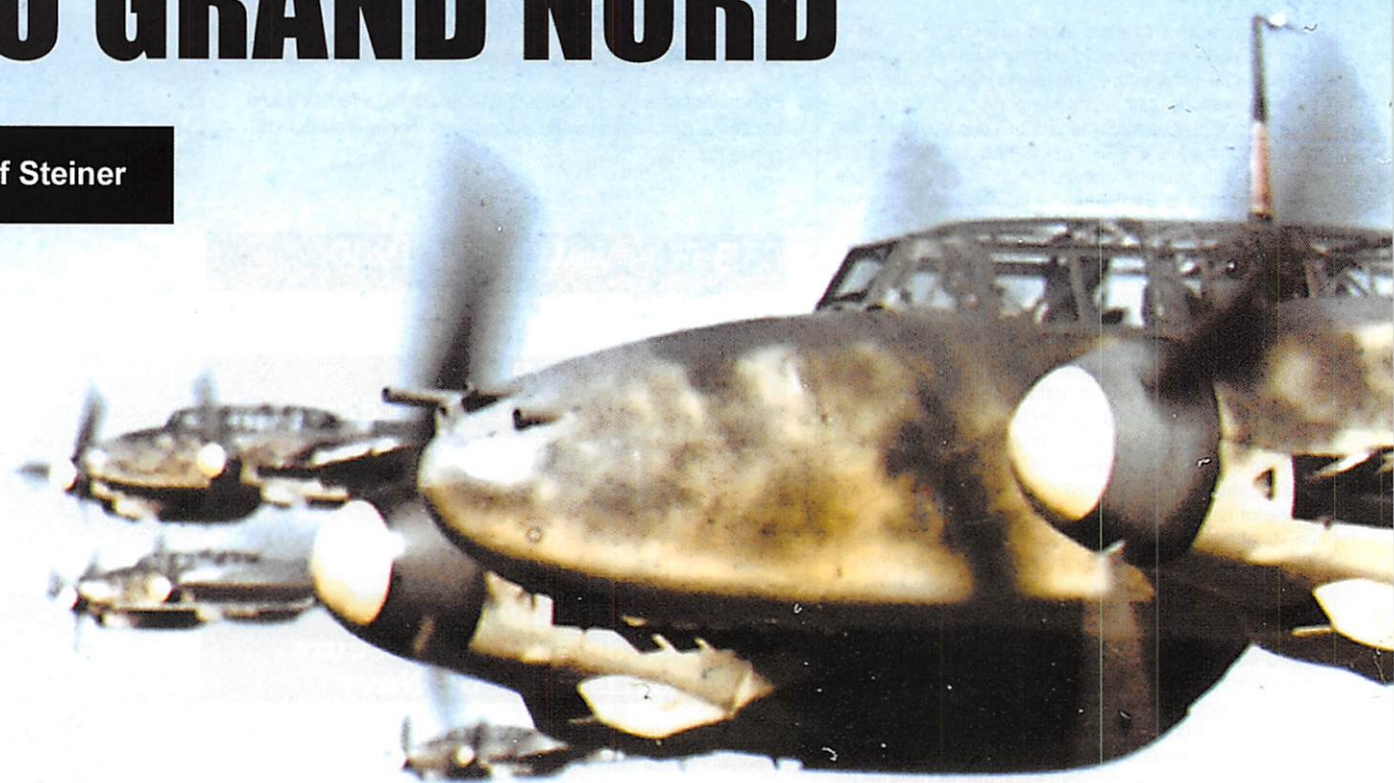


LES ZERSTÖRER DU GRAND NORD

Rolf Steiner



LA PRÉSENCE DU Messerschmitt Bf 110 en Norvège remonte au 9 avril 1940 et à l'arrivée brutale de la 1./ZG 76 de l'Oberleutnant Werner Hansen sur le terrain d'Oslo-Fornebu lors de l'opération « Weserübung ». Trois semaines après la cruelle déconvenue du 15 août 1940, lorsque le groupe se fait massacrer par la chasse britannique, le 1./ZG 76 est transféré à la chasse de nuit sous la dénomination de II./NJG 1. Il est alors remplacé dans le Nord par le III./ZG 76 du Hauptmann Rolf Kaldrack, qui s'installe à Stavanger-Sola, dans le sud de la Norvège, en octobre 1940.

En fait, en septembre 1940, ni le Stab/ZG 76, ni la 2./ZG 76, sous les ordres du Leutnant Felix-Maria Brandis, ne sont transférés à la chasse de nuit. Basée à Stavanger depuis le printemps 1940, la 2./ZG 76, rebaptisée 1.(Z)/JG 77 en décembre 1940, se déplace à Herdla quelques semaines avant l'entrée en guerre contre l'Union Soviétique. Les trois unités de chasse lourde opèrent depuis divers aérodromes sous les ordres du Jagdkommando Kjevik. Le déclenchement de « Barbarossa » va leur offrir de nouveaux terrains de chasse.

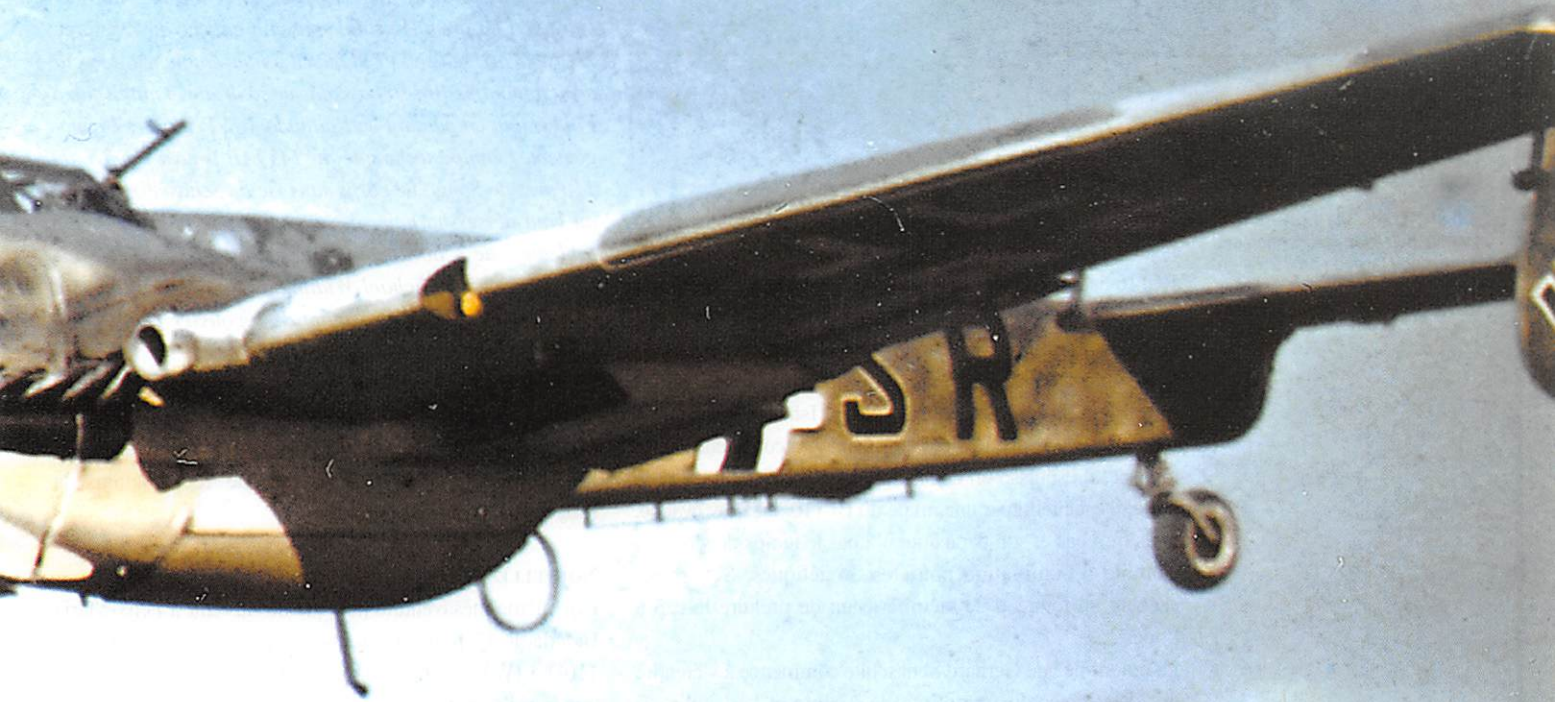
L'ATTAQUE CONTRE L'URSS

Avant la grande bagarre sur le futur front de l'Est, la 1.(Z)/JG 77 a remporté quatre victoires, la première en date du 8 février 1941 est créditée au Leutnant Dietrich Weyergang, les trois autres au Leutnant Brandis.

Dans la seconde quinzaine de mai, le III./ZG 76 devient II./SKG 210, tandis que quatorze appareils et douze équipages sont cédés à la 1.(Z)/JG 77. C'est sans doute à cette époque que le code « 2N » spécifique au III./ZG 76 est transformé en « LN » (peut-être pour signifier *Luftwaffe Norwegen* ?). On peut imaginer que la majorité des Bf 110C récupérés par la Zerstörerstaffel provenait de la 7./ZG 76, ce qui expliquerait que la lettre « R » ait été adoptée de manière systématique comme lettre de Staffel.

En vue de participer aux opérations contre l'URSS, la 1.(Z)/JG 77, toujours sous les ordres de l'Oberleutnant Felix-Maria Brandis, fait mouvement sur Banak le 26 juin 1941. Intégrée à l'Einsatzstab zbV Kirkenes de l'Oberst Andreas Nielsen, elle est chargée de l'escorte des Ju 88A du II./KG 30 et des Ju 87 du IV.(St.)/LG 1 dont l'objectif principal est Mourmansk. Ce port de l'océan arctique va rapidement pren-

Vol en formation de Messerschmitt Bf 110F-2 de la 13.(Z)/JG 5 dans la région de Kirkenes à la fin de l'été 1942. (Collection K. Stenman)



dre une importance encore plus grande avec l'arrivée des premiers convois de ravitaillement partis de Grande-Bretagne à destination de l'URSS.

Le 25 juin, le XXXVI *Armeekorps* et les armées finlandaises déclenchent les opérations « Rentier » et « Silberfuchs » destinées à capturer Mourmansk, au nord, et Léninegrad, au sud, dans un vaste mouvement de tenailles. Malgré un but commun, les opérations aériennes seront menées de manière totalement indépendantes entre la Luftwaffe et l'Ilmavoimat, chaque force aérienne se voyant affecter un secteur bien déterminé.

Le mauvais temps clouant la Luftwaffe au sol, les premières missions ne peuvent pas être entreprises avant le 27 juin. Cependant, elles commencent fort mal pour les Bf 110. Le 28 juin, l'*Oberleutnant* Hans Kriegel du *Stab/ZG 76* entre en collision avec un Bf 109 au cours d'un décollage sur alerte. Kriegel, qui fait alors fonction de *Jagdfliiegerführer Nordnorge*, s'en tire avec une blessure à la tête, mais son radio-mitrailleur, l'*Unteroffizier* Kühn, et le pilote du 109 sont tués sur le coup.

La première perte au combat sur le front Est intervient le 5

juillet lorsque le Bf 110C-4 (W.Nr. 3235, codé LN+ER) des *Leutnant* Dietrich Weyergang et *Unteroffizier* Kurt Tigger est porté disparu dans la région de Titova. Leur sort est éclairci quinze jours plus tard lorsque des troupes finlandaises trouvent l'épave de l'appareil avec les deux aviateurs morts encore à l'intérieur à l'extrémité de la pointe nord de la baie de Litsa. L'avion avait été touché de plein fouet par la DCA russe.

LA MÉTHODE SCHASCHKE

Le *Hauptmann* Gerhard Schaschke du *Stab/ZG 76* met au point une tactique personnelle pour attaquer les terrains d'aviation soviétiques. Couvert en altitude par un Bf 109, il tourne en rond au-dessus d'un aérodrome jusqu'à ce que les avions de chasse soviétiques décollent. À cet instant, il pique pleins gaz et coiffe les chasseurs à l'étoile rouge au moment où ils sont le plus vulnérable. Une variante met en œuvre un appât sous la forme de trois Bf 109. Juste comme les chasseurs soviétiques décollent, Schaschke surgit à très basse altitude. C'est cette méthode qu'il emploie le 13 juillet. Trois Bf 109 survolent le terrain du 145 IAP à Songi.



un Bf 110C-4 de la 1.(Z)/JG 77 à Herdla, peu avant le changement du code tactique de « 2N » en « LN ».
(Collection C. Goss)

Trois I-16 de la 4^{ème} escadrille commandés par le lieutenant Ishakov décollent aussitôt. C'est à ce moment que surgit le Bf 110 de Schaschke au ras de la cime des arbres. Réduisant sa vitesse, Schaschke prend tout son temps pour descendre en flammes un premier ailier, puis accélérant, il passe sous le second ailier qu'il offre comme cible à son radio-mitrailleur. Ignorant ce qui se passe, Ishakov continue à monter en ligne droite. Prenant sans doute conscience de la menace, il esquisse un début de virage serré, mais en pure perte; il est cueilli par une rafale du Bf 110. Ishakov évacue, mais trop bas et son parachute n'a pas le temps de s'ouvrir. Comble d'humiliation pour les Soviétiques, Schaschke exécute un tonneau de victoire avant de prendre le cap à l'ouest.

La renommée de Gerhard Schaschke commence à s'étendre des deux côtés du front. Entre le 23 juin et le 4 juillet, il porte son total de victoires à 13. Les Soviétiques le baptisent « Poil-de-Carotte ». Cependant, sa gloire naissante sera de courte durée et une nouvelle visite à l'aérodrome de Songi, le 4 août, lui sera fatale [1] :

« Menés par le Kapitan Aleksandr Zaytsev, quatre des nouveaux LaGG-3 avec lesquels le 145 IAP venait d'être rééquipé, décollèrent sur alerte pour intercepter un raid. Le sang se figea dans les veines des pilotes soviétiques quand ils reconnurent le Bf 110 de "Poil-de-Carotte". Escorté par quatre Bf 109 et trois Bf 110, le Hauptmann Schaschke atta-

[1] Black Cross, Red Star, vol. I – C.Bergström & A.Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifica, 2000.

qua l'ennemi "en une passe frontale et toucha à plusieurs reprises le LaGG-3 piloté par [le Lieutenant] M.P. Starkov, qui s'écrasa presque aussitôt. Schaschke descendit ensuite [le Starshiy Leytenant N.V.] Piskaryov". Piskaryov fut tué, mais Starkov survécut à ses profondes brûlures.

« Au milieu du combat, trois I-16 qui revenaient d'une mission sur Mourmansk vinrent prêter main forte à leurs camarades. Le Kapitan Zaytsev tira avantage de l'attaque inopinée des I-16 et manœuvra en direction de "Poil-de-Carotte". La première rafale passa à gauche du Zerstörer. Zaytsev corrigea son tir et ouvrit à nouveau le feu. Moteur droit fumant, le Bf 110 bascula sur sa droite et mit le cap à l'ouest tout en perdant en l'altitude. [...] Peu après l'engagement, l'équipe technique du 145 IAP trouva l'épave du 110 près de Songi. Le corps sans vie de Schaschke pendait au bout de ses harnais; il s'était fracassé le crâne sur le tableau de bord pendant l'atterrissage forcé. L'Unteroffizier Michael Widmann, son mitrailleur, fut mortellement blessé en tentant de repousser les mécaniciens soviétiques. »

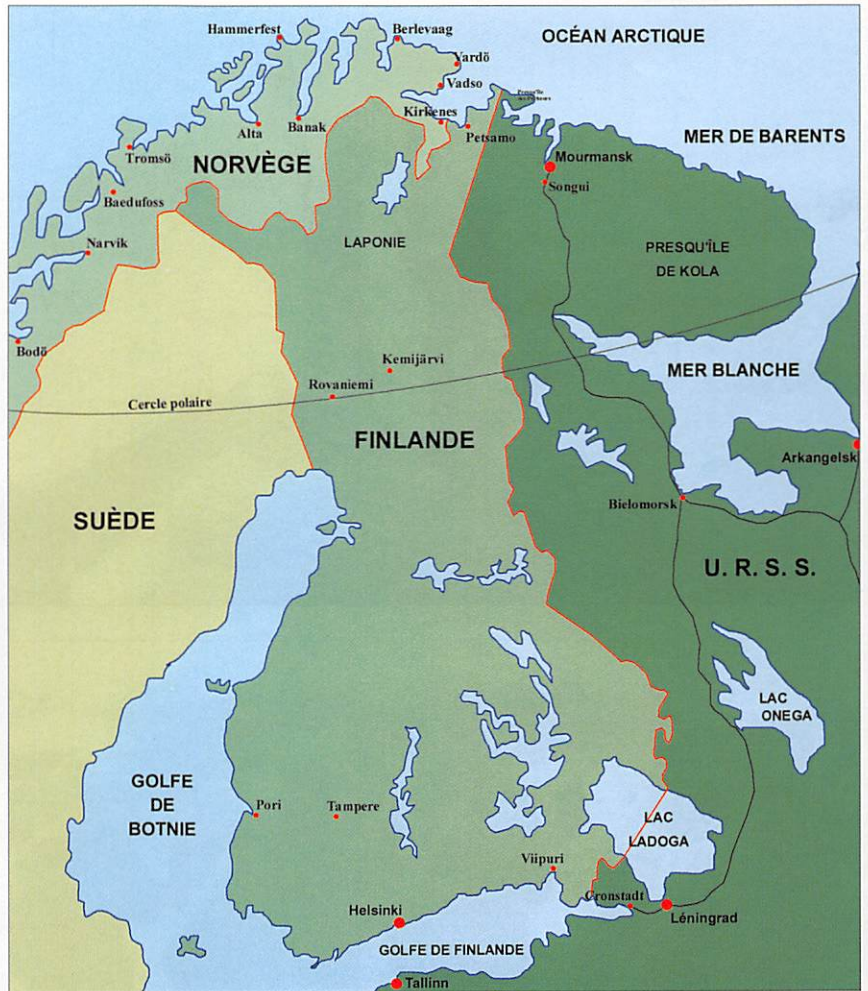
Un gouvernail de son Bf 110 portant les marques de 19 victoires aériennes fut exposé pendant quelque temps à Mourmansk. Bien qu'ayant dépassé les 20 victoires le jour de sa mort, Gerhard Schaschke ne reçut jamais la Ritterkreuz, même à titre posthume.

NOUVELLES PERTES ET PREMIERS SUCCÈS

Une même mésaventure manque de survenir à Felix-Maria Brandis le 17 juillet. Ce jour-là, il pilote l'un des rares Bf 110D-3 (W.Nr. 3710, codé LN+AR) de son unité pour une mission d'escorte au-dessus de la presque île des Pêcheurs. Son avion est touché par un obus de gros calibre tiré du sol. Immédiatement, le pilote décide de faire demi-tour, mais il doit retraverser les eaux du Varanger Fjord en direction de Kirkenes. Le Bf 110 perd de l'altitude de façon constante et, bien que la terre ferme soit en vue, le pilote n'a d'autre ressource que de tenter un amerrissage forcé. Aussitôt l'avion immobilisé dans une gerbe d'écume, Brandis se détache et saute. Son radio-mitrailleur, le Gefreiter Matthias Gans, ne parvient pas à s'extraire de la cabine et coule avec l'épave. Toutefois, le sort qui semble promis à Brandis, qui barbotte dans une eau glaciale, ne semble guère plus enviable. Il y reste quatre heures avant d'être recueilli par un

Le Stab/ZG 76 avait adopté le code M8+ E et les lettres individuelles allaient de W à Z. On voit ici le M8+YE, un Bf 110E-2 (W.Nr. 3761), qui sera abattu le 4 août 1941 par un LaGG-3 près de Songi. L'équipage du Hauptmann Gerhard Schaschke y laissera la vie.
(Collection K. Stenman)





cargo. En hypothermie, les doigts de pied à moitié gelés, Brandis semble plus mort que vif. Quelques rasades de schnaps et un sommeil réparateur de plus de douze heures le rendront frais comme un gardon à son arrivée à Kirkenes. Deux jours plus tard, le 19 juillet, lors d'une mission d'escorte au sud de Mourmansk, le Bf 110C-4 (WNR. 3588, codé LN+DR) tombe à son tour victime de la DCA entre Mourmansk et Petsamo. Les deux membres d'équipage, les

Leutnant Dietrich Klappenbach et Gefreiter Rudolf Methke sont faits prisonniers. Il semble qu'ils ne soient jamais rentrés de captivité.

Pour niveler un peu le score, au cours de cette mission le Leutnant Karl-Friedrich Schloßstein obtient la cinquième victoire de la 1.(Z)/JG 77 :

« En rentrant de cette sortie, nous avons vu décoller trois I-16 depuis leur aérodrome de Varlamovo que notre plan de

Ci-contre : l'Oberleutnant Hans Kriegel du Stab/ZG 76 est sérieusement blessé à la tête lors d'une collision au sol le 28 juin 1941. (Collection C. Goss)



Ci-contre : l'arrivée à Banak de la 1.(Z)/ZG 77 le 26 juin 1941. (Collection C. Goss)



Champagne pour le *Leutnant* Felix-Maria Brandis de retour de sa sortie du 1^{er} juin 1941 qui l'a vu remporter sa troisième victoire aux dépens du Lockheed Hudson T9366 du N° 220 Squadron au large de Herdla.

Ci-dessus, gros-plan sur le premier insigne de la 1.(Z)/JG 77.
(Collection C. Goss)

vol avait malencontreusement placé sur notre route. L'effet de surprise ne jouait en faveur de personne, chacun ayant repéré l'autre, mais nous avions le double avantage de la vitesse et de l'altitude. Et puis, je venais de voir tomber Klappenbach et j'avais vraiment envie de venger la perte d'un bon camarade. Emporté par mon élan, j'ai viré un peu large et j'ai un peu "ramé" pour me retrouver derrière le dernier Rata. J'ignore s'il m'avait vu venir ou non, en tout cas, il n'a esquissé aucune manœuvre dilatoire. Je l'ai tiré comme un lapin. Malheureusement, ma faute initiale m'avait éloigné des deux autres Rata et ils s'étaient évanouis dans la nature, peu enclins à en découdre avec nous. Nous avons donc quitté les lieux et sommes rentrés. »

Le 21 juillet, un *Schwarm* en mission d'escorte dans le secteur de Mourmansk croise la route d'une formation de SB-2bis à une trentaine de kilomètres de leur objectif. Aussitôt, les 110 plongent sur les intrus et en abattent trois (*Leutnant* Schloßstein, *Oberfeldwebel* Karl Munding et *Leutnant* Brandis) sans perte de leur côté.

LA BATAILLE DE KIRKENES

Pour soulager les Soviétiques dans la région de Mourmansk, les Britanniques envoient une escadre composée des porte-avions *Furious* et *Victorious* escortés par deux croiseurs et six destroyers pour attaquer les ports de Kirkenes et Petsamo. Les deux raids sont lancés le 30 juillet. Malheureusement pour les 20 Albacore et 9 Fulmar envoyés sur Kirkenes, la chasse allemande a déjà décollé pour une mission d'escorte de Junkers 87 sur Mourmansk. Dans le combat qui s'ensuit, la Fleet Air Arm ne perd pas moins de 11 Albacore et 2 Fulmar, revendiquant néanmoins un Bf 109, deux Bf 110 et un Ju 87. Les *Stuka* s'en prennent à l'escadre causant quelques dommages légers aux porte-avions et aux navires d'escorte. Mais, cela servira de leçon à la Fleet Air Arm que l'on ne reverra pas dans le secteur avant deux ans et demi...

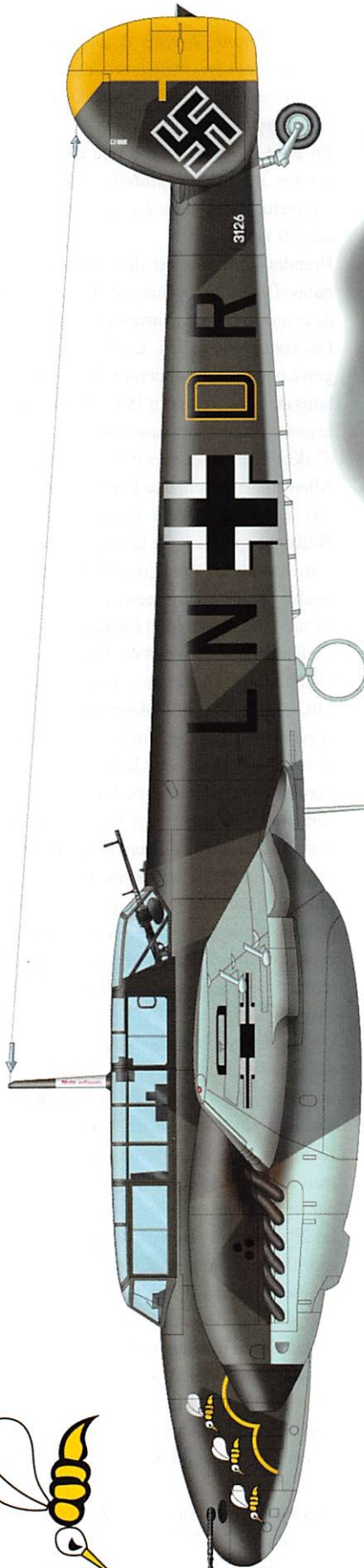
La 1.(Z)/JG 77 s'est taillée la part du lion à Kirkenes, revendiquant six Albacore pour la perte du Bf 110E-2 (W.Nr. 4394, codé LN+DR) de l'équipage *Leutnant* Karl-Fritz Schloßstein (blessé) et *Gefreiter* Heinz Gutsche.

Cependant, la chance va abandonner la ZG 76. Après la mort de Schaschke le 4 août, le *Major* Erich Groth, *Kommodore* de cette escadre, disparaît dans des circonstances mystérieuses le 11 août lors d'une liaison entre Banak et Kirkenes. L'épave sera retrouvée deux ans plus tard à 150 km au nord-est de Bergen, mais pas les corps de Groth et de son radio, l'*Unteroffizier* Herbert Muche.

CONVOIS DANS L'ARCTIQUE

Courant août, l'objectif de la Luftwaffe change. Au lieu de s'en prendre aux terrains d'aviation autour de Mourmansk, une nouvelle directive lui demande de couper le précieux cordon ombilical, la voie ferrée qui relie Mourmansk à Léninegrad. Mais, bientôt, un nouvel objectif va s'offrir à ses attaques.

Pour venir en aide à leur nouvel allié soviétique, les Britanniques expédient du matériel par voie de mer. Le premier convoi (« Dervish ») arrive à Archangelsk le 30 août. Le porte-avions *Argus*, qui l'escorte, a déposé 24 Hurricane des N° 81 et 143 Squadrons à Vaenga, près de Mourmansk, deux jours plus tôt. La silhouette du Hurricane



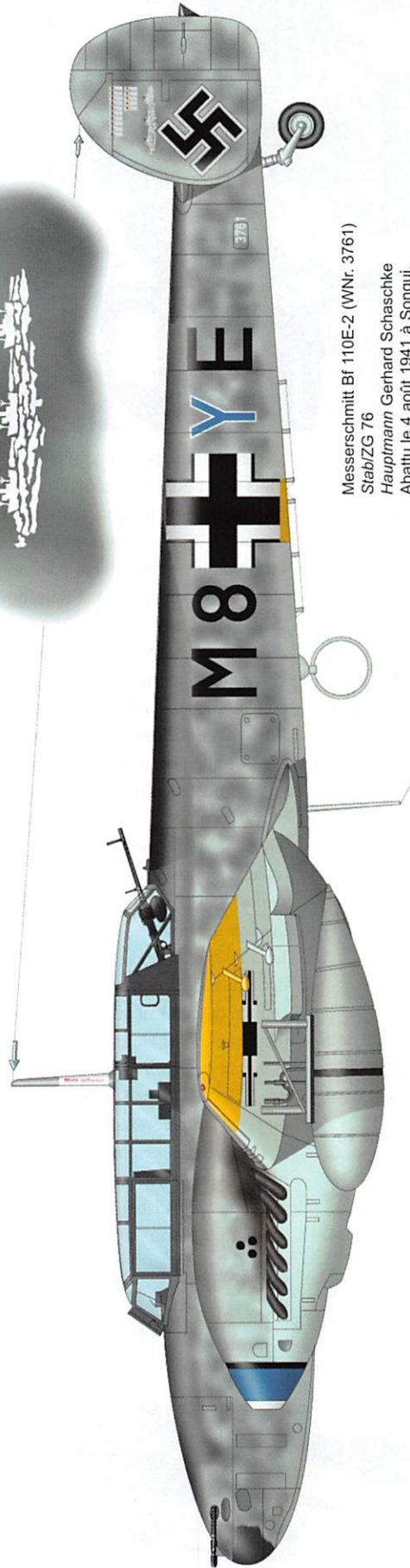
Messerschmitt Bf 110C-4 (WNr. 3126)

1.(Z)/JG 77

Avion détruit le 21 avril 1941

Équipage (Leutnant Ferry Laskovic et Unteroffizier Helmut Kind) indemne.

Les marques de victoires ayant été réalisées à partir d'une photo montrant le côté droit de l'appareil, nous ignorons si les secondes rangées d'alignes à droite ou à gauche (les deux options se trouvant au sein des unités de Zerstörer).



Messerschmitt Bf 110E-2 (WNr. 3761)

Stab/ZG 76

Hauptmann Gerhard Schaschke

Abattu le 4 août 1941 à Songui.



Le Major Erich Groth, Kommodore de la ZG 76 (au centre), pose en compagnie de deux officiers finlandais devant son Bf 110D-1 (M8+KC) sur lequel il disparaîtra dans des circonstances inconnues le 11 août 1941.

La photo a été prise à Pori quelques jours avant sa mort.

Titulaire de la *Ritterkreuz* depuis le 1^{er} octobre 1940, il avait remporté un total de 12 victoires.

(Collection K. Stenman)

va devenir familière aux pilotes de la 1.(Z)/JG 77 dans les mois à venir et la première rencontre entre les chasseurs britanniques et les chasseurs allemands se déroule le 12 septembre (un Bf 109 et un Hurricane abattus). Les pilotes britanniques rembarquent à la mi-octobre, les Hurricane survivants étant laissés aux Soviétiques, qui en recevront des centaines d'autres par la suite. Le passage des convois d'Archangelsk, dans un sens puis dans l'autre, apportera à chaque fois son lot de combats aériens, mais les premiers convois, bénéficiant du mauvais temps qui sévit au cœur de l'hiver arctique seront peu menacés par la Luftwaffe.

Le 14 septembre 1941, l'escadrille reçoit le renfort d'équipages frais émoulus de l'école de Zerstörer de Neubiberg, parmi lesquels se trouve un *Feldwebel* pilote du nom de Theodor Weißenberger. Bien qu'agé de presque 27 ans, ce « jeune » pilote ne va pas tarder à faire parler de lui. Avec ce renfort, la 1.(Z)/JG 77 dispose maintenant de plus d'équipages que d'avions.

Le 15 septembre, si le *Leutnant* Brandis revendique son dixième succès personnel lors d'un combat contre des I-16, ceux-ci descendent un Bf 110C-4 (WNR. 2215), dont l'équipage (*Leutnant* Heinz-Horst Hoffmann, *Gefreiter* Rudolf Böhm et *Leutnant* Heinz Wenk) est tué à quelques kilomètres à l'est de Sapad-Liza. Le *Leutnant* Gerhard Friedrich rapporte les circonstances du combat :

« Alors que le combat était terminé et que les avions éparpillés cherchaient à se regrouper pour rentrer, j'ai vu Hoffmann piquer pour rattraper un Rata qui volait à basse altitude. Il devait servir d'appât, car aussitôt deux autres

Ivan ont surgi derrière le 110. Tout s'est passé en quelques secondes et je n'ai pas eu le temps d'intervenir pour dégager Hoffmann. Touché à un moteur, le 110 est parti brusquement en abattée et s'est écrasé dans une terrible explosion. L'équipage n'a pas eu la moindre chance d'évacuer l'appareil. »

En effet, il s'agit bien d'une embuscade dressée par les pilotes de la 5 *Eskadrilya*/72 SAP. Hoffmann est la douzième victime du *Kapitan* Boris Safonov, un futur as aux 39 victoires.

Brandis lui-même est descendu le lendemain, mais son radio (*Unteroffizier* Guntram Weigl) et lui ne souffrent que de contusions consécutives à l'atterrissage forcé.

Les conditions météo, la nuit polaire qui s'installe et une grave pénurie de carburant ralentissent le rythme des opérations au mois d'octobre 1941. Il faut attendre le 24 pour que le ciel arctique s'embrace à nouveau. Ce jour-là, la 1.(Z)/JG 77 décolle en force vers midi. Une demi-heure plus tard, les Allemands repèrent une formation de I-153 (appartenant au 147 IAP). Au cours du combat, le *Feldwebel* Theo Weißenberger inaugure la longue liste de ses victoires qui ne s'arrêtera qu'au numéro 208. Brandis réussit un nouveau doublé, imité par un jeune pilote arrivé un mois plus tôt, l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler.

Le lendemain, 25 octobre, Brandis remporte sa treizième victoire, un « Hurricane », qui s'avère être en définitive le MiG-3 du *Leytenant* Zakhar Sorokin du 72 SAP/SF. Celui-ci parvient à se poser sur le ventre sur un lac gelé près de Severomorsk. Une belle histoire ne va pas tarder à circuler. Sorokin se serait posé près d'un Bf 110 qu'il aurait touché et contraint à un atterrissage forcé. Il aurait tué les deux aviateurs allemands, mais aurait été grièvement blessé dans la bagarre. La réalité est moins romancée. Retrouvé six jours plus tard, Sorokin souffre de graves gelures aux jambes et d'un début de gangrène. Il sera amputé, ce qui ne l'empêchera nullement de remonter dans un avion de chasse et de terminer la guerre avec 18 victoires et le titre de Héros de l'Union Soviétique.

Les conditions climatiques extrêmes suspendent les activités aériennes pendant une bonne partie des deux derniers mois de l'année. Le 4 novembre, la 1.(Z)/JG 77 est envoyée vers les cieux plus cléments de Rovaniemi, à 600 km au sud de Kirkenes. Il n'en reste pas moins que les opérations ne peuvent guère se dérouler qu'entre 10 heures et 14 heures, par temps clair.

Le 29 novembre, Brandis remporte la 32^{ème} victoire de l'escadrille, la dernière de l'année. Le 15 décembre, l'équipage *Leutnant* Eberhard Reichel et *Gefreiter* Günther Böhmer, chargé d'escorter un Ju 52, s'écrase à quelques kilomètres du terrain de Rovaniemi probablement à cause du manque de visibilité. Les deux hommes sont tués. Le 22, les *Oberleutnant* H-H. Schmidt et *Unteroffizier* Gerhard Friedrich sont touchés par la DCA russe près de Kovda. Ils posent leur appareil à Kiestinki et doivent être hospitalisés.

MAUVAIS DÉBUT POUR LA 6.(Z)/JG 5

Le 1^{er} février 1942, l'escadrille est rebaptisée 6.(Z)/JG 5, ce qui ne change pas grand chose à son statut, car il ne s'agit que d'un rattachement administratif. Elle continue à opérer de manière autonome sous les ordres directs du *Fliegerführer* Nord-Ost.

Alignement de Bf 110C de la 1.(Z)/JG 77 à Petsamo, le 16 octobre 1941.

Ce jour-là, la mission des Zerstörer était d'escorter des Ju 88A jusqu'à Varlamovo. Au premier plan, le LN+AR fréquemment utilisé par l'*Oberleutnant* Felix-Maria Brandis.

(Collection K. Stenman)





Le début de l'année 1942 est très favorable à Theo Weißenberger qui, en deux combats, revendique quatre victoires. Il décrit dans un style télégraphique le premier engagement pour son ami H-H. Schmidt, cloué sur son lit d'hôpital^[2] :

« Le 24.1, deux Bf 109 à la chasse au train sous la protection de trois Bf 109. Tout à coup attaque de quatre I-18 et trois Hurricane. Au cours du combat victoire contre un I-18 à 300 m de hauteur et à 50 m de distance. Puis victoire contre un Hurricane en piqué à bout portant (20-30 m). Deux autres victoires pour les Bf 109, au total quatre victoires aériennes. »

Le début de l'année est en revanche beaucoup moins favorable à l'Oberleutnant Felix-Maria Brandis et à son radio, le Feldwebel Herbert Baus. Conduisant la Staffel à la chasse au train sur la fameuse voie ferrée Mourmansk-Léninegrad vers 11 heures le 2 février, Brandis reçoit l'ordre de revenir se poser à Kiestinki. Les Bf 110 rencontrent brutalement un front nuageux et en quelques instants, ils perdent toute visibilité et tout repère. Deux appareils se posent en catastrophe. L'équipage Oberleutnant Max Franzisket et Unteroffizier Harry Pittack s'en sort sans mal, mais l'avion de Brandis percute un congère sur un lac gelé. Brandis est tué sur le coup et Baus, qui a été éjecté, est grièvement blessé. Un troisième Bf 110 doit faire un atterrissage forcé, le Leutnant Hans Kirchmeier étant légèrement blessé.

La disparition de Felix-Maria Brandis, estimé et respecté par tout le personnel de l'escadrille, est durement ressentie. Il est remplacé à la tête de l'unité par l'Oberleutnant Karl-Fritz Schloßstein.

Le 26 février, la 6.(Z)/JG 5 retrouve Kirkenes. Moins d'un mois plus tard, le 16 mars, une réorganisation au sein de la JG 5 lui fait changer à nouveau de dénomination. Elle prend le nom de 10.(Z)/JG 5 et est désormais placée sous le commandement direct du Stab/JG 5 qui se trouve pourtant toujours à Oslo-Fornebu.

L'arrivée du convoi PQ 12 déclenche de violents combats aériens entre le 6 et le 10 mars, mais l'action déterminée de la chasse soviétique protège de manière efficace les précieux cargos. Le 11 mars, un engagement met aux prises six Bf 110 à deux P-40C et un Hurricane du 147 IAP. Pas moins de trois appareils de la 6.(Z)/JG 5 sont détruits. Par chance pour les Allemands, seuls deux hommes sont légèrement blessés. En contre-partie, les Soviétiques perdent le P-40C du Starshiy Leytenant A.V. Yellitsev, crédité à l'Unteroffizier Reinhold Fiedler (qui a revendiqué un MiG).

Le résultat de ce combat met en lumière les changements qui sont intervenus dans ce secteur du front depuis la fin de l'année 1941. Les lents et mal armés I-16 et I-153 ont disparu des cieux de Laponie, remplacés par des appareils plus modernes désormais confiés à des pilotes de plus en plus chevronnés. Christer Bergström et Andrey Mikhailov analysent la situation à cette période de la guerre^[3] :

« En comparaison avec les autres secteurs du front Est, l'ampleur et l'intensité des combats aériens dans le Grand Nord sont restées limitées. Néanmoins, l'étude des pertes des deux camps révèle une situation tout à fait différente de celle des autres secteurs. Au cours du mois de mars 1942, la



JG 5 a revendiqué vingt victoires pour la perte de cinq avions. Au total, la Luftflotte 5 a perdu onze avions du fait de l'ennemi ou pour cause inconnue et quatre autres ont été fortement endommagés. Les archives soviétiques montrent qu'au cours du même mois, les VVS-SF et VVS du front de Carélie ont perdu dix-neuf avions et huit autres ont été endommagés du fait de l'ennemi ou pour une cause inconnue. »

Weißenberger fait à nouveau parler de lui, remportant huit victoires au mois d'avril, dont un triplé en deux sorties le 15. Ce jour-là, la Luftflotte 5 sort en masse au-dessus du port de Mourmansk. Weißenberger abat un I-16 (identifié comme I-180) du 78 IAP. Au cours de la seconde mission qui se déroule dans l'après-midi, il revendique un MiG et un Hurricane.

Mais, tout ne se passe pas toujours aussi bien. Le 25 avril, les équipages d'alerte décollent à 07h20 pour intercepter une formation de 20 Pe-2 qui se dirige sur Kirkenes. Weißenberger isole deux bombardiers au-dessus de la baie de Motovsky et les descend en flammes l'un après l'autre. Tout à coup, trois Pe-2 surgissent qui cherchent à lui couper la route. Le Bf 110 reçoit plusieurs balles bien placées qui obligent le pilote à rompre l'engagement. Un incendie se

L'Oberleutnant Max Franzisket avec l'une des mascottes de l'escadrille – qui avait été surnommée die Dackelstaffel, l'escadrille du basset. On note les quatre marques de victoires qui décorent la dérive de son Bf 110E-2. La photo a été prise en mai 1942. (ECPA-D)

[2] Jagdgeschwader 5 Eismeerjäger – W.Girbig – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1975.

[3] C.Bergström & A.Mikhailov, op. cit.



Le LN+KR, un Bf 110C-4, survole les reliefs encore enneigés de la Norvège probablement vers la fin du printemps 1941. (ECPA-D)



déclare au moteur droit et il regagne *in extremis* la terre ferme où il se pose sur le ventre.

UNE JOURNÉE CHARGÉE

Début mai 1942, la 10.(Z)/JG 5 reçoit ses huit premiers Bf 110F-2 (probablement des F-2/trop). Au cours du mois, l'aviation soviétique change de stratégie : elle effectue des raids réguliers et en force contre les principaux aérodromes allemands, à Petsamo, Banak et Kirkenes.

Le 10 mai, bombardiers et chasseurs soviétiques effectuent plusieurs missions dans la journée. À 16h30, une formation de huit Ju 88A escortée par six Bf 110 croise un groupe de cinq SB-2 et neuf Hurricane au-dessus de l'embouchure du fleuve Litsa. Bénéficiant de l'effet de surprise et de l'altitude, les *Zerstörer* plongent sur les Soviétiques. En l'espace de cinq minutes, Weißenberger allonge son palmarès de quatre unités. Le *Starshiy Leytenant* Sergeï Kurzenkov témoigne [4] :

« Deux de nos appareils crachaient de la fumée. Il s'agissait des avions du Kapitan Mozerov et du *Starshiy Lyetenant* Kravchenko. Ils traînaient à l'arrière et se défendaient avec

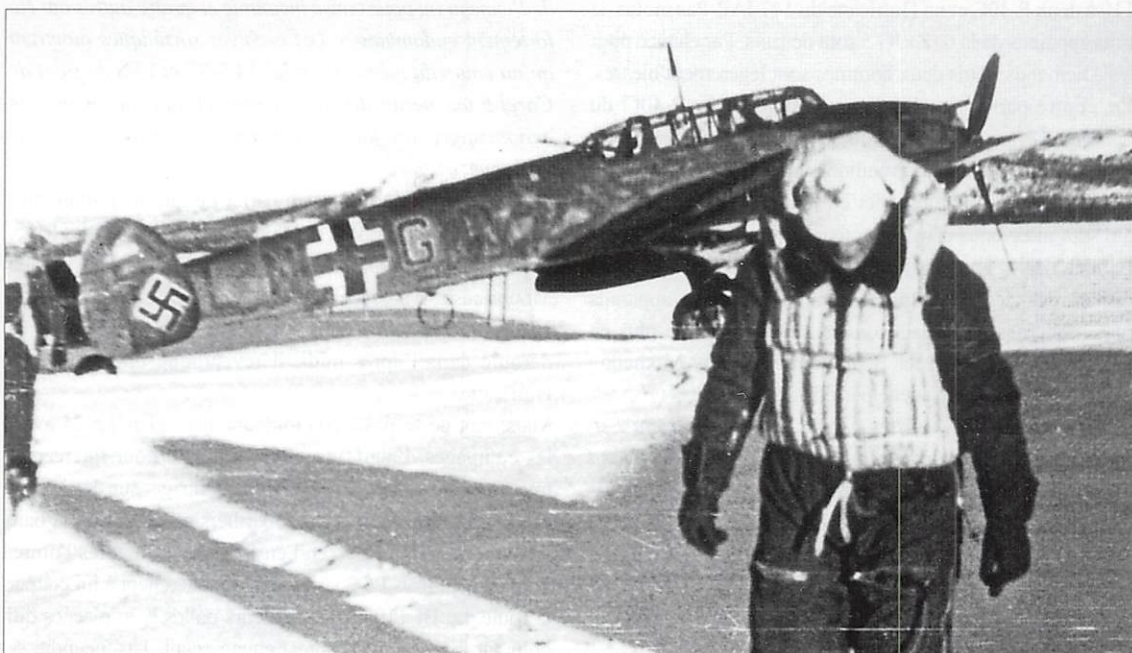
l'énergie du désespoir. Kravchenko a réussi à abattre un Me 110 d'une rafale bien placée à courte distance. Deux *Fascistes* ont alors concentré leurs attaques sur lui. Tout à coup son avion s'est disloqué sous nos yeux. Mozerov, le *cosaque du Kouban*, ne pouvait pas leur échapper. Le *Kapitan Orlov* s'est précipité à sa rescousse, mais il était déjà trop tard. Plusieurs *Fascistes* encerclaient Mozerov. Son avion était touché au moteur et il avait été transformé en brûlot rougeoyant. Pourquoi Mozerov ne sautait-il pas ? Avait-il été tué ? Mais non, il était encore en vie. Il a tiré sur le manche une dernière fois et a percuté le ventre d'un *Messerschmitt*. »

Au retour, les pilotes allemands exultent. Ils revendiquent la destruction de douze avions ennemis (venant s'ajouter aux trois autres revendiqués dans la matinée), Theo Weißenberger se taillant la part du lion avec cinq victoires en douze minutes ! En fait, le 2 GSAP n'a perdu « que » cinq appareils sur les neuf engagés. La 10.(Z)/JG 5 n'a enregistré aucune perte.

[4] C.Bergström & A.Mikhailov, op. cit.

Petsamo sous la neige, octobre 1941.

Au premier plan, le *Gefreiter* Gerhard Friedrich, radio-mitrailleur de l'*Oberleutnant* H-H. Schmidt à bord du LN+GR. (Collection K. Stenman)





Le LN+CR dans la neige, début 1942. On distingue l'insigne du basset sur le nez de l'avion. (Collection K. Stenman)

NOUVEAU CHANGEMENT DE DÉNOMINATION

Le 15 mai – soit, à une journée près, exactement huit mois après son arrivée – Weissenberger remporte sa 20^{ème} victoire. À la fin du mois, la *Staffel* s'essaie à un nouveau jeu, la chasse de nuit – si l'on peut dire, puisqu'à cette époque de l'année, le soleil ne se couche pas vraiment. Les Bf 110 courent après les biplans soviétiques qui troublent le sommeil des troupes terrestres. Sans grand succès, d'ailleurs.

Le 15 juin, cinq Bf 110 escortent des Ju 88 qui bombardent un pont de chemin de fer à 500 km au sud de Mourmansk. Ils sont interceptés par des Hurricane et des P-39 dont un est abattu. Au retour, les pilotes allemands célèbrent la 1 500^{ème} sortie de leur escadrille.

Le 18 juin voit une grosse bagarre au-dessus du port de Mourmansk, principale cible de quatre missions différentes. La 10.(Z)/JG 5 ne remporte aucune victoire, mais elle perd le Bf 110E-2 (WNR. 3759, codé LN+LR) des *Leutnant* Harry Kripphal et *Oberfeldwebel* Erich Kulik, portés disparus après avoir été abattus par la DCA à 30 km à l'ouest de Mourmansk.

Le 26 juin, à la suite de la création d'un IV/JG 5, l'escadrille est rebaptisée 13.(Z)/JG 5. À cette date, elle dispose de dix-huit équipages et de 14 Bf 110 (dont 7 Bf 110F-2).

Un terrible combat aérien au-dessus du port de Mourmansk se déroule le 28 juin. Les pilotes allemands revendiquent cinq victoires; un seul Bf 110 est endommagé, mais il réussit à rejoindre Kirkenes.

Le mois de juillet se passe dans un calme relatif et le mois d'août commence sur le même tempo. Le 13 août, au cours d'une mission d'escorte de Ju 88, dix Bf 110 sont attaqués par deux P-40. Le Bf 110F-2 (WNR. 4547, codé LN+MR) est sérieusement touché à un moteur. Le mitrailleur, l'*Unteroffizier* Fritz Schröder, réussit à abattre l'un des assaillants, mais le Bf 110 perd rapidement de l'altitude. Le pilote, le *Leutnant* Hans-Bodo von Rabenau donne l'ordre d'évacuer au mitrailleur et à son passager, le *Sonderführer* Hans Kuhnke, un correspondant de guerre venu faire un reportage et auquel on avait réservé une mission « sans danger ». L'aile du 110 s'enflamme et l'appareil explose au moment où son pilote tente de le poser sur le ventre; il est tué sur le coup.



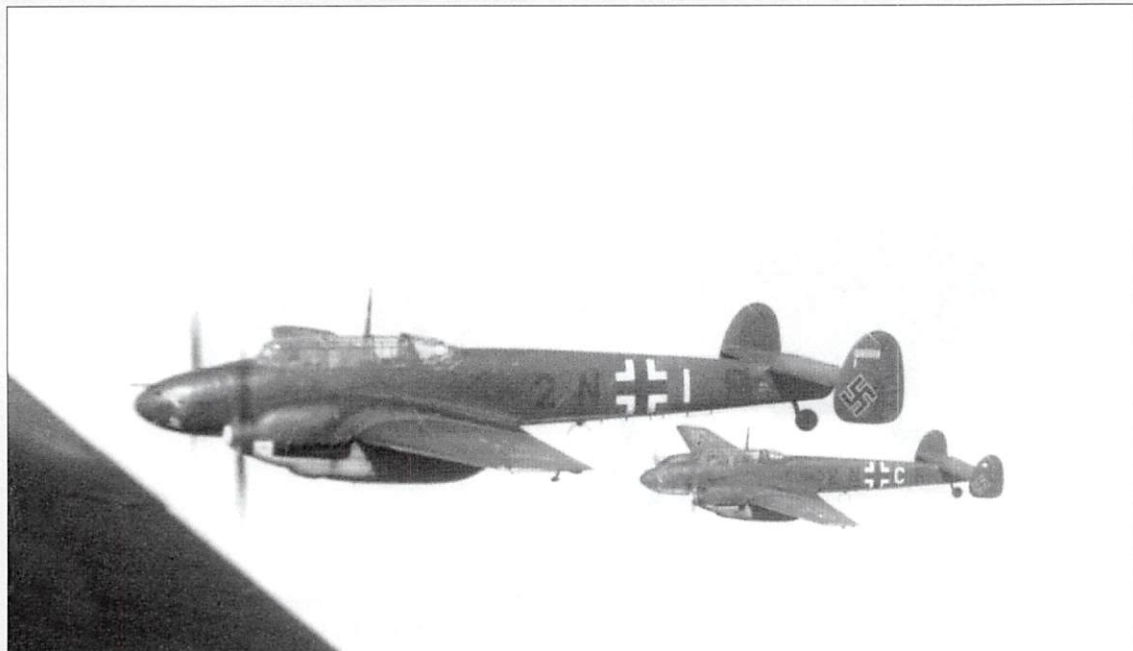
Quatre radio-mitrailleurs posent sur le terrain enneigé de Kirkenes, hiver 1941. À droite, le *Gefreiter* Guntram Weigl qui connaît trois atterrissages forcés avec trois pilotes différents en quatre mois. (Collection C. Goss)



Au premier plan, le Bf 110 (LN+IR) de l'Oberfeldwebel Theodor Weißenberger arborant onze marques de victoire sur la dérive, ce qui permet de dater la photo du 24 avril 1942, à un jour près.

L'appareil au second plan (LN+CR) porte trois victoires; il est probable qu'il s'agisse de celui de l'Unteroffizier Reinhold Fiedler.

La version de ces deux Bf 110 est difficile à identifier, mais il est possible qu'il s'agisse de E-2. (Collection C. Goss)



La recherche des deux hommes qui se sont parachutés à 80 km à l'intérieur des lignes soviétiques prend des allures rocambolesques. Schröder rentrera finalement par ses propres moyens quelques jours plus tard. Kuhnke est finalement repéré le lendemain et récupéré par un Arado 196 escorté par deux Bf 110. Mais, au moment où l'hydravion s'apprête à décoller, il est mitraillé par deux MiG-3 surgis de nulle part. Weißenberger et le Hauptmann H-H. Schmidt éloignent les deux Russes de l'Arado. Weißenberger abat le premier à moins de 50 mètres d'altitude, tandis que le second et Schmidt s'affrontent dans une passe frontale. Le 110 est atteint de cinq balles dans la cabine et son antenne est arrachée, mais le MiG-3 se réfugie dans un nuage en fumant.

Cependant, l'Arado 196 a été sérieusement endommagé et il ne peut pas repartir. Apparaissent alors six nouveaux chasseurs soviétiques. En infériorité numérique, les deux Bf 110 abandonnent le combat et rentrent à Petsamo vers 14 heures. Ils repartent en fin d'après-midi et aperçoivent les quatre passagers de l'Arado se dirigeant à pied vers les lignes allemandes, distantes de quelque 40 km.

Finalement, ceux-ci sont recueillis le lendemain par des troupes d'observation venues à leur rencontre.

Comme le rapporte Werner Girbig ^[5], la confirmation du second MiG sera fournie par les Soviétiques eux-mêmes à son vainqueur, le Hauptmann H-H. Schmidt, lors de l'interrogatoire de celui-ci après sa capture en mars 1944 :

– *Puisque vous étiez dans les Zerstörer à l'été 1942, vous devez connaître le nom du général qui s'est fait descendre dans un Bf 110.*

– ?

– *Vous ne voulez pas en entendre parler. Mais nous, nous connaissons l'histoire. Il aurait dû être récupéré par un hydravion, mais nos courageux Faucons rouges ont déjoué la manœuvre.*

– *Les deux MiG-3 ?*

– *Ah ! vous êtes au courant alors ?*

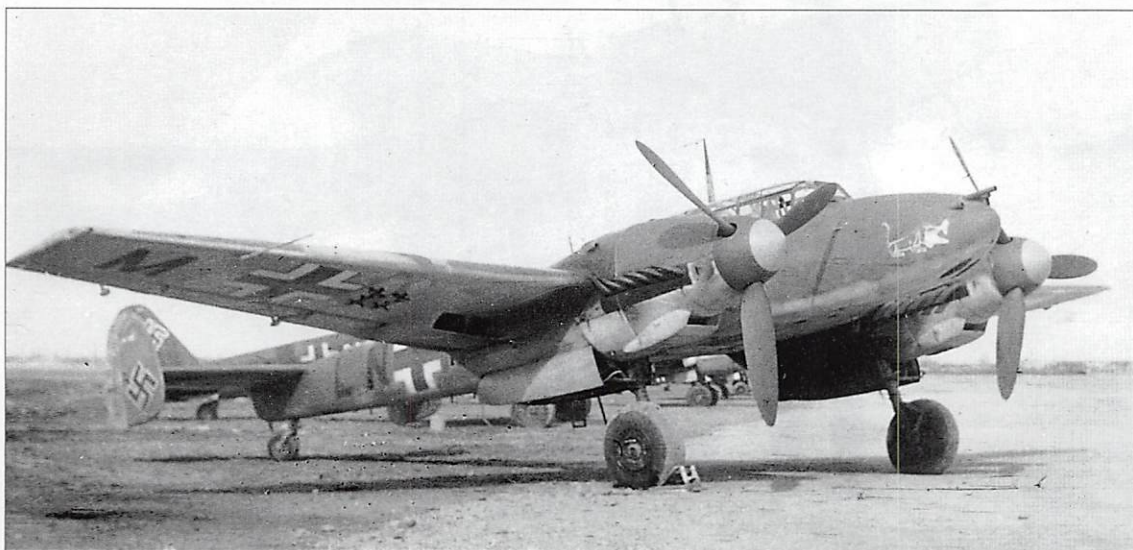
– *Oui, j'y étais. Qu'est-il advenu des MiG ?*

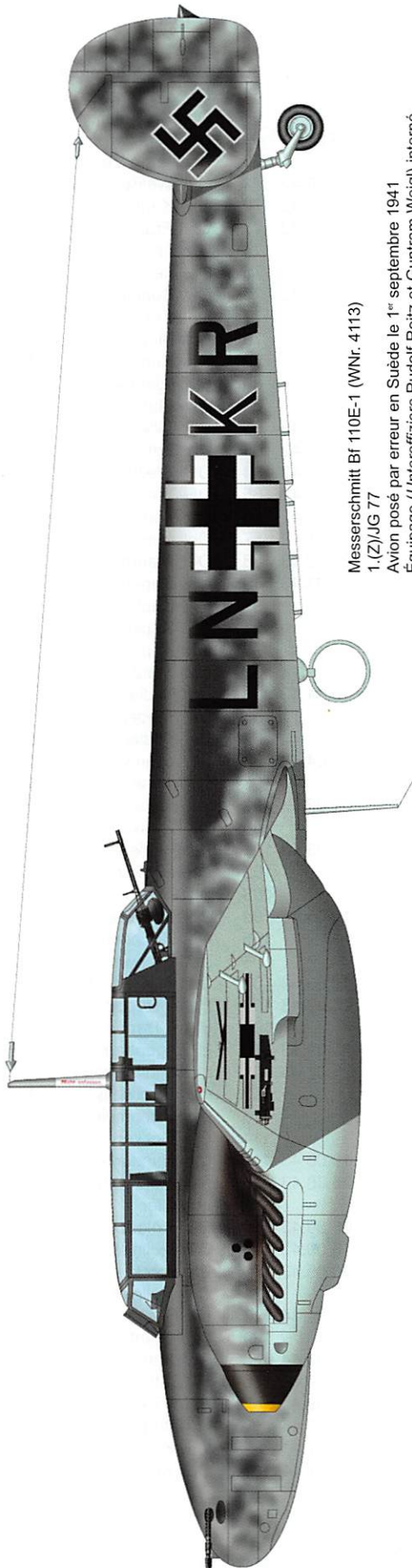
– *Eh bien ! l'un a fait un atterrissage forcé à 10 km à l'est du lac et l'autre a été porté disparu.*

[5] W. Girbig, op. cit.

Un Bf 110F-2 (LN+MR) à Kirkenes, été 1942.

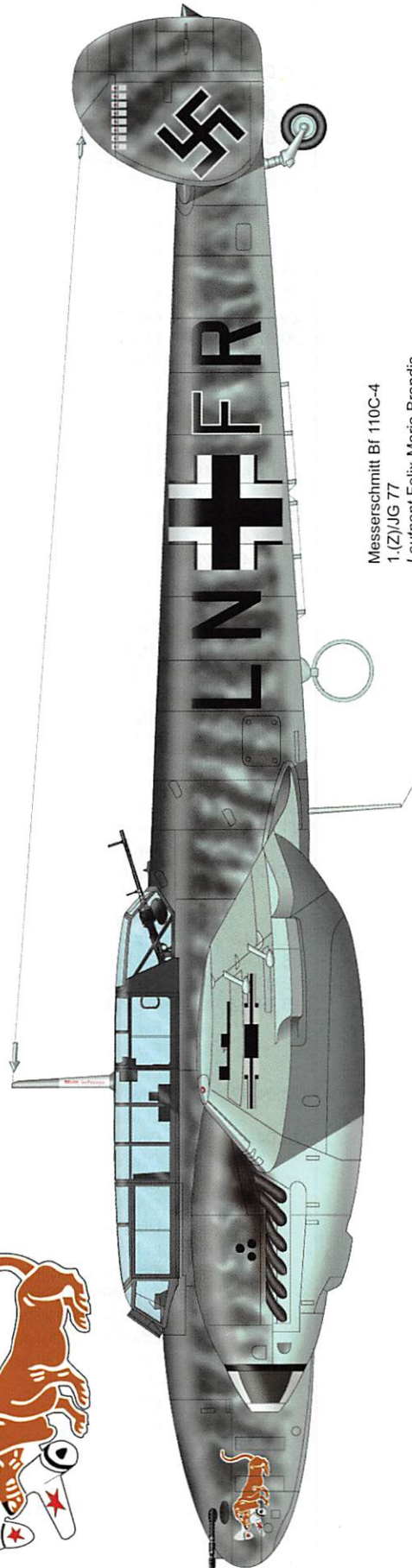
Le F-2 ressemblait extérieurement aux premiers modèles G, en particulier la casserole d'hélice était identique. Les deux différences principales résidaient dans le montage du tube de pitot (sous l'aile sur le F et sur le bord d'attaque sur le G) et dans la forme du nez. (Collection K. Stenman)





Messerschmitt Bf 110E-1 (WNr. 4113)
1.(Z)/JG 77

Avion posé par erreur en Suède le 1^{er} septembre 1941
Équipage (Unteroffiziere Rudolf Reitz et Guntram Weigl) interné.



Messerschmitt Bf 110C-4
1.(Z)/JG 77

Leutnant Felix-Maria Brandis
Kirkenes, août 1941.



LES VICTOIRES CONNUES DE LA Z-STAFFEL

08.02.41	1	Lt Weyergang	1	Lockheed	12.05.42	66	Ofw Weißenberger	19	MiG-3
09.04.41	2	Lt Brandis	1	Blenheim	15.05.42	67	Ofw Weißenberger	20	Hurricane
15.04.41	3	Lt Brandis	2	Blenheim	18.05.42	68	Oblt Kirchmeier	1	Curtiss P-40
01.06.41	4	Lt Brandis	3	Lockheed	26.05.42	69	Ufz Fiedler	7	Hurricane
19.07.41	5	Lt Schloßstein	1	I-16		70	Ufz Kemnitzer	1	Hurricane
21.07.41	6	Lt Schloßstein	2	SB-3	01.06.42	71	Ofw Weißenberger	21	Curtiss P-40
	7	Ofw Munding	1	SB-3	15.06.42	72	Ofw Kupiers	3	Airacobra
	8	Lt Brandis	4	SB-3	24.06.42	73	Oblt Franzisket	5	Hurricane
22.07.41	9	Lt Brandis	5	I-18		74	Ufz Fiedler	8	Hurricane (?)
25.07.41	10	Lt Brandis	6	I-16		75	Ufz Fiedler	9	Airacoba (?)
28.07.41	11	Lt Franzisket	1	DB-3	25.06.42	76	Ofw Kupiers	3	Hurricane
29.07.41	12	Ofw Munding	2	I-16	28.06.42	77	Oblt Franzisket	6	Hurricane
30.07.41	13	Lt Brandis	7	Albacore		78	Ofw Munding	6	Hurricane
	14	Lt Brandis	8	Albacore		79	Ofw Kupiers	4	Curtiss P-40
	15	Lt Franzisket	2	Albacore		80	Lt Ziegenhagen	1	Hurricane
	16	Lt Franzisket	3	Albacore		81	Ofw Munding	7	Airacoba
	17	Lt Schloßstein	3	Albacore	08.07.42	82	Ufz Blickle	1	Hurricane
	18	Lt Koch	1	Albacore	13.08.42	83	Ufz Schröder	1	Curtiss P-40
15.08.41	19	Lt Hoffmann	1	I-153	14.08.42	84	Ofw Weißenberger	22	MiG-3
	20	Lt Brandis	9	I-18	08.09.42	85	Ofw Weißenberger	23	Yak-1
27.08.41	21	Lt Hoffmann	2	MBR-2	20.09.42	86	Ufz Fiedler	10	MiG-3
10.09.41	22	Lt Dieterichs	1	I-15	07.11.42	87	Oblt Maertins	1	Pe-2
15.09.41	23	Lt Brandis	10	I-16	21.02.43	88	Oblt Maertins	2	Pe-2
24.10.41	24	Lt Brandis	11	I-153	29.03.43	89	Ofw Kupiers	5	Hampden
	25	Lt Koch	2	I-16		90	Ofw Kupiers	6	Hampden
	26	Ofw Weißenberger	1	I-153		91	Ofw Kupiers	7	Pe-2
	27	Ufz Fiedler	1	I-153		92	Ofw Kupiers	8	Pe-2
	28	Lt Brandis	12	I-16		93	Oblt Maul	4	Pe-2
	29	Lt Reichel	1	I-16	10.04.43	94	Ufz Fiedler	11	Pe-2
	30	Ufz Fiedler	2	I-153		95	Ufz Friederich	1	Hampden
25.10.41	31	Lt Brandis	13	Hurricane		96	Ufz Fiedler	12	Pe-2
29.11.41	32	Lt Brandis	14	I-18	25.04.43	97	Lt Wollenweber	1	Pe-2
18.01.42	33	Oblt Franzisket	4	I-18		98	Lt Schwab	1	Pe-2
	34	Ufz Reitz	1	I-18 (?)	01.05.43	99	Lt Schwab	2	Pe-2
24.01.42	35	Ofw Weißenberger	2	I-18		100	Ofw Renke	1	Hampden
	36	Ofw Weißenberger	3	Hurricane	07.05.43	101	Ufz Fiedler	13	DB-3
25.02.42	37	Ofw Weißenberger	4	Hurricane		102	Ofw Becker	1	DB-3
	38	Ofw Weißenberger	5	Hurricane		103	Ufz Fiedler	14	Hampden
	39	Lt Krippahl	1	Hurricane	10.05.43	104	Oblt Kirchmeier	2	Pe-2
11.03.42	40	Ufz Fiedler	3	MiG		105	Oblt Kirchmeier	3	Pe-2
08.04.42	41	Ofw Weißenberger	6	MiG		106	Lt Wollenweber	2	Pe-2
12.04.42	42	Ofw Weißenberger	7	LaGG	12.06.43	107	Oblt Maul	5	P-40
15.04.42	43	Ofw Weißenberger	8	I-180	15.06.43	108	Hptm Treppe	1	Boston II
	44	Ofw Weißenberger	9	MiG		109	Hptm Treppe	2	Boston II
	45	Ofw Weißenberger	10	Hurricane	20.07.43	110	Lt Ziegenhagen	1	Pe-2
	46	Lt Maul	1	Hurricane	25.07.43	111	Lt Ziegenhagen	2	Pe-2
23.04.42	47	Ofw Weißenberger	11	Hurricane		112	Oblt Kohlweiß	1	Pe-2
	48	Lt Maul	2	I-180		113	Oblt Kirchmeier	4	Pe-2
25.04.42	49	Ofw Weißenberger	12	Pe-2		114	Ofw Becker	2	Pe-2
	50	Ofw Weißenberger	13	Pe-2	10.08.43	115	Ufz Wunderle	1	Pe-2
10.05.42	51	Oblt Schloßstein	4	Hurricane	26.08.43	116	Oblt Kohlweiß	2	Il-2
	52	Ofw Munding	3	Hurricane		117	Lt Müller	1	Il-2
	53	Ufz Fiedler	4	Hurricane	06.09.43	118	Ofw Kolodziej	1	Pe-2
	54	Lt Maul	3	Hurricane	16.09.43	119	Ofw Rollnick	1	Boston II
	55	Ofw Weißenberger	14	MiG-3	20.09.43	120	Ufz Borck	1	Boston
	56	Ofw Weißenberger	15	MiG-3		121	Ofw Rollnick	2	Airacobra
	57	Ofw Weißenberger	16	Hurricane	16.01.44	123	Ufz Hess	1	LaGG-5
	58	Ofw Weißenberger	17	Hurricane		124	Lt Ziegenhagen	3	LaGG-3
	59	Ofw Weißenberger	18	MiG-3	30.03.44	125	Ofw Mack	1	Beaufighter
	60	Ofw Kupiers	1	Hurricane	18.04.44	126	Ofw Bähge	1	Beaufighter
	61	Ofw Kupiers	2	MiG-3	28.09.44	?	Hptm Treppe	?	B-24
	62	Ofw Munding	4	MiG-3	03.10.44	?	Lt Bähge	?	B-24
	63	Ofw Munding	5	Hurricane	14.11.44	?	Ofw Kupiers	?	B-24
	64	Ufz Fiedler	5	Hurricane	15.11.44	?	Ofw Kupiers	?	B-24
	65	Ufz Fiedler	6	Hurricane					

Le quatrième des victoires individuelles (4^{ème} colonne) ne concerne que le total remporté avec la Z-Staffel, sans tenir de compte de possibles victoires antérieures avec d'autres unités.

Liste aimablement communiquée par Chris Goss.



Theo Weißenberger L'as du grand Nord



Theodor Weißenberger est né en décembre 1914. Très jeune, il travaille avec son père, jardinier de son état. La guerre va cependant chambouler son plan de carrière. Il incorpore la Luftwaffe fin 1940, il est alors âgé de 26 ans. Il est affecté en septembre 1941 à la 1.(Z)/JG 77 avec laquelle il va particulièrement se distinguer en remportant 23 victoires en onze mois. Le 10 septembre 1942, promu entre-temps *Oberfeldwebel*, il est transféré à la 6./JG 5 volant sur Bf 109, où il ne tarde pas à passer officier.

Son palmarès atteint 38 victoires quand il décroche la *Ritterkreuz* le 13 novembre 1942. En juin 1943, il prend le commandement de la 7./JG 5, puis de la 6./JG 5 en septembre. Promu *Oberleutnant*, il est décoré des Feuilles de chêne le 2 août pour sa 112^{ème} victoire. Son ascension se maintient au même rythme, *Kommandeur* du II./JG 5 le 27 avril 1944 avec le grade de *Hauptmann*, il devient *Kommodore* de la JG 5 le 1^{er} juin. Sa brève apparition dans le ciel de Normandie est fructueuse : 25 victoires contre les Alliés occidentaux en un mois et demi. Il obtient sa 200^{ème} victoire à cette occasion, un Spitfire abattu près de Rouen le 25 juillet.

Major et *Kommandeur* du I./JG 7 en novembre 1944, il prend le commandement de l'escadre en janvier 1945. Il ajoute 8 nouvelles victoires à son palmarès sur Me 262 avant la fin de la guerre. Il aurait dû recevoir les Épées, mais la cessation des hostilités le privera de cette décoration.

Passionné de sport automobile, il participe à de nombreuses courses après sa sortie de captivité en 1946. L'anneau du Nürburgring lui sera fatal le 10 juin 1950.



SÉRIE NOIRE

L'escadrille étant entièrement équipée en Bf 110F-2 en septembre 1942 (13 Bf 110F-2 et 2 Bf 110E-2 en compte au premier du mois), elle est de plus en plus fréquemment engagée dans des missions de bombardement. Le 2 du mois, elle exécute deux missions contre le terrain de Murmachi. Au retour de la seconde, le moteur gauche du LN+NR (WNR. 4560) lâche au moment où il se présente à l'atterrissage à Kirkenes. L'*Oberfeldwebel* Kurt Frenzel et l'*Unteroffizier* Paul Hemmstedt sont tués. La même mésaventure survient à Weißenberger, mais il vole à une altitude suffisante pour se poser sans encombre. Deux jours plus tard, un équipage (*Unteroffizier* Bruno Assmuss et *Gefreiter* Erwin Härtel) chargé de convoier un Bf 110F-2 neuf de Pori à Kirkenes disparaît sans laisser de trace.

Le 8 septembre, Theo Weißenberger revendique sa 23^{ème} victoire (un Yak-1). Quelques jours plus tard, il est transféré à la 6./JG 5 sur monomoteur. L'ascension de cet as de la Luftwaffe va alors être fulgurante; il dépasse les 100 victoires le 4 juillet 1943 (soit 81 victoires remportées en neuf mois et demi) et les 150 le 25 mars 1944. Il est remplacé à la 13.(Z)/JG 5 par l'un de ses frères, Otto.

La fin de l'année 1942 apporte son lot de brouillard, de neige et de visibilité réduite qui réduisent considérablement les activités de la Luftwaffe en général et de la 13.(Z)/JG 5 en particulier. Fin octobre, le maréchal Göring ordonne que 20% du personnel technique soient transférés à l'infanterie, ce qui n'arrange pas les affaires de l'escadrille dont les effectifs en « hommes noirs » n'étaient déjà pas pléthoriques.

Le 11 octobre se déroule un tragique accident sur le terrain de Kirkenes. Le Bf 110F de Karl-Fritz Schloßstein est chargé de bombes pour une mission qui est finalement décommandée. L'armurier, le *Flieger* Lucas Kulturer, entreprend de décharger mais les bombes, mais il fait une fausse manœuvre et l'une des charges explose. L'armurier est tué et l'avion pulvérisé. Des débris volent dans tous les sens et un gouvernail tombe au milieu d'un groupe de pionniers, tuant une vingtaine de soldats.

Dans le courant du mois de décembre, l'escadrille est déplacée à Kemijärvi où elle est saluée par plusieurs raids de l'aviation soviétique, notamment le 25 décembre et le 1^{er} janvier 1943; en cette seconde occasion, deux F-2/trop sont légèrement endommagés par des bombes.

En janvier 1943, les effectifs de la 13.(Z)/JG 5 vont fondre à

L'Arado 196, probablement du I./BFG 196, abandonné après l'échec du sauvetage de l'équipage du Bf 110 abattu le 13 août 1942.
(Collection K. Stenman)



Un Bf 110E en patrouille au-dessus d'un fjord. Deux appareils de cette version, portant la même immatriculation (LN+KR) ont été perdus par la 1.(Z)/JG 77. Le premier, le 1^{er} septembre 1941, s'est posé par erreur en Suède et le second est tombé le 15 décembre 1941 près de Rovaniemi à la suite d'un combat aérien. (Collection K. Stenman)

Theo Weißenberger de retour d'une mission victorieuse, probablement vers avril ou mai 1942. (ECPA)

la suite de la perte de 8 appareils, détruits ou fortement endommagés par accident ou par bombardement aérien. Il faut attendre le début avril pour qu'elle revienne à une dotation normale. La série noire se poursuit le 9 février, lorsque l'*Unteroffizier* Otto Weißenberger doit effectuer un atterrissage forcé à 10 km au sud d'Alakurtti à la suite d'une panne de moteur. Theo ne laisse le soin à personne d'aller chercher son frère le lendemain à bord d'un Fi 156.

Le 28 février, l'*Oberleutnant* Oskar Maertins, qui a remporté sa seconde victoire sept jours plus tôt, est descendu par des chasseurs soviétiques au cours d'un bombardement de la voie ferrée de Mourmansk. Maertins sera abattu par des troupes russes et son radio, l'*Unteroffizier* Hans Steinbeck, envoyé en captivité.

Fin février, la 13.(Z)/JG 5 touche ses trois premiers Bf 110G-2. Elle sera entièrement transformée sur G-2 courant août. Le 14 mars, Karl-Fritz Schloßstein casse l'un des trois G-2 (WNR. 5213) en se retournant à l'atterrissage lors du transfert d'une partie de l'escadrille à Kirkenes. Lui-même et son radio (le *Feldwebel* Gerhard Friedrich) ne sont que légèrement blessés.



UN ÉTÉ POURRI

Alors qu'au sol, le front jouit d'un calme relatif (à tel point que les Allemands le surnomment *die Front ohne Kampfhandlungen*, le front sans action de guerre), dans les airs la situation est différente. Le ravitaillement allié en avions de combat commence à peser sur la conduite des opérations. Les premiers B-25 ont fait leur apparition fin février et les Boston, Tomahawk et Airacobra attaquent en nombre toujours croissant. Enfin, les Allemands font aussi connaissance avec le Yak-7 le 15 mars.

À la mi-avril, l'escadrille abandonne progressivement son ancien code tactique « LN+_R », remplacé par un plus classique « 1B+_X ».

La 13.(Z)/JG 5, qui est plutôt utilisée pour le bombardement, en découd assez peu avec l'aviation soviétique au cours du printemps. Elle ne remporte que dix victoires pendant les quatre premiers mois de l'année. Le 1^{er} mai, un convoi côtier, protégé par un *Schwarm* de Bf 110, est attaqué par une quinzaine de DB-3 escortés par des Pe-2. L'un de ces derniers abat instantanément l'appareil (Bf 110F-2 WNR. 5079, codé 1B+FX) de l'*Oberfeldwebel* Wolfgang Renke et *Unteroffizier* Helmuth Reiher. Il tombe dans l'océan arctique et s'enfonce aussitôt. Renke est recueilli par un mouilleur de mines, mais Reiher, qui n'a probablement pas eu le temps de s'extraire de l'avion, périt noyé.

Kirkenes est régulièrement attaqué par les bombardiers frappés de l'étoile rouge, en particulier le 7 mai lorsqu'une importante formation de DB-3 et de Hampden, escortée par des Pe-2, est interceptée par une patrouille d'alerte. Trois bombardiers sont revendiqués, dont deux par l'*Unteroffizier* Reinhold Fiedler, dont ce sont les 13^{ème} et 14^{ème} victoires. Seul un avion est légèrement endommagé à l'atterrissage côté allemand.

Le mois de juin sera nettement défavorable à la 13.(Z)/JG 5. Celle-ci est chargée de la protection des convois qui cabotent le long de la côte norvégienne et ses effectifs sont répartis entre Berlevaag, Vardö et Kirkenes pour plus d'efficacité. Le 19 juin, après un décollage sur alerte depuis Kirkenes, trois Bf 110 sont attaqués par surprise par des Pe-2. L'*Unteroffizier* Günther Friedrich et son radio, l'*Unteroffizier* Albert Denzer, sont abattus et s'écrasent à une quinzaine de kilomètres à l'ouest d'Ekkero. Ils sont tués tous les deux. Trois jours plus tard, une faute de pilotage à l'atterrissage coûte la vie aux *Unteroffiziere* Karl-Friedrich Herrmann et Alois Herrmann. Le 23 juin, après un échange de tirs avec des bombardiers soviétiques, le Bf 110F-2 (WNR. 5096, codé LN+DR ou CR) doit être évacué par son équipage (*Oberfeldwebel* Karl Becker et *Unteroffizier* Ottmar Werz).

Pour compenser les quatre avions détruits et les deux endommagés dans le courant du mois de juin, la 13.(Z)/JG 5 doit se contenter de trois victoires, dont deux attribuées à un nouvel arrivant, le *Hauptmann* Herbert Treppe.

UN NOUVEAU STAFFELKAPITÄN

Le 25 juillet, lors de l'interception d'une formation de Pe-2 près de Nyhavn, l'*Oberleutnant* Peter Kohlweiß, après avoir abattu un bombardier, est attaqué par plusieurs P-39. Son radio, le *Feldwebel* Robert Hink, est tué d'un obus dans la tête. Malgré les dégâts subis, Kohlweiß peut revenir au terrain. L'escadrille revendique en tout quatre Pe-2.

Le mois d'août est relativement calme avec peu d'engage-



L'équipage *Oberleutnant* Hans Kirchmeier (à gauche) et *Unteroffizier* Walgter Siffert, à Kirkenes en mai 1942. (ECPA-D)

ments aériens, l'escadrille étant employée en majorité à escorter des convois côtiers. C'est au cours de l'une de ces missions que les *Oberleutnant* Kohlweiß et *Leutnant* Müller abattent un Il-2 chacun le 26 août.

Le 6 septembre, au cours d'une interception de bombardiers-torpilleurs soviétiques, le Bf 110G de l'*Oberfeldwebel* Johann Kolodziej percute involontairement un Hampden. Les deux appareils explosent en vol, entraînant leur équipage dans la mort.

Le 21 septembre, dix Bf 110 décollent de Kirkenes à destination de Stavanger. Leur mission est d'assurer la protection du croiseur lourd *Lützow* qui doit

quitter l'Altafjord où il s'est réfugié pour subir des réparations dans le port allemand de Gotenhafen. Plusieurs escales ont été réservées aux équipages de la 13.(Z)/JG 5, mais ceux-ci, peu familiarisés avec les terrains de Bödö, Drontheim et de Herdla, cassent du bois en cours de route, de sorte qu'ils n'arrivent qu'à six à Stavanger. L'appareil de l'*Oberleutnant* Ziegenhagen est même touché au moteur par un navire de *flak* ! Le voyage du *Lützow* se déroule sans



encombre, de sorte que les Bf 110 sont de retour à Kirkenes le 27 septembre.

Dès son arrivée, le *Hauptmann* Schloßstein est informé qu'il est muté à l'état-major de la *Luftflotte* 5. Il est remplacé temporairement par l'*Oberleutnant* Hans Kirchmeier, puis de manière définitive par le *Hauptmann* Herbert Treppe.

La fin de l'année 1943 s'écoule sans grand relief. L'arrivée de l'hiver entraîne un ralentissement des sorties. Aucune victoire n'est enregistrée au cours des trois derniers mois de l'année. La 13.(Z)/JG 5 passe pour la première – et la dernière – fois les fêtes de Noël à Kirkenes, mais alors

que le personnel n'aspire qu'à s'amuser, les événements se précipitent.

Le 26 décembre, le *Scharnhorst* est coulé au large du cap Nord par la flotte britannique alors qu'il donnait la chasse à un convoi allié. De ses 1 800 hommes d'équipage, seuls 36 survivront. À Kirkenes, comme un peu partout en Norvège et en Finlande, c'est le branle-bas de combat. Cependant, le temps s'en mêle et une tempête de neige empêche tout



Ce Bf 110G-2 portant le nouveau code tactique (1B+AX) est probablement celui du *Staffelkapitän*, le *Hauptmann* Herbert Treppe. (Collection K. Stenman)



décollage pendant quarante-huit heures. Enfin, le 28, deux groupes de quatre Bf 110 chargés de bombes s'envolent vers 9 heures pour attaquer la flotte britannique. Mais la brume est le meilleur atout de cette dernière. Après deux heures de vaines recherches, les Bf 110 font demi-tour. Le lendemain, les avions sont cloués au sol par un épais brouillard.

ADIEU À KIRKENES

Le 7 janvier 1944, quatre équipages sous les ordres de l'Oberleutnant Helmuth Ziegenhagen sont rattachés à une nouvelle unité, baptisée *Nahkampfgruppe Kiestinki*, du nom de sa base. Ce groupe d'appui rapproché, commandé par le Major Wolf, est chargé de harceler la voie ferrée de Mourmansk. Cela commence plutôt mal, puisque le 13 janvier, le Bf 110G-2 (1B+HX) du Leutnant Helmut Müller est touché au moteur droit par un obus de DCA près de Kousema. L'appareil effectue un atterrissage forcé au cours duquel le radio, l'Unteroffizier Gerhard Sarodnik est blessé. Les deux hommes regagneront leurs lignes quelques jours plus tard.

Les équipages détachés rentrent à Kirkenes à la fin du mois. Le 13 février, le *Hauptmann* Treppe reçoit l'ordre de transférer son escadrille à Herdla, dans le sud de la Norvège. Les *Zerstörer* quittent ainsi le front Est pour faire face aux Alliés occidentaux.

Le 30 mars, huit Bf 110 montent la garde au-dessus du navire-atelier *Monte Rosa* et de quatre navires de *flak* qui naviguent en direction de l'Altafjord où le *Tirpitz* a été endommagé par un raid de la RAF au début du mois. Tout à coup surgissent 18 Beaufighter, dont 6 armés d'une torpille. L'Oberfeldwebel Albert Mack revendique la seule victoire du côté allemand, mais avec son radio (Unteroffizier Rolf Möbius), il est porté disparu à l'issue du combat.

À la mi-juillet, un nouveau IV./ZG 26 est mis sur pied. La 13.(Z)/JG 5 est alors incorporée à ce nouveau groupe sous la dénomination de 10./ZG 26. Le *Hauptmann* Herbert Treppe en conserve le commandement et l'escadrille garde aussi son code tactique « 1B ». La *Küstenstaffel Krim* avec ses Bf 110G sous les ordres du *Hauptmann* Klimmer devient 12./ZG 26 (code tactique « 1K ») et ce n'est qu'en novembre 1944 que la 11./ZG 26 sera formée sous les ordres du *Hauptmann* von Ruchow.

Le 28 septembre, Treppe accomplit l'exploit d'abattre un Liberator du N° 206 Squadron au large de Lister. Le 30 octobre, il est promu *Kommandeur* du IV./ZG 26 et la 10./ZG 26 emménage à Trondheim sous les ordres du Leutnant Peter Bähge.

LA FIN

Début avril 1945, un nouveau II./JG 5 est créé sous les ordres de Treppe. Il rassemble ce qu'il reste du III./JG 5 et du IV./ZG 26. La 7./JG 5 du Leutnant Kupiers récupère les Bf 110 des ex-10. et 12./ZG 26. Les pilotes de *Zerstörer* ont été pour la plupart transformés sur Bf 109 à partir du début mars 1945.

Le groupe est transféré à Herdla le 2 avril. Le Leutnant Peter Bähge, victime d'une panne de moteur à bord d'un Bf 109, s'abîme en mer. Il périt noyé. Le lendemain, le *Feldwebel* Martin Wunderle décolle de Trondheim à bord d'un Bf 109. Il a pris avec lui l'un des bassets mascottes, Lockheed. Il semble que celui-ci se soit emmêlé les pattes dans les câbles



du gouvernail de direction. Devenu incontrôlable, le Bf 109 s'écrase peu après le décollage, causant l'ultime perte humaine de la *Zerstörerstaffel*.

Ainsi s'achève tragiquement l'existence de cette escadrille unique par le fait qu'elle a combattu du début jusqu'à la fin à partir du sol norvégien, tantôt contre les Occidentaux, tantôt contre les Russes et toujours sur Bf 110. Elle a remporté environ 130 victoires, pour la perte de 38 navigants tués, 8 disparus et 3 prisonniers.

Ravitaillement du Bf 110G-2 codé 1B+IX à Stavanger-Sola lors de l'opération de protection du croiseur *Lützow* fin septembre 1943.

On remarque sur la photo du bas le filtre tropical du moteur gauche monté sur le bord d'attaque de l'aile. Sur le moteur droit, le filtre se trouvait sur le côté gauche du capot moteur et au-dessus de l'aile. Entre autres aménagements, les versions tropicales disposaient de pneus recouverts d'une peinture blanche spéciale pour les protéger du soleil. (Bundesarchiv)

Bibliographie

Jagdgeschwader 5, Eismeerjäger – W.Girbig – Motorbuch, Stuttgart, 1975.
Luftwaffe Suomessa (vol. 1 et 2) – O.Anttonen & H.Valtonen – 1976/1980.
Black Cross-Red Star (vol. 1 et 2) – C.Bergström & A.Mikhailov – Pacifica, 2000/2001.

L'auteur tient à remercier Kari Stenman et Chris Goss pour leur aide précieuse.