



9 AVRIL 1940

PREMIÈRE MISE EN ÉCHEC DE LA LUFTWAFFE



par Sten Stenersen

▲ Un Junkers Ju 52/3m s'apprête à atterrir sur la piste de Fomebu ; il survole l'épave du Bf 110 C du *Leutnant* Helmut Lent qui s'est posé un peu long. L'appareil porte quatre marques de victoire, il pourra en ajouter une autre sur son nouvel appareil. (ECPA-D)

Le 9 avril 1940 au petit matin, tandis que la Luftwaffe doit investir l'aéroport d'Oslo-Fornebu, le gouvernement norvégien et la famille royale doivent être capturés. Mais les choses ne se déroulent pas comme prévu. Sept pilotes de chasse norvégiens, à bord de leurs vieux Gloster Gladiator, font obstacle à l'exécution de ce plan.

« WESERÜBUNG » UN EXERCICE BÂCLÉ

Le 9 avril 1940, aux premières lueurs du jour, les aérodromes du nord de l'Allemagne sont le théâtre d'une intense activité. L'opération « Weserübung » (exercice Weser, du nom du fleuve qui se jette dans la mer du Nord à Bremerhaven), nom de code donné par les Allemands à leur plan d'invasion du Danemark et de la Norvège, est sur le point de débiter. Les forces désignées pour la prise d'Oslo comprennent 2 600 hommes embarqués sur des navires, avec à leur tête le croiseur *Blücher*, et des troupes aéroportées, au nombre de 1 900, qui doivent atterrir sur l'aéroport [1] d'Oslo-Fornebu au moment même où les forces navales entreront dans le port. Mais ces dernières sont arrêtées vers 05h00 dans le détroit de Drøbak, dominé par la forteresse d'Oscarsborg qui contrôle la circulation maritime vers la capitale. L'artillerie de la forteresse parvient à couler le *Blücher* et inflige des dommages sévères à d'autres bâtiments, obligeant la formation à se retirer vers l'entrée du fjord.

[1] Oslo-Fornebu était alors l'aéroport international du Danemark. Comme beaucoup d'autres terrains civils proches d'une capitale ou d'une grande ville à travers le monde, il partageait une partie de ses installations avec les forces aériennes.

Le Haut commandement allemand, installé à l'hôtel *Bei der Esplanade* à Hambourg, ne dispose donc plus que des unités qui doivent atterrir à Fornebu. Celles-ci se dirigent déjà vers Oslo à bord d'avions de transport Junkers Ju 52. Au total, quelque 270 d'entre eux ont décollé des aéroports de Schleswig, Neumünster et Poppenbüttel, aux alentours de Hambourg. Vingt-neuf de ces avions transportent des parachutistes, dont la mission consiste à investir Fornebu afin de permettre aux autres appareils d'atterrir sans avoir à affronter de résistance.

▼ Alignement des Gladiator de la *Jagevingen* à Kjeller, quelques semaines avant l'opération « Weserübung ». La *Hærens Flyvevåpen* a reçu douze Mk. I, dont six mis aux standards Mk. II en 1939 et immatriculés à la mode norvégienne, c'est-à-dire pour les chasseurs uniquement des numéros impairs : de 413 à 435. (Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)



Messerschmitt Bf 110 C-1

Leutenant Helmut Lent
1./ZG 76
Oslo-Fornebu, 9 avril 1940.



Gloster Gladiator Mk. I (427)

Sergent Kristian Fredrik Schye
Jagevingen
Oslo-Fornebu, 9 avril 1940.



D'autres transports de troupes partent des mêmes terrains à la même heure, en direction de l'aéroport de Sola, près de Stavanger. Peu après, des avions plus rapides quittent leurs bases pour escorter les appareils de transport. Il s'agit principalement de Messerschmitt Bf 110 et de Heinkel He 111. Parmi ceux qui se dirigent sur Oslo, on compte également quelques Dornier Do 17 Z. De mauvaises conditions météorologiques sont signalées peu de temps après le départ des forces aériennes. Un brouillard épais recouvre le fjord d'Oslo.

À Hambourg, l'inquiétude commence à gagner le quartier général de la Luftwaffe, à plus forte raison lorsqu'il apprend ce qui est arrivé aux forces navales au pied de la forteresse d'Oscarsborg. Il décide donc de rappeler les unités aéroportées. L'ordre lancé est le suivant : « **An alle : Zurückkehren ! X. Fliegerkorps.** » Mais cet ordre n'est pas reçu par tous les appareils. Il l'est par l'unité de parachutistes, qui fait demi-tour et atterrit à Ålborg, au Danemark. Celle-ci a eu le temps d'être confrontée aux effets du mauvais temps : deux Ju 52 sont entrés en collision et se sont abîmés en mer, ce qui réduit à 27 le nombre des appareils transportant des parachutistes. Quand il reçoit l'ordre de faire demi-tour, le *Hauptmann* Wagner, qui commande la seconde vague aéroportée, se trouve si près du but qu'il ne le prend pas au sérieux et décide de continuer, d'autant que la visibilité s'est améliorée. Peu avant 07h00, la première vague d'avions allemands, qui compte 70 à 80 appareils, se trouve à mi-chemin au-dessus du fjord d'Oslo et continue sa route vers Fornebu.

L'unique brigade d'avions de chasse (*Jagevingen*) des forces aériennes norvégiennes (Hærens Flyvevåpen), composée de neuf Gloster Gladiator, est stationnée à Fornebu. Ce matin-là, sept appareils seulement répondent à l'appel, les deux avions manquants ayant été envoyés pour inspection à la base militaire de Kjeller. La brigade, qui compte au total 22 officiers et sous-officiers et 92 hommes du rang, est commandée par le capitaine Erling Munthe Dahl. Les seules armes de défense antiaérienne présentes sur place sont cinq mitrailleuses Colt dans des positions enterrées autour de la base.

ÉTAT D'ALERTE À FORNEBU

Lorsque l'alerte aérienne retentit pour la première fois dans la ville d'Oslo, la brigade prend place sur l'aéroport. L'obscurité est encore totale, épaissie par les nuages. Afin d'éviter que l'unité aérienne ne soit détruite par une possible attaque nocturne, elle est déployée tout autour du périmètre de l'aéroport. Des rapports font alors état de combats entre les forteresses de Bolærene et Rauer et des navires ennemis qui ont tenté de forcer leurs défenses. Une fois que les Gladiator ont pris leurs positions, les hommes sont renvoyés se reposer.

À 04h30, l'unité est rappelée, mais avant même qu'elle ne soit rassemblée, l'officier de garde, ayant entendu un vrombissement au-dessus de l'aéroport, sonne l'alarme. Ordre est donné aux hommes de gagner leurs appareils. Les sept avions sont de nouveau alignés, en état d'alerte renforcée. Les mitrailleuses de la DCA sont préparées et les munitions apportées. Vers 05h00, la couverture nuageuse commence à se dissiper légèrement par endroits. Au même moment, un grondement de moteurs se fait entendre au-dessus des nuages. Deux des avions de combat décollent, pilotés par le lieutenant Arve Braathen (Gladiator 425) et le sous-lieutenant Finn Thorsager (433). On les perd immédiatement de vue dans le ciel couvert. Peu après, c'est au tour d'une formation comprenant trois avions, avec à leur bord le lieutenant Dag Krohn (423) et les sergents Kristian Schye (427) et Per

Waal (429). En l'attente de rapports en provenance des deux premiers avions, leur mission est de se tenir en alerte. Les conditions météorologiques restent mauvaises, donnant une visibilité réduite. Le lieutenant Braathen repère, au-dessus des nuages, un avion de grande taille qui avance à haute altitude, cap au nord. Quand il se dirige vers l'appareil, celui-ci fait demi-tour et pénètre dans la couche nuageuse : il est plus rapide que son chasseur. Braathen atterrit et fait son rapport.

Cependant, le sous-lieutenant Thorsager rapporte par radio qu'il a fait feu sur un avion étranger mais que celui-ci est trop rapide pour son propre appareil. Peu après, il annonce qu'il poursuit un autre avion étranger et continue à commenter la poursuite jusqu'à ce qu'on lui donne l'ordre de rentrer avant de manquer de carburant. Un certain temps s'écoule avant qu'il n'atterrisse. L'autre formation a alors déjà regagné l'aéroport. Thorsager raconte qu'il a poursuivi l'intrus en direction du sud, en tirant continuellement. Il pense l'avoir touché lorsqu'il l'a vu disparaître dans la couche nuageuse qui, dans certaines zones, est située très bas au-dessus des collines. Il note tout spécialement que l'avion allemand n'a pas riposté à ses tirs. Après que les pilotes des Gladiator ont atterri à Fornebu et fait leur rapport au commandant de la brigade, le capitaine Dahl comprend que l'on ne peut avoir affaire à un unique avion étranger égaré au-dessus du territoire norvégien. Le bruit de moteurs était trop fort, et ses pilotes ont repéré plusieurs appareils.

▼ Rendu à la vie civile, Kristian Fredrik Schye rend visite à l'épave de son 427, mise à mal par les chasseurs de trophées près de Kolsås (à environ 8 km à l'ouest de la capitale norvégienne).

▼ Le Gladiator 427 du sergent Kristian Schye après son atterrissage forcé dans la neige.





▲ Au premier plan, le 423, piloté par le lieutenant Dag Krohn, le 9 avril 1940.

▼ Des badauds, qui ne savent pas encore que la Norvège est sur le point d'être occupée par les Allemands, viennent voir le Gladiator 423 que le lieutenant Dag Krohn (en combinaison de vol) a posé sur la surface gelée du lac Mjøsa, non loin de la future ville olympique de Lillehammer. C'est alors le dernier chasseur encore en état au sein de la Hærens Flyvevåpen.



LA NORVÈGE EST BIEN EN GUERRE

Peu après 07h00, le capitaine Dahl fait décoller cinq avions, confiant la direction de la formation au lieutenant Rolf Thorbjørn Tradin (429), commandant en second de la *Jagevingen* – les quatre autres sont les lieutenant Krohn (423), sous-lieutenant Thorsager (433) et sergents Waaler (425) et Schye (427).

Les pilotes ne savent pas encore que la guerre a commencé, mais ils pressentent à cet instant qu'un événement important est en voie de se produire. Peu de temps après, le central général communique la nouvelle des opérations militaires qui sont en cours dans les communes de Horten et Drøbak. Survolant le fjord d'Oslo vers le sud, Tradin repère un grand navire en flammes à proximité de Drøbak. Il voit le bâtiment couler et une épaisse fumée s'en dégager. C'était le *Blücher*. Tradin informe le commandant par radio de ce qu'il a vu. Il est alors 07h30 environ, et le doute n'est plus possible : la Norvège est bien en guerre.

La première vague d'avions allemands ne tarde pas à arriver au-dessus du fjord d'Oslo, en direction de Fornebu et de la capitale. Les membres de la brigade norvégienne estiment entre 70 et 80 le nombre d'appareils ennemis. Ils progressent par petits groupes de trois à quatre, à une altitude de 1 000 à 1 200 m. Les Gladiator norvégiens, quant à eux, les attendent à 1 800 m. Tradin donne alors l'ordre d'attaque à tous les appareils de la brigade, et l'on assiste bientôt à plusieurs duels aériens au-dessus et au-dessous du plafond nuageux, dans la zone intérieure du fjord.

C'est au chef de la formation lui-même que revient la première victoire. S'approchant au plus près de l'avion, il reconnaît clairement l'insigne allemand sur la carlingue, et après plusieurs tirs brefs, il voit de la fumée s'échapper du moteur droit. Il comprend alors que l'appareil est touché et le voit s'abîmer en mer près de Fornebu [2]. Kristian Fredrik Schye (427) engage un Bf 110, ainsi qu'il le rapporte :

« Je voyais de plus en plus d'avions allemands. Il y avait plein de cibles, mais, en même temps, j'étais forcé de manœuvrer pour ne pas me retrouver avec un ennemi derrière moi. Pendant le combat, je me suis rapproché de plus en plus de Fornebu.

[2] Il s'agit du Ju 52/3m (WNR. 6570) de la 5./KGzBV 1 piloté par le *Feldwebel* Albert Meier (†).



Tout à coup, j'ai vu un Allemand qui arrivait sur moi, 400 à 500 m en dessous. J'ai ramené les gaz, effectué un demi-tonneau et piqué droit sur lui. J'ai ouvert le feu à bonne distance et l'ai gardé dans mon collimateur jusqu'à ce que je sois à 50 m de lui. Il a basculé et disparu en piquant en vrille – par la suite, j'ai découvert qu'il avait effectué un atterrissage forcé sans moteur à Wøyenfjordene, près de Kolsås. Quand j'ai redressé de mon piqué, trois avions allemands m'ont attaqué. J'ai réussi à me dégager de deux d'entre eux, mais le troisième s'est rapproché vraiment très près de moi. Mon aile inférieure gauche a été perforée, et la toile sur le côté gauche de l'habitacle a été déchirée par les éclats. L'un d'eux m'a atteint au bras gauche, le paralysant. Je ne pouvais plus manier la manette des gaz. Vu la situation, je ne voyais pas d'autre manière de m'en sortir que de tenter un atterrissage de fortune dans les deux minutes à venir. J'étais continuellement harcelé par les chasseurs allemands et, pour leur échapper, j'ai repris contact avec la planète comme j'ai pu, au milieu d'une clairière, après avoir dégommé un câble à haute tension. »

Schye se pose dans la neige, à seulement deux kilomètres et demi de l'endroit où le Bf 110 s'est crashé. Il fera un séjour de deux jours dans un hôpital d'Oslo avant d'être rendu à la vie civile.

Après quelques manœuvres, le sergent Per Waaler réussit à se placer derrière un He 111. Il tire une longue rafale sur le bombardier, qui finit par s'écarter de sa course et s'écraser en mer, un peu à l'est de l'aéroport. L'avion de Waaler ayant été touché plusieurs fois au moteur, le pilote décide de rentrer à Fornebu pour refaire le plein de carburant et inspecter les dégâts. Au moment de l'atterrissage, son moteur s'arrête. Alors que Waaler s'efforce sans succès de le remettre en marche, il est averti par un membre de l'équipe au sol que des Bf 110 s'apprêtent à l'attaquer. Waaler quitte précipitamment l'appareil, qui, quelques instants plus tard, est incendié par les assaillants. Un autre des biplans, qui se trouvait également au sol à la suite de problèmes de moteur survenus après sa première sortie, est aussi incendié par les Bf 110 qui le mitraillent depuis une hauteur d'une dizaine de mètres.

PATINAGE SUR GLACE

Deux autres Gladiator ont décollé sur ces entrefaites : le 413 du lieutenant Arve Braathen et le 419 du sergent Oskar Albert Lütken. Braathen revendique un He 111, mais tandis qu'il suit l'avion allemand, il est lui-même attaqué sur son flanc. Des balles atteignent l'habitacle,



▲ Un Gladiator est examiné par les membres de la Luftwaffe. Il est possible qu'il s'agisse du 423 du lieutenant Dag Krohn, posé à Brummundal. (ECPA-D)

heureusement sans le blesser. Il tente de contre-attaquer, mais l'appareil ennemi a déjà disparu. Alors qu'il retourne vers Fornebu, Braathen voit sur la piste un Gladiator en flammes, ce qui l'incite à continuer sa route en direction du nord. Il atterrit sur un lac gelé à quelques kilomètres au nord d'Oslo.

Le sous-lieutenant Finn Thorsager (433) mène plusieurs combats contre des avions allemands. Il poursuit un Bf 110 qui vole en direction de l'est et parvient à le rattraper un peu plus loin. Lorsqu'il est à bonne portée, il tire jusqu'à épuisement de ses munitions. L'appareil ennemi,

très endommagé, s'écrase dans un marécage, à 15 km environ au sud-est d'Oslo (où l'épave restera jusqu'en 1978). Thorsager reprend d'abord la direction de Fornebu, mais à la vue des deux Gladiator en feu sur la piste, il décide de gagner la principale base aérienne militaire de Norvège, située à Kjeller, au nord d'Oslo. Or, l'aérodrome est aussi sous les bombes, en conséquence de quoi Thorsager atterrit sur un lac gelé, fait rouler son avion jusqu'au rivage et le dissimule sous des arbres.

Le lieutenant Dag Krohn (423) réussit à abattre un He 111 et pense avoir également atteint un Do 17, mais ne peut pas le suivre, étant lui-même attaqué. Ayant reçu l'ordre de ne pas atterrir à Fornebu, il survole l'aéroport et tire quelques rafales sur plusieurs Ju 52 qui sont en train d'atterrir. Puis il se dirige vers le Steinfjord, où il rejoint Tradin. Tous deux font route vers Hamar. Ayant manqué son atterrissage sur un quai, où accostaient des bateaux à vapeur, le Gladiator de Tradin traverse la glace et s'abîme dans le lac. Krohn poursuit jusqu'à Brummundal.

► Le Hauptmann Werner Hansen, Staka 1./ZG 76, et trois de ses pilotes posent devant un écriteau portant la mention « 9.4.40 JAGDSCHUTZ OSLO » (protection de la chasse). Le Leutnant Helmut Lent est à l'extrême gauche et son Bf 110 C à l'arrière-plan. (ECPA-D)



UNE MAUVAISE SUPRISE ATTEND LES ALLEMANDS

Durant le vol et au moment de l'atterrissage, les avions de transport allemands étaient escortés par huit Bf 110 appartenant à la 1./ZG 76. Le *Hauptmann* Werner Hansen, qui a la responsabilité de cette *Staffel*, admettra par la suite qu'il ne s'était pas attendu à rencontrer une quelconque résistance dans l'espace aérien au-dessus d'Oslo. Les Allemands connaissaient l'existence de quelques vieux chasseurs à Fornebu, mais ils ne pensaient pas que les Norvégiens se battraient. Hansen est donc très surpris de se trouver face aux Gladiator peu de temps après avoir atteint la zone d'Oslo. Il rapporte la suite :

« La *Staffel* avait ordre de protéger le largage des paras (vers 08h45) et l'atterrissage des troupes aéroportées. Vers 08h37, la *Staffel* a repéré une escadrille de Gloster Gladiator, à 15 km au sud d'Oslo, au nombre approximatif de huit. L'escadrille de Gloster volait quelque 500 m plus haut, soleil dans le dos. La 1. *Staffel* a aussitôt fait face aux chasseurs qui, à cause de la couche de nuages, ne semblaient pas nous avoir aperçus. Nous sommes passés dessous et derrière les Gloster, puis avons pris de l'altitude pour effectuer une attaque surprise dans le soleil. Toutefois, l'escadrille de chasse a dû nous voir, car, quand nous avons viré pour l'engager, elle a foncé droit sur nous. Nous avons grimpé aussitôt pour réaliser une passe frontale. Une section de Gladiator a dégagé en piqué, tandis que les autres ont repris de la hauteur. Grâce à leur grande maniabilité, des biplans ont réussi à se placer dans la queue de plusieurs Bf 110, mais ils ont été immédiatement pris pour cibles par d'autres Bf 110. Après avoir été touchés, les chasseurs ont piqué vers les nuages et ont disparu, de sorte que nous n'avons donc pas pu connaître le résultat de ce premier combat. Des civils norvégiens nous ont dit que, pendant la bataille, un Gloster avait été abattu en flammes (revendiqué par l'*Unteroffizier* Helmut Mütschele et son mitrailleur, le *Gefreiter* Lorey, à 08h38) et que deux autres avaient dû effectuer un atterrissage forcé.

« À 08h45, la *Staffel* s'est reformée et a repris sa mission consistant à protéger le largage des parachutistes des *Stab*, 1. et 2. *Fallschirmjäger Regiment* 1 au-dessus de Fornebu. Quand la *Staffel* est arrivée sur zone, à 08h50, il n'y avait aucun avion de transport. À la place, trois Gloster Gladiator ont été aperçus à 5 km au nord-est ; ils ont été attaqués par deux *Rotten* de Bf 110. L'un a été abattu par le *Leutnant* Lent, et l'autre, après avoir été touché par le *Feldwebel* Jänicke, s'est enfui vers le nord. Le *Leutnant* Lent n'a pas pu lui donner la chasse en raison du niveau de son carburant qui nécessitait un atterrissage immédiat. Le troisième Gladiator a disparu dans les nuages après avoir été atteint à plusieurs reprises. Pendant ces combats, le *Staffelkapitän* a conduit le gros de la *Staffel* jusqu'au terrain pour atterrir dans les plus brefs délais, avant de tomber en panne d'essence. Sur la piste, deux ou trois chasseurs monoplaces, qui venaient de se poser en raison d'ennuis de moteur, ont été mitraillés et incendiés. »

Résumons. En raison du plafond nuageux qui plane très bas sur le fjord et ses alentours, les avions d'escorte et les Junkers de transport perdent le contact et se trouvent séparés. Deux Bf 110 sont très vite abattus par les chasseurs norvégiens. Il ne reste donc plus que six *Zerstörer*, dont plusieurs signalent qu'ils seront bientôt à court de carburant et qu'ils doivent atterrir le plus rapidement possible. Il est alors près de 09h00, et les tirs se poursuivent depuis le sol. Cinq minutes plus tard, le premier Ju 52 tente de se poser, mais il est atteint par la DCA et dévie de sa course. Hansen constate que son propre avion ne va pas tarder à manquer de carburant. Trois autres chasseurs signalent aussi des problèmes de moteur. Hansen prend alors la tête des trois appareils restants pour mitrailler de nouveau les positions de DCA et les avions au sol, tandis que l'*Oberleutnant* Helmut Lent

s'écrase avec son Bf 110 en bout de piste. Peu après, les tirs venus du sol cessent. Hansen, les autres Bf 110 et les transports peuvent atterrir. Entre-temps, les Norvégiens ont évacué l'aéroport. À 09h20, Hansen annonce fièrement par radio à ses supérieurs : « *Fornebu est pris. 1./ZG 76* ». »

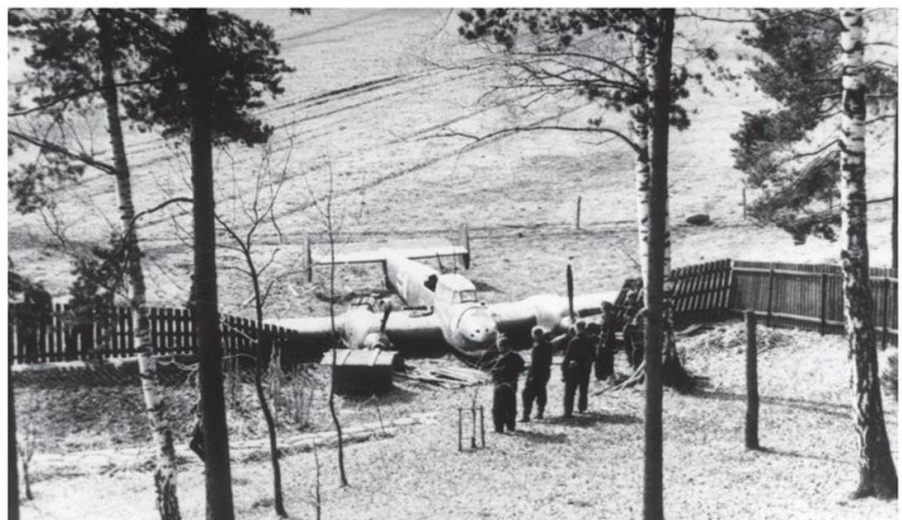
AVEC LES COMPLIMENTS DE LA BOAC

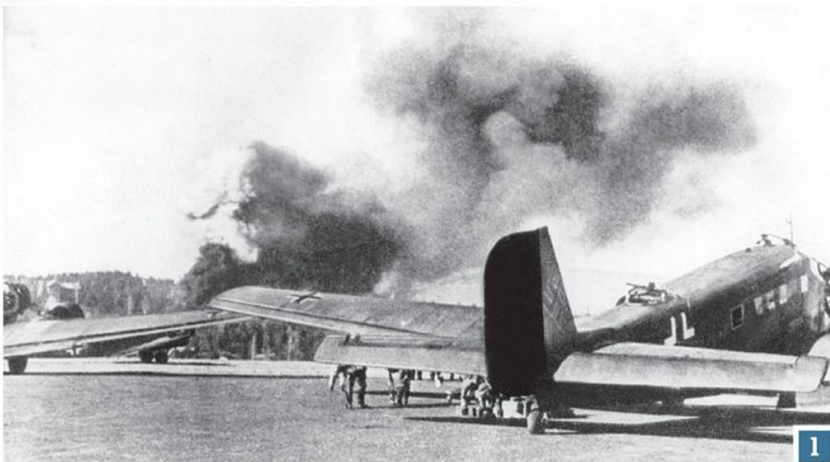
Plusieurs avions de transport ont été endommagés en vol, mais ils finissent par atterrir sur la piste, où règne d'abord un certain chaos. De nombreux appareils, plus ou moins endommagés ou à l'état d'épave, bloquent certaines parties des pistes d'atterrissage et de roulement. Au cours de la matinée, six compagnies des 1^{er} et 2^e bataillons du 324. IR de la 163. *Infanteriedivision* réussissent à débarquer, ce qui représente au total 900 hommes. Sur ce nombre, quelque 380 soldats entrent dans Oslo à 13h00, occupant les points stratégiques de la ville.

L'*Oberst* Wilhelm von Winterfeld arrive au cours des premières heures de la matinée. Avant la guerre, il avait été responsable technique de la Deutsche Luft Hansa à Croydon, l'aéroport de Londres. Sa surprise est grande lorsqu'il découvre, en parfait état parmi les épaves d'avions, le Ju 52 de la British Overseas Airways Corporation immatriculé G-AFAP et baptisé JASON. Il avait atterri à Oslo le jour précédent, et son équipage séjourne dans un hôtel d'Oslo. Durant la matinée, le colonel allemand envoie, à Londres, le télégramme suivant à la compagnie aérienne britannique : « *Reçu de la BOAC un Ju 52/3m en excellent état. Remerciements. Il pourra vous être renvoyé après la guerre !* (signé) *von Winterfeld.* » L'équipage anglais sera autorisé à gagner Stockholm, d'où il rentrera en Angleterre à bord d'un autre Ju 52 de la BOAC, présent à l'aéroport de Bromma.

▼ Le Bf 110 C-1 du *Leutnant* Helmut Lent de la 1./ZG 76 après son arrivée fracassante à Fornebu. (ECPA-D)

▼ Quelques minutes après la prise du terrain par le *Leutnant* Helmut Lent arrivent les premiers Ju 52/3m qui déchargent les troupes aéroportées qui vont marcher sur la capitale – mais trop tard pour capturer le gouvernement et la famille royale.





1 Quelques minutes après la reddition de Fornebu, deux Ju 52/3m entrent en collision frontale en atterrissant chacun à une extrémité de la piste. Les deux équipages et leurs passagers sont tués.

2 et **3** « Weserübung » s'avère une opération plus coûteuse que prévu à cause de la vive résistance des Norvégiens, à laquelle ne s'attendait pas la Luftwaffe. Plusieurs He 111 H du II./KG 4 ont été détruits soit par accident soit par les Norvégiens.

4 Quelques jours plus tard, la piste de Fornebu présente encore une vision apocalyptique de carcasses tordues et de morceaux de métal enchevêtrés. On distingue trois épaves de Heinkel He 111.

5 Les Ju 52/3m des II./KGzbV 1 et KGz.bV 103 ont déposé 350 hommes du II./IR 234 et 50 Fallschirmjäger à Fornebu, qui est désormais fermement aux mains des Allemands. La campagne de Norvège vient de commencer ; elle ne s'achèvera que le 10 juin 1940, après le rembarquement des troupes alliées à Narvik. (ECPA-D)



L'OBJECTIF FINAL N'A PAS ÉTÉ ATTEINT

La première bataille de l'armée de l'Air norvégienne est terminée. Sept pilotes et leurs Gloster Gladiator, avec un armement inadéquat et des performances médiocres, ont mené un combat courageux mais inégal contre la Luftwaffe. L'attaque de Fornebu a coûté une vingtaine d'appareils aux Allemands. Les chasseurs ont revendiqué trois He 111 et deux Bf 110 ; la DCA a infligé à six Ju 52 des dommages tels qu'ils seront réformés. Les Allemands ont en outre perdu deux Ju 52 et un hydravion Heinkel He 115, qui ne réussiront pas à atteindre Oslo, et six avions au moins se sont écrasés en atterrissant à Fornebu. Personne ne sait exactement combien d'Allemands ont péri ou ont été blessés dans l'expédition, mais le chiffre de 200 paraît vraisemblable. Des photos prises ce matin-là par les Norvégiens comme par les Allemands montrent des scènes effrayantes. On peut notamment y voir la collision au sol, en plein centre de l'aéroport, de deux Ju 52 qui ont atterri simultanément, chacun à un bout de la piste !

Mais le résultat le plus important de cette bataille aérienne au-dessus d'Oslo est que le gouvernement et la famille royale ont pu fuir la capitale. La lutte pourra se poursuivre jusqu'au jour où la Norvège recouvrera enfin son indépendance, le 8 mai 1945. Quant à Kristian Schye, il restera en Norvège, où il poursuivra ses études de médecine. Inquiété par la Gestapo, il sera forcé de s'exiler. Il reviendra en Norvège après la guerre y exercer son métier. ■

NOTE DE LA RÉDACTION

Selon Christopher Shores [3], le Bf 110 revendiqué par Kristian Schye était celui piloté par l'*Unteroffizier* Helmut Mütschele ; le pilote et son mitrailleur, le *Gefreiter* Karl Lorey, ont été faits prisonniers. Bien que le compte rendu de Hansen indique que le Bf 110 de l'équipage *Leutnant* Erhard Kort et *Unteroffizier* Heinrich Bockheimer (tués tous les deux) a été abattu par la DCA, il est en fait vraisemblable qu'il soit tombé victime de Dag Krohn. L'épave sera récupérée en 1978 et l'équipage inhumé dignement. Selon les archives allemandes, la Luftwaffe a perdu deux Bf 110 et un Ju 52/3m en combat aérien et six Ju 52/3m, un Bf 110 et un He 111 descendus par la DCA de Fornebu. Peter D. Cornwell (*The Battle of France, Then and Now*) n'a pas daigné s'intéresser à ce qui s'est passé ce jour-là en Norvège !

[3] *Fledgling Eagles* – C. Shores with J. Foreman, C.-J. Ehrengardt, H. Weiss & B. Olsen – Grub Street, Londres, 1991.



COMMENT J'AI CAPTURÉ L'AÉRODROME DE FORNEBU

par Helmut Lent

En Norvège, un pilote réalise à lui seul l'objectif principal de la Luftwaffe : sécuriser dans les meilleurs délais l'aéroport d'Oslo-Fornebu pour permettre aux Ju 52 d'y déverser hommes et matériel. Ce pilote, c'est le *Leutnant* Helmut Lent de la 1./ZG 76, qui, avant cet exploit, remporte sa cinquième victoire en descendant un Gloster Gladiator de l'unique escadrille de chasse norvégienne, la *Jagevingen*. La suite, il l'a racontée dans ses mémoires [4].

Tout à coup, je remarque que l'escadrille ne maintient plus la formation et vire à droite dans le soleil. Au même moment, j'aperçois sur ma gauche un Gloster installé dans la queue d'un camarade. Je plonge instinctivement sur ma gauche et tire une rafale devant le nez du Gloster pour lui faire peur. Il reçoit le message et dégage. Maintenant, je suis impliqué dans un vaste combat tournoyant. Je tire et on me tire dessus, je me place derrière un Gloster, un Gloster se place derrière moi, je pique, je redresse, je tourne. Mon attaque a raté. Les *Zerstörer* sont plus rapides, mais les Gloster plus maniables. Alors, sortons-nous de là. Ce que je fais. Mais l'ennemi a aussi disparu ! L'escadrille se regroupe. Je rejoins la formation et retrouve mon vieux *Rottenkamerad* (ailier), le *Feldwebel* Jänicke. En même temps, j'aperçois deux Gloster tombant des nuages. Mon ailier les attaque aussitôt, et, après un grand nombre de manœuvres et de virages, l'un des deux a son compte [5]. Malheureusement, l'autre s'échappe à travers les montagnes. On ne le reverra plus. Peut-être a-t-il été endommagé pendant le combat – on ne le saura jamais. Maintenant, il nous faut accomplir notre véritable mission. Nous partons à la recherche des avions transportant nos troupes aéroportées. Mais tout ce que l'on trouve, c'est un Ju 52 isolé tentant de se poser à Fornebu et pris violemment à partie par la DCA. C'est peut-être une bonne chose. Il nous reste tout juste de quoi voler un quart d'heure. On ne peut pas faire demi-tour. Menés par le *Staffelkapitän*, quelques camarades ont commencé à mettre hors d'état de nuire les défenses du terrain. Alors je passe aussi à l'attaque avec mon ailier – nids de mitrailleuses, positions de DCA, avions au sol. Tout à coup, une mitrailleuse que je n'avais pas repérée me tire dessus. Je plonge à nouveau dans la tourmente en m'accrochant résolument. Au moment où je redresse, mon radiomitrailleur hurle : « Moteur droit en feu ! » Je lui réponds : « Calme-toi, Kubisch ! Nous allons atterrir. » Je coupe le moteur fumant. En une fraction de seconde, j'ai pris ma décision. Je dois atterrir quoi qu'il advienne. Le meilleur endroit est encore la piste. Aucun avion de l'escadrille ne s'est encore posé. Pourquoi ne serais-je pas le premier ? Machinalement, j'abaisse le train, puis les volets et j'arrondis. Je suis un peu haut, et la piste est courte – vais-je m'en sortir ? On me tire encore dessus sur ma droite. Bravo ! j'ai posé l'avion au beau milieu de la piste. Je freine autant que je peux. Je suis debout sur les freins. J'arrive en bout de piste. Plus le temps de penser. On fonce à tombeau ouvert droit sur un bosquet épais de dix à quinze mètres. Le taxi a encore assez de vitesse pour passer par-dessus. Finalement, on retombe dans un champ. Le train est parti. Dieu merci ! on ne s'est pas retournés.

Je termine l'atterrissage sur le ventre. Mon atterrissage – rien à voir avec celui préconisé dans le manuel – s'arrête à quelques centimètres de la barrière d'un cottage norvégien. Toujours pas le temps de penser. La première chose est d'ouvrir la verrière et sortir. Un regard rapide à Kubisch me rassure. Il va bien.

Du cottage sortent un certain nombre de Norvégiens plus ou moins curieux. Parmi eux se trouve un aviateur portant un pull et un foulard ; il a l'air assez énervé. Rien de surprenant, en fait – il y a quelques minutes, on lui a tiré dessus et maintenant on vient atterrir dans son jardin. À distance respectueuse, il nous salue avec un « Heil Hitler ! » Tout va bien, pensé-je. Il me demande de manière hésitante si je vais lui tirer dessus. J'avais sorti mon pistolet, et Kubisch, à l'arrière du taxi, maniait sa mitrailleuse. Je lui réponds : « Si vous ne tirez pas, moi non plus. » Nous concluons un armistice. Nous échangeons nos identités et nous nous présentons. On a ensuite parlé de la guerre et d'autres banalités tout en arpentant l'aérodrome, où le *Feldwebel* Jänicke et les autres viennent de se poser. Nous informons par radio notre *Kommandeur* à Aalborg que le terrain est entre nos mains. Deux heures plus tard arrivent les avions de transport. On connaît la suite.

Ah ! oui, au fait, mon pistolet n'était pas chargé – c'était *une ruse de guerre* [6] !

[4] *The Lent Papers* – P. Hinchliffe – Cerberus, Bristol, 2003.
 [5] Il a en fait été victime de Lent ; c'est le Gladiator 427 du sergent Kristian Schye.
 [6] En français dans le texte.

▼ Helmut Lent pose aux commandes de son Bf 110 C « vautré » à l'extrémité de la piste de Fornebu. Il connaîtra ensuite une brillante carrière au sein de la *Nachtjagd*, remportant 103 victoires, qui viendront s'ajouter à sept autres remportées de jour. Décoré des *Brillanten*, il décède des suites d'un accident survenu à Paderborn le 5 octobre 1944.



4



5