

Moment de détente au IV/LG 1.



Junkers Ju 87 B-1 (début de production) codé L1+KU de la 10./LG 1 opérant sur la Pologne en septembre 1939.

#### 22 septembre 1939

Les départs des Stukagruppe se poursuivaient. Ce 22, la 4./Tr.Gr. 186 gagna Danzig.

Le I./St.G. 76 opéra avec d'autres Gruppe sur Modlin. Un radio du I./St.G. 77 fut tué sur l'objectif par un éclat de DCA.

#### Perte de Ju 87 connue le 22 septembre 1939

I./St.G. 77. Ju 87 B. Tirs de DCA à Modlin. Oblit. Walter Polt (R) tué. ? %.



À la St.G. 77, un membre du personnel au sol lit le journal à ses camarades. La Campagne allait bientôt être terminée au vu de son évolution en faveur des armes allemandes.



#### 24 septembre 1939

Les 23 et 24 septembre, la météo aurait freiné les opérations. Le 24, cependant, des attaques sur Varsovie purent être menées et au moins deux Ju 87 des St.G. 76 et 77 furent endommagés par la DCA.

Tandis que le IV./LG 1 quittait Grieslienen pour Sadkow, les I./St.G. 1 et II./St.G. 2 rejoignirent le I./St.G. 76 à Oronsco pour regrouper leurs forces avant l'assaut final.

#### Pertes de Ju 87 connue le 24 septembre 1939

3./St.G. 76. Ju 87 B. DCA à Varsovie. ? %.  
6./St.G. 77. Ju 87 B. DCA à Varsovie. ? %.

Le Hptm. Walter Sigel, menant le I./St.G. 76, donne ses instructions avant un départ. Le 25 septembre, Sigel fut frappé sans mal par la DCA sur Varsovie.



Le I./St.G. 76 va mener ses dernières missions sur Varsovie.

#### 25 septembre 1939

Le 25, les reconnaissances aériennes ayant prouvé que les Polonais renforçaient hâtivement les défenses de Varsovie, la Luftwaffe reprit ses bombardements massifs sur la capitale. Quelque deux cent quarante Stuka prirent part au largage de cinq cents tonnes de bombes explosives et soixante-douze autres d'incendiaires sur les fortifications défendant la ville. Le I./St.G. 76 mena ainsi deux attaques. Un Ju 87 fut perdu avec son équipage et cinq autres endommagés dont celui du Hptm. Walter Sigel, un futur Ritterkreuzträger menant le I./St.G. 76.

#### Pertes de Ju 87 connue le 25 septembre 1939

2./St.G. 1. Ju 87 B. Tirs de DCA à Varsovie. ? %.  
3./St.G. 1. Ju 87 B A5+KL. Crashé à Oronsco. Uffz. Otten (P) et radio indemnes. ? %.  
2./St.G. 76. Ju 87 B. Tirs de DCA à Varsovie. ? %.  
Stab I./St.G. 76. Ju 87 B. Tirs de DCA à Varsovie. Hptm. Walter Sigel (P et Kdr) et radio indemnes. 25 %.  
I./St.G. 77. Ju 87 B (Wnr 5146). Crashé à Varsovie-Okecie. Lt. Günter Hitz (P) et radio indemnes. ? %.  
IV./LG 1. Ju 87 B. Abattu par la DCA près de Varsovie. Uffz. Ernst Bartels (P) et Uffz. Erich Chutsch (R) tués. 100 %.



Le A5+KL de la 3./St.G. 1 crashé près d'Oronsco le 25 septembre. L'équipage fut sain et sauf.

## Walter Sigel

Sigel fut, comme l'écrivit E. Obermier, 'une des personnalités les plus réputées de l'arme Stuka'. Né à Ulm le 12 janvier 1906, il entra en 1932 à l'école de la Lufthansa de Braunschweig. En 1934, il rejoignait les rangs de la Heer, étant versé à l'I.R. 10 mais, dès l'année suivante, il passa à la Luftwaffe étant, semble-t-il, très vite affecté aux unités d'appui au sol. Après avoir été Stuka au I./St.G. 167, il prit la tête du I./St.G. 76 de Graz. Il échappa à la mort lors du fameux 'Incident de Neuhammer' (15 août 1939). Malgré la perte de treize équipages compétents, il put reconstruire à temps son Gruppe pour le mener dans la campagne de Pologne. Le 25 septembre 1939, son appareil fut endommagé par la DCA mais l'équipage fut indemne. Lors de la campagne à l'ouest, il put ramener de justesse son appareil très endommagé après un combat avec des chasseurs français le 14 mai 1940. Cependant, ici, son radio fut tué. Le Hptm. Sigel demeura à la tête du Gruppe rebaptisé I./St.G. 3 et reçut la Ritterkreuz le 21 juillet 1940.

En mars 1942, il devint Kommodore de la Stukageschwader 3 en Afrique, se vit décerner les Feuilles de chêne le 2 septembre 1942 et prit part à l'évacuation de la Tunisie, ramenant les restes de son escadre en mai 1943 en Europe. Il devint alors Inspecteur des Schlachtflieger puis Nahkampfführer Luftflotte 2 (son unité opérant contre les partisans en Italie du nord puis contre le débarquement allié à Anzio/Nettuno). En avril 1944, il fut promu Fliegerführer Norwegen mais n'exerça ce commandement que peu de temps car il se tua sur accident le 8 mai 1944 lorsque le train de son Fi 156 se prit dans un câble du camouflage du cuirassé *Tirpitz*. L'appareil s'écrasa dans le Faettenfjord, Sigel étant tué sur le coup. Il avait plus de trois cents vols de guerre à son crédit.



Le Ju 87 avec chevron du Kommandeur Walter Sigel (I./St.G. 76).

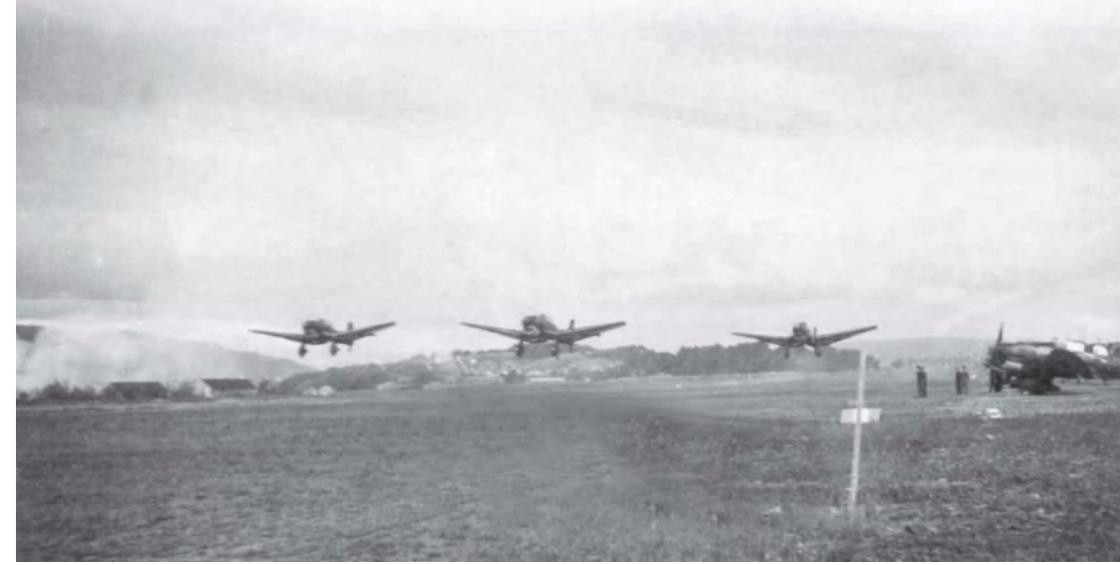
## 26 septembre 1939

Le 26 vit peu de changements, les Ju 87 opérant quasi totalement sur Varsovie-Modlin qui constituait la dernière 'forteresse' et le dernier point fort de la défense polonaise. Preuve de la vigueur des combats et des risques pris par les équipages, deux Stuka furent abattus et un équipage perdu.

Pertes de Ju 87 connues  
le 26 septembre 1939

I./St.G. 1. Ju 87 B. Tombé en feu à Modlin. Fw. Schrader (P) et Uffz. Willi Krehmke (R) tués. 100 %.  
I./St.G. 2. Ju 87 B. Tirs de DCA à Nowy Dwor. Oblt. Arno Kädtler (P) blessé ; Uffz. Czerwinski (R) indemne. 80 %.

Décollage d'une Kette de la St.G. 77 en route vers Varsovie.



## Der letzte Widerstand

Kampf um Modlin



Auf die Festung Modlin, die sich als letzter Kern eines polnischen Widerstandes noch gehalten hatte, wird eine Sturzkampfgruppe eingesetzt, um die Kapitulation zu beschleunigen.

Aus dem Bericht des OKW vom 28. September: ... Nach heftigem Kampf mit einem sich vorwärtssetzenden Gegner gelang es gestern, die Südfeststraße an der Weichsel zwischen Modlin und Warschau zu überschreiten und damit beide Städte getrennt abzuriegeln. Mehrere tausend Gefangene wurden gemacht. ...

Aus dem Bericht des OKW vom 29. September: ... Die Festung Modlin hat unter dem Eindruck der deutschen Angriffe sowie als Folge der Zerstörung durch Artilleriefeuer und Bombenabwürfe bedingungslos kapituliert. Die Einzelheiten der Übergabe werden nachweisung der Hauptgruppe Nord durch das von Modlin eingestetzte Korpskommando festgelegt. In der Festung befanden sich etwa 1200 Offiziere, 30 000 Mann, 4000 Verwundete. ...

Die bereits bestehenden Festungsanlagen von Modlin, das unter dem russischen Namen Nowogorjewsk den Ostfrontkämpfen des Weltkrieges noch in Erinnerung ist, Modlin war die nördliche Spitze des polnischen Befestigungsdreiecks Modlin-Deblin-Brest-Litewsk

114

Modlin, dernier point fort de la défense polonaise. L'article ci-dessus publié dans une revue d'époque ne manque pas de le souligner.



Explosion d'un dépôt de munitions à Modlin suite à une attaque de Stuka.

Ci-contre : La forteresse de Modlin vue après les combats.



En attente de rencontrer des officiers de l'Armée rouge sur un aérodrome de la St.G. 77. De g. à dr. : non identifié, le Lt. Fischer (St.G. 77), le Generalmajor Wolf von Stutterheim (Kommodore de la KG 77) et le Luftgaukommandeur, le Generalmajor Curt Pflugbeil. Sous peu, les troupes allemandes allaient devoir retirer plusieurs unités pour que les Soviétiques occupent le terrain.

### 27 septembre 1939

Sur Modlin, un Ju 87 de l' 'Immelmann' fut abattu mais l'équipage put sauter. Le I./St.G. 76 ne put initialement engager que huit avions sur Modlin dans un temps détestable. Lors de la seconde opération de la journée, trente et un Stuka du 'Grazer Gruppe' volèrent sur Modlin et Nowy Dwor.

Un Ju 87 survole Varsovie après la capitulation de la capitale.



### Perte de Ju 87 connue le 27 septembre 1939

3./St.G. 2. Ju 87 B (WNr 5309).  
Chute à Modlin. Équipage saute. 100 %.

### 28 septembre 1939

La 4./Tr.Gr. 186 quitta Danzig pour Kamien avant de revenir le lendemain dans le Reich à Holtenau.

Varsovie capitula ce jour après une longue, coûteuse et douloureuse résistance.

### 29 septembre 1939

La Campagne de Pologne étant pratiquement terminée (il fallait résorber encore quelques îlots de résistance), les Stukagruppe considérés désormais comme plus utiles à l'ouest, purent enfin regagner le Reich :

- le II./St.G. 77 quitta Sadkow pour Breslau et le I./77 Sadkow pour Brieg ;
- le I./St.G. 76 quitta Oronsko pour regagner son aérodrome de Graz ;
- le II./St.G. 2 quitta Oronsko pour Stolp ;
- le IV./LG 1 revint à Barth et
- via Brieg, le III./St.G. 51 regagna Wertheim quitté trois semaines plus tôt pour venir renforcer la Luftwaffe en Pologne.

### 30 septembre 1939

Les deux derniers Stukagruppe présents en Pologne, les I./St.G. 1 et I./St.G. 2, quittèrent à leur tour Oronsko pour Cottbus.

\*\*\*

### Quelques dates de la campagne de Pologne

1<sup>er</sup> septembre 1939 : entrée des troupes allemandes en Pologne.

3 septembre 1939 : déclaration de guerre de la Grande-Bretagne et de la France. Début de la Seconde Guerre mondiale.

4 septembre 1939 : jonction des 3. et 4. Armée allemandes en Pologne.

7 septembre 1939 : chute de Cracovie. Pousée allemande vers Varsovie.

8 septembre 1939 : capitulation de la garnison polonaise de Danzig.

9 septembre 1939 : l'armée française lance une offensive limitée avec des gains de terrain minimes.

13 septembre 1939 : fin du combat d'encerclement près de Radom.

16 septembre 1939 : chute de Bialystok.

17 septembre 1939 : Kutno et Brest-Litovsk sont capturés ;

entrée des troupes soviétiques en Pologne ; départ du gouvernement polonais pour la Roumanie.



Des blindés soviétiques pénètrent en Pologne.

19 septembre 1939 : capitulation polonaise sur la Bzura.

20 septembre 1939 : établissement d'une ligne de démarcation entre troupes allemandes et soviétiques.

21 septembre 1939 : capitulation près de Zamosz du reste des troupes polonaises dans le sud du pays.

22 septembre 1939 : les troupes polonaises luttant face à l'Armée Rouge capitulent près de Lemberg.

26 septembre 1939 : fin de la campagne.

28 septembre 1939 : capitulation de Varsovie. Accord germano-soviétique sur la 'remise en ordre' du secteur polonais.

29 septembre 1939 : capitulation de la forteresse de Modlin.

30 septembre 1939 : à la Chancellerie, Hitler remet personnellement la Ritterkreuz à treize officiers supérieurs suite à la campagne de Pologne.

1<sup>er</sup> octobre 1939 : entrée des troupes allemandes à Varsovie.

5 octobre 1939 : grande parade de la victoire à Varsovie présidée par A. Hitler.



Parade de la victoire le 5 octobre 1939 à Varsovie, présidée par Adolf Hitler.





Un des nombreux impacts de la DCA polonaise.

#### Bilan de la campagne de Pologne

On a finalement relativement peu écrit sur les actions des Ju 87 en Pologne, sinon pour évoquer leur participation (majeure a-t-on pourtant dit !) à la 'Blitzkrieg'. Mais cela sans donner beaucoup de détails. Si les auteurs ont largement insisté sur l'importance de l'appui aérien fourni par la Luftwaffe aux forces terrestres allemandes, il semble bien plus difficile de dissocier les actions des bombardiers en piqué de celles des bombardiers classiques. Le général polonais Tadeusz Kutrzeba allait par la suite décrire une attaque allemande près de Witkowice : « Chaque mouvement, chaque concentration de troupes, chaque ligne de défense était soumis à un virulent bombardement venu des airs. C'était l'enfer sur terre. Les ponts étaient détruits, les passages étaient bloqués, les colonnes d'hommes en attente étaient décimées » mais cela sans préciser si seuls les

Ju 87 furent engagés. Comme il l'a été dit, le Ju 87 était efficace pour détruire une voie ferrée, des convois ferroviaires ou des ponts mais ne pouvait s'adonner à un pilonnage systématique. Dans leur ouvrage sur la Luftwaffe, T. Wood et B. Guston se sont contentés de souligner l'efficacité de l'aviation allemande en 1939 : « La rapidité avec laquelle les objectifs de la Campagne de Pologne furent atteints stupéfia les Allemands eux-mêmes. Dès le 9 septembre, la 4. Pz.D. était parvenue aux abords de Varsovie. Quelques jours plus tard, la dernière grande contre-offensive polonaise sur la Bzura était arrêtée et transformée en déroute. Le 17 septembre, l'Armée rouge envahissait à son tour l'est de la Pologne et s'emparait de Lwow. Varsovie continuait de résister mais, le 25 septembre, la capitale fut soumise à un bombardement d'artillerie intensif ainsi qu'à de sérieuses attaques de l'aviation. L'assaut final débuta et peu après Varsovie capitula. La guerre éclair était terminée ». Les auteurs confirment ainsi que les premiers surpris par cette 'Blitzkrieg' furent bien les Allemands eux-mêmes. Ils allaient dès lors très vite devoir analyser les informations recueillies au cours de ce premier conflit d'importance, ce baptême du feu de la Luftwaffe en général et du Ju 87 en particulier. Plus tard, le maréchal Kesselring allait écrire : « Plus que toutes les autres armes, la Luftwaffe en raison de sa mobilité dans l'espace, a rempli des tâches qui, dans les temps passés, auraient paru inconcevables. La Campagne de Pologne a servi de test : elle a constitué un apprentissage d'une valeur exceptionnelle. Dans cette Campagne, la Luftwaffe a appris beaucoup de choses ». Si l'on ne peut que donner une vision globale des actions des Ju 87, il est par contre certain que leur efficacité fut indéniable même si, du sol, on exagéra très souvent leur puissance.

Dans les semaines qui suivirent, la St.G. 2, désireux de tirer profit des expériences de la campagne polonaise, dressa plusieurs bilans. Le I. Gruppe revendiqua ainsi : quarante-six objectifs atteints

Un Ju 87 de retour de Pologne.



Junkers Ju 87 B-1 (début de production) codé S2+NN de la 5./St.G. 77, basé à Neudorf en septembre 1939.



Pendant environ trois mois, les appareils de la 5./St.G. 77 arborèrent ce lapin polonais (au képi typique) fuyant sous les bombes. Cet insigne allait s'estomper en mars 1940.



en trente-huit opérations ; huit ponts coupés ainsi que dix voies ferrées, des trains détruits, un avion abattu, seize repoussés et cinquante-trois autres détruits au sol. Une liste postérieure (mais toujours d'époque) diffère quelque peu : « Du 1 au 27 septembre 1939, cinquante-huit objectifs furent atteints lors de quarante opérations. Seize ponts furent détruits ou endommagés, cinq gares mises hors service, douze voies ferrées coupées ce qui immobilisa cent quarante locomotives et huit cent soixante-quinze wagons, quarante autres trains dont un blindé furent immobilisés ou dérailèrent,

cinq hangars d'aérodromes furent détruits/endommagés et cinquante-trois avions détruits au sol, trente-huit points de résistance (dont deux casernes) furent détruits et deux émetteurs radios furent réduits au silence. Pour appuyer les combats au sol, trois opérations furent menées sur

Les épaves furent pour la plupart ramenées dans le Reich. Comme ce Ju 87 du I./St.G. 1.





Un Ju 87 abattu en Pologne mais à l'unité non identifiée. Cet appareil dut être aisément récupéré.

*Kutno/Sochaczew, dix sur Modlin et huit sur Varsovie avec souvent des effets dévastateurs. Neuf attaques furent menées sur des postes de DCA et l'unité prit part à seize engagements aériens.* Succès probables mais non totalement certains. Quoi qu'il en soit, ce palmarès (même très 'gonflé') confirme le caractère particulièrement 'ciblé' des missions de bombardement en piqué.

## V - La 'Sitzkrieg'

Lors des mois d'hiver qui suivirent, la Luftwaffe tenta de se réorganiser au plus vite. Les pertes en équipages et en matériel furent plus ou moins comblées. Les remises de décoration allaient se succéder. Ainsi, lors d'une cérémonie le 20 octobre 1939, les équipages du II./St.G. 2 enfin réunis à Stolp reçurent la Croix de fer de seconde classe, l'EK II. Une Croix de fer de première classe, l'EK I, fut même remise au Kommandeur Hinkelbein pourtant depuis peu à l'escadre. Comme l'écrivit le Fw. Jähner toujours très persifleur : « Cette décoration devait, à travers son récipiendaire, honorer la bonne prestation de l'unité. C'est du moins ce que l'on nous a dit ! ». À l'époque,

effectivement il arrivait que l'on décore des officiers pour la bonne conduite de leur unité, une pratique qui allait s'amenuiser avant de disparaître fin 1941. Un grand nombre de permissions bien méritées fut ensuite accordé à tout le personnel.

La rapide Campagne en Pologne avait permis de relever moult manquements au sein de la toute récente aviation allemande. Diverses mutations eurent lieu pour corriger ces 'maladies de jeunesse'. Le I./St.G. 1 vit à la mi-octobre le départ du Kommandeur Rentsch, remplacé par le Major Paul-Werner Hozzel, Staka

Si l'on se réfère à la liste de pertes (partiellement incomplète), les pertes des Ju 87 en Pologne furent de : trente-deux appareils (une petite centaine étant endommagée) et de vingt-six aviateurs (les quatre prisonniers durent être libérés par l'avance soviétique). Comme on ne connaît pas l'importance des dommages pour la plupart des Ju 87 avariés et que, pour aller au plus vite, les mécaniciens confrontés aux difficultés de ravitaillement durent régulièrement 'cannibaliser' les appareils, on pourrait porter le chiffre des pertes totales à cinquante-soixante machines. Soit 20 % des appareils initialement engagés (le III./St.G. 51 arrivé tardivement n'aurait eu que deux avions détruits). Ce qui est peu au vu des missions accomplies quotidiennement ainsi que des difficultés d'entretien des Stuka sur des aérodromes de fortune où les déménagements pouvaient être fréquents. Néanmoins, tous les Ju 87 avaient souffert de la fatigue et, comme les autres appareils de la Luftwaffe, durent être remis à neuf. Ce qui allait prendre des semaines.

La première grande Campagne des Ju 87 permit de développer un esprit de corps attesté par l'apparition de divers insignes d'unité. Entre autres, le III./St.G. 2 adopta l'insigne slovaque (la 'Hlinka-Kreuz' ou croix de Hlinka) suite à son cantonnement temporaire à Vinné en septembre 1939.

de la I./St.G. 1 qui s'était démené en Pologne. Ce même mois d'octobre, le Hptm. Hinkelbein (qui était depuis peu à la tête du II./St.G. 2) céda son poste à l'Obstl. Georg Fitze (qui devait probablement servir d'intérim). Puis, à son tour et à la mi-décembre 1939, Fitze passa le relais à un ex-Staka du Gruppe, l'Obstl. Walter Enneccerus (promu alors Hptm), menant auparavant la 4<sup>e</sup> escadrille.

Un grand pas fut accompli avec la mise sur pied le 15 octobre 1939 d'un Stab/St.G. 2 à Cologne-Ostheim, l' 'Immelmann', la seule escadre disposant d'effectifs complets. Le premier Kommodore de la 2<sup>e</sup> escadre de Stuka fut le Major Oskar Dinort dont le premier Gruppe fut repris par le Hptm. Hubertus Hitschold, ex-Staka de la 3./St.G. 2. Enfin le 16 avril 1940, le Hptm. Ott transmit le commandement du III./St.G. 2 au Major Clemens Graf von Schönborn-Wiesentheid, un des officiers les plus compétents sur Ju 87 (Ott passa aux 'Zerstörer' mais fut tué en combat au cours de la Bataille d'Angleterre). Bizarrement, tous les organigrammes signalent que von Schönborn mena concomitamment le III./St.G. 2 mais également le II./St.G. 77... On ne peut expliquer cette 'double casquette'.

La 4./Tr.Gr. 186 fut redesignée 3./Tr.Gr.186 (avec toujours à sa tête le Hptm. Blattner) et se vit adjoindre deux nouvelles escadrilles équipées de Ju 87 pour former le I./Tr.Gr. 186 ayant comme Kommandeur le Major Walter Hagen.

Concomitamment, des mouvements en tous sens eurent lieu :

- le Lt. Kurt Plenzat, vétéran de la Heer en 1933 passé à la Luftwaffe en 1938, quitta son école où il servait comme instructeur pour intégrer la 2./St.G. 2 ;
- l'Obstl. Hermann Palm du I./St.G. 2 partit mener une unité de reconnaissance ;
- le Lt. Gustav Schubert quitta le I./St.G. 1 pour être un temps instructeur. Revenu au front, il fut tué en Fw 190 en janvier 1945 ;
- le Lt. Heinrich Zwipf du III./St.G. 2 fut affecté pour un temps comme instructeur dans une Stukaschule (il allait regagner ultérieurement le front mais à la



St.G. 77 et recevoir la Ritterkreuz avant d'être tué en 1944) ;

- le Lt. Gerhard Bauhaus, pilote de Ju 88 au III./LG 1, avait pris part à la campagne de Pologne mais désira passer aux Stuka. Le 8 novembre, il fut transféré au IV./LG 1 avant d'en repartir dès février 1940 pour entrer à la Stukageschwader 77 (il y obtint la Ritterkreuz mais fut tué en juillet 1942) ;

- l'Uffz. Hans von Barga de la 1./St.G. 76 quitta temporairement son unité pour se perfectionner en école. Après sa promotion comme officier, il revint à temps à son escadrille pour combattre à l'ouest, obtenir la Ritterkreuz en 1942 mais périr en 1944 en Finlande ;

- Herbert König, pilote à la 7./St.G. 2, quitta l'unité pour entrer à la KGzBV 1 (peut-être parce qu'il ne pouvait pas supporter les piqués). Il allait recevoir la Ritterkreuz le 9 juin 1944 suite à ses nombreux vols vers la Crimée.

- l'Obstl. Helmuth Bode, ex-pilote de reconnaissance, fut désigné comme Staka de la 1./Tr.Gr. 186 ;

- l'Obstl. Lothar Lau, pilote au I./St.G. 77, prit la tête de la 8./St.G. 2 ;

- l'Obstl. Arnulf 'Blasmig' Blasig quitta le I./St.G. 77 pour mener la 10./LG 1 ;

- etc.

Faisant preuve apparemment d'une certaine hésitation et désirant anticiper les intentions des alliés franco-britanniques, l'autorité supérieure 'balada' les Groupe de Stuka dans toute l'Allemagne. Selon le Fw. Jähner, tel fut le parcours d'une fraction du II./St.G. 2 : « Le 25 octobre 1939, ordre de quitter Stolp pour Bonn-Handgalar. Nous nous y rendons après plusieurs escales. Soudain, le moteur d'une machine se coupe lors du trajet vers Hagenow. Un autre Ju 87 est contraint de se poser de même en urgence ». Les mécaniciens arrivés très vite sur les lieux relèveront des déficiences dans les pompes à huile mais, malgré cela, le transfert se poursuivit, chaque équipage écoutant avec angoisse les bruits

Lors de cette période plus calme, le III./St.G. 2 passa entre les mains du Major Clemens Graf von Schönborn-Wiesenthal, un des officiers les plus compétents sur Ju 87, au surplus ex-bras droit de l'Oberst Schwartzkopff.

du moteur de sa machine. « Nous avons atteint Handgalar puis reçu l'ordre de continuer vers Göttingen après que tous nos appareils aient été révisés. Nous n'y avons pas fait grand-chose, sinon quelques vols d'essai, la plus grande partie du travail étant effectuée par nos mécaniciens ». Le I./St.G. 2 se rassembla à Cologne tandis que le III./St.G. 2 gagna Mannheim en octobre, puis Rotenburg en novembre. Le troisième Gruppe avait en effet été désigné pour protéger le secteur et opérer éventuellement sur la mer si des bâtiments de la Royal Navy venaient bombarder les villes côtières du nord du Reich. Il n'en fut cependant rien.

Le I./St.G. 76 quitta le lointain aérodrome de Graz à plusieurs reprises pour se baser à Herzogenaurach et se rapprocher ainsi du front occidental. Le I./St.G. 1 demeura en protection près de la Baie d'Allemagne avec le I./Tr.Gr. 186.

Revenus à l'ouest, les Ju 87 se préparèrent à repousser une attaque des Franco-britanniques.

Un appareil est camouflé sur un aérodrome proche de la frontière.

Le 'Père des Stuka', l'Oberst Schwartzkopff, allait tirer des enseignements de l'engagement en masse des Ju 87 en Pologne.

