



ZERSTÖRER

PAR C-J. EHRENGARDT



PREMIÈRE PARTIE

1^{er} SEPTEMBRE 1939
- 8 AVRIL 1940

MESSERSCHMITT
BF 110C
EN OPÉRATIONS

▲ Probablement prise à Mannheim-Sandhofen peu avant la campagne à l'Ouest, cette photo montre les Bf 110 C du *Stab V.(Z)/LG 1* revêtus de leur nouveau camouflage de printemps. Au premier plan, l'appareil du *Kommandeur*, le *Hauptmann* Horst Liensberger, portant le code L1+XB, et juste derrière celui de son *Adjutant* (L1+YB) ; on notera au passage que les anciens codes du temps où cette unité était appelée I.(Z)/LG 1 ont été conservés. Le troisième avion de la rangée (3M+AA) est celui de l'*Oberstleutnant* Friedrich Vollbracht, *Kommodore* de la ZG 2. (Collection H. Obert)

UN

an : c'est ce qu'aura duré le moment de gloire de l'arme d'élite de la Luftwaffe : le *Zerstörer*. Dominateur en Pologne, le fer de lance de l'offensive aérienne allemande s'émousse en France avant de se briser net au-dessus de l'Angleterre. La suite de sa carrière prouvera que la cause ne tenait pas aux qualités intrinsèques de l'appareil, mais à ses mauvaises conditions d'emploi.

LE CHASSEUR LOURD

LE COUTEAU SUISSE

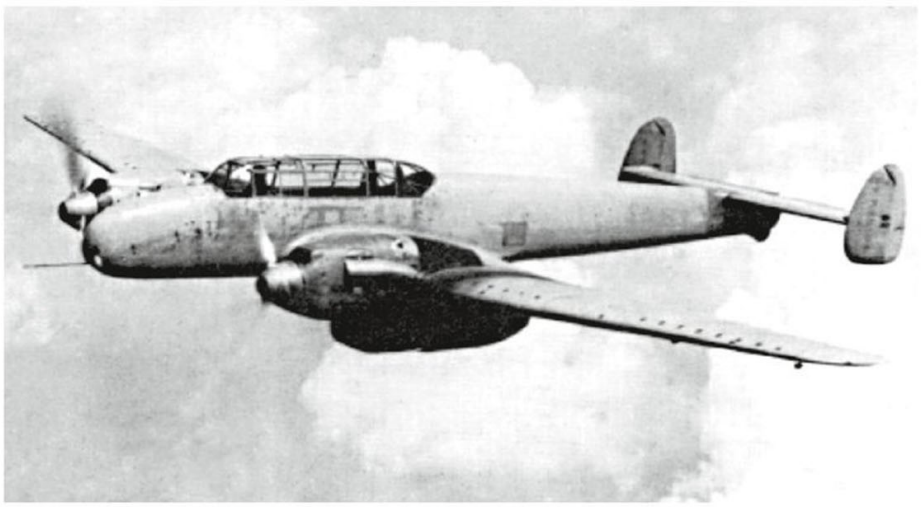
Le concept du chasseur lourd, capable à la fois de casser du bombardier et d'escorter des expéditions stratégiques au cœur du territoire ennemi, enfievre à nouveau la quasi-totalité des états-majors à partir de l'année 1934. « À nouveau », parce que l'idée remonte à la Première Guerre mondiale ; mais si elle ressurgit au milieu des années trente, c'est pour la bonne raison que les ingénieurs en aéronautique commencent à mieux maîtriser le travail du métal et à s'intéresser de plus près aux lois de l'aérodynamique, tandis que la puissance des moteurs a brutalement fait un grand bond en avant, autorisant la conception d'avions à la fois plus lourds et plus puissants.

Cependant, les cahiers des charges qui découlent des réflexions des stratèges constituent autant de cauchemars pour les bureaux d'études, car leurs exigences sont mutuellement exclusives — une sorte de quadrature du cercle. En effet, le « chasseur stratégique » doit non seulement disposer d'une autonomie égale à celle des bombardiers qu'il aura à escorter et d'une puissance de feu suffisante pour abattre ceux de l'ennemi, mais il doit aussi être capable de se défendre seul et, donc, combiner une maniabilité et des performances au moins égales à celles de ses potentiels adversaires. Un véritable couteau suisse, dont chacun sait que s'il peut utilement dépanner des adeptes du camping sauvage, il ne servira jamais d'outil à un bûcheron !

Pour les pénétrations en profondeur, il est nécessaire de prévoir d'importantes réserves en carburant : l'avion devra être plus gros qu'un intercepteur classique, donc bimoteur. Pour se protéger, il devra accommoder un mitrailleur arrière, donc être biplace. Il est évident que cette surcharge pondérale pénalise l'appareil en termes de performances et de maniabilité. Pourtant, à cette époque, personne ne semble vraiment prendre en compte ce paramètre, parce que ce bimoteur, aux lignes élancées et équipé des meilleurs propulseurs, surclasse largement les monomoteurs alors en service, dont la conception remonte à la génération précédente. Il ne faut pourtant pas être grand clerc pour comprendre que l'intercepteur reprendra le dessus, dès lors qu'il sera doté d'un moteur identique et débarrassé de ses mâts, haubans et entretoises. Bref, un avion naît toujours de compromis, et ceux qui arbitreront la création des chasseurs lourds négligeront forcément un ou plusieurs paramètres, qui reviendront comme des boomerangs quand la poudre prendra la parole. Si les états-majors avaient eu conscience des forces et des faiblesses de leurs chasseurs lourds, ils auraient pu être capables d'en tirer un meilleur parti. Mais ce ne sera que l'épreuve du feu qui les ramènera à la réalité — trop tard.

DES DÉBUTS CHAOTIQUES

C'est en 1934 qu'émerge en Allemagne le concept du *Kampfzerstörer*, un chasseur lourd capable de balayer toute opposition sur la route de bombardiers s'enfonçant profondément dans le dispositif défensif ennemi, avec pour missions secondaires l'escorte rapprochée, la destruction de bombardiers ennemis, l'attaque au sol et la reconnaissance armée.



▲ Les quatre Bf 110 A-0 alignés devant l'usine d'Augsbourg ; le A-04 (V4) porte une immatriculation civile (D-AISY). Comme on le voit, ces appareils ne sont pas armés. (Collection C. Goss)

▲▲ Le Bf 110 V3 est testé avec des moteurs DB 600 A par le Dr.-Ing. Hermann Wurster, *Chefpilot der Versuchseinfliegerei* de Messerschmitt, le 24 décembre 1936. Contrairement à la disposition qui sera adoptée sur la série « Cäsar », avec les DB 601 A, les radiateurs sont logés dans les nacelles. (Collection H. Obert)

Cette idée fait galoper l'imagination de Göring. Le *Reichsminister für Luftfahrt* impose son point de vue malgré la désapprobation des principaux responsables de la future Luftwaffe, qui estiment que l'appareil s'avérera forcément handicapé par son poids et sa taille et qu'il sera incapable d'effectuer la moindre des tâches imparties avec efficacité. Nous passerons rapidement sur les revirements et amendements apportés au cahier des charges, qui, finalement, débouche sur la construction du Bf 110 V1 ; celui-ci vole pour la première fois le 12 mai 1936.

Toutefois, les essais sont retardés par les nombreux ennuis mécaniques dont sont victimes ses moteurs Daimler-Benz DB 601 A, de sorte qu'il est décidé d'équiper la version de présérie, **Bf 110 A-0**, de Junkers Jumo 210 D-1 en attendant la mise au point du nouveau DB 601 Aa, nettement plus prometteur ; quatre A-0 sont assemblés entre août 1937 et mars 1938.

Pendant ce temps, le bureau d'études travaille sur une version améliorée sur le plan aérodynamique, plus lourdement armée (deux canons MG FF de 20 mm venant s'ajouter aux quatre mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm dans le nez) et équipée du Jumo 210 Ga : le **Bf 110 B-0**. Dix machines, non armées, sont produites à partir de mars 1938, dont quelques-unes sont confiées au I.(*schwere Jagd*)/LG 1, basé à Barth, en décembre. La déception des équipages est à la hauteur de leurs attentes vis-à-vis de cet appareil, accablé par de nombreux problèmes techniques et la faible fiabilité de ses moteurs, qui clouent fréquemment les avions au sol ; contrairement aux espérances, le *Gruppe* est contraint de conserver ses Bf 109 D.

Quarante-cinq B-1 (armés, ceux-là) sont produits à partir de juin 1938, au rythme assez lent des cadences de sortie des moteurs Jumo (une vingtaine par mois en moyenne), que personne ne songe à accélérer vu que l'avenir de ce propulseur est déjà réglé. Quelques exemplaires sont transformés en B-2 (avec une caméra à la place des canons) et en B-3 (variante modifiée pour l'entraînement au PSV). Hormis une douzaine de B-1 affectés aux unités de première ligne, la quasi-totalité de la version B est versée aux écoles.



LE BF 110 C ET SES VERSIONS

▲ Un Bf 110 B-1 (VP+TV) à sa sortie de l'usine d'Augsbourg. (Collection C. Goss)

aux I.(Z)/LG 1, I./ZG 1 et I./ZG 76. Au 31 décembre 1939, 156 autres seront venues grossir les effectifs de la Luftwaffe, permettant de commencer la transformation des I. et II./ZG 26.

Au vu de l'urgence de la situation, trois autres constructeurs sont appelés à s'associer au programme : la Gothaer Waggonfabrik (Gotha), la Mühlenbau und Industrie AG (MIAG) et Focke-Wulf. Leur participation respective à la production du Bf 110 C est reprise en encadré.

Werknummern des C-1 : 943-986 et 1344-1401 (Mtt), 2801-2840 (MIAG), 2619-2636 (Fw) et 1793-1822 (Gotha).

UN PROGRAMME HAUTEMENT PRIORITAIRE

Profitant de ce répit, qui met Göring en rage, le bureau d'études affine une nouvelle fois la silhouette de l'appareil, notamment en déplaçant les radiateurs des capots aux intrados. Équipée des nouveaux moteurs DB 601 A-1, qui sont désormais au point et disponibles en nombre à partir de la fin de l'année 1938, cette nouvelle version, baptisée **Bf 110 C**, bénéficie de la plus haute priorité de la part des autorités allemandes.

Le I.(*schwere Jagd*)/LG 1 est rebaptisé I.(Z)/LG 1 le 1^{er} mai 1939, un mois avant de toucher ses premiers **Bf 110 C-0** – le « Z » signifiant *Zerstörer* [1]. Les pilotes de la *Lehrgeschwader* [2] sont enchantés par les performances de leur nouveau jouet, un peu moins par sa maniabilité, sa stabilité imparfaite et sa tendance à embarquer au décollage et à l'atterrissage. S'ils ont bien conscience qu'un chasseur bimoteur fera difficilement le poids face à un chasseur monomoteur en combat tournoyant, ils estiment que la mise au point de tactiques adéquates devrait pallier cet inconvénient.

Fin janvier 1939, les dix C-0 commandés ont été livrés, tandis que le **Bf 110 C-1** commence à sortir des chaînes de montage. Les cadences s'accroissent alors fortement, puisqu'au 31 août, veille de la déclaration de guerre à la Pologne, 159 machines ont été prises en compte et près de la moitié d'entre elles affectées

PRODUCTION MESSERSCHMITT BF 110 C

	Mtt AG	MIAG	FW	Gotha	Total
Bf 110 C-0	10	–	–	–	10
Bf 110 C-1	102	40	15	38	195
Bf 110 C-2	134	77	53	95	359
Bf 110 C-4	–	54	55	46	155
Bf 110 C-5	–	–	–	100	100
Bf 110 C-7	–	35	–	4	39
	246	206	123	283	858

[1] Destroyer, un terme emprunté à la marine.

[2] Littéralement, escadre d'apprentissage. Les LG 1 et LG 2 sont des unités bâtarde, servant à la fois d'écoles d'application et de centres d'essais, tout en étant appelées à effectuer des missions de guerre.



Messerschmitt Bf 110 C-0
Oberleutnant Helmuth Müller
Staffelkapitän I.(Z)/LG 1
Greifswald, juin 1939.

NOUVELLES VERSIONS

BF 110 C-2

Cette variante sort des chaînes d'assemblage entre septembre 1939 et juillet 1940 ; produite à 359 exemplaires, elle sera la plus prolifique de la version « César [3] ». Elle se différencie uniquement par l'installation d'une radio FuG X en remplacement de la FuG IIIa/U — reconnaissable au fil unique qui court entre l'antenne et le sommet de la dérive gauche (un second fil est relié au sommet de la dérive droite sur le C-1) — et un poste de tir arrière plus ergonomique. Cette variante est difficile à distinguer de la précédente sur les photos, si ce n'est par le *Werknummer*, quand il est lisible : 3000-3133 (Mtt), 3487-3563 (MIAG), 2637-2638, 2885-2892 et 3203-3245 (Fw) et 2053-2892 (Gotha). L'une des machines produites par MIAG est transformée en chasseur-bombardier sous la dénomination de C-2/B.

BF 110 C-3

Ce n'est pas, à proprement parler, une variante nouvelle, mais un « retrofit » d'une centaine (?) de C-2 (et de C-1 ?), équipés de canons MG FF/M, qui diffèrent par l'absence de carénage de culasse et par une cadence de tir supérieure.



▲ Un Bf 110 C-6 armé d'un canon de 30 mm en gondole ventrale. (Collection C. Goss)

▼ Le poste de tir du Bf 110 C, armé d'une simple MG 15 de 7,92 mm et sans aucune protection pour le mitrailleur. Une défense purement symbolique ! (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1942)



BF 110 C-4

Le 20 septembre 1939, Göring, conscient des « trop courtes pattes » du Bf 110, demande « le développement d'un chasseur lourd capable d'opérer au-dessus de la Grande-Bretagne ». Le bureau d'études de Messerschmitt commence aussitôt à travailler sur la version D-0, qui doit remplacer le C-2 sur les chaînes. Toutefois, les équipementiers qui doivent livrer les pompes pour puiser le carburant dans les réservoirs additionnels s'avèrent incapables de respecter les délais. La version « Dora » est donc temporairement mise de côté, et la variante C-4 voit alors le jour pour éviter la rupture du plan de charge.

Pour la première fois, un blindage est installé pour protéger le pilote et le mitrailleur, ce qui fait grimper de 220 kg le poids à vide, malgré la suppression des casiers de récupération des douilles des obus de 20 mm, habituellement montés dans le fuselage et adossés au longeron d'aile. Le C-4 est le premier modèle du Bf 110 à ne pas être assemblé par Messerschmitt, 155 exemplaires en étant livrés par les trois sous-traitants. Nous reparlerons de la variante C-4/B plus loin.

BF 110 C-5

Il s'agit d'une version de reconnaissance équipée d'une caméra Rb 50/30 filmant à travers un hublot sous le plancher du poste de pilotage ; l'armement est restreint aux quatre MG 17. Cent exemplaires, dont un certain nombre transformés en C-5/N avec moteur DB 601 N (voir C-7), sont fournis par Gotha pour rééquiper certains *Nah-Aufklärungsgruppen* à partir de juillet 1940.

BF 110 C-6

Douze C-2 sont modifiés par Gotha pour recevoir un canon MK 108 de 30 mm dans une gondole ventrale, dont le poids et la taille nécessitent la dépose des canons de 20 mm. La plupart sont affectés à la 1./ZG 1, qui deviendra 1./Erprobungsgruppe 210 le 1^{er} juillet 1940.

[3] César : César, comme Jules ! Tiré de l'alphabet phonétique allemand : A = Anton, B = Bertha, C = César, D = Dora, etc.



BF 110 C-7

Il s'agit d'une variante de chasse-bombardement munie de deux râteliers ETC 250 sous le fuselage. Pour compenser le poids et la traînée de cet équipement (et des bombes), elle reçoit le moteur DB 601 N, au taux de compression supérieur à celui du DB 601 A et fonctionnant à l'essence C3 (indice d'octane 100), pouvant développer jusqu'à 1 270 ch (pendant cinq minutes) à 5 000 m. Pour éviter les méprises à l'avitaillement, la lettre « N » est peinte en blanc sur le capot des deux moteurs.

Quatre C-7 sont produits par Gotha, mais à la lecture des *Werknummern* (WNR. 2245 à 2248), il est probable qu'il s'agisse de transformations de Bf 110 C-2 ; MIAG livre 35 autres machines sous la dénomination initiale de « C-4 avec bombes », puis de C-4/B et enfin de C-7 (WNR. 3618 à 3652). Selon certaines sources, tous les Bf 110 *Jabo* auraient été renommés C-7, bien que les listes de pertes ne corroborent pas cette hypothèse.

LE GRAND BLUFF

La Luftwaffe renaissante a joué un rôle non négligeable dans le bras de fer entamé par Adolf Hitler avec les Français et les Britanniques pour étendre les frontières du III. *Reich* en brandissant sous leur nez la menace que représente son aviation. Toutefois, le Bf 110 ne participera qu'une seule fois à ce grand bluff, savamment orchestré conjointement par le *Generaloberst* Erhard Milch, secrétaire d'État à l'Air, et le *Generalleutnant* Ernst Udet, chef des Services techniques : lors de la visite officielle du général Joseph Vuillemin, chef d'état-major de l'armée de l'Air.

Celui-ci débarque du prototype de l'Amiot 340 à Berlin le 16 août 1938, espérant faire croire aux Allemands que ce bombardier aux lignes modernes et épurées est déjà construit en série [4]. Mais Vuillemin n'est pas de taille au poker menteur. Milch et Udet ne tomberont pas dans le panneau, alors que lui repartira certain que le He 100 et le Bf 110 équipent déjà plusieurs groupes de chasse.

La visite aux usines Messerschmitt à Augsburg constitue le grand moment de la tournée. Après une démonstration de la puissance de feu d'un Bf 110 B-1, Vuillemin est promené dans « une partie » du hall d'assemblage des *Zerstörer*, puis assiste au décollage « d'avions neufs en sortie de chaînes » à intervalle régulier. Ce qu'il ignore, c'est qu'il s'agit de Bf 110 B-0 et que, une fois en l'air, ceux-ci viennent se

poser hors de la vue du général français avant de reprendre leur place dans un circuit bien huilé ! Comme on l'a vu plus haut, à ce moment, seuls quatre B-1 ont été officiellement pris en compte, et les *schweren Jagdgruppen* n'existent que sur le papier.

Il est bon de rappeler que cette visite se déroule un mois et demi avant la conférence de Munich et que l'impression qu'elle laissera dans l'esprit des Français contribuera fortement à abandonner la Tchécoslovaquie à l'appétit du *Führer*.

L'une des rares apparitions en public du Bf 110 intervient le 26 août 1939, quand les 33 Bf 110 du I.(Z)/LG 1 survolent Tannenbergl pour célébrer le 25^e anniversaire de la bataille victorieuse contre les armées russes, masquant ainsi le déploiement de cette unité en Prusse-Orientale en vue de l'agression de la Pologne.

PANIQUE À BORD

Le 10 mai 1939 à 08h30, le Bf 110 C-1 WNR. 979, victime du brouillard, s'écrase à... Villers-sous-Chalamont (Doubs). Les deux membres de l'équipage, les frères Franz-Xavier et Johann Öttil, sont tués. Les gendarmes dépêchés sur les lieux constatent que le pilote est vêtu d'une combinaison bleue de mécanicien et que son passager est en costume-cravate.

En effet, les deux hommes sont bien des civils. Franz-Xavier était chargé de la mise au point des Bf 110 à l'usine Messerschmitt d'Augsbourg. Après avoir embarqué son frère, il s'est posé à Bad Wörishofen pour refaire les pleins avant de franchir la frontière *volontairement*. En fait, il avait été recruté d'une manière qui reste encore mystérieuse par le colonel André Sérot, du Deuxième bureau, pour livrer un Bf 110 intact aux Français.

L'épave, très endommagée, du Bf 110 est transférée sur la base de Dijon-Longvic. Elle y est examinée sous toutes les coutures par les services techniques compétents de l'armée de l'Air, qui s'intéressent plus particulièrement aux moteurs turbocompressés.

La presse et les autorités locales sont priées d'étouffer l'affaire, et les deux quotidiens régionaux n'y consacreront qu'un vague entrefilet trois jours plus tard.

Comme à son habitude, à l'annonce de cet incident, Göring fulmine, tempête et menace, y compris le gouvernement français. Il obtiendra l'autorisation d'envoyer des experts chargés de récupérer les corps et l'épave ; celle-ci regagnera l'Allemagne sans ses moteurs !

Le communiqué officiel du RLM mentionnera « [qu']un jeune pilote inexpérimenté s'est égaré dans le brouillard et a franchi la frontière sans s'en apercevoir ». L'honneur du III. *Reich* sera sauf !



▲ Un Bf 110 B-1 affecté à la 5./ZG 26 pour l'instruction des équipages fin 1939. (Collection C. Goss)

Messerschmitt Bf 110 B-1

5./ZG 26
Wiesbaden-Erbenheim,
octobre 1939.



Profils © J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

LA CAMPAGNE DE POLOGNE

Ayant, en quelque sorte, mis la charrue avant les bœufs, la Luftwaffe aligne neuf groupes de *Zerstörer* au moment où débute la campagne, mais seuls trois ont pu recevoir leur dotation complète en Bf 110 (entre parenthèses, le nombre d'avions immédiatement disponibles) :

LUFTFLOTTENKOMMANDO 1 (NORD)			
I.(Z)/LG 1	Maj W. Grabmann	Jesau (Kamenz)	33 (32) B-1/C-1
I./ZG 1	Maj J. Huth	Mackfitz (Makowice)	34 (27) C-1
LUFTFLOTTENKOMMANDO 4 (SÜD)			
I./ZG 76	Hpt G. Reinecke	Ohlau (Olawa)	34 (28) B-1/C-1



Quatre autres futurs *Zerstörergruppen* sont engagés avec leurs Bf 109 C/D ; dans l'attente de leur rééquipement en Bf 110, ils ont reçu une dénomination temporaire :

- II./ZG 1 -> JGr. 101
- I./ZG 2 -> JGr. 102
- I./ZG 52 -> JGr. 152
- II./ZG 76 -> JGr. 176

Enfin, les I. et II./ZG 26 sont retenus en Allemagne, car en cours de transformation.

Méfiant à l'égard de la réaction des Français et des Britanniques à l'invasion de la Pologne, l'OKL [5] a décidé de maintenir les groupes de chasse équipés en Bf 109 E sur la frontière Ouest, de sorte que la double tâche de conquérir la supériorité aérienne et d'escorter les bombardiers repose principalement sur les trois *Zerstörergruppen*.

1^{ER} SEPTEMBRE 1939 LA BATAILLE DE VARSOVIE

Le 1^{er} septembre 1939, les équipages de la Luftwaffe sont sur le pied de guerre bien avant le lever du jour, attendant la dissipation du brouillard matinal pour une « frappe préventive » sur les principales villes polonaises. Prévu à 04h30, le décollage est retardé d'une heure... mais pas pour tout le monde. Ainsi qu'il le rapporte dans ses mémoires [6], l'*Oberleutnant* Wolfgang Falck, *Kapitän* 2./ZG 76, décide de la « jouer perso ». Conscient de l'importance historique de cette première mission de guerre, il s'envole à la tête de sa *Staffel* à l'heure initialement prévue, dans le secret espoir de remporter la toute première victoire de cette campagne ; il en sera pour ses frais, la vedette lui étant volée par un Ju 87 [7] ! En revanche, Falck manque de peu d'ouvrir le compteur des « friendly fires »... et par deux fois :

► Le Bf 110 B-1, attribué à l'Adjudant du *Stab* II./ZG 26, l'*Oberleutnant* Wilhelm Schaefer, portant un éclair jaune sur le nez. Il sera fait prisonnier après avoir été abattu à bord d'un Bf 110 C-4 le 4 septembre 1940. (E-N Archives)

◄ Les Bf 110 C-1 de la 2.(Z)/LG 1 sont alignés sur le terrain de Jesau (Kamenz) fin août 1939, prêts à fondre sur la Pologne. Chargée de conquérir et de tenir la supériorité aérienne pendant la campagne, cette unité s'acquittera de sa mission avec zèle et participera avec le même succès à de très nombreuses attaques de cibles terrestres de toute nature (terrains d'aviation, véhicules, troupes, nids de résistance...). (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1939)

[4] Cf. *Aéro-Journal* n° 14 (février 2010).
 [5] *Oberkommando der Luftwaffe* : commandement suprême de la Luftwaffe.
 [6] *Messerschmitt-Zerstörer greifen an! Kampferlebnisse in Polen u. d. Sieg bei Helgoland* – W. Falck – Berlin Steiniger Verlag, Berlin, 1940.
 [7] *Leutnant* Frank Neubert de la 1./St.G. 2 ; sa victime est le *Kapitan* Mieczyslaw Medwecki, commandant la 121^e *Eskadra Mysliwska*.



Messerschmitt Bf 110 C-1

Oberfeldwebel Herbert Schob, 1.(Z)/LG 1
Ohlau, 2 septembre 1939.



Profiles © J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

un He 46, qui envoie à temps un coup de semonce à cet intrus trop curieux, et un Ju 87, qu'il prend pour un PZL P.23 et qu'il manque de peu avant de s'apercevoir de sa méprise.

Les premières victoires du Bf 110 sont à porter au crédit du I.(Z)/LG 1, qui revendique deux PZL P.24 [8] de la *Brygada Poscigowa* au-dessus de l'aérodrome de Varsovie-Okęcie, mais son *Kommandeur*, le *Major* Walter Grabmann, est légèrement blessé (probablement par un PZL P.7a de la 123^e *Eskadra Mysliwska*).

C'est la raison pour laquelle le I.(Z)/LG 1 est commandé par le *Hauptmann* Fritz Schleif [9] lorsque, en début d'après-midi, est déclenchée une vaste offensive aérienne sur la capitale polonaise, qui va mettre aux prises quelque 250 avions des deux côtés. Si la présence du I./ZG 1 est avérée dans ce qui sera le plus important combat aérien de toute la campagne de Pologne, en revanche, son activité est mal documentée dans les archives allemandes.

Parce que les sorties matinales de la chasse polonaise au-dessus de Varsovie ont été fructueuses, les pilotes de la 123^e *Eskadra Mysliwska*, aux commandes de leurs vieux P.7a, décident que la prochaine fois ils engageront la totalité de l'escadrille. Ce choix sera pour le moins malencontreux ; elle rencontre le I.(Z)/LG 1 et, en quelques minutes, elle est virtuellement anéantie, perdant quatre appareils abattus et un endommagé irréparable. Les Allemands revendiquent six victoires : trois sont attribuées à Schleif, dont l'avion est légèrement endommagé ; les autres sont partagées entre les *Unteroffiziere* Peter Lauffs et Alfred Sturm et l'*Oberleutnant* Walter Fenske. La victime de ce dernier n'est pas un P.7a de la 123^e *Eskadra*, mais le PZL P.11c (« 10 blanc ») du *Podporucznik* Hieronim Dudwal, appartenant à la



▲ Le PZL P.11c (« 10 blanc ») du *Podporucznik* Hieronim Dudwal de la 113^e *Eskadra*, fortement endommagé par l'*Oberleutnant* Walter Fenske du I.(Z)/LG 1 dans l'après-midi du 1^{er} septembre 1939, se pose d'urgence. Ne pouvant être réparé rapidement, il sera abandonné à Poniatow devant l'avance allemande ; sa capture donnera lieu à de nombreuses photos de propagande. (©ECPAD/France/Photographe inconnu)

▼ Le *Major* Walter Grabmann, *Kommandeur* du I.(Z)/LG 1 entre mai 1939 et avril 1940. Ancien de la Legion Condor, décoré de la *Ritterkreuz* en septembre 1940, il terminera la guerre au grade de *Generalmajor* après avoir exécuté 237 missions de guerre (dont 137 en Espagne) et revendiqué 13 victoires (dont 7 en Espagne). (©ECPAD/France/Photographe inconnu)

113^e *Eskadra* ; touché par un obus derrière le poste de pilotage, le chasseur polonais rentre au terrain et sera capturé par les Allemands à Poniatow, où il sera à nouveau mitraillé – mais cette fois par les photographes des *Propagandakompanien*.

À cette occasion, les Allemands mettent au point une tactique particulière consistant à faire évoluer un Bf 110 isolé, volant quelques centaines de mètres au-dessous de la formation principale et d'une manière qui laisse à penser qu'il est en proie à des problèmes techniques. Ce piège est destiné à attirer un pilote ennemi, qui ne résistera pas à l'envie de réaliser un « carton » facile. Bien évidemment, à peine l'imprudent a-t-il quitté sa propre formation pour se ruer sur ce « canard boiteux » qu'un Bf 110 plonge sur ses six heures et l'abat d'autant plus facilement qu'il ne se doute de rien, tandis que le reste des *Zerstörer* coiffe la formation ennemie généralement disloquée par ce manquement à la discipline de vol. Selon le témoignage des pilotes allemands, c'est de cette façon que Schleif remporte sa première victoire, bien que le récit des Polonais ne cadre pas avec cette version des choses.

Les hommes de Grabmann vont inaugurer une pratique qui va faire florès au sein de la *Luftwaffe* en peignant sur le nez de leurs avions une barre verticale blanche pour chaque victoire revendiquée et soumise à homologation officielle [10] ;



ce palmarès migrera ensuite sur le gouvernail. Rappelons que la notion d'as, selon la définition que lui ont donnée Français et Américains (5 victoires confirmées et plus), n'existe pas au sein de l'aviation allemande ; de toute façon, aucun pilote de 110 ne parviendra à atteindre ce nombre en Pologne.

2 SEPTEMBRE 1939 LA REVANCHE DU I./ZG 76

Quelque peu déçus par leur entrée en guerre ratée, les hommes de Reinecke vont prendre une éclatante revanche le lendemain. La première mission (09h35 – 12h00), menée par 10 appareils de la 2. *Staffel*, consiste à attaquer une division de cavalerie dans le secteur de Wieluń ; elle se déroule sans relief particulier. La seconde (14h45 – 17h40) sera plus fructueuse [11].

Tandis que 23 Bf 110 des deux premières *Staffeln* escortent des Do 17 de la KG 77 sur Lodz et Deblin, 9 autres de la 3./ZG 76 doivent s'en prendre à l'aérodrome de Deblin ; ces derniers revendiquent 12 avions polonais détruits au sol.

Pendant ce temps, leurs camarades sont pris à partie par des PZL P.11c, et s'ensuit un vaste combat tournoyant : quatre « P.24 » sont descendus en flammes et deux autres considérés comme probables pour les Allemands [12]. Les victoires sont attribuées aux *Leutnant* Heinz Ihrcke (2), *Hauptmann* Günther Reinecke, *Oberleutnante* Gordon Mc Gollob et Christoph Nagel, et *Leutnant* Helmut Lent. Mais les Polonais se sont bien rebiffés : l'appareil de l'*Unteroffizier* Mutschele tombe en flammes à Relenitz dans ses propres lignes ; le pilote peut sauter en parachute, mais son mitrailleur (*Gefreiter* Bluhm) est tué. L'équipage de Nagel est porté disparu, mais il regagnera son unité le lendemain. Enfin, le *Leutnant* Gerhard Böhmel doit se poser sur le ventre dans le no man's land, près de Pitschen (Byczyna), et sera récupéré quelques heures plus tard par des troupes amies.

Parmi les vainqueurs du jour, certains connaîtront une brillante carrière, d'autres se fondront dans l'anonymat ou disparaîtront de manière prématurée. À la première catégorie appartiennent Gollob et Lent. Gollob, futur *General der Jagdflieger* [13], sera le premier à atteindre les 150 victoires – bien que sa revendication du jour ne sera pas homologuée ! Lent, l'un des plus grands as de la chasse de nuit, perdra la vie accidentellement en octobre 1944 après avoir emmagasiné 110 victoires, dont 102 de nuit [14]. Ihrcke, passé à la chasse de nuit, survivra à la guerre, mais n'augmentera pas son palmarès, tout comme Nagel, qui finira dans une unité d'assaut. Reinecke sera tué à bord d'un Bf 110 D par un mitrailleur de Wellington au-dessus de Stavanger le 30 avril 1940, compteur bloqué à son unique victoire en Pologne.

Comme indiqué plus haut, les activités du I./ZG 1 sont mal documentées. Cependant, en ce deuxième jour de guerre, ce groupe perd le *Staka* de la 3./ZG 1, le *Hauptmann* Wendelin Freiherr von Müllenheim-Rechberg,

descendu par des P.11. Il est remplacé par l'*Oberleutnant* Walter Ehle [15], qui remportera deux des six victoires créditées au I./ZG 1 pendant la campagne de Pologne.

3 SEPTEMBRE 1939 LE JOUR DU I.(Z)/LG 1

Le I.(Z)/LG 1 retourne au-dessus de Varsovie, et plus précisément d'Okęcie, où se trouve l'usine PZL. Là, les Bf 110 engagent une formation d'une trentaine de PZL P.11 et P.24 de la Ill./1 *Dywizjon Myśliwski*. Le *Leutnant* Werner Methfessel passe à l'attaque, ainsi qu'il l'a décrit à un correspondant de guerre d'un quotidien berlinois :

« Désormais, les chasseurs polonais sont 600 m en dessous de nous. J'ai déverrouillé mes armes et fixé mon regard sur mon *Staffelkapitän*, tandis que nous virions légèrement vers l'est pour avoir le soleil dans le dos au moment de notre piqué. Le leader a battu des ailes. Le signal ! Nous avons plongé, les gaz à fond. Presque au même moment, les Polonais ont basculé vers le sol. Notre attaque concertée s'est commuée en une série de combats individuels. [...]

« J'ai essayé de repérer une cible. Ce n'était pas facile au milieu de la confusion ambiante. Mais j'ai fini par dénicher un Polonais accroché à la queue d'un avion d'une autre *Staffel*. J'ai alerté mon ailier par un rapide battement d'ailes, et nous avons piqué dessus par l'arrière, pleins gaz. J'ai ouvert le feu à 50 m avec toutes mes armes. L'ennemi a glissé sur la gauche dans une tentative désespérée de s'échapper, mais je suis resté collé derrière lui. Je voyais clairement mes tirs faire mouche dans sa queue. Brutalement, il s'est retourné ventre en l'air, comme un poisson en train de mourir, puis il a commencé à descendre en spirales de plus en plus serrées avant de percuter le sol à la verticale. »

Le I.(Z)/LG 1 revendique un total de sept victoires, mais y laisse trois avions et trois tués.

[8] *Oberleutnant* Helmuth Müller et *Oberfeldwebel* Herbert Schob.

[9] *Staka* 3.(Z)/LG 1 ; parfois orthographié Schleiff.

[10] En effet, le processus officiel d'homologation étant assez long, les pilotes (et surtout les mécanos, chargés de tenir à jour le palmarès de leurs « cochers ») n'attendaient pas le retour du RLM (ministère de l'Air) pour étaler leur réussite ; toutefois, le tri réalisé à l'échelon des *Gruppen* avant soumission à la hiérarchie était suffisamment sévère pour éviter trop de « retoquages ».

[11] Bundesarchiv, RL 10/322.

[12] *Ibid.*

[13] Cf. *Aéro-Journal* n° 45 (février 2015).

[14] Cf. *Aéro-Journal* n° 22 (juin 2011).

[15] On le retrouvera dans la chasse de nuit, où il ajoutera 37 victoires à son palmarès (et la RK) avant de se tuer dans un accident le 18.11.43.

▼ Alignement de Bf 110 C-1 de la 1./ZG 76 au retour de la campagne de Pologne à Bönninghardt. Le troisième appareil (M8+FH) porte deux marques de victoire sur la dérive. (Collection C. Goss)

4 ET 5 SEPTEMBRE 1939 LA LUFTWAFFE TIENT LE CIEL

Le 4, le I.(Z)/LG 1 frappe à nouveau, revendiquant 6 nouvelles victoires, avec un doublé des *Leutnant* Hans Büsching et *Gefreiter* Alfred Warelmann et le deuxième succès de Methfessel.

Le lendemain, transféré à Breslau-Gandau (Wrocław-Gądów), le I./ZG 76 réalise 42 sorties en 3 missions, revendiquant 7 victoires et la destruction de 3 avions ennemis détruits au sol et d'un train blindé. Parmi les vainqueurs du jour figure le *Kapitän* de la 2. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Wolfgang Falck :

« Nous étions en *freie Jagd*, profondément enfoncés dans les lignes ennemies, quand j'ai aperçu un avion qui ressemblait à un Ju 87 au-dessus de nous. Alors qu'il se rapprochait, j'ai pu reconnaître un PZL P.23. Il est passé en dessous de nous. Coupant brutalement les gaz, j'ai effectué un virage serré et ai piqué dans son sillage.





6 - 8 SEPTEMBRE 1939 UN NET FLÉCHISSEMENT

La résistance de l'aviation polonaise diminue en intensité, les appareils frappés du damier rouge et blanc ne se montrant plus que de manière sporadique et en petit nombre. Les Bf 110 poursuivent les escortes de bombardiers, mais bientôt se tournent vers les missions d'interdiction et d'attaque au sol de cibles d'opportunité.

Décidément assez malchanceux dans cette campagne, durant laquelle les deux autres *Zerstörergruppen* se « frisent les moustaches », le I./ZG 1 perd un nouveau *Staffelkapitän* en la personne du *Major* Karl Hammes, descendu par des P.11 près de Varsovie le 6 septembre. Personnage atypique, titulaire de quatre victoires pendant la Grande Guerre, grièvement blessé en septembre 1917, il a connu une brillante carrière dans le civil comme baryton au sein de l'orchestre national de Vienne avant d'intégrer la Luftwaffe en juin 1937. Il est remplacé à la tête de la I./ZG 1 par l'*Oberleutnant* Martin Lutz, un ancien de la Légion Condor, qui prendra le commandement de l'*Erprobungskommando* 210 entre le 5 et le 27 septembre 1940, date à laquelle il sera abattu et tué au-dessus de l'Angleterre.

Les malheurs du I./ZG 1 ne s'arrêtent pas là, car, dans la journée, cinq de ses appareils abattent un He 111 du *Stab*/KG 1 près de Rawa Ruska !

Le I./ZG 76 revendique trois P.24 sans perte en deux missions, les seules victoires des Bf 110 ce jour-là avec un autre P.24 crédité au *Leutnant* Ernst Zobel de la 3.(Z)/LG 1.

Les 7 et 8 septembre, seules huit victoires sont homologuées à la Luftwaffe, preuve d'un fléchissement très net de son adversaire direct.

Le 7, trois d'entre elles sont revendiquées par le I.(Z)/LG 1, dont une par Werner Methfessel ; ce sera son quatrième et dernier succès de la campagne. Après avoir attaqué deux trains entre Varsovie et Bialystok, il suit les rails à la recherche d'une nouvelle cible [18] :

« Tout à coup, j'ai repéré un avion au-dessus de moi, à environ 100 m d'altitude et suivant la même voie ferrée. C'était un Ju 87, facilement reconnaissable à ses ailes, son atterrisseur fixe et la forme de son empennage. J'ai pensé : "C'est à cause de lui que les trains se planquent. Mais je vais le gratter, je suis plus rapide que lui". En le doublant — moins de cinq mètres au-dessus de lui —, j'ai remarqué un détail qui m'a pétrifié : un moteur en étoile ! Et si j'avais besoin d'une confirmation...

J'ai clairement distingué les damiers rouge et blanc sur les ailes et la dérive. Le mitrailleur a ouvert le feu, mais ses rafales sont passées au large. Je l'ai encadré dans mon collimateur, ai effectué les corrections nécessaires, puis pressé le bouton. Mes projectiles l'ont martelé. Une petite flamme a apparue, puis, alors que je redressais, il a soudainement explosé. »

Dans ses mémoires, Falck rapportera que son incartade du 1^{er} septembre lui a certainement valu d'être connu en haut lieu, car, le 10 septembre, sa *Staffel* est choisie pour escorter le Ju 52 de Hermann Göring venu faire une tournée des popotes. Il a même l'occasion de discuter en tête à tête avec le futur *Reichsmarschall* dans son fameux train luxueusement aménagé, entretien qui se termine par la remise de la Croix de fer. Göring le choisira personnellement, fin juin 1940, pour commander la première escadre de chasse de nuit et devenir, en quelque sorte, le « père de la *Nachtjagd* » [16].

À noter aussi, ce jour-là, la première victoire de Viktor Mölders, le plus jeune frère de Werner, alors *Leutnant* à la 1./ZG 1 [17].

À compter de cette dernière date, les combats aériens deviennent plus sporadiques. Si les Polonais ont été surpris par l'extrême agressivité de leurs adversaires, les Allemands ne l'ont pas été moins par l'opiniâtre résistance de l'aviation au damier rouge et blanc. Loin d'être anéantie dans le ciel, en dépit d'un matériel moins performant, cette dernière commence alors à souffrir de l'éparpillement de ses unités dans la nature, qui multiplie les problèmes logistiques, affaiblit le taux de disponibilité et gêne la coordination des actions de défense.

▲ Le Bf 110 C du *Technischer Offizier* du *Stab* I.(Z)/LG 1, portant le code L1+ZB. La photo a vraisemblablement été prise après la campagne de Pologne. (Collection C. Goss)

▲▲ Un Bf 110 C-1 du I./ZG 1 en maintenance pendant la campagne de Pologne. On distingue à peine les deux bandes blanches qui entourent l'arrière du fuselage. (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1939)

[16] AJ n° 21 (op. cit.).

[17] *Staka* 2./JG 51, il est fait prisonnier en Angleterre le 07.10.40 ; il était titulaire de 9 victoires.

[18] *Messerschmitt Bf 110 Zerstörer Aces of WWII* – J. Weal – Osprey, Oxford, 1999.



un damier rouge et blanc sous chaque aile. C'était un Polak. Un PZL P.23 !

« En temps normal, il ne m'aurait posé aucun problème, mais là, j'étais complètement à sa merci. Impossible de réduire les gaz en si peu de temps... j'allais me présenter devant lui sur un plateau, et il n'avait plus qu'à m'exécuter. Il ne me restait qu'une chose à tenter. M'attendant à ce qu'il ouvre le feu à tout moment, j'ai dégagé par un lent virage sur la droite, cherchant la protection du sol comme un corbeau poursuivi par un faucon. Et tout au long de la manœuvre, cette angoisse de savoir qu'il pouvait me tirer comme un lapin à tout moment... Mais il ne l'a pas fait ! Raclant la cime des conifères, j'ai respiré profondément. Le Polak n'avait tourné ni à gauche ni à droite, il était resté au-dessus de la voie ferrée, comme si lui-même roulait sur les rails. [...]

« Ramenant les gaz en douceur, j'ai viré dans sa direction. Maintenant, c'était moi le chasseur et lui le gibier. M'approchant à 50 m, j'ai ouvert le feu. Deux courtes rafales, cinq obus de chaque canon, et il s'est transformé en une boule de feu devant moi. Une fine couche d'huile a recouvert mon pare-brise. Puis, je l'ai vu percuter la planète et se désintégrer sur le talus de la voie ferrée. »

Ce même jour, le *Hauptmann* Fritz Schleif, *Staka* 3.(Z)/LG 1, est descendu par la DCA près d'Ostrolenka ; les deux membres de l'équipage sont tués.

▲ Le Bf 110 C-1 piloté par le *Major* Karl Hammes, *Staka* 1./ZG 1, descendu par des chasseurs polonais près de Varsovie le 6 septembre 1939. Il succombera à ses blessures ; âgé de 43 ans, il avait remporté 4 victoires pendant la Première Guerre mondiale. (Collection H. Obert)

▼ Un Bf 110 C-2 du I./ZG 1 en fâcheuse posture. L'armement de nez est bien exposé à la caméra. (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1940)



▼ Un Bf 110 C portant l'insigne du I./ZG 76 après la fin de la campagne de Pologne. (Collection J.V. Crow)

9 SEPTEMBRE 1939 LA DERNIÈRE GRANDE CONFRONTATION

Contrairement aux espoirs de l'OKL, l'aviation polonaise n'a pas été définitivement écrasée les jours précédents et elle monte en force pour s'opposer aux raids allemands sur Lublin. Onze victoires sont homologuées à la Luftwaffe lors de l'une des dernières grandes confrontations dans les cieux de la Pologne.

Le I./ZG 76 en revendique 7 à lui seul, plus 9 avions détruits au sol ; un Bf 110 doit se poser sur le ventre dans les lignes allemandes, et plusieurs autres sont endommagés. Parmi les vainqueurs du jour figure le *Leutnant* Gerhard Böhmel ; devenu *Staka* 3./NJG 3, il sera tué au combat sur le front de l'Est le 28 février 1942 (total de 10 victoires, dont 5 de jour).





10 – 28 SEPTEMBRE 1939 ULTIMES COMBATS AÉRIENS

Traquée sur ses aérodromes, dispersée dans la nature, tributaire d'une logistique désorganisée par l'action combinée de la Wehrmacht et de la Luftwaffe, l'aviation polonaise a pratiquement cessé d'exister en dépit du courage et de la volonté de ses équipages.

Les *Zerstörer* règnent en maîtres dans les cieux de Pologne. Ils obtiennent encore quelques victoires, notamment contre des avions de reconnaissance. Wolfgang Falck revendique un « Fokker F.IX » et un « monomoteur » le 11 septembre. Le même jour, le I./ZG 76 conclut sa campagne par deux victoires (un « Fokker F.IX » et un « avion de reconnaissance »), mais aussi par 15 appareils ennemis détruits au sol à Biala et Brest-Litovsk. Ce sont les derniers succès des chasseurs lourds ; le relais est désormais pris par les *Jagdgruppen* – ceux-là même qui auraient dû être équipés en Bf 110 –, qui s'adjugeront les ultimes victoires de la campagne.

À partir du 10 septembre, les *Zerstörer* sont principalement employés contre des cibles terrestres et participent à l'anéantissement de l'armée polonaise qui tente de s'échapper vers la Roumanie. Les dernières missions sont effectuées le 17 septembre. Toutefois, le I./ZG 76 perd un dernier appareil à la suite de tirs venus du sol le 20 septembre ; équipage indemne, avion entièrement détruit.

ENSEIGNEMENT D'UNE CAMPAGNE

Fer de lance de l'offensive éclair contre la Pologne, le Bf 110 a largement tenu ses promesses. Göring ayant conservé ses unités de Bf 109 E sur le front de l'Ouest pour faire face à une possible attaque des Alliés, c'est aux *Zerstörergruppen* qu'il a appartenu de conquérir et de conserver la supériorité aérienne. Mission accomplie – dès le premier jour. À tel point qu'ils ont pu être rapidement engagés dans des missions d'attaque au sol – seconde lame du couteau suisse.

Toutefois, même pour l'OKL, il est difficile d'évaluer le Bf 110 à l'aune de cette campagne. Ses déficiences en combat aérien contre des chasseurs monomoteurs avaient été identifiées en amont, mais elles ne se sont pas révélées dramatiques, en grande partie parce qu'il a surtout affronté des appareils dépassés sur le plan technique et qui ne lui ont opposé qu'une résistance affaiblie par de graves problèmes logistiques. Son puissant armement frontal a constitué un atout de poids – à partir du moment où le pilote pouvait inscrire un avion ennemi dans son collimateur !

Sans être débordant d'enthousiasme à propos de l'emploi du Bf 110 en Pologne, l'OKL conclut que, face à une aviation plus moderne, il conviendra de mettre en œuvre des tactiques mieux adaptées.

Bref, tout le monde sait ce qu'il faut faire, mais personne ne sait comment !

En tout, 54 victoires sont homologuées aux *Zerstörergruppen*, réparties comme suit :

- 29 au I.(Z)/LG 1
- 19 au I./ZG 76
- 6 au I./ZG 1

Les pertes s'élèvent à 11 avions détruits et 10 tués.

Il n'y aura pas d'as, au sens « allié » du terme, chez les *Zerstörer*, mais deux pilotes finissent la campagne avec 4 victoires homologuées : le *Leutnant* Werner Methfessel et le *Gefreiter* Alfred Warelmann, tous deux du I.(Z)/LG 1 ; leur carrière sera, malheureusement pour eux, de courte durée.

LA « DRÔLE DE GUERRE »

RETOUR À L'OUEST

Début octobre 1939, les trois *Zerstörergruppen* engagés en Pologne regagnent des bases plus à l'ouest. Le I.(Z)/LG 1, rebaptisé V.(Z)/LG 1 le 8 octobre, s'installe à Jesau (Saxe). Le I./ZG 1 prend ses quartiers à Neuhausen ob Eck (Bade-Wurtemberg) et le I./ZG 76 à Bönninghardt (Rhénanie-du-Nord-Westphalie). Les I. et II./ZG 26, dont la transformation est définitivement achevée, arrivent respectivement à Crailsheim (Bade-Wurtemberg) et Gelnhausen (Hesse) le 5 janvier 1940.

Au cours de la « Drôle de Guerre », les *Jagdgruppen* commencent à percevoir les Bf 110 qui leur avaient été promis depuis de longs mois et retrouvent leur dénomination initiale :

Jagdgruppe 102 -> I./ZG 2 (31 janvier 1940)

Jagdgruppe 126 -> III./ZG 26 (5 février 1940)

Jagdgruppe 152 -> I./ZG 52 (7 janvier 1940)

Jagdgruppe 176 -> II./ZG 76 (4 février 1940)

Au début du printemps 1940, la Luftwaffe dispose de huit *Gruppen* et d'un *Geschwaderstab* (ZG 26) sur Bf 110 C.

▼ En février 1940, le II./ZG 76 est enfin entièrement transformé sur Bf 110 C. Cette photo, prise pendant la campagne de France en mai 1940, montre son *Kommandeur*, le *Major* Erich Groth, accueillir le *Generaloberst* Albert Kesselring (de dos), *Oberbefehlshaber Luftflotte* 2, dont on aperçoit le Siebel Fh 104 personnel au premier plan. Le II./ZG 76, baptisé *die Haifisch Gruppe* (groupe des requins), est la première unité de la Seconde Guerre mondiale à adopter cette décoration, qui en inspirera bien d'autres dans toutes les aviations belligérantes, à commencer par l'*American Volunteer Group* de Chennault – les fameux « Tigres volants ». (©ECPAD/France/Photographe inconnu/1940)



Messerschmitt Bf 110 C-2

Hauptmann Horst Liensberger
Kommandeur I.(Z)/LG 1
Mannheim-Sandhofen, avril 1940.



LA BATAILLE DE HELIGOLAND ÉPISODE 1

Dès l'entrée en guerre de la Grande-Bretagne, les bombardiers de la RAF visitent régulièrement les ports militaires situés en baie d'Allemagne, et plus particulièrement ceux de la baie de Heligoland, comme Wilhelmshaven, Emden, Bremerhaven ou Cuxhaven. La défense de cette zone est confiée à la *Jagdgeschwader Schumacher*, du nom de son *Kommodore*, composée d'unités éparses équipées principalement d'anciens modèles du Bf 109. Or, ceux-ci éprouvent les pires difficultés à venir à bout d'adversaires faiblement armés et peu blindés, mais qui maîtrisent plutôt bien l'art du vol groupé. La solution consiste, bien évidemment, à leur opposer des chasseurs armés de canons, mais l'OKL reste encore frileux à l'idée de dégarnir les frontières communes avec la France. La fausse bonne idée du Haut commandement est de demander au I./ZG 26 du *Hauptmann* Karl Kaschka, alors en cours de transformation sur Bf 110 C à Varel (au sud de Wilhelmshaven), de participer aux opérations.

Le 3 décembre 1939, 24 Wellington des N° 38, 115 et 149 *Squadrons* sont repérés par les radars alors qu'ils approchent de l'île de Heligoland. Le Cabinet de Guerre britannique a mis la pression sur le *Bomber Command* pour obtenir la destruction d'un bâtiment de guerre allemand majeur dans les meilleurs délais à des fins de propagande. Huit Bf 110 de la 2./ZG 26 décollent depuis Jever, mais arrivent trop tard, comme tous les autres chasseurs lancés aux trousses des bombardiers anglais [19].

La RAF ne déplore aucune perte, mais le Cabinet de Guerre ne peut guère se vanter de la destruction d'un misérable chalutier qui ne demandait rien à personne. En revanche, la mission emplit d'optimisme les responsables du *Bomber Command*. Pour la première fois, ce commandement a déployé des Wellington Mk. Ia, armés d'une tourelle de queue hydraulique Nash and Thompson. La théorie selon laquelle une formation de bombardiers « hérissés de mitrailleuses [20] » et serrant les rangs pour s'offrir une protection mutuelle peut repousser un assaut de chasseurs lui semble validée. La suite lui prouvera que non.

En attendant, le Bf 110 remporte ses premiers succès dans ce secteur quand les *Oberfeldwebel* Franz Hoffmann et *Unteroffizier* Wilhelm Fuchs de la 2./ZG 26 amènent deux Anson du N° 206 *Squadron* à se percuter en plein vol au large de Texel le 6 décembre.

Le lendemain, les 1. et 3./ZG 26 sont repliés à Lippstadt pour poursuivre leur transformation d'une manière plus sereine en dehors du champ de bataille ; il ne reste plus à Varel que la 2./ZG 26 du *Hauptmann* Werner Restemeyer.

Lors du retour des Wellington le 14 décembre, cette *Staffel* fait décoller quatre appareils, mais ils ne remportent aucun succès ; Restemeyer, légèrement blessé, rentre à sa base dans un avion endommagé à 40 %. Bien que six Wellington sur les douze engagés aient été tous abattus par la chasse allemande, rien ne semble devoir faire dévier les « têtes pensantes » du *Bomber Command* de leur foi en l'invincibilité du bombardier (celui qui finit toujours par passer...), ainsi que l'exprime son chef, l'*Air Vice-Marshal* Norman H. Bottomley : « Il n'est nullement certain que des chasseurs

ennemis aient réussi à abattre ne serait-ce qu'un seul des Wellington. » Les pertes sont toutes attribuées à la *Flak*, et, en dépit de la disparition de la moitié des avions engagés, le RAF *Bomber Command* célèbre une belle victoire du bombardier face au chasseur — tout simplement parce que les témoins oculaires ont pris les Wellington tombant en flammes pour des avions allemands ! Le réveil sera cruel.

LA BATAILLE DE HELIGOLAND ÉPISODE 2

Le 16 décembre, le I./ZG 76 du *Hauptmann* Günther Reinecke arrive au grand complet à Jever, libérant ainsi la 2./ZG 26, qui rejoint le reste de son groupe en Rhénanie.

Le 18 décembre, la RAF monte une opération de grande envergure contre le port de Wilhelmshaven. Elle implique 24 Wellington des N° 9, 37, 38 et 149 *Squadrons*, répartis en quatre sections de six avions, sous les ordres du *Wing Commander* Richard Kellett ; deux appareils font demi-tour pour des raisons techniques.

À cette période de la guerre (elle n'a commencé que trois mois plus tôt), la RAF se berce de beaucoup d'illusions. Elle reste notamment persuadée qu'elle est la seule à disposer d'une détection électromagnétique — sauf que les Allemands ont implanté dans ce secteur un radar Freya-AN sur les îles de Sylt, Heligoland et Wangerooge.

▼ Le mécanicien de Falck fait semblant d'ajouter une septième victoire sur la dérive de son pilote préféré. Toutefois, sur les six déjà portées, seules quatre seront officiellement homologuées. Sa septième (et dernière) n'arrivera que le 9 avril 1940. (Bundesarchiv)

▼ Wolfgang Falck (deuxième en partant de la gauche) commente avec ses hommes la grande bagarre du 18 décembre 1939. La cocinelle de la 2./ZG 76 figure en bonne place sur une étagère. (Bundesarchiv)



[19] C'est au cours de cette interception que l'*Oberleutnant* Günther Specht, pilotant un Bf 109 D de la 3./ZG 26, perd un œil, abattu par le mitrailleur arrière d'un appareil du N° 38 *Squadron* ; il sera crédité d'une victoire, mais la RAF ne subira aucune perte ce jour-là.

[20] Le Wellington Mk. Ia n'est armé que deux mitrailleuses de 7,7 mm dans le secteur arrière !



Messerschmitt Bf 110 C-1

Leutnant Emil Lent, 1./ZG 76
Jever, 19 décembre 1939.



Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2015

L'avion porte quatre marques de victoire, ce qui prouve que celles-ci étaient peintes bien avant l'homologation officielle, car sur les deux revendiquées le 18 décembre (qui auraient effectivement porté le palmarès de Lent à quatre), une sera retoquée par le RLM.

Certes, ce ne sont encore que des dispositifs « primitifs », mais ils vont fournir des informations vitales concernant le raid en cours. L'alerte est donnée à 13h23 (heure locale) par le *Luftnachrichtenregiment Köthen* de Wangerooge, sous les ordres du *Leutnant* Hermann Diehl. Mais le radar est encore un instrument nouveau pour les pilotes allemands, et leur premier réflexe est de le considérer avec défiance [21].

Après avoir contourné l'île de Heligoland, les bombardiers survolent Bremerhaven, puis se dirigent plein ouest sur Wilhelmshaven ; là, ils font une boucle au-dessus de la baie de Jade et repassent à la verticale du port de Wilhelmshaven. Ce double passage crée la confusion chez les Allemands, qui comptent 52 Wellington.

Le déficit de confiance dans cette technologie nouvelle et des problèmes de communication retardent l'entrée en lice de la chasse allemande après que les Wellington ont mis le cap sur l'Angleterre, divisés en deux groupes parallèles volant cap à l'OSO.

Parmi les avions déjà en l'air se trouvent au moins deux *Rotten* du I./ZG 76 en plein entraînement, notamment celle composée du désormais *Hauptmann* Wolfgang Falck et de son ailier, l'*Unteroffizier* Heinz Fresia. Falck a consigné par écrit cette mission [22] :

« J'ai compté de 15 à 20 bombardiers — des Wellington. Plusieurs Me 109 leur livraient bataille. J'ai avisé l'avion de droite de la dernière section et j'ai ouvert le feu entre 250 et 100 m avant de faire une nouvelle passe au terme de laquelle il a explosé en plein vol. J'ai attaqué ensuite celui qui se trouvait devant lui, mais je me suis trop approché et j'ai reçu quelques pruneaux dans le moteur droit. Au même instant, j'ai vu le Wellington tomber et s'écraser en mer. Mon moteur pissait l'essence, et je me suis empressé de mettre le cap sur la base. Fort heureusement, il n'a pas pris feu, mais j'ai dû effectuer un atterrissage de fortune sur l'île de Wangerooge. »

De son côté, Fresia incendie le moteur gauche du Wellington de gauche de la même section et le voit tomber en flammes en mer ; il s'en prend ensuite au bombardier immédiatement devant et obtient exactement le même résultat.

Deux *Schwärme* du I./ZG 76, de retour d'un vol d'entraînement, sont en plein ravitaillement quand l'alerte est donnée, ainsi que l'explique le *Leutnant* Helmut Lent :

« *Que ceux qui sont prêts redécollent tout de suite* », a crié le *Kommandeur*. Ma machine a été la première à avoir les pleins faits. Je me suis précipité aux commandes, mon radio-mitrailleur était déjà à son poste. Contact, pleins gaz, et on a quitté le sol. Mon bon vieux "Dora" a grimpé comme un oiseau. Après seulement quelques minutes, on est arrivé à l'altitude des "Tommies". La chasse était ouverte.

« Comme si cela avait été organisé, deux Angliches ont défilé devant mon collimateur. La première chose à faire était de réduire au silence leur tourelle de queue. Ce fut chose faite avec quelques courtes rafales bien ajustées. Maintenant, j'avais tout mon temps pour le descendre. Presque à bout portant, à environ 2 000 m — on avait perdu beaucoup d'altitude —, j'ai placé quelques nouveaux coups au but. Le pilote anglais a essayé de faire ce qu'il pouvait pour se poser sur une île allemande, mais son avion était déjà la proie des flammes. Et d'un ! »

Lent rentre à Jever, certain d'avoir abattu deux Wellington, mais un seul lui sera ultérieurement crédité.

Arrive ensuite une *Schwarm* de la 3./ZG 76, composée des *Oberleutnant* Gordon Mc Gollob, *Oberfeldwebel* Georg Fleischmann et *Feldwebel* Hans Gröning ; chacun revendique une victoire, mais un Bf 110 est légèrement endommagé. C'est ensuite au tour d'une *Schwarm* de la 2./ZG 76 emmenée par Günther Reinecke, puis, fermant le ban, quatre autres Bf 110 de la même *Staffel*, qui remportent les ultimes victoires de la « Bataille de baie de Heligoland ».

Comme on s'en doute, la Luftwaffe n'aura pas le triomphe modeste. Pas moins de 38 victoires sont revendiquées pour la perte de trois Bf 109. Le I./ZG 76 demande l'homologation de 15 victoires ; deux Bf 110 C ont été endommagés à seulement 15 %, dont celui du *Leutnant* Gustav Uellenbeck, touché à 33 reprises, lui-même et son mitrailleur, l'*Unteroffizier* Dombrowski, étant légèrement blessés. Pourtant, après étude des comptes rendus de combat, le RLM réduira le palmarès de la journée à 26 victoires officielles et celui du I./ZG 76, qui se sera néanmoins taillé la part du lion, à 13.

Le RAF *Bomber Command* laisse dans l'affaire 12 appareils abattus, tandis que 6 autres s'écrasent au retour sur des terrains de secours — 80 % de pertes !

Alors que les revendications allemandes avaient été plutôt précises jusqu'à présent, on peut s'étonner de cette distorsion brutale. Il est vraisemblable que la commission chargée des homologations au RLM a été abusée par le fait que le nombre de Wellington a été multiplié par deux par les témoins au sol. Ce point de détail a longtemps opposé les historiens des deux bords, mais l'étude approfondie des archives de la RAF montre sans ambages qu'aucune autre unité que celles mentionnées plus haut n'a participé à ce raid ; en particulier, aucun aviateur porté disparu (la plupart

[21] Les pilotes de chasse de nuit auront le même réflexe au départ (cf. *Aéro-Journal* n° 21, avril 2011).

[22] W. Falck — *op. cit.*

VICTOIRES HOMOLOGUÉES AU I./ZG 76 (18 DÉCEMBRE 1939)

1	Hpt Falck Wolfgang	14h35	20 km SO Heligoland
2	Uffz Fresia Heinz	14h35	20 km SO Heligoland
3	Fw Gröning Hans	14h40	E Langeoog
4	Lt Lent Helmut	14h42	5 km N Borkum
5	Oblt Jäger Hans	14h45	NO Borkum
–	Oblt Gollob Gordon	14h45	N Lengeoog
6	Uffz Fresia Heinz	14h45	20 km SO Heligoland
–	Hpt Falck Wolfgang	14h45	20 km SO Heligoland
7	Ofw Fleischmann Georg	14h45	NO Spiekerooge
8	Lt Lent Helmut	14h50	10 km ONO Borkum
9	Uffz Kalinowski Ernst	15h00	25 km ONO Borkum
10	Lt Uellenbeck Gustav	15h00	50 km N Ameland
11	Oblt Gresens Walter	15h00	25 km ONO Borkum
12	Lt Gräff Fritz	15h00	25 km ONO Borkum
13	Lt Uellenbeck Gustav	15h00	50 km Ameland

des bombardiers ont été abattus en mer) n'appartenait à un *Squadron* différent – or, la *Commonwealth War Graves Commission* a toujours été d'une extrême rigueur sur ce point.

Contrairement à ce que l'on a souvent écrit, la « Bataille de la baie de Heligoland » ne marque pas la fin des missions diurnes du *Bomber Command*. En effet, les responsables de la RAF attribuent une fois de plus ce désastre à la désorganisation des formations ! Certes, ils reconnaissent que les bombardiers doivent être équipés de réservoirs auto-étanches (les pilotes allemands se sont réjouis du fait que le Wellington brûlait comme une torche) et d'un armement défensif renforcé avant de reprendre leurs raids diurnes. Ils passent, cependant, totalement à côté du fait que les chasseurs allemands armés de canons peuvent ajuster leurs cibles hors de portée des mitrailleuses de 7,7 mm et que en ajouter deux de plus dans les tourelles arrière ne changera rien à l'affaire.

FACE AUX FRANÇAIS

Le Bf 110 C restera discret sur les frontières communes avec la France tout au long de la « Drôle de Guerre ». Tout juste peut-il revendiquer un « Spitfire », attribué le 23 novembre 1939 à l'*Oberleutnant* Werner Methfessel du V.(Z)/LG 1 – ou plus exactement à son mitrailleur arrière. En effet, attaqué au-dessus de Verneuil-Petit (Meuse) par un chasseur monomoteur, celui-ci réplique et tue le pilote d'une rafale bien ajustée. Comme aucun Spitfire n'a été déployé en France, on pense généralement qu'il s'agit du Curtiss H-75A du lieutenant-colonel Mioche, appartenant à l'état-major du Groupement de chasse n° 23, descendu dans ce secteur alors qu'il avait décollé à la poursuite d'un avion de reconnaissance solitaire.

LE FRONT DE L'OUEST JANVIER – MARS 1940

Avant l'offensive allemande sur la Norvège, début avril 1940, le Bf 110 patrouille essentiellement la baie d'Allemagne pour s'opposer aux raids de la RAF contre les ports militaires du secteur. Ainsi le I./ZG 76 remporte trois victoires pendant cette période, toutes contre des Blenheim, dont deux sont homologuées à Wolfgang Falck. Néanmoins, sur le front occidental, l'*Oberleutnant* Werner Methfessel, *Staka* 14.(Z)/LG 1, se met à nouveau en lumière en revendiquant deux Hurricane du N° 1 *Squadron* dans les environs de Metz le 29 mars. En fait, aucun chasseur anglais n'a été perdu. Bien au contraire,



▲ Une carcasse de Wellington retrouvée sur une île de la Frise en décembre 1939. La structure géodésique, chère à l'ingénieur Barnes Wallis (père de la bombe rotative qui ravagera les barrages allemands le 17 mai 1943), est clairement visible sur cet appareil dont l'entoilage a été détruit par un incendie. (©ECPAD/France/Photographe inconnu)

les Hurricane ont réussi à descendre l'appareil du *Feldwebel* Friedrich Lindemann ; lui-même sera fait prisonnier, mais son radio-mitrailleur a été tué à son poste. Les pilotes britanniques expliqueront que le Bf 110 est peut-être un appareil plus rapide et très maniable, mais qu'il est surclassé par le Hurricane en combat tournoyant. Moins de deux mois plus tard, ce même N° 1 *Squadron* réservera une bien mauvaise surprise à Methfessel. Ce dernier ajoute une nouvelle victime à son palmarès dans le secteur de Lunéville le 2 avril. S'il est certain qu'il a descendu le Morane 406 de l'adjudant Jean Le Martelot (pilote grièvement blessé), en revanche, un appareil de la 15. *Staffel* (*Leutnant* Hans Büsching) est abattu en flammes.

Avec 8 victoires, Werner Methfessel est alors l'as des *Zerstörer* et même de toute la Luftwaffe.

Toutefois, les combats tournoyants face à des chasseurs modernes de première génération (Hurricane et Morane 406) s'avèrent beaucoup plus difficiles et bien moins payants que contre les chasseurs anciens de dernière génération (PZL P.24). Pour l'heure, personne ne semble se poser la question : mais qu'advient-il contre un chasseur moderne de seconde génération tel que le Dewoitine D.520 ou le Supermarine Spitfire ? Nous le verrons dans la seconde partie de cet article. ■

▼ Selon toute vraisemblance, il s'agit ici d'une reconstitution pour les besoins de la propagande : cet aviateur « anglais » flottant sur l'aile de son avion est secouru par une vedette rapide allemande en baie d'Allemagne. À cette distance, les jumelles du marin semblent quelque peu superflues... (©ECPAD/France/Photographe inconnu).



CODES DES ZERSTÖRERGRUPPEN

V.(Z)/LG 1	L1
I. et II./ZG 1	2N
I./ZG 2	3M
I./ZG 26	U8
<i>Stab</i> , II. et III./ZG 26	3U
I./ZG 52	A2
I. et II./ZG 76	M8

LES UNITÉS DE BF 110 AU 31 DÉCEMBRE 1939

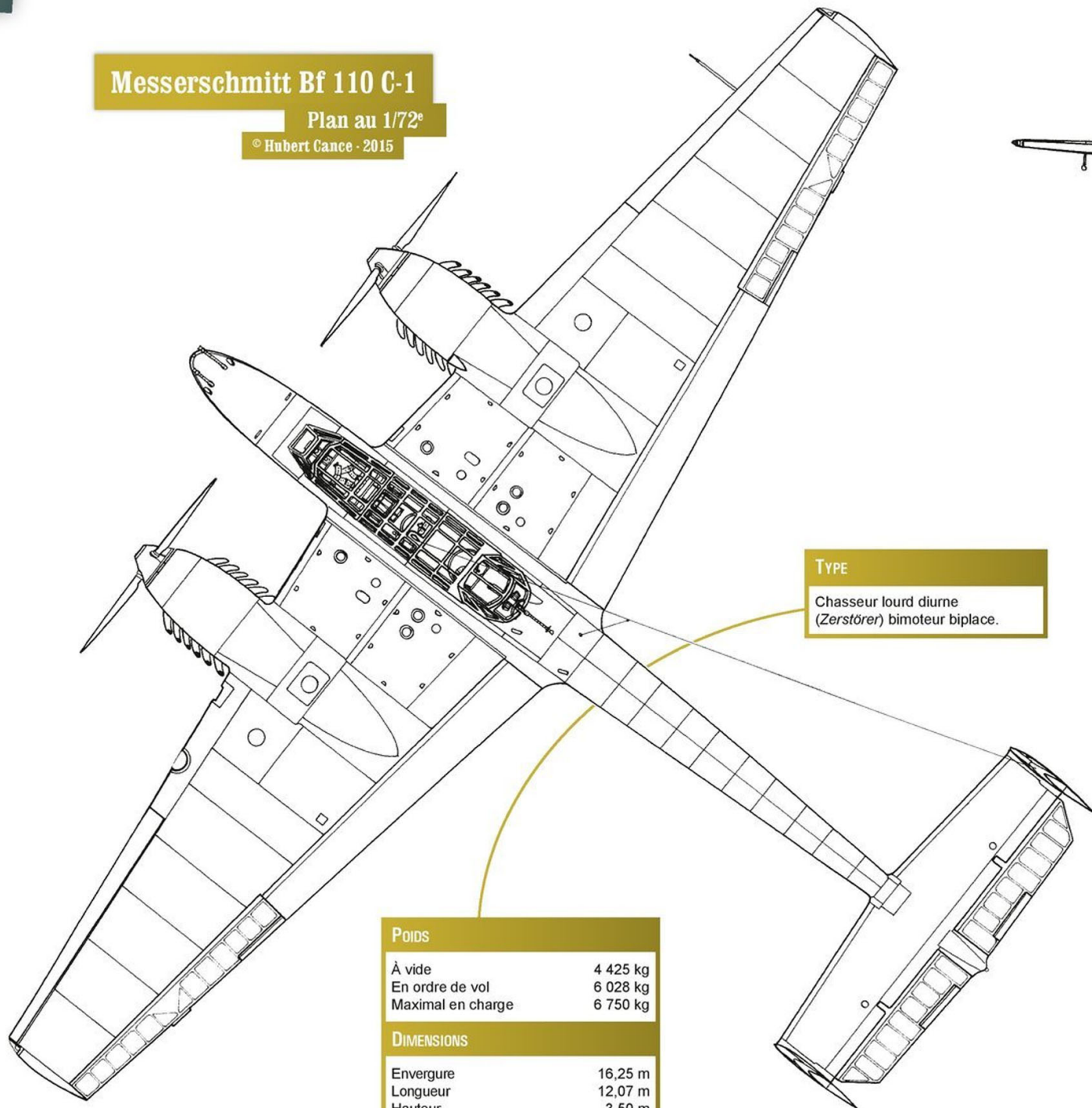
V.(Z)/LG 1	Maj W. Grabmann	Mannheim-Sandhofen
I./ZG 1	Hpt W. Falck	Neuhausen ob Eck
<i>Stab</i> /ZG 26	Obstlt J-F. Hüth	Dortmund
I./ZG 26	Hpt K. Kaschka	Lippstadt
II./ZG 26	Maj F. Vollbracht	Werl
I./ZG 76	Hpt G. Reinecke	Jever



Messerschmitt Bf 110 C-1

Plan au 1/72^e

© Hubert Cance - 2015



TYPE

Chasseur lourd diurne
(Zerstörer) bimoteur biplace.

POIDS

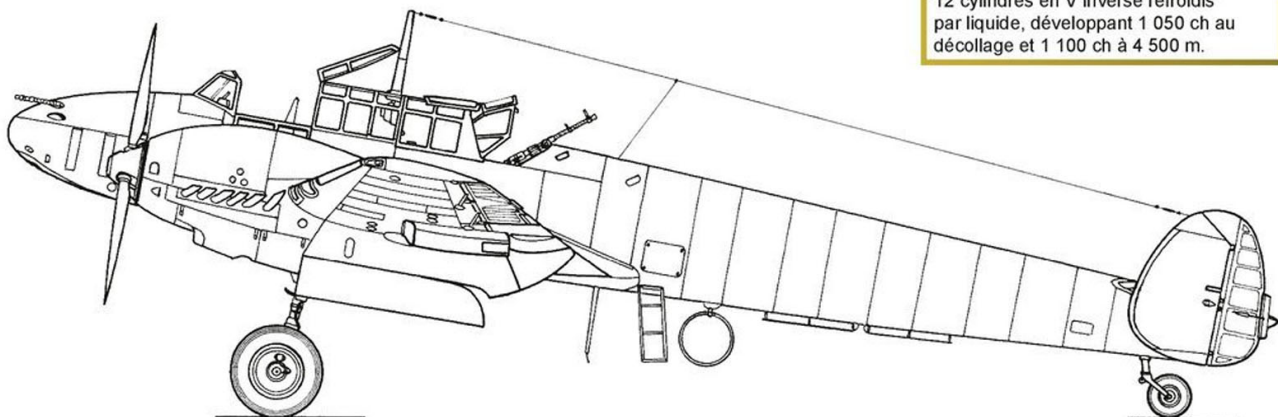
À vide	4 425 kg
En ordre de vol	6 028 kg
Maximal en charge	6 750 kg

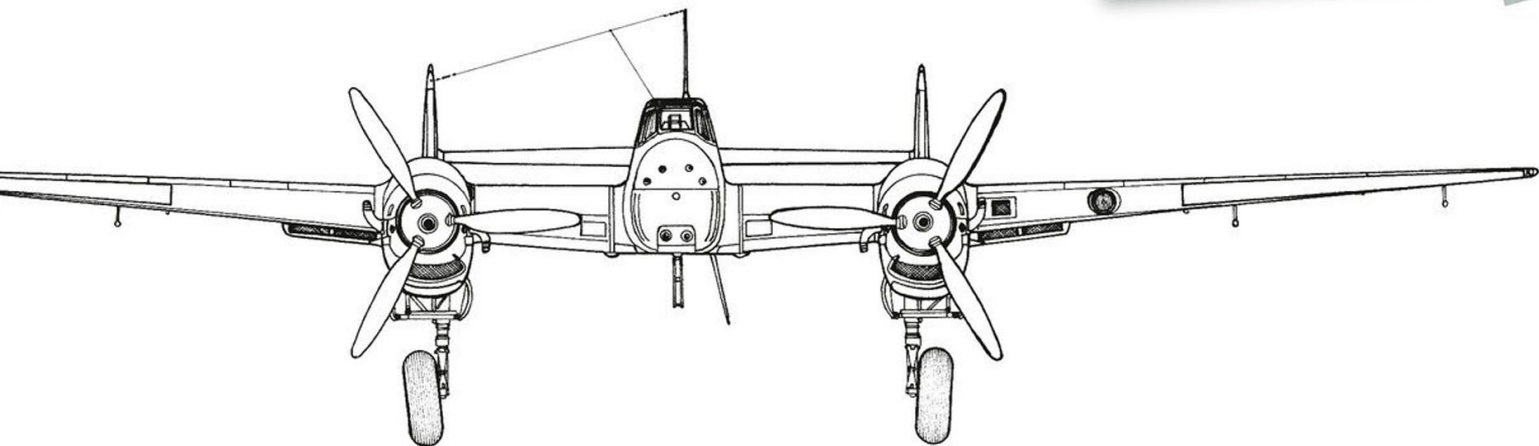
DIMENSIONS

Envergure	16,25 m
Longueur	12,07 m
Hauteur	3,50 m
Surface alaire	38,40 m ²

MOTEURS

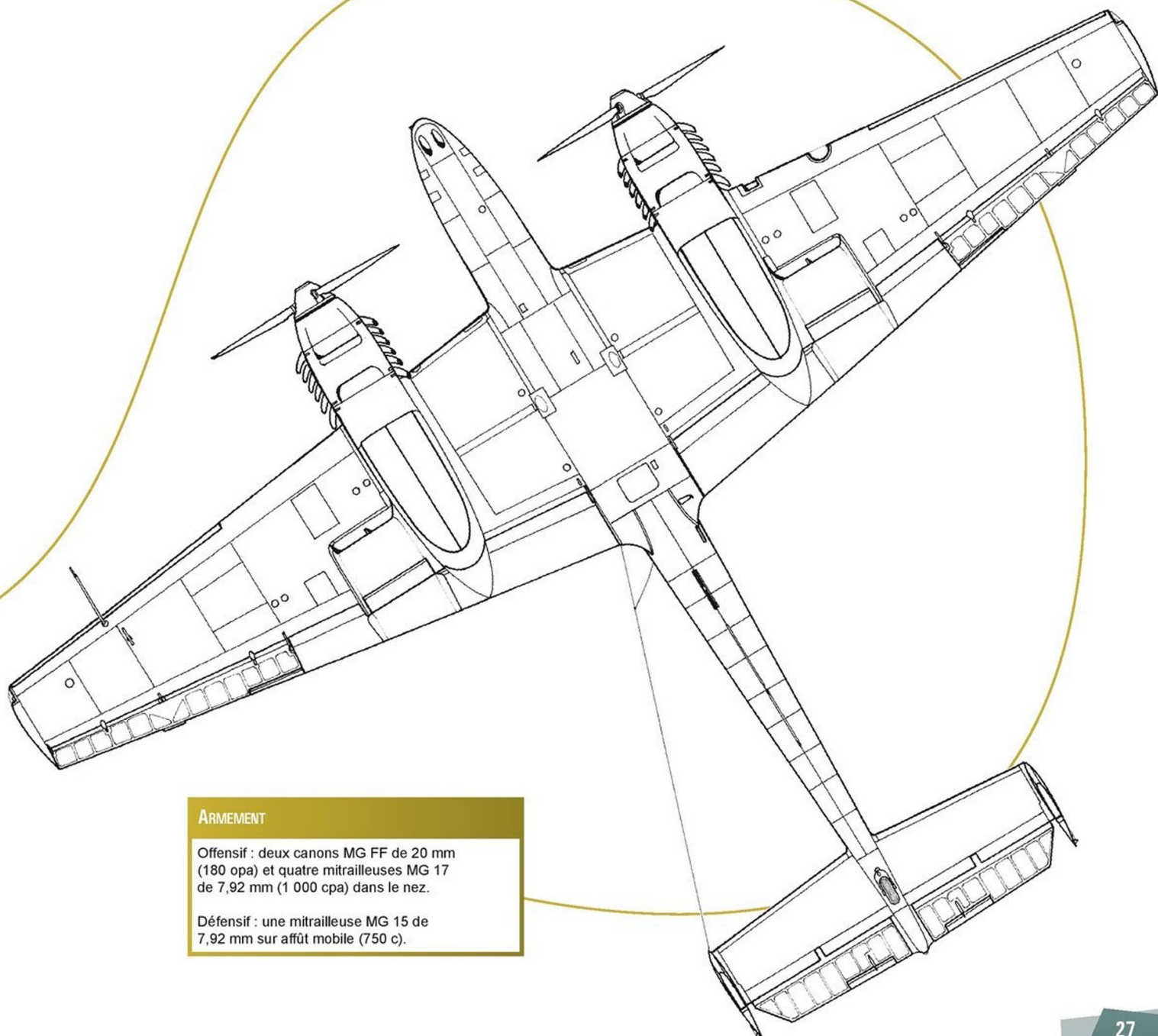
Deux Daimler-Benz DB 601 A-1 de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 050 ch au décollage et 1 100 ch à 4 500 m.





PERFORMANCES

Vitesse maximale	475 km/h au niveau de la mer	Distance franchissable (en régime continu)	775 km au niveau de la mer
	525 km/h à 4 500 m		850 km à 4 500 m
Vitesse de croisière en régime continu	540 km/h à 6 000 m	Distance franchissable (régime économique)	900 km à 7 000 m
	422 km/h au niveau de la mer		1 100 km à 4 200 m
	490 km/h à 4 500 m		660 m/min
Vitesse de croisière en régime économique	484 km/h à 7 000 m	Vitesse ascensionnelle initiale	10 min 12 s
	350 km/h à 4 200 m	Temps de montée à 6 000 m	10 000 m
		Plafond pratique	



ARMEMENT

Offensif : deux canons MG FF de 20 mm (180 opa) et quatre mitrailleuses MG 17 de 7,92 mm (1 000 cpa) dans le nez.

Défensif : une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm sur affût mobile (750 c).

AVION



1939
1941

ZERSTÖRER

PAR C-J. EHRENGARDT



J. Boucher
©MMXV

**MESSERSCHMITT
BF 110C
EN OPÉRATIONS**

DEUXIÈME PARTIE

**8 AVRIL 1940
25 JUIN 1940**

▲ Le Major EricH Groth, *Kommandeur* II./ZG 76, engage le combat contre des Spitfire lors de la Bataille d'Angleterre. (Jerry Boucher).

A lors que commence l'année 1940, le *Zerstörer* semble justifier tous les espoirs qu'ont mis en lui certains responsables de la Luftwaffe, à commencer par leur chef, le *Generalfeldmarschall* Hermann Göring, bien qu'il ne fasse pas l'unanimité chez tous les cadres supérieurs de l'aviation allemande, comme en témoignera le *General der Flieger* Hellmuth Felmy [1] à ses interrogateurs américains :

« En ce qui concerne le Messerschmitt 110, tout le monde au sommet de la pyramide se congratulait des excellents résultats qu'il avait obtenus en Pologne et contre les bombardiers anglais. Nous étions néanmoins quelques-uns — et je me souviens aussi des réflexions des gens de Rechlin [2] — à penser que tant qu'il n'aurait à affronter que des chasseurs périmés, comme ceux des Polonais, ou des bombardiers sans escorte, il pourrait remplir sa mission. Mais nous étions plutôt pessimistes sur ses chances de survie face à des chasseurs modernes, comme le Hurricane et, surtout, le Spitfire, que les Anglais mettaient alors au point. La Bataille d'Angleterre allait, malheureusement, nous donner raison. »

C'est aussi ce que pense un certain *Leutnant* Walter Horten, un jeune et brillant pilote promu *Technischer Officer* de la JG 26 en décembre 1939, à l'époque où, sur le même terrain de Dortmund, est créé le *Stab*/ZG 26. Quelque temps plus tard, ce dernier touche des Bf 110 C-1 flambant neufs, qui font la fierté de la poignée de pilotes qui compose cette unité. Et ceux-ci ne manquent pas une occasion de toiser d'un air méprisant leurs colocataires, se moquant ostensiblement de leurs petits monomoteurs frêles et haut perchés sur leur train fragile. Si la plupart des membres de la JG 26 se contentent de hausser les épaules, Horten se montre plus curieux et demande au *Geschwaderkommodore*, l'*Oberstleutnant* Joachim-Friedrich Huth, la permission d'essayer l'un de ses bimoteurs. Un vol de courte durée lui suffit à déceler les failles inhérentes à la conception de ce chasseur lourd. Et, en matière de construction aéronautique, Walter Horten en connaît un rayon, puisqu'il est, avec son frère Reimar, l'un des grands promoteurs des « ailes volantes » qui portent leur nom. Décidé à rabattre le caquet de ses arrogants voisins, il demande



▲ Visite du *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, *Oberbefehlshaber der Luftflotte 2*, à la ZG 26 pendant la Bataille d'Angleterre. À droite, l'*Oberstleutnant* Joachim-Friedrich Huth, *Kommodore* ZG 26. Pilote pendant la Grande Guerre, il est grièvement blessé et amputé de la jambe droite. Il recevra la *Ritterkreuz* (11.09.40) et abandonnera son commandement opérationnel en novembre 1940. Il rejoindra la *Bundesluftwaffe* en 1956, qu'il quittera cinq ans plus tard avec le grade de *Generalleutnant*. (©ECPAD/France/1940/photographe inconnu)

alors à Huth de lui désigner son meilleur pilote pour un combat aérien simulé, chacun aux commandes de son avion d'arme respectif. Quelques jours plus tard, il affronte un sous-officier expérimenté, ancien instructeur, qui décolle dans un appareil sans mitrailleur et allégé au maximum. Ils effectuent plusieurs assauts, une fois comme agresseur, une fois comme agressé — mais le résultat est à chaque fois le même : Horten, à bord de son Bf 109 E, gagne tous les engagements haut la main. Le pilote du Bf 110 et ses collègues doivent reconnaître la défaite. Loin de vouloir les enfoncer, Horten se contente de leur dire : « Messieurs, faites très attention si vous rencontrez des Anglais. Leurs chasseurs sont monomoteurs. Une fois qu'ils auront décelé les points faibles du 110, vous risquez de bien désagréables surprises. » Paroles prophétiques s'il en est...

[1] Il commande la *Luftflotte 2* jusqu'à son limogeage en janvier 1940 à la suite de l'affaire de Malines (ou « incident de Mechelen ») ; il sera réintégré en 1941 dans les conditions relatées dans *Aéro-Journal* n° 40 (avril 2014).

[2] L'un des centres d'essais de la Luftwaffe.



► Vol de groupe de Bf 110 C-4 de la 8./ZG 26. L'appareil au premier plan (3U+BS) porte son *Werknummer* (3583) à un emplacement inhabituel. Celui du fond (3U+CS) l'arbore à la place des marques de victoire ; il s'agit de celui de l'*Oberstleutnant* Sophus Baagøe. La lettre individuelle était rouge soulignée en blanc. (©ECPAD/France/photographe inconnu)



9 AVRIL 1940 OPÉRATION « WESERÜBUNG »

Conscient que les Alliés ne tarderont pas à menacer « la route du fer », c'est-à-dire l'approvisionnement en minerai de fer de l'industrie allemande depuis la Suède via le port norvégien de Narvik, Hitler décide de leur couper l'herbe sous le pied en déclenchant une invasion surprise du Danemark et de la Norvège, fixée au 9 avril 1940 et connue sous le nom de *Unternehmen Weserübung*.

Au petit matin du « jour J », quelque 270 Ju 52, transportant parachutistes et troupes d'assaut, décollent des aérodromes du Schleswig. En raison du mauvais temps, la mission est décommandée, mais certaines unités passent outre, et la suite sombre dans une certaine confusion.

Entre 70 et 80 Ju 52 poursuivent leur route vers l'aérodrome d'Oslo-Fornebu, accompagnés par huit Bf 110 C de la 1./ZG 76 sous les ordres du *Hauptmann* Werner Hansen. À leur grande surprise, les Allemands se voient confrontés à la chasse norvégienne — cinq Gloster Gladiator de la brigade de chasse (*Jagevingen*). Si Hansen avait connaissance de la présence de quelques vieux avions de chasse à Fornebu, jamais il n'avait imaginé qu'ils monteraient au combat ! Et pourtant...

« 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 la situation. En raison du plafond nuageux qui plane très bas sur le fjord d'Oslo et ses alentours,

[3] *Unteroffizier* Helmut Mütschele et *Gefreiter* Karl Lorey, faits prisonniers ; *Leutnant* Erhard Kort et *Unteroffizier* Heinrich Bockheimer, tués tous les deux.

[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.

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 [3]. 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. I./ZG 76. »

9 AVRIL 1940 LA BATAILLE DE FORNEBU

Toutefois, le héros du jour est l'*Oberleutnant* Helmut Lent, qui, à lui seul, a capturé l'aérodrome stratégique d'Oslo-Fornebu, comme il l'a rapporté lui-même dans ses mémoires [4]:

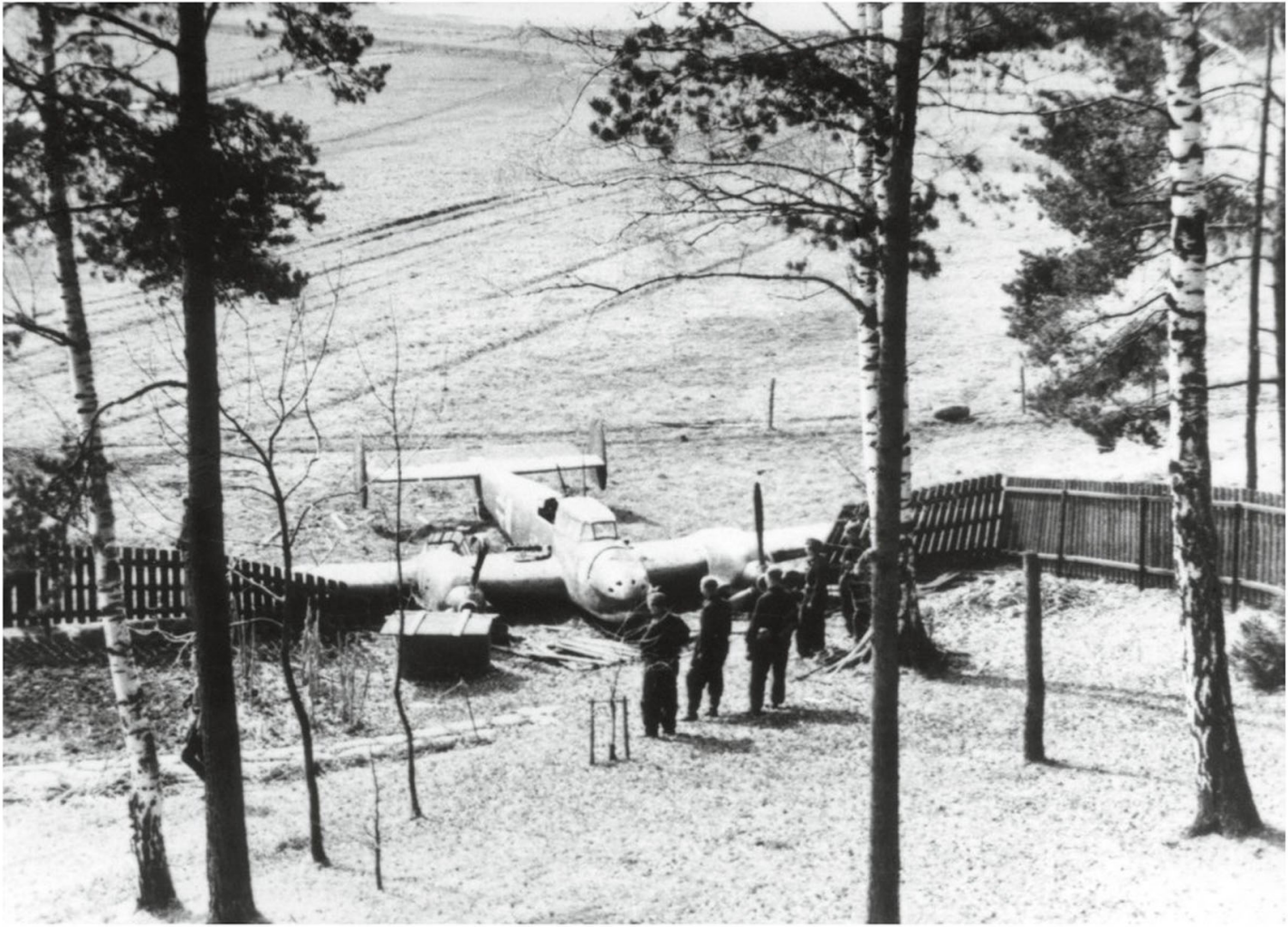
« Tout à coup, je remarque que l'escadrille ne maintient plus la formation et vire à droite dans le soleil. Au même moment, j'aperçois sur ma gauche un Gloster installé dans la queue d'un camarade. Je plonge instinctivement sur ma gauche et tire une rafale devant le nez du Gloster pour lui faire peur. 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.

▼ L'*Unteroffizier* Helmut Mütschele et son mitrailleur, le *Gefreiter* Lorey, sont faits prisonniers — très temporairement — quand leur M8+FH est abattu par un Gladiator, probablement piloté par le sergent Kristian Schye de la *Jagevingen*, l'unique unité de chasse norvégienne. (Collection C. Goss)



« 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 fermement. Au moment où je redresse, mon radio-mitrailleur 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.

▼ et ► Deux vues du Bf 110 C-1 du *Leutnant* Helmut Lent de la 1./ZG 76 après son atterrissage un peu long sur la piste d'Oslo-Fornebu le 9 avril 1940. La dérive porte les quatre victoires remportées précédemment par son pilote, la cinquième ayant été acquise quelques minutes plus tôt aux dépens d'un Gladiator norvégien. (©ECPAD/France/Photographe inconnu)





« 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] ! »

9 AVRIL 1940 L'OCCUPATION DU DANEMARK

L'occupation du Danemark se déroule à peu près de la même manière. Là encore, le rôle « d'envahisseur » est confié à un *Zerstörergruppe*, en l'occurrence le I./ZG 1, sous les ordres du *Hauptmann* Wolfgang Falck depuis deux mois. Tandis que les 2. et 3./ZG 1 accompagnent

▲ Le *Hauptmann* Werner Hansen, *Staka* I./ZG 76, et le *Leutnant* Helmut Lent posent devant un écriteau portant la mention « 9.4.40 JAGDSCHUTZ OSLO » (protection de la chasse). De gauche à droite : l'*Unteroffizier* Walter Gross (*Bordfunke* de Hansen), Hansen, Lent et son *Bordfunke*, le *Gefreiter* Walter Kubisch. Hansen, devenu *Staka* 3./NJG 1, sera abattu par sa propre *Flak* à Wunstorf le 10 février 1941. (BA)

▼ Le *Hauptmann* Günther Reinecke, *Kommandeur* I./ZG 76, dans son Bf 110 C-1 en 1939. Né en 1907, il s'est enrôlé dans l'infanterie à l'âge de 20 ans, puis a choisi de devenir aviateur ; il décroche ses ailes en octobre 1934. Promu *Hauptmann* deux ans plus tard, il commande plusieurs groupes de chasse avant de prendre la tête du II./ZG 141 en janvier 1939, puis du I./ZG 76 à sa création (mai 1939). Il est crédité d'une victoire. (BA)

des He 111 du I./KG 4 chargés de jouer les « gros bras » au-dessus de la capitale et d'y déverser des milliers de tracts, les *Stab* et 1./ZG 1 escortent une autre formation de la KG 4 au-dessus de l'aérodrome de Værlose, principal terrain de l'aviation danoise. Un Fokker D.XXI, qui vient juste de décoller, est aussitôt abattu par Falck — il sera le seul pilote de la Luftwaffe à porter une barre de victoire avec une cocarde danoise sur son avion ! Les Bf 110 piquent alors sur les Fokker C-VE parqués et sur quatre autres D.XXI qui s'appêtent à décoller ; ils revendiquent quatorze appareils détruits au sol. Deux Messerschmitt sont légèrement endommagés, et un radio-mitrailleur est blessé par la DCA, rapidement réduite au silence par le puissant armement des 110.

Se déroule ensuite un événement quelque peu cocasse. La 1./ZG 1 atterrit sur l'aérodrome d'Aalborg, dont les occupants se rendent sans faire usage de leurs armes — comme à Oslo-Fornebu au même moment. Le *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Martin Lutz, souhaitant loger ses hommes sous un toit plus digne de troupes conquérantes que les austères casernements de l'aérodrome, avise son ailier, le *Leutnant* Victor Mölders (le jeune frère de Werner), et lui demande d'aller en ville pour y trouver un point de chute. Interloqué, celui-ci demande comment il peut s'y rendre. Lutz lui pointe du doigt la barrière de l'aérodrome et lui dit : « Derrière, il y a une route. Et qui dit route, dit voitures. Faites du stop ! »

Dans son pimpant uniforme de la Luftwaffe, arborant la Croix de fer de 2^e classe, Victor Mölders se plante le long de la route et finit par monter dans la camionnette d'un représentant en trayeuses mécaniques. Le chauffeur, qui se montre très amical, lui propose de faire un crochet jusqu'à sa maison pour partager un petit-déjeuner, ce qui lui permet de rassurer sa femme, très inquiète à propos de l'invasion de son pays par les forces allemandes. Les deux hommes repartent une heure plus tard, et le VRP le dépose devant l'entrée du plus luxueux hôtel de la ville. Ce n'est qu'après avoir satisfait aux formalités à la réception que Victor Mölders se rend compte qu'il est le seul représentant en uniforme de la Wehrmacht ! Ce n'était plus vraiment la « Drôle de Guerre », mais c'était encore une guerre bien curieuse...

AVRIL – JUIN 1940 COMBATS EN NORVÈGE

Réagissant à l'occupation de la Norvège par les Allemands, une force alliée, composée de Britanniques, Polonais et Français, débarque à Narvik, dans le nord du pays, le 14 avril 1940.

À l'aube du 12 avril 1940, les croiseurs de bataille *Scharnhorst* et *Gneisenau*, accompagnés par le *Hipper*, sont repérés par la RAF au large de Horns Rev (Danemark) alors qu'ils regagnent leur port d'attache. Cette information ne peut pas laisser la Royal Navy indifférente, et, à sa demande, plusieurs expéditions sont diligentées par la RAF, qui envoie notamment 44 Wellington des N^o 9, 37, 38, 75, 115 et 149 *Squadrons*. Face à eux montent au combat trois Ju 88 C de la Z/KG 30 et dix Bf 110 C du I./ZG 76. La bataille est assez confuse, ce qui s'explique très bien, mais, en fin de compte, les Messerschmitt sont crédités de cinq victoires, dont deux attribuées au *Leutnant* Helmut Woltersdorff.

Cette nouvelle déconvenue (cinq Wellington abattus, plusieurs autres gravement endommagés) va rendre le RAF *Bomber Command* plus circonspect quant à l'emploi de ses bombardiers de jour, mais contrairement à une idée reçue, ces pertes ne le dissuaderont jamais de faire exécuter des raids diurnes à ses bombardiers stratégiques, même si leur nombre ira en diminuant au fil des mois.



Le 30 avril, lors de l'interception d'un Blenheim isolé, vers 21h00, l'équipage du *Kommandeur* I./ZG 76 (*Hauptmann* Günther Reinecke et *Gefreiter* Enno Gruschwitz) est touché par un mitrailleur britannique et s'abîme en mer au sud-ouest de Stavanger. Mais il n'est pas le seul à disparaître, car deux autres équipages de la 3. *Staffel*, ceux des *Leutnant* Helmut Fahlbusch [7] et *Oberfeldwebel* Georg Fleischmann, sont également portés disparus. Helmut Woltersdorff ajoute deux succès de plus à son palmarès [8].

En attendant l'arrivée du *Hauptmann* Werner Restemeyer (qui se remet de blessures et ne prendra ses fonctions que le 11 mai), l'*Oberleutnant* Werner Hansen assure l'intérim à la tête du *Gruppe*.

Au mois d'avril 1940, le I./ZG 76 se voit homologuer 18 victoires, ce qui en fait alors l'unité de chasse la plus efficace de la Luftwaffe — un leadership qu'il ne tardera pas à perdre au profit des groupes engagés dans la campagne de France.

C'est au cours de ce mois que le I./ZG 76 prend en compte ses tout premiers Bf 110 D-0/R1. Une *Staffel* expérimentale est formée à Stavanger sous les ordres du *Gruppen-Adjutant*, l'*Oberleutnant* Hans Jäger, rassemblant les meilleurs équipages de l'unité. Le 18 mai, les huit appareils font mouvement sur Trondheim, d'où ils vont pouvoir commencer à opérer au-dessus de Narvik. Il semble que le premier succès de cette version soit à porter au crédit de Hans Jäger, vainqueur d'un Gladiator près de Bodø le 27 mai.

Nous reparlerons de cette version dans le troisième épisode. Le 27 mai marque la première apparition de chasseurs anglais, des Gladiator du N° 263 *Squadron* et des Hurricane du N° 46 *Squadron*, opérant depuis des terrains avancés en Norvège. Deux jours plus tard, lors d'une escorte de Ju 88, l'*Oberleutnant* Hans Jäger, *Gruppenadjutant*, est descendu par un Hurricane (l'équipage est fait prisonnier), tandis que l'appareil du *Hauptmann* Werner Restemeyer est sérieusement « poivré » au-dessus de Tjeldsund et s'écrase au retour à Trondheim ; les deux hommes d'équipage sont légèrement blessés.

Le 7 juin commence le rembarquement du corps expéditionnaire allié, la bataille de Narvik est sur le point de s'achever. Néanmoins, le I./ZG 76 est maintenu à Trondheim-Værnes.

Le 11 juin, une reconnaissance aérienne repère le *Scharnhorst* entrer dans le port de Trondheim pour y être réparé. Il a été endommagé dans la bataille navale qui l'a vu couler le porte-avions HMS *Glorious* trois jours plus tôt. L'Amirauté décide aussitôt de s'occuper de son cas et dépêche sur les lieux le porte-avions HMS *Ark Royal*. Le 13 juin à 00h02, 15 Skua des N° 800 et 803 *Squadrons* s'envolent du pont de l'*Ark Royal*, transportant chacun pour cette occasion une bombe de 250 kg semi-perforante — une charge très lourde pour ce petit bombardier en piqué. Ils doivent être escortés par des Blenheim Mk. IF, tandis que des Beaufort bombardent l'aérodrome de Værnes avant l'arrivée des Skua. Les Blenheim manquent le rendez-vous pour une raison inconnue, et les Beaufort s'égarant

[6] En français dans le texte.

[7] Il comptait six victoires.

[8] Tué en s'écrasant sur l'aérodrome de Twente au retour d'une mission avec la 7./NJG 1 le 2 juin 1942 ; il est crédité de 15 victoires de nuit et 8 de jour.

dans le brouillard ; seuls quatre de ces derniers exécutent la mission, causant quelques dégâts, mais insuffisants pour clouer la chasse allemande au sol. Bien au contraire, les Bf 109 de la 4./JG 77 et les Bf 110 de la 3./ZG 76 décollent aussitôt pour se lancer à la chasse aux bombardiers. Ils ne parviennent pas à les rattraper, mais touchent le gros lot quand ils croisent la route des 15 Skua sans escorte ! L'affaire est réglée en quelques minutes : 8 sont abattus (il n'y aura qu'un survivant). La 3./ZG 76 revendique quatre avions ennemis, dont un est attribué au *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Gordon Mc Gollob, et un autre à l'*Oberfeldwebel* Herbert Schob, déjà titulaire de 6 victoires en Espagne et de 2 en Pologne et qui décrochera la *Ritterkreuz* en juin 1944.

Cette désastreuse mission met un terme à la carrière du bombardier en piqué au sein de la Royal Navy. Confortée dans son choix par la piètre tenue au feu du *Stuka* pendant la Bataille d'Angleterre, et malgré les succès de ce type d'appareil dans le Pacifique, l'Amirauté ne reviendra jamais sur sa décision.

SUITE P. 26

ORDRE DE BATAILLE DES ZERSTÖRER (10 mai 1940 à zéro heure)

Luftflotte 2	GenObst A. Kesselring	Münster
I./ZG 1	Hpt W. Falck	35 (22) Kirchhellen
II./ZG 1	Hpt F-K. Dickoré	37 (26) Gelsenkirchen
Stab/ZG 26	Obstlt J-F. Huth	3 (3) Dortmund
I./ZG 26	Hpt W. Makrocki	34 (11) Niedermendig
III./ZG 26	Maj J. Schalk	37 (30) Krefeld
X. <i>Fliegerkorps</i>	GenLt H-F. Geisler	Oslo
I./ZG 76	Obt W. Hansen (pi)	33 (?) Stavanger/Aalborg/Fornebu
Luftflotte 3	GdF H. Sperrle	Bad Orb
I. <i>Fliegerkorps</i>	GdF U. Grauert	Cologne
II./ZG 26	Maj R. v. Rettberg	35 (26) Kaarst/Neuss
Stab/ZG 76	Maj W. Grabmann	3 (3) Cologne-Wahn
II./ZG 76	Maj E. Groth	33 (25) Cologne-Wahn
V. <i>Fliegerkorps</i>	GenLt R. R. v. Greim	Gersthofen
V.(Z)/LG 1	Hpt H. Liensberger	33 (27) Mannheim-Sandhofen
I./ZG 52	Mpt W-O. Lessmann	35 (23) Neuhausen ob Eck
Jagdfliegerführer 3	Obst A. v. Massow	Wiesbaden
Stab/ZG 2	Obst F. Vollbracht	3 (2) Darmstadt-Griesheim
I./ZG 2	Maj J. Gentzen	32 (22) Darmstadt-Griesheim

Messerschmitt Bf 110 C-1

Hauptmann Werner Restemeyer
Kommandeur I./ZG 76
Trondheim-Værnes, 29 mai 1940.





« UL »

PILOTE DE ZERSTÖRER

PAR CHRIS GOSS

Le 24 mars 2001, Hans-Ulrich Kettingling a quitté ce monde paisiblement, à deux mois de fêter son 94^e anniversaire. Il était né à Mettmann, petite ville près de Düsseldorf, mondialement connue pour avoir été le lieu de découverte de l'Homme de Néandertal ; il y vécut toute sa vie et il y mourut aussi. « Ul », comme il était surnommé, avait un tempérament artistique et il était devenu un artisan relieur renommé. Toutefois, entre 1936 et 1945, il fut un membre de la Luftwaffe, et, pendant deux ans, sa principale activité fut de piloter un Messerschmitt Bf 110.

DE L'ÉCOLE AUX ZERSTÖRER

Comme tous les jeunes de son âge, « Ul » n'eut pas vraiment le choix et intégra les Jeunesses hitlériennes en 1931 avant de s'engager dans la Luftwaffe le 4 décembre 1936, une période qui l'avait marqué :

« J'ai franchi l'entrée de la *Luftkriegsschule* à Dresde par une froide soirée de décembre. Je me souviens de l'odeur des baraques, des hurlements des sous-officiers qui devaient faire des aviateurs de ces civils. Je me souviens des matinées grises, qui paraissaient sans fin, passées dans nos salles de classe chauffées à tout apprendre sur le métier de soldat, mais rien du tout sur le pilotage – pas la moindre allusion ! Mon moral était au plus bas. Puis, un jour, j'ai été transféré à la *Luftkriegsschule* de Berlin-Gatow et, par un beau matin ensoleillé, j'ai enfin pu approcher un avion d'entraînement et même être autorisé à m'asseoir dedans et à regarder tous les instruments. Maintenant, j'avais l'impression d'être un membre de la famille, et, enfin, tous mes espoirs et mes rêves de voler au milieu des nuages

au-dessus de toutes ces petites choses que j'apercevais d'en haut étaient devenus réalité. »

Le 21 mai 1937, « Ul » effectua son premier vol sur un Heinkel He 72 et son premier solo le 9 juin. Fin janvier 1938, il reçut ses ailes et, en juin, il fut transféré à la *Jagdfliegerschule* de Werneuchen, où il put commencer à s'entraîner sur des appareils plus modernes et plus rapides, comme les Henschel Hs 123, Focke-Wulf Fw 56, Arado Ar 68 et Ar 76 et Heinkel He 51.



▼ Hans-Ulrich Kettingling après sa remise de la Croix de fer de 2^e classe.

(Toutes les photos proviennent de la collection de l'auteur)

► Un Hs 123 de la *Jagdfliegerschule* de Werneuchen sur lequel « Ul » s'est entraîné en juillet 1938.



Deux mois plus tard, le *Leutnant* Kettling fut affecté à la *Jagdgeschwader* 132 « Richthofen » à Jüterborg-Damm, et plus précisément à la 9. *Staffel*, équipée alors d'Arado Ar 98. En septembre 1938, il participa à l'occupation des Sudètes, effectuant quelques vols au-dessus de la Tchécoslovaquie depuis Rangsdorf, mais, le 26 octobre, il réalisa son dernier vol avec sa *Staffel* avant qu'elle ne fût rebaptisée 4./JG 141 et il partit pour Fürstenwald-Spree.

La 4./JG 141 était équipée de Junkers W.34 et Focke-Wulf fw 58 dans l'attente de sa transformation sur Bf 109, mais, début 1939, elle devint 4./*Zerstörergeschwader* 141. Cependant, le carnet de vol de « UI » montre que, en avril 1939, il avait été envoyé à l'école d'application de Sorau, dont il ne revint pas avant juillet, date à laquelle son unité avait été transférée à Olmütz et rebaptisée 1./ZG 76 en prévision de sa transformation sur Bf 110, un appareil pour lequel il avait toujours gardé une grande affection.

Le 1./ZG 76 était commandé par le *Hauptmann* Günther Reinecke et la 1. *Staffel* par le *Hauptmann* Horst Pape, deux officiers très expérimentés qui avaient franchi la trentaine [1]. Un certain nombre de ses camarades devaient par la suite devenir des as hautement décorés, comme le *Leutnant* Helmut Lent (1./), les *Hauptmann* Wolfgang Falck et *Oberleutnant* Reinhard Eckardt (2./), ou les *Oberleutnant* Gordon Gollob et *Leutnant* Hans-Karl Kamp (3./) – qui totaliseront 316 victoires à eux cinq, Lent et Gollob recevant l'une des plus hautes décorations du III. *Reich*, la Croix de chevalier avec Feuilles de chêne, Glaives et Diamants.



▲ Le *Leutnant* Hans-Ulrich « UI » Kettling devant un He 51. Le sparadrap est un souvenir d'un atterrissage mouvementé sur un Ar 68 à Rangsdorf le 6 octobre 1938.

L'ÉPREUVE DE LA GUERRE

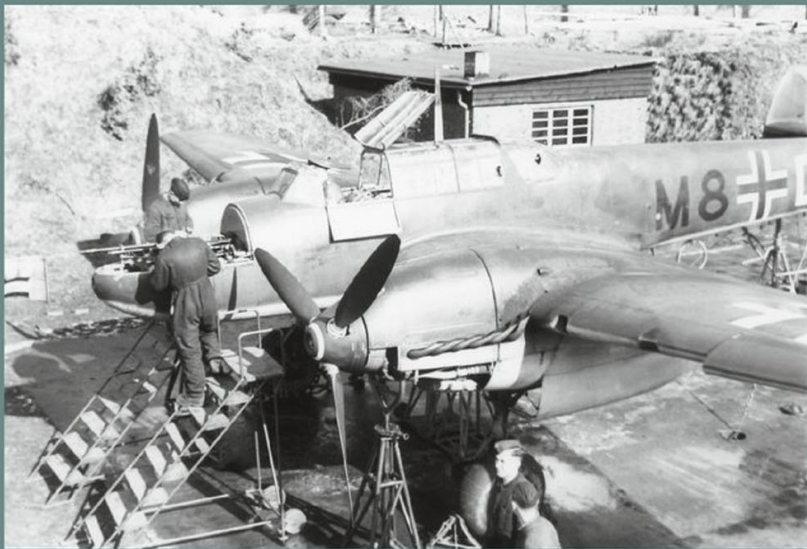
À l'été 1939, la guerre avec la Pologne semblait inévitable, et, le 24 août, le 1./ZG 76 quitta Olmütz pour Ohlau, son futur terrain opérationnel. Le 1^{er} septembre, il exécuta sa première mission de guerre : une escorte de bombardiers sur Cracovie. Le lendemain, le *Leutnant* Heinz Ihrke (2./) revendiqua la première victoire du groupe, un PZL P.11 au-dessus de Pabianice. À la fin de la campagne, le 1./ZG 76 comptait 29 victoires, dont un P.11 abattu par « UI » et son *Bordfunker*, l'*Unteroffizier* Fritz Stolper, près de Lublin. Bien que ce fût son premier succès, Kettling n'avait pas gardé de souvenir de ce combat. Comme la plupart de ses camarades, il fut décoré de la Croix de fer de 2^e classe.

Fin septembre 1939, le *Gruppe* fut replié à l'Ouest dans la crainte de raids de la RAF contre les ports militaires de la mer du Nord et arriva à Jever, près de Wilhelmshaven, le 16 décembre – deux jours avant l'opération de grande envergure de la RAF (voir *Aéro-Journal* n° 48). Malheureusement pour lui, « UI » rata cette occasion d'augmenter son palmarès, car il avait obtenu une « perm » avant de gagner une école de PSV à Nordhausen ; il ne revint qu'en mars 1940. Désormais, il comptait parmi les officiers les plus expérimentés, et, à ce titre, en plus de sa fonction d'officier de l'armement de la *Staffel*, il s'occupait de la formation « sur le tas » des jeunes recrues.

En dehors de quelques accrochages sporadiques avec des bombardiers britanniques, le calme plat régna pendant plus de trois mois dans le secteur du 1./ZG 76. Les affaires sérieuses reprirent le 9 avril 1940, quand les troupes allemandes envahirent le Danemark et la Norvège.

La 1./ZG 76, désormais sous les ordres de l'*Oberleutnant* Werner Hansen, fut chargée de protéger les troupes aéroportées devant occuper l'aérodrome d'Oslo-Fornebu. Les combats aériens furent brefs, et quatre victoires furent créditées à la *Staffel* : une homologuée à l'*Oberleutnant* Helmut Lent, une à l'*Unteroffizier* Helmut Mütschele et les deux autres partagées entre tous les membres de la 1./ZG 76, y compris « UI ».

Le 1./ZG 76 prit ses quartiers à Stavanger-Sola pour faire face aux bombardiers anglais à la recherche des bâtiments de la Kriegsmarine. Lors de l'une de ces interceptions, le 30 avril, le *Hauptmann* Günther Reinecke fut abattu et tué par un mitrailleur de Blenheim. Il fut remplacé par le *Hauptmann* Werner Restemeyer, ancien *Kommandeur* du 1./ZG 26, de retour de convalescence après avoir été blessé lors d'un engagement contre des Wellington le 14 décembre 1939.



▲ Le 1./ZG 76 est entièrement transformé sur Bf 110 C-1 avant la campagne de Pologne. Le M8+DH, que l'on voit ici aux mains des armuriers, était habituellement piloté par le *Leutnant* Helmut Lent.

▼ « UI » n'a pas pu manquer de photographier cet appareil de la 3./ZG 76 en raison de son code tactique... M8+UL !



[1] Reinecke s'était engagé dans l'infanterie en 1927, et Pape avait appris à piloter en Russie en 1930.



Dès son arrivée, il reçut l'ordre de constituer un détachement spécial, composé de ses meilleurs éléments, pour opérer au-dessus de Narvik depuis Trondheim. Ce fut à cette occasion que le *Gruppe* se mesura pour la première fois à la chasse britannique : des Hurricane du N° 46 *Squadron* et des Gladiator du N° 263 *Squadron*. Ce détachement fut crédité de cinq victoires (Gladiator) pour la perte d'un équipage fait prisonnier.

Le groupe fut réuni à Stavanger-Forus le 13 juillet 1940 en vue de la nouvelle grande bataille qui s'annonçait.

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

En raison de la distance séparant la Norvège de la Grande-Bretagne, seuls les Bf 110 du I./ZG 76 pouvaient escorter les bombardiers. Ses Bf 110 D-0/R1 étaient équipés d'un énorme réservoir caréné sous le ventre

et de deux réservoirs d'aile supplémentaires pour augmenter leur rayon d'action et assurer l'accompagnement des He 111 de la KG 26 tout au long de leur mission. « UI » Kettling, qui venait de recevoir la Croix de fer de 1^{re} classe, et son nouveau radio-mitrailleur, l'*Obergefreiter* Fritz Volk, participèrent à la mission du 15 août 1940, qui devait rester très vivace dans la mémoire de Hans-Ulrich :

« Les ordres étaient de protéger les He 111 de la KG 26 qui devaient attaquer les aérodromes dans le nord de l'Angleterre. Comme nos Bf 110 ne pouvaient pas faire l'aller et le retour avec le volume de carburant standard, nous avions reçu un réservoir supplémentaire sous le ventre et deux sous les ailes. L'idée consistait à utiliser l'essence des bidons d'aile d'abord, puis de les larguer en mer afin d'atteindre l'Angleterre avec le seul handicap du réservoir ventral. Le carénage disgracieux était un véritable handicap en soi. Il nous ralentissait de plusieurs kilomètres par heure, et le

carburant restant clapotait à l'intérieur, rendant l'appareil instable à chaque manœuvre, et, comme il était en contreplaqué, il était hautement inflammable. Nous n'étions pas vraiment heureux d'exécuter notre premier raid à longue distance avec un appareil aussi infirme.

« Les conditions météo étaient excellentes, avec un beau soleil et une légère brume au-dessus de la mer – une journée du mois d'août typique. On nous a dit que des précautions spéciales avaient été prises pour éviter notre détection prématurée, mais à environ 50 km de la côte anglaise, une première vague de Spitfire s'est pointée. Nous volions à environ 4 500 m, et notre formation se disloqua en *Schwärme* pour attaquer les Spitfire et les tenir éloignés des bombardiers, qui poursuivaient leur chemin. Des combats tournoyants naquirent un peu partout dans le ciel, et j'ai suivi mon leader, l'*Oberleutnant* Helmut Lent, qui poursuivait deux Spit, afin de protéger ses arrières. J'ai entendu Volk tirer et, en me retournant,



▲ L'*Oberleutnant* Hans-Ulrich Kettling quelques jours avant son dernier vol de guerre.

▾ Le Bf 110 C-4 de « UI » décoré d'un insigne personnel (un cygne en position de combat), d'une locomotive, rappelant les exploits du I./ZG 76 en Pologne, et les drapeaux des pays « visités », une mode qui s'est répandue au sein du groupe.

◀ Le *Pilot Officer* Ted « Shippy » Shipman dans son Spitfire Mk. I du N° 41 *Squadron* en alerte en bordure de piste de l'aérodrome de Catterick.



Avant – après : le Bf 110 D-0/R1 WNr. 3155 (M8+CH) de « UI »

j'ai aperçu les éclairs provenant des mitrailleuses de quatre Spit qui se ruiaient sur nous dans une formation impeccable. »

Les services de renseignements allemands étaient passés à côté du fait que la RAF disposait de chasseurs dans le nord de l'Angleterre, notamment ceux qui venaient de combattre au-dessus de la Belgique et de la France, et en particulier à Dunkerque. Parmi ces unités se trouvait le N° 41 *Squadron*, basé à Catterick. Le *Pilot Officer* Ted Shipman avait décollé sur alerte en compagnie de camarades :

« Le temps était beau, mais il y avait pas mal de nuages entre 3 000 et 4 500 m, et le ciel à partir de Newcastle était complètement bouché. J'avais décollé pour patrouiller à 5 400 m au-dessus de Durham à 13h00. La première estimation du raid donnait 70 chasseurs et bombardiers, mais elle fut ensuite portée à plus de 110 Me 110 et He 111.

« J'avais reçu l'ordre d'engager les Me 110 de l'escorte. Virant derrière un groupe de Messerschmitt, je demandai à mes gars de former un échelon à gauche pour une attaque n° 3 (trois en file indienne). Avant que nous ne fussions en bonne position, les cibles virèrent brutalement à gauche et nous firent face. Je me demandai si elles nous avaient vus, parce qu'elles n'ouvrirent pas le feu. Je tirai sur le premier Me de front à environ 400 m de distance avec une rafale de deux secondes. La cible dégagea tout près de moi et disparut.

« Choissant un autre Me 110, je tentai une série de tirs avec correction à différentes distances, mais la cible se démenait violemment. Aucun résultat et aucun tir en retour. Me plaçant derrière la même cible, je réessayai à 200 m. Il y eut une longue rafale, et le moteur droit cessa de tourner et se mit à fumer. Le Me 110 fit alors un brutal virage sur sa gauche et disparut dans un nuage, apparemment hors de contrôle. »

DESCENDU

On pense que Ted Shipman avait engagé l'appareil de « UI » Kettingling ; celui-ci poursuivit sa narration :

« L'appareil fut touché, rien de bien grave, mais le moteur droit rendit l'âme ; il se mit à perdre son liquide de refroidissement, et la température grimpa rapidement. Je dus couper le moteur et mettre l'hélice en drapeau, puis je cherchai à me réfugier auprès des bombardiers qui évoluaient au-dessus de moi pour rechercher leur protection. Je n'y parvins pas, l'appareil était trop lent, et je ne réussissais pas à gagner de l'altitude. Dans mes écouteurs, j'entendis les gars des bombardiers parler de mon avion, mais j'ai appelé à l'aide en voyant arriver les Spit pour une nouvelle et vraisemblablement dernière attaque. »

Ce fut alors qu'un second Spitfire s'en prit au Bf 110. Le *Pilot Officer* Ben Bennions, qui devait devenir un as, mais qui allait aussi être abattu et grièvement blessé pendant la Bataille d'Angleterre, raconta la suite des événements :

« Je me retrouvai à 300 m derrière un Me 110. Je tirai une rafale de trois secondes, et les De Wilde [2] frappèrent le fuselage. Il n'y eut aucune réponse du mitrailleur arrière. L'appareil plongea immédiatement vers un nuage en prenant un cap sud-ouest. À ce moment, le recul m'avait fait perdre 400 m, mais je le poursuivis en piqué, gagnant lentement sur lui. Il volait très vite et se rapprochait des nuages. Je lui balançai une nouvelle rafale de trois secondes avant qu'il n'entrât dans les nuages. Après avoir émergé des nuages, je me retrouvai à mi-chemin entre Piercebridge et Barnard Castle – à environ 80 km du point d'interception. Je signalai au contrôle que je pensais avoir descendu un Me 110 dans ce secteur, mais que je ne l'avais pas vu se poser. »

Maintenant, « UI » se battait pour sauver sa peau :

« Cette fois, ils eurent raison de mon moteur gauche, de mon *Bordfunker* et de mon pare-brise (les traçantes me ratèrent de quelques millimètres). Volk était couché sur le plancher, couvert de sang et inconscient. Je n'avais aucun moyen de m'assurer s'il était encore vivant ou pas. Puisque toutes les commandes répondaient correctement (sauf celles des moteurs, évidemment) et que le réservoir ventral était vide, j'optai pour un atterrissage sur le ventre.

« Je m'éloignai de la zone des combats en piqué, laissant derrière moi le danger que représentaient les Spitfire, et je me mis en quête d'un endroit favorable à un atterrissage forcé. Je redressai doucement l'appareil au-dessus d'une grande prairie, mais en touchant le sol, je m'aperçus que la vitesse était encore trop grande. En fin de compte, l'appareil traversa un petit mur de pierre qui était caché derrière une haie, laissant derrière lui toute la partie du fuselage en arrière de l'habitacle. En me retournant, j'aperçus le canot pneumatique, logé dans la pointe arrière et fixé au côté du cockpit par un long câble, qui traînait derrière l'épave comme un chien en laisse et qui était en train de se gonfler – un spectacle grotesque. « Enfin, l'appareil s'arrêta. Je sautai hors de l'habitacle, récupérai Volk et le portai à une distance de sécurité. Je mis la radio hors d'usage avec mon pistolet et je tentai de mettre le feu à l'épave, mais les deux charges incendiaires que nous transportions refusèrent de fonctionner. L'une d'elles me brûla gravement à la main droite, et ce fut la seule blessure honorable que je reçus dans cette aventure. »

La mission se solda par une déroute totale pour le I./ZG 76, qui perdit sept appareils, dont celui du *Gruppenkommandeur*, Werner Restemyer ; onze membres d'équipage furent tués ou portés disparus, trois faits prisonniers et trois blessés. Le I./ZG 76 fut retiré des opérations et rappelé en Allemagne dix jours plus tard pour être transformé en groupe de chasse de nuit (II./NJG 1).

« UI » avait toujours considéré le 15 août 1940 comme sa seconde date de naissance et, dans les années 1980, il fut mis en contact avec Ted Shipman. Tous les ans jusqu'à sa mort, Kettingling lui téléphonait à cette date anniversaire pour évoquer leurs souvenirs communs.

La carrière de Hans-Ulrich Kettingling fut typique de celle de bien des pilotes de *Zerstörer*. Le sort ne lui avait pas permis de devenir un *Experte*, mais il avait toujours conservé une grande estime pour le Bf 110 et il se considérait lui-même comme un miraculé. ■

[2] Il s'agit de balles incendiaires.



Messerschmitt Bf 110 C-2 (W.Nr. 3011)

Obergefreiter H. Röwe
3./ZG 26

Abattu à Beaumont-en-Argonne, 10 mai 1940.



Profils © J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

10 MAI 1940 « BLITZKRIEG »

[9] Le 1./ZG 76, occupé à ferrailer avec la RAF au-dessus de Narvik (au-delà du Cercle polaire) et de la mer du Nord, est exonéré de cette opération.

[10] *Zerstörer, the Messerschmitt 110 and its Units in 1940* – J. J. Vasco & P. D. Lomwell – Jac Publ., 1995.

[11] L'Unteroffizier Willi Weis parviendra à s'évader et à rejoindre son unité ; il sera abattu et tué par la DCA près de Beauvais le 13 juin 1940.

[12] Après une première victoire le 10 mai, il en ajoutera cinq autres avec *Normandie-Niemen*.

[13] Selon des témoins, le mitrailleur du premier avion, l'Obergefreiter Heinz Büterhorn, aurait été exécuté après avoir été fait prisonnier, et celui du second, le Gefreiter T. Hoffmann, aurait été abattu alors qu'il tentait de résister.

Pour le « Fall Gelb » (habituellement traduit par « plan Jaune »), l'invasion des Pays-Bas, de la Belgique, du Luxembourg et de la France, la Luftwaffe a massé la quasi-totalité de ses *Zerstörer* [9], soit 320 machines, dont 220 sont immédiatement disponibles (env. 70 %). Pour faire simple, la *Luftflotte 2* est chargée d'appuyer l'invasion de la Belgique et des Pays-Bas, et la *Luftflotte 3* protège les divisions fonçant vers Sedan.

Le 10 mai 1940, l'offensive allemande commence comme en Pologne (et comme, par la suite, toutes les campagnes de la Wehrmacht) par un *großer Schlag* – un grand coup consistant à annihiler l'aviation ennemie au sol et obtenir la supériorité aérienne dès le premier jour. Les *Zerstörer* sont surtout utilisés pour escorter les bombardiers, qui vont faire tout le travail ou presque.

À Ypenburg (Hollande), le II./ZG 1, qui accompagne des Ju 52, est assailli par des Fokker D.XXI et des Northrop 8A : trois Fokker et sept Northrop sont impitoyablement descendus par les Allemands, ainsi que le rapporte le *Leutnant* Richard Marchfelder, le *Technischer Offizier* du groupe [10] :

« Aérodrome droit devant ! Il ressemblait davantage à un terrain de football, avec des avions soigneusement alignés d'un côté, sur deux rangées, un peu comme des soldats à la parade. Nous avons ouvert le feu. J'ai été fasciné par la manière dont les balles faisaient naître de petites fontaines à chaque impact et dont elles filaient droit devant avant de toucher un objet, en l'occurrence un avion. D'abord, la fumée s'en échappait, probablement produite par les traçantes, puis, quelques secondes plus tard, des flammes naissaient, suivies par une explosion au moment même où nous passions à la verticale. L'onde de choc nous faisait tressaouter. Comme dans un jeu de dominos, le feu se propageait d'un avion à l'autre.

« Des chasseurs droit devant ! Je n'ai jamais su qui nous avait avertis, mais ce qui était sûr, c'était qu'une bonne douzaine d'avions dans le coin, excités comme des frelons en colère, cherchaient à nous intercepter. Au début, nous avions l'avantage du soleil levant dans le dos. Cependant, très vite, la bataille s'est transformée en combat tournoyant.

« Un type devant nous a paniqué ; il a sauté en parachute sans se soucier du sort de son avion. Un autre n'a pas été aussi chanceux, il a pris feu et est parti en piqué. Jamais de ma vie je n'avais vu un tel spectacle aussi dément. Dickoré [*Hauptmann* Friedrich-Karl





Messerschmitt Bf 110 C-2

14.(Z)/LG 1
Mannheim-Sandhofen, 12 mai 1940.



Profiles © J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

Dickoré, *Kommandeur* du II./ZG 1] était littéralement déchaîné. Il a plongé en plein cœur de la bataille, me laissant juste la place pour passer au milieu. À plusieurs reprises, j'ai manqué de percuter un autre avion. Dans ce manège insensé d'avions amis et ennemis, j'ai aperçu un Me 110 avec un moteur en feu. Il est passé devant nous, visiblement touché à mort. Après un combat qui m'a semblé avoir duré des heures, nous avons tourné les talons. Sur le chemin du retour, nous avons dépassé Jochem Schröder [6./ZG 1], en compagnie d'autres équipiers, qui rentrait sur un moteur. Les dégâts aux avions étaient légers. Ils furent réparés dans les hangars. Nous étions bien préparés à subir des pertes et nous disposions de réserves suffisantes pour combler les vides. »

Seuls deux Bf 110 sont perdus en ce premier jour de l'offensive, le premier de la 4./ZG 1, victime de la DCA à Flessingue (équipage capturé), et le second de la 3./ZG 26, descendu par le sergent François Morel du GC I/5 près de Beaumont-en-Argonne (un tué, un prisonnier).

11 – 13 MAI : CERCLE DÉFENSIF ET NOUVELLES VICTOIRES

Ce n'est pas la même chanson le lendemain, 11 mai, quand le I./ZG 2 en découd avec des Hurricane des N° 1 et 501 *Squadrons* entre Rethel et Charleville vers 15h15. Les *Zerstörer* forment aussitôt un cercle défensif ; cette tactique permet à chaque Bf 110 d'être protégé devant par le mitrailleur de l'avion qui le précède et derrière par le puissant armement fixe de celui qui le suit. Les assaillants ont alors deux options : attendre qu'un pilote, plus nerveux que les autres,

rompe le cercle et mette en danger non seulement lui-même mais tous ses coéquipiers ou foncer dans le tas ! C'est cette dernière solution, beaucoup plus risquée, que choisissent les Britanniques, qui abattent deux Bf 110 (un tué, trois prisonniers) sans perte. Deux autres appareils du I./ZG 2 tombent également victimes du N° 1 *Squadron* non loin de Hirson en fin de soirée, faisant deux tués et deux prisonniers [11] ; les Hurricane perdent l'un des leurs (pilote sauf).

Le 12 mai, le III./ZG 26 fait parler la poudre : 8 victoires homologuées, principalement contre la chasse française, sans la moindre perte. Le *Major* Johann Schalck fait partie des vainqueurs du jour, et l'*Oberleutnant* Sophus Baagoe, un futur as aux 14 victoires, ouvre son compteur (sa victime est probablement l'adjudant Pierre Déchanet [12] du GC III/1, grièvement blessé). Le V.(Z)/LG 1, en mission d'escorte, moins chanceux, souffre face successivement aux Curtiss H-75A du GC I/5 et aux Morane 406 du GC III/7, laissant trois appareils (deux tués, quatre prisonniers) et revendiquant deux victoires (sans fondement).

Le 13 mai, le II./ZG 1 est principalement engagé dans des missions de mitraillage des aérodromes ennemis ; il perd l'équipage du *Staka* 5./ZG 1, le *Hauptmann* Roderich Küppers, tué par la DCA au-dessus de Flessingue. La 3./ZG 26 déplore la disparition de deux équipages tués dans des conditions pas très claires après un combat contre des Hurricane [13].

◀ Le Bf 110 C-2 (U8+DL, WNr. 3011) de la 3./ZG 26 descendu par le sergent François Morel du GC I/5 le 10 mai 1940. Le pilote, l'*Obergefreiter* H. Röwe, a été tué. À l'arrière-plan, on aperçoit le clocher de l'église Saint-Jean-Baptiste de Beaumont-en-Argonne (Ardennes). (Collection de l'auteur)



► Quatre Bf 110 C-2 de la 6./ZG 76 en vol. Trois symboles de victoire sont peints sur la dérive du M8+GP. On distingue tout juste des dents de requin qui faisaient la fierté du *Halbfischgruppe*, plus d'un an avant l'apparition de cette décoration sur les *Flying Tigers* américains.

(©ECPAD/France/photographe inconnu)



Deux Morane du GC II/2 descendent un Bf 110 de la 4./ZG 76 (un tué, un prisonnier). La 6./ZG 76 est créditée de 9 Morane abattus, le I./ZG 52 de deux Hurricane et le II./ZG 1 d'un autre Hurricane.

14-15 MAI LES PONTS SUR LA MEUSE

Le 14 mai, la situation prend une tournure catastrophique dans la région de Sedan, où les *Panzer* s'enfoncent dans une brèche béante entre deux Armées françaises. Le sort de la campagne — et, partant, le sort de la France — est en train de se jouer sur les quelques ponts qui enjambent la Meuse. L'aviation alliée joue son va-tout. La bataille aérienne fait rage pendant deux jours, mais la Luftwaffe en sortira vainqueur.

Les pilotes de *Zerstörer* n'y vont pas avec le dos de la cuiller : 34 victoires, dont pas moins de 22 pour le seul III./ZG 26 ! Il est vrai que les pertes de la RAF, principalement [14], ont été très lourdes, puisque l'on compte près de 70 % des avions engagés abattus par la chasse ou la *Flak*, à tel point que, cumulées à celles des jours précédents, elles entraînent la relégation du Fairey Battle aux missions de nuit. Seulement 4 Bf 110 ont été abattus (7 tués, 1 prisonnier).

Toutefois, en cette occasion, comme dans bien d'autres, il est évident qu'il y a eu une surestimation des victoires — inévitable en pareille circonstance (plus il y a d'unités engagées simultanément, plus le risque « d'overclaim » est grand).



Le 15 mai, l'armée de l'Air n'ayant pas les moyens d'exécuter plus de 16 sorties de bombardement, la mission d'endiguer les *Panzer* repose sur les épaules de la RAF. Il s'ensuit de nombreux et violents combats entre Dinant et Vouziers, qui se soldent par 30 nouvelles victoires pour les *Zerstörergruppen* (dont 9 pour le III./ZG 26 et 8 pour le II./ZG 76) au prix de 9 appareils détruits par la chasse alliée ; parmi les blessés nécessitant une hospitalisation figure le *Hauptmann* Herbert Kaminski, *Staka* 2./ZG 26, descendu par un Bloch 152 du GC I/8 — on le retrouvera pendant la Bataille d'Angleterre.



▲ Le nez du Bf 110 C-4 (U8+BB) du *Leutnant* Günther Specht, *Adjutant* I./ZG 26, arborant l'insigne d'escadrille et un emblème tout personnel que l'on retrouvera sur toutes ses machines. (Collection D. Bernad)

◀ Un Bf 110 C-4 du I./ZG 52 au décollage depuis un terrain en France en juin 1940. Il fait admirer son superbe insigne représentant un dragon stylisé. À cette époque, un camouflage clair commence à faire son apparition sur les chasseurs allemands, plus en adéquation avec le ciel de l'été 1940 — même au-dessus de l'Angleterre ! (Bundesarchiv Bild-1011-0310-03/Grosse)



Messerschmitt Bf 110 C-4

Hauptmann Günther Specht
Adjutant I./ZG 26

Rouen-Boos (Seine-Maritime), mai 1940.

16 – 18 MAI LA ROUE TOURNE

Le 16 mai, un jeune pilote de la 4./ZG 76, l'*Oberfeldwebel* Georg Anthony, remporte son premier succès ; alors qu'il rentre d'une mission dans le secteur de Valenciennes-Saint-Quentin, il aperçoit un Henschel Hs 126 dont la conduite lui semble bien étrange [15] : « Sur le moment, je me suis demandé : "Mais à quoi joue ce Henschel ?" » Après un examen plus attentif, je me suis rendu compte qu'il zigzagait comme un malade pour tenter de décrocher un *Franzmann* [16] qui essayait de l'abattre. Bien entendu, nous avons piqué comme des fous sur le Français. Le *Staffelkapitän* et son ailier sont arrivés beaucoup trop vite et sont passés devant lui. Puis mon tour est arrivé. J'ai décoché quelques courtes rafales. À ce moment précis, le Morane a basculé sur sa gauche, et je l'ai perdu de vue pendant quelques secondes. Quand je l'ai retrouvé, il volait vers le sud, pleins gaz, au ras de la cime des arbres d'une petite forêt. Nous [17] avons foncé dessus comme des boulets de canon. En léger piqué, nous avons commencé à le rattraper. Quand nous sommes passés au-dessus d'une position ennemie, des soldats se sont jetés à plat ventre comme un seul homme. Tout au long de la poursuite, j'ai tiré sans discontinuer, et les premiers coups au but ont été rapidement évidents. L'ennemi tentait manifestement de rentrer à son terrain, qu'il a bientôt survolé. Encore la même scène : comme fauchés avec une serpe, tous les hommes présents se sont vautrés dans la boue, tandis que les trois avions passaient au-dessus de leurs têtes — le Morane et, juste derrière lui, deux *Haifische*. « Le Français volait toujours, bien que son fuselage fût criblé de projectiles. Peu après avoir dépassé le terrain, le pilote ennemi a abaissé ses volets. Je suis arrivé sur lui en une seconde et n'ai eu le temps que pour une seule courte rafale avant de redresser pour ne pas le percuter. J'étais à peu près à son niveau quand son réservoir a explosé. Une grande flamme brillante. La machine a touché le sol dans un bruit d'enfer, puis a rebondi dans les airs, tandis que de nouvelles explosions ont déchiqueté le fuselage. Transformé en une énorme boule de feu, il a terminé sa course par un "soleil" dans un champ de blé. »

Sa victime est le sergent Leopold Flanek (†), un pilote polonais du GC III/2, qui s'est écrasé à la Ferme du bois d'Angoutte, près de Dizy-le-Gros (Aisne).

Le 17 mai, l'un des premiers grands as des *Zerstörer*, l'*Oberleutnant* Werner Methfessel, *Staka* 14.(Z)/LG 1, et son radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* H. Resener, sont abattus et tués par des *Hurricane* du N° 1 *Squadron* près de Rosnay (Marne) ; Methfessel totalisait 8 victoires.

La 14.(Z)/LG 1 perd deux autres appareils dans ce combat, faisant deux morts supplémentaires. Le 18 mai, le *Kommodore* de la ZG 76, le *Major* Walter Grabmann, tombe victime d'un *Hurricane* (probablement du N° 213 *Squadron*) près de Douai. Son radio-mitrailleur a été tué à son poste, mais Grabmann, qui a pu sauter en parachute, est fait prisonnier par les Français ; il sera libéré six jours plus tard par l'avant-garde d'une *Panzerdivision*. Grabmann est alors le plus haut gradé de la *Luftwaffe* tombé au combat. Cela ne l'empêchera pas de connaître une très belle suite de carrière dans la chasse de nuit. Le 18 mai est un jour où les Bf 110 ont particulièrement souffert, puisque pas moins de 10 d'entre eux ont été descendus, tous par des *Hurricane*, faisant 8 tués et 6 prisonniers. Parmi ces derniers figure le *Hauptmann* Eberhard Trützschler d'Elsa, *Staka* 5./ZG 26 ; il sera libéré cinq jours plus tard, mais perdra l'usage de son bras gauche [18].



- [14] L'armée de l'Air a dû racler ses fonds de tiroir pour engager 36 bombardiers, dont seulement 29 atteindront l'objectif !
- [15] *Messerschmitt Bf 110 Zerstörer Aces of WW2 – J. Weal – Osprey Aircraft of the Aces n° 25*. Georg Anthony devait remporter trois autres victoires avant de disparaître au-dessus de l'Angleterre le 30 août 1940.
- [16] « Français », terme péjoratif devenu archaïque.
- [17] Le second Bf 110 est celui de l'*Oberleutnant* Walter Borchers, futur as de la chasse de nuit (49 vic. de nuit et 10 de jour), *Kommodore* NJG 5 et récipiendaire de la *Ritterkreuz* (27.07.44), tué au combat le 6 mars 1945.
- [18] Passé en état-major, il sera fait prisonnier une seconde fois en Tunisie, mais sera rapatrié pour raison de santé en novembre 1943.

► Le *Hauptmann* Johannes Gentzen, *Kommandeur* I./ZG 2 et premier as de la *Luftwaffe*. Le jour de sa mort (26 mai 1940), il était à égalité de victoires avec Werner Mölders. (©ECPAD/France/Photographe inconnu)



Messerschmitt Bf 110 C-2
I./ZG 2
Neufchâteau, mai 1940





Messerschmitt Bf 110 C-4

Hauptmann Ernst Ott
Kommandeur I./ZG 2

Amiens-Glisy (Somme), juin 1940.



Profiles © J-M. Guillou – Aérojournal - 2015

La pression exercée sur la chasse allemande commence à faire sentir ses effets. Le 19 mai, la 5./ZG 26, désormais commandée par l'*Oberleutnant* Theodor Rosswall — tout comme son prédécesseur, un ancien de la Légion Condor —, ne peut aligner que trois appareils en état de vol. Le soir, ses effectifs sont amputés d'un tiers à la suite de la disparition d'un équipage fait prisonnier.

20 – 26 MAI FOUDROYÉ EN PLEINE GLOIRE

Les jours suivants sont plus calmes, en grande partie à cause de la nécessité de réviser les appareils et de procéder à quelques dégroupages.

Revenu en première ligne comme *Adjutant* I./ZG 26, malgré la perte de son œil gauche en combattant des Wellington le 3 décembre 1939, le *Leutnant* Günther Specht est à nouveau malmené par des Spitfire le 23 mai 1940 ; son mitrailleur et lui-même sont légèrement blessés, et leur avion est endommagé. Specht est alors retiré des opérations et ne reviendra au front qu'en février 1943.

Le 26 mai, en voyant deux Blenheim survoler le terrain de Neufchâteau (Belgique), où stationne le I./ZG 2, le *Kommandeur*, le *Hauptmann* Hannes [19] Gentzen, prend un coup de sang. Il fait signe à son *Adjutant*, le *Leutnant* Hartwig-Borris Domeier, de le suivre, et les deux hommes s'installent dans l'appareil de ce dernier (3M + BB) qui venait juste d'être préparé pour une mission. Confondant sans doute vitesse et précipitation dans sa hâte de rejoindre les deux bombardiers anglais, Gentzen rate son décollage, et l'une de ses ailes percute un arbre. L'appareil part en soleil et explose au contact du sol ; il n'y a pas de survivant. Domeier avait été crédité de trois victoires, mais c'est surtout la disparition de Gentzen qui cause un vif émoi parmi les *Zerstörer*. « Top scorer » de la Luftwaffe pendant la campagne de Pologne, qu'il avait terminée avec 7 succès [20], tous remportés à bord d'un Bf 109 D, il en avait ajouté 11 autres depuis et tenait même la dragée haute aux étoiles montantes de la *Jagdflieger*, comme Galland et Mölders. Il est remplacé par le *Hauptmann* Ernst Ott, un ancien des *Stukas*.

25 MAI – 3 JUIN « DÜNKIRCHEN »

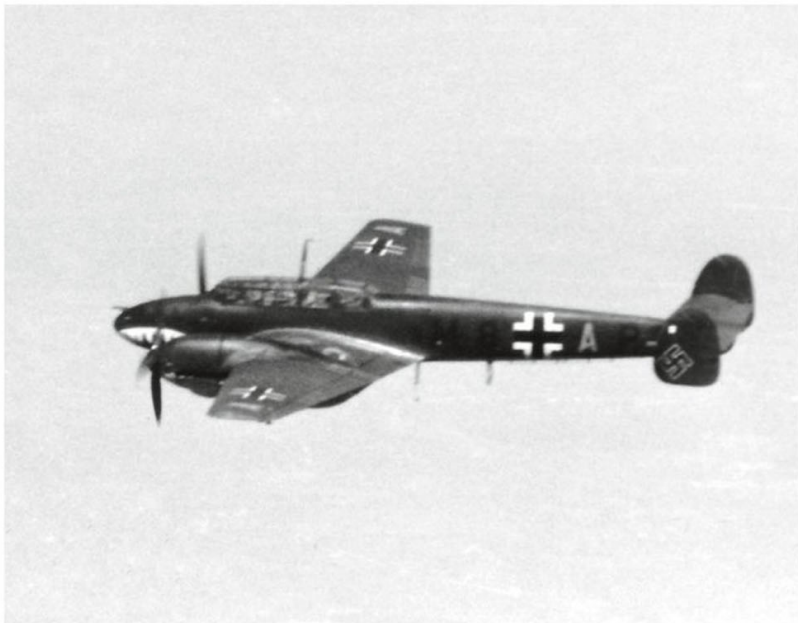
Les *Zerstörergruppen* vont être très actifs dans le ciel de Dunkerque, mais ils vont y faire la connaissance d'un nouvel adversaire beaucoup plus redoutable que ceux qu'ils ont eu à affronter jusqu'ici : le Spitfire.

La première rencontre, le 25 mai, se solde par la perte d'un appareil du *Stab* II./ZG 26 (deux tués). Mais les Bf 110



▲ Deux grands as des *Zerstörer* : au centre, le *Major* Johann Schalk, *Kommandeur* III./ZG 26, et à droite, l'*Oberleutnant* Theodor Rosswall, *Staka* 5./ZG 26. On note les quatre victoires peintes sur l'appareil du *Kommandeur* (3U+AD).
(Bundesarchiv Bild-1011-341-0496-31/Folkerts)

▼ La monture du *Staffelkapitän* de la 6./ZG76 (M8+AP), l'*Oberleutnant* Heinz Nacke. Futur récipiendaire de la *Ritterkreuz* (02.11.40), il sera grièvement blessé en août 1943 et sera affecté à l'arrière ; il est crédité de 12 victoires.
(©ECPAD/France/1940/photographe inconnu)



prennent une éclatante revanche en deux occasions. Le 31 mai, une *Schwarm* de la 5./ZG 26 a la chance de coiffer une formation de six Spitfire des N° 64 et 610 *Squadrons* au-dessus des plages d'embarquement ; ils en revendiquent cinq sans perte, dont deux attribués à Rossiwall ! En fait, seulement trois sont réellement abattus, les deux autres n'étant que légèrement endommagés. Le lendemain (1^{er} juin), la 6./ZG 76 fait encore mieux en revendiquant sept, dont deux tombent victimes de l'*Oberleutnant* Heinz Nacke, qui fête ainsi dignement sa nomination au poste de *Staffelkapitän* depuis le matin même. Également à la fête ce jour-là, le *Leutnant* Eduard Tratt de la 1./ZG 1 revient de Dunkerque avec un triplé réalisé aux dépens de Hurricane. C'est le début d'une longue liste qui fera de lui le « top scorer » des *Zerstörer* (38 victoires) au jour de sa mort (22 février 1944).

Le 3 juin, un jeune *Oberleutnant* de la 8./ZG 26 commence à faire parler de lui. Sophus Baagoe remporte sa quatrième victoire en revendiquant un Curtiss du GC I/5 (trois H-75A ont été endommagés par les Bf 110).

4 – 8 JUIN DÉTOURS PAR LA SUISSE

La Luftwaffe n'a pas eu affaire qu'aux aviations des nations alliées belligérantes, mais aussi à celle d'un pays neutre : la Suisse. En effet, très chatouilleuses quant au respect de leur espace aérien, les Troupes d'aviation helvétiques ont systématiquement intercepté tout intrus, la plupart du temps allemand, soit égaré, soit « coupant le fromage », au-dessus du saillant de Porrentruy. Plusieurs incidents ont eu lieu avant que ne survienne celui du 4 juin.

Vers 14h30, pas moins de 28 Bf 110 du II./ZG 1 franchissent délibérément la frontière franco-suisse vers La Chaux-de-Fonds. Il semble bien qu'il se soit agi d'une action de représailles contre les précédentes agressions d'avions allemands « égarés » au-dessus du territoire helvétique — tout au moins, les Suisses en ont-ils toujours été persuadés. Trois appareils de la 6./ZG 1 sont interceptés par deux Morane D-3800 de la Cie. Av. 13. Les lieutenants Mark Wittwer et Ewald Heininger réussissent à en endommager deux, qui repartent vers la France en fumant ; celui de l'équipage des *Unteroffiziere* Alfred Kellermann et Alfred Wöhl est si amoiché qu'il doit être abandonné en vol par ses occupants



avant qu'il n'aille s'écraser à Fournet-Blancheroche (Doubs) ; malheureusement pour le mitrailleur, il saute trop bas et est tué. Toutefois, au cours d'un autre affrontement, le Bf 109 D-1 du lieutenant Rudolf Rickenbacher de la Cie. Av. 15 est descendu en flammes (probablement par l'*Unteroffizier* Herbert Kutscha de la 5./ZG 1) ; le pilote suisse évacué en parachute, mais l'incendie s'est communiqué à la toile, et il fera une chute libre de près de 2 000 m. Lors de ses obsèques, l'ambassade d'Allemagne à Berne fera parvenir une gerbe de fleurs.

▲▲ et-▲ Le Bf 110 C-4 de l'*Oberleutnant* Sophus Baagoe de la 8./ZG 26, photographié après sa 6^e victoire intervenue au début de la Bataille d'Angleterre le 10 juillet 1940. Cet as aux 14 victoires sera touché par un Bofors puis achevé par un Gladiator au-dessus d'Héraklion (Crète) le 14 mai 1941 ; il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume un mois plus tard. (©ECPAD/France/photographe inconnu)



[19] Hannes est le diminutif de Johannes.

[20] Par la même occasion, il était devenu le premier as de la Seconde Guerre mondiale, bien que cette notion ait été inconnue dans la Luftwaffe.

◀ Ce Bf 110 C de la 5./ZG 1 est allé s'écraser à Oberkirch après avoir été successivement atteint par un Potez 63.11 et la chasse suisse le 8 juin 1940. Loin d'avoir donné une leçon aux aviateurs suisses, les *Zerstörer* ont plutôt été malmenés par les Troupes d'aviation helvétiques ! (Photo P. de Dompierre, via Ph. Osché)



▲ et ▼ Un Bf 110 C-4 de la 7./ZG 26 (3U+GR) arborant trois victoires sur la dérive. Il est impossible d'identifier le « cocher », le III./ZG 26 ayant été très actif tout au long de la campagne de France, et de nombreux pilotes ont atteint et dépassé ce chiffre. On note le pare-brise blindé et l'insigne du pingouin s'abritant sous une ombrelle. (©ECPAD/France/photographe inconnu)



Si la provocation du 4 juin est généralement attribuée à une initiative du *Generalleutnant* Robert Ritter von Greim, commandant le V. *Fliegerkorps*, l'incursion du 8 juin est organisée à l'instigation de Göring, bien décidé à donner une leçon à ces impudents « petits Suisses » qui osent tirer sur « ses » avions. Et c'est encore la totalité du II./ZG 1, toujours emmenée par le *Kommandeur* en personne, le *Hauptmann* Karl-Friedrich Dickoré, qui est chargée de punir les Troupes d'aviation helvétiques. Les Bf 110 tombent à bras raccourcis sur un biplan d'observation EKW C-35 de la Cie.Av. 10 qui a la malchance d'être au mauvais endroit au mauvais moment. L'équipage n'a même pas le temps de réagir ; l'avion s'écrase au sol, entraînant dans la mort ses deux occupants. La nouvelle de « l'assassinat » du malheureux biplan se répand comme une traînée de poudre, et, en moins de vingt minutes, quinze chasseurs frappés de la croix blanche décollent de plusieurs aérodromes. Un Bf 109 C de la Cie.Av. 15 est malmené par les *Zerstörer*, et le pilote, blessé, le pose sur une roue sur la piste de Bienne.

Deux Bf 109 E de la Cie.Av. 21 parviennent à accrocher un 110 isolé appartenant à la 5./ZG 1, qui s'est détaché d'un cercle défensif formé par ses camarades au moment où ils ont été attaqués par d'autres chasseurs suisses.



▲ Photo de la dérive du Bf 110 C du *Leutnant* Helmut Lent montrant son palmarès au 15 juin 1940 : de droite à gauche, un PZL P.24 (02.09.39), deux Wellington (18.12.39), un Gladiator norvégien (09.04.40), deux Gladiators britanniques (27.05.40, 02.06.40) et un Blenheim (15.06.40). Il ne remportera qu'une seule autre victoire sur le total de 110 qui lui est crédité. (DR)

Les lieutenants Scheitlin et Köppli touchent le bimoteur, tuant vraisemblablement le pilote, l'*Unteroffizier* Aloïs Scholz, car l'appareil s'abat comme une pierre. Le mitrailleur, l'*Obergefreiter* Walter Hoffmann, saute, mais son parachute s'enroule autour de l'empennage arrière, et il suivra son camarade dans la mort.

Un deuxième Bf 110 de la 5./ZG 1 atterrit sur le ventre à une vingtaine de kilomètres au sud de Bâle. Le *Feldwebel* Manfred Dähne et l'*Obergefreiter* Herbert Klinke sont conduits dans un centre d'internement. Apparemment engagé dans une mission d'escorte de bombardiers du II./KG 1 sur Besançon, il aurait été endommagé par un Potez 63.11 avant de franchir l'espace aérien helvétique « par erreur » ; pris pour cible par des Bf 109 suisses, il a été achevé par la DCA.

Un appareil de la 4./ZG 1, fortement endommagé par des Bf 109 suisses, se pose sur le ventre près de Dannemarie (Doubs) ; le pilote a été tué, et le mitrailleur, blessé, est fait prisonnier. Enfin, au terme de cette confrontation, l'*Oberleutnant* Gerhard Kadow, *Staka* 6./ZG 1, doit être transporté à l'hôpital de Fribourg-en-Brigau, où décédera, des suites de ses blessures, son mitrailleur, l'*Unteroffizier* Fritz Wunnicke.

Loin d'avoir châtié l'aviation helvétique, cette nouvelle épreuve de force se solde par la perte embarrassante de quatre Bf 110 et la mise hors circuit de sept membres d'équipage ! Le relais est alors pris par la diplomatie. Pour apaiser leur puissant voisin, dont désormais les conquêtes et les pays alliés enserrant leur territoire de toute part, les Suisses rendent leur liberté aux aviateurs allemands le 17 juin, et l'état-major des Troupes d'aviation assouplit sa position, que d'aucuns avaient jugée trop rigide, sur la conduite à tenir en cas de violation de leur espace aérien.

9 – 25 JUIN LA FIN EN FRANCE

Les ultimes combats au-dessus de la France entraînent d'inévitables nouvelles victoires et de nouvelles pertes. À partir de la mi-juin, la plupart des *Zerstörergruppen* sont retirés de la première ligne, car l'issue des combats ne fait plus aucun doute, et nombre d'entre eux ont besoin de souffler et d'être récomplétés avant la prochaine offensive, dont personne ne doute qu'elle frappera l'Angleterre.

C'est donc surtout la ZG 26 qui assume cette fin de campagne, la dernière victoire étant revendiquée par le *Leutnant* Kuno-Adalbert Konopka (7./ZG 26) contre un Hurricane le 22 juin.

PRÉLUDE À LA NOUVELLE CAMPAGNE

La France vaincue, le prochain ennemi est vite trouvé : la Grande-Bretagne. Mais, pour la première fois, les armées allemandes sont appelées à livrer une bataille statique : terminées les percées et les longues chevauchées des *Panzer* précédés de leurs « mouchards » (Hs 126) et accompagnés par les avions d'assaut. Avec un handicap supplémentaire : la nécessité de traverser la Manche dans les deux sens à chaque mission. Par ailleurs, la Luftwaffe va devoir faire face à une aviation bien structurée, qui ne pourra pas être désorganisée par l'avance fulgurante des troupes au sol, bien équipée en matériel de détection, et dont une grande partie des pilotes a désormais une solide expérience en matière de combat aérien.

Le 26 juin, le *Hauptmann* Wolfgang Falck est convoqué par Göring, qui lui propose de prendre le commandement

de la première escadre de chasse de nuit. Ainsi naît la NJG 1. Le choix de Falck n'est pas le fruit du hasard. Outre le fait qu'il est une grande figure des *Zerstörer*, titulaire de sept victoires, il a été l'un des premiers à tenter d'intercepter des bombardiers anglais de nuit et avec l'aide de la station radar proche de son terrain d'Aalborg, en Norvège. Il raconte pourquoi et comment les choses se sont passées :

« Au retour de leurs missions nocturnes, les Wellington avaient pris l'habitude de mitrailler nos aérodromes à basse altitude. En tant que pilotes de chasse, c'était très humiliant de courir nous mettre à l'abri dans les tranchées. Ce n'est pas un comportement digne d'un pilote de chasse. Alors, j'ai pensé : "Si les Anglais peuvent voler la nuit et lancer des bombes, alors nous sommes capables de les attaquer." Nous nous sommes entraînés une fois ou deux avec le personnel d'un radar Freya. Puis, une nuit, ils sont revenus. Nous n'étions pas encore prêts, mais ils volaient si bas et d'une manière si téméraire pour tirer sur nos avions au sol que je me suis dit : "Allons-y ! Attaquons-les." Trois d'entre nous, dont moi, ont tiré sur un bombardier à longue distance, mais nous l'avons perdu parce qu'il a viré brutalement et a piqué dans la brume matinale. »

Les 2. et 3. *Staffeln* du I./ZG 1 font mouvement quelques jours plus tard sur Düsseldorf pour constituer

LES AS DES ZERSTÖRER (25 JUIN 1940)

Lt Hans-Joachim Jabs	6./ZG 76	19
Hpt Johannes Gentzen	I./ZG 2 (Kdr)	18 † 26.05.40
Lt Hans Schmid	I./ZG 52	15
Oblt Sophus Baagoe	8./ZG 26	13
Lt Walter Manhardt	3./ZG 26	13
Hpt Erich Groth	II./ZG 76 (Kdr)	12
Oblt Rolf Kaldrack	4./ZG 1 (StK)	12
Oblt Heinz Nacke	6./ZG 76 (StK)	12
Lt Wilhelm Herget	6./ZG 76	12
Lt Eduard Tratt	1./ZG 1	12
Uffz Herbert Kutscha	5./ZG 1	11
Oblt Walter Borchers	4./ZG 76	10
Lt Hugo Adamez	14.(Z)/LG 1	10
Lt Richard Marchfelder	Stab II./ZG 1	10
Lt Helmut Müller	13.(Z)/LG 1 (StK)	10
Lt Kurt Sidow	9./ZG 26	10
Fw Walter Scherer	I./ZG 2	10
Fw Johannes Lutter	4./ZG 1	10

Deuxième colonne : affectation connue au 25.06.40 et fonction. StK = *Staffelkapitän*. Kdr = *Kommandeur*

le I./NJG 1, au grand dam des équipages qui espéraient bien en découdre avec les Anglais dans la grande bagarre qui s'annonce au-dessus des îles britanniques.

Orpheline de son groupe, la 1./ZG 1 ne tarde pas à former le noyau du futur *Erprobungsgruppe* 210, groupe de chasse-bombardement expérimental. Comme il n'y a jamais eu de *Stab*/ZG 1, le II./ZG 1 se retrouve bien seul ; il est rebaptisé III./ZG 76 le 26 juin. Par la même occasion, le I./ZG 52 reçoit la nouvelle dénomination de II./ZG 2.

Les *Zerstörergruppen* sont désormais en ordre de bataille pour le troisième round en Europe, et, en dépit des pertes plutôt sévères subies au-dessus de la France, le moral des troupes est au beau fixe. ■

WERKNUMMERN DES BF 110 C

943 - 986	44	Bf 110 C-1	Mtt	01-03.39
1344 - 1401	58	Bf 110 C-1	Mtt	04-09.39
1793 - 1822	30	Bf 110 C-1	GWF	11.39-01.40
2045 - 2052	8	Bf 110 C-1	GWF	01-02.40
2619 - 2636	15	Bf 110 C-1	FW	09-11.39
2801 - 2840	40	Bf 110 C-1	MIAG	04.39- ?
2053 - 2147	95	Bf 110 C-2	GWF	01-03.40
2148 - 2174	21	Bf 110 C-4/C-6 *	GWF	05-06.40
2152 - ?	6	Bf 110 C-6	GWF	05-06.40
2175 - 2189	15	Bf 110 C-5	GWF	06.40
2190 - 2194	5	Bf 110 C-4	GWF	06-07.40
2195 - 2214	20	Bf 110 C-5	GWF	07.40
2215 - 2224	10	Bf 110 C-4	GWF	07.40
2225 - 2244	20	Bf 110 C-5	GWF	07.40
2245 - 2248	4	Bf 110 C-7	GWF	07.40
2249 - 2254	6	Bf 110 C-6	GWF	07.40
2255 - 2274	20	Bf 110 C-5	GWF	08.40
2275 - 2284	10	Bf 110 C-4	GWF	07-09.40
2285 - 2309	25	Bf 110 C-5	GWF	11.40-01.41
2637 - 2638	2	Bf 110 C-2	FW	11.39
2885 - 2892	8	Bf 110 C-2	FW	11.39
3000 - 3133	134	Bf 110 C-2	Mtt	09.39-01.40
3203 - 3245	43	Bf 110 C-2	FW	12.39-04.40
3246 - 3300	55	Bf 110 C-4	FW	04-07.40
3564 - 3617	54	Bf 110 C-4	MIAG	07-08.40
3487 - 3563	77	Bf 110 C-2	MIAG	05-07.40
3618 - 3652	35	Bf 110 C-7	MIAG	08-09.40

* 16 C-4 et 5 C-6. FW : Focke-Wulf – GWF : Gothaer Waggonfabrik (Gotha) MIAG : Mühlenbau und Industrie AG – Mtt : Messerschmitt Augsburg.

Messerschmitt Bf 110 C-2

Oberleutnant Hans-Joachim Jabs
6./ZG 76
Abbeville-Drucat (Somme), juin 1940.





ZERSTÖRER

PAR C-J. EHRENGARDT

**MESSERSCHMITT
BF 110
EN OPÉRATIONS**

TROISIÈME PARTIE

**JUILLET
DÉCEMBRE 1940**

▲ L'Oberleutnant Ernst Matthes, *Staffelkapitän* 7./ZG 26, revendique sa troisième victoire près de Bristol le 25 septembre 1940, mais son C-4 (VNr. 2130) ayant été endommagé en combat, il doit se poser d'urgence sur un moteur à Cherbourg ; l'avion revolera. (DAA 696 L1 : ©ECPAD/France/Photographe inconnu)



Les premières phases de la Bataille d'Angleterre constituent l'heure de vérité pour le *Zerstörer*. Face à un ennemi remarquablement organisé, bien équipé et agressif, il subit le choc de plein fouet : au 30 septembre 1940, 235 Bf 110 ont été rayés des contrôles sur les 258 alignés trois mois plus tôt ! Contrairement à une idée communément répandue, il n'est pas pour autant retiré des opérations.

[1] Il ne semble pas avoir été installé sur tous les D-0.

LE MESSERSCHMITT BF 110 D LE ZERSTÖRER À LONG RAYON D'ACTION

Comme nous l'avons vu dans la première partie, dès le 20 septembre 1939, Göring s'était enquis de la possibilité de disposer d'un « chasseur lourd capable d'opérer au-dessus de la Grande-Bretagne ». Le bureau d'études de la firme d'Augsbourg s'était donc mis au travail sur la version **Bf 110 D-0**, dont le développement avait été retardé par les

difficultés rencontrées par les équipementiers pour livrer dans les délais impartis les pompes destinées à puiser le carburant dans les réservoirs additionnels.

Enfin prêt, le prototype (W.Nr. 3134, SE + ZR) est livré au centre d'essais de Rechlin le 26 mars 1940. Le « Dora » se distingue de la version « Cäsar » par la possibilité de transporter des réservoirs supplémentaires (avec toute la tuyauterie nécessaire). Il est également équipé de réservoirs d'huile de plus grande capacité, d'un canot pneumatique logé dans un appendice caudal allongé [1] et d'un train renforcé avec des roues de plus grande taille (875x320 mm pour l'atterrisseur principal et 465x165 mm pour la roulette de queue). Il est propulsé par deux moteurs DB 601 Aa développant 1 175 ch au décollage.

Les réservoirs de carburant additionnels sont livrés sous deux formes (*Rüstzustand 1* et *Rüstzustand 2*), dont la première (R1) est plutôt originale à défaut d'être esthétique et pratique. Il s'agit d'un énorme carénage en contreplaqué entoilé, renfermant 1 050 litres d'essence et 106 litres d'huile, qui se fixe sous le fuselage et dont la silhouette lui vaudra le surnom de « Dackelbauch » ou ventre de basset. Il présente deux inconvénients majeurs : il n'est pas largable en vol, et l'accumulation des vapeurs d'essence le rend hautement explosif au cas où il serait transpercé par une balle incendiaire en raison d'une ventilation mal étudiée.

Le D-0/R1 est immédiatement détesté par ses équipages : non seulement le carénage ralentit l'appareil d'une trentaine de kilomètres par heure et le rend nettement moins maniable, mais le ballant du carburant à l'intérieur provoque un tangage intempestif désagréable nécessitant une attention constante de la part du pilote, comme l'explique l'*Oberleutnant* Hans-Ulrich Kettling de la 1./ZG 76 :

« L'idée était de consommer en premier le carburant des réservoirs d'aile, de les larguer au-dessus de la mer et d'arriver sur la zone de combat avec le réservoir ventral comme seul handicap. Mais cet encombrant appendice était déjà un handicap en lui-même. Il ralentissait la vitesse de l'avion, et l'essence qui n'avait pas été consommée se baladait dans tous les sens, ce qui rendait l'appareil instable, compliquant le centrage et la visée. Et comme il était fait en contreplaqué, il était dangereusement inflammable. »

Si la formule sera rapidement abandonnée, c'est surtout parce que la présence du « Dackelbauch » est incompatible avec l'installation d'un râtelier ETC 500. L'armement fixe est limité aux quatre mitrailleuses de 7,92 mm.

Le *Rüstzustand 2* se contente des deux réservoirs largables de 900 litres logés sous les ailes (que peut également emporter le R1), auxquels s'ajoute un réservoir d'huile de 75 litres sous le fuselage. Cette disposition permet de remonter les deux canons MG FF.

En tout, 116 D-0 sont produits jusqu'à fin août 1940 (soit 83 par Messerschmitt et 33 par Focke-Wulf) ; 13 exemplaires sont transformés en D-0/B avec un râtelier ETC 500 sous le fuselage. La dénomination **Bf 110 D-1** sera attribuée rétroactivement par le RLM aux D-0/R2 produits par Focke-Wulf. La version suivante est le **Bf 110 D-2**, peu différent du D-0 sauf par l'installation d'origine du râtelier ventral ETC 500

(pouvant être remplacé, au besoin, par le conteneur R1, dans la mesure où la tuyauterie a été laissée en place) et le renforcement de l'armement défensif (deux MG 17 jumelées) ; 73 exemplaires sont assemblés. Le D-2/N (21 machines) se distingue par l'adoption de moteurs DB 601 N, développant 1 275 ch au décollage et utilisant un carburant à indice d'octane de 98 au lieu de 87 ; on les reconnaît à la lettre « N » peinte en blanc sur les capots moteurs pour attirer l'attention des mécanos. Ce changement majeur ne manque pas d'entraîner quelques soucis de logistique pour ravitailler les unités équipées d'avions aux moteurs différents. Quatre-vingts Bf 110 C et 46 D-0 et D-3 recevront en rattrapage les moteurs DB 601 N lors de leur passage en révision majeure. Les variantes D-2 Trop et D-2/N Trop perçoivent quant à elles l'équipement nécessaire pour opérer dans le désert.



Le **Bf 110 D-3** se différencie du D-2/N par la dépose des tuyauteries d'alimentation en carburant du réservoir ventral ; 274 exemplaires en sont construits par Messerschmitt (16), MIAG (70) et Focke-Wulf (168).

Le **Bf 110 D-4** est une variante de reconnaissance ; il s'agit en fait de six D-0 modifiés, qui ne seront pas affectés aux unités combattantes.

Comme on l'a vu dans la partie précédente, c'est au cours du mois d'avril 1940 que le I./ZG 76 prend en compte ses tout premiers Bf 110 D-0/R1. Une *Staffel* expérimentale est formée à Stavanger sous les ordres du *Gruppenadjutant*, l'*Oberleutnant* Hans Jäger, rassemblant les meilleurs équipages de l'unité. Le 18 mai, les huit appareils font mouvement sur Trondheim, d'où ils vont pouvoir commencer à opérer au-dessus de Narvik. Il semble que le premier succès de cette version soit à porter au crédit de Hans Jäger, vainqueur d'un Gladiator près de Bodø le 27 mai.

Quelques D-0 et D-2 sont affectés à d'autres *Zerstörergruppen* à partir de fin juillet, la première perte d'un « Dora » étant recensée le 8 août (3./ZG 26), mais les D-2 sont plutôt réservés en priorité à l'*Erprobungsgruppe* 210, la première unité de chasse-bombardement de la Luftwaffe ; cette dernière n'entrant pas dans le cadre de cette étude, nous lui consacrerons un article ultérieurement.

UND NUN – ENGLAND!

Et maintenant – l'Angleterre ! Tel est le titre de l'hebdomadaire de propagande de la Luftwaffe, *Der Adler*, du 9 juillet 1940. Faute de pouvoir faire franchir la Manche à ses armées de la manière dont elles ont sauté la Meuse, Hitler doit s'en remettre à la Luftwaffe – mais dans quel but exactement : obliger le peuple britannique, écrasé sous les bombes, à exiger que son gouvernement signe la paix ou conquérir la supériorité aérienne afin de permettre un débarquement pour lequel Hitler ne manifeste aucun enthousiasme [2] ? L'Allemagne s'engage, contrainte et forcée, dans une campagne sans véritable objectif ni vision à long terme.

▲ Un Bf 110 D-0 de la 2./ZG 76 à Stavanger-Forus ; il est équipé d'un réservoir ventral largable de 900 litres.

(Collection C. Goss)

▼ Le C-4 (à pare-brise renforcé) du *Staffelkapitän* 9./ZG 26. Il est possible qu'il s'agisse de la monture du *Hauptmann* Roland Borth. (© ECPA-D/France/1940/Photographe inconnu)

▲ Le Bf 110 C-4 de l'*Oberleutnant* Sophus Baagoe de la 8./ZG 26 arborant ses 5^e et 6^e victoires glanées au-dessus de la Manche, le 10 juillet 1940. D'autres photos de son appareil apparaissent dans la deuxième partie de l'article paru dans le n° 50. (DAA 698 L3 : © ECPAD/France/Photographe inconnu)

Or, pour livrer la future bataille qui s'annonce, la Luftwaffe est plutôt mal outillée. Elle ne dispose d'aucun avion capable d'exécuter des raids à longue distance ; en outre, ses bombardiers transportent une trop faible charge offensive, ses chasseurs ne peuvent guère livrer des combats de plus de vingt minutes, et ses *Stukas* ne sont pas d'une grande utilité faute de brèches à créer dans le dispositif ennemi. Seul le Bf 110 semble être dans son rôle, celui de chasseur d'escorte à long (tout est relatif) rayon d'action.

Les pertes du printemps 1940 (environ 20 machines en Norvège et 60 en France) sont facilement comblées avant le début des choses sérieuses, et le moral est très élevé parmi les équipages de *Zerstörer* – selon certains auteurs, plus élevé même que chez les pilotes de Bf 109.

Pourtant, les réserves vont vite s'épuiser. Fin juin, Hitler, qui croit la guerre terminée, fait cesser la quasi-totalité de la production aéronautique. Au 30 juin 1940, 648 Bf 110 C [3] et 103 Bf 110 D ont été pris en compte ; il en reste respectivement 94 et 160 à livrer avant la fin du programme prévue pour octobre.

Le 10 juillet, 278 Bf 110 C et D sont présents au sein des *Luftflotten* 2, 3 et 5, qui se préparent à prendre part à la *Schlacht um England* (la Bataille d'Angleterre).

CERCLE « OFFENSIF »

La *Kanalkampf* (bataille de la Manche), qui s'étend du 10 juillet au 7 août, constitue la première phase des opérations contre la Grande-Bretagne. Pendant la majeure partie de cette période, les Bf 110 pénètrent peu à l'intérieur des terres, accompagnant au-dessus de la Manche Do 17 et Ju 87 quand ils attaquent les convois et les principaux ports de la côte Sud. Le but est de conquérir la supériorité aérienne, supprimer les défenses côtières et contraindre la Royal Navy à rester à quai ; bref, « nettoyer » le *Kanal* afin de donner les meilleures chances de succès à un éventuel débarquement.

Le 10 juillet 1940, le *Generaloberst* Albert Kesselring, commandant la *Luftflotte* 2, envoie pour la première fois

[2] – Cf. *Aéro-Journal* n° 16 (juin 2010) : *La Bataille d'Angleterre – Du sang, de la sueur et des larmes.*

[3] – Et 21 C-5 de reconnaissance.

[4] – *Avant tout pilote de chasse* – T. Osterkamp – France-Empire, Paris, 1955.

[5] – Il sera promu *Reichsmarschall* le 19 juillet.



ses Bf 110 en masse au-dessus de la Manche pour défier la RAF et la forcer au combat. Mais, déjà, tels des hérissons qui se mettent en boule à la première menace, les bimoteurs s'en remettent à leur tactique favorite dès qu'apparaissent les chasseurs britanniques : le cercle défensif. Ce jour-là, pas moins de 30 appareils du III./ZG 26 se mettent à tourner en rond à l'approche de... trois Hurricane.

Cette manœuvre, expérimentée avec succès en France, devient quasi systématique dès l'apparition de la chasse ennemie. En effet, les pilotes allemands ont découvert que, bien qu'affichant une vitesse de pointe théorique égale à celle du Spitfire et supérieure à celle du Hurricane, leur monture ne dispose en fait ni d'une accélération ni d'une marge de vitesse suffisantes pour échapper à ses adversaires et que ceux-ci les surclassent largement en termes de maniabilité. Bref, incapables de refuser l'affrontement ni de l'engager avec une chance de succès en combat tournoyant, les *Zerstörer* n'ont guère le choix que de jouer les porcs-épics.

Rapidement, le Haut commandement, qui craint une répercussion de ce réflexe d'autodéfense sur le moral des équipages, décide de proscrire le terme d'*Abwehrkreis* (cercle défensif) et de le remplacer par celui d'*Angriffskreis* (cercle offensif). Tour de passe-passe sémantique ? Pas uniquement. En effet, cette tactique si particulière possède néanmoins quelques vertus : une formation importante de Bf 110 se mordant la queue occupe un espace considérable dans le ciel, saturant les écrans radar et permettant à de plus petites unités de se faufiler sans être repérées ; attirant le gros des chasseurs ennemis, elle soulage la pression sur les bombardiers ; enfin, ces cibles sont très tentantes, surtout pour les jeunes pilotes désireux d'en découdre, et plus d'un se risquera à pénétrer dans le cercle, qui se fera coiffer par des Bf 109 de la protection haute, quand il ne se fera pas dessouder par les Bf 110 eux-mêmes.

Se vengeant de longs mois de railleries de la part de leurs camarades des *Zerstörer*, les pilotes de Bf 109 rebaptisent cette tactique *Angstkreis* : le cercle de la peur ! Car il saute aux yeux que les Bf 110 sont plus préoccupés par leur propre protection que par celle des bombardiers qu'ils ont la charge d'accompagner. L'*Oberst* Theodor Osterkamp, *Kommodore* JG 51, semble peu convaincu par cette manœuvre « offensive » [4] :

« Les trois groupes de *Zerstörer*, qui avaient atteint la Manche entre-temps, s'étaient séparés, placés l'un derrière l'autre et avaient formé un cercle défensif, où ils se couvraient mutuellement avec leurs armes fixes à l'avant et leur mitrailleuse mobile à l'arrière, en tournant en rond. Tout cela était bel et bien beau, mais même en supposant l'invulnérabilité de ce dispositif, il offrait l'inconvénient majeur de demeurer sur place au lieu d'avancer. Il nous fallait pourtant bien regagner nos bases. Impossible de tourner en rond pendant des heures au-dessus de Douvres. »

Trois équipages du III./ZG 26 sont perdus le 10 juillet, mais les sourires illuminent le visage de ceux qui rentrent : ils ont abattu 12 chasseurs ennemis en 35 minutes. L'*Oberleutnant* Sophus Baagoe (8./) demande l'homologation de deux Spitfire (ses 5^e et 6^e succès) et le *Major* Johann Schalk d'un Hurricane. Si l'on ajoute les 11 revendications du III./JG 51, on arrive à un total de 23 victoires. Or, la vérité est bien différente : la RAF n'a perdu qu'un unique Hurricane au cours d'une collision avec un Do 17 (un second s'écrasant sur son terrain) !

Le 11 juillet, le III./ZG 76 effectue sa première mission au-dessus de la Manche ; quatre appareils de la 9. *Staffel* ne rentreront pas, parmi lesquels celui de l'*Oberleutnant* Hans-Joachim Göring, le plus jeune neveu du *Generalfeldmarschall* [5], descendu au-dessus de Portland par des Hurricane du N° 87 *Squadron* et qui est allé percuter une falaise près de la citadelle de Verne ;





▲ Le 11 juillet 1940, l'Oberleutnant Gerhard Kadow, *Staffelkapitän* 9./ZG 76, est fait prisonnier avec son mitrailleur après s'être posé en urgence à Grange Heath, près de Lutworth. Il réussira à cacher à ses interrogateurs le fait que le II./ZG 1 (dont l'appareil porte toujours le code : 2N+EP) a été rebaptisé III./ZG 76 le 26 juin 1940 ; une petite satisfaction dans la grisaille d'un avenir incertain... (Collection C. Goss)

► Un Bf 110 C-4 de la 7./ZG 26 équipé d'un pare-brise renforcé. On distingue tout juste l'insigne sur le nez. (© ECPA-D/France/1942/photographe inconnu)



il est le premier pilote allemand tué sur le sol anglais. Les Hurricane revendiquent huit victoires et la DCA de Portland trois.

Comme on le voit, la surestimation des victoires (« overclaim ») est un petit jeu auquel se livrent les deux camps.

Ce n'est pas une nouveauté, les précédentes campagnes ayant connu leur lot d'exagération des résultats. Toutefois, la distorsion des chiffres prendra, tout au long de la Bataille d'Angleterre, une ampleur qui restera inégalée pendant le reste de la guerre sur le front de l'Ouest. Les Britanniques auront l'avantage de pouvoir compter les carcasses tombées sur leur sol (mais évidemment pas dans la Manche), ce qui leur permettra d'avoir une idée plus précise des pertes ennemies. En revanche, l'OKL (*Oberkommando der Luftwaffe*) aura tendance à prendre les revendications de ses pilotes pour argent comptant ; comme, en plus, il sous-estime dans les grandes largeurs la capacité de production de l'industrie aéronautique britannique, il restera complètement dans le brouillard. À cet égard, Hans-Bernd Gisevius, qui fait partie de l'*Abwehr*, le service de renseignements commandé par l'amiral Canaris, rapporte cette anecdote savoureuse : « Une bagarre s'engageait tous les matins à l'*Abwehr* lorsque le représentant de l'OKL apportait ses communiqués de victoires, auxquels Canaris opposait froidement ses propres chiffres. Mais on avait décidé de s'en tenir à ceux de la Luftwaffe et on signalait chaque matin le nombre de chasseurs ennemis qui restaient : 200, 150, 80, 50, 20... on a arrêté ce petit jeu quand on est arrivé à -100 ! »

Toutefois, les équipages de *Zerstörer*, comme tous les autres de la Luftwaffe, découvrent un nouvel ennemi encore plus implacable que la RAF : ce maudit *Kanal* qu'ils sont contraints de franchir dans les deux sens. Et cette perspective n'a rien de réjouissant, surtout au retour d'une mission agitée, comme l'explique le *Leutnant* Richard Marchfelder, *Technischer Offizier* du III./ZG 26 [6] :

« Beaucoup de choses ont été écrites sur la sensation d'exaltation ressentie après la bataille. Bien évidemment, ces témoignages provenaient de survivants revenus

indemnes et non de ceux à bord d'avions endommagés, dont le pilote comptait chaque kilomètre qui le séparait du sanctuaire que représentait la côte française. Un destin bien différent attendait ceux qui devaient amerrir en cours de route ! Plus ils étaient éloignés de la côte, plus leurs chances de survie s'amenuisaient. Dans la plupart des cas, ils avaient à faire face au pire calvaire : mourir de soif, ce qui peut sembler paradoxal au milieu d'une telle étendue d'eau. Beaucoup de cadavres ont été rejetés par la marée et bien d'autres retrouvés inhumés de manière anonyme dans un cimetière français. Les blessés n'avaient d'autre choix que de souffrir en attendant que leur avion se pose enfin. »

Le 29 juillet, Baagoe ajoute une victoire de plus à son palmarès grandissant et son *Staka*, l'Oberleutnant Karl-Heinz Meyer, peut inscrire sa cinquième barre sur ses dérivés.

Au cours du mois de juillet 1940, 12 appareils des *Zerstörergruppen* ont été détruits, dont 11 du fait de l'ennemi, faisant 17 tués et 4 prisonniers.

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

Si, pour la RAF, la Bataille d'Angleterre s'ouvre officiellement le 8 août par la deuxième phase baptisée « la bataille des aérodromes », pour la Luftwaffe, les quelques jours qui précèdent le « jour J », baptisé *Der Adler Tag* (le jour de l'aigle), ne sont qu'une continuation de la *Kanalkampf*.

La cible du jour (8 août) est un convoi repéré la veille en train de franchir le Pas-de-Calais, sur lequel s'acharne la Luftwaffe entre Douvres et l'île de Wight, réalisant quelque 280 sorties entre 09h00 à 16h45. Les I./ZG 2 et V.(Z)/LG 1 se partagent 18 victoires, dont 11 pour

[6] – *Zerstörer – The Messerschmitt 110 and its Units in 1940* – J. J. Vasco & P. D. Cornwell – Jac Publ., Norwich, 1995.

[7] – Vasco & Cornwell, *op. cit.*

[8] – Johann Kogler deviendra *Kommodore* ZG 26, puis JG 6, et sera fait prisonnier au cours de l'opération « Bodenplatte » le 1^{er} janvier 1945.

[9] – Transféré à la JG 26 en novembre 1941, futur *Ritterkreuzträger* titulaire de 64 victoires en 629 missions à la fin de la guerre.

[10] – Il est remplacé par le *Hauptmann* Eberhard Heinlein.



► Séquence du décollage des Bf 110 C de la 3./ZG 26 à Yvrench-Saint-Omer début septembre 1940. Ils portent les marques adoptées en septembre : nez blanc et bande de la même couleur entourant l'arrière du fuselage. On note que la plupart portent des marques de victoire sur les dérives. Les avions au camouflage foncé voisinent avec ceux au camouflage plus clair entré en vigueur au printemps. Les lettres individuelles ne semblent plus répétées sur les intrados.

Le U8+CL sera abattu près de Coulsdon le 6 septembre, son pilote, l'Unteroffizier Gustav Kiehn étant tué (le mitrailleur sautera en parachute).
(© ECPA-D/France/Photographes inconnus)

la seule 13.(Z)/LG 1 ; le *Staka*, l'*Oberleutnant* Helmuth Müller, revendique deux Spitfire et un Hurricane pour porter son palmarès à 8 victoires. Seuls deux appareils du V.(Z)/LG 1 sont perdus (trois tués), mais quatre autres reviennent fortement endommagés.

Le 11 août, la Luftwaffe réalise le record de 526 sorties visant principalement Portland. Les I. et II./ZG 2 déploient quelque 60 appareils pour escorter des He 111 et des Ju 88. Leur but est d'attirer à eux les neuf *Squadrons* de Spitfire et de Hurricane envoyés à leur rencontre par la RAF afin que les bombardiers puissent opérer en toute quiétude. Le piège fonctionne à merveille, sauf que six d'entre eux ne reverront jamais la France, en particulier l'équipage du *Kommandeur* I./ZG 2, le *Major* Ernst Ott, descendu au large de Portland. Encore une fois, les *Zerstörer* se mettent à tourner en rond au large de l'île de Portland. Le *Leutnant* Wolfgang Münchmeyer (I./ZG 2) racontera la suite des événements [7] : « Je protégeais deux Messerschmitt 110 devant moi, quand un Spitfire s'est rapproché par le flanc, poursuivi par un Bf 109. J'ai tenté d'éviter une salve de traçantes en basculant sur l'aile gauche, mais de la fumée a jailli du moteur gauche, et j'ai commencé à perdre de la vitesse. Je me suis rapidement retrouvé entouré de Spitfire sur ma gauche et sur ma droite. Alors, j'ai essayé de m'échapper en piquant presque à la verticale, plein pot, sachant que nos Messerschmitt pouvaient emmagasiner une vitesse considérable en piqué. J'ai calculé que j'avais atteint 900 ou 1 000 km/h, bien au-delà des limites de mes instruments. » Münchmeyer rentrera sur un seul moteur. Si la ZG 2 revendique 17 victoires (l'*Oberleutnant* Hans Schmid portant son total personnel à 8), elle perd 6 équipages. Mais la journée n'est pas terminée, et, peu avant midi, les *Jabos* de l'Erp.Gr. 210 surgissent au-dessus d'un convoi, escortés par le I./ZG 26. Les *Zerstörer* doivent ferrailler avec des Spitfire au-dessus de l'estuaire de la Tamise : deux sont abattus, dont celui du *Hauptmann* Johann Kogler [8], *Staka* I./ZG 26, qui ne sera recueilli, lui et son *Bordfunker*, que quatre jours plus tard, à demi-inconscients, par un *E-Boot* allemand ; un troisième Bf 110 s'écrase sur son terrain au retour.

Le 12 août, les bombardiers allemands effectuent une véritable démonstration de force sur Portsmouth et Ventnor, bien aidés dans leur entreprise par le coup de balai donné en avant de leur formation par le III./ZG 76, puis par un énorme *Angriffskreis* composé par la quasi-totalité de la ZG 2. Les *Zerstörer* ne revendiquent pas moins de 22 victoires, dont 10 homologuées au I./ZG 2. Hans Schmid fait partie des vainqueurs du jour, tout comme Rolf Hermichen, un jeune *Leutnant* de la 9./ZG 76 [9]. Ils perdent 5 des leurs, dont l'équipage du *Hauptmann* Hans-Peter Külbel, le fugace *Kommandeur* I./ZG 2, qui avait pris son poste la veille [10], et celui du *Hauptmann* Max Graf Hoyos, un ancien de la Légion Condor, *Staka* 8./ZG 76. Les bombardiers de la KG 51 ne sont pas épargnés non plus, mais si les pertes allemandes semblent importantes, celles des Britanniques sont bien plus inquiétantes encore et n'augurent rien de bon pour la RAF, alors que le pire est à venir.





ORDRE DE BATAILLE DES ZERSTÖRER 13 août 1940

Luftflotte 2	GFM A. Kesselring		Bruxelles
Jagdfliegerführer 2	GenMaj K-B. von Döring		Wissant
Stab/ZG 26	Obstlt J-F. Huth	3/3	Lille
I./ZG 26	Hpt W. Makrocki	39/33	Yvrench-Saint-Omer
II./ZG 26	Hpt R. von Rettberg	37/32	Crécy-Saint-Omer
III./ZG 26	Hpt J. Schalck	35/24	Barly-Arques
Stab/ZG 76	Maj W. Grabmann	2/0	Laval
II./ZG 76	Maj E. Groth	24/16	Abbeville-Yvrench
III./ZG 76	Hpt F-K. Dickoré	12/11	Laval
Luftflotte 3	GFM H. Sperrle		Paris
VIII. Fliegerkorps	GdF Dr.-Ing. W. Freiherr von Richthofen		Deauville
V.(Z)/LG 1	Hpt H. Liensberger	43/29	Caen
Jagdfliegerführer 3	Obst W. Junck		Deauville
Stab/ZG 2	Obstlt F. Vollbracht	4/3	Toussus-le-Noble
I./ZG 2	Hpt E. Heinlein	41/35	Caen-Carpiquet
II./ZG 2	Maj H. Carl	41/34	Guyancourt
Luftflotte 5	GenObst H-J. Stumpff		Oslo
X. Fliegerkorps	GdF B. Kühl (p.i.)		Oslo
I./ZG 76	Hpt W. Restemeyer	34/22	Stavanger-Forus
Totaux		315/242	

Messerschmitt Bf 110 C-4

Oberleutnant Günther Specht (?)
Staffelführer 3./ZG 26
Yvrench-Saint-Omer (Somme), septembre 1940.



◀ Bien que portant le code tactique réservé au *Staffelkapitän* de la 3./ZG 26 (U8+AL), les six victoires portées sur la dérive ne correspondent pas au palmarès — inexistant — du *Hauptmann* Gerhard Schoen, qui commande cette escadrille entre mi-août et fin novembre 1940. Deux pilotes de la 3./ZG 26 ont atteint ou dépassé ce nombre quand cette photo a été prise (vers la mi-septembre) : le *Leutnant* Walter Manhart (8 vic.) et l'*Oberleutnant* Günther Specht (6 vic.). Il est possible que, en raison de l'inexpérience de Schoen, Specht ait été nommé *Staffelführer*. (ECPA-D DAA 730 L18)

LE JOUR DE L'AIGLE

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la Luftwaffe rate son entrée en scène lors du fameux *Adler Tag*, déjà repoussé de deux jours pour cause de mauvais temps. Or, les conditions qui prévalent au petit matin du 13 août ne sont guère meilleures, obligeant Göring à retarder le déclenchement de son « grand coup » à 14h00. Toutefois, le V.(Z)/LG 1 n'a pas reçu le contre-ordre et, comme prévu, il décolle vers midi pour dégager la route à des bombardiers qui ne viendront pas. Les 30 Bf 110 se heurtent à 23 Hurricane ; ils sont crédités de neuf Hurricane et un Spitfire, mais laissent dans l'affaire cinq des leurs, trois autres étant rayés des contrôles au retour. Les choses ne s'améliorent guère lors des missions de l'après-midi : le I./ZG 2 perd deux équipages, le I./ZG 26 un et le III./ZG 26 trois, mais ils revendiquent 17 Spitfire.

Ce « demi-jour de l'aigle » et ses quelque 1 500 sorties se soldent par la revendication totale de 70 Hurricane et Spitfire abattus [11] pour la perte de 44 appareils — dont 11 *Zerstörer*. Verre à moitié vide, verre à moitié plein, chaque camp voit dans ce bilan des motifs de satisfaction. Sauf le *Reichsmarschall*, contraint de monter au créneau pour museler les critiques qui s'abattent sur ses *Zerstörer* chéris et faire porter le chapeau des désastres récents aux échelons intermédiaires :

« L'incident du V./LG 1, le 13 août, prouve que certains responsables n'ont pas encore compris l'importance de donner des ordres clairs. Je n'ai cessé d'exiger que les chasseurs bimoteurs ne soient utilisés que si l'autonomie des autres chasseurs est insuffisante ou pour aider nos chasseurs monomoteurs à rompre le combat. Nos réserves en chasseurs bimoteurs ne sont pas importantes, et nous devons les employer de la manière la plus économique possible. »

LE DÉSASTRE

« Les attaques redoubleront d'intensité le troisième jour », a dit Göring, et il tient parole. Le 15 août, la Luftwaffe va accomplir 1 708 sorties. Les pertes seront à la hauteur



Messerschmitt Bf 110 D-0/R1 (WNr. 3155)

Oberleutnant Hans-Ulrich Kettling
1./ZG 76

Stavanger-Forus (Norvège), 15 août 1940 (prisonnier)

Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2016

de l'événement : 77 appareils pour les Allemands, selon les sources, 56 (dont 35 chasseurs) pour la RAF.

La Luftwaffe réserve une mauvaise surprise à la RAF pour cette journée. Imaginant que le *Fighter Command* mobilisera toutes ses forces dans le sud de l'Angleterre en raison de l'ampleur des raids qu'elle y déclenche, elle décide de faire intervenir la *Luftflotte 5*, basée en Norvège et au Danemark, pour attaquer des objectifs situés au nord de l'Angleterre et en Écosse. Or, ce qu'ignorent les Allemands, c'est que la RAF n'a pas négligé ce secteur et qu'il s'y trouve une unité de Spitfire, le N° 72 *Squadron*, basée depuis juin à Acklington, près de la frontière écossaise.

Comme la distance à franchir est trop importante pour le Bf 109, la *Luftflotte 5* envoie les Bf 110 D-0/R1 du 1./ZG 76 (*Hauptmann* Werner Restemeyer), équipés du fameux *Dackelbauch*, qui plombe à la fois la maniabilité et les performances, déjà insuffisantes, du *Zerstörer*. Comme, en plus, ce « ventre de basset » n'est pas large en vol et qu'il accumule les vapeurs d'essence délétères, tous les ingrédients d'un véritable désastre sont donc réunis un peu après 13h00 en ce 15 août 1940. Donc, 21 Bf 110 D-0/R1 du 1./ZG 76, escortant une centaine de He 111, se heurtent aux pilotes d'alerte du N° 72, conduits par le *Flight Lieutenant* Edward Graham. Cette fois, les Britanniques ont l'avantage de l'altitude : « "Vous les avez vus ?" demande un pilote. Graham répond avec son bégaiement familial : "Bien s-sûr que je-je les vois, ces s-s-saluds. C'est j-juste que je-je me demande ce-ce qu'il f-faut faire !" » Graham donne l'ordre d'attaque contre le flanc droit, chaque pilote devant choisir sa propre cible. En voyant arriver les Spitfire, qu'ils n'attendaient pas, les Allemands disloquent leur formation. Les bombardiers larguent leurs bombes dans l'eau et tournent les talons, tandis que les Bf 110 forment un cercle défensif. Le *Flying Officer* Desmond F. Sheen pénètre dans le cercle, s'approche d'un Bf 110 (qu'il prend pour un Ju 88) à moins de 200 m et ouvre le feu. Il a à peine le temps de noter qu'il porte ce qu'il prend pour une grosse bombe sous le ventre, mais qui est un *Dackelbauch*, que sa cible explose sous son nez, l'obligeant à se frayer un chemin au milieu de la fumée et de débris épars. Une fois remis de son choc, il aperçoit le reste des « Ju 88 » piquer au ras des vagues en direction de la Norvège.

Le Bf 110 D-0/R1 de Restemeyer explose en plein vol, tuant ses deux occupants. Six autres *Zerstörer* sont descendus, dont celui de l'*Oberleutnant* Hans-Ulrich Kettling, dont nous avons retracé le parcours dans notre numéro 50. Un tiers du 1./ZG 76 a été balayé du ciel !

Mais la déroute ne s'arrête pas là. À partir de 17h30, deux autres raids ciblent les aérodromes du sud-est de

[11] – Unités de Bf 109 incluses. Les pertes réelles s'élèvent à 13 chasseurs !

[12] – *The Battle of Britain, An Epic Conflict Revisited* – C. Bergström – Casemate Publ., Philadelphie, 2015.

▼ Malheureusement de mauvaise qualité, cette photo n'en est pas moins intéressante, car elle montre le Bf 110 D-0/R0 à bord duquel disparaîtra le *Hauptmann* Werner Restemeyer, *Kommandeur* 1./ZG 76, le 15 août 1940. On distingue la lettre « A » du code et le double chevron peint sous le poste de tir arrière. (Collection C. Goss)

l'Angleterre, les bombardiers étant escortés par les II. et III./ZG 76. La RAF monte en force. L'*Unteroffizier* Max Guschewski, radio-mitrailleur du *Feldwebel* Jakob Bindorfer (6./ZG 76), raconte [12] :

« Au début, le *Feldwebel* Bindorfer a fidèlement rempli sa mission de protéger notre *Staffelkapitän*. Mais quand trois Spitfire – bientôt rejoints par un quatrième – ont pris position derrière notre Messerschmitt, il a dû se battre pour nos vies. Nous avons tous les deux compris que seul un miracle pourrait nous sauver. Tandis qu'il se lançait dans toutes sortes de manœuvres – chandelles, piqués, virages serrés – pour décrocher nos poursuivants, j'ai vidé un autre magasin avec notre MG 15, mais sans résultat probant. »

Alors que les deux hommes s'apprentent à abandonner leur avion, dont le moteur droit est en feu et le gauche s'arrête, une nouvelle rafale pénètre dans la cabine, touchant le pilote et faisant perdre connaissance à Guschewski. Bindorfer, bien que mortellement blessé, parvient à poser son appareil sur le ventre à North Ashley Down, sur l'île de Wight.

Onze aviateurs sont tués ou portés disparus au II./ZG 76 (huit avions détruits). Le 6./ZG 76 revendique six victoires : les 10^e et 11^e du *Hauptmann* Heinz Nacke, le *Staffelkapitän*, les quatre autres étant attribuées à l'*Oberleutnant* Hans-Joachim Jabs (ses 7^e et 9^e) et à son *Bordfunke*, le *Stabsfeldwebel* Alfred Kühne. La 5. *Staffel* demande l'homologation de sept avions ennemis détruits, la 4. de deux et le *Stabsschwarm* d'un.





Le III./ZG 76 est moins malmené (quatre Bf 110 descendus – quatre tués, trois disparus et un prisonnier), mais il perd son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Friedrich-Karl Dickoré, dans les conditions relatées par le *Leutnant* Richard Marchfelder :

« Dickoré était en train de plomber la queue d'un Spitfire. Dès que le vieux a vu de la fumée s'échapper du Spit, il a tiré sur le manche, comme à son habitude. Un second Spitfire, l'ailier de celui qu'il avait touché, a commis l'erreur de passer devant mes canons. Quelques obus ont endommagé ses gouvernes, le pilote a perdu le contrôle et il s'est encastré dans l'appareil de Dickoré ! »

La disparition de Dickoré porte un rude coup au moral du groupe, tant les hommes adoraient leur chef, qu'ils considéraient comme un leader brillant et compétent. Le III./ZG 76 revendique deux victoires.

Mieux loti, le V.(Z)/LG 1, parti en chasse libre, revient avec 11 victoires et ne perd qu'un avion, qui s'écrase sur la piste de Cherbourg au retour.

► Vol de groupe de la 6./ZG 76 (on aperçoit les dents de requin). Il doit s'agir d'un exercice, car seul le pilote est à bord.
(© ECPA-D/France/Photographe inconnu)

[13] – Y compris ceux de l'Erp.Gr. 210 et ceux rentrés trop endommagés pour être réparés.

[14] – *Luftwaffe Fighters & Bombers : The Battle of Britain* – C. Goss – Stackpole Books, Mechanicsburg, 2011.

Quand l'OKL fait ses comptes en fin de journée, il lui manque 77 appareils, dont un tiers est des Bf 110... En effet, 27 d'entre eux [13] seront rayés des contrôles – presque un *Zerstörergruppe* entier ! Ce « jeudi noir » prive les unités de chasse lourde de 46 aviateurs, plus 9 blessés à des degrés divers. La *Luftflotte* 5 a laissé 10 % des forces engagées dans sa première mission au-dessus de l'Angleterre – qui sera aussi sa dernière !

C'est également une belle claque pour Göring, qui, néanmoins, trouve quelques motifs de satisfaction dans la belle prestation du V.(Z)/LG 1 – au contraire du *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle, fou de rage contre Liensberger et son « insubordination ». Ses ordres étaient clairs : « coller » aux bombardiers ! Ceux-ci, en effet, ne conçoivent leur protection que rapprochée, déniaient à leur escorte toute marge de manœuvre, ce qui la prive ainsi de la moindre initiative ; or, en combat aérien, mieux vaut agir que subir. Le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring réagit d'une manière identique et exige que les *Zerstörer* restent au contact des bombardiers.

Messerschmitt Bf 110 C-2 (W.Nr. 3602)

Oberleutnant Hermann Weeber
Stab II./ZG 76

Abbeville (80), 4 septembre 1940 (prisonnier).



En attendant, l'OKL pourvoit au remplacement des *Kommandeure* disparus : le *Hauptmann* Heinrich Graf von Stillfried und Rattowitz prend le commandement du I./ZG 76 et le *Hauptmann* Rolf Kaldrack celui du III./ZG 76.

LA BOUCHERIE CONTINUE

Le lendemain, 16 août, ce ne sont « que » 8 Bf 110 qui sont victimes de la RAF (8 tués ou disparus, 4 prisonniers), dont un autre *Gruppenkommandeur*, le *Major* Harry Carl (†), qui est remplacé à la tête du II./ZG 2 par le *Hauptmann* Wilhelm-Otto Lessmann (après un intérim de Eberhard Heinlein jusqu'au 28 août).

Le *Technischer Offizier* du III./ZG 76, le *Leutnant* Richard Marchfelder, est fait prisonnier du côté d'Upwaltham [14] :

« Nous avons décollé de Caen, et je revenais à Lannion en essayant de voler au-dessus de 10 000 m pour éviter les "cow-boys" de Tangmere. Le contrôle m'a demandé de prendre en charge deux Ju 88, mais ils étaient sous la menace d'un Spitfire isolé. Je l'ai attaqué frontalement, mais, au dernier moment, nous avons dégagé tous les deux dans la même direction. Un bout de son aile ou quelque chose d'autre a heurté mon moteur droit ; quelques secondes plus tard, l'aile était en feu. J'ai piqué, mis l'hélice en drapeau, coupé l'alimentation et déclenché l'extincteur. Pendant dix à quinze minutes, je me suis débattu pour stabiliser l'avion, mais la chaleur est devenue insupportable ; j'ai demandé à mon radio-mitrailleur, Jentsch, de sauter. Il n'y arrivait pas, alors je me suis mis sur le dos, et il a été éjecté en même temps que la verrière. J'ai eu alors, moi aussi, beaucoup de mal à évacuer et j'ai signalé par radio que j'étais coincé – c'est la raison pour laquelle mes camarades ont pensé pendant de nombreuses années que j'avais péri dans l'épave. En fait, je me suis retrouvé en chute libre sans savoir comment, mais je n'ai pas ouvert mon parachute [tout de suite], parce que nous volions très haut et que j'avais été sous oxygène... »

Le 18 août, les pertes consécutives à deux sorties en masse de la ZG 26 atteignent des sommets : 16 appareils, entraînant la disparition de 27 aviateurs, parmi les-



▲ Le Bf 110 C-4 (W.Nr. 3583) de la 3./ZG 26 est rayé des contrôles après s'être écrasé sur la plage près du cap Gris-Nez le 30 août 1940. Immatriculé U8+AL, il était vraisemblablement piloté par le *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Gerhard Schoen. (Collection D. Bernad)

quels deux *Staffelkapitäne*. Un troisième, le *Hauptmann* Herbert Kaminski (2. *Staffel*), forcé d'amerrir au large de Foulness, sera recueilli avec son mitrailleur par un dragueur de mines le lendemain ; ils reprendront du service après un séjour à l'hôpital. Les 31 victoires revendiquées sont encore un bel exemple de surestimation ; néanmoins, Karl-Heinz Meyer est crédité de sa 5^e personnelle et Sophus Baagoe de sa 9^e.

Il est évident que, à ce stade de la bataille, les Bf 110 auraient dû être mis sur la touche, mais c'était sans doute beaucoup demander à Göring, surtout juste après avoir ordonné le retrait du Ju 87 *Stuka* des opérations. Le lendemain, lors d'une conférence à Karinhall, il répète son message précédent : « Les chasseurs bimoteurs doivent être employés quand le rayon d'action des monomoteurs est insuffisant ou pour les aider à rompre le combat. La protection des bombardiers et des chasseurs rentrant à leur base doit être assurée par des formations de chasse spécifiquement désignées. » Bref, ce n'est pas encore la fin du Bf 110 en tant que chasseur d'escorte. Contrairement à une idée communément répandue, Göring ne demandera pas que les Bf 109 protègent les Bf 110 de manière systématique ; l'aide des premiers aux seconds sera purement circonstancielle. Enfin, si les sorties des *Zerstörer* vont aller en diminuant à partir de cette date, c'est en grande partie parce que la production ne parvient plus à boucher les trous.

▼ L'épave du Bf 110 C (3M+AA), piloté par l'*Oberleutnant* Wilhelm Schäfer du *Stab/ZG 2*, retrouvée près de Shoreham Downs le 4 septembre. L'équipage, indemne, a été fait prisonnier. (Collection C. Goss)





LA GUERRE D'USURE

Il faut attendre le 25 août pour que les Bf 110 sortent à nouveau en masse : neuf d'entre eux sont descendus, quatre autres étant endommagés (10 tués et disparus, 4 prisonniers) ; un bilan à peine atténué par les neuf succès revendiqués.

Les 30 et 31 août, la Luftwaffe effectue un total de 2 798 sorties. Elles se soldent par la destruction de 10 nouveaux Bf 110, mais ceux-ci se sont bien défendus, en particulier le V.(Z)/LG 1 de Liensberger, qui, le 31, revendique 13 victoires (un score assez proche des pertes britanniques). Sophus Baagoe peut peindre sa 10^e barre au soir du 31 août.

Loin d'être retirés des opérations, les Bf 110 continuent à mener mission sur mission dans la mesure de leurs moyens qui commencent à s'étioler. En effet, les *Zerstörergruppen* sont, tout comme la chasse britannique, victimes de la guerre d'usure qui oppose la Luftwaffe à la RAF. Dans leurs rangs aussi, les équipages chevronnés disparaissent les uns après les autres, à peine remplacés par de jeunes recrues sans expérience ; au mois d'août, ils ont perdu cinq *Gruppenkommandeure*, sept *Staffelkapitäne* et trois *Gruppenadjutanten*. Les avions neufs arrivent au compte-gouttes et les rechanges viennent à manquer, obérant le taux de disponibilité des unités.

Même si sa présence diminue, la suite des opérations, début septembre, démontre sans ambiguïté que le Bf 110 n'a pas disparu du ciel anglais :

- 2 septembre : 7 avions abattus ;
- 3 septembre : 9 avions abattus (un *Staka* tué : Oblt. Siegfried Gottschalk, 2./ZG 2) ;
- 4 septembre : 14 avions abattus (deux *Staffelführer* tués : Oblt Michel Junge, 14.(Z)/LG 1 et Oblt Walter Schiller, 7./ZG 76 ; un *Geschwaderadjutant* prisonnier : Oblt Wilhelm Schäfer, ZG 2 ; un *Gruppenadjutant* prisonnier : Oblt Hermann Weeber, II./ZG 76).

À quelque chose malheur est bon, dit-on : la raréfaction des Bf 110 permet de limiter le carnage, même s'il y a encore quelques moments délicats, en particulier le 27 septembre, quand 15 des leurs sont passés par pertes et profits, entraînant la disparition du *Kommandeur* V.(Z)/LG 1.



▲ La 2./ZG 76, qui a évité de passer dans la chasse de nuit, est rebaptisée 1.(Z)/JG 77 en décembre 1940. Sous les ordres du *Leutnant* Felix-Maria Brandis, elle est alors basée à Stavanger, mais prendra par la suite ses quartiers à Herdla peu avant l'entrée en guerre contre l'URSS. Ses avions portent le code « 2N+xR », qui sera ultérieurement changé en « LN+xR ». (Collection C. Goss)

Intercepté au-dessus de Redhill, le *Hauptmann* Horst Liensberger tente de se débarrasser d'un Hurricane « assis sur sa queue » (selon la terminologie des pilotes de la RAF) en volant à la hauteur des cimes des arbres. Quelques instants plus tard, la tour de contrôle de Caen capte ses derniers mots : « Les deux moteurs sont touchés... j'essaie de virer... impossible... je vais tenter de me poser... » Puis plus rien. Son Bf 110 C-2 (WNR. 3560, L1 + XB) s'écrase près de Hamllins Mill. On pense que son poursuivant, tombé à court de munitions, l'a délibérément percuté ; les trois occupants des deux appareils sont tués. Ce 27 septembre, sept des treize Bf 110 du V.(Z)/LG 1 ont été abattus ! Ce tragique épisode marque la fin du groupe : deux jours plus tard, les survivants sont repliés à Vechta, où ils forment le noyau du I./NJG 3.

La dernière sortie en masse du Bf 110 se déroule le 7 octobre ; elle se solde par un nouveau revers : trois appareils du II./ZG 26 et quatre du III./ZG 26 sont descendus.

Le mauvais temps et le manque d'effectifs limitent désormais les possibilités des Bf 110. Bientôt, la Bataille d'Angleterre se transforme en « Blitz », mettant les *Zerstörergruppen* au chômage technique. De toute façon, beaucoup sont déjà allés grossir les rangs de la *Nachtjagd*. Fin 1940, il ne reste plus que les trois groupes de la ZG 26, et les II. et III./ZG 76, qui vont désormais être employés pour des patrouilles maritimes en attendant l'ouverture d'autres fronts.



Messerschmitt Bf 110 C-4 (WNR. 2130)

Oberleutnant Ernst Matthes
Staffelkapitän 7./ZG 26
Barly (Pas-de-Calais), 25 septembre 1940
(prisonnier).





BILAN

Le bilan du Bf 110 en tant que *Zerstörer* se passe de commentaires : entre début juillet et fin septembre 1940, 235 ont été détruits (dont 214 du fait de l'ennemi), un chiffre à rapprocher des 357 existants (toutes versions) au 30 juin 1940 [15] ! Deux tiers des effectifs... Pour mémoire, 258 Bf 110 C et D se trouvaient en première ligne au 10 juillet. Nous sommes malheureusement dans le noir pour les victoires, les archives afférentes aux revendications de certains *Zerstörergruppen* ayant été détruites pendant la guerre et d'autres étant fragmentaires.

Aussi curieux que cela puisse paraître pour des unités dites « d'élite », les récompenses vont être longues à venir et seront peu nombreuses. Les premières *Ritterkreuze* sont attribuées en priorité aux chefs d'escadre : dans l'ordre chronologique, au nouveau *Kommodore* de la ZG 26, le *Major* Johann Schalck (5 septembre), à son prédécesseur, l'*Oberstleutnant* Joachim-Friedrich Huth

▲ Un Bf 110 C-2 de la 6./ZG 26. On note le pare-brise blindé et les trois barres de victoire.
© ECPA-D/France/Photographe inconnu

(11 septembre), et à celui de la ZG 76, l'*Oberstleutnant* Walter Grabmann (14 septembre). Avant la fin de l'année 1940, six autres sont décernées : 1^{er} octobre, *Hauptmann* Erich Groth (Kdr II./ZG 76) et *Oberleutnant* Hans-Joachim Jabs (*Staka* 2./ZG 76) – 6 octobre, *Hauptmann* Wilhelm Makrocki (Kdr I./ZG 26) – 13 octobre, *Oberstleutnant* Friedrich Vollbracht (ex-Kdore ZG 2) – 2 novembre, *Hauptmann* Rolf Kaldrack (Kdr III./ZG 76) et *Hauptmann* Heinz Nacke (*Staka* 6./ZG 76). Les deux *Oberleutnante* ont été récompensés pour leur palmarès, Jabs étant le « top-scorer » des *Zerstörer* avec 19 victoires et Nacke pour ses 12 succès ; l'*Oberleutnant* Sophus Baagoe, avec ses 13 victoires, passera à travers... jusqu'en juin 1941, mais à titre posthume.

En 1941, d'autres membres ou ex-membres des *Zerstörergruppen* recevront cette prestigieuse médaille, et ceux passés à la chasse de nuit connaîtront même de plus grands honneurs dans les années à venir. ■

[15] – *Luftwaffe, Strategy for Defeat 1933-45* – W. Murray – Grafton Books, Londres, 1988.

À SUIVRE

Messerschmitt Bf 110 C-2 (WNR. 3560)

Hauptmann Horst Liensberger
Kommandeur V.(Z)/LG 1
Ligescourt (Somme), 27 septembre 1940 (†)





ZERSTÖRER

PAR C-J. EHRENGARDT

«**JAGUAR**»
LE Bf 110 JABO

MESSERSCHMITT
BF 110
EN OPÉRATIONS

QUATRIÈME PARTIE

JUILLET
DÉCEMBRE 1940

▲ Deux Bf 110 E-1 de la 2./Erp.Gr. 210 à Denain fin 1940. Comme l'indique la lettre blanche « N » sur le capot moteur, l'appareil au premier plan est équipé de moteurs DB 601 N.



L'auteur tient à remercier John Vasco pour son aide précieuse. Sauf mention particulière, les photos proviennent de sa collection.

Afin de complaire à l'obsession de Hitler pour l'attaque à tout crin, à l'été 1940, la Luftwaffe commence à transformer ses avions de chasse en armes offensives : c'est la naissance du *Jabo* ou chasseur-bombardier. Guère mieux adapté à ce nouveau rôle qu'à celui qui a justifié sa mise en œuvre, le Bf 110 remportera pourtant plusieurs succès spectaculaires dans ce domaine, mais qui seront contrebalancés par quelques raclées mémorables. Il n'en reste pas moins que le chasseur-bombardier va révolutionner l'art de la guerre, mais pas exactement de la manière dont l'avaient imaginé ses concepteurs au départ.

13 juillet 1940, 11h45. Huit Bf 109 et dix Bf 110 décollent de Saint-Omer, un terrain avancé qu'ils ont gagné quelques heures plus tôt. Protégés par d'autres qui leur servent d'escorte, ils franchissent la Manche en direction du sud-est de l'Angleterre. Si les radars britanniques ont repéré cette formation, les contrôleurs aériens ne manifestent aucune inquiétude particulière. À la vitesse à laquelle elle progresse, ils ont compris qu'elle ne comporte pas de bombardiers, qui eux seuls peuvent justifier l'intervention du *Fighter Command* ; pas la peine d'aller affronter la chasse allemande pour le plaisir, alors que va bientôt débiter ce que Churchill a baptisé la « Bataille d'Angleterre ». Parvenus à la hauteur de Margate, les avions allemands obliquent vers l'ouest et l'embouchure de la Tamise. Au large de l'île de Sheppey, ils repèrent un convoi composé d'environ 65 navires, et tandis que des chasseurs tournent en protection haute, d'autres partent en piqué accentué et, à la grande surprise des marins, se mettent à larguer des bombes. Les aviateurs allemands en comptent une de 500 kg et trois de 250 kg au but. Une fois leur « forfait » commis, ils s'en retournent comme ils sont venus, sans avoir vu l'ombre d'un chasseur anglais. La Luftwaffe vient d'inventer le chasseur-bombardier.

L'ERPROBUNGSGRUPPE 210

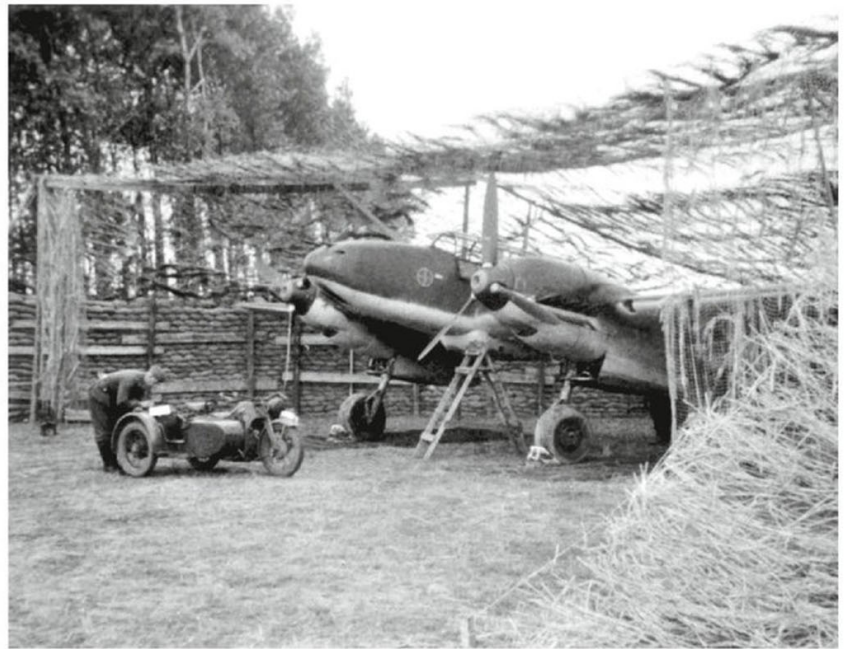
L'idée de suspendre une bombe sous un chasseur ne date pas d'hier, pas plus que celle d'utiliser un avion conçu pour la supériorité aérienne dans le but d'appuyer les troupes au sol. Des expériences, plus ou moins réussies, ont été menées par la majorité des belligérants pendant la Grande Guerre et même par la Luftwaffe en Espagne. Toutefois, vraisemblablement jugées comme pis-aller, elles ont débouché sur des programmes portant sur des appareils spécialisés, comme les avions d'assaut (Bre 693) en France, les bombardiers légers (Fairey Battle) en Grande-Bretagne et les bombardiers en piqué (Hs 123 et Ju 87) en Allemagne.

Or, pendant la campagne de France, l'idée de faire porter une bombe à des chasseurs revient sur le tapis. Les têtes pensantes du centre d'essais de Rechlin – qui est à la Luftwaffe ce que la *Tactical School* est à l'USAAF ou le Corps aéronaval de Yokosuka à la Marine impériale nipponne –, interpellées par les lourdes pertes du Junkers Ju 87, imaginent de remplacer ce vulnérable appareil par la future « huitième merveille du monde » aéronautique alors en cours de gestation : le Messerschmitt Me 210. En attendant son entrée en service [1], il va incomber aux Bf 109 et Bf 110 de prouver le bien-fondé de ce « nouveau » concept, rapidement baptisé *Jagdbomber* ou *Jabo* en abrégé. À cette époque, malgré quelques alertes sérieuses face à la chasse française, les *Zerstörergruppen* sont toujours considérés comme l'élite de l'aviation allemande et le Bf 110 comme capable d'affronter n'importe quel appareil ennemi sur un pied d'égalité. L'idée de disposer d'un « deux-en-un », qui, après avoir largué ses bombes, est en mesure de se défendre seul, est donc très séduisante.

Le 1^{er} juillet 1940 voit la création de l'*Erprobungsgruppe 210* [2] sur l'aérodrome de Cologne-Ostheim. Ce groupe expérimental est confié au *Hauptmann* Walter Rubensdörffer. Celui-ci est déjà une sorte de légende ;

[1] Qui se soldera par un fiasco retentissant, mais cela est une autre affaire.

[2] « 210 », parce qu'il devait valider le concept qui avait donné naissance au Me 210.



▲ Un Bf 110 C de la 2. *Staffel*, celle-ci étant identifiable par l'extrémité rouge des casseroles d'hélice (couleur de la lettre individuelle) de ses machines. On distingue l'insigne d'unité : une carte de la Grande-Bretagne inscrite dans un collimateur. Les deux tons du camouflage supérieur laissent à penser qu'il s'agit d'un avion ancien, vraisemblablement un C-2/B.

◀ Le *Hauptmann* Walter Rubendörffer a déjà un carnet de vol bien rempli quand il arrive à Cologne-Ostheim. Formé en Russie en 1928, il est successivement pilote d'hydravion, de chasse et d'avion d'assaut avant de se porter volontaire pour l'Espagne. Après un bref passage comme *Staka* au SFGr. 10, il sert en état-major jusqu'à sa nomination à la tête de l'*Erprobungsgruppe* 210. (E-N Archives)

devenu, à 27 ans, le plus jeune capitaine de la Luftwaffe avant de rejoindre la Legion Condor et les *Schlachtflieger* à son retour, il jouit d'un profond respect et d'une grande admiration de la part de ses hommes, que renforcent son expérience et son professionnalisme.

Outre d'un *Gruppenstab*, l'Erp.Gr. 210 se compose de trois *Staffeln* :

- 1./Erp.Gr. 210 : formée par des éléments de la 1./ZG 1, équipée en Bf 110 C-6 et commandée par l'*Oberleutnant* Martin Lutz (ex-*Staka* 1./ZG 1 depuis septembre 1939 et lui aussi un ancien d'Espagne) ;
- 2./Erp.Gr. 210 : créée à partir de la 3./St.G. 77, équipée en Ju 87 B et transformée sur Bf 110 C-2/B, sous les ordres de l'*Oberleutnant* Wilhelm-Richard Röbiger.

Nous passerons rapidement sur la 3. *Staffel* de l'*Oberleutnant* Otto Hintze, volant sur Bf 109 E-4/B, qui n'entre pas dans le cadre de notre étude.

La 1./Erp.Gr. 210 a conservé les cinq ou six Bf 110 C-6 dont elle a hérité du temps de son appartenance au 1./ZG 1. Toutefois,

la volumineuse gondole ventrale du canon MK 108 de 30 mm ne permet pas de loger un lance-bombes sous le ventre de ce modèle (et les râteliers d'aile n'existent pas encore) ; les pilotes se plaindront de ne pas être en mesure de couler le moindre navire avec leur seul armement de bord – d'autant que le MK 108 a la mauvaise manie de s'enrayer avec une facilité déconcertante.

Les moyens de visée sont très rudimentaires, puisque les pilotes de la 2. *Staffel* utilisent leur collimateur Revi ; cependant, en arrivant sur la cible en piqué à 45° depuis une altitude de 3 000 m, ils obtiennent des résultats jugés satisfaisants.

Les hommes de Rubensdörffer disposent de seulement neuf jours pour s'acclimater, les uns avec les nouvelles tactiques de bombardement, les autres avec le maniement d'un avion très différent du Ju 87, et, le 10 juillet, tout ce petit monde fait ses bagages pour s'installer sur l'aérodrome de Denain. L'Erp.Gr. 210 est désormais à pied d'œuvre pour participer à la « Kanalkampf » (la bataille des convois) sous les ordres de la *Luftflotte* 2.



Messerschmitt Bf 110 C-6

1./Erprobungsgruppe 210
Denain, juillet 1940.



◀ L'un des Bf 110 C-6 de la 1. Staffel. On distingue parfaitement la volumineuse gondole logeant le canon MK 108 de 30 mm, une arme qui s'avérera peu fiable et dont la présence prive ce modèle de ses deux canons de 20 mm dans le nez ; très visible également, le collimateur télescopique, un dispositif peu fréquent.

▼ Ce Bf 110 C-6 porte encore le code 2N+SH, marquant son ancienne appartenance à la 1./ZG 1, qui est à l'origine directe de la création de la 1./Erp.Gr. 210. Cette Staffel avait adopté le bleu, tant pour la lettre individuelle de ses machines que pour la décoration de leurs casseroles d'hélice, une couleur rarissime pour une Staffel à cette période de la guerre, car normalement réservée aux Geschwaderstäbe.

NAISSANCE DE « L'ARTILLERIE VOLANTE » 13 – 30 JUILLET

Nous avons vu dans le prologue la manière dont s'est déroulée la première mission de l'Erp.Gr. 210. Elle a pris les contrôleurs aériens britanniques de court, et les services de renseignements sont encore loin de se douter de ce qui les attend dans un proche avenir, car ils ignorent tout de la création d'une unité de chasse-bombardement.

Au cours des jours qui suivent cette première mission, les Bf 110 revendiquent un cargo de munitions (4 000 t.) qui a explosé, un de 3 000 t. abandonné avec une forte gîte et deux autres de 1 000 t. incendiés. Lors de la sortie du 18 juillet, deux Blenheim pointent le bout de leur nez ; ils sont engagés par Martin Lutz et son ailier, pilotant des Bf 110 C-6, et l'un des deux est abattu [3].

Ce sont des débuts extrêmement prometteurs, d'autant que seuls deux avions ont été perdus et uniquement à la suite d'accidents.

Le 19 juillet, les hommes des Rubensdörffer s'enhardissent et attaquent le port de Douvres, incendiant le pétrolier SS *War Sepoy* [4] et endommageant le destroyer HMS *Griffin* et deux autres petits bâtiments. Cependant, le lendemain, la RAF contre-attaque, ainsi que l'explique l'*Unteroffizier* Ernst Elfner, *Bordfunker* de l'*Oberleutnant* Alfred Habisch [5]:

« Il y a un événement dont je me souviens très bien. Nous avons attaqué un objectif sur la côte anglaise et nous revenions en direction de Calais.

[3] Un Mk. IV (N3541) du N° 235 Squadron est porté disparu au cours d'une patrouille de protection de convoi (l'heure et le lieu concordent).

[4] Le SS *War Sepoy* sera rempli de béton et coulé pour bloquer l'entrée Ouest du port de Douvres, où il restera immergé pendant dix ans.

[5] Messerschmitt Bf 110 Bombsights over England, Erprobungsgruppe 210 in the Battle of Britain – J. Vasco – Schiffer, Atglen, 2002.



▼ Le 21 juillet 1940, l'équipage *Oberleutnant* Alfred Habisch et *Unteroffizier* Ernst Elfner (2. Staffel) revient à Calais-Marck avec un appareil (S9+CK) endommagé par la DCA du convoi qu'il a attaqué ; le Bf 110 C-2/B se pose sur une patte. Elfner, qui sera fait prisonnier avec Habisch le 15 août, pose sur l'aile. On distingue l'inscription JAGUAR sur le nez et le râtelier ventral.





Tout à coup, deux Spitfire ont surgi dans notre queue. À environ 250 m, l'un d'eux a ouvert le feu. Le Hptm. Rubensdörffer, qui volait à nos côtés, a effectué un virage en chandelle et a rétabli derrière les chasseurs. Il a tiré sur l'un des deux. Ils ont aussitôt disparu en piqué et ne sont pas revenus. »

Le 24 juillet, l'Erp.Gr. 210 revendique 20 000 t. envoyés par le fond, mais enregistre sa première perte à l'ennemi quand un Bf 110, atteint par la DCA d'un convoi qu'il était en train d'attaquer, explose en plein vol au large de Harwich. Un second équipage de la 2. Staffel est tué le 27 juillet et un premier de la 1. Staffel trois jours plus tard.

Le 30 juillet, le commandant de la *Luftflotte 2*, le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring, se déplace en personne à Denain pour féliciter le personnel de l'Erp. Gr. 210, dont le palmarès fait alors état de 89 000 t. et trois avions anglais détruits – en deux semaines d'activité ! Certes, ces résultats sont certainement gonflés, mais ils témoignent de l'intense activité de l'unité et du fait que, désormais, les Britanniques vont devoir compter avec elle. Dans son allocution aux hommes de Rubensdörffer, Kesselring souligne que, grâce à l'action de « l'artillerie volante », la voie est maintenant libre

▲ Un autre JAGUAR, celui-ci un Bf 110 D-2, peu après son arrivée en unité (il porte encore son SKZ). On note que la démarcation du camouflage épouse exactement le contour du « Dackelbauch », qui pouvait être installé en option sur ce modèle. Assis sur la roue, l'Unteroffizier Balthasar Aretz, qui sera blessé et mis temporairement hors de combat le 5 octobre.

▼ Un Bf 110 D de la 1. Staffel, dont l'accident n'a malheureusement pas été répertorié, pas plus que la variante, l'Erp.Gr. 210 ayant utilisé des D-0, D-2 et D-3.

pour la flotte d'invasion allemande et qu'il est désormais temps de s'attaquer à des objectifs à l'intérieur des terres – ce qui leur était jusqu'alors formellement proscrit.

LA BATAILLE DES AÉRODROMES 11 – 14 AOÛT

Le début du mois d'août est une période d'accalmie pour l'Erp.Gr. 210, bien que l'entraînement se poursuive sur un rythme élevé, surtout pour la 1. Staffel, qui touche ses premiers Bf 110 C-4/B et D-0/B.

Si la deuxième phase de la Bataille d'Angleterre, baptisée « la bataille des aérodromes », débute (tout au moins du point de vue britannique) le 8 août 1940, l'Erp.Gr. 210 ne reprend le collier que le 11 – mais pas sous les meilleurs auspices.

Les *Jabos* de la 2. Staffel, accompagnés par quatre Bf 110 C-6 et un D-0 de la 1., attaquent un convoi au large de Felixstowe sans interférence, mais leur retour au bercail est perturbé par l'intrusion de nombreux Spitfire et Hurricane. Deux C-6 sont descendus par la chasse britannique (quatre tués), dont celui piloté par le *Leutnant* Kurt Bertram, un jeune bleu âgé de 20 ans, frère d'Otto, *Staka* 1./JG 2 – un ancien de la Legion Condor, de quatre ans son aîné. Cette mauvaise nouvelle le frappera de plein fouet :

« Un de ses camarades m'a dit : *"La dernière fois que je l'ai vu en vol au-dessus de l'estuaire de la Tamise, il poursuivait un Hurricane et il était lui-même poursuivi par deux Spitfire"*. À cette époque, j'étais le chef de la 1. Staffel de la *Jagdgeschwader* 2 "Richthofen", et, pour moi, cette information équivalait à une condamnation à mort. Mon frère était un homme qui ne connaissait pas la peur. Ce fut sa première mission face à l'ennemi – et sa dernière. »

Après la disparition de son deuxième frère, Hans (22 ans), *Adjutant* du I./JG 27, le 30 septembre 1940, Otto Bertram sera retiré de la première ligne et poursuivra sa carrière en état-major ; il survivra à la guerre après avoir été décoré de la *Ritterkreuz* et remporté 22 victoires (dont 9 en Espagne) en 100 missions de guerre.

L'Erp.Gr. 210 revendique la destruction de 8 000 t. dans ce qui sera sa dernière mission de la « Kanalkampf »,





le groupe étant désormais dirigé contre des objectifs terrestres et, en particulier, les aérodromes de la RAF. Le 12 août marque le plus gros succès de l'Erp.Gr. 210 de toute sa campagne de 1940, d'autant qu'aucune perte à l'ennemi n'est à déplorer, seul un D-O de la 1. *Staffel* étant détruit à la suite d'une panne de moteur au décollage (équipage indemne). Trois missions sont effectuées dans la journée, visant : 1) quatre stations radar (Douvres, Dunkirk, Pevensey et Rye) ; 2) l'aérodrome de Manston et 3) celui de Hawkinge.

Attaquées dans la matinée, trois des quatre stations radar sont mises hors service – mais elles seront réparées dans la soirée. En début d'après-midi, Manston reçoit la visite de 14 Bf 110 et 7 Bf 109 des trois *Staffeln* et de la *Gruppenschwarm*, appuyés par des Do 17 Z de la KG 2. En cinq minutes, les pistes sont criblées d'une centaine de cratères, deux hangars sont endommagés et un atelier détruit ; seul un ouvrier civil est tué. Au retour, les Bf 110 et Do 17 sont interceptés par des Spitfire du N° 54 *Squadron*, mais ils sont repoussés par les Bf 109 de la 3. *Erp.Gr.* 210. Le *Flight Lieutenant* Alan C. « Al » Deere revendique un Bf 110, mais il est probable qu'il ait abattu un Dornier.

Enfin, en soirée, le troisième raid ravage Hawkinge, détruisant plusieurs bâtiments, dont les ateliers de la base, et trouant les pistes d'une trentaine de cratères ; on dénombre cinq morts. Surprises par la soudaineté de l'attaque et gênées par la faible altitude des assaillants, les défenses antiaériennes ne peuvent intervenir ; quant à la chasse, elle est à nouveau aux abonnés absents. Le 14 août, seuls les Bf 110 sont de sortie. La raison pour laquelle la 1. *Staffel* s'en prend à Ramsgate, un petit terrain d'aéro-club, n'est pas très claire : soit le service de renseignements allemand pense qu'il peut être utilisé occasionnellement par le RAF *Fighter Command* (ce qui n'est pas le cas), soit ses informations sont totalement erronées.

Rare exemple de « piqûre de rappel » de la Bataille d'Angleterre, la 2. *Staffel* revient sur Manston. L'aérodrome porte encore les stigmates du raid précédent, vieux de tout juste quarante-huit heures, mais les défenses sont en état d'alerte, car les *Jabos* ont été repérés au moment où ils franchissaient la côte. Si la base subit de nouveaux dégâts, on ne dénombre aucune victime.

▲ Le Bf 110 D (W.Nr. 3339) de l'équipage *Leutnant* Karl-Heinz Koch (*Gruppe Technischer Offizier*) et *Unteroffizier* Rolf Kahl, endommagé au-dessus de Croydon, puis achevé par un pilote du Biggin Hill *Training Flight* le 15 août. L'avion a fini sur le ventre près de Hooe, à quelques kilomètres d'Eastbourne, les deux hommes d'équipage, légèrement blessés, étant faits prisonniers. On note la tentative maladroite du censeur pour oblitérer le code tactique !

Mais, cette fois, les canons antiaériens ont raison de deux Bf 110 D-0, qui s'écrasent sur la piste, faisant trois morts et un prisonnier. Ce dernier, le *Gefreiter* Ewald Schank, radio-mitrailleur de l'*Unteroffizier* Hans Steding (†), a pu donner sa version des faits [6]:

« Parvenue à une altitude de 3 000 m, la *Staffel* s'est mise en piqué pour attaquer la cible. Après le largage des bombes, nous avons redressé. À cet instant, notre taxi a reçu un coup terrible, probablement un obus de "Flak". J'ai été projeté à l'extérieur de l'habitacle, mais je suis resté attaché à l'appareil par une botte. Sans même y penser, j'ai dégagé mon pied de la botte et ai aussitôt déclenché mon parachute. Peu après son ouverture, j'ai atterri violemment sur un tarmac rouge. Je me suis rapidement séparé de mon parachute, parce qu'il me traînait vers un gros incendie. Quand je me suis mis debout, je me suis rendu compte qu'il me manquait une botte et que j'étais blessé à la tête. En regardant autour de moi, j'ai vu de nombreux morceaux de notre machine, le train, une roue et des débris du fuselage. Le reste de l'appareil s'était écrasé sur le tarmac non loin de là. »

Rapidement entouré par des soldats britanniques, Ewald Schank n'a aucune idée de ce qui l'attend :

« Un soldat m'a parlé en allemand, mais je ne me rappelle pas ce qu'il m'a dit. Je lui ai demandé : "Quand allez-vous me fusiller ?" Il m'a répondu : "Vous ne serez pas fusillé, mais vous irez dans un camp de prisonniers avec beaucoup d'autres". J'ai probablement pensé : "Ich bin glücklich, daß mich Gott gerettet hat" (j'ai eu la chance d'être sauvé par Dieu). Je me suis évanoui tout juste après. »

JEUDI NOIR 15 AOÛT

Bien que le fameux « Adler Tag », qui consacre le début officiel de la *Schlacht um England* pour la Luftwaffe, ait été déclenché le 13 août, les mauvaises conditions climatiques ont fait reporter de quarante-huit heures le « grand jour ». Le 15 août, la Luftwaffe effectue 1 708 sorties, mettant la totalité du *Fighter Command* sur les dents.

[6] J. Vasco (op. cit.).



Messerschmitt Bf 110 D-0 (W.Nr. 3339)

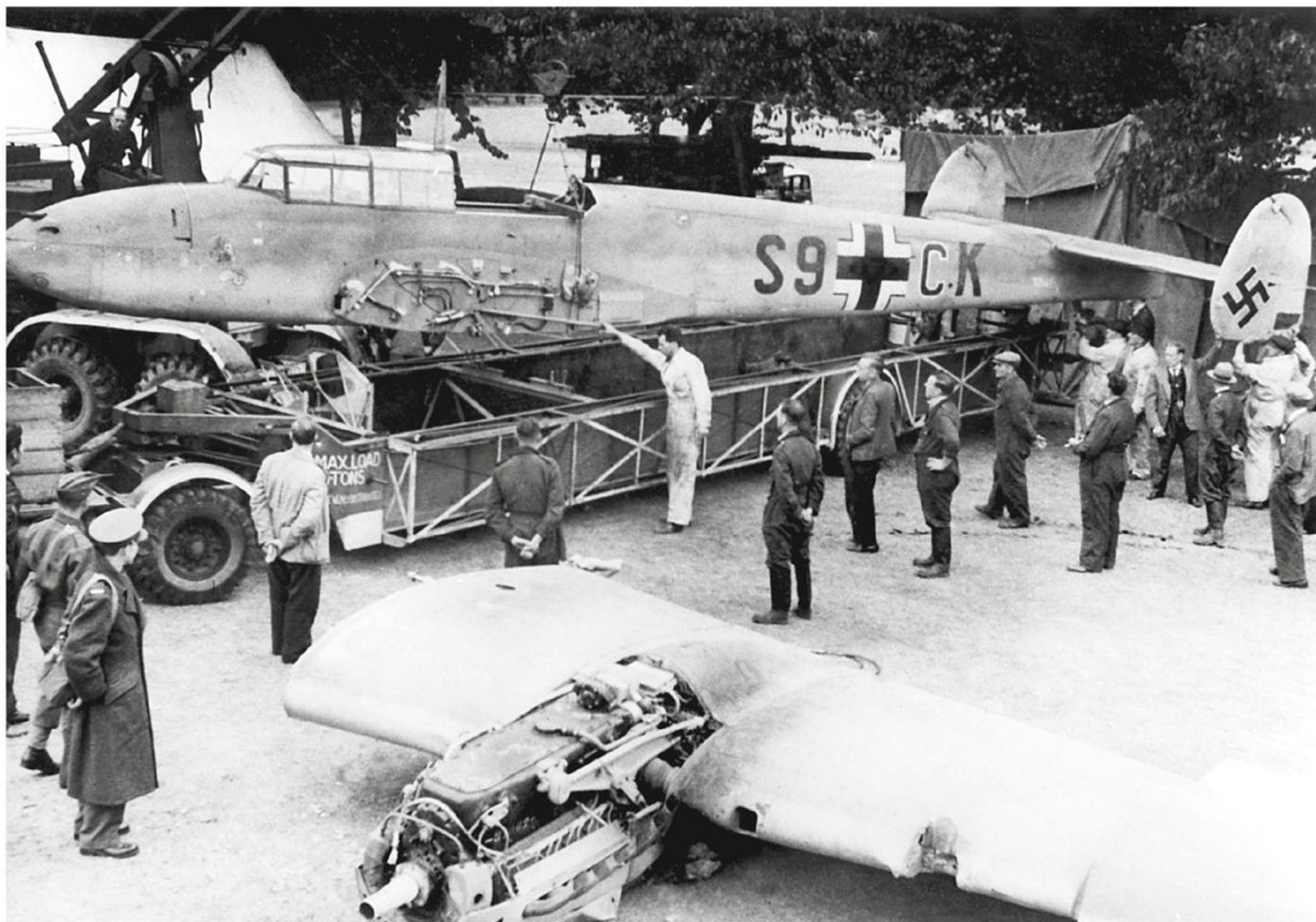
Leutnant Karl-Heinz Koch
Gruppe Technischer Offizier
Stab/Erprobungsgruppe 210
Abattu au-dessus de Croydon le 15 août 1940.

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2016

▼ L'un des avions allemands les plus photographiés de la Bataille d'Angleterre : le W.Nr. 3341 de Habisch/Elfner, qui s'est posé en catastrophe à Hawkhurst après avoir été endommagé près de Croydon le 15 août. L'appareil, plutôt en bon état, sera exposé au public à Hendon avant d'être expédié aux États-Unis, où il sera décortiqué par les ingénieurs de Vultee ; il disparaîtra ensuite, probablement victime de ferrailleurs. (E-N Archives)

L'*Erprobungsgruppe* 210 réalise ce jour-là cinq missions, dont deux sont réellement significatives. La première prend l'aérodrome de Martlesham Heath comme cible, impliquant 16 Bf 110 et 9 Bf 109, qui ont quitté le terrain avancé de Calais-Marck à 14h20. Si la chasse britannique est alertée, elle intervient – une fois encore – trop tard. La base de la RAF subit de lourds dégâts, et tous les assaillants rentrent au bercail, malgré une tentative d'interception de Hurricane et de Spitfire sur le chemin du retour, qui ne font qu'endommager l'un des Bf 110. Pire, l'un des Spitfire (R6990), aux mains du *Pilot Officer* R. Roberts du N° 64 *Squadron*, attaqué par les Bf 109 de la 3. *Staffel*, doit se poser d'urgence à Calais-Marck, où le pilote est fait prisonnier. Ernst Elfner dira :

« Deux Me lui ont bloqué le chemin du retour, tandis que deux autres lui donnaient la chasse. Au cours du combat tournoyant, le Spitfire a été touché et a été contraint de se poser près de notre aérodrome. Pour autant que je m'en souviens, le pilote n'avait pas été blessé. Pendant un instant, je l'ai vu assis dans la salle d'opérations en compagnie de Rubensdörffer ». À 18h15, l'Erp.Gr. 210 repart au combat depuis Calais-Marck pour sa cinquième mission du jour : 3 Bf 110 du *Gruppenstab*, 8 de la 2. *Staffel* et 7 Bf 109 de la 3. *Staffel*. L'objectif imparti est l'aérodrome de Kenley, mais, pour une raison inconnue, Rubensdörffer mène son unité à l'attaque de Croydon. À cause du brouillard et de la présence de la chasse anglaise, qui a prestement




Messerschmitt Bf 110 D-0 (WNr. 3341)

Oberleutnant Alfred Habisch
2./Erprobungsgruppe 210
Abattu au-dessus de Croydon le 15 août 1940.

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2016

réagi à cette menace, le *Gruppenkommandeur* a soit confondu les deux terrains d'aviation, soit choisi le plus proche – on ne le saura jamais.

L'attaque est dévastatrice, endommageant fortement l'aérodrome et détruisant les usines aéronautiques Rollason et Redwing attenantes ; des bombes tombent sur des habitations, tuant 62 personnes et en blessant 37 autres. Au moment où ils redressent, les Bf 110 se retrouvent nez à nez avec 9 Hurricane du N° 111 Squadron, qui défendent leur terrain, et 9 autres du N° 32, venus leur prêter assistance. L'escorte fournie par la JG 52 a dû faire demi-tour pour éviter la panne d'essence, et, maintenant, seuls les Bf 109 de l'Oberleutnant Otto Hintze (3./Erp.Gr. 210) sont en mesure de s'interposer. Mais il est trop tard pour la *Gruppenschwarm*, surprise au pire moment, à basse altitude et au début de sa ressource : le *Gruppenkommandeur* (Rubensdörffer †) et le *Gruppenadjutant* (Oberleutnant Horst Fiedler †) sont impitoyablement abattus ; le *Gruppe Technischer Offizier* (Leutnant Karl-Heinz Koch) est épinglé quelques minutes plus tard, ainsi qu'il l'a raconté après la guerre :

« Nous avons attaqué en piquant à 45° dans l'axe sud-ouest. Quand quelqu'un a crié à la radio de rompre, il était déjà trop tard, parce que c'était juste quelques instants avant le largage des bombes. J'ai compris pendant le piqué que nous avions choisi le mauvais objectif, mais en tant que n° 3, j'étais contraint de suivre les n° 1 et n° 2. Quand nous avons redressé, vers 700 m, des chasseurs britanniques – j'en ai compté 24 – nous sont tombés dessus en arrivant par l'ouest à la même altitude. Nous avons immédiatement formé un cercle défensif (on a appelé cela plus tard un "cercle offensif") et tenté de prendre de la hauteur. Au tout début du combat, mes n° 1 et n° 2 (*Kommandeur* et *Adjutant*) ont été descendus. Quelques instants plus tard, mon moteur gauche a été touché – probablement par un tir venu du sol –, et mon mitrailleur a également été atteint, ce qui lui a fait perdre connaissance. Vers 1800 m, j'ai décidé de m'éloigner de cet enfer et je me suis retrouvé tout seul. Peu avant de repasser la côte, à l'ouest de Hastings, j'ai été soudainement attaqué par deux chasseurs, sans que mon mitrailleur ne soit en mesure de riposter. Les deux moteurs ont rendu l'âme en même temps. J'ai aussitôt dégagé en piquant vers la droite et j'ai cherché un endroit propice à un atterrissage forcé. Je me suis posé sur le ventre entre deux étangs et j'ai été recueilli par la *Home Guard*. Mon mitrailleur a été emmené à l'hôpital et moi au commissariat de Hastings, où s'est achevée ma 100^e mission de guerre. »



▲ La 1. Staffel prête pour une nouvelle mission depuis le terrain avancé de Calais-Marcq en septembre 1940.

Toutefois, le calvaire de l'*Erprobungsgruppe* est loin d'être terminé : trois autres Bf 110 sont abattus dans les environs de Croydon, et les deux survivants rentrent endommagés, dont un avec pas moins de 57 impacts de calibre 7,7 mm. Ernst Elfner est fait prisonnier avec son pilote, l'Oberleutnant Alfred Habisch [7] :

« Après avoir quitté le cercle défensif, nous avons volé seuls vers le sud, sans contact avec la chasse et la DCA ennemies ; dans le cercle défensif, nous avons été touchés par des tirs et j'avais été blessé à la main droite. Tout à coup, l'avion s'est mis à vibrer violemment. Il était pratiquement impossible à contrôler, alors, nous nous sommes posés à Hawkhurst. Nous avons été encerclés par la *Home Guard*. On m'a isolé dans un enclos entouré de barbelés. J'ai pensé qu'il était prévu pour accueillir les prisonniers qui seraient faits pendant l'invasion, mais j'étais tout seul, assis par terre, contemplant le soleil descendre à l'horizon. »

Au total, le bilan [8] de cette mission s'élève à six tués, six prisonniers et un blessé ! La disparition de Rubensdörffer porte un rude coup au moral des membres de l'Erp. Gr. 210 ; quatre jours plus tard, il recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume. Sa succession est assurée par le *Hauptmann* Hans-Albert Freiherr von Boltensstern, précédemment *Staka* 14.(Z)/LG 1.

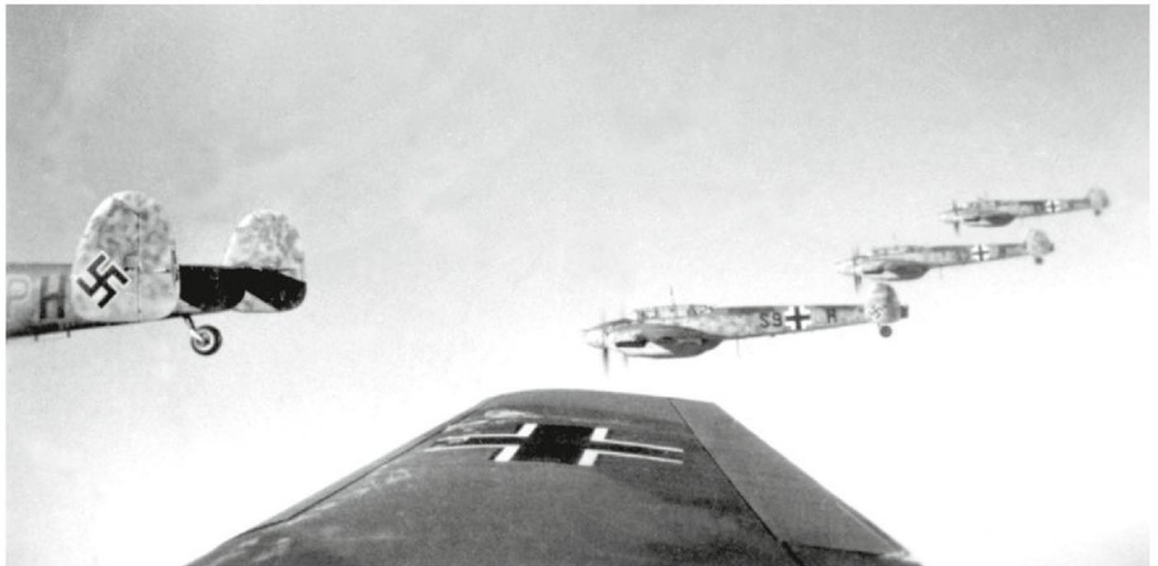
Le 15 août est un jour particulièrement tragique pour les équipages de Bf 110 : 46 d'entre eux ne sont pas revenus de mission ! Vingt-sept appareils – l'équivalent d'un *Gruppe* – ont été rayés des contrôles.

[7] J. Vasco (op. cit.).

[8] Pour les seuls Bf 110.



► Vol de groupe de la 1. *Staffel* avec, au centre, le S9+BH (Bf 110 D-0 WNr. 3373), qui sera abattu par la chasse britannique au-dessus de Crowhurst le 6 septembre. Le *Bordfunker*, le *Gefreiter* Edmund Emst, sera fait prisonnier après avoir sauté en parachute ; le pilote, l'*Unteroffizier* Gerhard Rüger, n'en ayant probablement pas eu le temps, sera retrouvé mort dans l'épave.



[9] The National Archives
AIR 50/26/134.

RETOUR SUR LE(S) TERRAIN(S) 20 – 31 AOÛT

Pour l'heure, l'Erp.Gr. 210 est cloué au sol dans l'attente de recevoir du matériel de complément. En haut lieu, il est décidé de lui faire reprendre ses missions d'interdiction maritime en Manche, beaucoup moins risquées que des expéditions à l'intérieur des terres. Le *Gruppe* retourne au combat le 20 août sur la côte Est de l'Angleterre. Ayant pris la mesure des raids surprises sur la navigation côtière, la RAF est sur ses gardes, et la formation est interceptée par des Spitfire du N° 66 *Squadron*. Un Bf 110 est abattu dans des conditions qui forcent l'admiration de son vainqueur, le *Pilot Officer* Charles A. Cooke [9] :

« Le mitrailleur arrière a continué à tirer tout au long de la descente de son avion depuis 3 000-3 500 m jusqu'au niveau de la mer et son amerrissage forcé. J'ai été très impressionné par la tenue au feu de l'équipage allemand. Au moins l'un d'eux, probablement le pilote, est sorti de l'épave et a commencé à nager, mais j'ignore dans quelle direction – et je crois que lui aussi l'ignorait. Quand je l'ai survolé, il s'est arrêté, m'a regardé et a brandi son poing dans ma direction ! J'ai signalé sa position par radio aux services de secours en mer, mais ni l'avion ni l'équipage n'ont été retrouvés. J'ai souhaité consigner par écrit mon admiration pour la bravoure de l'équipage ennemi. »

Les *Feldwebel* Martin Wohlfart et *Gefreiter* Albert Dietrich sont portés disparus. Nous renvoyons le lecteur à la réflexion du *Leutnant* Richard Marchfelder, publiée dans le n° 51 (page 70), à propos des chances de survie d'un équipage ayant dû se poser en mer.

Les missions reprennent les jours suivants sur un rythme encore lent, mais les cibles terrestres reviennent à l'ordre du jour – en particulier Manston, visité à deux nouvelles reprises, bien qu'il n'y ait plus grand-chose à y détruire, puisque le personnel a été évacué et que le *Fighter Command* a rétrogradé l'aérodrome au rang de terrain de secours. Il ne s'est pas encore passé un an depuis l'invasion de la Pologne – et encore faut-il déduire les huit mois d'inactivité avant le début de la campagne à l'Ouest. Les belligérants ont donc encore tout à apprendre de la conduite de la guerre aérienne, car, comme le disait Carl von Clausewitz : « Aucune théorie de temps de paix ne résiste au premier choc avec l'ennemi ». Cependant, la RAF comprend vite que, contrairement à ce qui s'est passé en France, elle ne peut plus se replier à chaque fois qu'un de ses terrains est ravagé par l'aviation ennemie, et que, en fin de compte, des brouettes, des pelles, de l'huile de coude et beaucoup de bonne volonté permettent de rapidement remettre les aérodromes en service. De son côté, la Luftwaffe surestime le résultat de ses raids et s'imagine que, une fois qu'un site a été traité, il n'est plus nécessaire d'y revenir. Britanniques et Américains commettront la même erreur jusqu'en 1944 et, tout comme les Allemands, ils passeront à côté de l'occasion d'anéantir définitivement leurs objectifs. À la décharge de la Luftwaffe, il faut quand même souligner qu'il s'agit d'une situation inédite, car, jusqu'à présent, ses raids aériens

avaient été suivis, dans un délai plus ou moins bref, par la capture des sites grâce à l'avance rapide des troupes au sol. Arme forgée pour la « Blitzkrieg », elle n'a strictement aucune doctrine d'emploi pour la guerre statique – et n'en aura jamais aucune. Par ailleurs, quand bien même aurait-elle manifesté cette volonté, la Luftwaffe n'aurait pas eu les moyens de parvenir à ses fins. Manston est donc l'un des rares – sinon le seul – cas d'acharnement de la Luftwaffe sur un site donné au cours de la Bataille d'Angleterre.

Le 30 août, en fin d'après-midi, l'Erp.Gr. 210 s'en prend à Biggin Hill. L'approche furtive est facilitée par une rupture d'alimentation électrique des radars situés dans le rayon d'action des *Jabos*. L'aérodrome est sévèrement endommagé et mis temporairement hors service ; on relève près d'une quarantaine de cadavres. Les intrus repartent comme ils sont venus !

Le 31 août, c'est Croydon qui est visé, mais il n'y aura pas de faille dans la *Chain Home*. Le N° 85 *Squadron*, mené par le *Squadron Leader* Peter W. Townsend, intercepte les « Jaguar » (surnom donné par la propagande allemande au Bf 110 *Jabo*) et en revendique deux : l'un est effectivement abattu (pilote prisonnier, mitrailleur mortellement blessé) et l'autre rentre avec 30 % de dommages.

LA BATAILLE DES USINES D'AVIATION 4 – 30 SEPTEMBRE

Après quelques jours d'accalmie passés à Amsterdam-Schiphol dans l'attente d'une éventuelle action de la Royal Navy contre les côtes hollandaises, qui ne se matérialisera pas, les affaires reprennent le 4 septembre. Protégés par le V.(Z)/ZG 1, 14 *Jabos* attaquent l'usine Vickers à Weybridge. En vue des côtes anglaises, Boltenstern aperçoit des chasseurs anglais qui se mettent en formation de combat. Aussitôt, il part en piqué en effectuant simultanément un 180 avec l'intention de redresser au ras des vagues en faisant face au rivage français – une manœuvre suicidaire à l'altitude à laquelle il l'entreprend ! D'ailleurs, son appareil décroche et percute la mer. Il ne saura jamais que le raid de son *Gruppe* a obtenu d'excellents résultats, bloquant les chaînes de production du Wellington pendant plusieurs jours et causant la mort de 83 ouvriers, plusieurs centaines d'autres étant blessés. Les *Jabos* ne subissent aucune perte à l'ennemi, l'escorte supportant tout le poids de la bagarre.

L'attaque de Weybridge a souvent été critiquée, parce que l'usine ne produisait pas des chasseurs mais des Wellington ; or, si l'on replace ce raid dans le contexte de l'époque, l'opération « Seelöwe » n'a pas encore été officiellement abandonnée, et priver la RAF de bombardiers capables d'interférer avec un débarquement sur les côtes anglaises peut pleinement se justifier.

Martin Lutz est promu *Gruppenkommandeur* trois jours plus tard, étant lui-même remplacé à la tête de la 1. *Staffel* par l'*Oberleutnant* Werner Weymann, qui était devenu *Gruppenadjutant* après le désastre du 15 août.



◀ Le *Hauptmann* Martin Lutz. La photo a manifestement été truquée, puisqu'il n'a reçu la *Ritterkreuz* qu'à titre posthume, mais cette pratique était fréquente à cette époque. Dès son retour d'Espagne, il sera muté au I./ZG 1, dont il commandera la 1. *Staffel* au cours de la campagne de Pologne. Il avait 27 ans au moment de sa mort. (E-N Archives)

▼ Deux D-0 de la 1. *Staffel* survolent le port de Cherbourg. Au premier plan, le VNr. 3384, qui devait être abattu par la DCA de Southampton le 24 septembre. Le *Leutnant* Ulrich Freiherr von der Horst et l'*Obergefreiter* Franz Öllers périrent dans l'épave qui s'abîma en mer.

Le 8 septembre, l'*Erprobungsgruppe* abandonne sa base de Denain pour prendre ses nouveaux quartiers à Cherbourg-Ost (Maupertus) ; désormais, il est rattaché à la *Luftflotte* 3 du *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle. Le 11 septembre, les « Jaguar » repartent à l'assaut ; cette fois, ils visent l'usine Supermarine à Woolston, près de Southampton, où sont assemblés des Spitfire. Sauf que l'Erp.Gr. 210 se trompe de cible et largue ses bombes sur l'usine Cunliffe-Owen, qui assemble des Lockheed Hudson pour le *Coastal Command*. Les photos aériennes parlent d'elles-mêmes : le site de Woolston est intact. Il faut donc y retourner.

C'est chose fait le 15 septembre, mais, cette fois encore, le raid se solde par un fiasco – heureusement, comme lors du précédent, il n'y a aucune perte.

Il faut donc remettre le couvert : et rebelote le 24 septembre. Deux missions sont exécutées dans l'après-midi (preuve que, malgré tout le mal que l'on en a dit précédemment, la *Luftwaffe* semble avoir eu un peu de suite dans les idées), mais, mis à part quelques dizaines de morts « collatéraux », elles ne causent que des dégâts mineurs à l'outil de production. Un Bf 110 D-0 est descendu par la DCA (deux tués).

Le 27 septembre, dans la matinée, les 1. et 2. *Staffeln* décollent en direction de Yate, près de Bristol, et de la Parnall Aircraft Factory, où sont produites des tourelles de bombardiers ; elles sont escortées par le I./ZG 26. Mais probablement alertée par le déchiffrement de messages ULTRA, la RAF n'envoie pas moins de quatre *Squadrons* à leur rencontre.





Messerschmitt Bf 110 D-3 (W.Nr. 3383)

Feldwebel Fritz Dünsig
1. Erprobungsgruppe 210
Abattu au-dessus de Kingsnorth le 5 octobre 1940.

Profil © J-M. Guillou – Aérojournal - 2016

Le premier engagement, qui voit la destruction de deux appareils de l'escorte, est si violent que les *Jabos*, comprenant qu'ils n'ont aucune chance de forcer le passage, se délestent de leurs charges et font demi-tour. Cependant, les pilotes britanniques ne sont pas décidés à les laisser s'enfuir. Quatre sont rattrapés et abattus, parmi lesquels celui du *Gruppenkommandeur*, qui va s'écraser près de Tarrant Gunville, à une quarantaine de kilomètres à l'ouest de Southampton ; la *Home Guard* trouvera à l'intérieur de l'épave les corps sans vie de Martin Lutz et de son *Bordfunker*, l'*Unteroffizier* Anton Schön.

C'est un nouveau coup dur pour l'*Erprobungsgruppe*, qui perd ainsi son troisième chef en un peu plus d'un mois. Et comme si ce n'était pas suffisant, parmi les quatre autres tués figure le *Kapitän* de la 2. *Staffel*, l'*Oberleutnant* Wilhelm-Richard Rößiger. La tête du *Gruppe* est confiée au jeune *Oberleutnant* Werner Weymann par intérim, mais le commandement opérationnel est pris en charge par l'expérimenté *Oberleutnant* Wolfgang Schenck. Ce dernier, un ancien des *Zerstörer*, alors âgé de 27 ans, a réussi à se faire muter au groupe pendant sa convalescence [10] ; officiellement, il remplace Weymann à la 1. *Staffel*. L'*Oberleutnant* Georg Knappe devient *Staka* de la 2. *Staffel*. Dans la soirée, les deux escadrilles de Bf 110 abandonnent Cherbourg et reviennent à Denain.

[10] Il a été grièvement blessé au combat avec le I./ZG 76 le 16 mai 1940. Rappelons que, après avoir été à la tête du *Kommando* qui porte son nom, équipé en Me 262 *Jabos*, il deviendra *Kommodore* de la KG 51.

[11] Voir à cet égard la troisième partie de cette étude publiée dans *Aéro-Journal* n° 51 (février 2016).

[12] Juste à côté de l'actuel London City Airport.

▼ Leçon à retenir : ne pas freiner trop brusquement sur un sol meuble ! Sur cette vue, on distingue l'extension du fuselage arrière, typique du modèle « Dora », le râtelier ETC 500 et l'absence de code sous les ailes.

LA MALÉDICTION S'ACHARNE OCTOBRE 1940

Après avoir étudié les rapports de combat et s'être entretenu avec plusieurs pilotes, Schenck en est venu à la conclusion que les pertes auraient pu être moins sévères si des tactiques mieux appropriées avaient été mises en œuvre, à commencer par la manœuvre de rupture de l'*Abwehrkreis* (cercle défensif [11]). Si tourner en rond dans le ciel, comme un serpent qui se mord la queue, peut permettre à une formation de Bf 110 de se protéger de la chasse britannique avec une certaine efficacité, à un moment ou à un autre il faut bien songer à sortir de ce carrousel pour rentrer à la maison. La procédure standard consiste à descendre jusqu'au ras du sol tout en maintenant la cohésion de l'ensemble, puis, à un signal donné, rompre le cercle et filer le plus vite possible à basse altitude et individuellement vers les côtes françaises. Schenck pense que l'on peut optimiser la procédure, comme il l'expliquera à Otto Hintze :

« Dans un *Abwehrkreis* réalisé par huit machines, l'idée est d'en faire dégager quatre par la droite et quatre par la gauche, chaque formation se mettant alors en ligne de front. Cette division brutale des forces jettera la confusion chez les chasseurs ennemis, et ils n'auront plus de "trainards" à poursuivre, comme c'est le cas avec

la procédure standard, où c'est du "chacun pour soi", plus ou moins en file indienne, l'avion de queue étant toujours le plus vulnérable. Ensuite, chaque formation de quatre machines exécutera des manœuvres régulières de "navette", celle de droite passant à gauche et réciproquement. C'est une procédure qui offrira une meilleure protection mutuelle, mais qui demandera une grande discipline de vol ; néanmoins, je suis certain que nos pilotes peuvent y parvenir. »

Même si Hintze dira que cette procédure a été acceptée de bon cœur par les pilotes, si l'on se réfère à la mission du 5 octobre, soit elle n'a pas été suivie (ou comprise), soit la chasse britannique n'a pas laissé le temps aux aviateurs allemands de la mettre en application. Quoi qu'il en soit, le double raid (la 1. *Staffel* visant l'usine à gaz de Beckton [12] et




Messerschmitt Bf 110 E-1 (W.Nr. 3484)

Oberleutnant Heinz Forgatsch
3./Erprobungsgruppe 210
Denain, début 1941.

Profil © J.-M. Guillou – Aérojournal - 2016

la 2. l'aérodrome de West Malling) se solde par un nouveau drame. À peine arrivée au-dessus de Douvres, la 1. *Staffel*, menée par le *Kommandeur* (*Stellvertreter* – suppléant), doit se délester de ses bombes et former un *Abwehrkreis* sous la pression des Polonais du N° 303 *Squadron*. Deux Bf 110 sont descendus au-dessus de la mer après avoir rompu la chaîne. On compte quatre tués, dont l'équipage de Weymann – le quatrième *Gruppenkommandeur* porté disparu ! Un troisième « Jaguar » rentre avec des dégâts matériels et un mitrailleur grièvement blessé.

Les appareils de la 2. *Staffel* atteignent leur cible, à laquelle ils ne causent que peu de dommages, mais ils sont aussitôt après attaqués par la chasse britannique. L'un des pilotes, l'*Unteroffizier* Balthasar Aretz, est sérieusement blessé dans la partie charnue de son individu, mais sa machine – il est intéressant de noter qu'il pilote l'un des premiers Bf 110 E-1 (W.Nr. 4209) – n'est guère en meilleur état ; il devra la poser sur le ventre à Calais-Marck.

Le lendemain, Otto Hintze devient le cinquième *Kommandeur* de l'Erp. Gr. 210 – mais il est à son tour victime de la malédiction qui s'acharne sur les commandants de cette unité. En effet, il est abattu à bord d'un Bf 109 E-4/B et fait prisonnier le 29 octobre ; il recevra la *Ritterkreuz in absentia* le 24 novembre.

TRANSITION NOVEMBRE – DÉCEMBRE 1940

Le 1^{er} novembre, le *Major* Wilhelm-Otto Lessmann [13], précédemment *Kommandeur* II./ZG 2, arrive pour prendre la tête de l'*Erprobungsgruppe*. S'il connaît bien le Bf 110, qu'il pilote opérationnellement depuis huit mois (il est même titulaire de deux victoires), il n'a aucune expérience en matière de bombardement. Comme il ne semble pas vouloir s'en remettre aux compétences de Wolfgang Schenck et souhaite décider de tout par lui-même, certaines missions prendront un caractère anarchique, préjudiciable à leur bon déroulement.

Le 17 novembre, l'Erp.Gr. 210 reçoit une dernière claue. Les deux *Staffeln* de Bf 110, protégées par la JG 26 de Galland, s'envolent à destination de l'aérodrome de Wattisham. Ils sont attendus de pied ferme par la RAF : un Bf 110 C-4/B et un D-3 sont abattus, faisant deux tués et deux prisonniers.

Ce sont les dernières pertes à l'ennemi de l'*Erprobungsgruppe* 210 pour l'année 1940.

Le mauvais temps qui sévit le jour, le « Blitz » qui se poursuit désormais la nuit et la Directive n° 21 de Hitler datée du 18 décembre et désignant l'Union soviétique comme la prochaine cible des forces armées allemandes entraînent un net ralentissement des opérations diurnes contre la Grande-Bretagne.

L'Erp.Gr. 210, dont les terrains, que ce soit Denain ou Calais-Marck, sont devenus impraticables, se met progressivement en ordre de bataille pour les futurs combats à l'Est.

Les derniers Bf 110 C et D sont remplacés par des modèles E, et la 3. *Staffel* est transférée avec ses Bf 109 E-4/B à la JG 51 ; cette escadrille est reconstituée sur Bf 110 E avec des personnels venus des *Küstenfliegergruppen*.

Le *Gruppe* reprendra une petite activité au retour du beau temps, avant d'être rebaptisé *Schnellkampfgeschwader* 210 (SKG 210) le 24 avril 1941 – mais cela est une autre histoire.

VERRE À MOITIÉ PLEIN ?

S'il faut dresser un bilan, on passera dans la colonne crédit les 89 000 t. coulés lors de la « Kanalkampf », même si les chiffres ont probablement été gonflés, et quelques belles réussites contre certaines cibles terrestres, en particulier la mise hors circuit de la base de Manston, qui ne reprendra qu'une activité modeste au début de l'année 1941. Dans la colonne débit, on inscrira les pertes non négligeables s'élevant à 28 Bf 110 à l'ennemi, provoquant la mort de 43 aviateurs, 13 autres étant faits prisonniers et 4 blessés – et pas des moindres, puisque figurent cinq *Gruppenkommandeurs*, un *Staffelkapitän* et deux membres de l'état-major du groupe.

Toutefois, il est nécessaire de dépasser cet aspect purement comptable pour mettre en perspective la portée de cette arme nouvelle, encore imparfaite mais novatrice, pour ne pas dire révolutionnaire.

Le *Jabo* – chasseur-bombardier – a été « inventé » pour frapper de manière furtive des cibles ponctuelles prédéterminées tout en étant capable, en cas de mauvaise rencontre, de se défendre seul.

Si le premier but a été souvent atteint, le second a plutôt laissé à désirer, en grande partie parce que le Bf 110, engagé loin de ses bases, s'est révélé vulnérable à la chasse britannique s'il n'était pas escorté. L'*Abwehrkreis* est à lui seul l'aveu d'une totale impuissance dans ce domaine.

La « bataille des convois » a largement consacré la réussite du *Jabo*, dans la mesure où la distance entre ses bases et ses cibles était inférieure au temps de réponse de la RAF. Dès lors qu'il a franchi la côte anglaise pour s'en prendre à des objectifs terrestres, son taux de réussite et son taux de pertes ont été dépendants de la chance et de la présence d'une escorte, l'artillerie antiaérienne britannique ayant encore une forte marge de progression avant de présenter un véritable obstacle.

Dans les années à venir, le concept du chasseur-bombardier révolutionnera l'art de la guerre, à un point tel qu'il deviendra inimaginable d'espérer percer le front ennemi, puis exploiter cette percée, sans cette « artillerie volante ». La Luftwaffe, novatrice en la matière, commettra néanmoins une double erreur d'appréciation en 1940 : croire être en mesure de remplacer le bombardier stratégique, dont elle a ni pu ni voulu se doter en temps utile, par le *Jabo* et confier cette tâche à un avion inférieur techniquement aux chasseurs britanniques. ■

[13] Dans diverses publications, il a été confondu avec Karl-Heinz Leesmann, à cette époque *Staka* 2./JG 52.