

Après une autre escorte (cette fois en faveur de la KG 27), la chance tourne pour les *Zerstörer*. Vers 17 h 00, lors d'une chasse libre sur le secteur de Plock, le Bf 110 de l'Uffz Sigismund Mazurowski (3./LG 1) est abattu (équipage tué), probablement par la DCA. Le 24 février de cette même année 1939, Mazurowski avait échappé à la mort lorsque son Bf 109 D avait percuté un autre appareil au cours d'un exercice. Il avait sauté en parachute et, comme son camarade, fut indemne. Ce 3 septembre cependant, le sort sera funeste pour le pilote allemand... Le *Gruppe* déplore une autre perte humaine lorsque, avec son radio-mitrailleur tué dans la carlingue, l'Oblt Helmuth Müller (Staka de la 1. *Staffel*) crashe son appareil près d'Ostrolenka. Une journée à marquer d'une pierre noire en dépit des sept victoires revendiquées...

Pendant la matinée, le II./LG 1 continue les actions de destructions de voies ferrées (comme à la gare de Ciechanow). Dans l'après-midi, ses He 111 partent appuyer un assaut terrestre dans le secteur de Mlawa et bombarder des bois où sont retranchées des troupes polonaises.

Les bombardiers du III./LG 1 se concentrent de nouveau sur Varsovie, entre autres sur l'aérodrome d'Okecie. Quelques appareils sont distraits vers Mlawa mais un appareil de la 7./LG 1 est victime de la DCA. Son pilote, l'Ofw Heinrich Wille, pourra le poser en territoire adverse. Il semble cependant que trois des aviateurs seront assassinés sur-le-champ par les Polonais. Seul l'observateur, le Fw Ackermann, pourra s'échapper et reviendra par la suite à Greifswald revêtu d'un uniforme soviétique, ayant de toute évidence été récupéré par les récents "alliés" du Reich...

En matinée, les Ju 87 du IV./LG 1 bombardent pour la première fois des objectifs purement terrestres en piquant sur des positions adverses dans le secteur Grünberg - Bukowitz.



Tombe de l'Uffz Walter Ralfs de la 1.(Z)/LG 1, perdu le 3 septembre 1939 sur Varsovie. (AMC)



Le He 111 L1+AS du Staka de la 8./LG 1 à Prowehren en septembre 1939.

Le He 111 L1+IS, un appareil de la 8./LG 1 à l'entretien.



Le IV./LG 1 (Stuka) dans la Sitzkrieg

Pendant toute la drôle de guerre, les Ju 87 ne furent pas engagés, ce qui allait permettre aux équipages de s'entraîner – pour autant que le temps le permette. Le IV./LG 1 sera ainsi basé à Duisburg-Kirchhellen, dépendant, avec le *Stab StG 77*, du *VIII. Fliegerkorps*.

Il n'y aurait eu qu'une perte le **30 avril** 1940 lorsqu'un équipage fut tué dans un exercice à Kirchhellen, l'appareil n'étant pas sorti d'un piqué.

Ici de même, des mutations vont avoir lieu. Le Lt Gerhard Bauhaus, pilote au III./LG 1, avait pris part à la campagne de Pologne mais désirait probablement passer aux Stuka. Le 8 novembre, il fut ainsi transféré au IV./LG 1 avant d'en repartir dès février 1940 pour entrer à la *Stuka-geschwader 77*. Il y obtiendra la *Ritterkreuz* mais sera tué en juillet 1942.

Un Ju 87 du IV./LG 1 à Kirchellen lors du printemps 1940.



Vérification du compas d'un Ju 87 B-1 du IV.(St)/LG 1 à Barth. (AMC)

Appel des pilotes et du personnel au sol de la 10./LG 1 à Duisburg.



21 mai 1940

Vu l'avance des troupes allemandes au sol et la "fuite vers la mer" britannique, les ports français du Pas-de-Calais sont désormais inclus dans la liste des objectifs de la *Lehrgeschwader I*. Mais, comme ces lieux d'embarquement sont vitaux pour le BEF, les nombreuses escadrilles de chasse de la RAF, scrupuleusement maintenues en Angleterre par le *Marshall* Hugh Dowding et équipées pour la plupart de modernes Spitfire, vont opérer sur la Manche pour s'opposer à la Luftwaffe.

Quelques He 111 du I./LG 1 sont engagés en reconnaissance sur la région de Dunkerque. Le L1+BH de l'Ofw Hermann Kassing est atteint par de la DCA. Un de ses moteurs étant détruit, son pilote tente de revenir vers le nord mais, près d'Ostende, un Spitfire achève le deuxième moteur. Le bimoteur se pose alors en territoire tenu par des troupes britanniques et l'équipage est capturé. Le mécanicien de bord décédera peu après dans un hôpital tandis que l'observateur, également hospitalisé, sera libéré par ses troupes. Les deux autres aviateurs partiront en captivité.

Le II./LG 1 peut détacher une poignée de ses He 111 sur la rade

de Boulogne. Des bombes sont larguées à profusion sur les navires concentrés dans et au large de ce port. Un seul bimoteur est atteint par la DCA (dégâts de 5 %); il reviendra sans mal à Düsseldorf. On attribuera ces dommages également à des Spitfire du 74 Sq ayant signalé avoir affronté des bimoteurs sur le secteur côtier.

Le F/Lt James Keathart du 54 Sq opérant à l'ouest de Boulogne revendique un Ju 88; probablement celui de la 9./LG 1 piloté par l'Uffz Richard Tilsner qui reviendra se crasher près de Cambrai. Un aviateur grièvement blessé est envoyé au *Lazarett* de Cambrai, ses trois camarades étant "sonnés" suite au choc (appareil irréparable). Tilsner semble avoir récupéré très vite car on le signale voler sur Dunkerque le 29 de ce mois de mai.

D'Hargimont, les Ju 87 du IV./LG 1 attaquent des colonnes et des véhicules britanniques dans le secteur d'Arras.

En soirée, les Bf 110 du V./LG 1 décollent de Sainte-Marie pour assurer une protection à des Do 17 de la KG 2 devant attaquer l'aérodrome de Persan-Beaumont. Peu après le décollage, le bimoteur de l'Ofw Alois Stegemann est victime d'un problème technique et s'écrase. La faible altitude et le secteur très boisé ne laissent aucune chance à l'équipage...



Le He 111 L1+BH de l'Ofw Hermann Kassing perdu le 21 mai 1940 à Nieuwvliet. On relève l'emblème du I./LG 1 sur le flanc de l'habitacle. (AMC)

Heinkel 111 H-1 codé L1+BH de la 1./LG 1 de l'équipage de l'Ofw Hermann Kassing, abattu le 21 mai 1940 sur le secteur d'Ostende.



Les restes du Bf 110 de l'équipage Stegemann-Solluch à Sainte-Marie.

Tombes des Ofw Alois Stegemann et Uffz Solluch à Sainte-Marie.

Les Ju 87 du IV./LG 1 gagnent Saint-Inglevert et y demeurent quelques jours avant de s'établir finalement à Tramecourt. Finalement, après moult tâtonnements et au vu du triste état

de la plupart des aérodromes français couverts d'épaves de toutes sortes, la *Lehrgeschwader 1* se disperse en ce début juillet comme stipulé dans le tableau ci-dessous.

RÉPARTITION DES GROUPES EN JUILLET 1940

Flotte	Corps	Unité	Type d'avion	Base	Commandant
Lufflotte 2				Bruxelles	<i>Generalfeldmarschall</i> Albert Kesselring
	II. Fliegerkorps			Gand	<i>General der Flieger</i> Bruno Loerzer
		IV./LG 1	Ju 87	Saint-Inglevert/Tramecourt	<i>Hauptmann</i> Bernd von Brauchitsch
Lufflotte 3	IV. Fliegerkorps			Paris	<i>Generalfeldmarschall</i> Hugo Sperrle
				Dinard	<i>Generaloberst</i> Alfred Keller
	Stab/LG 1	Ju 88	Bricy	<i>Oberst</i> Alfred Bülowius	
	I./LG 1	Ju 88	Bricy	<i>Hauptmann</i> Wilhelm Kern	
	II./LG 1	Ju 88	Bricy	<i>Hauptmann</i> Heinz Cramer	
	III./LG 1	Ju 88	Chateaudun	<i>Major</i> Friedrich-Karl Knust	
VIII. Fliegerkorps				Deauville	<i>General der Flieger</i> Wolfram von Richthofen
	V./LG 1	Bf 110		Alençon/Rocquencourt	<i>Hauptmann</i> Horst Liensberger

En route vers Bricy, des équipages ont encore la possibilité de photographier Paris du ciel. Sous peu, le survol de la capitale française sera prohibé.

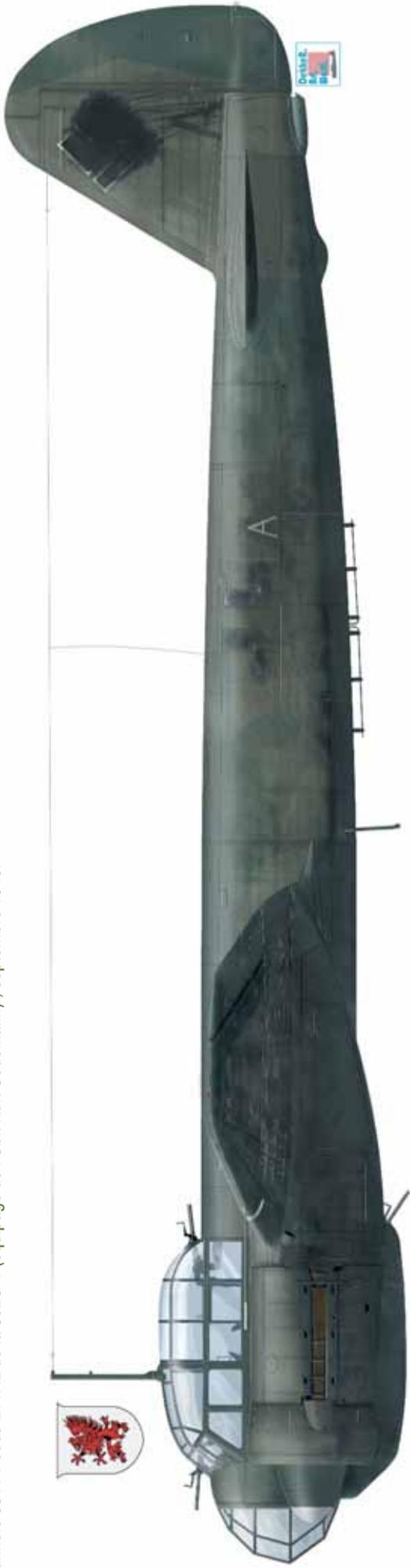


Des Bf 110 C du I.(Z)/LG 1 en France.

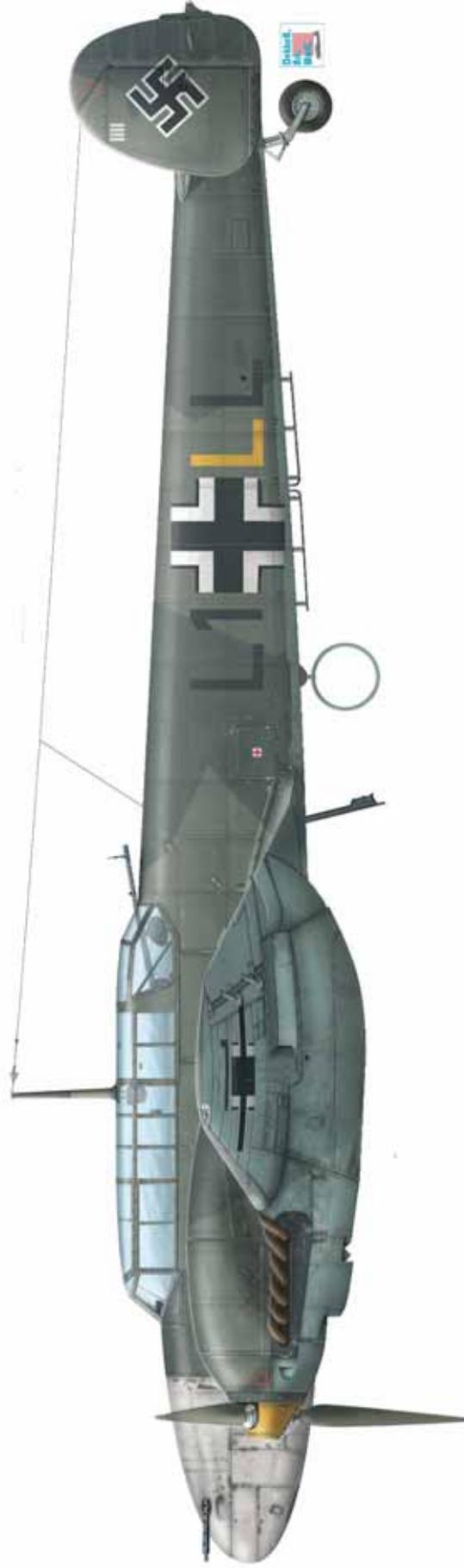
Le Ju 88 A-5 L1+IH dans son hangar à Orléans-Bricy.



Junkers 88 A-1 codé L1+AL de la 3./LG 1 (équipage de l'Oblt Kurt Sodemann) ; septembre 1940.



Messerschmitt Bf 110 C-2 W.Nr. 3533 codé L1+LL de la 15.(Z)/LG 1 (équipage : Oblt Otto Weckeiser - Uffz Horst Brüggow). Septembre 1940. On note le nez de couleur blanche, un des signes distinctifs des Bf 110 adopté vers la fin de la bataille d'Angleterre.



Puis le souverain, accompagné par le général Wolfram von Richthofen, passe les équipages en revue. En arrière-plan, un Ju 87 de la 3./St.G. 2, escadre basée à Krainizi.



Début avril, il apparaît à Berlin que les Italiens ne pourront emporter rapidement la décision dans les Balkans. Cela, alors que les Britanniques renforcent progressivement leur position en Grèce et que l'opération Barbarossa doit être déclenchée au plus vite dès l'été. Force sera donc de lancer l'opération Marita pour chasser une fois de plus la RAF du continent européen.

Pour appuyer les unités rassemblées en prévision de cette attaque dans les Balkans, les II. et III./LG 1 quittent temporairement Catane le 5 avril pour revenir sur le continent en s'installant à Grottaglie dans le talon de la botte italienne.

Le **6 avril**, une nouvelle campagne démarre. Tandis que les II. et III./LG 1 quittent l'Italie pour bombarder le secteur de Sarajevo, le I./LG 1 décolle de Krumowo pour attaquer la passe du Rupel ainsi que le vallon de la Struma. Après cette attaque, l'appareil de l'Oblt Gerhard Posselmann, Staka de la 1./LG 1, connaît quelques ennuis. Selon son observateur, le Fw Emil Schaller :

Nous avons attaqué en plein chaos. Des Ju 87 volaient en tous sens et nous avons bombardé en piqué. La première fois, les bombes n'ont pu être larguées et il a fallu revenir sur l'objectif. Au retour, vu la couverture des nuages, il était devenu impossible de revenir à Krumowo.

Nous avons alors été guidés vers un autre aérodrome proche de Plovdiv. Il était couvert de Ju 52 et l'Oblt Posselmann nous a crié : "Restez calme ! Restez calme !" J'ai levé les jambes car je sentais que l'accident était proche. Nous avons touché le sol entre des Ju 52 mais il y avait une tranchée qui nous barrait le chemin. Le train a été fauché et nous nous sommes posés sur le ventre, terminant notre course dans un nuage de poussière. Par chance, le radio avait pensé à larguer le toit de la verrière. Les pompiers et une ambulance arrivèrent très vite. C'était le quatrième crash de Posselmann depuis notre départ d'Orléans mais ce fut également mon dernier vol avec lui.

De retour à Krumowo, les Ju 88 du I./LG 1 sont ravitaillés puis repartent sur Skoplje pour y détruire un QG de l'armée yougoslave établi dans une grande maison près du pont du Vardar. Des casernes à Stilp sont également visées.

Dans l'après-midi, une fabrique de munitions près de Krusevac est l'objectif du I./LG 1 dont les mitrailleurs au retour arrosent de leurs tirs un aérodrome où ont été aperçus des Do 17 aux couleurs yougoslaves. Le II./LG 1 attaque Podgoritza tandis que le III./LG 1 revient sur Sarajevo.

Après ces vols de l'autre côté de l'Adriatique, les II. et III./LG 1 quittent Grottaglie pour revenir à Catane. L'opération

Marita va se poursuivre de manière différente pour ces deux Gruppen.

Demeuré seul de l'escadre dans les Balkans, le I./LG 1 attaque le secteur de Veles le **7 avril** puis un QG à Skoplje. Deux ou trois appareils s'endommagent au retour.

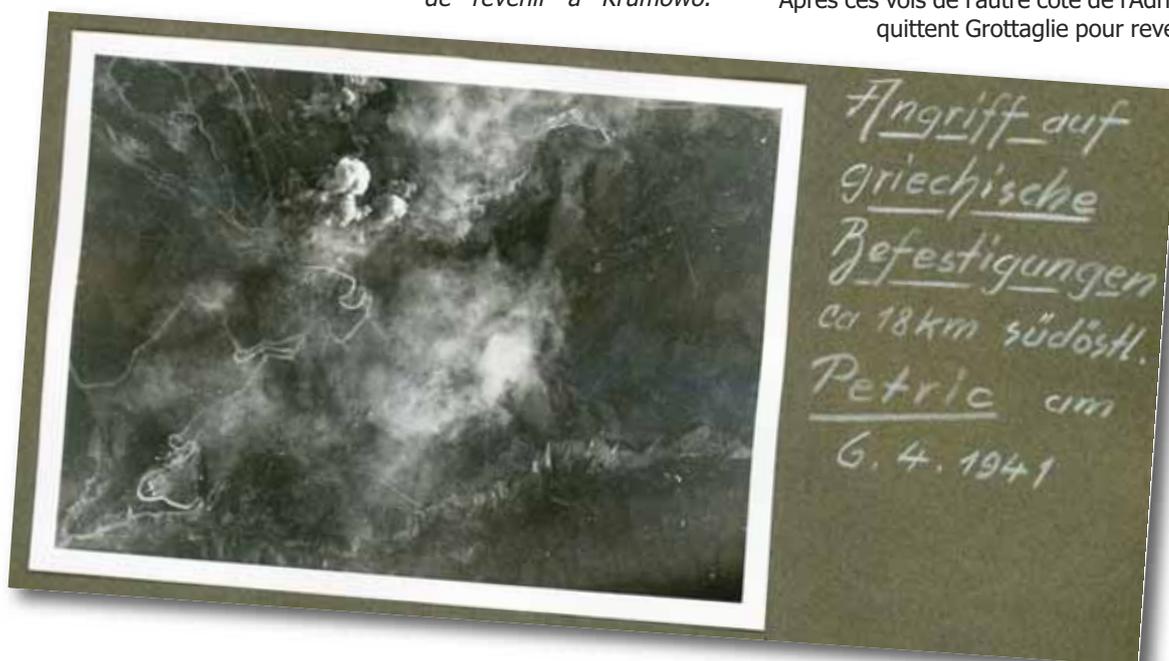


Photo prise lors du bombardement de la ligne Metaxas au sud-est de Petric le 6 avril 1941.

Les premiers jours de 'Mercur'

Au petit matin du **20 mai**, une flotte aérienne composée principalement de Junkers 52 (quelques-uns tractant des planeurs) quitte les divers aérodromes de l'Attique en route vers la Crète. Les *Fallschirmjäger*, serrés dans les flancs des avions et des DFS 230, ne savent pas qu'ils sont attendus. Sur leurs lieux de parachutage, des soldats du Commonwealth braquent déjà leurs mitrailleuses vers le ciel. Lorsque les aéroportés quittent leurs avions sur la Crète, à son QG proche de Souda, le général néo-zélandais Freyberg consultera sa montre avant de déclarer : *Ils sont bien à l'heure!*

Si des Ju 87 vont tenter d'appuyer les parachutistes, la LG 1 est pour sa part chargée d'attaquer les navires. Les Ju 88 reviennent sur Souda et coulent un ou deux cargos. Mais, surtout, les équipages recherchent la fameuse force C composée des croiseurs *Naiad* et *Perth* ainsi que quatre destroyers. Cette petite escadre qui patrouille dans le détroit de Kasos ne peut être cependant repérée en dépit des efforts soutenus des membres de la LG 1.

Le **21 mai**, comme toutes les unités de la Luftwaffe bien au courant des difficultés quasi insurmontables affrontées par les aéroportés, la LG 1 se démène, multipliant les reconnaissances armées. Le I./LG 1 reçoit l'ordre d'attaquer la force A (les cuirassés *Warspite* et *Valiant*) ainsi que la force B (les croiseurs *Gloucester* et *Fiji*) escortées par sept destroyers et évoluant près de la pointe occidentale de la Crète. Les Ju 88 plongent de suite mais la défense antiaérienne est puissante comme s'en souvenait le Fw Emil Schaller, observateur dans l'équipage de l'Oblt Rudolf Meier :

Pour cette attaque, nous avons longtemps piqué. La DCA était particulièrement puissante mais nous avons pu placer nos bombes près d'un croiseur. Un obus a cependant frappé notre moteur droit. Il a fallu le couper de crainte d'une surchauffe. Alors que nous nous posions à Eleusis vers 11 h 12, brusquement, des flammes jaillirent. "Sauve qui peut !" Bien que nous roulions toujours à trente ou quarante kilomètres, le mitrailleur sauta. Je fis de même étant suivi par le radio, puis par le pilote, l'Oblt Meier. Quelques secondes plus tard, notre appareil explosait. Nous étions soulagés de ne pas avoir péri dans les flammes.



Bombardement de Rethymnon le 20 mai 1941 par le I./LG 1. Des explosions sont nettement visibles en plein centre de la ville et dans le port vénitien.

Dans le détroit de Kasos, la force C, protégée par les croiseurs antiaériens *Calcutta* et *Carlisle*, est prise à partie à plusieurs reprises par le II./LG 1. Malgré les efforts allemands, il semble qu'aucun bâtiment ne fut sérieusement touché ce jour-là.

Le **22 mai**, les Ju 88 de la LG 1 vont se succéder sur les navires de guerre de la Royal Navy. Si l'on peut citer les départs et les retours, il est par contre très difficile de fournir une relation précise de ces attaques. En effet, les KG 2 et 30 ainsi que nombre de Ju 87 participent activement à ces opérations qui, dès lors, se confondent. Lors d'un piqué sur un croiseur au large de Cythère, le Ju 88 A-5 L1+IK est perdu avec son équipage. Le pilote n'était autre que le Lt Wolfgang Schweickhardt, fils d'un général d'aviation. Un autre appareil est perdu mais, ici, ses occupants auront plus de chance comme s'en souvenait l'Ofw Heinrich Boecker, pilote du L1+LL :

À 14 h 03, j'ai décollé comme chef d'une Kette de Ju 88 pour attaquer des navires de guerre près de l'île de Cythère. Le Lt Schweickhardt était mon ailier gauche. Mon ailier de droite était un Feldwebel dont j'ai oublié le nom. Vers 15 h 00, nous avons repéré alors que nous volions à quatre mille mètres, trois navires évoluant à toute vapeur au sud de Cythère et faisant route vers le sud-ouest. Nous n'avons initialement pas été pris sous le feu de la DCA. Ce qui semblait indiquer que les servants avaient épuisé quasiment toutes leurs munitions. Ce n'est que lorsque nous avons piqué que les canons antiaériens se déclenchèrent. Très vite, mon appareil encaissa un obus qui frappa le moteur droit. Le liquide de refroidissement se mit à fuir et le moteur chauffa tellement que je fus obligé de le couper. Mes bombes tombèrent juste derrière le Fidji qui avait multiplié les zigzags pour éviter d'être touché. Je mis le trim puis



Eleusis, mi-mai 1941. Le Kommandeur Kuno Hoffmann revient d'une mission; l'appareil est un Ju 88 A-4.



Septembre 1941

Le début du mois voit la poursuite des opérations de soutien à la XXXVI. Armée. Une alerte sérieuse a lieu le **3 septembre** lorsqu'un appareil de reconnaissance repère un porte-avions britannique progressant avec d'autres navires de guerre près de l'île aux ours. Par mesure de précaution, le IV./LG 1 est rappelé de Rovaniemi à Kirkenes mais il n'y aura pas d'engagement.

Le **4 septembre**, la constance et l'opiniâtreté du *Kommandeur* Blasig sont enfin récompensées. Ce jour-là, il se voit en effet décerner la *Ritterkreuz*.

Le **9 septembre**, lors d'une attaque de Mourmansk, les Bf 110 de la JG 77 ne peuvent maintenir à distance les I-153 et I-16 du 72 SAP très agressifs et deux Ju 87 de la 10./LG 1 sont abattus avec leurs équipages. Selon Arnulf Blasig :

Pour les attaques sur Mourmansk, les vols avaient lieu en formation compacte à cinq ou six mille mètres d'altitude. Principalement en venant du soleil. Ce qui explique qu'ils avaient lieu entre midi et 16h00 au plus tard. On se heurtait à une DCA puissante et à des chasseurs dont parfois des Hurricane. Notre escorte rassemblait le plus souvent quatre Staffeln de chasse et une escadrille de Zerstörer. Près du lieu de l'attaque, une escadrille se plaçait en tête pour affronter l'adversaire. Ces vols étaient exténuants et les équipages n'étaient engagés qu'une seule fois par jour. Le vol retour s'effectuait en formation compacte pour une meilleure concentration des tirs en cas d'attaque ennemie. Contrairement aux chasseurs britanniques, leurs homologues soviétiques ne se montraient pas très accrocheurs et tiraient souvent de loin. Les Finlandais s'en gaussaient. C'est peut-être là la clef permettant de comprendre pourquoi la chasse soviétique infligea si peu de pertes dans nos rangs. À ajouter que, parfois, la qualité de leur entraînement était inférieure à la nôtre.

Effectivement, l'aviation soviétique venait de recevoir des chasseurs Hurricane envoyés par la N° 151 Wing britannique qui regagnera la Grande-Bretagne en ce début de septembre.



Rovaniemi, 4 mars 1941. Le *Kommandeur* Arnulf Blasig reçoit la *Ritterkreuz* des mains de l'Obstlt Andreas Nielsen, chef des *Generalstabs der Luftflotte 5*.

Blasig lors de la cérémonie.

Un équipage va décoller.



Le **15 septembre**, lors d'une attaque sur le front de la Liza, le IV./LG 1 se heurte derechef à quelques as du 72 SAP VVS SF volant sur I-16 (dont le réputé capitaine Safonov). Trois Ju 87 sont perdus. Un appareil pourra revenir à Rovaniemi mais pour être déclassé. Dans les deux autres appareils, on dénombrera trois tués et un prisonnier.

Vu le mauvais temps, les offensives allemandes sur la Liza échouent et, des deux côtés du front, les avions opèrent de moins en moins quand ils ne sont pas cloués au sol.



Des bombes sont chargées.

Décembre 1941

La première semaine du mois, les équipages de la LG 1 se partagent entre protections de convois, reconnaissances en mer et attaques nocturnes de positions de l'armée britannique.

Le **7 décembre**, le navire-hôpital *Somersetshire* est pris à partie, heureusement sans conséquence, par quatre Ju 88 du II./LG 1 qui ne l'avaient pas identifié à temps.

À Bénina, un Ju 88 de la récente 12./LG 1, issue de l'ancien *Gruppe* d'écolage, s'écrase peu après avoir quitté le sol et est détruit. Le mitrailleur est tué. Un autre Ju 88, mais de la 9./LG 1, est également détruit à Bénina en percutant un obstacle mais, ici, sans mal pour son équipage.

Le **11 décembre**, des Ju 88 du I./LG 1 quittent Eleusis pour faire escale à Tmimi. Quatre bombardiers en repartent pour bombarder une concentration de blindés près de Bir Hakeim et, après le largage des projectiles, des véhicules sont mitraillés lors d'un vol à basse altitude. Cependant, six Tomahawks du 250 Sq et des Hurricane de la RNFS interviennent. Le L1+HH de l'équipage de l'Oblt Heinrich Paulus est abattu par le Sgt M.S. Hards. Ses quatre aviateurs seront capturés. Tmimi est peu après mitraillé par des chasseurs vu sa proximité du front. Un Ju 88 sera détruit au sol sans mal pour son équipage. Les Ju 88 à la fin de leur attaque se poseront à Derna. Le II./LG 1 pour sa part dispose d'une bonne escorte de chasse et va bombarder des colonnes de véhicules près de Tobrouk. En soirée, la plupart des Ju 88 de la LG 1 présents en Afrique regagne Eleusis.

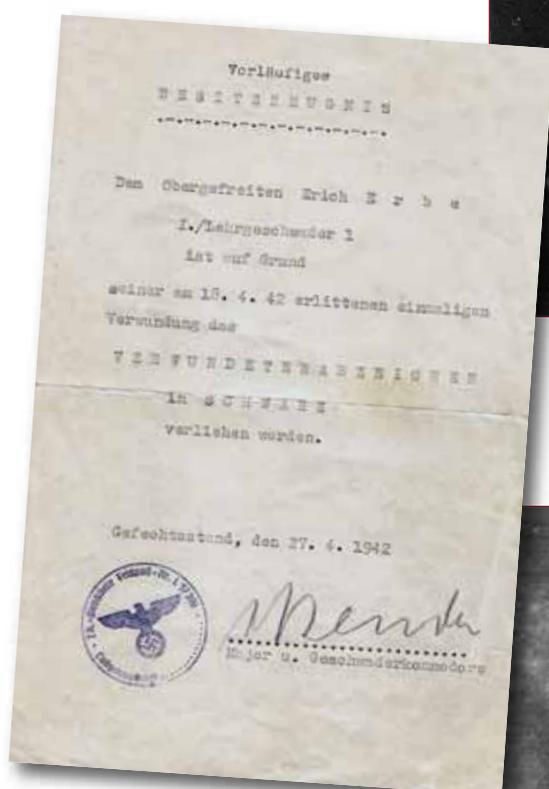
Le lendemain **12 décembre**, le II./LG 1 attaque des positions adverses dans le secteur de Gazala tandis que le I./LG 1, qui transite par Derna, bombarde aux environs de Tobrouk. Un Ju 88 de la 5./LG 1 endommagé par des tirs de DCA devra se crasher à Derna.

Le **13 décembre**, les Britanniques se lancent à l'assaut de la position de Gazala et les I. et II./LG 1 bombardent des véhicules près de Bir Hakeim. Des chasseurs attaquent la formation et leurs tirs tuent le radio et le mitrailleur d'un des Ju 88 (qui reviendra néanmoins en Grèce).



Même sur les appareils arborant déjà la couleur sable du désert (RLM 79), les marquages sont recouverts de peinture noire dans le but de limiter le repérage des Ju 88 par la chasse et la DCA britanniques.

Autre photo du bombardement de la Valette
le 12 avril 1942.



Document signé par le *Kommodore* von Benda certifiant que l'Ogfr Erich Erbe, mitrailleur dans l'équipage de l'Oblt Iro Ilk, a obtenu le *Verwundetenabzeichen Schwarz* pour sa blessure du 18 avril 1942.

Le 18 avril 1942, vers 09 h 16, des navires touchés au large de La Valette sont en feu.

