Feldwebel* Hermann Wahlfedt, *Unteroffizier* Kurt Röhrich, *Gefreiter* Willi Maximowitz, *Leutnant* Gerhard Dost, *Oberleutnant* Ottmar Zehart et *Leutnant* Werner Gerth (deux victoires, dont un « coup de grâce » ou

endgültige Vernichtung). On ne connaît pas l'identité du septième pilote, qui ne semble pas s'être présenté de lui-même au conseil de guerre ! Après avoir obtenu son premier succès personnel près de Gardelegen à 12h38, Gerhard Dost avise un traînard, dont le sort semble ne tenir qu'à un fil. Accaparé à inscrire le B-17 dans son viseur, c'est trop tard qu'il aperçoit deux Mustang lui dégingoler dessus. Il largue son bidon ventral et fait face, mais son lourd A-7 ne fait pas le poids – si l'on peut dire – contre ses adversaires, qui l'obligent à partir en abattée pour tenter de les semer en piqué ; sa spirale devient de plus en plus serrée jusqu'au moment où son Focke-Wulf décroche et percute la planète près de Salzwedel. Un autre Fw 190 est endommagé à 60 %. Cependant, en dépit de ces infortunes, cette mission se solde par un grand succès pour



◀ Il est presque 14h00 en ce samedi 4 mars 1944 quand l'Unteroffizier Gerhard Vivroux, épuisé mais heureux, peut s'extraire de son Fw 190 A-7 « 3 blanc » : il vient d'abattre un B-17 – sa première victoire. Lors de ce genre de mission éprouvante, durant plus d'une heure et demie, les pilotes pouvaient perdre jusqu'à deux kilos. Exiger d'eux une seconde sortie dans la journée, comme le fera Göring, surtout avec des appareils éparpillés sur plusieurs terrains, était une ineptie totale.

[9] Ancien des III./JG 27 et I./JG 77, titulaire d'une victoire avant de se porter volontaire pour la *Sturmstaffel 1*, il passe au IV.(*Sturm*)/JG 3 avant de devenir *Staka 7./JG 11* puis I./JG 11. Il est abattu par des chasseurs soviétiques et fait prisonnier près de Berlin le 25 avril 1945. Il est crédité de 18 victoires.

les *Sturmflieger*. La *Eighth Air Force* a perdu 65 bombardiers (plus 3 qui sont allés se poser en Suède) – un record en valeur absolue, mais supportable en termes de valeur relative (9,7 %). Cela signifie que la *Sturmstaffel 1*, représentant 1,5 % des forces engagées par l'aviation allemande, a revendiqué la destruction de 11 % de celles engagées par les Américains !

Pour la petite histoire, le IV./JG 3 a fait encore mieux avec 13 revendications sans la moindre perte. Il faut néanmoins rapprocher les pertes réelles américaines (déjà citées) et la totalité des revendications de la Luftwaffe : 110. Si l'on inclut celles de la *Flak* et le résultat des combats contre la chasse alliée, on est dans un rapport de 1 perte américaine pour 2,5 à 3 revendications allemandes ; *usual business*, rien d'alarmant.

Quoi qu'il en soit, il est certain que la mission du jour a permis aux hommes de Kornatzki de marquer des points. Au sein du I. *Jagdkorps*, et peut-être même aux échelons supérieurs, certains commencent à penser que plusieurs unités organiques transformées en *Sturmgruppen* seraient à même d'infliger des dégâts conséquents aux *Viermots*. Galland, lui-même, n'a pas dû rester insensible à ces résultats.

Seuls six *Sturmflieger* peuvent monter à l'interception du raid sur Berlin du 8 mars ; ils revendiquent une unique victoire (*Leutnant* Richard Franz [9]), mais n'enregistrent aucune perte.

Le 22 mars 1944, la *Eighth Air Force* revient une nouvelle fois sur « Big B », comme les Américains ont surnommé Berlin, mais la

météo « empêche » la chasse allemande de prendre l'air – quoiqu'il semble plutôt que les responsables de la défense du *Reich* aient décidé de ne pas répondre aux provocations de l'US Army Air Force afin de garder leurs forces intactes pour des missions où les conditions atmosphériques leur seront plus favorables.

UNE EXPÉRIENCE TRAUMATISANTE

Selon un témoignage recueilli par Martin W. Bowman, les missions sur « Big B » ont incontestablement marqué les esprits des Américains qui y ont participé – et qui ont eu la chance d'en revenir :

« En tout, nous avons décollé à destination de Berlin sept fois. Par deux fois, notre copilote a fondu les plombs et a voulu nous précipiter dans la mer. L'équipage a dû s'employer pour le sortir de son siège, et nous avons fait demi-tour. Après la seconde fois, il n'a plus fait partie de notre équipage. Il n'était pas un lâche ; c'est juste qu'il ne pouvait pas supporter de revenir sur Berlin. »

Toutefois, elles ont encore plus profondément impressionné les Allemands. Celui qui doit faire étalage de tout son talent, c'est Josef Goebbels, *Reichsminister für Volksaufklärung und Propaganda*, pour expliquer à son peuple comment un ennemi, qu'il décrit comme anéanti par une Luftwaffe dominatrice dans les airs, a pu à plusieurs reprises envoyer autant de bombardiers lourds, qui plus est escortés par des chasseurs, pour s'en prendre à la capitale du *Reich*.

Focke-Wulf Fw 190 A-6

Gefreiter Gerhard Vivroux
Sturmstaffel 1

Dortmund-Brackel (Rhénanie-du-Nord-Westphalie), février 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017





Kornatzki, qui, à cette occasion, remporte sa cinquième victoire personnelle. Outre cette dernière, cinq autres sont créditées aux *Leutnant* Friedrich Dammann, *Unteroffiziere* Willi Maximowitz, Gerhard Vivroux et Kurt Röhrich, et *Flieger* Wolfgang Kosse. Deux pilotes ne rentrent pas : *Feldwebel* Hermann Wahlfeld et Otto Weißenberger ; Maximowitz, blessé, doit sauter en parachute.

Le *Leutnant* Siegfried Müller, un pilote confirmé, qui se bat sur le front de l'Est depuis septembre 1942, a récemment rejoint la *Sturmstaffel 1* [10] :

« Fin 1943, j'étais pilote au sein du II./JG 51 à Nis (Yougoslavie) quand j'ai lu l'appel du *Reichsmarschall* Göring demandant des volontaires pour rejoindre une *Sturmstaffel*. En raison des deux victoires dont j'étais titulaire, j'ai pensé que mon expérience pourrait être utile. Je me suis porté volontaire afin de remplir mon devoir en abattant le plus grand nombre possible de bombardiers américains qui causaient tant de malheurs à notre Patrie. Le 24 mars, j'ai effectué mon premier décollage avec la *Sturmstaffel 1* aux commandes du "17 blanc". »

La vue de ces imposantes armadas défilant en rangs serrés dans le ciel de la capitale a beaucoup ému les Berlinoises. Pour les militaires, toutefois, l'apparition de chasseurs monomoteurs au-dessus de Berlin est l'élément le plus perturbant de cette affaire. Lors de son interrogatoire après la guerre, Göring dira qu'il n'avait jamais cru une telle chose possible. Goebbels règle la question avec les grands quotidiens, dont le *Berliner Börsen-Zeitung*, qui écrit dans son édition du 13 mars : « Nul Berlinoise ne pense même une seconde à se courber devant cette terreur diabolique. [...] Si les habitants de la capitale ont été surpris de voir que, malgré nos fortes défenses et leurs lourdes pertes, quelques groupes ennemis isolés ont pu atteindre la capitale en vol de formation, il faut qu'ils se souviennent que cela ne doit en aucun cas être interprété comme un signe de puissance. » Mais bien sûr...

Le 23 mars 1944, les quadrimoteurs frappés de l'étoile blanche abandonnent temporairement « Big B » pour s'en prendre à des cibles situées dans le nord de l'Allemagne : 707 B-17 et B-24 bombardent Achmer, Brunswick et Münster-Handorf. La *Sturmstaffel 1* fait décoller 11 Fw 190, qui passent à l'attaque vers 11h15 en compagnie de 27 Bf 109 du IV./JG 3 dans le secteur de Hamm, à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Dortmund.

Exceptionnellement, les *Sturmflieger* sont menés par Hans-Günther von

L'EXPÉRIENCE PARLE

Entre le 5 janvier 1944, date de sa première mission, et fin mars, la *Sturmstaffel 1* a été créditée de 27 victoires (dont 5 HSS), mais elle a perdu 8 tués et 12 avions à l'ennemi. Le 1^{er} avril 1944, elle aligne 4 Fw 190 A-6 et 19 A-7 sur le terrain de Salzwedel. Ce bilan peut sembler en demi-teinte, mais il serait plutôt favorable comparé à celui de nombre de *Gruppen* classiques engagés dans la défense du *Reich*. Le 8 avril, la *Eighth Air Force* revient sur le secteur de Brunswick avec 611 « lourds » et 780 chasseurs d'escorte. La *Sturmstaffel 1* fait décoller 14 appareils à 15h00. Les hommes de Kornatzki ciblent un *Pulk* de B-24 près de son objectif. Trois victoires (dont un HSS) sont revendiquées : *Leutnant* Siegfried Müller et *Unteroffiziere* Heinz Steffan et Kurt Röhrich. Elles sont payées cher, car trois pilotes sont tués (dont le *Leutnant* Friedrich Dammann) et Siegfried Müller doit effectuer un atterrissage sur le ventre.

Le lendemain (9 avril), une seule victoire est à porter au crédit du *Flieger* Wolfgang Kosse (sa 20^e).

Le 11 avril marque un nouvel étalage de puissance de la part de la *Eighth Air Force* : 917 quadrimoteurs escortés par 819 chasseurs

▲ Les *Unteroffizier* Willi Maximowitz et *Gefreiter* Gerhard Vivroux posent sur le A-6 (« 2 blanc ») de ce dernier à Dortmund. Le nouvel insigne (porté uniquement du côté gauche) de la *Sturmstaffel 1* et la vitre latérale blindée sont bien mis en évidence. Vivroux remportera 11 victoires avant de succomber à de graves blessures reçues au combat le 25 octobre 1944. Maximowitz sera porté disparu le 20 avril 1945 ; il comptait 27 victoires.

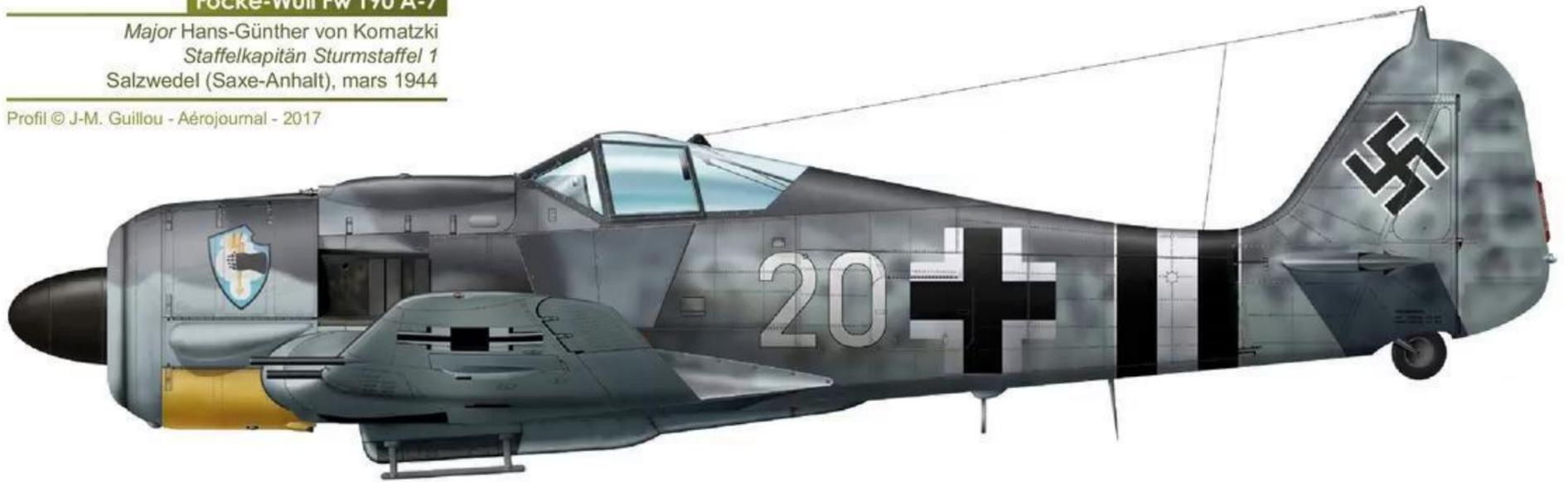


► On sait que le « 20 blanc » a été utilisé par le *Major* Hans-Günther von Kornatzki lors de l'une de ses rares sorties avec son unité. Faute d'avions disponibles en nombre suffisant, les pilotes décollaient à bord de la première machine qui leur tombait sous la main.

Focke-Wulf Fw 190 A-7

Major Hans-Günther von Kornatzki
Staffelkapitän Sturmstaffel 1
Salzwedel (Saxe-Anhalt), mars 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



décollent en direction de divers centres de production aéronautique (Sorau, Cottbus, Rostock, Oschersleben). Six *Sturmflieger* en font autant à 10h05 et interceptent un groupe d'une cinquantaine de B-24 au-dessus de Haldensleben. Cette fois, les résultats dépassent les espérances : cinq *Viermots* sont abattus entre 11h15 et 11h18, dont deux par le *Leutnant* Werner Gerth, le reste étant réparti entre les *Leutnant* Rudolf Metz, *Oberfeldwebel* Gerhard Marburg et *Leutnant* Siegfried Müller, auxquels s'ajoutent deux HSS (*Unteroffizier* Kurt Röhrig et *Oberfeldwebel* Gerhard Marburg) ; cerise sur le gâteau, l'*Unteroffizier* Kurt Röhrich revendique le premier chasseur américain de l'unité (un Thunderbolt). Les six Fw 190 se posent à Salzwedel et à Zwickau à partir de 11h50. Sur les trois qui ont atterri sur leur base d'origine, un est endommagé ; les deux autres sont ravitaillés et redécollent à 12h35 pour s'opposer au retour des bombardiers américains. L'*Unteroffizier* Gerhard Vivroux ajoute une nouvelle victoire au palmarès de son unité : un B-24 descendu dans le secteur de Wiesenburg.

[10] Siegfried Müller survivra à la guerre ; il est crédité de 17 victoires en 137 missions de guerre.
[11] Weal – op. cit.

Ce 11 avril est à marquer d'une pierre blanche pour les hommes de Kornatzki : en huit sorties, ils ont revendiqué neuf victoires sans la moindre perte ! « Ce qui ne nous tue pas nous rend plus fort », disait Nietzsche, mais même si personne n'est à l'abri d'un (mauvais) coup du sort, il est incontestable que les pilotes de la *Sturmstaffel 1* ont acquis une réelle expérience en matière de lutte contre les *Viermots*. Ils vont le prouver deux jours plus tard.

Le 13 avril, alors que davantage de chasseurs d'escorte américains (871) que de bombardiers (626) sont envoyés sur Schweinfurt, Augsburg et Oberpfaffenhofen, les *Sturmflieger* montent au combat à neuf. Ils remportent cinq victoires sans perte au-dessus de Mannheim, ce qui fait écrire à John Weal [11] : « ...la manière chirurgicale dont ces cinq bombardiers furent fauchés au milieu d'une formation de quelque 150 Forteresses à l'ouest de Schweinfurt, tous en moins d'une minute, fut une démonstration convaincante de la tactique des *Sturmflieger*. »

▼ Au premier plan, les « 1 », « 2 » et « 14 » blancs de la *Sturmstaffel 1* avec, au fond, un Bf 109 G-6 du IV./JG 3 à Salzwedel.





Les victoires sont attribuées aux *Unteroffizier* Gerhard Vivroux, *Leutnant* Werner Gerth, *Unteroffizier* Heinrich Fink (HSS), *Unteroffizier* Karl-Heinz Schmidt (HSS) et *Leutnant* Siegfried Müller (HSS). Les palmarès personnels commencent à prendre de la consistance : Gerth en est à 6 succès, Müller à 5 et Vivroux à 4.

Heinrich Fink est porté disparu le lendemain (14 avril), dans des circonstances inconnues, à l'issue d'un combat aérien près de Heidelberg.

LA CONSÉCRATION

À la mi-avril 1944, les six mois d'autorisation d'existence de la *Sturmstaffel* 1 sont sur le point d'expirer. Il convient de prendre une décision sur l'abandon ou l'extension de cette nouvelle forme de combat aérien. Cette expérience a été suivie de près par le *General der Jagdflieger* Adolf Galland, toujours très intéressé par ce qui peut aider à lutter contre les *Viermots*. Après discussion avec Hermann Göring, il est convenu de créer une première unité organique de *Sturmflieger*. Le 15 avril 1944, quelques heures après un *strafing* de chasseurs de l'USAAF sur l'aérodrome de Salzwedel [12], Galland rend visite à ses occupants. Il rencontre Kornatzki et le *Hauptmann* Heinz Lang, qui commande par intérim le IV./JG 3, mais aussi le *Hauptmann* Wilhelm Moritz, qui prendra la succession [13]. Il leur explique qu'il a choisi ce groupe pour devenir le premier *Sturmgruppe* officiel de la Luftwaffe ; la *Sturmstaffel* 1 sera dissoute et remplacera l'actuelle 11. *Staffel*. Toutefois, tant que les autres escadrilles du futur IV.(*Sturm*)/JG 3 n'auront pas été transformées sur Fw 190 A-8 – un avion qu'il estime, à juste titre, mieux adapté à la lutte contre les *Viermots* –, cette dernière continuera à opérer sous son identité actuelle et de manière autonome.

▲ Le 15 avril 1944, le *General der Jagdflieger* Adolf Galland se rend à Salzwedel pour annoncer que le IV./JG 3 a été retenu pour devenir le premier *Sturmgruppe*. Sur cette photo, on reconnaît, entourant Galland : à sa droite, l'*Oberleutnant* Hermann Freiherr von Kap-Herr (*Geschwaderadjutant* JG 3), et, à sa gauche, le *Hauptmann* Wilhelm Moritz ; à demi-caché, à l'extrême gauche, le *Major* Friedrich-Karl Müller (*Kommodore* JG 3). Kap-Herr se tuera neuf jours plus tard en sautant trop bas.

▼ Les « hommes en noir » s'activent autour d'un Fw 190 A-7 de la *Sturmstaffel* 1 à Salzwedel (avril 1944). On distingue la large spirale sur la casserole, ainsi que l'orifice de la cinémitrailleuse entre les deux canons ; celle-ci donnera aux *Wochenschauen* (les actualités projetées toutes les semaines dans les salles de cinéma allemandes) des images spectaculaires montrant la témérité des *Sturmflieger* s'approchant parfois jusqu'à moins de dix mètres des Forteresses volantes.

Cette « affectation d'office » n'est pas du goût de tous au sein du IV./JG 3. Ce qui coince, c'est l'obligation faite aux pilotes de signer le fameux engagement sur l'honneur de revenir à la base avec une victoire, quitte à éperonner un avion ennemi. Rassurés par les pilotes de la *Sturmstaffel*, qui expliquent à leurs camarades de la IV./JG 3 que beaucoup d'entre eux sont revenus sans victoire et qu'ils n'ont jamais été menacés de conseil de guerre, la plupart des membres du IV./JG 3 signeront la déclaration sur l'honneur. Ceux qui refuseront ne seront pas pour autant inquiétés, ainsi que Walther Hagenah (alors *Leutnant* à la 10./JG 3) l'a rapporté à Jochen Prien à propos du cas du *Gefreiter* Günther Hennig [14] :

« Günther Hennig a été rétrogradé de *Leutnant* à son rang précédent. Le soir même, il était venu me voir pour m'expliquer qu'il ne pouvait pas signer cet engagement. Il m'avait demandé ce qu'il devait faire, et je n'avais pu que lui répondre : "Eh bien ! ne le signe pas." Il avait donc refusé, mais malgré tout, il n'a connu ni difficultés ni désagréments, et il est resté avec tous ses camarades au sein du *Gruppe* et a continué à prendre part aux missions. »

En faisant l'état des lieux, le nouveau *Kommandeur* découvre que l'état-major de l'escadrille a peu volé : Kornatzki n'a effectué que neuf missions, parce qu'il souffre d'une sinusite chronique, il n'a revendiqué qu'une seule victoire et n'a jamais précipité son avion sur un B-17. Quant au *Major* Erwin Bacsila (une victoire), blessé à la main, il est actuellement hors de combat. Par ailleurs, le nouveau *Staffelkapitän* (Kornatzki) est d'un rang supérieur au *Gruppenkommandeur* (Moritz), ce qui ne va pas sans poser quelques problèmes de commandement (et d'ego). Moritz s'ouvre de ces difficultés à Galland, qui va rapidement muter le « père des *Sturmflieger* » et son adjoint : le premier est envoyé au repos le 8 mai et le second est transféré à l'*Erprobungskommando* 16 sur Me 163 (il fera un court passage au IV.(*Sturm*)/JG 3 comme *Kommandeur* en janvier 1945).



Par ailleurs, Moritz est plutôt critique envers les tactiques employées [15] :

« Pour ma part, je ne partageais guère l'idée de Kornatzki et je n'ai jamais obligé qui que ce soit à percuter un appareil. Mon IV./JG 3 remportait de nombreuses victoires en attaquant les bombardiers de manière traditionnelle, et ses performances n'étaient pas dues à une obligation contractuelle. Le sens du devoir de mes hommes, ainsi que notre tactique (*Gruppe* compact et tirs à bout portant), était la clé du succès. »

Mais il va encore plus loin [16] :

« J'ai alors convoqué tous les pilotes du IV./JG 3 au poste de commandement du terrain de Salzwedel et leur ai expliqué à peu près ce qui suit : "J'ai eu connaissance de vos déclarations sur l'honneur écrites à propos d'abordage, etc. Mais je dois vous dire que je considère cela comme absurde et superflu. Vous avez fait un serment d'allégeance et, de ce fait, vous vous êtes engagés sur l'honneur à donner votre vie pour la Patrie. Ce serment ne nécessite aucune obligation supplémentaire. Alors, je vais récupérer ces affidavits et les brûler. Rien ne pourra vous arriver." »

Le bilan de la *Sturmstaffel* 1, au cours de ses six mois d'existence, n'est pas si mauvais que semble le prétendre Moritz : pour 46 victoires, dont 11 *Herausschüsse*, elle a perdu 12 tués et 3 blessés. Il est en effet nécessaire de prendre en compte à la fois le faible nombre d'avions disponibles en moyenne – car rarement elle aura pu aligner plus de dix appareils pour une mission – et la nature peu économe en hommes et matériel de son engagement. On a vu aussi que l'arrivée de la version A-7 à canons de 30 mm a nettement amélioré le ratio victoires/pertes, mais elle a été tardive.

[12] Au cours duquel un Fw 190 sera abattu (pilote sauf).

[13] Le Major Friedrich-Karl « Tutti » Müller a quitté la tête de ce groupe pour prendre le commandement de la JG 3 quatre jours plus tôt. Moritz prendra officiellement les rênes du groupe le 18 avril.

[14] IV./Jagdgeschwader 3 – *Chronik des Einsatzes einer Jagdgruppe* – J. Prien – ISBN 3-923457-36-7.

[15] Weal, *op. cit.*

[16] Prien, *op. cit.*

ADIEU À LA STURMSTAFFEL

Le IV./JG 3, formé le 1^{er} juin 1943, a combattu un mois en Méditerranée avant d'être rapatrié à Neubiberg et incorporé à la défense du *Reich*. Au 15 avril 1944, il compte 167 victoires ; son grand as est alors l'*Oberleutnant* Otto Wessling (*Ritterkreuz*), mais il sera tué quatre jours plus tard (total : 83 vict. – il recevra les Feuilles de chêne à titre posthume). Le *Gruppe* vole sur Bf 109 G-6/R6. Galland a exigé que la transformation du IV./JG 3 sur Fw 190 ne se fasse pas au détriment des opérations en cours. La transition sera néanmoins courte, puisque, fin mai, la version A-8/R2 a remplacé les Bf 109 au combat ; pas moins de 56 machines, dont 44 neuves livrées par Fieseler, arrivent à Salzwedel dans le courant du mois. Le Fw 190 A-8/R2 est peu différent du A-7/R2 ; ces deux variantes sont armées de MK 108 de 30 mm (avec 55 obus par arme) à la place des MG 151/20 extérieurs. Cependant, en raison de l'installation d'un réservoir de 115 litres d'essence dans le fuselage arrière, qui s'ajoute à tous les blindages divers et variés nécessités par l'activité spécifique des *Sturmflieger*, leur nouvelle monture souffre d'une forte surcharge pondérale, qui la rend encore plus vulnérable à la chasse américaine, dont l'agressivité et la présence ne font que s'intensifier au fil des semaines. L'obligation de protéger ceux qui se surnomment eux-mêmes les *Sturmbock* (un terme composé de *Sturm* et de *Rammbock* – béliet ou boutoir) va devenir une priorité.

Le 18 avril, la *Sturmstaffel* 1 ajoute trois nouvelles victoires, dont la 21^e de Wolfgang Kosse, récemment promu *Gefreiter*, tandis que l'*Oberfeldwebel* Gerhard Marburg « s'offre » un Mustang – une grande première !



Messerschmitt Bf 109 G-6

Oberleutnant Hans Rachner
Staffelkapitän 12./JG 3
Salzwedel (Saxe-Anhalt), avril 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Focke-Wulf Fw 190 A-6 (W.Nr. 551099)

Unteroffizier Willi Maximowitz
Sturmstaffel 1
Salzwedel (Saxe-Anhalt), avril 1944

Profil © J.-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Le 29 avril 1944 voit le dernier combat de la *Sturmstaffel 1* en tant que telle.

Onze Fw 190 décollent vers 10h10 sous les ordres du *Leutnant* Werner Gerth en compagnie de 14 Bf 109 G du IV./JG 3 commandés par le *Leutnant* Hans Weik. Les deux formations se séparent dans le secteur de Brunswick, et les *Sturmflieger* se dirigent vers un *Pulk* de B-17, qu'ils attaquent dans ses six heures, selon leur habitude. Le résultat est dévastateur : à la première passe, trois quadrimoteurs sont descendus (*Feldwebel* Kurt Röhrich, *Unteroffizier* Gerhard Vivroux et *Leutnant* Werner Gerth) et trois autres isolés (HSS : *Unteroffizier* Helmut Keune, *Leutnant* Werner Gerth et *Unteroffizier* Oskar Bösch). Après regroupement, les Focke-Wulf plongent à nouveau en enfer : quatre autres B-17 ne survivront pas à cette attaque (*Leutnant* Siegfried

Müller, *Unteroffizier* Willi Maximowitz, *Oberleutnant* Ottmar Zehart et *Leutnant* Richard Franz). Quant au nouvellement promu *Feldwebel* Wolfgang Kosse, il rentre au terrain avec deux HSS.

Quatre Fw 190 A-7 ont été fortement endommagés, dont un a dû effectuer un atterrissage forcé, mais la *Sturmstaffel 1* ne subit aucune perte humaine.

Oskar Bösch se souvient de son baptême du feu [17] : « Le lendemain, 29 avril, j'ai effectué ma première mission de guerre. Nous n'avons ouvert le feu que quand nous nous sommes retrouvés à quelques mètres des bombardiers. Au cours de cette sortie, notre unité a abattu 22 quadrimoteurs [18], dont un m'a été crédité. À court d'essence, j'ai dû me poser à Bernbourg, où mon Fw 190 A-7 a été inspecté, tandis que je faisais soigner une petite blessure. »

La montée en puissance des *Sturmflieger* est spectaculaire : 13 victoires sans la moindre perte ! C'est le plus beau succès des hommes de Kornatzki, précisément au moment où celui-ci va être mis au placard et son unité dissoute. Bien évidemment, ce sont ceux que l'on appelle les *alten Hasen* (littéralement, les vieux lièvres, c'est-à-dire, les moustachus ou chibanis...) qui ont fait parler la poudre : Kosse en est maintenant à 23 victoires, mais il avait un peu d'avance sur les autres : Röhrig arrive à 9, Gerth à 8, Müller à 6 et Vivroux à 5 ; derrière eux, un petit jeune, qui ne tardera pas à faire parler de lui, Willi Maximowitz, revendique son 4^e succès.

Le 8 mai 1944, la *Sturmstaffel 1* et la 11./JG 3 sont dissoutes simultanément. Le IV./JG 3 et toutes ses *Staffeln* reçoivent le préfixe « Sturm » à leur dénomination :

[17] Mombek, *op. cit.*

[18] Le IV./JG 3 a revendiqué 14 victoires, venues s'ajouter aux 13 de la *Sturmstaffel 1*.

[19] Comme le *Rammkommando Elbe*.

LES PREMIERS AS DES STURMFLIEGER

Nom et dernier grade	Vict. avec S.Staffel 1	Vict. totales	Sort
Oblt Werner Gerth	8	27	† 02.11.44
Lt Kurt Röhrich	8	12	† 19.07.44
Hpt Wolfgang Kosse	6	28	† 24.12.44
Lt Siegfried Müller	6	17	A survécu
Fw Gerhard Vivroux	5	11	† 25.10.44
Ofw Gerhard Marburg	5	7	† 03.09.44
Fw Willi Maximowitz	4	27	† 20.04.45
Oblt Richard Franz	4	18	Prisonnier 25.04.45



la nouvelle 11.(Sturm)/JG 3 est officiellement confiée au *Leutnant* Werner Gerth. Les bandes d'identification (deux blanches et une noire) ne tarderont pas à être remplacées par une large bande blanche, allouée à la JG 3 dans le cadre de la défense du *Reich*, et l'insigne de la *Sturmstaffel* disparaîtra des capots, souvent remplacé par celui de la « Jagdgeschwader Udet ». Une époque vient de s'achever.

LES STURMFLIEGER : REUSSITE OU FIASCO ?

Le bilan de la *Sturmstaffel* 1 s'établit à 61 victoires (dont 15 HSS et 1 e.V.) pour 12 pilotes tués. Si on le compare à celui du IV./JG 3, impliqué dans la *Reichsluftverteidigung* (défense aérienne du *Reich*) sur la même période (155 victoires pour 29 pilotes tués avec un effectif moyen trois à quatre fois supérieur et des avions moins bien protégés), on s'aperçoit qu'il est tout à fait comparable.

Mais « tout à fait comparable », cela revient-il à dire qu'il n'a pas été à la hauteur des espérances ?

Trois nouveaux *Sturmgruppen* ont été envisagés, mais seulement deux verront le jour :

– le II.(Sturm)/JG 4, créé à Salzwedel par renumérotation du I./ZG 1 et après sa transformation sur Fw 190 A-8 ; il est confié au... *Major* Hans-Günther von Kornatzki le 12 juillet 1944 ;

– le II./JG 300, transformé en II.(Sturm)/JG 300 à Holzkirchen le 9 août 1944, sous les ordres du *Major* Alfred Lindenberger.

Cette méthode de combat radicale – bien qu'il y en ait eu de plus radicales encore [19] – a été accueillie favorablement par la hiérarchie de la *Luftwaffe*, Galland et Göring en tête. Tout ce qui pouvait permettre de contrer l'hégémonie de la *Eighth Air Force* au-dessus du *Reich* était bon à prendre.

Alors, on peut s'étonner que seuls trois *Gruppen* aient été transformés en *Rammbock*. Ce n'était certainement pas le manque de chasseurs disponibles : l'industrie aéronautique allemande, réorganisée par Albert Speer, produisait alors plus d'avions que l'USAAF ne pouvait en détruire – plus de 5 000 Fw 190 A-8 et A-9 sont sortis des usines entre mars 1944 et janvier 1945.

Là où les *Sturmflieger* ont sans doute échoué aux yeux de Galland, focalisé sur son « grand coup », c'est que, quelque intéressantes aient été leurs perspectives, ils n'ont donné que des coups d'épingle et, sauf en quelques trop rares occasions (l'apogée sera atteint au-dessus d'Oschersleben le 18 juillet 1944 avec 49 revendications dont 13 HSS pour le IV.(Sturm)/JG 3), leurs résultats n'ont pas eu la résonance attendue. Galland rêvait de lancer deux mille chasseurs à la fois à l'assaut de ces maudites Forteresses pour une mission qui donnerait à réfléchir aux Américains en leur infligeant des pertes insupportables. Il a tant tardé à constituer sa réserve que celle-ci a été préemptée par Hitler quand il a lancé son offensive dans les Ardennes ; l'opération « Bodenplatte » a signé le suicide de la chasse allemande à l'Ouest.

Si les résultats des *Sturmgruppen* n'ont peut-être pas été tellement supérieurs à ceux des *Jagdgruppen* « normaux », il faut néanmoins dépasser l'étude de ces simples bilans comptables pour reconnaître le courage de ces hommes qui n'hésitaient pas à s'approcher parfois à moins de vingt mètres de ces *boxes* de Forteresses hérissées de mitrailleuses, ainsi que le montrent les nombreux films de cinémitrailleuses facilement accessibles sur Internet. ■

LISTE DES REVENDICATIONS DE LA STURMSTAFFEL 1

(19 OCTOBRE 1943 – 29 AVRIL 1944)

1	11.01.44	Oblt Ottmar Zehart	(1)	B-17		
2	30.01.44	Gefr Willi Maximowitz	(1)	B-24		
3	30.01.44	Uffz Hermann Wahlfeldt	(1)	B-24		
4	30.01.44	Maj Erwin Bacsila	(34)	B-17		
5	10.02.44	Ofhr Heinz Steffen	(1)	B-17		Ibbenbüren
6	11.02.44	Flg Wolfgang Kosse	(18)	B-17		Pfläzerwald
7	11.02.44	Ofhr Heinz Steffen	(2)	B-17		
8	21.02.44	Uffz Kurt Röhrich	(2)	B-17		Haselünne
9	21.02.44	Fw Gerhard Marburg	(1)	B-17		Harderwijk
10	21.02.44	Fw Gerhard Marburg	(2)	B-17	HSS	Zwolle
11	22.02.44	Lt Werner Gerth	(1)	B-17		Bielefeld
12	04.03.44	Fw Hermann Wahlfeldt	(2)	B-17		Rotenburg
13	04.03.44	Uffz Gerhard Vivroux	(1)	B-17		Rhinow
14	06.03.44	Uffz Kurt Röhrich	(3)	B-17		Haldersleben
15	06.03.44	Gefr Willi Maximowitz	(2)	B-17	HSS	Fallersleben
16	06.03.44	Lt Gerhard Dost	(1)	B-17		Gardelegen
17	06.03.44	Fw Hermann Wahlfeldt	(3)	B-17		Haldersleben
18	06.03.44	Oblt Ottmar Zehart	(2)	B-17		Magdebourg
19	06.03.44	Lt Werner Gerth	(2)	B-17	eV	Hanovre
20	06.03.44	Lt Werner Gerth	(3)	B-17		Brandebourg
21	08.03.44	Lt Richard Franz	(2)	B-17		
22	23.03.44	Uffz Willi Maximowitz	(3)	B-17		Drensteinfurt
23	23.03.44	Uffz Gerhard Vivroux	(2)	B-17		Hamm
24	23.03.44	Uffz Kurt Röhrich	(4)	B-17		Hamm
25	23.04.44	Lt Friedrich Dammann	(1)	B-17	HSS	Soest
26	23.03.44	Flg Wolfgang Kosse	(19)	B-17		Hamm
27	23.03.44	Maj H-G. von Kornatzki	(5)	B-17	HSS	Hamm
28	08.04.44	Uffz Heinz Steffen	(3)	B-17	HSS	Wesendorf
29	08.04.44	Uffz Kurt Röhrich	(5)	B-24		Brunswick
30	08.04.44	Lt Siegfried Müller	(3)	B-24		Brunswick
31	08.04.44	Lt Richard Franz	(3)	B-17		
32	09.04.44	Fw Wolfgang Kosse	(20)	B-24		
33	11.04.44	Lt Rudolf Metz	(2)	B-24		Haldersleben
34	11.04.44	Lt Werner Gerth	(4)	B-24		Haldersleben
35	11.04.44	Ofw Gerhard Marburg	(3)	B-24		Haldersleben
36	11.04.44	Uffz Kurt Röhrich	(6)	B-24	HSS	Haldersleben
37	11.04.44	Lt Siegfried Müller	(4)	B-24		Haldersleben
38	11.04.44	Ofw Gerhard Marburg	(4)	B-24	HSS	Haldersleben
39	11.04.44	Lt Werner Gerth	(5)	B-24		Salzgitter
40	11.04.44	Uffz Gerhard Vivroux	(3)	B-17		Wiesenburg
41	11.04.44	Uffz Kurt Röhrich	(7)	P-47		
42	13.04.44	Uffz Gerhard Vivroux	(4)	B-17		Mannheim
43	13.04.44	Lt Werner Gerth	(6)	B-17		Mannheim
44	13.04.44	Uffz Heinrich Fink	(1)	B-17	HSS	Mannheim
45	13.04.44	Uffz Karl-Heinz Schmidt	(1)	B-17	HSS	Mannheim
46	13.04.44	Lt Siegfried Müller	(5)	B-17	HSS	Mannheim
47	18.04.44	Gefr Wolfgang Kosse	(21)	B-17		Lac Havel
48	18.04.44	Uffz Kurt Röhrich	(8)	B-17		Lac Havel
49	18.04.44	Ofw Gerhard Marburg	(5)	P-51		Stendal
50	29.04.44	Uffz Helmut Keune	(1)	B-17	HSS	Warenholz
51	29.04.44	Fw Kurt Röhrich	(9)	B-17		Haldensleben
52	29.04.44	Uffz Gerhard Vivroux	(5)	B-17		Mariantal
53	29.04.44	Lt Werner Gerth	(7)	B-17	HSS	Gifhorn
54	29.04.44	Uffz Oskar Bösch	(1)	B-17	HSS	Gifhorn
55	29.04.44	Lt Werner Gerth	(8)	B-17		Miesterhorst
56	29.04.44	Lt Siegfried Müller	(6)	B-17		Haldensleben
57	29.04.44	Oblt Ottmar Zehart	(3)	B-17		Miesterhorst
57	29.04.44	Uffz Oskar Bösch	(2)	B-17		Helmstedt
58	29.04.44	Uffz Willi Maximowitz	(4)	B-17		Hehlingen
59	29.04.44	Lt Richard Franz	(4)	B-17		Oebisfelde
60	29.04.44	Fw Wolfgang Kosse	(22)	B-17	HSS	
61	29.04.44	Fw Wolfgang Kosse	(23)	B-17	HSS	

(Sources : BAMA Freiburg-im-Brisgau et Jochen Prien)