



LE HEINKEL He 219 UHU

Un grand-duc **pas si chouette**

par Christian-Jacques Ehrengardt

« Ceux qui ont eu l'occasion de piloter le He 219 ne veulent plus entendre parler d'un autre chasseur de nuit. »

Hauptmann Eduard Hausdorf, Technischer Offizier I./NJG 1

Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection E-N Archives

Pendant la Seconde Guerre mondiale, seuls deux avions ont été conçus *ab initio* pour la chasse de nuit : le Northrop P-61 américain et le Heinkel Ta 154 allemand. Comme les Bristol Beaufighter, de Havilland Mosquito, Nakajima J1N1, Junkers Ju 88 et autres Messerschmitt Bf 110, le Heinkel He 219 a été développé pour des tâches différentes avant de se retrouver engagé dans des combats nocturnes – par la force des choses, pourrait-on dire.

Or, cet appareil baptisé Uhu [1] (grand-duc), qui ressemble plus à une grosse fourmi ailée qu'à un rapace nocturne, n'a tenu qu'un rôle marginal dans la défense nocturne du *Reich*, la faute en incombant aux services techniques qui ne voulaient pas d'un avion supplémentaire dans l'inventaire de la *Nachtjagd*. Présenté partout comme l'un des tout meilleurs chasseurs de nuit de la Seconde Guerre mondiale, le He 219 paraît toutefois avoir été largement surestimé.

UN PROJET MORT-NÉ

Le 28 avril 1940, l'Ernst Heinkel AG présente au RLM le *Projekt P.1055* conçu par le *Dr.-Ing.* Robert Lusser : un biplace de reconnaissance à hautes performances (vitesse maximale de 750 km/h, rayon d'action de 2 000 km) équipé d'un habitacle pressurisé et d'un train tricycle, dérivé du Heinkel He 119. De ce modèle expérimental, conçu par les frères Günter, il conserve l'étrange disposition consistant en deux moteurs turbocompressés accouplés, logés derrière les pilotes, entraînant une hélice quadripale au moyen d'un arbre traversant le cockpit (ultérieurement, deux hélices contrarotatives). Il est même prévu une version *Zerstörer* (P.1056) et des

[1] Ce nom n'apparaît dans aucun document d'EHAG, probablement parce qu'Ernst Heinkel avait demandé à ce qu'il soit baptisé Marder (martre), mais le RLM exigeait que les chasseurs reçoivent des noms de prédateurs ailés (on rappellera néanmoins que le Me 262 avait été nommé... hirondelle !).

[2] Contrairement à ce qui a souvent été écrit, il n'a jamais été question d'en faire un chasseur de Mosquito, cet appareil étant alors inconnu dans le ciel du *Reich*.

dérivés divers et variés, biplaces, triplaces, armés ou non de tourelles télécommandées, en veux-tu en voilà...

La Luftwaffe manquant cruellement d'avions de reconnaissance performants, ce projet retient l'attention du RLM, qui lui alloue la dénomination officielle de 08-219 (He 219). Toutefois, les nombreuses modifications exigées par les services techniques et les problèmes non moins nombreux posés par les moteurs accouplés (voir la triste affaire du He 177) entraînent retards et envolée des coûts, sans que pour autant une solution satisfaisante n'émerge. Face à une situation inextricable, le 25 juin 1941, le RLM rejette définitivement le *Projekt P.1055*. Furieux d'avoir perdu un an et des investissements considérables dans ce projet mort-né, le *Prof.* Ernst Heinkel saque Lusser sur-le-champ ; le père du Messerschmitt Bf 109 n'aura aucun mal à se faire engager par Fieseler, où il travaillera sur le Fi 103 (V1). Le 17 juillet 1941, le *Generalfeldmarschall* Ernst Udet, *Generalluftzeugmeister u. Chef des Planungsamts* (chef de la production aéronautique), en visite à l'usine de Rostock-Marienehe, se fait présenter la maquette du He 219 (P.1055). C'est alors que, pour la première fois, est évoquée la possibilité d'en faire un chasseur de nuit. À son retour à Berlin, Udet en informe le *Generalmajor* Josef Kammerhuber, *General der Nachtjagdflyer*. Ce dernier, à la recherche d'un intercepteur plus performant pour faire face à la nouvelle génération de quadrimoteurs britanniques [2] (Halifax, Stirling), saute sur l'occasion : quelques jours plus tard, il envoie à Rostock trois de ses meilleurs pilotes, les *Hauptmann* Werner Streib et *Oberleutnant* Helmut Lent et Ludwig Becker. Leur rapport est accablant pour le P.1055 : dans sa configuration actuelle, les hélices contrarotatives ne permettront pas de synchroniser le tir des canons à travers leur disque, pas plus que de loger les antennes d'un radar aéroporté.

▼ L'un des tout premiers He 219 A-2 sortis de l'usine de Rostock-Marienehe à l'été 1944 ; on distingue vaguement le début de son *Werknummer* (290...). Son camouflage semble encore imparfaitement appliqué à voir le pavé RLM 75 sous la verrière. On note qu'il est équipé du collimateur Revi 16g associé à la *schräge Musik*.



▲ Patrouille de Heinkel He 219 de la NJG 1, 1944. (vue d'artiste © Antonis Karidis, 2017.)



UN NOUVEAU HE 219

Heinkel en arrive à la conclusion inéluctable que pour rentrer dans ses fonds avec ce maudit *Projekt P.1055*, le He 219 doit subir un « revamping » complet ; la tâche est confiée à Siegfried Günter. À la fin de l'année 1941, il accouche du P.1060 : un biplace bimoteur classique, équipé de deux DB 603 G de 1 900 ch. L'armement se compose de quatre canons MK 103 de 30 mm dans une gondole ventrale, plus un MG 151/20 de 20 mm dans chaque racine d'aile, ainsi que de deux mitrailleuses MG 131 Z jumelées à la disposition de l'opérateur radar (cet armement défensif disparaîtra rapidement). Il conserve le train tricycle du P.1055 et se voit doté de deux sièges éjectables – une grande première. Une version de reconnaissance à haute altitude est également proposée.

La copie rendue par Siegfried Günter semble avoir suffisamment séduit le RLM pour que celui-ci passe une commande pour 12 prototypes le 8 janvier 1942, même si ceux-ci devront recevoir des DB 603 A de 1 750 ch en raison du retard pris dans la mise au point de la version G.

Malheureusement pour Heinkel, le RAF *Bomber Command* cible Rostock pendant quatre nuits d'affilée, du 24 au 27 avril 1942, détruisant une bonne partie des plans et du hall d'assemblage des prototypes du He 219, contraignant à relocaliser le bureau d'études à

[3] Allongement du fuselage de 0,94 m, renforcement du revêtement de celui-ci, suppression des emplacements prévus pour les tourelles télécommandées et les postes de visée, allongement des nacelles, montage d'hélices supradivergentes, remodelage de l'empennage horizontal.

[4] Ce n'est que le 18 février 1943 que Himmler proclamera officiellement la « guerre totale », avec tout ce qu'elle implique en termes de sacrifices et de mobilisation humaine et industrielle.

[5] Cf. *Aéro-Journal* n° 20 (février 2011) : Me 323 Gigant, der Großraum-Transportflugzeug.

Schwechat, dans la banlieue de Vienne. La possibilité de monter le DB 603 G s'évanouissant, le RLM accepte l'installation de DB 603 A, voire de Jumo 213, dans les 20 exemplaires de présérie A-0 commandés le 25 juin 1942 ; il informe également EHAG (Ernst Heinkel AG) qu'il sera requis une production de 200 exemplaires de série par mois à partir de mai 1943. Désormais dédié à la chasse de nuit, le He 219 reçoit le nom officiel de Uhu (grand-duc).

Transféré à Rostock-Marienehe parce que la piste de Vienne-Heidfeld n'est pas achevée, le He 219 V1 (VG + LW) vole le 6 novembre 1942 aux mains du *Flugkapitän Dipl.-Ing.* Gotthold Peter. Le V2 suivra le 10 janvier 1943. Le 26 novembre, le chef pilote d'essai établit un rapport succinct pour sa direction :

« Les moteurs tournent sans à-coups. Le comportement au sol s'est amélioré, mais la roue avant a toujours tendance à se braquer sur le côté. Les décollages et atterrissages sont faciles, et la stabilité en vol est satisfaisante. Il y a encore une vibration de l'empennage arrière causée par une perturbation du flux d'air. Les forces à exercer sur les commandes sont trop importantes à haute vitesse. Vitesse maximale atteinte en palier jusqu'ici : 480 km/h. »

Comme pour tout nouveau modèle, à la suite des premiers essais en vol, le He 219 subit de nombreuses modifications [3] ; mais si la plupart des reproches trouveront un remède, il y a en a un pour lequel Heinkel restera impuissant : le manque de puissance de ses moteurs.

ET DE NOUVEAUX ENNUIS

Le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch marque une nette réticence envers ce programme. C'est l'époque où les Allemands découvrent ce que recouvre le terme de « guerre totale », qui n'a jamais été jusque-là qu'une incantation des grands ténors du nazisme pour électriser les foules sans pour autant mobiliser toutes les ressources du pays [4]. Sentant la montée en puissance des Alliés, Milch comprend que, bientôt, la quantité l'emportera sur la qualité. Il va donc falloir standardiser au maximum la production aéronautique et éviter de construire des avions trop spécialisés – ou alors, il faudra que ceux-ci incorporent le plus grand nombre possible d'éléments communs avec des types déjà en cours d'assemblage. Milch se prononce en faveur d'une version de chasse de nuit du Junkers Ju 188. Son raisonnement se tient,

▲ Le He 119 V2 (D-ASKR), l'un des prototypes d'un appareil de reconnaissance avancé mettant en œuvre deux moteurs accouplés entraînant la même hélice – une source infinie de problèmes, comme l'attestera la carrière chaotique du He 177. (EADS)



✈ Le He 219 V1 roule sur la piste de Marienehe aux mains du *Flugkapitän Dipl.-Ing.* Gotthold Peter pour son vol inaugural le 6 novembre 1942.

ANATOMIE DU He 219

Le Heinkel He 219 A-0 Uhu se présente sous la forme d'un bimoteur biplace de construction entièrement métallique à aile cantilever médiane.

FUSELAGE

Le fuselage monocoque est de section rectangulaire avec les coins arrondis. Il se compose des éléments suivants :

- Une pointe avant sur laquelle sont fixées les antennes dipôles du radar Telefunken FuG 212 Lichtenstein C-1 ou FuG 220 Lichtenstein SN-2, le boîtier du radar étant logé derrière l'opérateur, dans le cockpit.
- Une section avant avec l'habitacle accueillant les deux membres de l'équipage, installés dos à dos sur des sièges éjectables (celui du radariste, en poste arrière, est pivotant). L'accès s'effectue au moyen d'une échelle escamotable sur le côté gauche. La verrière d'une seule pièce est fixée aux montants par des rivets à tête fraisée ; elle s'ouvre en basculant sur le côté droit et peut être éjectée en vol. Une plaque de plexiglas blindé sert de pare-brise ; elle est équipée d'un essuie-glace et d'un lave-glace, ainsi que d'un système de dégivrage par pulsion d'air chaud. De sa place en porte-à-faux, le pilote bénéficie d'une vision nocturne qui n'est altérée ni par le reflet aveuglant des projecteurs sur les pales d'hélice ni par les flammes des bouches des canons au moment du tir ; cette disposition, qui semble pourtant idéale, est généralement considérée comme très vulnérable aux tirs en retour des bombardiers britanniques, mais nous ne voyons pas en quoi elle l'est plus que celle du Ju 88 G. La roue avant se rétracte vers l'arrière et pivote avant de se loger à plat sous le siège du radariste.
- Une section médiane, boulonnée à l'habitacle et rivetée à la section arrière. Elle

renferme trois réservoirs de carburant auto-étanches et blindés d'une capacité respective de 1 100 l (avant), 500 l (milieu) et 990 l (arrière) ; le remplissage s'effectue par un unique orifice situé au-dessus du réservoir arrière. Leur positionnement, au plus près du CG, permet de conserver une assiette relativement constante quelle que soit la consommation d'essence. Cette section accueille également la gondole amovible, où sont montés les quatre canons MK 108 de 30 mm et leurs casiers à munitions (100 obus par arme) ; les chemises des obus ne sont pas récupérées.

- Une section arrière, où se trouvent (éventuellement) les deux canons obliques MK 108 de 30 mm (*schräge Musik*) avec leurs bouteilles d'air comprimé et leurs casiers (100 opa), ainsi que l'armoire électrique contenant un transfo, un gyroscope FyBI 2F, une radio FuG 16 Y, un IFF FuG 25 A et, selon certaines sources, un radar FuG 217 R Neptun – ce dernier probablement à titre expérimental, la pointe avant du He 219 ne permettant pas de supporter l'installation de son antenne. Un groupe de réchauffage Kärcher-Öfen BL 30/U sert à dégivrer l'empennage arrière et à pulser de l'air chaud dans l'armoire électrique. Un siège dit « d'urgence » peut être installé dans le but de transporter un passager ; il occupe l'emplacement, qui était réservé à un éventuel troisième membre d'équipage chargé d'une mitrailleuse défensive, à la hauteur de la croix de fuselage (une vitre sur le dessus du fuselage lui offre un peu de lumière). Enfin, un canot gonflable est logé dans le fond.

- La section de queue reçoit l'empennage à double dérive, dont la partie horizontale est d'un seul tenant ; une antenne radio est noyée sur toute l'envergure du demi-stabilisateur gauche. L'empennage horizontal est équipé de flettner et de

volets de compensation ; il présente un dièdre positif de 9°. L'antenne du radar de guet FuG 220 est montée à l'extrémité du cône arrière.

VOILURE

L'aile est constituée d'un longeron unique courant sur toute l'envergure. Elle comporte sur son bord de fuite, de chaque côté, un volet de courbure entre le fuselage et la nacelle du moteur, un volet de type Fowler et un aileron de type Frise, ce dernier compensé par un volet réglable en vol ; sur l'aileron gauche est monté un volet de compensation fixe. Deux réchauffeurs BL 30/U assurent le dégivrage des ailes et des ailerons.

La partie centrale de l'aile est perpendiculaire au plan du fuselage, et les parties externes présentent un dièdre positif de 5°. Dans l'aile droite est logé un altimètre électrique FuG 101a. Un canon MG 151/20 de 20 mm est monté dans chaque demi-aile centrale avec son casier à munitions (300 obus). Il est à noter que tout le système de tir est désactivé dès lors que le train d'atterrissage et l'échelle sont en position basse.

Les longues nacelles fuselées renferment chacune un moteur DB 603 A entraînant une hélice tripale métallique VDM à vitesse constante, ainsi qu'un demi-train principal à roues en diabolos se rétractant dans la partie postérieure. Derrière le moteur, protégés par une cloison pare-feu, se trouvent un réservoir d'huile de 85 litres, ainsi que (uniquement du côté gauche) un réservoir d'huile pour la lubrification de l'alimentation sous pression. Les volets et l'atterrisseur sont actionnés hydrauliquement, mais en cas de panne, ce dernier peut être abaissé par gravité, la roue avant étant alors bloquée en position basse par un système à air comprimé. ■

mais on ignore quelle part sa cordiale détestation du *Prof.* Ernst Heinkel occupe dans cette décision !

Milch souhaite reporter les crédits alloués au He 219 sur le Me 410, mais comme ce dernier est loin de justifier sa confiance, il se ravise rapidement.

De son côté, Josef Kammerhuber fait valoir que le He 219 est un « véritable avion de chasse » et non un bombardier transformé, qu'il est plus rapide et plus maniable, et que son coût de production est inférieur de deux tiers à celui du Ju 188. Bref, il piaffe d'impatience. Les événements extérieurs jouent à leur tour un rôle négatif dans le développement du He 219. Daimler-Benz annonce qu'il ne pourra pas livrer le DB 603 G, prévu sur les versions de série, avant au moins six mois. Heinkel se replie alors sur le DB 603 E, mais celui-ci est en rupture de stock, ce qui retarde la motorisation des prototypes au-delà du V10 ; il devra se rabattre sur le DB 603 A, qui rend 150 ch à la version G.

DÉLOCALISATIONS ET PROBLÈMES DE MAIN-D'ŒUVRE

Le RLM manifeste son inquiétude de voir les bombardiers de la RAF cibler régulièrement le site de Rostock-Marienehe. L'*Oberst* Viktor von Loßberg, chef du *Technisches Amt*, demande alors à ce que la

production soit divisée entre le complexe de Mielec/Budzyń, près de Cracovie (Pologne actuelle), où seront fabriqués les fuselages, et celui de Vienne-Schwechat pour l'assemblage final ; le site de Rostock devra déménager ses gabarits et outillages à Mielec – ce qui ne sera que partiellement accompli, Rostock poursuivant la production du He 219 jusqu'au début de l'année 1945.

Cette relocalisation entraîne d'inévitables retards, d'autant que la livraison des matières premières à Mielec s'avère difficile ; en outre, Loßberg a imaginé de faire transporter les fuselages deux par deux à bord de Me 323 entre Mielec et Schwechat – or, ce sont des avions rares et déjà surchargés de travail, tant sur le front méditerranéen que sur celui de l'Est [5]. La mise en place des rotations de Gigant et la recherche de solutions alternatives vont considérablement pénaliser les cadences de sortie du Uhu. De toute façon, que ce soit en Autriche, à Rostock ou en Pologne, EHAG souffre d'un manque aigu de main-d'œuvre. Le *Prof.* Ernst Heinkel fait appel à Göring pour obtenir 2 706 travailleurs étrangers et 656 prisonniers de guerre, qui lui seront attribués en avril 1943 ; toutefois, sur ce total (qui représente 68 % du personnel impliqué dans le programme du He 219), seulement 160 sont des ouvriers qualifiés.

Pressentant les difficultés à venir, le RLM hésite à maintenir le programme du He 219, d'autant que Milch ne le tient pas en odeur de sainteté.

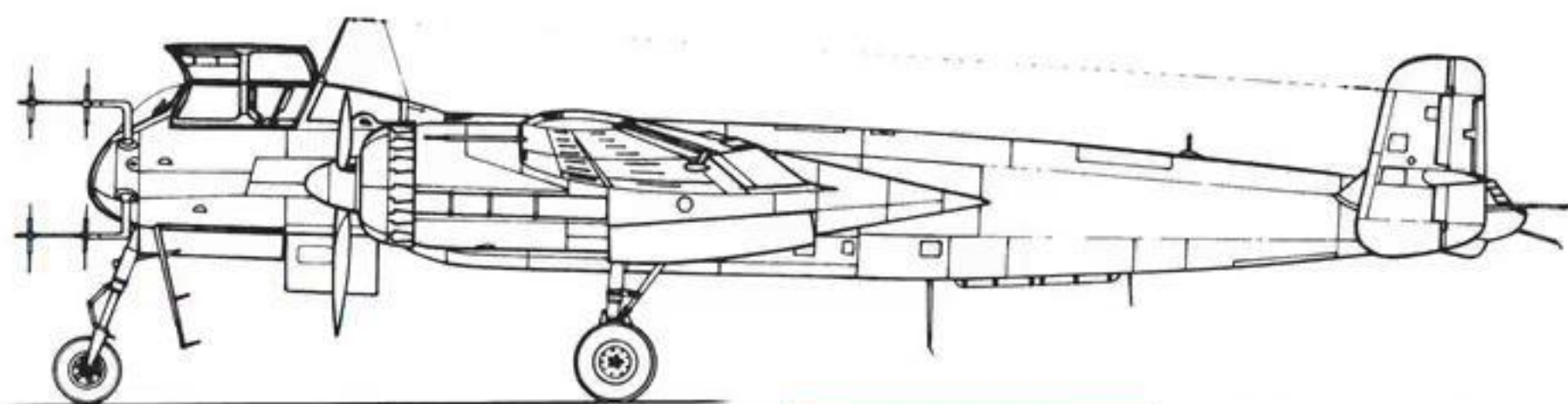


Heinkel He 219 A-0 [a]

Plans au 1/48^e

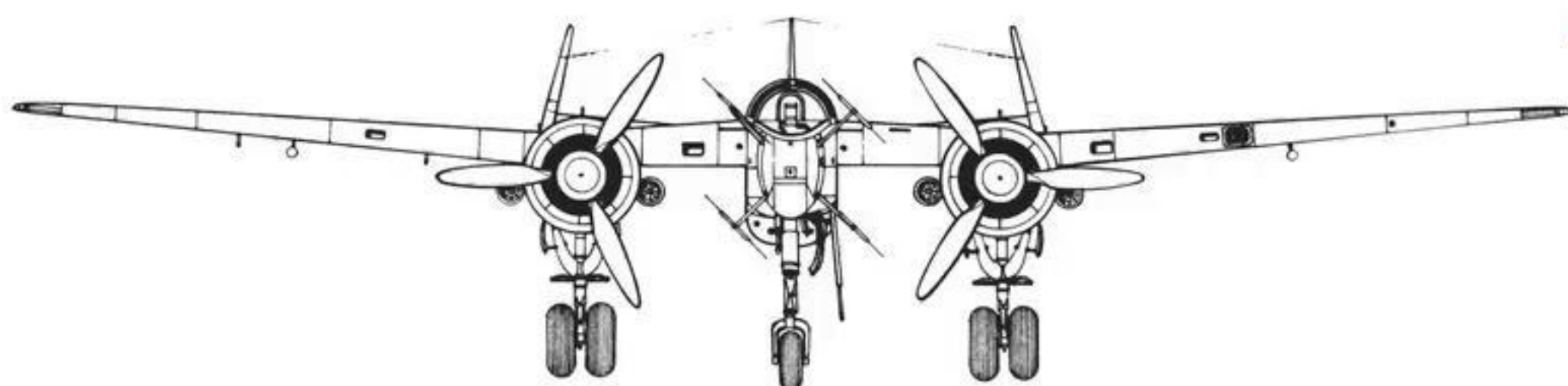
© Hubert Cance - 2017

Chasseur de nuit biplace bimoteur.



Motorisation

Deux Daimler-Benz DB 603 A de 12 cylindres en V inversé refroidis par liquide, développant 1 475 ch au décollage et 1 850 ch à 5 600 m.

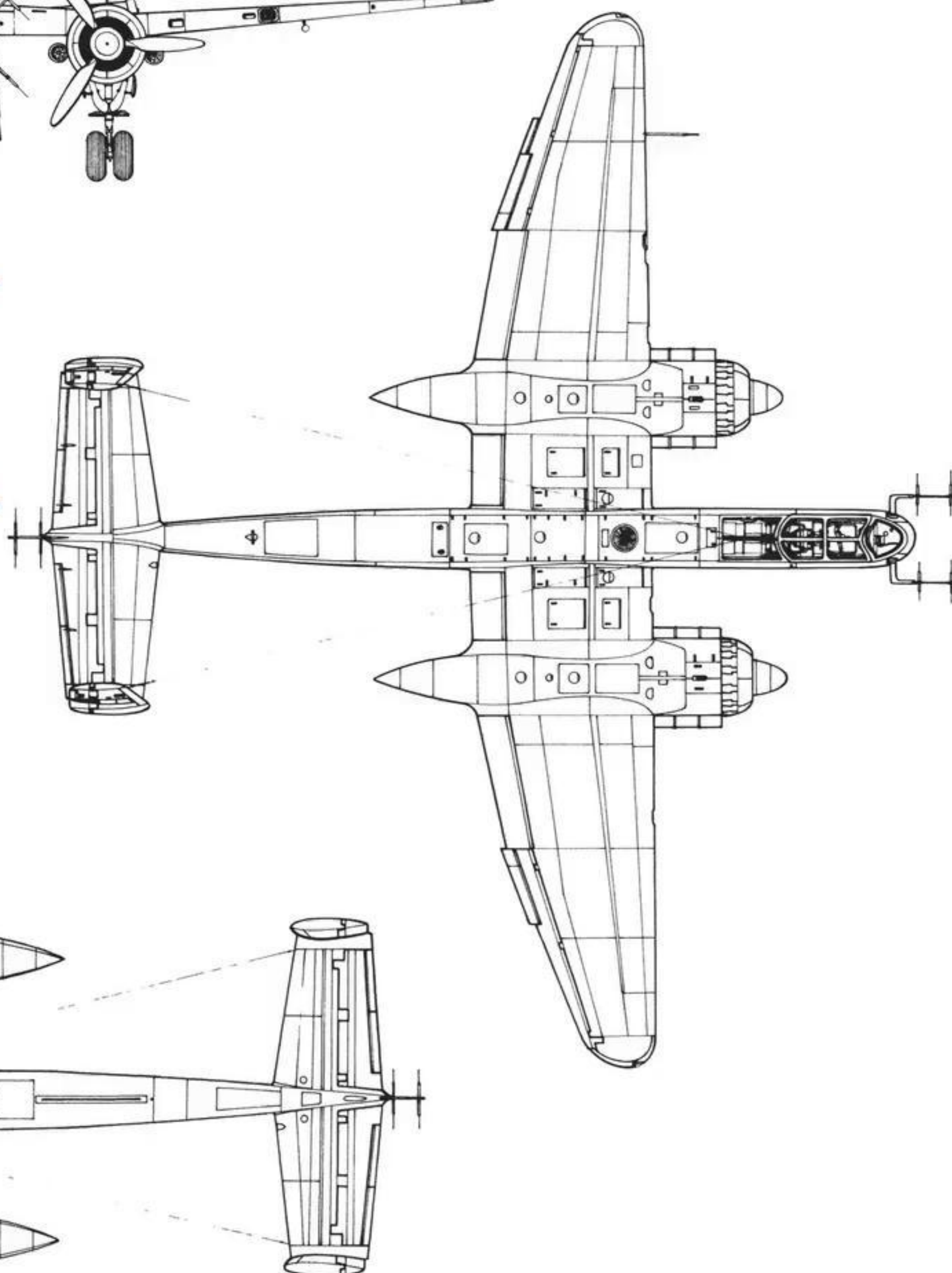


Morphologie

Envergure	18,50 m
Longueur (hors tout)	15,54 m
Hauteur (au sol)	4,40 m
Surface alaire	44,51 m ²

Poids :

À vide	9 857 kg
Maximum au décollage	12 547 kg
Charge alaire	281 kg/m ²



Armement standard

Deux canons MG 151/20 de 20 mm dans les racines d'aile (300 opa) et quatre canons MK 108 de 30 mm (100 opa) dans la gondole ventrale. La schräge Musik (2xMK 108 avec 100 opa) est optionnelle.

Performances [b]

Vitesse maximale	616 km/h à 6 410 m
Distance franchissable maximale	1 650 km
Vitesse ascensionnelle maximale	548 m/min
Plafond pratique	11 700 m.

[a] Certaines données sont à prendre avec beaucoup de précautions, car il nous a semblé qu'elles mélangeaient allégrement les caractéristiques du prototype V1 avec celles du A-0, voire du A-7 !

[b] Par exemple, nous n'avons pas pu déterminer dans quelle configuration de l'appareil ces chiffres ont été obtenus.



DES VICTOIRES EN TROMPE-L'ŒIL

Le 15 mars 1943, le *Technisches Amt* provoque un duel triangulaire à Rechlin entre le He 219 V1, un Dornier Do 217 N et un Ju 188 E-1. Beaucoup trop lourd, le Dornier est rapidement disqualifié ; Loßberg, un ancien de la KG 26, pilote personnellement le Ju 188, mais, bien qu'il ait pris la précaution de l'alléger au maximum, il doit reconnaître sa défaite ! Le Uhu surclasse le Ju 188 dans tous les domaines : vitesse en palier, vitesse ascensionnelle, maniabilité... Il va le prouver en conditions réelles quand le V9, équipé d'un radar Lichtenstein BC, est envoyé au I./NJG 1 basé à Venlo (Pays-Bas). Dans la nuit du 11 au 12 juin 1943, confié à l'équipage *Major Werner Streib* (*Kommandeur*) et *Unteroffizier* Helmut Fischer, il participe à l'interception d'un raid sur Düsseldorf. De 01h05 à 02h22, Streib « s'offre » quatre Halifax et un Lancaster ! Son retour au bercail est moins glorieux, puisque victime de pannes diverses et avec un pare-brise maculé d'huile, il s'écrase sur la piste, réduisant le prototype à l'état d'épave, dont les deux occupants sortent miraculeusement indemnes. Kammerhuber est ravi et demande à Göring de faire augmenter les cadences de production du Uhu.

▲ Les restes du He 219 V9 piloté par le *Major Werner Streib* à son retour de la toute première mission de guerre du Uhu le 12 juin 1943. Sur cette photo, on note que le code tactique « G9 » a été effacé par la censure.

UN AVION SUR LE FIL DU RASOIR

Pourtant, en haut lieu, personne n'est vraiment convaincu, pas plus Milch que Göring [6] : « Le He 219 est un bon appareil : il a abattu cinq bombardiers ennemis. Et alors, que doit-on en attendre de plus ? Qui dit que Streib n'aurait pas remporté ces succès aux commandes de n'importe quel autre chasseur de nuit ? »

D'abord, Milch lorgne vers le nouveau Focke-Wulf Ta 154, qui le séduit par le fait qu'il fait essentiellement appel à des matériaux non stratégiques. Ensuite, opposé

[6] He 219 Uhu – M. J. Murawski – Kagero n° 3041, Lublin.

Heinkel He 219 V9 (WNR. 190 009)

Major Werner Streib
Kommandeur I./NJG 1
Venlo (Pays-Bas), 11/12 juin 1943

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



à la trop grande spécialisation du He 219, il l'estime (à juste titre) beaucoup trop gourmand en main-d'œuvre – surtout en ouvriers spécialisés, l'appareil étant plutôt complexe à fabriquer. Ernst Heinkel promet de réduire sa production de 40 000 à 10 000 heures par avion à partir du 800^e exemplaire au printemps 1945.

Mais Göring sait ce que valent les promesses du *Prof.* Ernst Heinkel, et le 25 mai 1944, il met un terme à la production du Uhu, reportant les contrats sur le Ju 388 J, moins avancé techniquement, moins performant, mais nettement meilleur marché à produire.

Ernst Heinkel, qui ambitionne de devenir le leader de l'industrie aéronautique allemande à tout prix, contre-attaque. Le 23 juin, au cours d'une réunion agitée à Rechlin, la mauvaise foi évidente de certains participants, comme le *Stabs-Ing.* Walter Baist de l'*Erprobungsstelle* Rechlin, éclate au grand jour. Interrogé pour les raisons de l'impopularité du He 219, celui-ci réplique que les pilotes de combat préfèrent le Ju 388... ce qui est pour le moins étonnant, puisque cet appareil n'est pas entré en service, même à titre expérimental (et n'y entrera jamais) ! Le *Reichsmarschall*, mis en porte-à-faux, se voit contraint de faire volte-face. Il autorise EHAG à poursuivre la production du Uhu à cadence réduite et le développement de nouvelles versions.

L'une des raisons de cet étonnant retournement réside peut-être aussi dans le fait qu'il est nécessaire d'écouler le stock de DB 603 A, alors que les autres types qui devaient en être équipés – Dornier Do 217 M/N et Me 410

– ont été abandonnés. Dans ces conditions, on peut raisonnablement penser que la production des premières versions du He 219 s'est tout bonnement arrêtée quand le stock de DB 603 A a été épuisé...

DÉVELOPPEMENT ET PRODUCTION

HE 219 A-0

Après la construction de 12 prototypes (V1 à V12), EHAG reçoit une commande de 22 appareils de présérie A-0 (V13 à V34 ou A-001 à A-034, selon la nouvelle nomenclature des *Versuchsnummern*) à moteurs DB 603 A. Chacun est destiné à tester de nouveaux équipements (radio, armement offensif et défensif, *schräge Musik*...) et moteurs (Jumo 222, réacteur auxiliaire BMW 003, GM-1).

Il existe quatre variantes, mais, contrairement à ce qu'il a été souvent écrit, aucune n'est couverte par un numéro de *Rüstsatz* (tel que R1, R2, etc.), une légende répandue dans un ouvrage largement discrédité par les meilleurs auteurs :

- fuselage allongé, deux MG 151/20 (300 opa) dans les ailes et quatre MK 108 (100 opa) en gondole ventrale ;
- fuselage allongé, train renforcé et seulement quatre MK 103 (100 opa) en gondole ventrale ;
- deux MG 151/20 (300 opa) dans les ailes et quatre MK 108 (100 opa) en gondole ventrale ;



- deux MG 151/20 (300 opa) dans les ailes, deux MK 103 (100 opa) en gondole ventrale et deux MK 108 (100 opa) en *schräge Musik*. Un collimateur Revi 16g et un périscope sont ajoutés pour le tir des canons obliques. Les équipages seront peu satisfaits par la disposition de la *schräge Musik*, dont l'angle (65°) n'est modifiable que de $\pm 2^\circ$. Craignant d'être exposés à recevoir des débris de bombardiers qu'ils auraient atteints, la plupart la feront déposer. Des solutions alternatives pour l'améliorer seront envisagées, mais le temps manquera pour les mener à leur terme.

Un total de 121 A-0 sont assemblés :

- à Rostock : WNr. 190 051 à 075, 190 097 à 131, 190 175 à 194 et 190 210 à 235 ;
- à Schwechat : WNr. 210 901 à 905 et 211 116 à 125.

HE 219 A-1

Première version de série intégrant la nouvelle verrière allongée ; elle ne sera pas produite.

HE 219 A-2

Cette version se distingue par l'installation de moteurs DB 603 AA, de cache-flammes et d'un blindage renforcé. Une variante peut embarquer un réservoir largable de 900 litres sous le ventre.

Un total de 100 A-2 sont assemblés :

- à Schwechat : 290 001 à 020, 290 054 à 078, 290 110 à 129 et 290 186 à 205 ;
- à Rostock : 420 319 à 333.

HE 219 A-3

Le *Generalmajor* Dietrich Peltz, *Angriffsführer England*, affiche un grand intérêt à propos du He 219 et demande qu'une version de bombardement soit étudiée. Cette version à moteurs DB 603 G ne verra jamais le jour.

HE 219 A-4

Il s'agit d'une version allégée du A-2 sans blindage et armée de deux MK 108 dans les ailes et deux MK 103 en gondole ventrale destinée à la chasse au Mosquito. D'autres configurations seront étudiées, mais le A-4 en restera au stade de projet.

HE 219 A-5

Dérivé de la version précédente, le A-5 donne lieu à de nombreux développements, mais peu d'exemplaires seront construits : on en connaît au moins un, le A-5 (WNr. 310 189), tombé aux mains des Britanniques à la fin de la guerre.



▲ Le prototype V17 (WNr. 190 060/PK+QJ) répondait aux préoccupations du RLM pour faire la chasse au Mosquito – il préfigurait la version A-4. Bien qu'allégé au maximum (absence de radar, dépose du blindage, armement limité à deux MK 108 dans les ailes et deux MK 103 dans la gondole), ses performances étaient encore nettement insuffisantes en altitude. L'appareil est tombé aux mains des Alliés à Hörsching (Autriche) en mai 1945.

▼ Le He 219 A-2 (WNr. 290 004), codé G9+DH, de la 1./NJG 1, retrouvé à Paderborn. On notera avec intérêt le « IV » en chiffre romain peint sur la dérive : il indique la fréquence ou longueur d'ondes du radar embarqué. Le FuG 220 Lichtenstein SN-2 opérait sur sept fréquences ou longueurs d'ondes (I à VII), de 2,37 m (125,5 MHz) à 4,70 m (63,8 MHz). En octobre 1944, seules les longueurs d'ondes IV (3,3 m) et V (3,7 m) étaient autorisées au-dessus des zones tenues par l'ennemi, la fréquence VI (4,10 m) devant être réservée au survol du territoire ami pour des raisons de sécurité (cette restriction sera levée en janvier 1945). (US NARA)

HE 219 A-6

Un chasseur de Mosquito à moteurs DB 603 L, allégé et armé de MG 151/20, à raison de deux dans les ailes et deux en gondole ventrale. Une unique source affirme que quelques exemplaires ont été construits [7], ce qui semble néanmoins peu probable.

HE 219 A-7

Dérivée du V25, cette version *aurait dû* recevoir le DB 603 G, mais le développement de ce moteur a été arrêté en décembre 1944 ; l'avionneur devra se rabattre sur le DB 603 E-1. L'une des particularités du A-7 est l'installation de réservoirs d'essence dans le cône arrière des nacelles, mais certains A-0 et A-2 ont été « rétrofités ».

Six combinaisons d'armement ont été envisagées :

- 2 MK 108 dans les ailes, 2 MK 103 et 2 MG 151/20 en gondole ventrale ;
- idem plus 2 MK 108 en *schräge Musik* ;
- ex-V27, prototype de la future version He 219 B ;
- 2 MG 151/20 dans les ailes et 2 en gondole ventrale ;
- chasseur de Mosquito à moteurs Jumo 213 E (même armement que R4) – donnera naissance à la version D-1 ;
- ex-V18 équipé de deux Jumo 222 A et armé de 2 MG 151/20 dans les ailes et 4 MK 108 en gondole ventrale.

Le A-7 doit être équipé du radar Telefunken FuG 220 Lichtenstein SN-2.

Les livraisons sont prévues pour s'étaler entre décembre 1944 et juillet 1945 ; cependant, en raison



de la situation chaotique en Allemagne en cette fin de guerre, du problème de motorisation et de la faible priorité donnée au He 219, seuls 75 exemplaires ont pu être assemblés à Rostock, puis à Eger (Cheb), dans le Protectorat de Bohême-Moravie. Vingt et un A-7 ont été transférés à l'OKL-Reserve, en attente d'affectation, entre janvier et mars 1945.

Werknummern connus des avions assemblés à Rostock : 310 106 à 120, 310 182 à 193, 310 200 à 215, 310 220 à 230, 310 312 à 313 et 310 322 à 328.

L'épave d'un exemplaire ayant appartenu au I./NJG 3 a été récupérée au Danemark il y a quelques années (son état déplorable laisse peu d'espoir quant à sa restauration).

AUTRES PROJETS

Des versions ultérieures étudiées par EHAG, aucune ne verra le jour.

- **B-1** : *Zerstörer* triplace à moteurs Jumo 222 A (2x20 mm et 2x30 mm vers l'avant, 2x30 mm obliques et 1x13 mm en poste de tir manuel arrière).
- **B-2** : intercepteur biplace à haute altitude. Moteurs DB 603 A avec turbocompresseurs TK 13, cabine pressurisée, armement limité à 2x20 mm dans les ailes et 2x30 mm obliques.
- **C-1** : *Zerstörer* quadriplace à moteurs Jumo 222E/F. Envergure portée à 22,06 m, armement identique au B-1, sauf la MG 131 montée en tourelle électrique dans la queue.
- **C-2** : version *Jabo* dérivée du C-1. Armement offensif : 3 bombes SC 500 de 500 kg, 2x30 mm dans le nez ; défensif : 4 MG 131 dans la tourelle de queue.
- **D-1** : chasseur de Mosquito à moteurs Jumo 213 E. Cellule allégée au maximum, armement limité à 2x20 mm dans les ailes et 2 autres en gondole ventrale. Cinq exemplaires sont en commande en novembre 1944 pour livraison à partir du mois suivant : WNr. 420 371 à 375.
- **HE 319** : bombardier rapide de 15,40 m de longueur et 20,30 m d'envergure. Poids au décollage de 13 920 kg ; vitesse estimée : 540 km/h. Armé d'une tourelle télécommandée FDL 131.
- **HE 419** : intercepteur à haute altitude à moteurs DB 603 G. Plusieurs variantes sont prévues, dont une avec dérive unique.

PREMIÈRES OPÉRATIONS

Pour remplacer le V9, détruit au terme de sa première sortie le 12 juin 1943, Heinkel envoie les V10 et V12 à Venlo. Le *Stab I./NJG 1* va en faire le meilleur emploi ! Dans la nuit du 25 au 26 juillet, le *Hauptmann* Hans-Dieter Frank, *Gruppenkommandeur*, abat un Lancaster et un Wellington, puis ajoute trois Lancaster à sa liste dans la nuit du 23 au 24 août, et un autre le 5/6 septembre pour un total de sept victoires sur He 219.

Le 30 août 1943, à la tombée de la nuit, les V10 et V12 s'élancent de la piste de Venlo pour intercepter des bombardiers britanniques dans la région de Mönchengladbach, mais n'obtiennent aucune victoire – les seules homologuées, notamment à l'*Oberleutnant* Heinz Strüning, ont été obtenues sur Bf 110 G-4.

Les deux mêmes pilotes repartent dans la nuit du 5 au 6 septembre : si Frank parvient à abattre un Lancaster près de Pirmasens, Strüning est beaucoup moins chanceux. Visant un Lancaster, il rate sa cible, ce qui donne l'alerte au mitrailleur de queue, qui arrose copieusement le V10 (G9 + FB) sur toute sa longueur ; Strüning relève le nez de son appareil pour sortir du champ de la tourelle du quadrimoteur, mais se prend une volée de projectiles qui transperce le plancher de l'habitacle et sectionne le système électrique du distributeur de carburant ; privés d'essence, les deux moteurs ne tardent pas à s'arrêter. Il n'y a pas d'alternative, l'équipage doit s'éjecter ; toutefois, la dernière rafale a dû aussi endommager le système d'éjection, qui refuse de fonctionner. Après

LIVRAISONS

D'après Gebhard Aders [a] et Ferenc A. Vajda [b], 268 He 219 ont été produits selon le calendrier ci-dessous ; sur ce total, 195 ont été livrés aux unités de première ligne. Six autres ont été reconstruits à partir d'avions endommagés. Selon les archives EHAG, le total est de 294.

1943		1944		1945	
		01.44	11	01.45	36
		02.44	5	02.45	9
		03.44	11	03.45	17
		04.44	25		
05.43	4	05.44	14		
		06.44	16		
		07.44	18		
		08.44	5		
		09.44	27		
10.43	7	10.44	19		
		11.44	19		
		12.44	25		
Totaux	11		195		62

[a] *Geschichte der deutschen Nachtjagd* – G. Aders – Motorbuch Verlag, Stuttgart, 1977.

[b] *German Aircraft Industry and Production 1933-1945* – F. A. Vajda & P. Dancey – Airline, Shrewsbury, 1998.

s'être débarrassé de la verrière, Strüning manœuvre pour permettre à son radariste de sauter, lui-même abandonnant son appareil quelques instants plus tard ; après avoir heurté l'antenne et une dérive, il réussit à ouvrir son parachute, atterrissant plutôt mal en point mais vivant – ce qui ne sera malheureusement pas le cas de l'*Oberfeldwebel* Willi Bleier, dont le corps sera retrouvé près de Güsten (au sud de Magdebourg) quelques jours plus tard [8].

Le V10 détruit et le V12 rendu à EHAG pour dégroupage, le *Stab I./NJG 1* reçoit deux A-0 en échange dans le courant du mois de septembre 1943 [9].

Malheureusement, l'un de ceux-ci (WNr. 190 055, G9 + CB) constitue la première perte opérationnelle du Uhu. Le 27 septembre, à 22h30, lancé à la poursuite d'un bombardier allemand au nord-ouest de Celle, le *Hauptmann* Hans-Dieter Frank entre en collision avec un Bf 110 G-4 du *Gruppenstab I./NJG 1*. Frank réussit à s'éjecter, mais dans sa précipitation, il oublie de déconnecter le câble de sa radio, qui s'enroule autour de son cou et lui brise les vertèbres cervicales ; son radariste, l'*Oberfeldwebel* Erich Gotter, est aspiré hors de l'habitacle avant d'avoir pu faire fonctionner son siège éjectable, mais il ne peut ouvrir son parachute. Titulaire de 55 victoires, Frank recevra le grade de *Major* et les Feuilles de chêne à titre posthume. Les trois hommes de l'équipage du *Hauptmann* Günther Friedrich sont également tués.

[7] *Schwere Jäger und Zerstörer der Luftwaffe* – H.-J. Becker – Motorbuch, Stuttgart, 1999.

[8] Par une ironie du sort, Heinz Strüning trouvera la mort dans les mêmes circonstances en percutant la dérive de son Bf 110 G-4 abattu par un Mosquito du N° 157 Squadron, près de Werl, le 25 décembre 1944. Récipiendaire de la *Ritterkreuz* (29.10.42), il est crédité de 57 victoires, toutes de nuit, en 280 missions de guerre.

[9] Codés G9+BB et G9+CB.



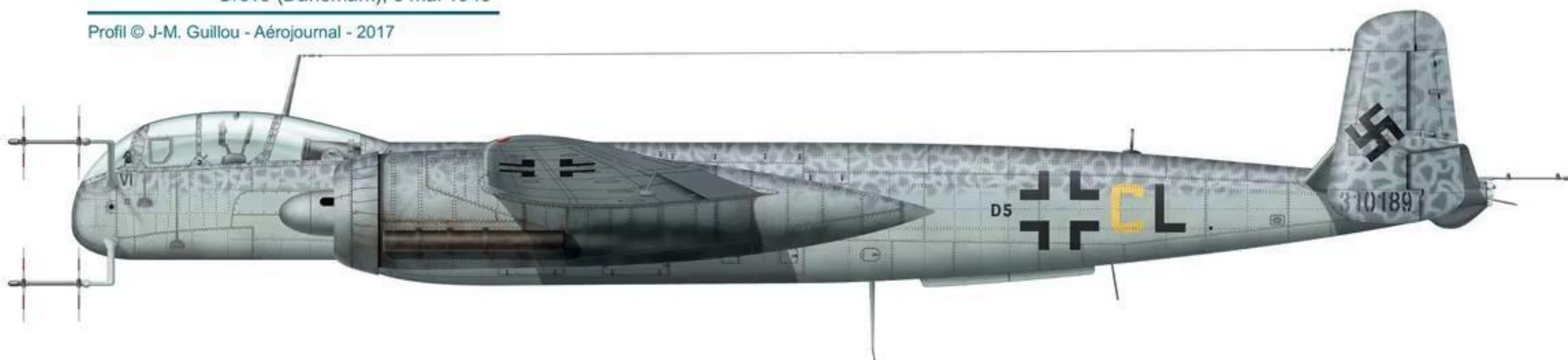
◀ Le He 219 A-0 V33 (WNr. 190 063) est prêté à Telefunken à Munich-Riem pour tester de nouveaux équipements. Sur cette photo, il est doté du FuG 220 SN-2b et du FuG 212 C-1 à antennes grand angle logées au milieu des *Hirschgeweihe* (bois de cerf – surnom dont sont affublées les antennes des radars). L'idée de monter le FuG 212 sera abandonnée à la fin de l'année 1944, car alourdissant le He 219 sans contrepartie notable en matière de détection. (ww2images.com)



Heinkel He 219 A-5 (W.Nr. 310 189)

3./NJG 3
Grove (Danemark), 8 mai 1945

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Appareil régulièrement représenté de manière erronée comme étant un A-7 avec le W.Nr. 310 188. Capturé par les Britanniques, il recevra le matricule AM22 ; exposé avec de nombreux avions allemands à Farnborough en octobre-novembre 1945, il sera ferrailé à la fin de l'année 1946.

Heinkel He 219 A-0 (W.Nr. 190 070)

Hauptmann Manfred Meurer
Kommandeur I./NJG 1
Venlo (Pays-Bas), 21 janvier 1944

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Le I./NJG 1 est confié à un autre grand as de la *Nachtjagd*, le *Hauptmann* Manfred Meurer (RK + EL), alors titulaire de 56 victoires. Il en ajoute une autre, sa première sur He 219, dans la nuit du 18 au 19 octobre. Le 20 octobre 1943, à 21h30, le G9 + CB (W.Nr. 190 054) est perdu à son tour, pour une raison inconnue, lors d'un engagement dans le secteur de Stendal ; les corps sans vie du *Leutnant* Walter Schön et de son *Bordfunker* seront retrouvés à deux kilomètres de l'épave encore sanglés à leur siège éjectable. Cependant, dans le courant du mois d'octobre, le I./NJG 1 touche cinq nouveaux He 219 A-0.

Avant la fin de l'année 1943, Manfred Meurer signe deux nouvelles victoires à bord d'un He 219 : un Lancaster le 22 octobre et un Halifax le 3 novembre. Mais il pilote aussi son Bf 110 G-4, avec lequel il revendique quatre bombardiers ennemis (dont un Mosquito) pour porter son total à 63. Entre novembre et décembre, le I./NJG 1 touche sept He 219 A-0. C'est à bord de l'un d'eux (W.Nr. 190 070, G9 + BB) que Manfred Meurer obtient ses deux derniers succès, le 21 janvier 1944, au-dessus de Magdebourg, entre 23h10 et 23h50 ; mais c'est aussi à son bord qu'il trouve la mort en percutant sa 65^e victime (un Lancaster).

Tandis que 10 He 219 A-0 flambant neufs sont arrivés à Venlo dans le courant du mois de janvier 1944, le commandement du I./NJG est confié au *Hauptmann* Paul Förster, un *alter Hase* [10], qui passe pour être l'un des plus vieux pilotes de chasse de la Luftwaffe (42 ans), titulaire de 6 victoires remportées de nuit.

Le 1^{er} janvier 1944, un groupe dédié à la chasse aux Mosquito est mis sur pied à Werneuchen : le NJGr. 10. Confié à un expert aux 58 victoires, le *Major* Rudolf Schönert, il est équipé d'un matériel hétéroclite, comprenant des monomoteurs (Bf 109 G et Fw 190 A) et des bimoteurs (Bf 110 G-4 et Ju 88 C-6), mais il est prévu qu'il reçoive des He 219 ; le premier n'est livré à Finsterwalde qu'en avril 1944 ! Lorsque le *Gruppe* éclate fin juillet 1944, sur les 13 He 219 A-0 qui lui ont été alloués, 6 sont transférés à la 2./NJGr. 10 du *Hauptmann* Martin Lüdtkke ; en novembre, cette *Staffel* est transférée à Jüterborg, près de Brandebourg, puis est incorporée à la NJG 5 à Liebenwalde le 6 mars 1945 ; cette escadre sera dissoute à Lübeck-Blankensee. La 2./NJGr. 10 est créditée de 6 victoires entre mars et décembre, probablement remportées à bord de He 219, mais nous n'en savons pas plus.

Le 31 juillet 1944, le He 219 A-0 (W.Nr. 290 901) est affecté à la *Nachtjagdstaffel Finnland*, basée à Nautsi ; cette petite unité avait été formée en janvier 1944 à partir d'équipages provenant de la 13.(Z)/JG 5. L'appareil reçoit le code tactique B4 + AA. Après le retournement d'alliance contraint et forcé de la Finlande le 19 septembre, les Allemands sont priés de quitter le territoire finlandais dans les meilleurs délais. Repliée à Grove (future base de Karup, au Danemark) ; la *Staffel* sera rebaptisée *Nachtjagdstaffel Norwegen* fin novembre 1944.

GRANDEUR ET DÉCADENCE

Mai 1944 constitue le mois le plus prolifique pour le He 219 : pas moins de 38 victoires, pour la perte de deux appareils (un équipage tué) abattus par la chasse britannique, avec un point d'orgue dans la nuit du 24 au 25 avec six succès. C'est une belle réussite pour le I./NJG 1, qui n'aligne que 12 avions disponibles en permanence sur les 35 en dotation (au début du mois), mais c'est nettement insuffisant

pour espérer mettre un terme aux raids du RAF *Bomber Command* – mais aussi à la menace du Mosquito, car seuls trois ont pu être descendus.

Désormais, le I./NJG 1 opère exclusivement sur Uhu, s'étant débarrassé de ses derniers Bf 110 G-4 fin avril. Début juillet, la dotation tombe à 21 He 219, dont tout juste un tiers est maintenu en état de vol. Dans ces conditions, les succès se raréfient : 10 en juillet (dont 3 Mosquito) et... 2 en août. Mais pas les pertes : entre mai et décembre 1944, 55 appareils sont rayés des contrôles à la suite d'accidents. C'est peut-être beaucoup pour un avion docile et facile à piloter, même sur un moteur...

Le 5 septembre 1944, après plusieurs raids alliés visant Venlo, le I./NJG 1 doit s'installer à Münster/Hansdorf. Il n'y est pas davantage à l'abri, perdant deux He 219 partis en vol d'entraînement et abattus par des chasseurs américains près de Hopsten le 9 septembre [11].

Le mois d'octobre commence très mal. Le 1^{er}, testant un nouveau système d'atterrissage par mauvaise visibilité, le A-0 W.Nr. 190 194 (G9 + CL) s'écrase en feu à Münster, tuant le *Hauptmann* Paul Förster, *Kommandeur* I./NJG 1, et son radio, l'*Oberleutnant* Fritz-Konrad

[10] Littéralement, un vieux lièvre – un pilote confirmé, un « chibani ».

[11] Apparemment, un seul a été homologué au 1st/Lt Swift T. Benjamin du 350th FS, qui a revendiqué un « Do 217 » au-dessus de Hesepe.

[12] La victoire est homologuée au *Flight Lieutenant* Alfred R. Moore, tandis que ses équipiers chassent un autre He 219, qui ne sera considéré que comme endommagé.

[13] *Battles with the Nachtjagd, The Night Airwar over Europe, 1939-1945* – T.E.W. Boiten & M.W. Bowman – Schiffer, Atglen, 2006.

Apel. Förster sera promu *Major* à titre posthume ; il était titulaire de 8 victoires confirmées. Il est remplacé par le *Hauptmann* Werner Baake ; celui-ci, incorporé au I./NJG 1 dès novembre 1942, a été décoré de la *Ritterkreuz* le 27 juillet 1944 et terminera la guerre avec un palmarès de 43 victoires remportées en 195 missions de guerre.

Novembre 1944 débute sous les meilleurs auspices : le 2, l'*Oberfeldwebel* Wilhelm Morlock revendique sept victoires entre 19h25 et 19h37 au sud de Düsseldorf. Toutefois, cette embellie est de courte durée. Deux jours plus tard, Morlock est abattu par un Mosquito ; son corps sera retrouvé dans l'épave qui s'est enfoncée dans le sol près d'Ibbenbüren (à l'ouest d'Osnabrück) ; son radio, le *Feldwebel* Alfred Soika, s'est éjecté à temps. Le 28, à 08h20, un He 219 A-2 (WNR. 290 010 – G9 + MK) est surpris au décollage de Münster par un Tempest du N° 56 *Squadron* [12] : le pilote (*Leutnant* Kurt Fischer) tente de se poser dans un champ à Greven, mais l'avion décroche, et il est tué à l'impact, tandis que son radariste (*Unteroffizier* Bauer) s'éjecte trop tard et meurt des suites de ses blessures. Le plus intéressant dans cette mésaventure, c'est la première mention d'un He 219 A-2 opérationnel.

LA FIN

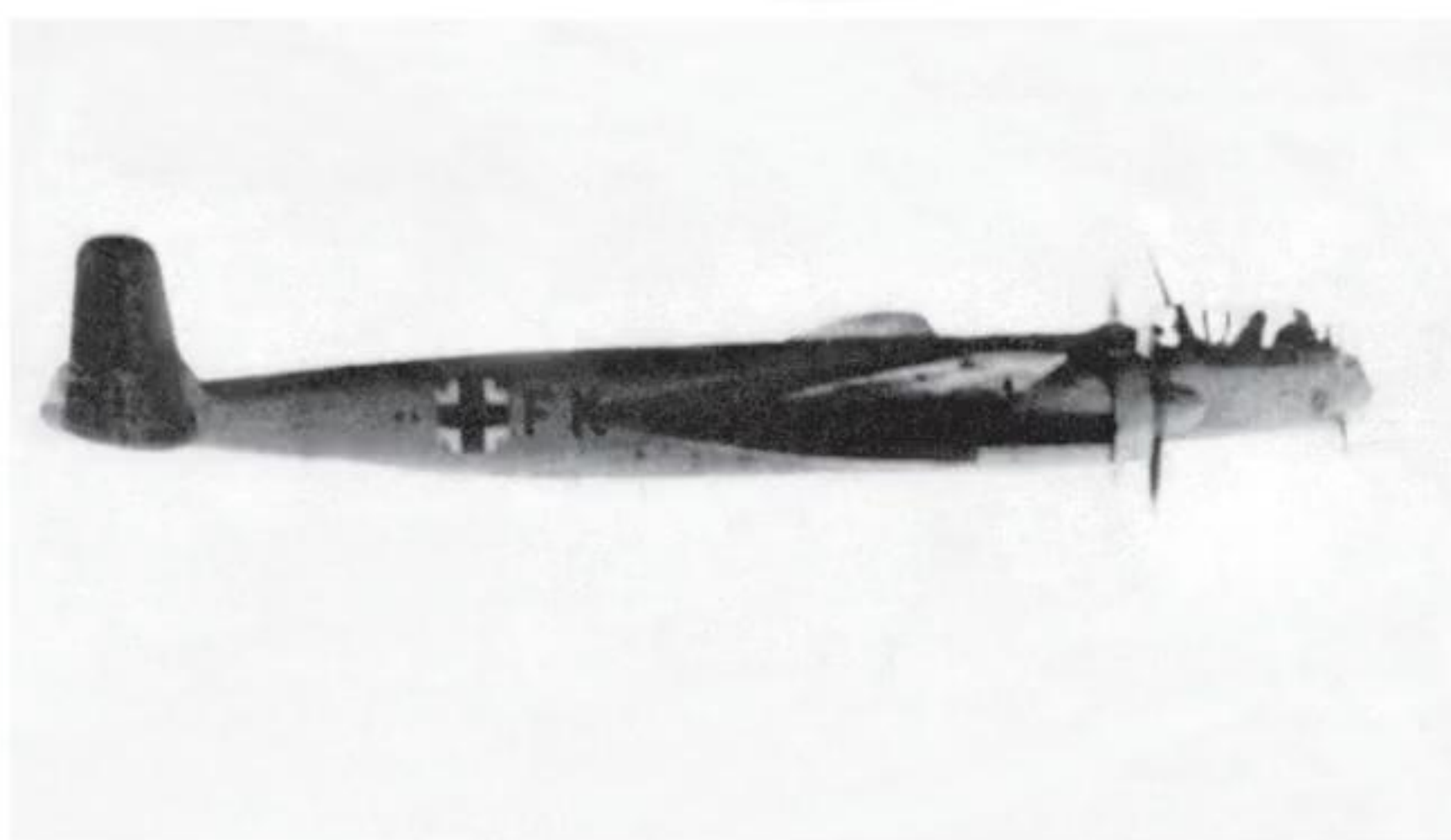
Au 1^{er} janvier 1945, le I./NJG 1 aligne 66 He 219 A-0, A-1 (?), A-2 et A-7. Néanmoins, il ne faut pas se fier aux dotations, car la réalité est bien différente, comme l'explique le *Leutnant* Otto Fries de la 2./NJG 1 [13] :

« Les appareils dormaient à l'extérieur et étaient sujets à la condensation et à des fuites de fluides. Il était rare de pouvoir faire décoller une dizaine de Uhu pour une même mission ; c'était souvent beaucoup moins, et la moitié d'entre eux revenaient dans la demi-heure, victimes de pannes diverses – en général provenant des systèmes électriques. »

Sans surprise, le recours massif à une main-d'œuvre forcée a eu des conséquences négatives sur la « deutsche Qualität ».

Le début de cette dernière année de guerre ne s'annonce guère meilleur que la fin de la précédente : 6 appareils sont perdus au cours de la première quinzaine de janvier, dont trois abattus par la RAF, faisant 6 tués.

Le 3 février 1945, le He 219 A-2 (WNR. 290 070) de la 1./NJG 1 est abattu près de Ruremonde (Pays-Bas) : « Quelques secondes après avoir ouvert le feu, le He 219 A-2 a été à son tour pris dans le faisceau lumineux de deux projecteurs. Le *Nachtjäger* a été rapidement abattu de manière simultanée par le mitrailleur arrière de



▲ Un He 219 A-0 (G9+FK) de la 2./NJG 1 en vol. Il porte l'insigne de la *Nachtjagd* sur le nez et ses parties inférieures sont claires.

▼ Au contraire, celui-ci présente des surfaces inférieures entièrement noires (RLM 22).



▼ Ce He 219 A2 (WNR. 290 068) du I./NJG 1 porte un camouflage très élaboré, vraisemblablement une base de RLM 75 avec des « gribouillis » en RLM 76. Cette association avec le RLM 22 des surfaces inférieures est plutôt rare, mais la Luftwaffe nous a habitués à des combinaisons inédites. On peut aussi noter les antennes dipôles orientées à 45° pour modifier la polarisation et limiter le brouillage par les contre-mesures alliées. (ww2images.com)

sa proie et par un chasseur de nuit non identifié – probablement un Mosquito du N° 410 (RCAF) *Squadron*, bien que sa revendication ait porté sur un He 219 au-dessus de la même zone, mais une heure et demie plus tard à une altitude de 7 800 m. »

Quoi qu'il en soit, le *Hauptmann* Alexander Graf von Rössigier de Miremont et son radariste, le *Feldwebel* Fritz Habicht, réussissent non sans mal à s'éjecter au nord-ouest de Mönchengladbach. Rössigier, un ancien de la *Wilde Sau* (JG 300 et 301), est crédité d'un total de 5 victoires.

La 3./NJG 3 du *Hauptmann* Johann Dreher, stationnée à Grove, perçoit une douzaine de He 219, dont quelques A-7, à partir de janvier 1945.

Le 7 mars 1945, en raison, notamment, de la grave pénurie d'essence qui affecte la chasse de nuit, désormais considérée comme non prioritaire, une importante réorganisation des unités est décidée avec la dissolution de deux *Staffeln* par *Gruppe* et le transfert de leurs hommes et matériel au sein de la première *Staffel*, soit la 1./NJG 1 pour ce qui nous concerne ici ; le *Geschwaderstab* NJG 1 est également dissous, tandis qu'est créée une *Stab Staffel*/NJG 1, sous les ordres de l'ancien *Kommodore*, le *Hauptmann* Werner Baake.

Le 17 mars 1945, la *Nachtjagdstaffel Norwegen*, toujours à Grove, est rebaptisée 4./NJG 3 ; son unique He 219 A-0 conservera son code tactique jusqu'au bout. Sept Uhu seront retrouvés par les Alliés à Grove après la fin de la guerre.

Le 11 avril 1945, la 1./NJG 1 est repliée à Sylt, sur l'île de Westerland, tandis que la *Stab Staffel*/NJG 1 s'installe à Eggebeck.

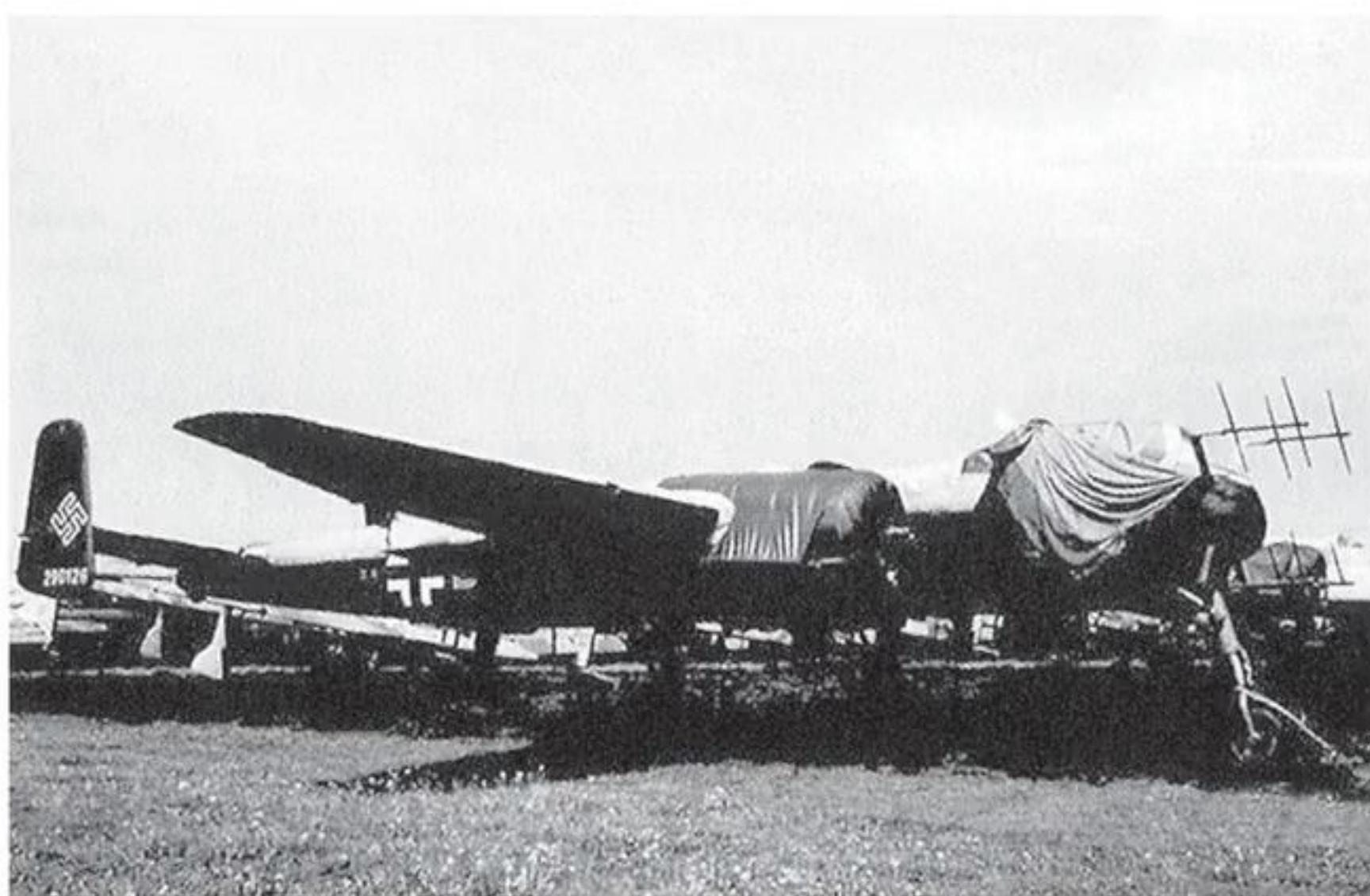




Un état daté du 13 avril 1945 cite le chiffre de 22 He 219 (dont 11 disponibles) à la 1./NJG 1 ; quelques autres sont noyés parmi les 25 appareils de la *Stab Staffel*/NJG 1. En revanche, cet état n'en relève aucun à la NJG 3.

AUX MAINS DES AS

Dans le cadre de cette étude, il ne nous est pas possible de recenser toutes les victoires du He 219, d'autant que celles revendiquées en 1945 sont encore en grande partie inconnues. Nous allons toutefois nous intéresser au grand as du Uhu, le *Hauptmann* Ernst-Wilhelm Modrow, qui remportera 33 de ses 34 victoires à bord du « grand-duc ». Né en 1908, Modrow débute sa carrière de pilote dans une compagnie aérienne colombienne avant de rejoindre la Deutsche Luft Hansa sur ses lignes sud-américaines. Au début de la guerre, il est incorporé au KGr.zbV 108 sur Dornier Do 26 ; il est abattu et grièvement blessé par des Hurricane aux commandes du V1 (P5 + AH) à Narvik le 28 mai 1940. Après s'être refait une santé comme instructeur, il est affecté à la LTS 222 sur BV 222 en avril 1942, puis à l'*E-Stelle* Travemünde un an plus tard. Il quitte les hydravions pour être recyclé dans la chasse de nuit, arrivant à la 2./NJG 1 avec le grade de *Hauptmann* en octobre 1943. Il remporte sa première victoire le 7 mars 1944 en revendiquant un bimoteur (sans aucun doute un Mosquito) à bord d'un Bf 110 G-4. Il est promu *Staka* 1./NJG 1 le 1^{er} avril 1944. Ses exploits nocturnes dans le ciel du *Reich* lui valent de recevoir la *Ritterkreuz* le 19 août 1944 et la *Deutsches Kreuz in Gold* le 1^{er} janvier 1945. À la fin de la guerre, il est crédité de 259 missions de guerre (dont 109 dans la chasse de nuit) et de 34 victoires. Il s'engage dans la Bundesluftwaffe en 1956, qu'il quitte en septembre 1964 avec le grade d'*Oberstleutnant*. Ernst-Wilhelm Modrow décède en septembre 1990. Petit détail cocasse, Modrow fera souvent équipe avec le *Feldwebel* Alfred Staffa, qui présente la particularité de s'être éjecté trois fois, dont la dernière en compagnie de son pilote, après que leur He 219 A-0 (G9 + HH/WNr. 190 210) a été touché par un chasseur



▲ Le He 219 A-2 (D5+BL, WNr. 290 126) de la 3./NJG 3 capturé à Grove (Danemark) à la fin des hostilités. Récupéré par la RAF, il sera testé à Farnborough, puis ferrailé en août 1947.

de nuit britannique près de Cologne le 1^{er} février 1945. Le 31 mars 1944, Modrow « liquide » deux Halifax (dont un du N° 158 *Squadron*) dans la région d'Abbeville, entre 04h13 et 04h30. Le 23 avril, ce sont trois Lancaster qui tombent sous ses coups entre Düsseldorf et Gilze-Rijen en moins d'une heure (01h10, 01h55 et 02h04). Deux jours plus tard, il ajoute deux Lancaster à son palmarès entre Liège et la côte belge (00h05 et 03h34). Le 2 mai, il revendique sa 9^e victoire, un Halifax à 50 km au nord-ouest de Bruxelles (00h25). Le 12 mai, c'est un autre doublé contre des Lancaster au large de la côte belge (00h26 et 01h04), comme le lendemain dans le secteur de Bergen (00h02 et 01h00).

Sa 14^e victoire, il l'obtient aux dépens d'un Lancaster le 22 mai, à 01h41, à 20 km au sud-ouest de Finthorn (?). Après un autre succès le lendemain, il enchaîne avec un triplé le 28 mai, entre 02h25 et 03h28, dans la région de Bisbar – toutes ses victimes sont recensées comme étant des Lancaster, mais il est vraisemblable qu'au moins une ou deux soient des Halifax, un avion fréquemment confondu avec le quadrimoteur d'Avro.

[14] Le RLM donnera néanmoins le feu vert au programme du Ta 154, mais parce qu'il faisait essentiellement appel au bois.

Heinkel He 219 A-2 (WNr. 290 123)

1./NJG 1

Westerland (île de Sylt), mai 1945

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



Heinkel He 219 A-7 (WNr. 420 331)

Stab I./NJG 1

Westerland (île de Sylt), mai 1945

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



En juin 1944, il revendique 8 victoires, dont un triplé le 18 et un quadruplé le 22 (en moins de 50 minutes). Juillet et août sont peu prolifiques (respectivement une et deux victoires), septembre ne le sera guère plus (deux), mais au moins, il sera récompensé de la *Ritterkreuz* après sa 28^e victoire. Modrow remporte son 34^e et dernier succès dans la nuit du 5 au 6 janvier 1945 contre un avion non identifié.

Selon R. Francis Ferguson (*The Heinkel He 219 – A Research Paper, 3rd Edition*), le Uhu a revendiqué 159 victoires, dont la majeure partie attribuée aux as de la *Nachtjagd* :

<i>Hauptmann</i> Ernst-Wilhelm Modrow	Staka 1./NJG 1	33/34	
<i>Oberleutnant</i> Heinz Strüning	Staka 9./NJG 1	19/57	† 25.12.44
<i>Oberfeldwebel</i> Wilhelm Morlock	3./NJG 1	17/17	† 05.11.44
<i>Hauptmann</i> Werner Baake	Kdr I./NJG 1	15/43	
<i>Oberleutnant</i> Josef Nabrich	Staka 3./NJG 1	12/18	† 28.11.44
<i>Major</i> Hans-Dieter Frank	Kdr I./NJG 1	7/55	† 28.09.43
<i>Leutnant</i> Otto Fries	2./NJG 1	6/17	
<i>Major</i> Hans Karlewski	2./NJG 1	6/11	
<i>Oberst</i> Werner Streib	Kdre NJG 1	5/65	
<i>Hauptmann</i> Manfred Meurer	Kdr I./NJG 1	5/65	† 22.01.44
<i>Oberleutnant</i> Wilhelm Henseler	Staka 2./NJG 1	5/11	
<i>Leutnant</i> Ewald-Werner Hittler	3./NJG 1	5/5	

Ses pertes à l'ennemi ont été chiffrées (Ferguson) à 26 appareils.

LE MEILLEUR CHASSEUR DE NUIT ?

Les pilotes allemands, dans leur ensemble, ont apprécié le He 219, louant sa maniabilité au-dessus de la moyenne, vantant sa vitesse et la puissance de son armement supérieures à celles des autres chasseurs de nuit et appréciant même ses qualités de vol sur un seul moteur. Après sa mission du 30/31 mars 1944, le futur grand as sur Uhu, Wilhelm Modrow, déclarera :

« Je n'avais encore jamais réussi à abattre deux bombardiers quadrimoteurs, qui sont très rapides, en une seule sortie, jusqu'à ce que je pilote un He 219. Nos vieux Bf 110 sont beaucoup trop lents pour réussir ce coup. Si l'on s'en tient au seul 110, dans les six mois qui viennent, nous ne parviendrons plus à obtenir la moindre victoire. Le He 219 est une sorte d'avion pour vieux messieurs : il est très stable en vol, alors que le 110 doit être constamment rééquilibré. L'atterrissage est un

jeu d'enfant, même dans les conditions météo les plus détestables. Notre *Staffel* attend avec impatience sa transformation sur He 219. » Eric « Winkle » Brown, le célèbre pilote d'essai britannique, est loin d'être aussi dithyrambique :

« De mon expérience avec le He 219 A-2, je dirais que sa réputation a été quelque peu surévaluée. À mes yeux, c'était un bon chasseur de nuit à la base, mais il souffrait du pire mal qui puisse frapper un bimoteur : il était sous-motorisé. Ce défaut rendait le décollage hasardeux en cas de panne d'un moteur, et l'atterrissage dans cette configuration était

tout aussi critique ; il n'était absolument pas question de remettre les gaz dans ces conditions. En outre, il m'a paru un peu "court" pour partir à la chasse au Mosquito, ce qui faisait partie de sa *raison d'être*. »

Bien que considéré, à juste titre, comme supérieur à tous les autres chasseurs de nuit allemands, le He 219 était incapable de franchir le plafond de 8 500 m en pleine charge. Pour grimper à 10 000 m, ses réservoirs devaient être presque vides, son blindage déposé et son armement réduit au strict minimum. Avec les antennes du radar FuG 220 et les pare-flammes, il atteignait péniblement 560 km/h à 6 200 m – et 605 km/h sans tous ces équipements ; à titre de comparaison, le Mosquito FB.VI volait à 612 km/h à 4 000 m. Certes, un Bf 110 G-4 tout équipé rendait 50 km/h au Uhu, mais ce différentiel ne permet pas, en effet, de qualifier le He 219 de « chasseur de Mosquito ».

Mais rétablissons les choses : le He 219 n'a jamais été conçu pour chasser le Mosquito, un avion inconnu quand le programme du Uhu a été lancé – une réputation forgée après la guerre, car sa principale cible a toujours été les quadrimoteurs britanniques.

Il est indéniable que le He 219 a été pénalisé en termes de performances par l'arrêt du développement du DB 603 G et par la mauvaise volonté du RLM à lui substituer un moteur de puissance équivalente. En outre, largement perturbée par l'hostilité des services techniques, qui ne souhaitaient pas autoriser la construction d'un appareil spécialisé à une époque où la Luftwaffe ne pouvait plus se permettre ce luxe [14], son entrée en action a été trop tardive et trop « homéopathique » pour que l'on puisse juger de ses qualités intrinsèques en combat. ■

▲ Le He 219 A-0 (G9+FK) du *Hauptmann* Ernst-Wilhelm Modrow, équipé des radars FuG 220 Lichtenstein SN-2 et FuG 212 C-1. Sur ce cliché, la lettre « D » peinte en blanc sur l'intrados droit a malencontreusement été coupée. Néanmoins, le camouflage asymétrique des parties inférieures est intéressant à noter, sans nul doute un système d'identification visuel à l'attention de la *Flak* encore peu familiarisée avec cette silhouette nouvelle. (ww2images.com)

▲ Le *Hauptmann* Ernst-Wilhelm Modrow après sa remise de la *Ritterkreuz* en date du 19 août 1944.

Remerciements à Marcel Hogenhuis pour son aide précieuse

