

ÉDITO

Après l'ultime numéro consacré aux opérations aériennes du Premier Conflit mondial, retour en Méditerranée et plus précisément à Malte, où la Luftwaffe, malgré des effectifs relativement réduits, fit beaucoup souffrir les unités de la RAF affectées à la défense de l'île. Le lecteur pourra constater que les combats furent très durs au cours des quatre premiers mois de 1942 dont il est question dans ce numéro. Une nouvelle fois, l'auteur est parvenu à rassembler les photos adéquates pour illustrer un récit très précis des opérations, ce qui ne fut guère simple ! Nous vous laissons découvrir ce travail qui sera suivi d'une troisième et dernière partie (BA 87).

Certains lecteurs nous ont demandé des informations sur Presstalis. Malheureusement, pourrait-on dire, rien ou presque ne filtre sur le naufrage et ses suites. Les « bruits » que nous pouvons entendre ne sont de toute façon pas rassurants. Un rapport a été demandé par le gouvernement, rapport qui a apparemment été confié à Madame la ministre de la Culture... et irait tout à fait dans le sens de ses propos antérieurs (Il y a trop de revues et toutes ne sont pas intéressantes...). On parle d'abroger la loi de 1947 sur la distribution de la presse ou de la modifier pour, finalement, libéraliser le système. De fait, beaucoup de revues/magazines n'auraient plus accès à la distribution en maison de presse ou kiosque, distribution qui serait réalisée selon le bon vouloir de sociétés privées. Cela entraînerait sans nul doute la disparition des magazines « inintéressants », en d'autres termes ceux qui ne rapportent pas beaucoup d'argent. Et quid de la mauvaise gestion passée de Presstalis, de ces responsables qui ont gaspillé l'argent des coopératives ou encore celui de l'État ? Le problème n'est apparemment plus là... Libérons pour un avenir radieux !

En l'absence d'informations supplémentaires, nous ne pouvons hélas pas communiquer sur ce brûlant sujet. Il semble cependant évident que le gouvernement laisse « mûrir le fruit » et qu'il assènera sa décision finale dans l'indifférence générale. À suivre...

Bonne lecture,
Michel Ledet.

Votre prochain numéro en kiosque le 25 janvier 2019

RESPONSABLE CLIENTELE : Sylvie BROQUET
COMITÉ DE RÉDACTION : Christophe CONY, Michel LEDET, Frédéric STAHL
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION & RÉDACTEUR EN CHEF : Michel LEDET
Rédacteur en chef adjoint : Christophe CONY

Principaux collaborateurs :
Matthieu Comas - Jean-Louis Roba - Alain Coste - Giancarlo Garelo -
Christophe Cony - Philippe Saintes - Kari Stenman.

Illustrateurs :
Profils couleur de ce numéro : Thierry Dekker

Publicité : à l'adresse de la rédaction
Composition & Montage : J-B. Delcambre
Photogravure : Lela Presse
Impression : Graficas Monterreina - Espagne.

La reproduction, même partielle, des articles et des illustrations de ce magazine est soumise à autorisation préalable de l'éditeur et des auteurs.

All contents copyrights LELA PRESSE
N° ISSN : 1253-5354
Ventes messagerie :
I.Press
5 rue du Colonel Fabien
95390 SAINT PRIX
01.39.59.76.42
dom.bellevrat@orange.fr

Distribution France et Export (Hors Belgique)
Diffusion PRESSTALIS
30 rue Raoul Wallenberg - Paris 19^{ème} 01.49.28.70.00

Distribué en Belgique par :
Tondeur Diffusion
Avenue Fr. Van Kalken 9
B-1070 Bruxelles, Belgique
Tél : 00.32.02.555.02.18 - Fax : 00.32.02.555.02.19

Pour en savoir plus et commander nos produits
sur notre nouveau site (paiement sécurisé)



L'offensive aérienne accomplie par la Regia Aeronautica en l'absence quasi-totale de la Luftwaffe ne sera guère un succès ; les pertes seront lourdes pour les unités italiennes, à l'image de ce bombardier trimoteur Savoia S.79 qui, touché par la DCA, pique vers le sol où il va s'écraser.

La Luftwaffe sur Malte (1941-1943)

Tome 2 : La grande offensive (janvier-avril 1942)

Pol Glineur

Au début de 1941, le X. Fliegerkorps avait été envoyé en urgence en Méditerranée pour harceler les convois de la Royal Navy acheminant le ravitaillement des forces britanniques déployées en Grèce. Par la force des choses, les appareils allemands allaient survoler Malte, un des points forts (avec Gibraltar et Alexandrie) de la marine de guerre adverse.

En dépit du fait que l'offensive lancée en Afrique par le général Rommel 'siphonna' régulièrement la quasi-totalité des unités aériennes du secteur, la Luftwaffe opérant de Sicile allait jusqu'en mai 1941 tenir la dragée haute à la défense maltaise. La courte intervention des Bf 109 E de la 7.JG 26 frappa même de terreur les pilotes de chasse basés sur l'île. Mais les opérations 'Marita', 'Mercur' et, surtout, 'Barbarossa' (l'invasion de l'URSS) mirent fin drastiquement à ces actions, la Luftwaffe se voyant contrainte de désertir la Méditerranée centrale, laissant le soin à la Regia Aeronautica de poursuivre les bombardements de l'île. Ce ne sera pas un succès, les avions italiens étant inférieurs en qualité à leurs homologues allemands tandis que la RAF (qui avait senti le vent du boulet) affecta sur l'île de plus en plus de pilotes et d'équipages expérimentés.

Suite à l'offensive britannique 'Crusader' en Afrique à la fin de 1941, l'Afrika Korps fut contraint à la retraite. Malte menaçant de nouveau sérieusement l'approvisionnement des troupes de l'Axe en Afrique, la Luftwaffe fut rappelée dans le secteur central méditerranéen. Un II. Fliegerkorps fut constitué à la hâte avec des unités retirées de plusieurs fronts. Les combats iront alors en s'intensifiant.



Les Ju 88 du I./NJG 2 furent parmi les premiers appareils à venir étoffer le II. Fliegerkorps.

Janvier 1942

La mise en place du II. Fl.K. fut laborieuse comme le relève K. Gundelach : « Le I./NJG 2 arriva assez vite fin 1941 en provenance des Pays-Bas. L'Oberst Ernst-August Roth (ex-Kommodore des KG 40 et 28) fut nommé en urgence Fliegerführer Sizilien. Le III./JG 53 vint d'Afrique et le II./KG 77 du Reich. Il fallut agrandir les aérodromes siciliens et les aménager pour abriter bombes et munitions. Ce qui fut rendu très compliqué en raison du peu de voies ferrées au sud de Naples ainsi que du manque de navires permettant de traverser le détroit de Messine. Des cantonnements durent être prévus pour trente mille hommes et de la Flak fut acheminée pour assurer la protection des aérodromes ». Tout ceci explique pourquoi Malte fut un temps préservée de bombardements d'envergure. Néanmoins, selon Gundelach : « Lors du passage à l'année 1942, même si la Luftwaffe en Sicile ne disposait que de vingt-trois appareils de reconnaissance et de chasse ainsi que de trente-huit bombardiers, les attaques visant les aérodromes furent tellement concentrées que le 1. Seetransport put, entre les 3 et 5 janvier, acheminer sans mal à Tripoli quelque trois mille cinq cents tonnes de ravitaillement ainsi que cent quarante-sept véhicules de combat ».

Le 1^{er} janvier, selon C. Shores : « Alors que l'horloge indiquait 00h00, des sentinelles en faction à Ta Kali aperçurent un Ju 88 isolé glissant dans les airs illuminé par la pleine lune. Sans rencontrer d'opposition, l'appareil procéda à une demi-douzaine d'attaques rasantes. Lorsqu'il s'éloigna, l'année 1942 avait déjà débuté et, pour Malte, commença une période critique de son histoire ». Une poignée de bombardiers allait

suivre l'éclaireur et, si des destructions furent causées, on ne releva aucune perte humaine que ce soit civile ou militaire.

En soirée cependant, des bombardiers revinrent attaquer le secteur de Gzira près de Grand Harbour et, ici, des victimes furent à déplorer. Des Hurricane affectés à la chasse de nuit décollèrent mais ne purent intercepter les intrus.

Le 2 janvier, une quinzaine de bombardiers avec apparemment une faible escorte de chasse survient sur Malte. Un combat s'engage avec le N° 185 Sq. Des dommages auraient été causés de part et d'autre mais aucun avion n'aurait été perdu. Selon le F/Lt Thompson : « Notre nouveau chef, le Sq/Ldr McGregor, entama son commandement en menant le B Flight dans une chasse aux Ju 88.





Effectifs de la RAF à Malte au début de 1942

Un Ju 88 du II./KG 77 à
Catane.

Chasse

- 126 Sq. (Sq/Ldr Stan Norris) Hurricane II B Ta Kali
- 185 Sq. (Sq/Ldr McGregor) Hurricane II B/C Hal Far
- 249 Sq. (Sq/Ldr John 'Beazle' Beazley) Hurricane IIB Ta Kali
- 242 Sq. (en partie) (Sq/Ldr Patrick Wells) Hurricane II C Hal Far
- 605 Sq. (en partie) (Sq/Ldr Sidney Andrews) Hurricane II B Hal Far
- 1435 Flight (Sq/Ldr Innes Westmacott) Hurricane II B Ta Kali

Plusieurs de ces unités de chasse étaient menées par ou comprenaient des vétérans ayant, entre autres, combattu en 1940 sur le continent ou lors de la Battle of Britain.

Bombardement

- 18 et 107 Sq. Equipées de Blenheim, ces unités devaient être dissoutes sous peu et envoyées en Egypte
- 104 Sq. Cette unité de Wellington devait de même gagner sous peu l'Egypte
- 40 Sq. (W/Cdr Laurence Stickley) Wellington IC Luqa
- Special Duties Flight (F/Lt Anthony Spooner) Wellington VIII Luqa
- 828 Sq. FAA (Lt Gerald Haynes) Albacore Hal Far
- 830 Sq. FAA (Lt/Cdr Franz Hopkins) Swordfish Hal Far

Reconnaissance

- 69 Sq. (W/Cdr John Dowland) Maryland & PR Hurricane Luqa

Junkers Ju 88 A-4 codé 3Z+JN du II./KG 77, Catane, janvier 1942.





Des Hurricane en feu après l'attaque d'un aérodrome par la Luftwaffe.

Février 1942

Au début du mois de février, la météo s'améliore progressivement ce qui, avec les injonctions du maréchal Kesselring, va permettre une recrudescence des actions contre Malte. Pour renforcer le potentiel offensif et pallier le manque de bombardiers, une 10^e escadrille est levée au sein de la JG 53, une unité Jabo (chasseurs bombardiers) menée par l'Oblt Werner Langemann. Elle va opérer de manière assez indépendante et rassembler des vétérans (ayant effectué des missions de ce type lors de la 'Bataille d'Angleterre' deux années auparavant) mais également divers pilotes n'ayant pu engranger de victoires et s'estimant plus compétents comme chasseurs-bombardiers. Il était apparu qu'il était bien plus utile sur Malte de placer adéquatement une bombe sur un navire ou un hangar abritant des avions plutôt que d'abattre un Hurricane dont le pilote, après avoir sauté en parachute, pouvait repartir très vite au combat.

Au début de ce mois de février, la RAF de Malte disposait de vingt-huit Hurricane en état de combattre.

Le **2 février**, en dépit de vents parfois violents, des Ju 88 viennent à deux reprises sur Hal Far, détruisant un Hurricane et un Sunderland ancré à Kalafrana.

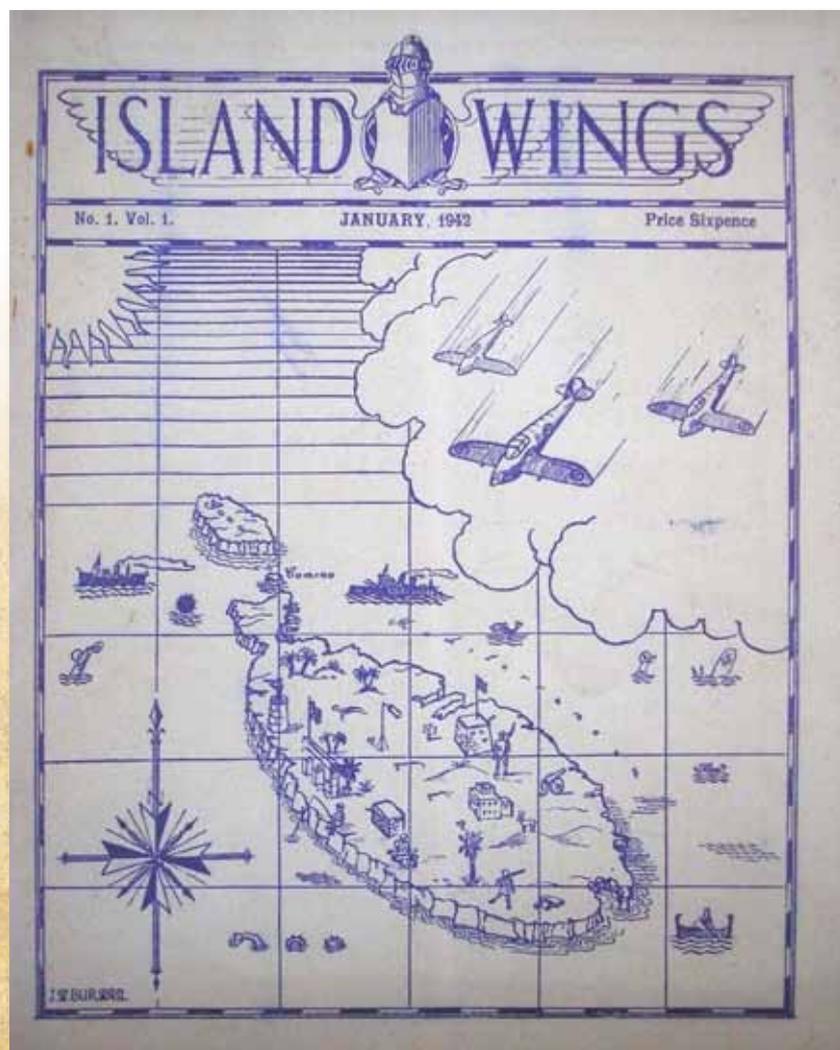
La nuit, des Hurricane du N° 1435 Flight mènent quelques incursions en Sicile, se contentant de mitrailler des routes. Un Wellington est envoyé effectuer un 'raid de nuisance' sur Palerme.

Le **3 février** est quelque peu routinier avec une attaque (on mentionne cette fois l'action de deux Staffeln de Ju 88) de Hal Far et Kalafrana. La nuit, les Hurricane du 1435^e Flight continuent leurs intrusions, un Hurricane se crashant au retour à Ta Kali mais sans mal pour son pilote.

Le **4 février**, pour préparer son offensive aérienne d'envergure, la Luftwaffe lance une série de raids sur l'île, étant appuyée par la Regia Aeronautica. Vers midi, lors d'une attaque de Ta Kali, un Ju 88 de la 2./K.Gr. 806 est atteint par des tirs de Hurricane et revient se poser en urgence à Scalea (un aviateur blessé).

Concomitamment, six Blenheim du N° 21 Sq. partent attaquer le secteur de Palerme. Quatre seront perdus, les défenses siciliennes se révélant plus dangereuses de jour que de nuit. Pour 'récupérer' les survivants, six Hurricane des N° 126 et 249 Sq. prennent l'air mais se font surprendre par des Bf 109 de la JG 53. Trois Hurricane sont abattus (pilotes tués) par les Kommodore von Maltzahn, Lt Karl-Heinz Preu et Lt Herbert Soukup. Sur La Valette, un chasseur de la 5./JG

Pour relever le moral de la troupe, un petit magazine à destination des forces de la RAF sera ronéotypé à Malte. La couverture est parlante...



Un Bf 109 de la 'Pik As'
en approche de Malte.



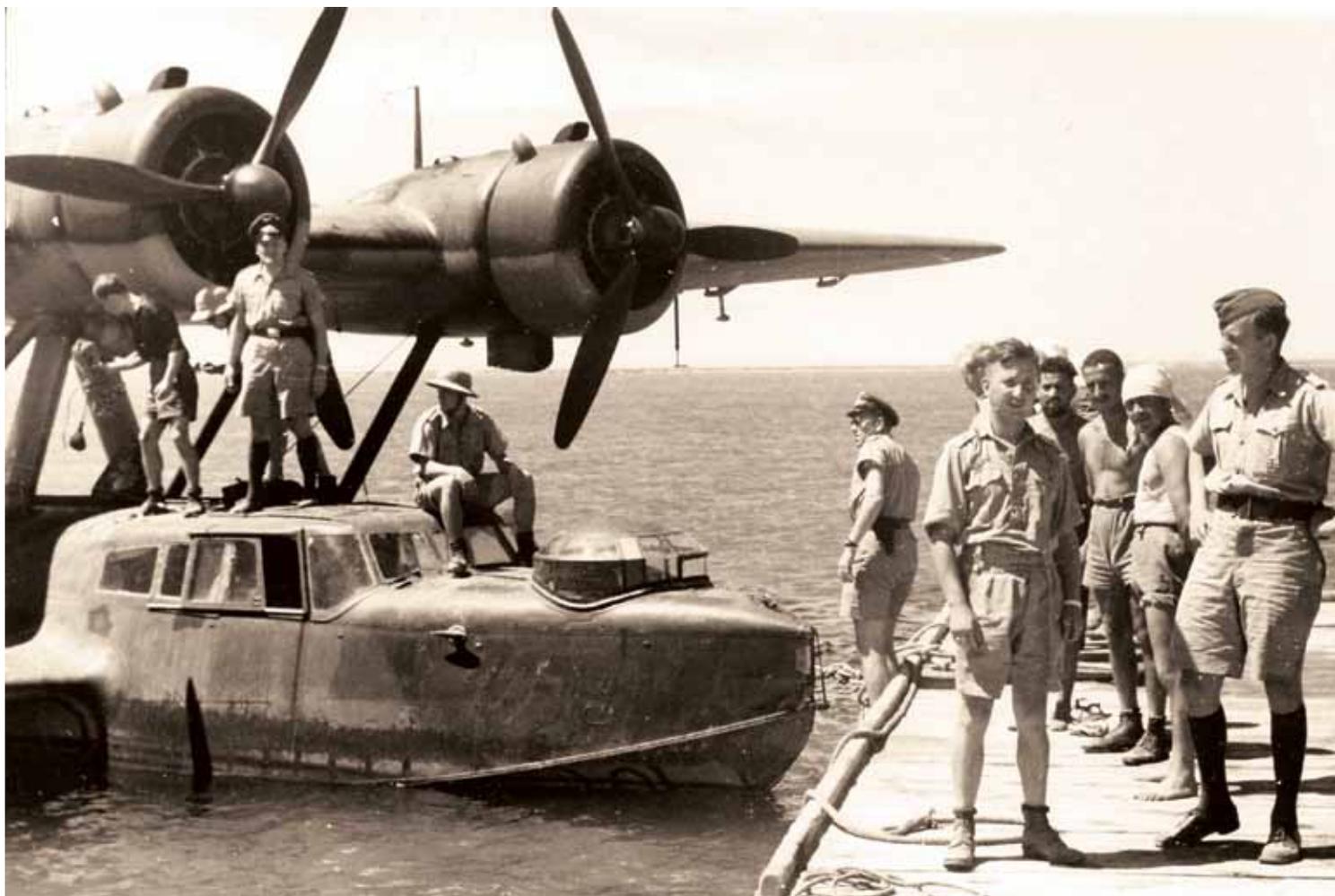
mars 1942

Le 1^{er} mars, vers midi, quinze Hurricane issus de trois Squadrons interceptent trois Ju 88 de la 8./KG 77 avec escorte de Bf 109 de la 'Pik As'. Le contact a lieu à quatorze mille pieds sur Benghaisa et quelques appareils du 605^e peuvent 'feinter' l'escorte. L'Obit Erich Behr pourra revenir crasher en urgence son bombardier à Donna Fugata (équipage blessé). L'Uffz Heinrich Gassmann fait

de même mais, lors du brutal contact avec le sol à Santa Cruse, il sera le seul survivant de son équipage. Un Hurricane est abattu par les tirs défensifs, son pilote blessé pouvant sauter sur la terre ferme. Lors des combats avec l'escorte, un Bf 109 de la 6./JG 53 très endommagé revient se crasher à Comiso. Le Fw Alexander Kehlbutth (5./JG 53) est contraint également de poser son Bf 109 sur le ventre à Marina di Ragusa. Blessé, il demeurera néanmoins à l'unité. Lors de cet échange de tirs, le N° 242 Sq. perd un nouveau

Comiso. Des bombes sont
accrochées au ventre
d'un Ju 88 de la KG 77.





Conclusions pour ce mois

Lorsque le 12 mars, soit trois mois après l'arrivée des premiers éléments du II. Fl.K en Sicile, le maréchal Kesselring lance enfin sa 'grande offensive' sur Malte, il ne dispose toujours pas d'une force de frappe suffisante, ce qui va le forcer à demander à plusieurs reprises que l'on détache des Ju 88 de la LG 1, unité compétente et spécialisée opérant avec le X. Fl.K. en Méditerranée orientale. Cela alors que les chasseurs de nuit du I./NJG 2 continuent à être engagés de jour comme bombardiers. Or, à trois reprises au cours de ce mois, des Spitfire étaient venus renforcer la défense maltaise.

Il faudra attendre le 20 mars pour que soit lancée la première attaque massive (un bombardement au tapis) sur les aérodromes maltais. Pour ce faire, le 2^e corps aérien avait rassemblé tout ce qui pouvait voler. Cet effort ne pourra cependant être maintenu même si, à la fin du mois, les intrusions rassembleront plusieurs dizaines d'appareils. Comme le remarque K. Gundelach, Kesselring avait espéré mener quotidiennement trois raids réunissant chacun cent bombardiers. À la fin du mois de mars, force avait été de revoir ces prétentions puisque de trois cents, ce chiffre était tombé à cent quarante-sept. Et, malgré cette puissance de façade, le II. Fliegerkorps (et, plus largement, la Luftwaffe engagée en Méditerranée) n'avait pu empêcher l'arrivée des Spitfire ainsi que – surtout ! – l'entrée dans le port de La Valette de cargos apportant un ravitaillement vital. Pour compenser cet échec, des attaques puissantes de Grand Harbour permirent de couler ces navires. Mais, pour ce faire, le II. Fl.K. dut obtenir l'appui temporaire d'un Groupe complet de Ju 87 (III./

St.G. 3) ainsi que d'un autre de Ju 88 (LG 1). Durant tout le mois de mars, Malte connut cent quatre-vingt six alertes et mille deux cent trente incursions d'avions allemands. Les revendications de la chasse de défense furent de trente et un avions abattus, vingt probables et soixante-cinq endommagés. La DCA revendiqua pour sa part vingt-huit appareils détruits, quatre probables et trente-cinq endommagés. On peut estimer que, ce mois de mars, le II. Fliegerkorps perdit vingt-six Ju 88, vingt-deux Bf 109, deux Ju 87 et un (ou quatre selon les versions !) Bf 110. Même si l'on déduit une petite dizaine d'avions détruits sur accidents et non du fait de l'ennemi, cela donne toujours une bonne quarantaine d'avions, un chiffre fort proche des revendications de la défense maltaise.

En combat, la RAF fut amputée de dix Hurricane et de quatre Spitfire. Seize pilotes de chasse furent perdus (dont cinq tués par bombes au sol le 21); soit quasiment le double de février. Un grand nombre d'avions de tous types fut de même détruit sur les aérodromes. Le plan d'annihilation de l'aviation offensive opérant de Malte se poursuivait avec un certain succès.

Confronté à ces pertes, le haut commandement maltais suivait attentivement mais avec une certaine crainte les decryptages d'Ultra mentionnant le passage à Rome d'une importante personnalité de l'arme parachutiste : le fameux général Kurt Student. On redoutait en effet en haut lieu un assaut aéroporté massif sur l'île comme ce fut le cas pour la Crète l'année antérieure. Cependant, et c'était rassurant !, les rapports Ultra ne mentionnaient pas d'envois imminents de planeurs dans le sud de la botte italienne et encore moins en Sicile.

Les Do 24 de la 6. Seenotstaffel vont souvent s'approcher très près de Malte pour tenter de récupérer des naufragés.

Le Bf 109 F de l'Uffz Franz Pilz (5./JG 3) est récupéré. Son pilote fut capturé le 1^{er} avril 1942.



avril 1942

Le 1^{er} avril, Hal Far, La Valette et les docks sont bombardés en matinée par des Ju 87 et 88. Dans l'après-midi, des Spitfire interceptant un nouveau raid sur Grand Harbour abattent en mer le Bf 109 du Fw Hans Schade de la 8./JG 53, un as aux treize victoires officielles. Peu après, un Spitfire attaquant un Ju 88 est à son tour pris à partie par un Bf 109 (celui de l'Oblt Belser ?) et revient se crasher à Ta Kali, son pilote étant blessé à la jambe. Un Ju 88 de la 4./KG 77 se crashe au retour à Comiso, trois aviateurs de l'équipage de l'Uffz Martin Leps étant blessés.

Un Do 24, avec escorte de Bf 109, vient survoler Grand Harbour très probablement à la recherche de Schade. Quatre Spitfire et un Hurricane lancés à l'attaque abattent un des 109 devant être celui de l'Uffz Gerhard Kitzenmaier qui, le 14 février dernier, s'était sorti sans mal d'une collision spectaculaire avec un Ju 88 de la KG 77. Comme Schade, il sera porté disparu

Peu après, des Ju 87 attaquent en masse. Du sol, on en dénombrera une soixantaine... alors que le III./St.G. 3 ne rassemblait tout au plus qu'une

vingtaine de Stuka en état de vol ! Mais des Ju 88 attaquant en piqué purent être confondus avec des 87. Deux Hurricane et cinq Spitfire engagés vont revendiquer trois Ju 87 plus huit autres endommagés/probables. La DCA pour sa part réclame deux Ju 87 détruits ainsi qu'un Bf 109. Deux Ju 87 furent effectivement perdus : le T6+FN de la 8./St.G. 3 piloté par l'Uffz Winfried Günther et celui de l'Oblt Kühn. Günther entrera en captivité, son radio ayant été tué. Kühn et son équipier seront par contre sauvés par un Do 24 de la 6. Seenotstaffel. Mais l'hydravion est mitraillé et endommagé par des chasseurs britanniques alors qu'il est posé en mer. Ne pouvant reprendre l'air, il sera tracté par une vedette pour atteindre Syracuse où il aurait été réformé. Le pilote d'un troisième Stuka, l'Ofw Kurt Auer, blessé reviendra en Sicile. Dans ce combat, un Hurricane du N° 185 Sq. durement atteint revient se crasher. Ces combats auront une suite tragique. Lorsque l'épave de l'avion de Günther fut examinée par un détachement britannique à la tombée de la nuit, une bombe détonna (probablement suite à une erreur de manipulation) tuant plus de dix soldats et causant de nombreux blessés.

Un Martin Maryland (probablement du N° 69 Squadron) détruit par bombes à Luqa.



Arrivée à Malte

Le F/Lt Denis Barnham était un des quarante-sept pilotes de Spitfire parvenus à Malte le 20 avril 1942 au départ du porte-avions *Wasp*. Ancien des N° 65 et 609 Sq., il avait été versé peu avant au N° 601 Sq. Dès son arrivée sur l'île, il sera 'mis au parfum' : « Je fus accueilli par des membres du personnel au sol. L'un d'eux grimpa sur une aile, me présenta un visage brûlé par le soleil et prononça quelques mots (je ne pus les comprendre, mes oreilles ayant subi le rugissement du moteur pendant des heures). D'autres survinrent. L'un d'eux dit : 'Vous venez juste de manquer le raid de 9h00'. Un autre ajouta : 'Nous avons eu une centaine de bombardiers au-dessus de nous il y a quelques minutes'. Je leur rendis leur sourire mais me demandai ce que c'était d'avoir une centaine d'avions sur sa tête alors que l'objectif est son aérodrome. Le nuage rouge que j'avais aperçu en me posant devait avoir été soulevé par les bombes. J'aurais dû le deviner. (Je quittai mon appareil et, avec mes camarades, montai dans un bus qui nous amena au mess des officiers). Nous étions en train de boire un coup et de discuter allègrement lorsque les sirènes d'alerte se mirent à hululer. Je regardai les anciens mais ils continuaient à se vautrer sur leurs chaises longues en consultant des papiers. Je fus rassuré quand un guide nous fit sortir. Le sol était parsemé d'éclats de verre. (...) J'entendis le bruit de moteurs en approche mais le C.O. et le guide continuèrent à progresser sur le terrain ravagé. (...) Le C.O. regarda en l'air et contempla des Bf 109 qui, par paires, orbitaient sur l'aérodrome. 'Oh, the Battle of Brit all over again' (de nouveau, la bataille d'Angleterre). J'avais une folle envie de prendre mes jambes à mon cou mais demeurai près du C.O. Mon cœur battait à tout rompre en écoutant les autres pilotes dissenter doctement sur les évolutions de la Luftwaffe. Je vis avec soulagement que nous approchions d'un abri ; mais nous le dépassâmes. Nous avons alors longé des bâtiments pulvérisés. Je contemplai des blocs de béton projetés un peu partout et des structures en bois réduites en allumettes. Comme nous progressions toujours lentement sur la colline, d'autres 109 apparurent. Me doutant que quelque chose allait se produire, je mis mon casque. 'Oh, Dennis, 'dit le C.O. en rigolant, 'Vous avez un drôle d'aspect ainsi'. Je souris. J'étais furibard mais tins cela pour moi. Comme nous poursuivions notre chemin, j'aperçus un aviateur en train de creuser près d'un drapelet rouge. Je me tournai vers le guide qui m'expliqua : 'Il recherche une bombe non explosée'. J'avais lu quelque chose sur ces héros du Blitz en Angleterre. Il me sourit et j'en fus heureux mais, à ce moment-là, une fusée blanche s'éleva et un drapeau rouge fut hissé sur le toit plat d'une construction. 'Le signal de gagner l'abri !', cria notre guide et nous nous mîmes à courir ventre à terre. Nous sommes entrés dans un souterrain où nous avons appris qu'une soixantaine de Ju 88 piquait sur Ta Kali ».

Barnham assiste au 'spectacle' (comme on le lui avait préalablement décrit) : les bombes explosent, la terre tremble, les destructions sont sérieuses. « J'aperçus plusieurs points noirs avec des panaches de fumée montant vers le ciel. Nos nouveaux Spitfire qui brûlent', me précisa un type par-dessus mon épaule ».

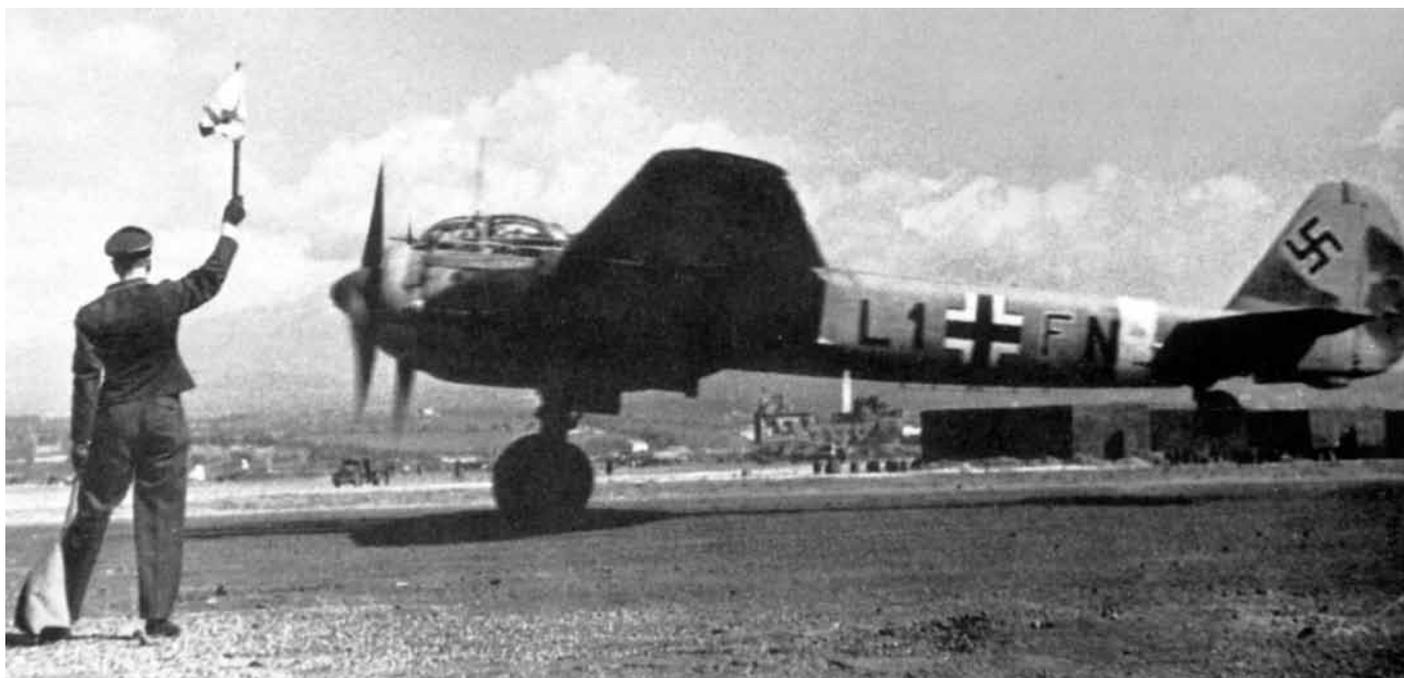
En dépit de cet accueil en fanfare, Barnham et plusieurs camarades du 601^e décolleront dès le lendemain et le nouveau venu sera crédité d'un Ju 88 'probable'.

On aura noté que les vétérans des combats de Malte ne redoutaient que peu les actions des Bf 109. Les mitraillages (strafings) bien que spectaculaires étaient finalement très peu efficaces tandis que les Jabo visaient hangars et avions et ne désiraient pas gâcher leurs bombes pour le personnel. Par contre, celles des Ju 88 étaient dangereuses - surtout leurs éclats.

Ravitaillement en carburant du Spitfire Mk.VC BP955/J-1 qui fut piloté depuis Luqa par le F/Lt Denis Barnham du N° 601 Squadron en avril 1942.



Supermarine Spitfire Mk.VC BP955/J-1, piloté par le F/Lt Denis Barnham du N° 601 Squadron en avril 1942 ; Luqa (Malte).



Le Ju 88 A-4 L1+FN du Lt Wolfgang Herkner de la 5./LG 1 qui subit un ennui moteur au décollage de Catane le 25 avril 1942.

seconde attaque dans l'après-midi, six Hurricane et huit Spitfire sont engagés. Un Spitfire du N° 601 Sq. est abattu près de Naxxar par l'Ofw Josef Kronschnabel (9./JG 53). Le F/Sgt Douglas Corfe, vétéran de la Bataille d'Angleterre, périt lorsque son Hurricane du N° 229 Sq. est troué de part en part par des obus de Bf 109. Les survivants de la défense s'étant regroupés pour une attaque de Ju 87 interceptent le Bf 109 de l'Uffz Heinrich Becker (8./JG 53) et l'abattent. L'Allemand ayant sauté en mer sera récupéré par le Seenot. Deux autres chasseurs alliés sont détruits ou forcés de se poser en catastrophe. La JG 53 revendiquera en fin de journée un Hurricane et trois Spitfire, ce qui est correct... mais également un nouveau P-40 ! Le Ju 88 M7+LL de la 3./K.Gr. 806 revient se crasher à Vittoria, l'équipage du Lt Werner Schrader étant blessé. Le MZ+FK de la 2. Staffel ramène en Sicile le corps de son mitrailleur tué. Le Lt Wolfgang Herkner de la 5./LG 1 est victime d'un ennui moteur alors qu'il décollait de Catane. Heckner qui avait déjà dû se poser en urgence quarante-huit heures plus tôt est blessé. Son mitrailleur, l'Ogfr Karl Staimer, déjà blessé le 23, est cette fois tué. Ce 25 avril voit le dernier combat sur Malte du II./JG 3 qui va sous peu quitter la Sicile.

À Malte, le N° 148 Sq., arrivé depuis peu, prépare déjà son évacuation, six Wellington venant d'Egypte pour assurer le transport du personnel. Sous la grêle de bombes menaçant les aérodromes, il est pour le moment impossible de renforcer le potentiel offensif de Malte...

Le **26 avril**, le II./JG 3, mené par son nouveau Kommandeur Brändle, quitte le secteur méditerranéen pour gagner Pilsen et regagner ensuite le front de l'est. Bien que ce Groupe ne se distingua guère sur Malte, son départ, comme celui de la 2./NJG 2, affaiblit la pression exercée sur l'île. Un message d'Ultra prévient d'ailleurs le commandement local maltais que le II. Fliegerkorps va être sous peu de nouveau amputé. Le raid de la journée semblerait démentir cette affirmation puisqu'il rassemble cinquante-cinq Ju 88 et quinze Ju 87. L'Oblt Belser remporte sa vingt-sixième victoire officielle sur un Spitfire du N° 601 Sq. Le pilote, le P/O 'Pip' Crips, blessé à un pied, peut néanmoins sauter. Au sol, il se brise l'autre pied. Il allait décéder à l'hôpital des suites du choc brutal à sa colonne vertébrale. La DCA abat sur Kalafrana le Ju 88 B3+NL de la 3./KG 54. L'appareil tombe en mer mais le pilote (qui était également le Staka),

Junkers Ju 88 A-4 (WNR.8617) L1+FN servant à la 5./LG 1, basée à Catane en avril 1942.

