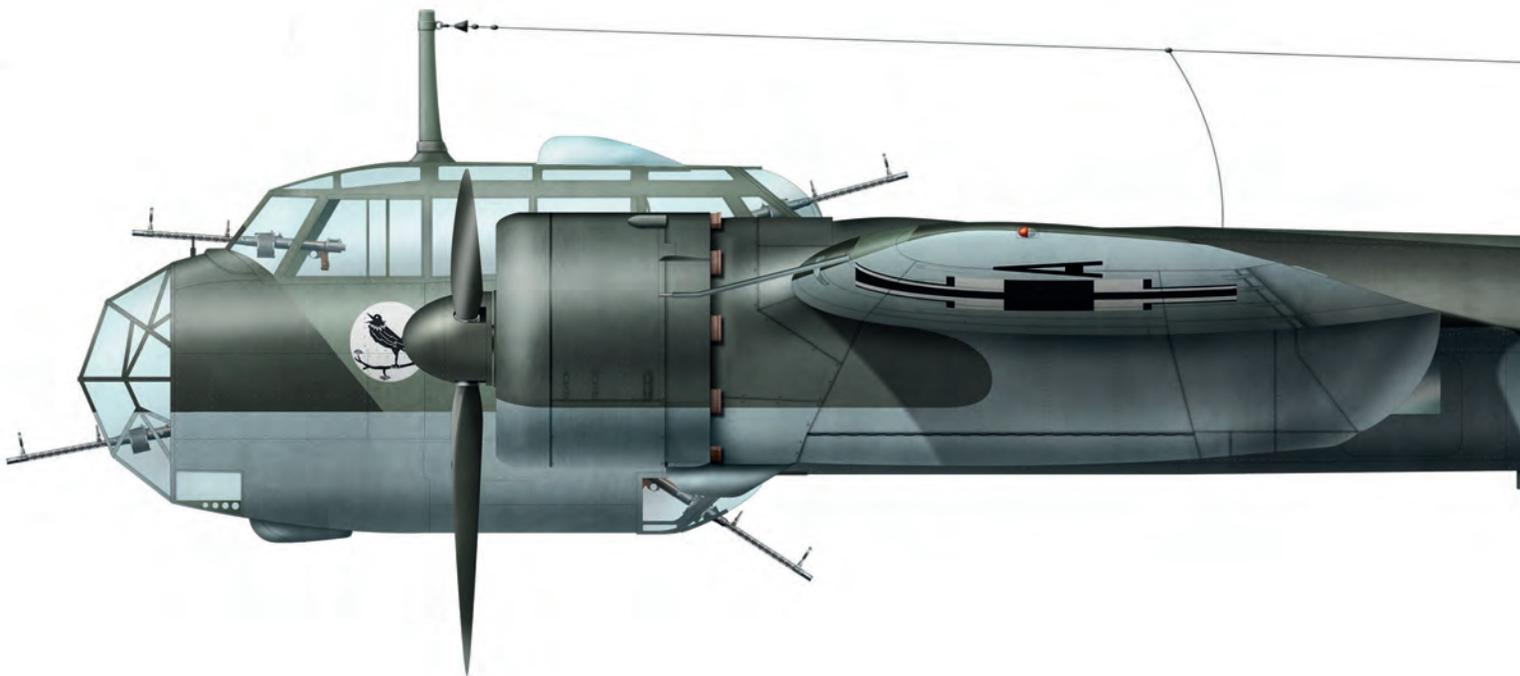




SOMMAIRE

- Chapitre I : Avant 1939	04
A - La Belgique et l'Allemagne au début du XX ^e siècle	
B - L'entre-deux-guerres	
C - La joyeuse confrérie du Cardinal Paf	
D - Le 25 ^e anniversaire de l'aviation militaire belge ou le dernier meeting de la paix	
- Chapitre II : Incidents aériens lors du PPR	22
- Chapitre III : La Westfeldzug	34
A - Les opérations aéroportées du 10 mai 1940	
B - Les autres actions de la Luftwaffe du 10 au 31 mai 1940	
C - Le Fall Rot (1 ^{er} juin - 22 juin 1940)	
- Chapitre IV : La Luftwaffe s'installe en Belgique	140
A - La Luftgau Belgien-Nordfrankreich	
B - La remise en état des aérodromes belges	
C - La Flak en Belgique	
D - Les diverses tâches de la Luftgau	
- Chapitre V : La Bataille d'Angleterre	204
A - Les bombardiers	
B - Les Aufklärer (reconnaissance)	
C - Quelques autres unités	
D - Le CAI (Corpo Aero Italiano)	
E - Les attaques de la RAF	
- Chapitre VI : L'année 1941	228
A - La Luftwaffe en Belgique de janvier à juin 1941	
B - Le second semestre de 1941	
- Chapitre VII : L'année 1942	258
A - Janvier à juin 1942	
B - Juillet à décembre 1942	





Chapitre I : Avant 1939

A - La Belgique et l'Allemagne au début du XX^e siècle

En 1914, le récent royaume de Belgique (né en 1830) était une contrée agréable comparée à bien d'autres nations de cette 'Belle Époque'. La désastreuse famine de 1845-1850 (qui avait poussé nombre de familles surtout flamandes à l'émigration) appartenait déjà au passé et le pays, qui venait d'accueillir son nouveau souverain Albert 1^{er} en 1909 (suite au décès de son oncle Léopold II) était désormais relativement aisé, disposant d'industries de pointe (dont la sidérurgie) tout en ayant hérité de la colonie du Congo, propriété du défunt souverain. Tout n'était naturellement pas parfait en raison de tensions sociales et linguistiques récurrentes. Mais, dans l'ensemble, la Belgique était une nation se voulant neutre, riche et un peu insouciant tout en profitant largement des nouvelles techniques, fruits des progrès de ce début du XX^e siècle.

Albert 1^{er} issu d'une famille d'origine allemande (les Saxe-Cobourg Gotha) avait épousé en 1900 la bavaroise Elisabeth de Wittelsbach, nièce et filleule de l'Impératrice 'Sissi' d'Autriche. Tout en revendiquant la neutralité de son pays qui lui avait été imposée en 1830, Albert 1^{er} tint à maintenir les meilleures relations avec ses puissants voisins. Ainsi, en 1910, peu après son accession au trône, il effectua une visite officielle à Paris avec son épouse puis reçut à Bruxelles le Kaiser Guillaume II d'Allemagne.

En 1910, le couple royal belge visita officiellement Paris, devenant le sujet de nombreuses cartes souvenirs.





C'est également en 1910 que le Kaiser Wilhelm II fut invité à Bruxelles. Il est vu ici quittant la Gare du Nord avec son épouse.



Tout fut bouleversé le 28 juin 1914, lorsque l'héritier du trône austro-hongrois, l'archiduc François-Ferdinand, fut assassiné avec son épouse à Sarajevo. Le feu étant ainsi mis aux poudres, suite au jeu des alliances, l'Europe s'embrasa. Allemagne et France devinrent antagonistes, la Belgique neutre se retrouvant 'coincée' entre ces deux puissances. Le 2 août 1914, l'ambassadeur allemand en poste à Bruxelles, Claus von Below-Saleske, remit un ultimatum au Ministre des Affaires Étrangères Julien Davignon. La Belgique devait laisser le libre passage aux troupes allemandes en marche vers la France. Les juristes allemands se seraient basés sur un vieux principe de guerre

autorisant une armée à traverser un pays neutre pour autant qu'elle l'indemnise des dommages causés par son passage. Cette antique coutume n'ayant, comme il se doit, plus droit de cité en 1914, le Roi Albert I^{er}, en accord avec son gouvernement, rejeta cette demande le 3 août. Seul le Ministre Charles Woeste aurait préconisé une défense symbolique pour préserver le pays et sa jeunesse... Le 4 août, suite à ce refus, l'armée allemande s'ébranla au départ d'Aix-la-Chapelle et pénétra en Belgique. Ce même jour, le Roi, accueilli avec ferveur devant les chambres réunies, prononça un discours dont une phrase donnait le ton : « *Un pays qui se défend s'impose au respect de tous et ne périt pas* ».

Bruxelles, rue de la Loi. Sous les acclamations de la foule, le Roi Albert se rend à la Chambre pour prononcer son discours de refus.





Chapitre II : Incidents

Dès 1938, la 'Lune de miel' germano-britannique tourna à l'aigre, le Reich prenant désormais nettement trop de place en Europe. Ses succès politiques indisposaient Londres : l'Anschluss, le réarmement plus rapide que prévu, l'annexion des Sudètes,... On avait bien tenté de faire plier Hitler à Munich en septembre 1938 mais, après avoir constaté piteusement la faiblesse des armées franco-britanniques, force fut de composer avec lui. La Grande-Bretagne augmenta alors les crédits de sa défense tandis que la France pataugeait en plein désordre, un héritage de la période du Front Populaire. La victoire des armées nationalistes espagnoles appuyées par la Legion Condor ainsi que le rattachement de Memel au Reich firent tiquer les responsables britanniques et, lorsque le **1^{er} septembre 1939**, l'armée allemande envahit la Pologne, la coupe était pleine. Deux jours plus tard, Grande-Bretagne et France déclaraient la guerre au III^e Reich. Tel fut le début de la Seconde Guerre mondiale. On sait de nos jours que les responsables militaires à Berlin furent surpris par cette décision des puissances occidentales qui, pourtant, n'avaient que peu réagi lors de l'invasion de la Tchécoslovaquie. La majorité des forces allemandes étant engagées à l'est, il n'y avait tout au plus au long du Westwall (la 'Ligne Siegfried' des Alliés) que vingt-trois divisions d'infanterie aux qualités douteuses. Sur le papier, les Franco-britanniques pouvaient de leur côté aligner trois fois plus d'effectifs. Mais l'armée française, mentalement handicapée par les souvenirs sanglants de 1914/1918, n'avait guère envie de se lancer dans une quelconque offensive. Quant aux unités britanniques, encore fallait-il les rassembler puis leur faire traverser la Manche...

La Luftwaffe ne disposait que de quelques unités sur le nouveau front occidental. Ordre fut donc donné d'éviter toute provocation et toute intrusion sur la France. Ce qui s'accordait avec l'attitude des franco-britanniques qui ne désiraient guère bouger.

La Belgique neutre, se retrouvant désormais prise en tenaille entre deux puissants belligérants, avait instauré le PPR, le Pied de paix renforcé, puisqu'elle n'était pas en guerre. Les troupes furent mobilisées et déployées le long des frontières à l'est et à l'ouest. La Luftwaffe demeurant sur la défensive, le premier incident aérien sérieux de cette époque fut le fait de la RAF. Le **9 septembre**, chance ou hasard, des chasseurs belges interceptèrent de nuit deux Wellington du 102 Sqn revenant d'un largage de tracts sur l'Allemagne. L'un d'eux fut contraint de se poser à Nivelles et fut interné avec son équipage. L'autre se défendit et d'une rafale de mitrailleuse abattit un Fairey Fox près de Mons (un aviateur blessé). Les PB et la Belgique étant neutres, ils devaient défendre seuls leur espace aérien contre toute intrusion d'avions étrangers. Mais leurs aviations étaient si faibles et dépassées qu'elles ne pouvaient assurer cette tâche. La RAF et la Luftwaffe purent donc violer allègrement ces deux espaces en toute impunité. De nouveau, le gouvernement belge se trouvait devant le dilemme d'août 1914 : combattre ou laisser passer ? Flattés par les louanges étrangères soulignant le courage des aviateurs belges défendant aussi vigoureusement leur ciel, les responsables de l'Aé. Mi. confirmèrent les ordres d'interception de tout intrus. Consciente de sa grave bévue,

Un Do 17 P, un bimoteur de reconnaissance fort employé sur la Belgique lors du PPR.





Un des conteneurs au sol près de Gembloux.

Le I./JG 27 perdit le 12 mai le Bf 109 E du Lt. Friedrich Keller posé près du fort de Tancrémont. Le pilote fut cependant indemne et l'appareil aurait été remis en état.



Une controverse clochemerlesque

Dans ses mémoires (1^{re} mouture), Galland, qui volait alors au Stab/JG 27, décrit son combat face à des Hurricane sur le secteur de Liège en insistant lourdement sur le fait que ses malheureux adversaires n'étaient que de 'pauvres pilotes belges inexpérimentés'. Ce qui indigna le toujours bouillant Willy Coppens, as belge de la Grande Guerre, qui démontra aisément que ce ne pouvait être des appareils belges, les derniers Hurricane de l'Aé. Mi. ayant été en effet détruits la veille. Mais, se basant sur une réponse incomplète et bâclée des services de la RAF, il déclara alors péremptoirement qu'aucun Hurricane n'avait été abattu ce jour-là en Belgique. Ce qui lui permit de mettre en doute toutes les victoires de Galland. Et, dans la foulée, celles de toute la Luftwaffe... Face à cette polémique stérile, l'as allemand, ayant revu sa copie, allait écrire dans une version de son livre parue en 1985 : « *Ce que nous avons pris par erreur pour des Hurricane belges, c'était en réalité l'une des quelque huit escadrilles de la RAF qui se trouvaient sur le théâtre d'opérations continental. Nous n'étions pas informés de leur présence. En tout cas, nous autres volant sur Bf 109, nous nous sentions supérieurs aux Hurricane en vitesse, vitesse ascensionnelle et armement mais surtout en expérience tactique. Il ne s'agissait donc pas d'un acte héroïque lorsque, à dix kilomètres environ à l'ouest de Liège, nous nous sommes jetés d'une altitude de trois mille six cents mètres, mon équipier et moi, sur une escadrille de huit Hurricane qui passait mille mètres plus bas que nous. Ils n'avaient pas encore remarqué notre présence (...). Je tirai la première rafale à une distance à laquelle je n'aurais pas encore dû tirer (...) Ma rafale atteignit son but. Le pauvre diable s'était enfin aperçu de ce qui se passait. Il accomplit pour s'échapper une manœuvre qui n'était pas spécialement habile et au cours de laquelle il fut pris sous le feu de mon ailier. Les sept autres Hurricane s'éparpillèrent aux quatre vents. Après une seconde attaque, mon adversaire hors de contrôle s'abattit en vrille. Des morceaux d'aile se détachèrent (...). Je m'en pris aussitôt à l'un des autres Hurricane. Il tenta de s'échapper en piqué mais, bientôt, j'étais dans sa queue à environ cent mètres. Basculant sur l'aile, il passa par une trouée des nuages mais je ne le perdis pas de vue et l'attaquai encore à très courte distance. Il se cabra un instant puis s'abattit presque verticalement d'une altitude de cinq cents mètres seulement. L'après-midi du même jour, lors d'un vol de patrouille, j'abattis près de Tirlemont mon troisième adversaire qui faisait partie d'une formation de cinq Hurricane ».*

Bien qu'il soit devenu difficile de recréer ces combats, il semble bien que Galland et son ailier, le Lt. Gustav Rödel, affrontèrent les 7 et 615 Sqn qui perdirent ce jour-là trois appareils sur le secteur liégeois.

Adolf Galland photographié ici alors qu'il servait à la JG 26.





Hotton. Largage par des Ju 52 de la KGzbV 1 de conteneurs de carburant destinés à la 5. PD (BA).



27 mai 1940

Les opérations sur la 'poche de Dunkerque' (en fait ce jour-là, elle courait de Boulogne-sur-Mer/Ostende) dépendirent fortement de la météo. Lorsque le temps était favorable pour la Luftwaffe, He 111, Do 17 et Ju 88 de la Luftwaffe effectuaient des attaques répétées des ports. Ce fut le cas ce 27 mai avec des pertes conséquentes. Zeebrugge fut la principale cible du III./KG 30, Ostende des II./LG 1 et III./KG 2 tandis que Nieuport était assigné à la KG 54. La 8./LG 1 perdit un appareil comme le relate le radio, l'Uffz Max Frischke : « Le 27 mai, j'ai effectué deux opérations dans l'équipage de l'Uffz. Kunz. Ces deux missions avaient pour objectifs des navires au large d'Ostende. Nous avons volé à haute altitude dans une imposante formation. Nous nous lançons alors dans des attaques en piqué. Lors de la seconde mission, nous avons quelque peu trainé et notre avion fut le dernier à attaquer. Nous nous sommes ainsi heurtés à un tir de DCA très précis. Des obus ont éclaté à proximité de notre machine. Nous effectuons notre ressource lorsque quelqu'un cria qu'il y avait des chasseurs. Je m'installai tout de suite derrière ma mitrailleuse puis tout alla très vite. Les chasseurs décochèrent des rafales mais, par chance, je ne fus pas atteint. Je tentai de les repousser mais c'était très difficile. Le moteur gauche prit feu et, sur un moteur, le pilote tenta de revenir à notre aérodrome. Près d'Anvers, le second moteur lâcha mais notre pilote fit un excellent atterrissage en urgence dans une prairie qu'il avait repérée. Nous avons négligé

Visite du général Ernst Udet sur l'aérodrome de campagne de Neufchâteau.



Le Do 17 de la 9./KG 2 au Kampel à Maldegem.

de larguer le toit de la verrière ce qui fait qu'elle s'était bloquée. Le moteur en feu avait communiqué l'incendie à la végétation et cela aurait pu tourner très mal si une unité de Flak n'avait été à proximité. Ses soldats purent nous extraire de l'appareil en feu et ils nous amenèrent à Breda ». Ce Ju 88 dut être victime du 65 Sqn qui, peu avant, aurait également abattu deux Do 17 du III./KG 2.

La KG 54 vola de même intensivement sur la côte. Contrairement à ses homologues, la Totenkopfgeschwader enregistra un certain nombre de succès. Nieuport reçut ainsi la 'visite' de la KG 54. Vers 09 h 52 à Gütersloh, les premiers appareils du II./KG 54 prirent l'air vers ce port belge. À 15 h 39, le I./KG 54 décolla de même vers Nieuport tandis qu'à 17 h 51 les équipages du II./KG 54 revenaient à la charge. Des bombes SC 250 furent larguées. De petits bâtiments et un navire marchand de 1.000 BRT furent endommagés. Peu après cette attaque, des Spitfire du 56 Sqn apparurent sur Nieuport, abattant trois Heinkel tout en en endommageant d'autres :

- à la 2./KG 54, le He 111 du Lt. Fritz Hermann se posa en urgence à Moorslede. L'équipage fut fait prisonnier. Deux aviateurs blessés et hospitalisés furent libérés lors de la chute de la poche ;
- également à la 2./KG 54 l'Uffz. Friedrich Tölke posa son He 111 à Middelburg près de la frontière belgo-néerlandaise. Deux membres de l'équipage mortellement blessés furent inhumés sur place. Les trois autres furent capturés ;
- la 5./KG 54 perdit le Heinkel de l'Uffz. Erwin Stobbe tombé près de Kanegem dans les lignes belges. L'équipage fut capturé mais Stobbe, blessé, fut envoyé à l'hôpital militaire de Bruges où il allait décéder le 31 mai. Ses trois camarades furent libérés lors de la capitulation de l'armée belge le 28 ;
- un appareil de la 1^{er} Staffel put revenir quoique fortement endommagé.

Un Do 17 emportant le Staka de la Stabsstaffel/KG 2 endommagé sur Nieuport, se posa en urgence près de Dixmude. Deux des quatre aviateurs capturés furent blessés dans un échange de tirs au sol. Un autre Do 17 (9./KG 2) se posa sur le ventre à Maldegem de retour d'un raid sur Ostende. À Sainte-Marie, un Do 17 de la 8./KG 2 se crasha suite au mauvais état de la piste très fruste mais fut remis en état.

La KG 3 fut très active ce 27 mai.

- a) La 3./KG 3 perdit deux appareils sur la Belgique :
 - un Do 17 Z de la 3./KG 3 endommagé par des tirs sur Hondschoote se crasha aux environs de Bruxelles ;
 - un autre, également endommagé sur Dunkerque, fit un atterrissage forcé dans les lignes de la 15^e DI. L'équipage fut capturé.
- b) La 4./KG 3 fut lourdement frappée avec la perte de pas moins de quatre appareils en Belgique :
 - un Do 17 endommagé par la DCA sur Dunkerque et posé de même près de Bruxelles ;



Aalter

« Situé au sud du canal de Bruges à Gand. Une usine avec une haute cheminée à cinq cents mètres de cet aérodrome constitue un bon point de repère. La gare de Aalter est à proximité. Route moyenne vers Bruges. Les anciens baraquements de la gendarmerie au sud-ouest de l'aérodrome sont employés pour abriter le personnel. Des fermes aux alentours peuvent également servir de cantonnements. Les bureaux administratifs seraient au nord de la gendarmerie. Un dépôt de munitions serait au nord-est et un dépôt de carburant au sud-ouest. On relève vingt-deux emplacements protégés pour avions. L'aérodrome serait entouré par des barbelés et des tranchées auraient été creusées dans le périmètre. Trois emplacements de Flak ont été relevés. Aalter est un ancien aérodrome de l'aviation belge pouvant accueillir des chasseurs ou de légers bombardiers de reconnaissance. L'aérodrome a dû être employé occasionnellement de la sorte mais semble avoir été désaffecté en juin 1942 ».

Effectivement, Aalter qui fut occupé en mai 1940 par l'Aé. Mi., ne fut plus guère employé par la Luftwaffe. Des photos montrent que, peu après la fin de la campagne à l'ouest, un détachement, le Werftzug Ruhe, aurait procédé au démontage de bombardiers sur cet aérodrome. Mais il en fut de même sur les autres aérodromes jonchés d'épaves en tous genres. La 1.(H)/12 de reconnaissance occupa Aalter fin 40/début 41. Selon un rapport de 1943 du réseau de renseignements 'Marc', cet aérodrome était devenu terre de culture.



Chargement de pièces démontées en gare de Aalter.



Photo souvenir à Aalter du Werftzug Ruhe.



Démontage d'un He 111 à Aalter.

Des épaves de Fairey Battle belges sont utilisées pour servir de leurres sur ce qui allait devenir un champ d'aviation factice (Scheinflugplatz).





La nuit du 2/3 juin vit le retour du Bomber Command sur Essen mais, cette fois plus modestement, avec quelque deux cents appareils. Onze auraient été abattus par les chasseurs opérant en Dunkelnachtjagd. Trois d'entre eux au moins tombèrent en Belgique :

- un Wellington du 12 Sqn abattu à Molenbeersel par l'Oblt. Siegfried Wandam (3./NJG 1) ;
- un Lancaster du 61 Sqn à La Hulpe par le Fw. Fritz Schellwat (5./NJG 1) ;
- un Wellington du 156 Sqn à dix kilomètres au nord-nord-ouest de Bruxelles par l'Oblt. von Bonin.

La nuit du 5/6 juin, douze des cent quatre-vingts bombardiers repartis sur Essen ne revinrent pas en Angleterre. L'Oblt. Walter Barte (4./NJG 1) abattit un Stirling du 149 Sqn près du hameau de Sluis (Tirlemont) tandis que l'Oblt. Heinrich Petersen (victorieux le 6 avril) percuta sur Rijkevorsel un autre Stirling de cette unité. Les deux aviateurs allemands sautèrent tandis que leur appareil s'abîmait dans une prairie au lieu-dit 'Lacijns'. Le pilote du Stirling tenta de regagner l'autre rive de la Mer du Nord mais le quadrimoteur tomba en mer, les survivants de l'équipage étant par chance récupérés par un Walrus de l'Air Sea Rescue. Petersen fut si handicapé par cette collision qu'il ne revola plus en combat et devint adjudant dans un état-major. Moins de chance pour l'Uffz. Paul Panitz du Stab II./NJG 1 qui évacua son Bf 110 E-1 après combat sur Laer (au sud de Saint-Trond). Il se tua dans ce saut, son radio étant blessé.

Les attaques d'Essen se poursuivirent. Lors de l'une d'elles, la nuit du 8/9 juin, von Bonin remporta sa 6^e v. sur un Halifax du 35 Sqn à Dieghem.

La nuit du 9/10, le Lt. Friedrich Gräff (9./NJG 4) fut crédité d'un Wellington qui serait tombé à Bierwart. On ne peut cependant le confirmer - pas plus que préciser son Squadron et sa mission.

Enterrement de l'Uffz. Paul Panitz, tué la nuit du 5/6 juin 1942.



Les Ofw. Ludwig Leidenbach et Oblt. Heinrich Petersen après leur collision du 2/3 juin. Si Petersen ne put revoler en combat, Leidenbach devint le radio/mitrailleur du Kommandeur Ehle.





B - Juillet à décembre 1942

Les combats de jour

On note peu de changement d'avec les semaines précédentes lors des opérations de jour. Le III./JG 26 basé à Wevelgem allait poursuivre ses engagements le plus souvent sur le nord de la France. La JG 1 (basée en partie aux Pays-Bas) empiéta cependant progressivement sur la Flandre Orientale pour s'opposer aux intrusions croissantes du Fighter Command menant des 'Rhubarbs' ou des escortes de bombardiers. Lors des attaques sur la côte, la défense immédiate reposait principalement sur la Flak qui pouvait se montrer redoutable.

Le 21 juillet, trois appareils engagés dans des 'Rhubarbs' 'massives' furent perdus. L'un d'eux fut victime de la Flak au large de Middelkerke. Le 24 juillet, un Spitfire du 332 Sqn venu mitrailler la gare de Bruges vola si bas qu'il percuta une maison dans la Duivelslagstraat. On ne sait cependant s'il fut victime de la Flak ou de l'excitation du combat. Le 29 juillet, deux Spitfire du 81 Sqn furent abattus par des tirs de la Flak au large d'Ostende et dans la Kinderlaan à Oostdunkerque. Deux autres appareils de la 81^e revinrent endommagés.

Le 14 août, deux Mustang du 239 Sqn furent perdus, un près d'Ostende, l'autre au large de Zeebrugge.

Le 14 août, victoire assez rare lorsqu'un Mosquito du 105 Sqn en route vers Mayence fut intercepté et abattu par l'Uffz. Max Kolschek (6./JG 1) à cinq kilomètres au nord-ouest de Gand.



Un Fw 190 du III./JG 26 en pylône à Wevelgem.



Lors d'un passage à Bruxelles, un Landser se fait photographier devant le Musée de l'Armée.

Un Fw 190 de la 8./JG 26 à Wevelgem pendant l'été 1942.

