

Les Junkers 87 'Stuka' dans la Blitzkrieg (Sept. 1939-juin 1940)

2^e partie : La campagne à l'ouest (mai-juin 1940)

Par Marc Hazard



Un Ju 87 du I./St.G. 2 avec son insigne bien identifiable.

12 mai 1940

Le 12 mai 1940, les I. et III./St.G. 2 poursuivirent leurs opérations conjointes sur la Belgique visant à freiner l'envoi de renforts alliés vers l'est. Mais, de nouveau, leurs Ju 87 furent surpris par une patrouille de la RAF, ici des Hurricane du 3 Sq. venus de Merville. Deux Stuka du I./St.G. 2 en mission sur Louvain furent abattus (trois tués) et un troisième, posé en urgence, dut être radié des effectifs. Le survivant des deux équipages était le futur Ritterkreuzträger Dieter Pékrun qui

abandonna son Ju 87 en parachute tandis que son Ju 87 s'écrasait près de Louvain avec le corps de son coéquipier. Bien que tombé dans un territoire toujours tenu par l'armée belge, il revint à l'unité dans les vingt-quatre heures (cf. encadré).

La St.G. 77 appuya la St.G. 2 sur des colonnes aux alentours de Liège.

Des appareils de la St.G. 2 furent également engagés avec des He 111 de la KG 1 sur le secteur de Dinant pour appuyer la percée de la 7. Pz. D. du général Erwin Rommel ayant atteint la rive orientale de la Meuse.

Une bombe est accrochée à un Stuka.



L'odyssée du 12 mai 1940 du Lt. Dieter Pékrun

Dieter Pékrun, né le 15 juillet 1917 à Dresde, volait depuis 1938 au I./St.G. 2. Abattu le 12 mai 1940 en Belgique, il rédigea en août un rapport sur cet épisode: « Le dimanche de Pâques, le troisième jour des opérations à l'ouest, un ordre parvint durant la nuit. À 4h30, notre Kommandeur nous convoqua dans sa roulotte de commandement. En riant, nous échangeâmes des 'Joyeuses Pâques !'. Nous devions détruire un QG ennemi à Aarschot en bombardant une entrée de la ville ainsi que des centres de communication. Nous avons volé en formation serrée car d'importantes forces de chasse britanniques étaient actives. La veille, elles avaient abattu plusieurs de nos appareils. Mais, elles devaient être distraites à ce moment-là et nous avons pu mener notre mission sans encombre. Vers 9h15, seconde opération. Nous avons décollé de notre aérodrome près de Düren. Nous volions à trois mille cinq cents mètres pour attaquer les sorties de Louvain menant à Diest et à Tirlemont ainsi que la gare ferroviaire de cette ville. Le temps fut très clair jusqu'à la frontière mais des nuages apparurent alors. Les escadrilles étaient soudées et se lançaient dans des zigzags pour éviter la DCA. Les trois Staffeln piquèrent sur leurs objectifs menant la mission à bien. C'est alors que surgirent quelques chasseurs britanniques au sud-est de Louvain. Comme nous l'avions appris à l'exercice, nous avons resserré notre formation. Nous grimpâmes rapidement pour atteindre l'abri des cumulus. Les chasseurs attaquèrent et nous avons multiplié les manœuvres évasives pour ne pas leur fournir une cible trop aisée. Je volais près du Kommandeur. Il attaqua un chasseur et je fis de même. Mais je ne pouvais le fixer dans mon collimateur. Je m'étais cependant éloigné des autres et j'avais trois Spitfire (sic !) à mes trousses. Mon mitrailleur fit tout ce qu'il put pour les repousser. J'étais de plus encadré par deux autres chasseurs. J'avais quasiment atteint

les nuages lorsque mon mitrailleur me cria qu'un chasseur était à trente mètres derrière nous. Il tira et je ressentis un choc puissant ainsi que des impacts aux mains et à un genou. Je me dis que plusieurs panneaux de la verrière avaient été pulvérisés. Ma machine ne réagit plus aux commandes et se mit à piquer du nez. Je m'aperçus alors que mon avion était en feu et que des flammes jaillissaient entre mes jambes. Il fallait évacuer. Je me souvins des dires du Lt. Brausch plusieurs semaines auparavant qui n'avait pu ouvrir la verrière avec une seule main. Je me servis donc des deux pour larguer le toit de la verrière et sortis de l'habitacle. Je heurtai le mât de l'antenne et tombai tête la première. J'eus un moment de panique en cherchant la poignée d'ouverture du parachute. Lorsque je la tirai, tout devint plus calme et je descendis vers le sol. Je touchai terre dans une prairie entre deux peupliers. Je me dis que j'étais en territoire ennemi. Je me défit de mon parachute et sautai dans un fossé proche d'une vingtaine de mètres de l'épave de ma machine. Je désirais porter assistance à mon fidèle radio, l'Uffz. Bassler, avec qui je volais depuis la Pologne. Mais, s'il n'avait pas été tué sur le coup par la rafale du chasseur, il devait avoir péri dans l'épave en feu ». S'étant éloigné, Pékrun assista à l'arrivée de quelques soldats belges qu'il trouva 'mollassons'. Ils contemplèrent l'incendie mais ne firent guère d'efforts pour le rechercher alors que l'Allemand se dissimulait au milieu d'un troupeau de vaches. Ils repartirent pour revenir peu après avec des officiers. Ayant alors découvert le parachute, ils se lancèrent dans des recherches plus poussées. S'éloignant, Pékrun marcha sur la route sans avoir été détecté. S'entretenant en français avec des autochtones, il apprit qu'il n'était pas trop loin de la ligne de front et que les troupes belges retraits. Marchant vers l'est, il fut intercepté par un détachement allemand puis amené par moto à Hasselt. Ayant regagné son unité, il dormit vingt-quatre heures d'affilée. Puis il repartit au combat après avoir appris que les éclats qui l'avaient blessé ne pouvaient que peu l'handicaper.

Dieter Pékrun, futur Chevalier de la Croix de fer, abattu en Belgique le 12 mai 1940 put revenir dans ses lignes.





Le Ju 87 B S1+KH de l'Oblt. Wolfgang Unbehaun (I./St.G. 76) posé à Bellevaux après son combat du 12 mai 1940.

Photo ci-dessous : L'appareil, demeuré longtemps sur place, fut visité par de nombreux fantassins.

Si, lors des dernières quarante-huit heures, la chasse britannique avait réussi plusieurs 'cartons' sur les Ju 87, le 12 mai, ce fut le tour de l'Armée de l'Air française d'affronter des Stuka. Ce jour-là, une patrouille double (soit six Curtiss H-75) du GC I/5 fut appelée sur le secteur de Sedan. Menée par le capitaine Jean-Marie Accart, elle abattit tout d'abord un Do 17 du Stab/KG 3 mais Accart, blessé par des éclats de sa verrière au cours de ce combat, dut céder le commandement au lieutenant Edmond Marin-la-Meslée qui rédigea le rapport suivant : « À peine la patrouille s'est-elle regroupée que je vois au nord une formation de vingt Ju 87 en colonne de section pas trois qui survole Bouillon. J'alerte mes équipiers et je commence une marche d'approche pour attaquer la queue du peloton. Celui-ci fait demi-tour pour rentrer chez lui. Nous attaquons les sections de queue et cela provoque la dislocation

de la formation. Les éléments de queue tentent de faire face tandis que les éléments de tête viennent pour nous attaquer par derrière. Il s'ensuit un carrousel inimaginable qui crée chez nous un véritable délire car nous n'avons jamais eu tant de gibier aussi agressif que ces Ju 87. Le combat dure sept à huit minutes au cours desquelles chacun de nous a touché à mort plusieurs adversaires. Mais, plus d'une fois, au moment où nous pensons voir l'adversaire percuter le sol, il a fallu faire face à un autre adversaire qui attaquait par derrière. Le combat allait cesser faute de combattants. En effet, le ciel fut à un moment débarrassé d'avions ennemis et nous nous sommes retrouvés au complet au point de ralliement. Mes équipiers montraient des visages débordants de joie et paraissaient surexcités. Au moment de reprendre la surveillance sur le secteur, j'aperçois une seconde vague de Ju 87 dans la même formation que la précédente. Je renouvelle la manœuvre et le combat se déroule exactement de la même façon. C'est une mêlée générale au-dessus de la forêt de Bouillon qui se termine au bout de huit à dix minutes par la disparition des ennemis : les uns sont écrasés au sol, les autres se sont enfuis chez eux. L'effervescence que créaient nos attaques dans les pelotons de Ju 87 me faisait penser à une irruption de jeunes chiens dans la basse-cour ». S'ensuivit alors un court engagement avec des Bf 109 sans résultat de part et d'autre. Quand Marin-la-Meslée se reposa, il retrouva ses camarades. Lors du 'débriefing', les cinq pilotes revendiquèrent pas moins de... dix-sept Stuka abattus. Le commandant Jacques-Louis Murin, commandant l'unité, écouta les récits, ne se laissa pas abuser et 'trancha dans le lard' : six victoires certaines et douze probables. Les Curtiss avaient ce jour-là affronté le I./St.G. 76 envoyé sur une concentration de chars à Malmly près de Sedan. Cependant, bien loin des 'dix-sept



Junkers Ju 87 B-1 codé S1+KH piloté par l'Oblt. Wolfgang Unbehaun du I./St.G. 76 en mai 1940.



victoires', le Groupe eut deux appareils détruits, trois autres étant endommagés. Un aviateur fut tué, deux blessés (un grièvement) et deux capturés. Le récit de Marin-la-Meslée décrit parfaitement l'agressivité des pilotes de Ju 87 engageant offensivement leurs lourds appareils comme s'ils étaient des chasseurs. Le Français ne précise cependant pas que plusieurs de ces Stuka furent attaqués en plein piqué. Or, comme l'a écrit avec raison A. Gillet : « Assister à pareil assaut de plusieurs dizaines de Stuka est particulièrement impressionnant. Mais attaquer une telle formation en piqué est extrêmement difficile. Le Curtiss en piqué vole plus vite que ces bombardiers nous en tentant de réduire sa vitesse. Le Stuka est le maître du piqué. Il est fait pour cela. Ses pilotes connaissent leur affaire et se sont entraînés pendant des mois ». Il était peu aisé de maintenir un Ju 87 dans son collimateur en plein piqué. Le Ju 87 était dès lors plus vulnérable après sa ressource mais cet appareil solide savait cependant largement 'encaisser'. Et il fallait de plus penser à éviter le tir défensif du radio/mitrailleur. Il est donc évident que les cinq pilotes français tirèrent parfois sur le même appareil et, le voyant tomber alors qu'il piquait en fait sur son objectif, le crurent perdu. D'où ces chiffres aussi mirobolants que fantaisistes... Dans un de ses ouvrages écrits après-guerre, le Lt. Heinz-Georg Migeod a relaté comment il fut abattu : « Le 12 mai, alors que je volais vers Sedan, je fus atteint par un Curtiss. Je piquai et volai très bas en traînant un panache de fumée. Mon poursuivant me lâcha. Je pus me poser en catastrophe sur le sol rocailleux des Ardennes. J'étais dans le 'no man's land' entre les Français en retraite et une unité blindée allemande qui progressait. Des civils arrivèrent du village proche, sortirent mon radio Gâth de l'épave et l'inhumèrent. Via Neufchâteau et le Luxembourg, j'atteignis pendant la nuit mon aérodrome de Dockendorf. Je me signalai au 'Vieux' (le Kommandeur) qui me dit : 'Migeod, quand on t'a vu descendre en trainant de la fumée, on t'a cru perdu et on aurait renvoyé alors tes effets personnels à ta mère. Content que tu sois revenu. Tu ne voles pas pendant vingt-quatre heures'. 'Mais, je ne suis pas blessé et je me sens en bonne santé'. 'Non, dors aussi longtemps que tu veux. On en parlera

demain'. Le lendemain matin, deux correspondants de guerre voulurent m'interroger et écrire sur ce que j'avais vécu. Ils truquaient quelque peu les faits en mentionnant de 'lâches Français'. Ils ne furent pas heureux quand je leur dis que les Français étaient de courageux adversaires et que l'armée de terre en était consciente. Plus tard, le Vieux me dit que j'avais eu raison et que l'on ne pouvait falsifier les faits de la sorte » (cette version allait être quelque peu revue et corrigée par un correspondant de guerre - cf. encadré). La propagande sévissait tout autant dans le camp adverse puisque, selon A. Gillet : « Lorsque le dossier des homologations fut transmis au général français commandant la zone d'opération Est, il passa outre de l'enquête de ses propres services et, de son propre chef, homologua pas moins de onze Stuka ». Bien mieux ! Lorsque l'écrivain Michel Mohrt rédigea en 1952 la biographie de feu Marin-la-Meslée, il accumula les calembredaines et les poncifs les plus grotesques : « C'est alors que Marin et ses quatre camarades rencontrent vingt Junkers puis vingt autres. Ils s'avancent dans une formation impeccable comme à la parade, lourds et patauds avec leur train pantalonné. Les Curtiss fondent sur eux menant autour des lourds Junkers une ronde infernale. Les Curtiss déchaînés passent de l'un à l'autre sans laisser de répit à aucun. Quelques minutes de ce ballet tragique et les avions à cocarde volaient dans un ciel nettoyé. Devant cette furie, les Junkers qui n'avaient pas été descendus disparaissent pendant que plusieurs carcasses brûlent au sol. Le Groupe a remporté en cette journée du 12 mai dix-sept victoires sûres et sept probables ». Soit ici vingt-quatre victoires fantasmées... pour seulement quatre réelles en incluant le Do 17 (Marin-la-Meslée fut officiellement crédité ce jour-là de trois Ju 87). Si l'on peut comprendre pareilles outrances (le 'ballet tragique', 'les carcasses brûlant au sol') issues de la plume d'un auteur chauvin, redondant et écrivant peu après les faits sans bénéficier du moindre recul, ce tissu d'absurdités a néanmoins servi de terreau pour l'éclosion d'une masse de fumistes désireux de décrire le Ju 87 comme un appareil 'pataud, lourd et facile à abattre'. Il est certain que, si Marin-la-Meslée avait survécu, il n'aurait guère accordé crédit à cette vision aussi péremptoire que grotesque.

Le combat du 12 mai 1940 du I./St.G. 76 tel que décrit par la propagande allemande

Le correspondant de guerre Joseph Grabler, attaché au I./St.G. 76, a laissé un récit de ce combat du 12 mai : « Après la prise de Bouillon par les blindés allemands, ceux-ci s'apprêtent à repartir à l'assaut sur une position où la résistance des Français est tenace. On fait appel à l'escadrille de l'Oblt. Peltz pour la briser. Le départ est prématuré en raison de la brume. Peu à peu, le brouillard se dissipe et l'Oblt. Peltz repère une importante colonne motorisée. Il ne peut cependant identifier sa nationalité et revient à l'aérodrome. (...) Il apprend alors que la colonne de blindés a été confrontée à une contre-attaque française. L'escadrille repart. 'Si vous ne rencontrez plus aucun véhicule sur la route Bouillon-Sedan, attaquez les casemates près de X'. À trois mille mètres, l'escadrille arrive sur le lieu de la mission. La journée est devenue claire et ensoleillée. Peltz descend à mille cinq cents mètres pour mieux repérer la route. Soudain, un cri : 'Attention ! Chasseurs derrière nous !'. C'est la première fois que l'on entend ce cri depuis le début de cette Campagne. Pour les pilotes de Stuka, c'est la première rencontre avec les chasseurs ennemis à l'ouest. On n'a pas beaucoup de temps pour réfléchir. Les mitrailleurs



Le Lt. Heinz-Georg Migeod abattu le 12 mai 1940 ;

tirent tout ce qu'ils peuvent. L'escadrille atteint enfin Sedan. Malgré les attaques furieuses des chasseurs que seuls les mitrailleurs de bord peuvent parer, l'escadrille lance ses bombes. Le travail terminé, direction la maison à pleins gaz. Les Français suivent encore l'escadrille un court moment. Un cri de joie : 'Un chasseur français abattu plonge vers le sol'. Maintenant, l'Oblt. Peltz a le temps de passer en revue son escadrille. Il manque deux avions. C'est une douloureuse constatation de ce qu'il redoutait. Pendant le combat, un appareil a été vu disparaître en traînant un panache de fumée. Il est certain au vu de son marquage qu'il s'agissait du Ju 87 du Lt. Haller. Peltz réduit sa vitesse et laisse le reste de l'escadrille poursuivre sa route. Au moment du survol de la frontière allemande, il aperçoit une colonne de fumée. Il vole plus bas. Un Ju 87 brûle avec vigueur. C'est la machine de Haller. Il a réussi malgré ses dommages à rejoindre nos lignes. Peltz descend encore plus et aperçoit Haller, le visage noirci, qui lui fait des grands signes. Par contre, son mitrailleur est adossé à un arbre. Il est assis et ne bouge pas. Il faut les aider. Mais comment ? Une idée vient à Peltz quand il survole une colonne d'infanterie. Il rédige rapidement d'une main un message sur un bout de papier tout en maintenant son manche à balai avec l'autre main et le largue sur les fantassins qui se détournent alors pour porter assistance aux blessés. Revenu à son aérodrome, Peltz apprend qu'il manque un de ses Kettenführer, l'Oblt. 'Zaratza' Unbehaun. Il ne peut croire que ce boute-en-train a disparu. Soudain, un coup de téléphone et, au bout du fil, c'est Unbehaun... 'Atterrissage en douceur dans nos lignes avec soixante-cinq impacts'. Peltz alla alors rechercher ses deux camarades en empruntant le Fi 156 du Gruppe. Grabler mentionne également l' 'épopée' d'un autre disparu, pilote à la 2^e escadrille : « Plus tard dans après-midi, après un voyage plein d'aventures, le Lt. Migeod arrive dans une voiture de tourisme française. Suite à l'attaque des chasseurs, il avait atterri en catastrophe, son avion étant criblé d'impacts. Son radio était sérieusement blessé et décéda malheureusement après l'atterrissage. Migeod n'avait aucune idée de l'endroit où il se

trouvait. Il se dit : 'Ici, seule l'audace peut m'aider !'. Armé de deux pistolets, le sien et celui du défunt, il se dirigea vers la ferme la plus proche. Comme il avait très faim, il se fit servir de quoi manger. Ensuite, il exigea une voiture de manière très cavalière ».

Ce texte, bien que rédigé par un correspondant de guerre peu après les faits, contient quelques détails intéressants ou discutables :

- l'Oblt. Dietrich Peltz menait la 1./St.G. 76 ;
 - contrairement aux dires de Migeod, le correspondant de guerre ne décrit nullement les Français comme étant des pleutres ;
 - c'était le premier engagement du I./St.G. 76 avec des chasseurs et non le premier combat de Ju 87 avec la chasse au cours de cette Campagne ;
 - malgré les rapports et récits français très cocardiers, il appert qu'en dépit des actions des Curtiss et du 'ballet tragique', le GC I/5 ne put empêcher les Stuka de mener à bien leur mission ;
 - le chasseur français 'abattu' devait être le Curtiss H-75 du Sgt Chef François Morel qui, moteur atteint, se posa à Vouziers (pilote indemne et avion réparable) ;
 - Peltz signale que l'avion de Haller était en feu alors que la liste officielle précise qu'il fut détruit à ... 5%. Il le situe en Allemagne alors qu'on le dit posé près de Bouillon ;
 - enfin (coup de pied de l'âne ?), Grabler met à mal la version lénifiante du retour de Migeod, décrivant avec une certaine délectation son 'braquage' de la ferme de Dohan et sa réquisition d'un véhicule belge (et non français). Une façon feutrée de se venger de son refus de s'exprimer ? Tout ceci pour rappeler qu'en matière d'histoire il faut comparer les versions et ne pas se contenter d'un unique son de cloche.
- À rajouter :
- que l'Oblt. Wolfgang 'Zaratza' Unbehaun, qui avait volé en Pologne à la St.G. 77, quitta par après les Stuka pour voler sur Bf 110. Passé à la 5./SKG 210, il fut tué le 2 octobre 1941 à Roslav ;
 - que le pilote de l'appareil posé à Sainte-Cécile aurait pu être le Fw. Hans von Bargaen (1./St.G. 76), un futur Ritterkreuzträger qui allait être tué en Finlande le 6 juillet 1944.

Démontage après les combats du S1+KK posé à Sainte-Cécile le 12 mai.



Les Ju 87 du IV./LG 1, opérant surtout sur les Pays-Bas et ayant effectué deux opérations ponctuelles près de Rotterdam, revinrent sans avoir subi de perte.

Pertes connues des Stukageschwader le 12 mai 1940

Ju 87 B (WNR 5136). Stab I./St.G. 2. Abattu en combat à Geet-Beetz. Lt. Dieter Pekrun (P) saute sans mal ; Uffz. Heinrich Bassler (R) tué. 100%.

Ju 87 B. 2./St.G. 2. Abattu à Lubbeek. Uffz. Robert Stachowiak (P) et Gefr. Egon Hummel (R) tués. 100%.

Ju 87 B. 7./St.G. 2. Posé en urgence près de Saint-Trond après combat. Un blessé. 100%.

Ju 87 B. 1./St.G. 76. Tirs du GC I/5 sur Sedan. Appareil posé à Bouillon. Lt. Haller (P) indemne ; Fw. Richard Kuy (R) blessé. 5%.

Ju 87 B S1+KH. 1./St.G. 76. Posé en urgence à Bellevaux après un combat sur Sedan. Oblt. Wolfgang Unbehaun (P) indemne ; Fw. Friedrich Petrick (R) grièvement blessé. 15%.

Ju 87 B. 2./St.G. 76. Crashé à Dohan après un combat sur Sedan. Lt. Heinz-Georg Migeod indemne ; Uffz. Helmut Gäth (R) tué. 50%.

Ju 87 B S1+KK. 2./St.G. 76. Crashé à Sainte-Cécile après un combat sur Sedan. Pilote indemne (probablement le Fw. Hans von Bargaen) ; Gefr. Ludwig Kirner (R) légèrement blessé. 100%.

Ju 87 S1+DK. 2./St.G. 76. Abattu dans un bois près de Bouillon par le GC I/5. Lt. Rudolf Schulze-Wimken (P) et Uffz. Heinz Rolland (R) PG blessés. 100%.



Souvenir pieux du radio/mitrailleur Egon Hummel de la 2./St.G. 2 tué à Lubbeek.

13 mai 1940

Alors que des unités de Panzer se frayaient un chemin à travers les Ardennes et que quatre divisions blindées poussaient vers le centre de la Belgique (Gembloux) et la Meuse (Dinant), la Luftwaffe se partagea entre la Belgique et la France.

Les I. et III./St.G. 2 matraquèrent des forts de la PFL (Position Fortifiée de Liège – NdR), contraignant plusieurs d'entre eux à la reddition. Avec la KG 77, l' 'Immelmann' prit également part aux attaques des blindés français du 'Corps de cavalerie Prioux' faisant face aux 3. et 4. Pz.D. La 8./St.G. 2 put détruire quelques chars français près de Jauche.

Mais le II./St.G. 2 (qui s'était déplacé à Odendorf pour être plus proche de la ligne de front) put envoyer une grande partie de ses appareils sur Sedan, un de ses Ju 87 revenant légèrement endommagé par des tirs de DCA. Les deux autres Gruppe de l' 'Immelmann' furent de même engagés sur la Meuse.

Le I./St.G. 76 effectua trois missions sur la France au départ de Dockendorf : deux aux alentours de Sedan et une sur un canon sur rail français au sud

de Mouzon. Au nord-est de Bouillon, un Ju 87 de la 3^e escadrille s'abattit, victime de la DCA française. Le pilote sauta et fut capturé blessé. Son radio allait décéder le 15 mai.

Opérant également d'Odendorf, le III./St.G. 51 attaqua Sedan tout comme la St.G. 77.

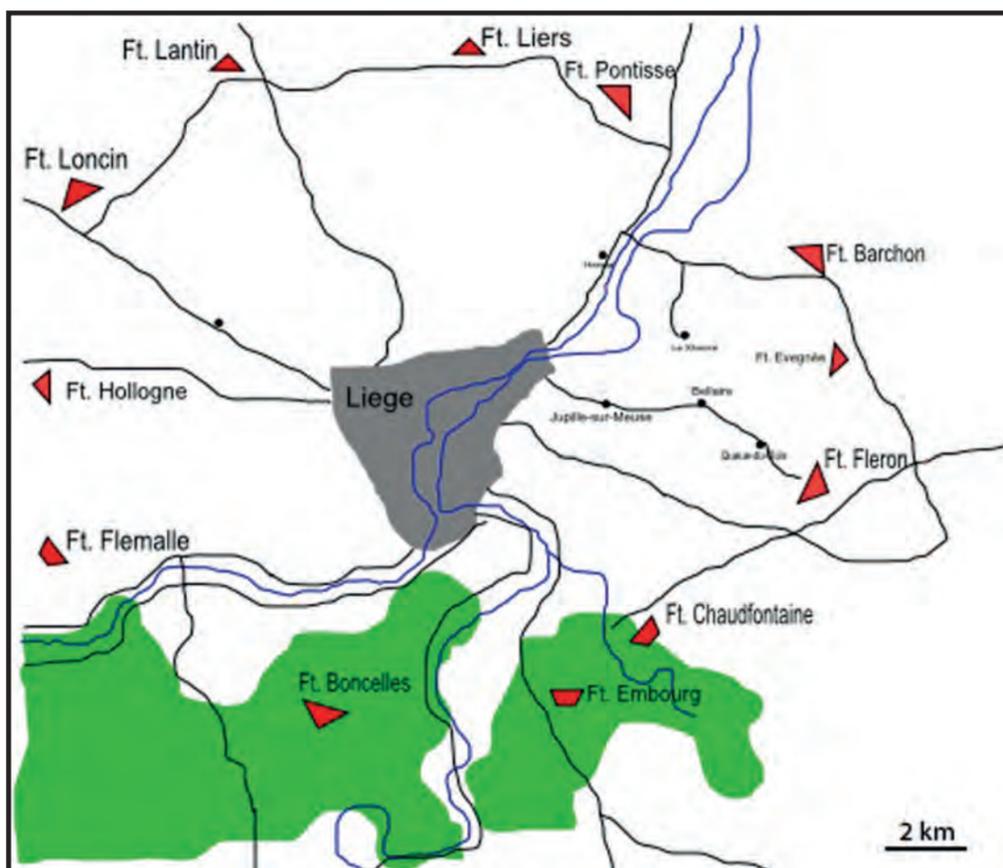
Pour K-H Frieser : « Le bombardement massif mené par la Luftwaffe le 13 mai sur Sedan fut l'événement le plus violent de la campagne à l'ouest. Ce fut l'une des plus grandes surprises de la guerre. D'après des sources françaises et britanniques, le choc psychologique dépassa même celui causé par les premières utilisations des gaz ou des blindés lors de la Grande Guerre ». Toujours selon cet auteur, « la 7^e escadre de Stuka s'y distingua. Comme seuls des fragments des documents de la Luftwaffe ont été conservés, il n'est plus possible d'évaluer le nombre de missions menées sur le secteur du 'point fort' (à l'intérieur et au sud du méandre de la Meuse à Sedan large de quatre kilomètres) mais on estime qu'il fut l'objet de mille deux cent quinze missions menées par les bombardiers et les Stuka ». En matinée, les bombardiers 'classiques' avaient harcelé les positions françaises le long de la Meuse en se concentrant sur Sedan. « Vers midi,



Le 13 mai, des Ju 87 allaient très vite attaquer des positions de la Ligne Maginot comme le montre cette carte de propagande.



Des soldats de la 3. Pz.D. examinent un char Hotchkiss du 'Corps Prioux' abandonné dans le secteur de Gembloux. La St.G. 2 opéra largement contre les blindés français en plein cœur de la Belgique.



La Wehrmacht ayant largement progressé en Belgique allait très vite devoir engager plusieurs unités de Ju 87 pour tenter de réduire les forts de la PFL dont les tirs gênaient le ravitaillement allemand.

les premières unités de Stuka du VIII. Fl.K. firent des apparitions ponctuelles. Le bombardement systématique d'objectifs précis débuta. Ce bombardement massif offrit un spectacle 'infernal'. « Les attaques visant le système de défense français se poursuivirent pendant une heure et demie, même si leur intensité alla en diminuant. Ce qui permit de contenir définitivement l'artillerie de la 55^e DI française ». Et de citer un témoin allemand contemplant le spectacle de l'autre rive de la Meuse : « Ce que nous eûmes sous les yeux lors des vingt minutes qui suivirent fut l'une des impressions les plus violentes de cette guerre. Les escadrilles, l'une après l'autre, approchaient à haute altitude avant de se déployer. Le premier appareil piquait en trombe à la verticale suivi d'un deuxième et d'un troisième. Ce furent dix à douze avions qui fondirent sur leurs proies comme des rapaces, larguant leur cargaison de bombes sur l'objectif. À chaque fois, c'était une explosion violente, un bruit assourdissant. Tout se brouillait. Nous demeurions là, debout, fascinés par ce spectacle ». Mais, malgré ces descriptions horribles, l'auteur doit nuancer les témoignages : « Il fallut attendre l'après-guerre pour découvrir le résultat réel de ce bombardement. Malgré l'ampleur des moyens engagés, les destructions causées par la Luftwaffe avaient été très limitées. Aucun blockhaus ne fut entièrement détruit et on ne déplora que cinquante-six tués français. Mais la 55^e DI ne put jouer son rôle de commandement car elle fut paralysée par la rupture de presque tous les câbles de communication souvent posés à découvert. De nombreux soldats souffrirent de chocs psychologiques et ne purent combattre ». Une fois de plus, les Ju 87 avaient montré leur valeur. Les attaques fort bien ciblées ne causèrent que peu de pertes humaines tout en détruisant le système défensif adverse. Cela pour probablement la perte d'un unique appareil.

Si les pertes furent légères en Belgique et sur Sedan, le 13 mai fut une journée à marquer d'une pierre noire par les Stukaflieger du IV./LG 1 (plus spécialement de la 12. Staffel) engagés une fois de plus sur un objectif précis aux Pays-Bas (des batteries d'artillerie). Des Spitfire du 66 Sqn ainsi que des Defiant du 264 Sqn surgirent sur le secteur, surprenant l'escorte de Bf 109 de la 5./JG 26. Le Stuka de la 10./LG 1, l'Oblt. Arnulf "Blaschmisch" Blasig, rédigea par la suite un rapport très critique : « Lors du



Le IV./LG 1 subit de sérieuses pertes sur les Pays-Bas le 13 mai 1940.

vol eut lieu une rapide attaque de Spitfire visant la 12^e escadrille qui perdit trois équipages. Cela par la faute des mitrailleurs qui ne scrutèrent pas le ciel mais regardèrent vers le bas. L'attaque fut si soudaine que ces équipages pensèrent avoir été victimes de la DCA. Vu leur manque d'expérience, ces aviateurs ne purent détecter les chasseurs. L'attaque eut lieu peu avant la nôtre ; une partie des Ju 87 dut dès lors larguer son chargement de bombes en urgence, épargnant ainsi l'objectif ». Cette opinion quant au manque de 'professionnalisme' des équipages est indirectement confirmée par un pilote de Defiant, le F/O Nick Cooke : « J'aperçois sept Junkers 87 en train de bombarder en piqué. (...) Ils ne se lancent dans aucune manœuvre évasive lors de mon premier passage. L'ennemi semble pris par surprise. Un avion s'écrase en flammes. J'engage trois autres Ju 87 : virages serrés mais pas d'autres manœuvres. L'adversaire n'utilise qu'une mitrailleuse tirant des balles traçantes rouges et des incendiaires ; aucun emploi des armes frontales. Apparemment, les aviateurs ennemis n'étaient pas très expérimentés ». Trois Stuka furent perdus sur le sol néerlandais. Deux aviateurs furent tués et quatre autres capturés. Si deux de ces derniers furent remis aux forces britanniques puis très vite évacués en Grande-Bretagne, les deux autres soignés dans un hôpital local furent libérés peu après par leurs troupes. Un quatrième Ju 87 B-1 revenu très endommagé dans le Reich fut crashé à Neuenkamp. L'équipage était blessé et l'appareil fut radié des effectifs. En dépit de ces sérieuses pertes, le IV./LG 1 repartit l'après-midi pour frapper d'autres objectifs dans les Pays-Bas. Cette fois, il n'y eut aucune mauvaise rencontre et tous les appareils revinrent.

L'un des Stuka descendus le 13 mai ; l'épave est située sur le territoire de la commune de Hoeksche-Waard, au sud de Rotterdam. (NIOD)



Le 13 mai, quatre Ju 87 furent abattus sur les Pays-Bas mais seulement un appareil lors des imposantes attaques de Sedan. L'addition allait être plus lourde le lendemain...

Pertes connues des Stukageschwader le 13 mai 1940

Ju 87 B. II./St.G. 2. Endommagé par la DCA. ?%.
 Ju 87 B. III./St.G. 51. Se met en pylône au roulage à Odendorf.
 Ju 87 B. 3./St.G. 76. Abattu par la DCA près de Bouillon. Fw. J. Vogt (P) saute et PG blessé ; Ofw. Adolf Wollensack (R) blessé (décédé le 15 mai). 100%.
 Ju 87 B-1 (WNR 5513). 12./LG 1. Abattu en combat à Werkendam. Uffz. Wilhelm Bien(c)k (P) PG mais libéré ; Gefr. Günther Langner (R) tué. 100%.
 Ju 87 B-1.12./LG 1. Abattu en combat à Sliedrecht. Fw. Karl Ziesemann (P) et Uffz. Günther Jordan (R) PG. 100%.
 Ju 87 B-1. 12./LG 1 (WNR 278). Abattu en combat à Wardhuizen. Uffz. Hans Kowatsch (P) tué ; Uffz. Hans Jerzyck (R) indemne. 100%.
 Ju 87 B-1. 12./LG 1. Atterrissage en urgence à Neuenkamp. Lt. Günther Schmidt (P) et Uffz. Hermann Witteborn (R) blessés. 100%.

14 mai 1940

Le 14 mai 1940 fut LA journée décisive de ce que l'on a appelé erronément 'Bataille de France', ce fait étant confirmé par le nombre important d'appareils des deux camps perdus en combat, Ju 87 inclus. L'OKW avait obtenu la confirmation du fait que Sedan était bien le point de rupture (le Schwerpunkt) permettant d'enfoncer le front français. Les Panzerdivisionen attendaient fébrilement sur l'autre rive de la Meuse pour enfoncer la ligne de défense française affaiblie par le bombardement de la veille, pousser vers la

mer et encercler les troupes alliées opérant dans le nord de la France : le fameux Sichelschnitt (ou coup de faux).

La St.G. 2 n'aurait pas participé aux attaques de ce jour-là sur Sedan, ayant bien d'autres chats à fouetter (PFL, région de Gembloux et colonnes ou concentrations de troupes en Belgique). Le II./St.G. 2 semble avoir reçu une poignée de Ju 87 R disposant d'un plus long rayon d'action que le B grâce à l'adjonction de réservoirs supplémentaires (mais avec un emport de bombes plus limité). Un de ces 'Richard' fut endommagé à son retour à Odendorf (peut-être après une opération sur le Zuiderzee).

Si les 3. et 4. Pz.D. affrontaient à ce moment-là le 'Corps Prioux' à Gembloux, ce 14 mai, les 5. et 7. Pz.D., ayant traversé la Meuse à Dinant, se heurtèrent de même à Flavion/Denée à des unités blindées, celles de la 1^o DCr. Dans un communiqué laudatif d'après juin 1940, on cite le fait que le I./St.G. 2 'brisa une attaque de chars français près de Philippeville'. Il ne pouvait s'agir de que la 1^o Division Cuirassée mais il ne semble pas que ses membres aient mentionné des attaques de Stuka... On peut donc supputer que les Ju 87 bombardèrent des concentrations de troupes présentes dans le secteur sans viser spécialement les chars.

Le IV./LG 1, quelque peu échaudé, poursuivit ses missions sur les Pays-Bas avant que l'armée néerlandaise ne capitule (ce qui allait permettre de redistribuer les unités engagées sur et dans ce pays).

Sur Sedan, la St.G. 77 allait de nouveau envoyer tout ce qu'elle put mais allait subir une très lourde perte en la personne de son Kommodore, l'Obstl. Schwartzkopff. Il paraît qu'un ordre de Göring était parvenu ce jour-là à l'unité interdisant le Kommodore de vol. Mais Schwartzkopff passa outre, voulant être à la tête de ses hommes dans ces combats qui s'avéraient nettement comme décisifs. Il semble que son Ju 87 fut frappé par la DCA française sur La Chesne et il fut tué avec son radio (on impute également sa perte aux Hurricane des 1 et 73 Sqn). Une Ritterkreuz à titre posthume fut décernée au 'Père des Stuka' le 24 novembre 1940. La 2./St.G. 77 fut également durement touchée lors de l'arrivée sur La Chesne des Hurricane des 1 et 73 Sqn qui attaquaient des colonnes montant vers le front de la Meuse. Un sixième revint avec son radio blessé. On dénombra deux prisonniers, un blessé et trois tués (dont l'Oblt. Walter Scherzinger mitraillé à son parachute de l'aveu même des pilotes britanniques). L'un des prisonniers, l'Uffz. Fritz

Le Kommodore Schwartzkopff fut tué le 14 mai 1940 lors des combats de Sedan.



Wöllner, allait écrire par la suite : « Lors d'un engagement à haute altitude, mon avion fut endommagé et je dus sauter à environ trois mille cinq cents mètres. J'avais reçu un obus de 20 millimètres dans le fémur au-dessus du genou droit ainsi qu'une balle à l'épaule droite. En descendant en parachute, des troupes au sol me tirèrent dessus dès que j'atteignis les cinq cents mètres. J'étais le seul parachutiste du secteur. Mon avion était invisible. Il avait dû continuer sa course au-dessus des nuages. Lors de ces tirs, je fus de nouveau touché au fémur droit. Après que j'eus touché le sol et que je me fus débarrassé de mon parachute et de mon arme, ces tirs se poursuivirent. Les soldats ne s'approchaient pas et demeuraient à cent mètres. Je restai environ deux heures dans un sillon. À chaque fois que je bougeais, les tirs reprenaient. Ma combinaison était imbibée de sang. Heureusement l'hémorragie s'arrêta. Après deux heures, une quarantaine de soldats arriva avec un jeune officier. Ce devaient être

des réservistes montant au front. Ils me firent comprendre que je devais me lever mais je ne pouvais pas. Ils me soulevèrent et je m'appuyai sur un pied. L'officier me décocha alors un coup de poing au visage et je retombai sur le sol. Puis les soldats me dépouillèrent de ma combinaison, de mes galons, de mon uniforme, de mes bottes et de mes chaussettes et je me retrouvai en sous-vêtements avec mon serre-tête. Ils vidèrent mes poches et prirent tout ce qui s'y trouvait. Arrivèrent deux motards. Ils me ligotèrent sur le siège arrière. Je leur fis comprendre que je devrais me soigner avec les pansements qui se trouvaient dans ma combinaison. Ils ne parlaient pas allemand mais, avec des signes, je me fis comprendre. Après dix kilomètres, nous arrivâmes à une grange et je me reposai sur une civière. J'attendis longtemps un médecin ». Prisonnier des Français, Wöllner fut détenu dans un camp dans le sud de l'Hexagone, étant libéré le 30 juin après la chute de la France.

Schwartzkopff allait recevoir le Ritterkreuz à titre posthume comme le confirme cette coupure de journal d'époque.

Ritterkreuz für Oberst Schwarzkopff

Ehrung des gefallenen Gestalters der Stuka-Waffe

Berlin, 18. Dezember.

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht verlieh auf Vorschlag des Oberbefehlshabers der Luftwaffe, Reichsmarschall Göring, das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes dem am 14. Mai 1940 als Kommodore seines Sturzkampfgeschwaders gefallenen Oberst Günter Schwarzkopff.

Reichsmarschall Göring übersandte die hohe Auszeichnung der Witwe des in Krieg und Frieden besonders verdienten Offiziers mit einem persönlichen Handschreiben, in dem er ua. ausführte:

„Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat den Willen kundgetan, das Heldentum von Männern, die außergewöhnliche Waffentaten vollbracht und auf dem Felde der Ehre geblieben sind, für alle Zeiten in Volk und Sippe als Vorbild lebendig zu erhalten. Ihrem Gatten, dem Oberst Schwarzkopff, war es vergönnt, sein Leben für sein Vaterland dahinzugeben, als er in kriegsentscheidender Stunde, siegreich an der Spitze seines Geschwaders dahinstürmend, dem Vordringen der erdgebundenen Schwesterwaffen durch die feindlichen Reihen Bahn brach. Der Führer hat daher meinem Vorschlag stattgegeben, diesem tapferen Geschwaderkommodore, der seinen Fliegern in Krieg und Frieden Ansporn und Beispiel war, das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes zu verleihen.“

Oberst Schwarzkopff, der im Jahre 1898 geboren war, nahm schon am Weltkriege als

Flieger teil und wurde mit dem EK. I und dem Ritterkreuz des Hohenzollernischen Hausordens mit Schwertern ausgezeichnet. Nach den Grenzschlachten wurde er in die Reichswehr übernommen, 1925 zum Oberleutnant und 1932 zum Hauptmann befördert. Im Jahre 1933 wurde er ins Reichswehrministerium kommandiert, später im Reichsluftfahrtministerium verwendet. 1935 wurde er zum Major befördert.

Später tat Major Schwarzkopff als Gruppenkommandeur Dienst und wurde nach seiner Beförderung zum Oberstleutnant 1938 Kommodore eines Sturzkampfgeschwaders. Mit klarem Blick erkannte er frühzeitig die entscheidende Bedeutung dieser neuartigen Waffe und widmete ihrem kriegsmäßigen Ausbau seine ganze Schaffenskraft. Sein glühender Arbeitseifer ließ ihn zum schöpferischen Gestalter der deutschen Sturzkampfwaffe werden.

An der Spitze seiner Befehlungen, die er ausgebildet und erzogen hatte, begründete er — ihnen selbst als leuchtendes Beispiel vorbildlicher Einsatzbereitschaft und heldenhafter Kampfesfreude voranliegend — in Polen und Frankreich den Kriegsruf der jungen Stuka-Waffe. Auf dem Höhepunkt seines Lebens und Schaffens fiel er, der im April 1940 zum Oberst befördert worden war, an der Spitze seines Geschwaders fliegend, für sein Vaterland, als er den zähen Widerstand des Feindes nieder kämpfend, den Übergang über die Maas miterzwang.