Depuis le début de l'année 1941, le ciel du nord de la France était strié par les traînées de condensation des appareils des deux camps souvent engagés dans des combats mortels. Comme ici sur Calais.

Ravitaillement en air comprimé d'un Bf 109 F de la JG 2. La Luftwaffe engagée à l'ouest va le plus souvent combattre sur ses aérodromes établis en pays occupés. D'où un important avantage tactique face à la RAF.

COMBATS AÉRIENS SUR LE NORD DE LA FRANCE
LA NON-STOP OFFENSIVE
(JUIN 1941- 26 OCTOBRE 1941)

Tome I : de juin au 17 juillet 1941

Jean-Louis Roba

Avertissement *: La 'Non Stop Offensive' de la RAF débuta plus ou moins officiellement après le 22 juin 1941. Néanmoins, comme le N° 35 de 'Batailles Aériennes' se clôturait sur la nuit du 16 au 17 juin 1941, il a paru logique (pour éviter un hiatus de quelques jours) d'entamer ce livret dès le 17 juin 1941 pour compléter les informations fournies aux lecteurs.*

Introduction.
Une offensive aérienne très compliquée

Pour préparer 'Barbarossa' (22 juin 1941), l'invasion de la Russie soviétique, la Wehrmacht avait dû progressivement retirer la majorité des ses unités aériennes de France et de Belgique (*cf. 'Batailles Aériennes' N° 35*), desserrant par la force des choses la pression sur les îles britanniques. Cette dernière ne reposait effectivement que sur les seules épaules de la Luftwaffe, le 'débarquement en Angleterre' n'ayant été en définitive qu'un mythe. Pour la chasse de jour (la *Tagjagd*), trois unités allaient désormais demeurer à l'ouest face au Royaume-Uni :

-la JG 1 basée partiellement aux Pays-Bas ;

-la JG 26 'Schlageter', plus au sud, couvrant la Belgique et le nord de la France ;

-la JG 2 'Richthofen' protégeant principalement le secteur Bretagne/Normandie.

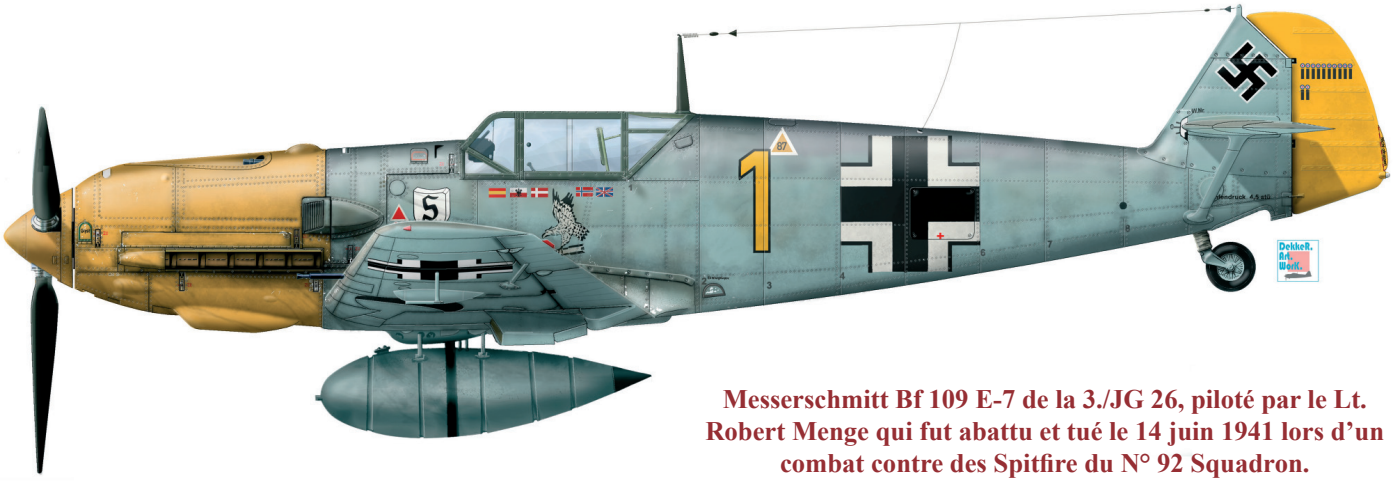
À ces deux dernières escadres, on pouvait rajouter localement quelques détachements d'école (comme l'Einsatzstaffel de la JG 53) ainsi qu'un reliquat d'unités de chasse en instance de départ vers l'est (la JG 52), 'renforts' cependant très 'anecdotiques'.

De l'autre côté de la Manche, Winston Churchill, qui s'était affiché comme anti-communiste virulent dès le déclenchement de la révolution bolchevique de 1917, avait changé totalement son fusil d'épaule, faisant désormais les yeux doux à l'URSS (pourtant alliée depuis août 1939 au Reich), espérant la détacher de l'union avec l'Allemagne. Lorsque la Wehrmacht

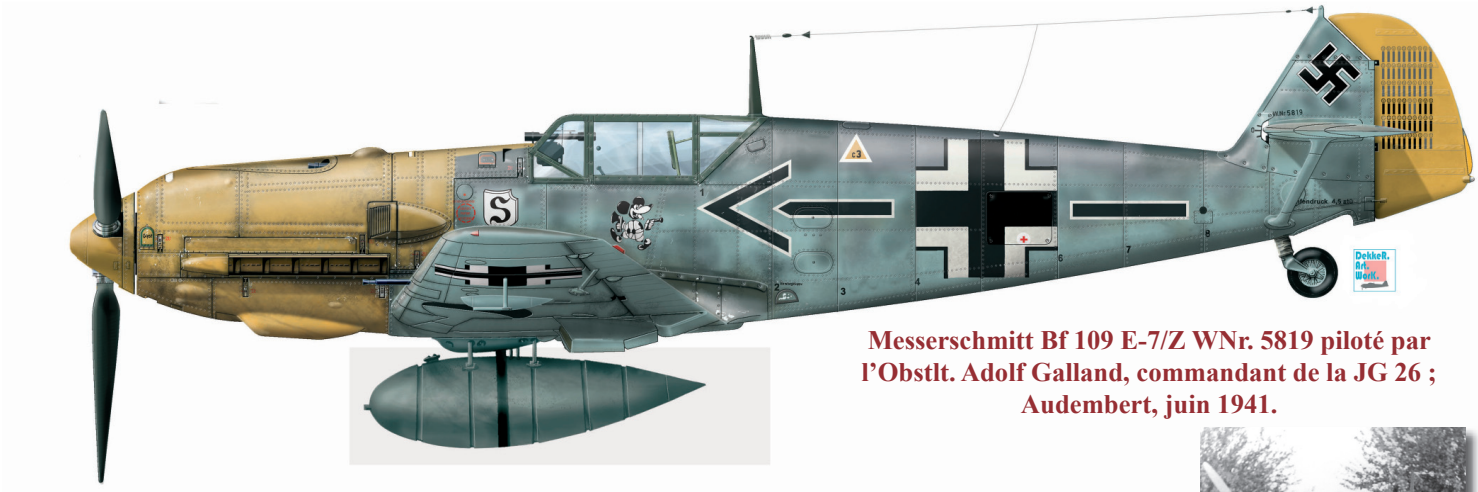
envahit l'URSS, le premier britannique avait redouté – à l'instar de tous les responsables alliés – une chute rapide du régime stalinien consécutive à un soulèvement populaire - ce qui aurait alors permis aux Allemands de revenir en force à l'ouest. Il fallait donc essayer de soulager les Soviétiques et relancer une campagne agressive. Mais comment agir efficacement ? Si les Allemands ne pouvaient débarquer en Angleterre en 1940, les Britanniques ne pouvaient pas plus le faire sur le continent en 1941. Dans le sud-est européen, le corps expéditionnaire du Commonwealth avait subi un sérieux revers en Grèce et en Crète tandis que les forces basées en Égypte subissaient le choc du tout récent Afrika Korps. La Royal Navy était de son côté bien trop occupée à maintenir le blocus maritime et à combattre le danger croissant des U-Boote dans ce qui deviendra 'La Bataille de l'Atlantique'. Ne restaient donc plus que le théâtre occidental et l'aviation. Il fut ainsi décidé d'intensifier les raids aériens sur le nord de la France et la Belgique dans le but d'infliger de lourdes pertes à la Luftwaffe ; ce qui, pensait-on à Londres, forcerait les responsables allemands à rappeler à l'ouest des unités engagées en URSS. Mais de quelles forces disposait donc la RAF pour entamer une offensive de pareille envergure ? Dès mai 1940, le Bomber Command avait débuté une décevante et coûteuse campagne nocturne sur le Reich (*cf. 'Batailles Aériennes' N° 53*). Les seules unités dès lors disponibles à cette époque relevaient des seuls Fighter et Coastal Command. Elles seraient renforcées par les appareils du Bomber Command dont l'autonomie ne leur permettait que difficilement d'atteindre l'Allemagne (comme les Blenheim IV). Sur le papier, la RAF disposait d'une supériorité numérique écrasante face aux étiques unités de la Luftwaffe demeurées cantonnées à l'ouest. Tout allait donc dépendre des tactiques ainsi que des buts fixés pour cette campagne. L'ironie du sort voudra que, en 1941, la RAF allait rejouer un mauvais 'remake' de la Bataille d'Angleterre mais, ici, en sens inverse. À leur tour, les pilotes britanniques et leurs alliés allaient en effet devoir traverser la Manche à l'aller comme au retour. D'où une fatigue accrue des équipages et la tension de tomber en mer. Et comment opérer sur la France ? Puisque de simples survols ne pouvaient attirer l'ennemi en masse, force serait de le provoquer de manière brutale. Lors de la Bataille d'Angleterre, la Luftwaffe avait désiré, non pas appuyer un débarquement fantasmatique, mais bien gagner un contrôle temporaire de l'espace aérien ennemi pour pousser la population britannique à capituler. En juin 1941, par contre, les buts de RAF se résumaient en l'espoir d'une destruction massive d'avions adverses. Pour mener une si ambitieuse campagne, il fallait nécessairement engager des bombardiers sur des objectifs militaires pour forcer la Tagjagd à réagir. Or ces installations sensibles (usines, chemins de fer, gares, …) étaient toutes en pays occupés et des bombardements aveugles de villes ou de sites stratégiques causeraient nécessairement la mort de civils français ou belges ; d'où le risque de s'aliéner une population majoritairement probritannique. Dès le départ, l'idée même d'une intensification de l'offensive aérienne britannique était délicate voire bancale. On ne pouvait effectivement d'une part 'casser' l'occupant tout en ménageant d'autre part les occupés…

Lors de cette 'répétition' inversée de la 'Battle of Britain', la RAF ne bénéficiait plus de l'exceptionnelle aide d'Ultra. Alors que l'année précédente, l'Air Marshall Hugh Dowding, bien au fait dès la veille des plans du lendemain de la Luftwaffe, pouvait déplacer à sa guise ses unités et alerter les unités de DCA, en 1941 Ultra ne fournissait tout au plus qu'une liste précise des effectifs adverses ainsi que de ses pertes quotidiennes. De son côté, la Luftwaffe allait pouvoir profiter des mêmes avantages que la RAF lors de la 'Battle of Britain', ses pilotes opérant désormais au-dessus de 'leur' territoire. Ce qui permettait, en cas d'ennuis, d'atteindre aisément un aérodrome ami. Et, grâce au maillage des Fliegerhorst en Belgique et en France, les Messerschmitt 109 étaient facilement ravitaillés pour repartir de suite au combat. Quant aux aviateurs de la RAF forcés de sauter sur le continent, ils allaient être régulièrement capturés (même si quelques-uns purent bénéficier de l'aide d'autochtones).

La RAF n'avait naturellement pas attendu « Barbarossa » pour opérer de l'autre côté de la Manche, en usant de diverses tactiques - cela avec des résultats très aléatoires (*Cf. 'Batailles Aériennes' N° 35*). Priorité avait été accordée aux « Circus » car, selon Cross: « *Les intrusions initiales dans l'espace aérien de la France occupée échouèrent à pousser la Luftwaffe à la bataille. Les* Sweeps *ne causaient pas de dégâts ; pourquoi la Luftwaffe se risquerait-elle à combattre des forces supérieures ? On décida dès lors que des bombardiers Blenheim très fortement escortés bombarderaient des aérodromes allemands pour forcer leurs occupants à combattre. Les Blenheim devaient également servir d' "appâts» pour les Allemands. (Ce furent les* « Circus »*). Mais aucun de ces stratagèmes ne fut couronné de succès. Les Allemands s'aperçurent très vite que le faible emport de bombes d'un Blenheim couplé avec les manquements du viseur dont on disposait à l'époque ne permettait guère de causer de sérieux dégâts aux aérodromes et que, dès lors, le jeu n'en valait pas la chandelle. Les madrés Allemands attendirent ainsi la fin des* « Circus » *lors du retour des appareils à bout de carburant et se mirent à attaquer les avions demeurés à la traîne.(…). Rétrospectivement, ces opérations ne concrétisèrent pas seulement l'échec des objectifs*



Messerschmitt Bf 109 E-7 de la 3./JG 26, piloté par le Lt. Robert Menge qui fut abattu et tué le 14 juin 1941 lors d'un combat contre des Spitfire du N° 92 Squadron.



Messerschmitt Bf 109 E-7/Z WNr. 5819 piloté par l'Obstlt. Adolf Galland, commandant de la JG 26 ; Audembert, juin 1941.

ci, l'offensive est déclenchée. L'attaque sur Boulogne l'autre jour n'était qu'un avant signe. Hier (sic !), en effet, le groupe a participé à un nouveau type d'opérations, la première du genre, et qui consistait à escorter au-dessus de Béthune des bombardiers de jour. Ceux-ci, entourés d'un essaim de Hurricane et de Spitfire, ont pu mener leur mission à bien. Mais au cours d'une série d'engagements avec la chasse ennemie, le 242e a perdu trois pilotes dont mon commandant de Flight et le N° 56 Squadron, notre voisin de terrain, en a perdu quatre autres. Rogers, le Flight Commander disparu, était un garçon très fin et extrêmement bon pilote. Il était riche de qualités profondes qui le faisaient apprécier de tous. La semaine dernière, j'avais un soir dîné chez lui et je songe malgré moi à sa jeune femme, une Russe aux grands yeux sombres qui attend un bébé dans quelques mois et qui sans doute maintenant abrite sa douleur solitaire dans leur petite maison, si près de ce terrain d'où il s'est envolé ». Le F/Lt Bruce Rogers fut effectivement tué à Ambleteuse lors de cette intrusion.
En soirée, la JG 26 va revendiquer pas moins de dix-sept victoires. On peut cependant réduire ce score à treize (six Hurricane et sept Spitfire). Le Kapitän de la 9./JG 2, l'Oblt Carl-Hans Röders, sera pour sa part crédité de deux Hurricane, ce qui étonne. Si son escadrille appuya bien la Schlageter, il se serait agi ici du premier combat de la JG 2 lors d'un « Circus ».

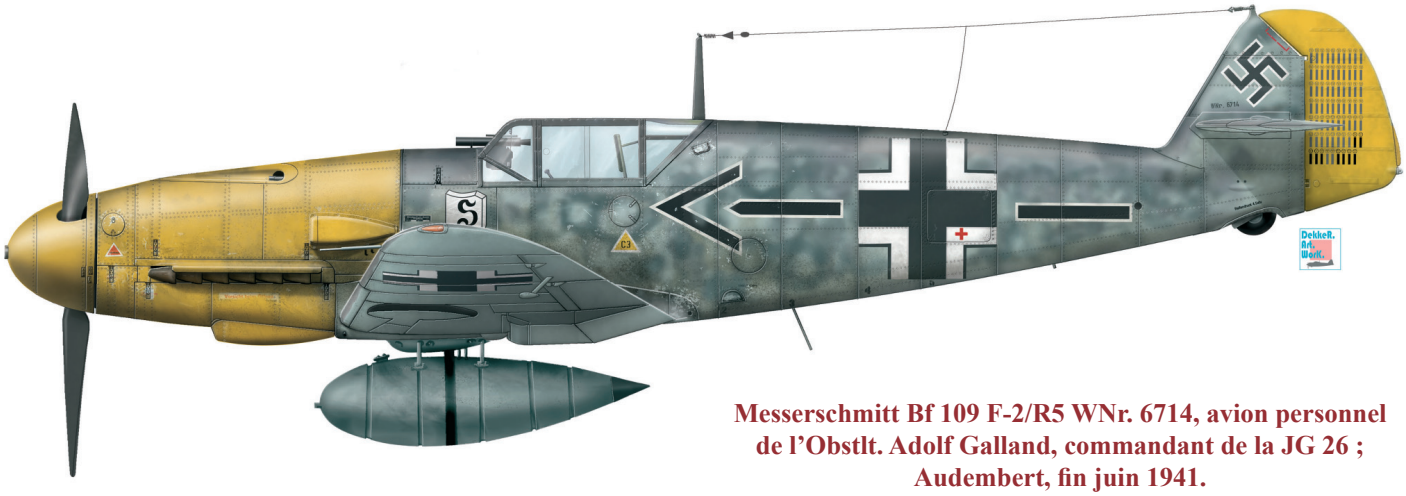
Le F/Lt Frederick Higginson du N° 56 Sq., un vétéran de la campagne à l'ouest (*cf. Batailles Aériennes N° 70/71*) et de la Bataille d'Angleterre, pourra s'enfuir et passer en Zone non occupée où il sera un temps interné. Il reviendra alors en Grande-Bretagne via l'Espagne, étant un des rares évadés de cette époque.
De leur côté, les pilotes britanniques engagés dans ce 'combat vicieux' revendiqueront pas moins de quinze Bf 109, sept probables et onze endommagés alors que l'on ne relève ce jour-là que la destruction de deux Messerschmitt. L'un des deux tués allemands, le Lt silésien Bernhard Adam de la 2./JG 26 avait été avant-guerre pilote civil attaché à un aérodrome. Ce réserviste, entré dans l'unité en mars 1940, était un vétéran aux cent soixante et un vols de guerre. Son 'Emil' semble être tombé dans la Manche. Le livre d'honneur de la

Les mécaniciens du *Stab*/JG 26 semblent tout heureux de recevoir leur commandant sortant de son E-7/Z WNr. 5819 à nez intégralement jaune. Il est possible que ces photos le montrent au retour de la mission au cours de laquelle il a remporté ses 64e et 65e victoires, le 17 juin 1941. Galland a gardé cet avion en réserve en raison de son armement sensiblement plus lourd que celui du F-2.

Bristol Beaufort MW-R/ L9878 du N° 217 Sq. Cet appareil était largement en service dans le Coastal Command et tout comme le Blenheim, il était très vulnérable aux attaques des chasseurs.

Rapport de combat du P/O Keith Ogilvie, N° 609 Sq.

« *(Le 17 juin 1941), je volais comme Blue 2 et revenais dans cette position de l'intérieur des terres françaises en volant à vingt mille pieds. À environ six kilomètres de la côte, entre Le Touquet et Boulogne, Blue 1 aperçut deux Bf 109 E à trois mille pieds plus bas et mena sa section à l'attaque. Ils nous virent lors de notre piqué et l'avion de tête effectua diverses manoeuvres durant lesquelles je lui décochai une rafale de deux secondes quasiment de face mais sans résultat. J'usai de ma vitesse supérieure et virai en grimpant vers le soleil. Peu après, je repérai en-dessous de moi un Bf 109 E d'un type habituel : bouts d'ailes carrés, nez jaune mais avec un fuselage très sombre. Je piquai en venant du soleil et ouvris le feu à une centaine de mètres au canon et aux mitrailleuses. Un canon stoppa mais, après ma rafale de deux secondes avec déflection, le 109 se désintégra dans une importante explosion, ses débris enflammés tombant en mer à environ un kilomètre de la côte entre l'aérodrome du Touquet et Boulogne. Le 109 n'avait de toutes évidences pas eu conscience de mon attaque car son pilote ne se lança pas dans des manoeuvres évasives et ne sauta pas. Blue 3 (le P/O de Spirlet), qui volait plus haut, vit l'habitacle du 109 exploser, un obus ayant dû frapper le réservoir d'essence. J'ai rejoint les bombardiers et nous sommes rentrés à la maison* ».



Messerschmitt Bf 109 F-2/R5 WNr. 6714, avion personnel de l'Obstlt. Adolf Galland, commandant de la JG 26 ; Audembert, fin juin 1941.

Galland quitte son appareil après une mission.

Schlageter lui alloue à titre posthume deux victoires lors de son dernier engagement - ce dont on peut douter… Lors de l'engagement du N° 54 Sq., un de ses pilotes signalera avoir combattu un Messerschmitt Bf 109 « *avec un nez jaune, des bouts d'aile carrés et un N° 7 noir peint sur le fuselage* ». Marquage typique des appareils de la JG 26 (ici un Bf 109 E) dont les pilotes seront surnommés « Abbeville Boys » par les Britanniques. Le P/O Roger Boulding du N° 74 Sq., une des deux pertes de cette unité ce jour-là (les second étant le P/O 'Keith' Parkes), constatera la même chose : « *C'était une belle soirée d'été et Sailor (*Note : Malan*) nous menait. Nous volions comme couverture supérieure lorsque j'aperçus des appareils au nez jaune en-dessous de nous et prévins Sailor qui nous fit piquer sur eux. Je me plaçai derrière un 109 qui était quasi à la verticale mais je n'arrivais pas à me placer en bonne position pour lui tirer dessus. Aussi, après un certain temps et pour me conformer à nos tactiques, je me redressai et regagnait la formation en train de se reconstituer. Trop de nos pilotes avaient voulu revenir isolés à basse altitude et s'étaient fait avoir de la sorte. Je suivis donc Sailor qui volait maintenant vers le soleil, avec un de nos gars qui nous suivait. J'entendis alors Sailor avertir quelqu'un :'Regarde derrière toi'. J'aperçus alors l'avion de Sailor battre des ailes et son pilote s'écrier : 'Fais quelque chose'. À ce moment-là, un choc brutal secoua mon siège et mes ailerons furent arrachés. Mon appareil se désintégrait et je n'avais plus qu'à l'évacuer. Ce fut un peu difficile mais le gouvernail de profondeur fonctionnait encore quelque peu et, en poussant le stick, je pus m'éjecter. Je flottai dans les airs de dix mille pieds jusqu'à un champ empli d'un tas d'Allemands qui m'accueillirent au cri répété et fort lassant de : « For you, the war is over'* ».
En soirée, deux pilotes du N° 504 Sq. décollent en urgence, un intrus ayant été signalé près d'Axminter. Identifié comme Ju 88, il est abattu. Il apparaîtra

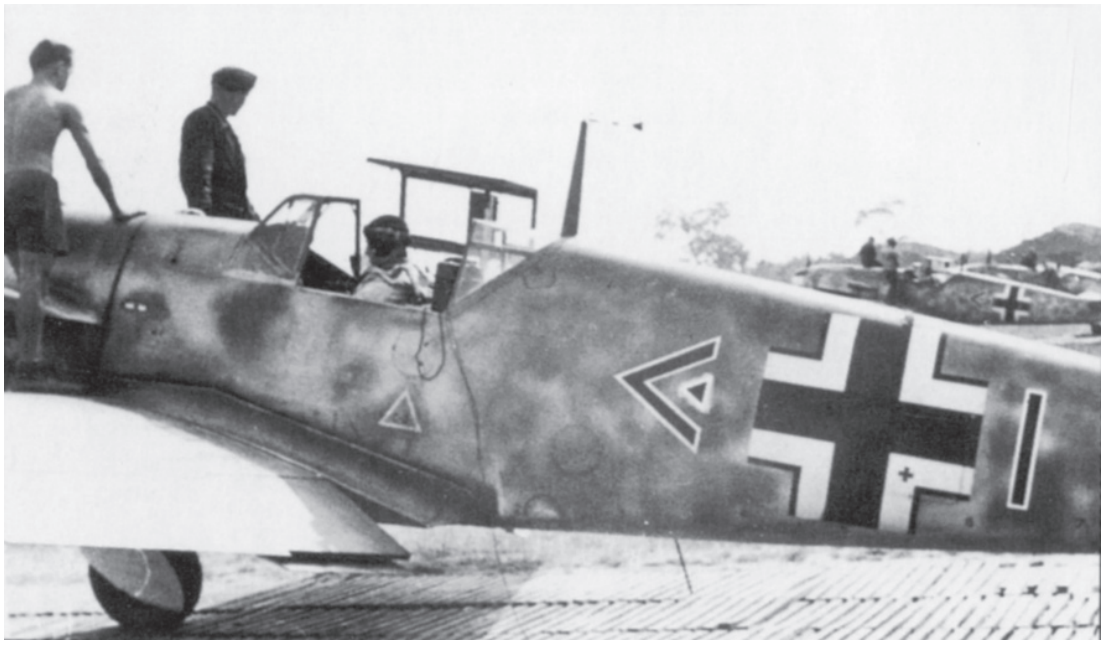
Le Leutnant Siegfried Schnell va reprendre la 9./JG 2 suite à la mort de son Staka le 23 juin 1941.

Le Lt. Walter Höhler (7./JG 2) vu ici avec deux aviateurs britanniques fut l'un des pilotes crédité de victoires ce 23 juin.

N° 21). De nouveau, la JG 26 sera appuyée par la JG 2. La Schlageter affronte les chasseurs adverses sur Gravelines et revendique trois victoires. Mais la 9./JG 26 perd le Lt Erdmann Neumann dont le Bf 109 F-2 s'écrase à Audruicq. Versé en mars à la Schlageter, il effectuait là son neuvième vol de guerre.

La Richthofen combat sur Calais et, comme à l'habitude, gonfle ses succès en revendiquant pas moins de dix victoires. Deux de ses pilotes sont néanmoins perdus :
-le Lt Heinz Bolze, récemment nommé Gruppenadjutant du II./JG 2, est abattu alors qu'il avait été crédité de sa cinquième et dernière victoire. Il saute mais déclenche

Un Spitfire Mk.Vb du N° 92 Sq. en vol en 1941.



Le Hptm Gerhard Schöpfel aux commandes de son Bf 109 F-2, Kommandeur du III./ JG 26, qui arbore les chevrons d'état-major.

Le Bf 109 F-2 « 8 jaune » de la 9./JG 2 fut perdu le 2 juillet alors qu'il était piloté par le Fw Heinz Jahner ; il fut contraint d'abandonner sa machine après un combat sur le secteur de Saint-Omer.

son fuselage et de son moteur droit puis il fut noyé dans les flammes et la fumée (...) ». De suite, l'escorte attaque et un obus frappe la plaque blindée. Galland, de nouveau blessé, peut néanmoins revenir sans trop de mal à l'aérodrome avant de repartir se faire soigner à Hardinghem. Sans cette plaque, il aurait eu la tête arrachée et, repentant, il accordera une semaine de permission à son 1. Wart ! Si l'on ne connaît pas le degré de dommages de son appareil, on sait par contre que le Lt Kurt-Erich Wenzel (1./JG 26) fut contraint d'abandonner son 'Friedrich' sur Saint-Omer suite à un ennui moteur. Mais cet incident aurait été indépendant des combats.

Avec dix victoires pour deux uniques pertes matérielles dans ses rangs, la Tagjagd basée en France pourrait pavoiser. Mais un incident tardif va ternir la joie régnant au sein de la JG 26. Selon R. Chaussois: « *Vers 20h00, la Flak de Calais tire. Un avion attardé est abattu. Manque de chance pour les artilleurs : l'appareil descendu en*

Messerschmitt Bf 109 F-2 de la 9./JG 2 tel qu'il fut piloté par le Fw Heinz Jahner, abattu le 2 juillet 1941 sur le secteur de Saint-Omer.

« Dogfight » dans le ciel du Pas-de-Calais.

comprenant les pilotes Crabtree et Robillard ainsi que trois soldats britanniques. Le 25 juillet, nous avons quitté Paris par train vers Tours puis avons traversé de nuit la ligne de démarcation à Saint-Martin-le-Beau, les sentinelles allemandes ne nous ayant pas aperçus. Nous voulions de suite nous rendre à Loches mais une pluie violente nous contraignit à demeurer toute la journée, cachés dans une grange. La nuit suivante, nous avons gagné Loches à pied. Là nous avons pris le train via Châteauroux pour Marseille que nous avons atteint le 28 juillet. Le 31, nous avons gagné Perpignan. Le 1er août, nous avons traversé la frontière et, le 3, par train nous étions à Barcelone où nous nous sommes présentés au consulat. Le 5, nous avons été envoyés à Madrid. Le 13, nous avons gagné Gibraltar et, le 26, par voie des airs, j'arrivai à Plymouth » ;

-un autre Hurricane, celui du Sgt tchèque Josef Mensik du N° 312 Sq., est également perdu. Mais son pilote pourra également s'échapper et regagner la Grande-Bretagne ;

-le Sgt néo-zélandais William Hendry est tué lorsque son Spitfire s'abat près de Gravelines ;

-le Sgt John Hughes-Rees du N° 609 Squadron pose son Spitfire sur la mer. Engagé par une Rotte de Bf 109, il en revendiqua un certain et le second probable mais les tirs adverses détruisirent son moteur. Hughes-Rees tenta alors de planer jusqu'en Angleterre mais en vain. Il pourra néanmoins poser son Spitfire à plat sur les flots. Lorsqu'il l'évacue, il découvre que son dinghy a été percé de plusieurs projectiles et doit donc se contenter de son seul gilet gonflable. Il aura la chance d'être retrouvé deux heures plus tard alors qu'il dérive, inconscient et victime d'hypothermie. Envoyé à l'hôpital pour soigner ses blessures, il ne reviendra à l'unité qu'après quatre longs mois de convalescence ;

-le P/O Percy Beake (vétéran de la bataille d'Angleterre) du N° 92 Squadron saute sur la Manche et sera de même récupéré.

Enfin, deux Spitfire des N° 92 et 603 Sq. reviennent fort endommagés en Angleterre. Cependant, selon une relation officielle : « *Le N° 603 Sq. avait décollé vers Hazebrouck. Quinze Messerschmitt 109 furent aperçus volant vers eux mais plus bas. La section rouge vira vers la droite et piqua. (...). Le Sgt Wood se lança dans un tonneau mais son appareil fut probablement atteint par de la Flak alors qu'il survolait Calais. Il fut alors pris en chasse par un Bf 109 alors qu'il traversait la Manche. Le 109 vira et Wood fit de même, lui décochant des rafales qui auraient atteint son fuselage. Légèrement blessé, Wood revint se 'crasher' à Romford Bridge près de Canterbury, son appareil étant alors détruit par le feu* ».

Dans le camp allemand, une seule perte aurait affecté la 8./JG 2 : l'Uffz Karl Kilian tué près de Montreuil-sur-Mer (il sera inhumé à Berck). Cela alors que la RAF revendiquera neuf victoires certaines et cinq probables. Comme l'a bien décrit Kingaby, la chance des équipages de bombardiers prend fin puisque, suite à l'action de la Flak, un des Stirling du N° 7 Sq. s'écrase près de Béthune (cinq tués, deux PG).

Ce 8 juillet, l'Oblt Siegfried Bethke de la 2./JG 2 revenu à Morlaix (de retour d'une permission spéciale accordée pour son mariage) constate très vite les changements survenus lors de son absence de quelques semaines : « *Importantes attaques diurnes de la RAF sur le nord de la France avec des Blenheim et beaucoup de Spitfire. La JG 26 (Galland) est plus haut, ainsi que les II. et III. Gruppe de la Richthofen. D'importants succès sont enregistrés, mais également des pertes. Le Kommodore Balthasar est mort, l'Oblt Röders a été abattu. Beaucoup des nôtres ont dû sauter en parachute. Des sections de notre Gruppe ont également été appelées plus haut dans le nord de la France, mais pas mon escadrille. La 3. Staffel a déjà dix victoires. (...) J'espère sous peu me retrouver également sur le front de la Manche* ». Bethke a parfaitement saisi la situation. Les intrusions s'accélèrent et la RAF cite même des *savage fightings* lors des interceptions.

Le Sgt William Hendry, tué le 8 juillet 1941.

Ravitaillement en munitions d'un 'Friedrich'. Il s'agit ici des obus de 20 mm du canon MG 151.

Messerschmitt Bf 109 F-1 piloté par le Hptm. Hans « Assi » Hahn, commandant du II./JG 2 ;
Saint-Pol-Brias, juillet 1941.

Supermarine Spitfire Mk.IIA PR-H/P8264 piloté par le F/O John Bisdee
du N° 609 Squadron à Biggin Hill en mai-juin 1941.

Messerschmitt Bf 109 F-2 WNr. 12764 piloté par le Hptm. Rolf Pingel, commandant du I./JG 26,
à bord duquel il se posa en Grande-Bretagne le 10 juillet 1941.

Messerschmitt Bf 109 E-7 de l'EJG 2,
basé à Théville (50) en juillet 1941.

indéniablement preuve d'efficacité. Et la traversée du groupe de Spitfire par un 109 isolé visait probablement à tenter de fractionner la formation. Le lendemain, Offenberg recevra sept jours de permission puisqu'il avait combattu des semaines sans interruption. Il s'en réjouira car, comme il l'écrit : « *Je me sens fatigué* ». Certainement comme la plupart des aviateurs des deux camps…

Pertes RAF : six Spitfire (quatre tués, un PG et un évadé) ; deux Hurricane (un PG) ; trois Hurricane très endommagés.
Pertes Luftwaffe : un Bf 109 (un tué) ; un Bf 109 très endommagé.

10 juillet 1941

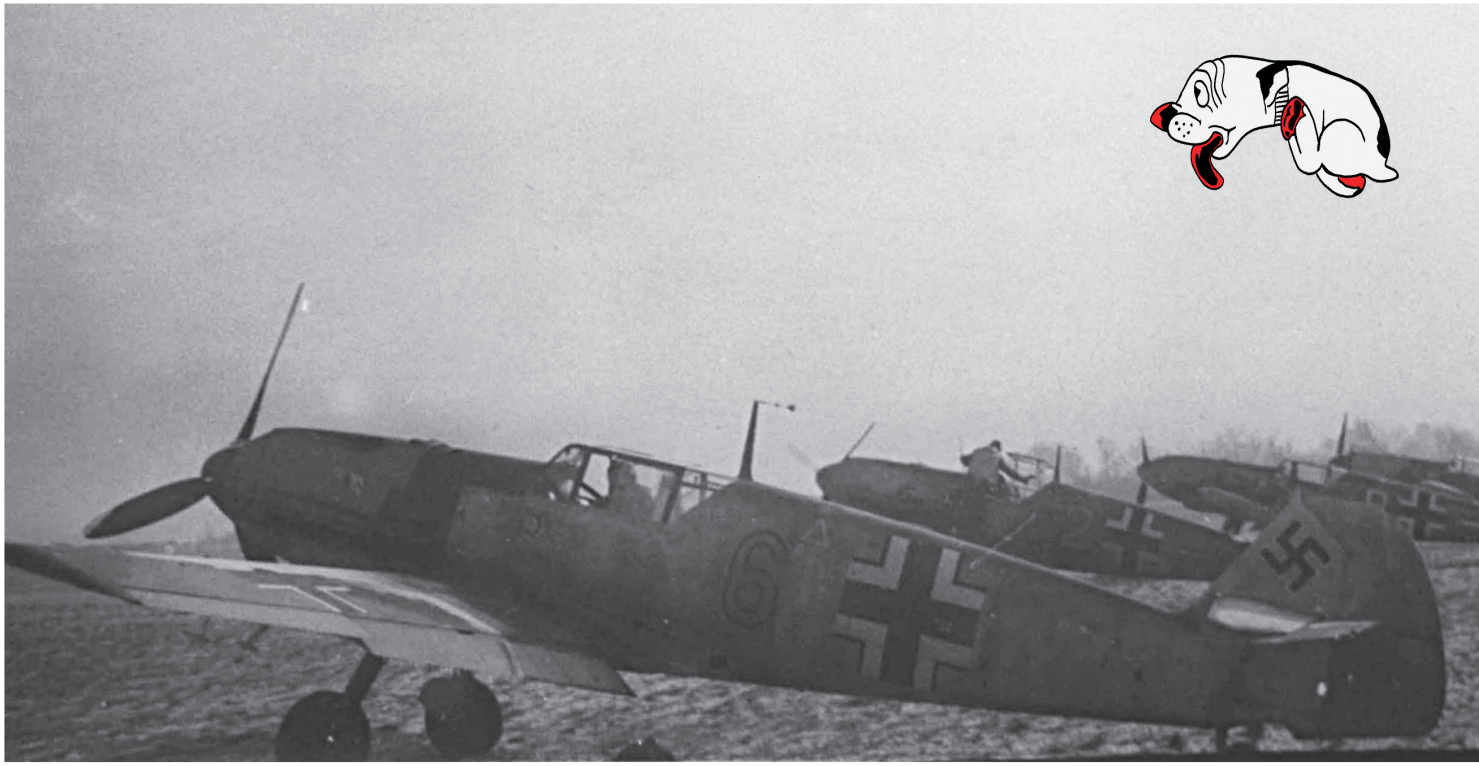
Le 10, vers midi, la RAF lance « Gudgeon 1 » avec douze Blenheim escortés par trois Squadrons de chasse. Ce raid vise les navires et les installations portuaires de Cherbourg. Concomitamment, douze autres Blenheim (avec une escorte plus modeste) volent vers le Havre (« Gudgeon 2 »). La RAF peut se permettre une escorte 'allégée' puisque ce secteur n'est défendu que très modestement par des portions de deux escadrilles d'écolage, les 1.(Erg.)/EJG 2 et la 4./JFS 5. Mais, ces unités se défendront bien. Ainsi, le Lt Hans Schneider de la 1. Erg.Gr./JG 2 écrira peu après : « *L'Anglais est venu avec trente-deux appareils. Nous lui en avons envoyé six et avons obtenu cinq victoires sans subir la moindre perte. Je n'ai cependant pu remporter d'Abschuss et en suis bien le seul fautif. Je n'ai pas encore cet absolu désir de foncer qu'un pilote de chasse doit avoir. Je pense trop à ma propre vie* ». C'est sur Cherbourg que le combat fut le plus disputé. L'Uffz Heinz Scheibner de la 1./(Erg.) JG 2 revendiqua un Blenheim, un bimoteur du N° 21 Sq. dont l'équipage est capturé. Le N° 234 Sq. qui avait affronté les 'aiglons' est sérieusement étrillé avec deux pertes d'appareils :
-le Sq/Ldr (néo-zélandais) Minden Blake est abattu en mer après avoir revendiqué deux Bf 109 F certains et un probable. Il dérivera dans son dinghy sur la Manche pendant douze longues heures avant d'être enfin récupéré par l'ASR ;
-le Sgt Ivan Pearce est tué.

Cela tandis que le Sgt Harry Newman, légèrement blessé, ramènera un avion très endommagé (mais réparable).

Le Fighter Command semble avoir revendiqué trois victoires. Les Blenheim IV du 2 Group attaquèrent Le Havre à très basse altitude. Des grues et un réservoir furent frappés. Selon M. Bowyer : « *Les pilotes devaient se méfier de l'existence d'une colline derrière la ville. Un équipage, visé par la Flak, réussira cependant à placer une bombe en plein dans un tunnel. Cas flagrant de désobéissance car il avait été ordonné d'éviter tout objectif civil ! Un tunnel en était-il un ? La question était discutable mais le pilote passa néanmoins en cour martiale. Lors de cette attaque, le N° 226 Sq. vola si bas que les pilotes de chasse du 10 Group leur déclarèrent par après : 'Pour l'amour de Dieu, nous n'avons jamais vu cela auparavant. Ne recommencez plus car les vagues soulevées par vos hélices venaient nous frapper alors que nous volions plus haut' et ils ne blaguaient pas. La formation avait en effet volé tellement bas que bien des extrémités de pales d'hélice se tordirent en percutant la surface de la mer* ».
À la même heure, le « Circus » N° 42 démarre, les usines Kuhlmann de Choques constituant une fois de plus l'objectif. Ici, trois Stirling du N° 7 Sq. sont escortés par dix-sept Squadrons. La brume va cependant gêner le repérage. Ainsi, les trois quadrimoteurs passent trop au sud de la route fixée et survolent Boulogne. La puissante Flak défendant le port abat un des Stirling sur la mer (équipage tué). Dans les combats qui s'ensuivent, la JG 2 va revendiquer dix victoires en n'ayant officiellement qu'un ou deux Bf 109 endommagés. Pourtant, il semble bien, d'après des documents personnels, que l'Oblt Frank Liesendahl, Kapitän de la 6./JG 2, fut abattu et blessé dans ce combat. Liesendahl partira pour deux mois à l'hôpital, son escadrille étant alors temporairement reprise par le Lt Erich Rudorffer.

Pour sa part, la JG 26 ne réclame aucune victoire et doit combattre sur la mer puisque :
-un de ses appareils est endommagé en se reposant au cap Gris-Nez ;
-l'Uffz Erich Hammon (2./JG 26) est tué en combat sur la Manche. Il n'était à la Schlageter que depuis le 27 juin 1941 mais n'en avait pas moins effectué quatre vols de

AWARD FOR BRAVERY
Squadron-Leader M. V. Blake, of Christchurch, who has been awarded the Distinguished Flying Cross.

Le Sq/Ldr Minden Blake tombé dans la Manche sera sauvé par l'Air Sea Rescue.

Des Bf 109 E-7 de l'EJG 2.