



JABOS

SUR LONDRES !



LA "VRAIE FAUSSE BONNE IDÉE"

Profil couleur : Jean-Marie Guillou

Par Chris Goss

Peu avant le début de la Bataille d'Angleterre, la Luftwaffe expérimente une nouvelle arme aérienne : le chasseur-bombardier **11**. Les résultats dépassent les espérances, mais l'apparence trompeuse de succès sans portée stratégique va conduire l'aviation allemande dans une véritable impasse.

AU

printemps de 1940, l'état-major général de la Luftwaffe demande au Service technique d'étudier la possibilité d'armer le

Messerschmitt Bf 109 E d'une bombe. Le bureau d'études dessine un râtelier caréné à installer sous le ventre de l'avion et pouvant accueillir une bombe SC 250 de 250 kg. Les essais s'avèrent satisfaisants, le râtelier et la bombe n'engendrant qu'une faible dégradation des performances. Par conséquent, le râtelier ETC 500 est commandé en série et issu aux unités pour montage par leurs soins. Simultanément, des commandes sont passées pour une version spécifique des Bf 109 E-1 et E-4, baptisées Bf 109 E-1/B et E-4/B. Au total, 110 Bf 109 E-1/B et 226 Bf 109 E-4/B sont construits. Les premiers exemplaires sont pris en compte en juillet 1940 et versés à la 3. *Staffel* d'une nouvelle unité, l'*Erprobungsgruppe* 210 (groupe d'expérimentation 210).

L'Erp.Gr. 210 a été créé à Cologne-Ostheim le 1^{er} juillet 1940 sous les ordres du *Hauptmann* Walter Rubensdörffer. Ses deux premières escadrilles volent sur Bf 110 et la troisième sur Bf 109. Cette unité a pour mission de mettre au point de nouveaux équipements et de nouvelles techniques d'appui tactique et de bombardement en piqué. Il avait été prévu d'équiper le groupe du nouveau bimoteur Me 210, successeur désigné du Ju 87 *Stuka*, dédié à l'attaque au sol et capable de se défendre seul. Toutefois, en raison des graves difficultés





▼ Le prototype du Messerschmitt Bf 109 E Jabo pourvu du râtelier ETC 500 affectant une bombe de 250 kg. (Sauf mention contraire, toutes photos coll. C. Goss)

[1] Jabo, contraction de Jagd-Bomber, signifie chasseur-bombardier en allemand.

► Magnifique vue du Messerschmitt du *Leutnant* Paul Steindl, du Stab II./JG 54, photographié en vol fin 1940.

► Un Bf 109 E-1/B de la 9./JG 26, avec l'écu frappé du S, insigne de l'escadre nommée en l'honneur d'Albert Leo Schlageter, ce franc-tireur allemand fusillé par les Français lors de l'occupation de la Ruhr en 1923. L'appareil est armé d'une bombe SC 250 de 250 kg sous le ventre.

► Les Messerschmitt Bf 109 E de la 3./Erp. Gr. 210 photographiés sur leur terrain à Denain en août 1940. Cette 3. Staffel est aux ordres de l'*Oberleutnant* Otto Hintze qui sera battu et capturé lors de la coûteuse journée du 29 octobre.

techniques qui plombent le programme du Me 210, l'Erp.Gr. 210 reçoit l'ordre de s'acquitter de sa mission avec ses Messerschmitt.

Le groupe se met au travail sans tarder, établissant un programme rigoureux d'entraînement au bombardement en piqué placé sous la responsabilité du *Hauptmann* Karl Valesi, un farouche promoteur de l'emploi du Bf 109 dans ce rôle. Le 10 juillet, le groupe s'installe à Denain, où l'entraînement se poursuit d'arrache-pied, les pilotes se familiarisant à cette technique en lançant des bombes en ciment. C'est lors d'un de ces vols d'entraînement que Karl Valesi perd la vie le 7 août. Pour les attaques en piqué à basse et moyenne altitudes,

une vitesse de 600 km/h est préconisée, tandis que pour les attaques à haute altitude, une vitesse de 650 km/h est recommandée. Étant donné le manque d'expérience, la visée se fait à l'estime ; cependant, par tâtonnements, une méthode permettant d'utiliser le collimateur Revi finit par être mise au point, comme l'explique l'*Oberleutnant* Otto Hintze, alors *Staffelkapitän* de la 3./Erp.Gr. 210 : « L'angle du piqué depuis 3 000 mètres était de 45° en maintenant la cible dans le centre du viseur. À 1 000 mètres, on commençait à rétablir pour se remettre en vol horizontal et on lançait la bombe environ deux secondes plus tard, quand la cible se trouvait au milieu de la moitié inférieure du viseur. Il fallait aussi tenir compte du vent. »





TROP D'OBJECTIFS, PAS ASSEZ D'AVIONS

Début août, la 3. *Staffel* continue à s'intéresser aux cibles maritimes, attaquant le 5 un convoi au large de Harwich et coulant le chalutier *Cape Finisterre*. Le 12 août, le *Gruppe* dans son intégralité effectue plusieurs attaques simultanées sur les stations de radar de Douvres, Pevensey et Rye sur la côte du Kent et sur celle de Dunkirk à l'intérieur des terres. Les huit avions de la troisième escadrille s'en prennent à la station de Douvres. Les bombes tombent au milieu des bâtiments du complexe et secouent l'antenne du radar sans causer de dommages durables. Tous les avions rentrent en France après avoir mis temporairement hors d'état trois stations vitales pour la défense du Royaume-Uni ; seule celle de Dunkirk a été laissée intacte. Puis, un peu après midi, l'Erp.Gr. 210 repart pour guider le I./KG 2 dans un raid dirigé contre l'aérodrome de Manston. Le bombardement est couronné de succès, et, après le départ des bombardiers, les Messerschmitt 109 reviennent pour une passe de mitraillage.

Les chasseurs-bombardiers ont clairement démontré leur capacité de lancer une charge offensive avec précision contre un objectif d'une grande importance sur le plan tactique. L'arme principale de la Luftwaffe dans le domaine de l'appui tactique, le Ju 87 *Stuka*, s'est avérée beaucoup trop vulnérable à la chasse britannique et l'appareil ne tardera pas à être retiré des premières lignes en raison de lourdes pertes. Quant aux bombardiers moyens Heinkel He 111 et Dornier Do 17, ils manquent de vitesse pour pénétrer le réseau défensif britannique par surprise et demandent un nombre sans cesse croissant de chasseurs pour les protéger à l'aller comme au retour ; la précision leur fait aussi défaut pour atteindre des cibles de faibles dimensions. En fait, à part l'Erp.Gr. 210, la Luftwaffe possède peu d'unités ayant une réelle expérience dans le domaine de l'attaque

L'entraînement va durer deux ou trois semaines. Une ligne rouge est peinte sur le côté de la verrière, alignée à 45° avec l'horizon, afin de permettre aux pilotes de maintenir un angle de piqué le plus correct possible. En effet, en cas de piqué plus prononcé, sur les Bf 109, l'hélice risque de partir avec la bombe. Dans le courant de la troisième semaine de juillet, le *Gruppe* effectue des reconnaissances armées et des attaques régulières sur les bateaux naviguant au large des côtes Est et Sud de la Grande-Bretagne. Le 19 juillet, la 3./Erp.Gr. 210 réalise deux attaques sur le port de Douvres. Au cours de la première, qui implique la totalité du groupe protégée par le III./JG 51, un chalutier armé est touché. Au cours de la seconde, le tanker *Oiler* est coulé et plusieurs coups proches endommagent le destroyer HMS *Griffin*, un remorqueur et un autre bateau de pêche étant également endommagés.

La semaine suivante, la troisième escadrille effectue treize nouvelles missions au rythme moyen de deux par jour, la plupart contre des convois de charbonniers, de caboteurs et de cargos protégés par des dragueurs de mines et des destroyers. La stratégie d'interdire les eaux de la Manche à la navigation britannique commence à porter ses fruits. À la fin du mois, soit en seize jours depuis le début de sa mise en œuvre, l'Erp.Gr. 210 revendique 89 000 tonnes coulés, dont quatre navires de guerre, plus la destruction de trois chasseurs anglais pour la perte de trois Bf 110 en combat et deux Bf 109 dans des accidents. Ces résultats amènent le *Generalfeldmarschall* Kesselring à venir à Denain présenter ses félicitations au *Gruppe* le 30 juillet. « L'artillerie volante » a dégagé la route de la Manche pour la flotte d'invasion allemande, dit-il. Maintenant, il est temps de s'attaquer à des objectifs à l'intérieur des terres.

▼ Quelques pilotes de la 3./Erp.Gr. 210, de gauche à droite : l'Oberleutnant Otto Hintze (*Stuka*), le Leutnant Horst Marx, l'Oberfähnrich Paul Drawe et le Leutnant Peter Emmerich. Cliché pris avant le 15 août 1940, date à laquelle Marx est abattu au-dessus du Sussex et capturé.



► Un Messerschmitt Bf 110 C de l'Erp.Gr. 210 pourvu d'un râtelier à bombes ventral.



au sol. Seuls le II.(S)/LG 2, renvoyé en Allemagne pour être transformé sur Bf 109 E-4/B, et la 9./KG 76, dont les équipages de Do 17 sont passés maîtres dans l'art de la pénétration à basse altitude, peuvent répondre à l'attente du haut commandement. Or, celui-ci est confronté à un grave problème : trop d'objectifs, pas assez de chasseurs-bombardiers.

Loin de ces considérations qui leur échappent, les pilotes de l'Erp.Gr. 210 vont connaître leur moment de gloire. Le 15 août, ils vont attaquer Martlesham Heath dans le Suffolk. Ils décollent pour la circonstance de Calais-Marck, filent le long de la côte Nord du Kent et traversent l'estuaire de la Tamise. Leur intention demeure obscure pour les contrôleurs britanniques, même lorsque la formation s'enfonce dans les terres. Dans leur style caractéristique de l'attaque-éclair, les chasseurs-bombardiers ne s'attardent pas plus de cinq minutes au-dessus de leur objectif. Quand ils repartent, ils laissent derrière eux de nombreux bâtiments endommagés et deux

▲ En haut : Un Messerschmitt Bf 110 C-6 de la 1./Erp.Gr. 210. Cet avion sera abattu à Croydon le 15 août 1940, avec à son bord le *Leutnant* Erich Beudel et l'*Obergefreiter* Otto Jordan, tous deux tués.

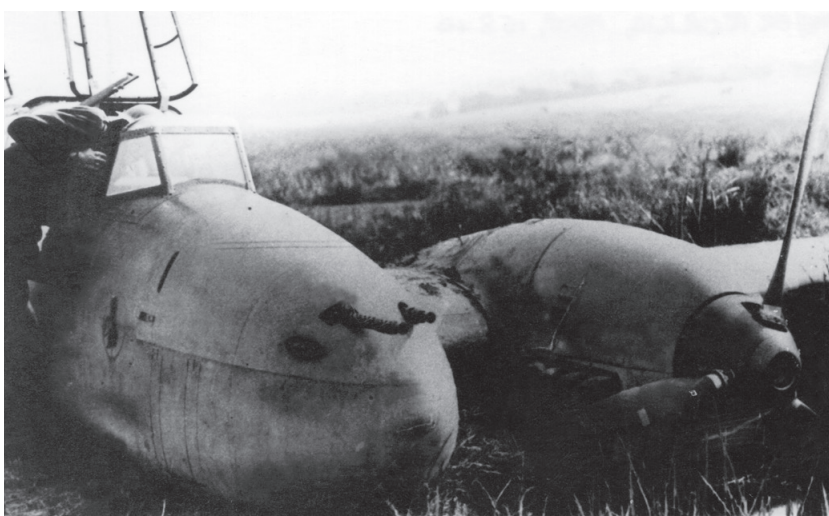
▼ En bas, à gauche : Portrait du *Leutnant* Horst Marx, fait prisonnier le 15 août après que son Bf 109 a été abattu par le *Pilot Officer* Flinders.

▼ En bas, à droite : Horst Marx pose devant le Messerschmitt Bf 109 « 3 jaune ».

hangars détruits. Un Fairey Battle est également incendié et l'explosion de sa bombe de 500 kg ajoute un peu plus à la confusion ambiante.

UNE MISSION CATASTROPHIQUE

En revanche, la seconde mission du jour va s'avérer désastreuse. Alors qu'il doit attaquer l'aérodrome de Kenley, le *Gruppe* s'en prend à Croydon, à trois kilomètres au nord de Kenley. Les bombes ne causent que peu de dommages matériels, bien qu'elles tuent 62 personnes et en blessent 37 autres. Cependant, des Hurricane des No 32 et 111 *Squadrons* ne tardent pas à les intercepter. Après avoir largué leur bombe, les Bf 109 de la 3. *Staffel* essaient de protéger les Bf 110 qui forment un cercle défensif. Sans l'avantage de l'altitude et en infériorité numérique, ils se retrouvent rapidement dans une situation désespérée.



L'enseignement de cette déroute est clair : le Bf 110 est trop lent et trop peu maniable pour affronter des monomoteurs de chasse modernes et il n'a dû ses premiers succès qu'à l'habileté, l'expérience et la plus grande agressivité de ses pilotes. En outre, pour couronnées de succès qu'elles puissent être, les attaques contre des cibles côtières s'avèrent moins rentables que les attaques contre les navires de surface. Les raids contre des objectifs à l'intérieur des terres se révèlent beaucoup plus coûteux en termes d'équipages et d'avions perdus et leur efficacité est loin d'être prouvée. Des deux types utilisés par l'*Erprobungsgruppe*, le Bf 109 se confirme être le meilleur chasseur-bombardier, en grande partie en raison de sa capacité à se défendre seul en cas de mauvaise rencontre.

ARRIVÉE DE DEUX NOUVEAUX GROUPES

Quoi qu'il en soit, l'OKL a déjà décidé d'augmenter le nombre de ses chasseurs-bombardiers en ordonnant la transformation de deux nouveaux groupes. L'un des deux, le I.(J)/LG 2, commandé par le *Hauptmann* Herbert Ihlefeld, est une unité de chasse conventionnelle. L'une des toutes premières à avoir reçu le Bf 109 E avant la guerre, elle a été chargée de son évaluation opérationnelle pendant la campagne de Pologne. Elle est alors en train d'être transformée sur Bf 109 E-7. Cette nouvelle version, qui sort tout juste des lignes de production, est équipée d'un râtelier ETC 500 permettant l'emport d'une bombe ou d'un réservoir supplémentaire de 300 litres. Le E-7 peut donc être employé indifféremment comme chasseur-bombardier ou chasseur d'escorte selon les besoins du moment.

Les premiers exemplaires du E-7 sont livrés au I.(J)/LG 2 à Calais-Marck courant août. À la fin du mois, le groupe a touché sa dotation complète et un entraînement intensif peut commencer. Quelques pilotes sont envoyés à Denain pour bénéficier de l'expérience de leurs homologues de la 3./Erp.Gr. 210, mais il faut attendre fin septembre pour que le I.(J)/LG 2 soit déclaré opérationnel. Il effectue sa première mission de guerre le 4 octobre.

Entre-temps, la 3./Erp.Gr. 210 a été rejoint à Denain par le II.(S)/LG 2, l'un des premiers *Schlachtgruppen* (groupes d'assaut) de la Luftwaffe. Commandé par le *Hauptmann* Otto Weiß, il vole sur Bf 109 E-4/B. Formé à l'origine pour tester sous conditions opérationnelles les avions d'appui tactique et les chasseurs-bombardiers, il a acquis une grosse expérience dans ce domaine au cours des campagnes de Pologne et de France. Après cette dernière,

À chaque fois qu'un appareil tente de s'échapper du cercle défensif, il est aussitôt pris en chasse par les Hurricane. Le *Leutnant* Horst Marx, de la 3./Erp.Gr. 210, tente de protéger le Bf 110 du *Hauptmann* Rubensdörffer qui s'enfuit en direction du sud. Les deux appareils croisent la route du *Pilot Officer* « Polly » Flinders, aux commandes de son Hurricane du No 32 *Squadron* :

« Un Me 109 m'est arrivé droit dessus sur le côté droit. J'ai coupé les gaz et il est passé devant moi dans mon collimateur. J'ai pressé la détente pendant deux secondes environ et un nuage de fumée blanche a jailli de son moteur. L'appareil a piqué vers le sol. J'ai compris qu'il ne rentrerait pas à sa base et j'ai continué à pourchasser les bombardiers. Une minute plus tard, j'ai aperçu un parachute à environ 6 000 pieds au sud de Sevenoaks. » Horst Marx s'est parachuté au-dessus de Frant dans le Sussex. L'épave de son avion, le premier Messerschmitt 109 chasseur-bombardier tombé sur le sol anglais, n'a pas vraiment attiré l'attention. Il n'en restait pas assez pour un examen détaillé et rien ne laissait suggérer que ce n'était pas un chasseur classique. Au cours de son interrogatoire, Marx réussit à convaincre ses interlocuteurs qu'il effectuait une banale mission d'escorte et l'officier de renseignement de la RAF conclut son rapport ainsi : « Ce Me 109 ne portait pas de bombe et ne pouvait en porter aucune ».

La mission s'avère particulièrement catastrophique pour le groupe qui perd son commandant (Rubensdörffer et son radio tués), son *Adjutant* (*Oberleutnant* Hans Fiedler tué, son radio prisonnier), son *Technischer Offizier* (*Leutnant* Karl-Heinz Koch et son radio blessés et prisonniers) ainsi que trois autres Bf 110 et un Bf 109 (celui de Marx).

▲ Ci-dessus :

Un Messerschmitt Bf 110 D-0 du Stab de l'Erp.Gr. 210 abattu le 15 août 1940, l'un des six appareils perdus par le groupe d'expérimentation ce jour-là.

▲ En haut : Autre vue du même appareil inspecté et surveillé par des *Tommies*, qui permet d'apprécier le code S9+CB.



le groupe a été replié sur Braunschweig-Waggum, où, à la fin du mois de juillet, il a commencé à échanger ses vieux Henschel Hs 123 contre des Bf 109 E-4/B flamboyants neufs. Après quatre semaines d'entraînement, il est transféré à Calais-Marck et effectue sa première mission *Jabo* au-dessus de l'Angleterre le 2 septembre.

▼ Gros plan sur le râtelier ETC 500 joliment décoré d'un Messerschmitt Bf 109 E-4/B.

▼ Une bombe de 250 kg accrochée sous le ventre d'un Bf 109 E-4/B de la 3./JG 53 en octobre 1940.

DES CONSIDÉRATIONS POLITIQUES

Ce même jour, le *Reichsmarschall* Hermann Göring signe une directive contenant un certain nombre de suggestions portant sur des changements tactiques à apporter dans la conduite des opérations contre la Grande-Bretagne. Le chef de la Luftwaffe demande des attaques de précision contre l'industrie aéronautique britannique et des raids de nuisance visant des objectifs industriels dans le nord du pays à faire exécuter par des avions solitaires pilotés par des volontaires. Tout objectif situé dans le rayon d'action du Bf 109 E doit être traité par des chasseurs-bombardiers et, *ipso facto*, il ordonne qu'un tiers des appareils des unités de chasse puisse porter des bombes.

Le Bf 109 E est un appareil disponible en grand nombre et les résultats de la 3./Erp.Gr. 210 sont impressionnants. Les *Jagdgeschwadern* doivent être équipées de la version E-4/B, désormais produite en série, et les pilotes doivent recevoir un entraînement adéquat. Aussitôt, au sein de chaque *Gruppe*, une escadrille – soit un tiers de son effectif – est désignée pour être transformée sur *Jabos*. La réaction des pilotes est pour le moins mitigée. Pour la plupart d'en eux, elle est même franchement négative, comme le rappelle le *Gefreiter* Heinz Zag de la 8./JG 53 : « Je n'ai jamais pensé que c'était une bonne idée. Notre rayon d'action était déjà assez limité comme ça sans avoir besoin d'être lesté d'une bombe. »

L'*Oberstleutnant* Adolf Galland, alors commandant de la JG 26 et lui-même ancien pilote d'assaut sur Hs 123, exprime le sentiment général :

« Nous autres, pilotes de chasse, considérons cette violation de nos appareils avec une grande amertume. Nous avons fait l'impossible pour améliorer nos performances... Nous nous étions débarrassés de tout ce qui n'était pas indispensable pour gagner la moindre once de vitesse... Et au bout du compte, ils nous donnaient maintenant des

gadgets pour lancer des bombes et nous étions forcés de voir un tiers de nos avions abandonner le combat aérien. Le chasseur se transformait en chasseur-bombardier pour servir d'expédient et de bouc émissaire. Nous partions du principe que le chasseur était apparemment incapable de fournir une protection suffisante aux bombardiers. Et c'était vrai. Si la chasse était incapable de protéger les bombardiers, elle devait alors lancer les bombes elle-même. Les raids sur l'Angleterre étaient devenus une question de prestige et, comme les bombardements de jour ne pouvaient plus continuer et que les bombardements de nuit étaient encore en préparation, la transition devait être assurée par des chasseurs transformés en chasseurs-bombardiers. Non pour des considérations militaires, mais pour une exigence politique passagère. »

▼ Le Messerschmitt Bf 109 E-4/B « H noir » de la 5.(S)/LG 2 durant la bataille d'Angleterre. Le triangle peint sur le fuselage est celui des *Schlachtgruppen* auxquelles s'apparente le groupe. L'appareil est armé de quatre bombes de 50 kg. © ECPAD/France/1940/ Photographie inconnue

UNE BELLE PRISE

Le II.(S)/LG 2 enregistre sa première perte quatre jours après être entré dans le grand bain, lorsque, le 6 septembre, deux de ses *Jabos* s'aventurent un peu trop près de l'artillerie navale de Chatham au cours d'une sortie au-dessus de l'estuaire dans la soirée.





Le *Leutnant* Herbert Dültgen, de la 4. *Staffel*, est contraint d'abandonner son avion en vol au large de The Nore, tandis que l'appareil du *Feldwebel* Werner Gottschalk, de la 6. *Staffel*, est touché au réservoir, obligeant le pilote à se poser sur la piste de Hawkinge dans le Kent. Les deux Allemands, indemnes, sont faits prisonniers ; ils ne révèlent rien d'intéressant pendant leur interrogatoire, bien que la capture de l'appareil intact de Gottschalk fournisse aux Britanniques la première preuve de la construction en série du Bf 109 E-4/B. Bien évidemment, il subit une inspection et une évaluation complètes. De ce fait, au début du mois de septembre, alors que les unités de chasse allemandes sont en cours de rééquipement avec la nouvelle version du chasseur-bombardier, la RAF est parfaitement informée de son existence et de ses possibilités. La JG 26 est l'une des premières escadres à appliquer la directive de Göring, et sa 4. *Staffel* commence à pratiquer le lancement de bombes dès le 5 septembre. Deux jours plus tard, son *Kapitän*, l'*Oberleutnant* Hans Krug, effectue un atterrissage forcé à Pluckley dans le Kent. Son Bf 109 E-4/B ne subit que des dommages superficiels et peut révéler des détails fort intéressants aux yeux des experts de la RAF venus l'examiner. Ils notent une ligne rouge peinte sur le panneau latéral du pare-brise, un panneau de sélection et un système auxiliaire d'armement des bombes monté directement au-dessus de l'indicateur de température d'huile et une poignée de largage des bombes, autant d'indices qui prouvent l'entrée en service tant attendue de la version chasseur-bombardier du Messerschmitt 109 E.

Comme souvent en pareil cas, une certaine liberté par rapport à la directive du *Reichsmarschall* est prise par quelques unités, car tous les groupes ne forment pas une *Jabostaffel*. Les archives encore existantes montrent que la 9./JG 54 reçoit trois exemplaires du chasseur-bombardier le 20 septembre et qu'ils sont attribués aux *Oberleutnant* Günther Fink, *Leutnant* Waldemar Wübke et *Unteroffizier* Karl Kempf, ce qui permet de former une section de *Jabos* à l'intérieur de l'escadrille. La *Jaboschwarm* effectue dix-sept missions au-dessus de l'Angleterre jusqu'au 12 octobre, date à laquelle elle cède ses avions à la 8./JG 54 qui devient officiellement la *Jabostaffel* du III./JG 54. Cette dernière exécute encore cinq autres missions *Jabo* avant le transfert du groupe aux Pays-Bas, d'où il ne participera plus à l'offensive aérienne contre l'Angleterre jusqu'à la fin de l'année 1940.

UN CHANGEMENT DE TACTIQUE PEU EFFICACE

Dans la mesure où la majorité des *Jagdgeschwadern* poursuit les missions d'escorte des bombardiers et que le reste est en pleine transformation sur la version chasseur-bombardier, le nombre de sorties *Jabos* pour le mois de septembre reste limité : 19 missions effectuées par des formations allant de 20 à 25 avions, soit 428 sorties, dont 264 contre Londres et son agglomération. Les pertes sont minimes, avec quatre appareils seulement (moins d'un pour cent des effectifs engagés) : trois abattus par la DCA et un par la chasse.

Toutefois, l'accentuation des raids nocturnes implique désormais que la Luftwaffe devient dans l'incapacité



▲ Ci-dessus : Une variante Bf 109 E *Jabo* à l'emport de la bombe de 250 kg consiste en un râtelier accommodant quatre bombes de 50 kg.

▲ En haut : Le Messerschmitt Bf 109 E-7 « 12 blanc », de la 1./LG 2 (dont on voit l'insigne à la croix blanche sur rond noir), le nez dans la boue après s'être enlisé, sans trop de casse, à l'atterrissage. Le râtelier est du coup bien visible sous cet angle !

de maintenir une quelconque pression sur les défenses britanniques en plein jour. Progressivement, le nombre de chasseurs envoyés pour escorter les bombardiers chute de telle sorte que la Luftwaffe s'en remet alors à de petites formations essentiellement composées de Junkers Ju 88 A, un appareil plus performant que les autres bombardiers allemands mais disponible en trop faible quantité.

Les raids à haute altitude au-dessus de l'Angleterre se composent maintenant de larges formations de chasseurs accompagnés par quelques chasseurs-bombardiers, une tactique que la RAF éprouve bien du mal à contrer. La détection par radar et l'observation depuis le sol sont très problématiques à l'altitude à laquelle volent les avions allemands et, n'étant plus bridés par la présence de bombardiers, les *Jabos* arrivent au-dessus de Londres moins de vingt minutes après avoir été repérés. Les contrôleurs aériens britanniques n'ont aucun moyen d'identifier les formations qui comportent des bombardiers et, en conséquence, ils sont incapables de donner des directives précises pour leur interception. Au-dessus de 6 000 mètres, grâce à son compresseur à deux étages, le Bf 109 E se révèle largement supérieur aux Hurricane et Spitfire et, en raison de son désavantage, la RAF ne se sent guère encline à affronter les chasseurs allemands.



▼ Appartenant à de la 4.(S)/LG 2, le Messerschmitt 109 E-1/B « G blanc » (W/Nr 6313) de l'Unteroffizier Paul Wacker se pose en catastrophe sur panne à Woodhyde Farm, près de Corfe Castle (Dorset), le 30 novembre 1940. Il est ensuite expédié aux États-Unis par les Britanniques pour y être exposé, comme l'atteste ce cliché. Son pilote, lui, a été capturé.

▼ Ci-dessous : Avant un départ en mission sur l'Angleterre, un armurier vérifie la bonne fixation des quatre bombes de 50 kg sous ce Bf 109 E.

▼ En bas : Cette bombe de 250 kg s'apprête à être fixée sous ce Bf 109 Jabo de la 2./LG 2.

D'autant que sans bombardiers, ces formations, aussi imposantes soient-elles, ne constituent pas une grande menace. La RAF refuse le combat et la Luftwaffe devra trouver une autre manière de l'amener à l'engager.

UNE INFLUENCE NÉGATIVE SUR LE MORAL

Le faible niveau technique des pilotes de *Jabos* constitue une autre raison pour laquelle Londres a été retenu comme objectif principal. En dehors du II.(S)/LG 2 et de la 3./Erp.Gr. 210, qui ont virtuellement fusionné, et du reste de l'Erp.Gr. 210, la quasi totalité des *Jabostaffeln* manque de pratique et d'expérience dans ce nouveau rôle. La plupart des pilotes n'ont reçu qu'une instruction succincte et peu sont enthousiasmés par la nouvelle mission qui leur est confiée, ainsi que le confirme Adolf Galland : « Les chasseurs-bombardiers furent mis en service avec une telle hâte que l'on avait pratiquement pas eu le temps de former les pilotes au bombardement et la plupart d'entre eux lancèrent une bombe pour la première fois de leur vie au-dessus de Londres ou d'une autre cible en Angleterre. »

Avec un objectif de la taille de Londres et sans véritable risque d'être interceptés par les chasseurs anglais, tout ce que les pilotes allemands ont à faire, c'est d'atteindre l'objectif et de larguer leurs bombes. Cependant, cette tâche ennuyeuse, répétée jour après jour, ne fait qu'augmenter l'amertume des pilotes de *Jabos* et pèse sérieusement sur leur moral, déjà écorné par la fatigue.

Galland, décidément très critique à l'égard de cette stratégie, écrit que ces attaques « à part leur valeur de nuisance... n'ont aucune portée militaire ». Il reconnaît également que ces missions influent de manière très négative sur le moral des pilotes allemands :

« ...il est déstabilisant pour un pilote de chasse d'avoir à combattre sans être en mesure de prendre l'initiative. Le moral des pilotes en chasse en était affecté ; ils devaient porter des bombes, les lancer à haute altitude sur une énorme cible sans pouvoir en observer les effets et adopter ensuite une attitude passive envers les chasseurs ennemis... »





Le 15 septembre, l'attaque d'un nœud ferroviaire par des *Jabos* du II.(S)/LG 2 reçoit une importante couverture médiatique en Grande-Bretagne. Avec une vive émotion, qui n'est pas sans rappeler celle qu'avaient déclenchée les premiers raids aériens lors de la précédente guerre, les journalistes qualifient l'utilisation de chasseurs-bombardiers de « déloyale » [2]. L'*Oberleutnant* Viktor Kraft se défend :

« Quand notre groupe a survolé pour la première fois le Kent, un journal anglais a écrit : "Aujourd'hui, un groupe de chasseurs allemands a survolé le Kent et Londres. Personne ne s'attendait à ce qu'ils lancent des bombes et c'est pourtant ce qu'ils ont fait. Ce n'est vraiment pas chevaleresque de voler comme un chasseur, puis de lancer des bombes comme un bombardier." Il faut quand même que je dise que ce n'était pas parce que nous n'étions pas chevaleresques que nous avons fait ça. Il s'agissait tout simplement de l'émergence d'une arme nouvelle, rien d'inhabituel dans une guerre. »

LES PERTES AUGMENTENT

Le mauvais temps au-dessus de la Manche et du sud de l'Angleterre début octobre entraîne une réduction du nombre de sorties, tandis que de nouvelles unités terminent leur entraînement et s'apprêtent à lancer une offensive massive dès que les conditions météo le permettront.

Pour certains, les premières missions avec leurs chasseurs-bombardiers vont se révéler une bien difficile épreuve. Le 2 octobre 1940, lors de sa toute première sortie *Jabo*, le III./JG 53 du *Hauptmann* Wolf-Dietrich Wilcke perd quatre appareils, dont celui du *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Walter Fiel. Ce genre de mauvaise expérience n'aide en rien les pilotes de *Jabo* à retrouver la confiance ni à les faire changer d'avis sur l'utilité de leurs missions. Chacune des *Jabostaffeln* va connaître des moments difficiles et, le 7 octobre, c'est le tour de la 2./JG 51. À la tête de l'escadrille se trouve le frère du célèbre *Kommodore* de la JG 51, l'*Oberleutnant* Viktor Mölders, ancien pilote de Bf 110 C-6 à la 1./ZG 1.

« Mon escadrille, huit avions armés d'une bombe de 250 kg, devait décoller de Pihen, grimper à 6 000 m, voler vers le nord en direction de Londres et attaquer les docks. Nous devions être protégés par la *Stabschwarm* et huit autres appareils. Quand nous avons approché de l'estuaire de la Tamise, mon frère m'a informé qu'il allait rester à cette altitude et rentrer à Pihen parce qu'ils n'avaient plus beaucoup de carburant. J'ai alors piqué avec ma *Staffel* et survolé les rues de Londres au ras des toits. C'était amusant de voir les obus de DCA éclater au-dessus de moi ! Nous avons largué nos bombes sur les

► Montage de quatre bombes de 50 kg sous un Messerschmitt Bf 109 E *Jabo*.



▼ Autre vue du Messerschmitt Bf 109 E-1/B « G blanc » (WNR 6313) de l'*Unteroffizier* Paul Wacker exposé aux yeux des Américains de l'autre côté de l'Atlantique.



docks et avons mis le cap sur la France. Tout à coup, j'ai entendu un appel à la radio : "*Indiens derrière vous !*" et en me retournant, j'ai aperçu une trentaine d'avions à 6 000 m en train de piquer sur nous. J'ai attendu qu'ils se rapprochent, puis j'ai viré et fait face. Tout ce dont je me souviens ensuite, c'est d'avoir été touché au radiateur. J'ai commencé à perdre du glycol et le moteur a commencé à chauffer.

J'ai décidé de rester à basse altitude parce que mon moteur n'était pas capable de grimper. J'étais trop bas pour sauter, alors j'ai cherché un champ où me poser. Dans tous les champs, il y avait de vieilles voitures ou d'autres obstacles destinés à empêcher des planeurs d'atterrir. J'ai fini par me *crasher* sur un fossé antichar... »

L'attaque sur Londres ce matin-là coûte à la 2./JG 51 deux appareils tombés victimes de *Hurricane* des No 501 et 605 *Squadrons*, un troisième *Jabo* parvenant tout juste à atteindre la côte française avant de s'écraser en blessant son pilote. La 4.(S)/LG 2 de l'*Oberleutnant* Heinrich Vogler a également laissé deux *Jabos* dans l'aventure, deux autres de la 5. *Staffel* revenant endommagés.

Le 12 octobre, la *Luftwaffe* lance douze vagues de chasseurs-bombardiers sur l'Angleterre, totalisant 217 appareils dont 175 s'en prennent à Londres. Trois jours plus tard, l'Angleterre est encore l'objet d'une attaque massive : près de 300 *Jabos* traversent la Manche en quinze vagues, parmi lesquels 175 attaquent directement la capitale, causant de sérieux dégâts et paralysant quelque temps le réseau ferroviaire. Le 17 octobre, on ne compte que huit raids. Londres attire 110 des 186 *Jabos* lancés ce jour-là. Une nouvelle tactique est alors adoptée, faisant appel à de larges formations comprenant plus de 50 *Jabos* et des bombardiers conventionnels, protégées par une escorte musclée. Le 25 octobre, quatre vagues sont lancées contre l'Angleterre ; sur les 237 *Jabos*, 186 visent Londres. Pour semer le trouble et la confusion chez l'ennemi, 41 sorties de bombardiers classiques sont également exécutées dans la journée. Le tout est escorté par 634 chasseurs. La même tactique est reprise avec succès deux jours plus tard.



LA BONNE MÉTHODE – TROP TARD

Le 29 octobre, mettant à profit une couverture nuageuse basse, le II.(S)/LG 2 mène à bien un raid d'une efficacité rare contre un aérodrome du *Fighter Command*. La formation, estimée à une cinquantaine d'avions, est repérée par radar au moment où elle franchit l'estuaire de la Tamise et s'approche des côtes de l'Essex. Il est alors 16h30 et la nuit commence à tomber. Les contrôleurs britanniques restent sur l'expectative : Hornchurch ou North Weald ? Ou bien, au dernier moment, l'ennemi ne va-t-il pas obliquer vers le sud et se diriger sur la capitale ? Pour leur compliquer un peu plus la tâche, les Allemands ont déclenché simultanément plusieurs autres attaques sur le Kent. Grâce à la confusion qui règne au sein du contrôle de la RAF, les *Jabos* passent à travers les mailles du filet et s'en prennent à North Weald.

Deux *Squadrons* de Hurricane, les No 17 et 46, ont déjà décollé de Martlesham Heath pour couvrir le secteur de North Weald en cas besoin. Cependant, à North Weald même, les Hurricane des No 249 et 257 *Squadrons* ont reçu l'ordre de prendre l'air beaucoup trop tard et ils sont encore en train de décoller lorsqu'une vingtaine de *Jabos*, piquant depuis 900 mètres, défile à 150 mètres au-dessus de l'aérodrome, arrosant la piste de bombes.

Une bombe explose juste derrière la *Yellow Section* du 249, le *Flying Officer* Keith Lofts devant rapidement déposer son avion gravement endommagé. Au 257, le *Sergeant* Alexander Girdwood est touché par des éclats et son appareil s'écrase en flammes près de la cabane du *dispersal* du 249.

N'étant pas de service cet après-midi là, le *Pilot Officer* Tom Neil, du No 249, se repose dans sa chambre dans un baraquement près du mess lorsque l'attaque commence :

« J'ai entendu un bruit de moteurs au loin et j'en ai déduit que le *Squadron* avait été envoyé en patrouille. Cela ne m'intéressait pas vraiment. Puis, avec une intensité croissant rapidement, le bruit d'autres

▲ Le « N blanc » (Wnr 5593) de la 4.(S)/LG 2 appartenait à l'*Oberfeldwebel* Josef Harmeling (qui s'en est sorti légèrement blessé), contraint à l'atterrissage forcé à Langenhoe, Essex, le 29 octobre 1940, après avoir été victime des balles du *Sergeant* « Micky » Maciejowski. Le Messerschmitt est ici exhibé en trophée à la population.

[2] Le terme anglais est *unfair*.

moteurs fit se dresser les poils sur mes bras. Vite debout, j'ai bondi à la fenêtre juste à temps pour voir la première vague de 109 me passer juste au-dessus de la tête, suffisamment bas pour que je distingue les croix noires sur les ailes.

Tout de suite après, ce fut un vrai bazar. Les bombes se mirent à pleuvoir. Le bruit et la fureur des explosions, le claquement déchirant des mitrailleuses et le vrombissement des moteurs rendaient l'atmosphère très pesante. Je me suis jeté par terre, m'attendant à tout moment à recevoir le toit sur la tête. Ça a continué pendant une éternité – probablement guère plus de vingt secondes ! Tout à coup, après une fraction de seconde d'accalmie, un énorme bruit a soulevé le plancher, comme si lui et moi allions décoller. Puis, après, vint une période de silence tout relatif où la plainte de désespoir d'un Bofors dans le lointain et le bourdonnement faiblissant de moteurs qui s'éloignaient rapidement semblaient presque incongrus. »

Les pilotes de Hurricane, après s'être ressaisis, se reforment et partent en chasse des *Jabos* qui prennent rapidement de l'altitude en direction de l'est et de la côte où le III./JG 26 les attend. Après une longue poursuite,

le 249 finit par les rattraper au-dessus de l'estuaire de Blackwater, près de Maldon, et une série de durs combats s'engage au-dessus de la côte de l'Essex.

Le *Flight Lieutenant* « Butch » Barton revendique un *Jabo* qui s'écrase le long de la route entre Maldon et Goldhanger après que son pilote a sauté en parachute. Ce dernier est le *Feldwebel* Hans-Joachim Rank, de la 4.(S)/LG 2, qui, gravement brûlé et blessé à la cuisse, décédera dans la soirée. Le *Sergeant* « Micky » Maciejowski en revendique un autre qui effectue un atterrissage forcé près de la plage à Langenhoe avec son gouvernail endommagé et son moteur sur le point de serrer. Son pilote, l'*Oberfeldwebel* Josef Harmeling, appartenant à la même *Staffel*, est fait prisonnier légèrement blessé. Le *Sergeant* George Stroud en poursuit un troisième en mer et l'abat à une quinzaine kilomètres de la côte. Il était piloté par l'*Oberleutnant* Bruno von Schenck, le *Staffelkapitän* de la 5.(S)/LG 2, dont le corps sera repêché ultérieurement.



De retour à North Weald, ils constatent les dégâts, comme Tom Neil le rapporte :

« À la tombée de la nuit, on avait fait le tour de la question. L'aérodrome avait subi de très nombreux dégâts, mais superficiels et insuffisants pour arrêter ou même suspendre les opérations. Les victimes étaient cependant nombreuses, entre quinze et vingt hommes tués et une quarantaine blessés, parmi lesquels quelques mécaniciens du 249. Également, la salle de garde de la base, qui venait d'être reconstruite à grands frais, avait été aplatie pour la seconde fois. »

Un hangar a aussi été détruit et la cour de la compagnie de Train a été touchée, mais le gros des bombes est tombé sur la piste. Cette attaque est l'exemple-même de ce que les chasseurs-bombardiers auraient dû faire depuis le début : des frappes, que l'on ne dit pas encore « chirurgicales », exécutées à basse altitude par des pilotes supérieurement entraînés. Exactement ce que les Britanniques redoutent le plus, car ils n'ont pas les moyens de les contrer. Des attaques de cette nature, soutenues à une forte cadence, sur des objectifs-clés comme les terrains de la RAF les auraient rapidement rendus intenable et auraient fortement amoindri le potentiel du *Fighter Command*.

Cependant, en octobre 1940, il est déjà trop tard.

INJURES ET GROGNEMENTS

À la fin du mois d'octobre, 186 exemplaires du nouveau Bf 109 E-7 ont été produits. Ainsi, au pic de l'offensive des chasseurs-bombardiers contre l'Angleterre, plus de 550 *Jabos* dédiés sont disponibles, sans compter les nombreux exemplaires modifiés au niveau des unités. Octobre marque un sommet avec 2 633 sorties effectuées contre Londres en 140 missions. Les archives montrent que 60% ont trouvé leurs marques, la RAF étant bien forcée d'admettre qu'« une assez forte proportion de petites formations armées de bombes a atteint les objectifs assignés sans obstruction sérieuse ». Une analyse plus fine fait ressortir le fait que 37% des *Jabos* ayant décollé avec leurs bombes ont été forcés d'attaquer un objectif secondaire, soit en raison du mauvais temps, soit à cause de la réaction ennemie. Seulement 3% ont

▲ Le fameux Messerschmitt Bf 109 E-1/B (W/Nr 6313) « G blanc » de la 4.(S)/LG 2 posé sur le ventre dans un champ de barbelés à Corfe Castle, à la suite d'une panne mécanique le 30 novembre 1940. Son pilote, l'*Unteroffizier* Paul Wacker, a été fait prisonnier.

▼ Le Bf 109 E-7 « C jaune » (W/Nr 5567) de la 6.(S)/LG 2 abattu le 6 septembre 1940. Son pilote, le *Feldwebel* Werner Gottschalk, a été capturé. Le triangle noir des escadrilles d'assaut est également de mise.

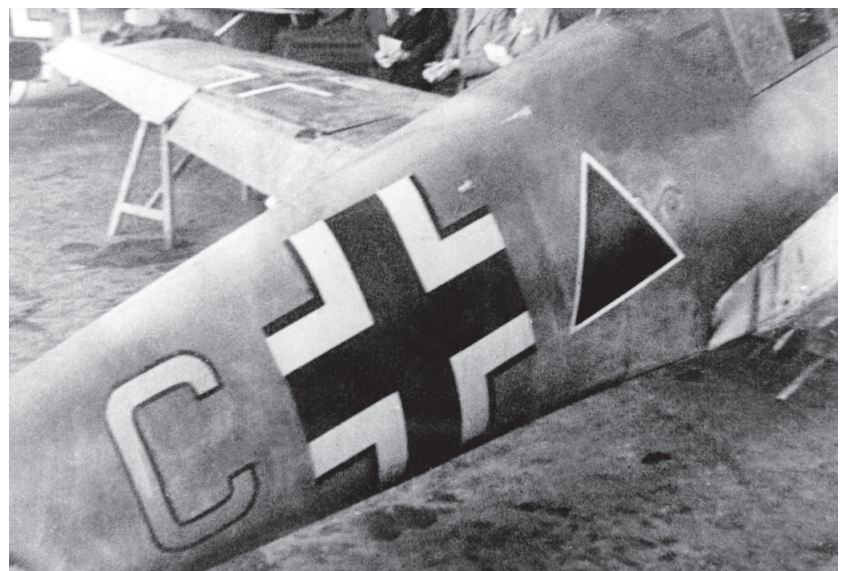
dû interrompre leur mission. Les pertes ont été minimales : 29 appareils, soit tout juste 1% des forces engagées.

Même à cette période, toutes les *Geschwadern* n'ont pas encore été transformées. Ce n'est que le 9 novembre que la 2./JG 2 arrive à Denain pour faire connaissance avec son nouveau matériel. Comme l'écrira dans son journal le *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Siefried Bethke :

« On a lancé quelques bombes en ciment. À part ça, on n'a reçu aucun entraînement. Après ça, il y a eu pas mal d'injures et de grognements à propos des râteliers à bombes sous le fuselage ».

Les injures et les grognements se répandent rapidement et sur une telle échelle qu'ils finissent par remonter jusqu'au sommet du commandement. Adolf Galland s'en fait l'écho :

« Notre aversion envers cet ordre qui nous transformait en chasseurs-bombardiers était totale. Le haut commandement de la Luftwaffe réagit brutalement à notre attitude négative. Göring, très en colère, déclara que les chasseurs avaient failli à leur mission de protéger efficacement les bombardiers et qu'ils s'opposaient maintenant à être transformés en chasseurs-bombardiers, alors qu'il s'agissait de la conséquence directe de leur





échec. Si l'aviation de chasse s'avérait tout autant incapable de mener à bien cette nouvelle tâche, il serait préférable de la dissoudre purement et simplement. Dans les cercles des jeunes officiers, le commandement était l'objet de critiques amères et passionnées. Ce fut la première grande crise dans les relations entre la chasse et le commandement de la Luftwaffe. »

Les jeunes officiers ne sont pas les seuls à vomir leur bile. Exaspéré, le *Generalmajor* Theo Osterkamp, qui, en tant que *Jafü 2*, est responsable de toutes les unités de chasse de la *Luftflotte 2*, a une violente prise de bec avec le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, alors *Chef der Luftwaffe General Stab*. « Grâce à ces opérations absurdes, lui dit-il, il ne faudra pas longtemps avant que toute l'aviation de chasse ne soit balayée. »

Il est clair que la mise en œuvre des *Jabos* sur une large échelle ne peut en aucun cas être considérée comme une réussite. Mesurée en termes de gains militaires ou à l'aune du moral des équipages, cette nouvelle stratégie

donne la nette impression que la Luftwaffe s'est tiré une balle dans le pied. Quant à la vive critique dont a fait l'objet l'aviation de chasse au cours de la bataille d'Angleterre, elle débouchera sur une grave crise de confiance au sein de la Luftwaffe qui persistera encore pendant des années.

DERNIÈRES PERTES DE L'ANNÉE

Pendant ce temps, contre vents et marées, les missions se poursuivent quand les conditions météo l'autorisent. Et la Luftwaffe continue à perdre des pilotes chevronnés, un gâchis qu'elle ne peut guère se permettre au regard des résultats enregistrés. Sans aucun doute l'un des plus chevronnés, l'*Oberleutnant* Otto Hintze, *Staffelkapitän* de la 3./Erp.Gr. 210, est abattu et fait prisonnier après une nouvelle attaque contre Londres le 29 octobre – sa 52^e mission *Jabo*. Il recevra la *Ritterkreuz*

pour son « aptitude exceptionnelle au commandement » le 24 novembre.

Le 5 novembre, la JG 26 déplore sa première perte après un mois complet d'opérations de ses *Jabostaffeln*. Ce jour-là, deux appareils de la 9. *Staffel* entrent en collision au-dessus de Dungeness. L'*Oberleutnant* Heinz Ebeling, le commandant d'escadrille, et son ailier, le *Feldwebel* Walter Braun, ne sautent en parachute que pour aller grossir les rangs déjà bien garnis des équipages de *Jabos* détenus dans les camps britanniques. La remise de la *Ritterkreuz* à Ebeling est annoncée le même jour pour « 18 victoires aériennes, de nombreuses attaques au sol et la réussite et la rapidité de la transformation de la 9. *Staffel* sur chasseurs-bombardiers ».

Le 11 décembre 1940, l'*Oberleutnant* Viktor Kraft, du *Stab* II.(S)/LG 2, qui a déjà effectué 65 missions de guerre sur chasseur-bombardier, aura le discutabile honneur de clore la liste des pertes des *Jabos* pour l'année 1940.

« L'objectif qui nous avait été assigné à moi et à un autre Messerschmitt 109 était les docks du port de Londres. Au-dessus de la France et au-dessus de la Manche, on a rencontré des nuages épais et la visibilité était mauvaise. Comme on nous avait dit aussi qu'il fallait qu'on s'attende à rencontrer les mêmes conditions météo au-dessus du Kent, nous n'avons pas volé à notre altitude habituelle de 7 000-8 000 mètres. Après avoir traversé la Manche, on est arrivés au-dessus de l'Angleterre à une altitude de 2 000 mètres pour trouver un ciel bleu et dégagé ! Il fallait faire demi-tour et revenir en France immédiatement ; c'est ce qu'a fait mon *Rottenflieger*. J'ai maintenu mon cap et après quelques minutes, j'ai compris qu'il serait stupide de ma part de continuer jusqu'à Londres. Alors, j'ai cherché une cible, j'ai lancé ma bombe et j'ai mis le cap à l'est. J'espérais atteindre les nuages au-dessus de la Manche afin d'échapper aux chasseurs que je voyais arriver de la direction de Rochester.

► Un camarade du *Corpo Aereo Italiano* vient avec curiosité et amusement jeter un œil aux préparatifs d'une mission d'un Bf 109 de la 3./Erp.Gr. 210 à la fin 1940.



► Retour de mission pour ce Messerschmitt 109 E de la 3./Erp.Gr. 210 fin 1940.



Puis, au-dessus de mon avion, j'ai repéré une autre section de chasseurs – six traînées de vapeur m'ont convaincu qu'ils s'apprêtaient à me descendre. Je ne pouvais rien faire d'autre que de disparaître rapidement dans les nuages près de Douvres. Malheureusement, ils étaient trop loin. L'une de ces traînées de vapeur a piqué, accumulant assez de vitesse pour me rattraper. Je ne l'ai pas vu à temps, il a ouvert le feu et mon avion a pris feu. Le siège du Messerschmitt était blindé et j'ai senti les obus, mais ils n'ont pas percé la plaque de blindage. Une seconde rafale tirée sur ma gauche m'a blessé – il était grand temps de sauter [3]. »

UNE POLITIQUE À LA PETITE SEMAINE

Au mois de décembre 1940, avec l'arrivée des vents d'hiver et la dégradation des conditions atmosphériques au-dessus de la Manche et du sud de l'Angleterre, la majorité des unités de chasse de la Luftwaffe est renvoyée en Allemagne pour se reposer et compléter les effectifs. L'offensive des *Jabos* diminue progressivement d'intensité et, lorsque le temps permettra de la relancer, les chasseurs de la RAF auront repris l'initiative, menant leurs propres missions offensives sur la côte française. La Luftwaffe sera alors contrainte d'utiliser ses chasseurs maintenus sur les côtes de la Manche à contrer cette menace, abandonnant ainsi son rôle offensif pour un rôle purement défensif.

La bataille d'Angleterre a vu l'avènement du véritable chasseur-bombardier, prototype de l'avion d'appui tactique à hautes performances qui, par la suite, formera l'épine dorsale de toute arme aérienne. Cependant, ceux qui l'ont mis en œuvre ont manqué de vision stratégique et d'une appréhension de son véritable



potentiel. Cette politique à la petite semaine ne pouvait que donner des résultats dérisoires. Pourtant, les preuves des possibilités des *Jabos* ne manquaient pas, même en 1940, si seulement le haut commandement de la Luftwaffe avait trouvé bon de s'y intéresser.

Dès ses premières campagnes, en Pologne comme en France, la Luftwaffe maîtrisait correctement l'utilisation d'avions d'assaut comme arme tactique en appui des troupes terrestres. Toutefois, comme la Manche n'est pas la Meuse, la campagne au-dessus du sud de l'Angleterre à l'été 1940 se révéla d'une nature très différente. La Luftwaffe négligea la valeur stratégique du *Jabo*, capable de « frappes chirurgicales » sur des objectifs clés situés loin à l'intérieur des terres. C'était pourtant tout à fait à sa portée en 1940,

malgré les insuffisances de ses services de renseignement. Si les Allemands avaient agi comme les Britanniques le redoutaient, il est indéniable qu'ils auraient pu paralyser le système de contrôle aérien et les aérodromes au point qu'ils en auraient menacé l'existence même du *Fighter Command*.

Au lieu de cela, à la fin de l'année 1940, le chasseur-bombardier était discrédité aux yeux de tous et les pilotes de chasse se félicitaient de retrouver sous peu une tâche qu'ils jugeaient plus noble. Néanmoins, une poignée de pilotes capable à la fois de piloter et naviguer à basse altitude et de lancer une bombe avec précision, consciente du potentiel du *Jabo*, s'apprêtait à continuer à faire encore passer quelques sales quarts d'heure à la défense britannique.

Mais, ceci est une autre histoire. ■

▼ Bien que tardive par rapport à l'article, puisque prise le 3 janvier 1943, cette photo est caractéristique des raids des *Jabos* sur le sud de l'Angleterre. Elle montre le mitraillage de l'hôpital Winchester House à Shanklin par un appareil de la 10./JG 2. Le pilote, le *Leutnant* Leopold Wenger, ne connaissait toutefois pas la véritable nature du bâtiment, au moment où sa cinémitrailleuse a pris ce cliché.

[3] Le Bf 109 E-7 WNr. 5941 (« D » vert) de Kraft a été abattu par le *Pilot Officer* Hubert Allen, du No 66 Squadron, et est allé s'écraser à Baddlesmere dans le Kent à 10h40.



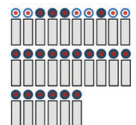
► Un Bf 109 E de la 3./Erp.Gr. 210 photographié en vol fin 1940, peut-être au retour d'une mission sur l'Angleterre, car l'appareil est délesté de sa bombe.



Messerschmitt Bf 109 E-1/B
6./JG 51
Wevelgem, Belgique, début 1941



Messerschmitt Bf 109 E-4/B
5.(S)/LG 2
Calais-Marck, France, octobre 1940



Messerschmitt Bf 109 E-7
7./JG 2
Oberleutnant Werner Machold, Staffelkapitän
Bernay, France, début 1941



Messerschmitt Bf 110 D-0
2./Erp.Gr. 210
Croydon, Angleterre, août 1940