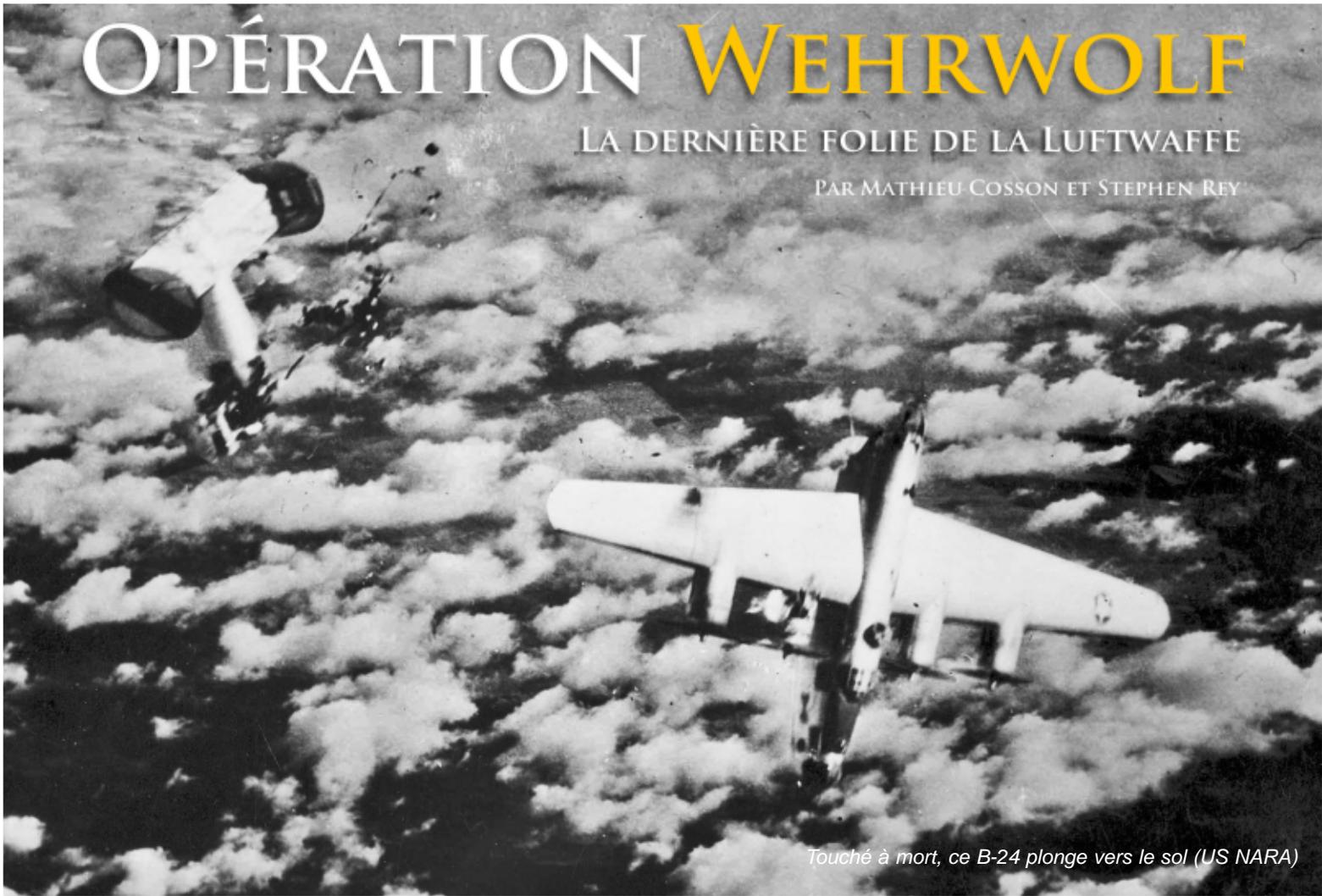




OPÉRATION WEHRWOLF

LA DERNIÈRE FOLIE DE LA LUFTWAFFE

PAR MATHIEU COSSON ET STEPHEN REY



Touché à mort, ce B-24 plonge vers le sol (US NARA)

À partir de 1944, les raids alliés sur l'Allemagne augmentent en intensité. Avec l'apparition du chasseur d'escorte North American P-51 Mustang, les alliés disposent enfin d'un avion capable de protéger les box de bombardiers des chasseurs de la Luftwaffe. Les appareils allemands ne sont plus en mesure d'intercepter efficacement les bombardiers alliés, qui, raids après raids (de jours pour les américains et de nuit pour les britanniques) précipitent le IIIe Reich vers la défaite. Pour résoudre ce problème, Hitler convoque les chefs d'état-major de la Luftwaffe afin de trouver une solution efficace pour contrer les raids alliés. Beaucoup de plans sont élaborés et étudiés cependant peu d'entre eux sont retenus pour différentes raisons. L'Oberst Hajo Herrmann, ancien pilote de bombardier et élaborateur de la tactique "Wilde Sau" (qui permet aux chasseurs de nuit d'intercepter avec une certaine efficacité les bombardiers alliés), imagine un projet pour stopper les raids de destruction alliés, le plan "Wehrwolf". Ce plan doit en théorie permettre de considérablement réduire l'efficacité des raids de bombardiers alliés avant de récupérer la supériorité aérienne grâce aux Messerschmitt Me 262 et autres jets.

Le plan

Les allemands savent que les jets comme le Messerschmitt Me 262 permettraient à une Luftwaffe au bord de l'effondrement de récupérer la supériorité aérienne dans le ciel européen. Mais, cet intercepteur est engagé en trop peu d'exemplaires pour avoir un impact conséquent sur le sort de la seconde guerre mondiale.

Ainsi, Herrmann conçoit un plan pour que les raids alliés soient stoppés, ou à défaut en minimiser l'impact, afin que l'industrie allemande puisse construire une plus grande quantité de jets d'interception.

"Il m'était apparu qu'aucun moyen de détruire les bombardiers ennemis ne pourrait fonctionner, sauf en procédant de manière à éviter les escortes. La réponse consistait à faire appel au Me 262, mais la mise en service de cet appareil allait prendre un certain temps. Nous devons au plus vite trouver un moyen d'infliger un taux de pertes insupportables aux formations de bombardiers américains engagés sur l'Allemagne afin de bénéficier d'un répit. Cette période durement acquise nous permettrait de construire un plus grand nombre de chasseurs à réaction."

Pour gagner ce temps qui fait défaut à l'Allemagne, Hermann s'inspire d'une tactique des Sturmgruppen (les

escadrilles d'élite de chasse destinées à l'interception des bombardiers) établie quelques temps plutôt. Ces derniers, lorsque leurs appareils étaient trop endommagés, ou une fois à court de munition, n'hésitaient pas à lancer leurs propres avions sur les bombardiers. Hajo Herrmann décide alors de reprendre cela, à une échelle plus importante. L'objectif en est simple, faire subir à la 8th Air Force des pertes insupportables en homme et en matériel pour que l'État Major américain stoppe les raids sur l'Allemagne.



Au moment de l'opération Wehrwolf, Hajo Herrmann, ancien pilote de bombardier est General der Jagdflieger. (BA)

Hajo Herrmann prévoit un plan d'attaque impliquant pas moins de 800 chasseurs allemands! (Gruppen d'abordage et d'escorte confondus). Il estime que les pertes américaines s'élèveraient alors à environ la moitié, c'est-à-dire à peu près à 400 bombardiers [soit environ 4400 hommes NDLR] pour environ 200 pilotes tués du côté allemand. Un prix lourd à payer, mais qui selon Hajo lui-même, donnerait à l'Allemagne quelques semaines de répit. Pour augmenter l'efficacité du percutage, le commandant

allemand conseil aux pilotes d'aborder les bombardiers sur trois points principaux, dit "de ruptures" : l'empennage, les ailerons d'aile et le cockpit. Ces points de rupture représentent les points faibles des avions, en cas de choc assez violent aucun bombardier ne peut y résister. De plus, pour les Boeing B-17 Flying Fortress, un point de rupture majeur se situe entre l'emplanture des ailes et la tourelle ventrale. Si le bombardier est percuté à cet endroit, il y a de grandes chances pour qu'il se brise en deux, entraînant son équipage dans une chute mortelle. Herrmann préconise un guidage radio des intercepteurs jusqu'à la formation de bombardiers. Puis, depuis une altitude supérieure aux américains, les pilotes de BF 109 choisissent un bombardier avant de plonger à la verticale sur leur cible. Un plan théoriquement efficace... L'objectif des pilotes allemands est donc de percuter les bombardiers lourds alliés en précipitant leurs appareils sur les points de rupture, tout en tentant de survivre à la violente collision (voir même en s'éjectant au moment de l'impact!).

Les préparatifs

Pour son plan, Herrmann veut utiliser les Messerschmitt BF 109G-10 ou les BF 109K, alors les versions de chasse à haute altitude les plus développées au sein de la Luftwaffe. Les appareils sont dépourvus de tous blindages pour gagner en vitesse et en plafond afin de surclasser les chasseurs d'escorte américains P-51. De plus, l'armement des BF 109 se résume à une unique mitrailleuse MG 131 de 13mm d'auto-défense. Toutefois, selon la doctrine d'emploi, les pilotes allemands doivent éviter d'engager le combat avec l'escorte américaine. Un bon conseil puisque dénués de tout blindage, les BF 109 ainsi modifiés ne résisteront pas à une rafale bien placée. Fritz Marktscheffel nous raconte : **"Les plaques de blindages et l'armement normal avaient été démontés. Il ne nous restait plus qu'une mitrailleuse MG 131 avec 60 cartouches. Il fallait que les appareils soient aussi légers que possible"**. Le rapport de l'opération est rendu en décembre 1944 et le maréchal Goering, chef de la Luftwaffe, en vante immédiatement les mérites. Ce dernier s'oppose fermement à Herrmann sur le fait que seul les meilleurs pilotes de la Luftwaffe soient impliqués dans l'opération, l'Allemagne en aura besoin pour piloter les jets lorsque la Luftwaffe renaîtra! Ainsi, Goering décide qu'il faut choisir parmi les élèves-pilotes. Hitler ne s'oppose pas non plus au plan, mais demande à ce que les pilotes soient volontaires. **En février 1945, un ordre secret signé par Goering est expédié dans les écoles de formations. Ce dernier demande des volontaires pour une mission "spéciale et dangereuse avec une chance de survie d'environ 10%."**

Nous sommes ici avec des Consolidated B-24 Liberator de la 15th Air Force au-dessus de ce qu'il reste de Ploesti. La grande raffinerie roumaine représente bien sûr une cible de choix pour les bombardiers alliés, mais à la fin de la guerre plus d'un millier de bombardiers bombardent l'Allemagne presque chaque jour ! Pour la mission du 7 avril 1945, pas moins de 1257 bombardiers de la 8th Air Force attaqueront le Reich. (US NARA)





Cependant, il ne dévoile pas tout de suite l'objectif du plan. Malgré cela, environ 2000 pilotes acceptent.

Au début du mois de mars, sur la base de Stendahl, on rassemble tous les volontaires et c'est à ce moment-là qu'ils sont informés de l'objectif de leur mission. Ceux qui veulent renoncer sont autorisés à le faire sans qu'il n'y ait aucune conséquence. Pas moins de 250 jeunes hommes restent. Ainsi, très vite, l'entraînement pour l'opération au nom de code "Wehrwolf" débute et celui-ci doit durer deux semaines. Durant cette courte période, les pilotes apprennent à piloter leurs Messerschmitt BF 109 modifiés. La formation passe par les manoeuvres d'évasion, des piqués à grande vitesse etc... Selon Herrmann, les chasseurs doivent se placer au-dessus des bombardiers et entamer leur piqué pour atteindre leurs objectifs. L'entraînement va bon train toutefois, suite au bombardement allié sur les usines de production de carburant synthétique, l'entraînement est écourté, les pilotes ayant eu le droit à seulement un vol d'essai...

Afin de gonfler à bloquer le moral des pilotes, un endoctrinement méthodique est appliqué, on leur explique notamment l'avenir de l'Allemagne du IIIe Reich si leur mission est une réussite. Qu'ils doivent notamment venger la destruction de Dresde etc...

Même si les préparations pour cette opération, sûrement inspirée des tactiques kamikazes nippones, reçoivent la priorité de la part des autorités allemandes, les 250 pilotes qui sont formés en premier terminent leur formation à partir de la troisième semaine de mars 1945. Divers retards ayant rallongés la période d'entraînement des pilotes. À ce moment-là, les raids alliés s'intensifient pour préparer l'invasion.

La première unité opérationnelle est le SonderKommando Elbe (commando spécial Elbe, également appelé Rammkommando Elbe), placé sous les ordres du major Otto Köhnke (sous les ordres directs de l'Oberst Hajo Herrmann), mais celui-ci ne dispose que de 150 BF 109 pour les 250 pilotes formés. Le SonderKommando Elbe est donc divisé en trois Gruppen (groupes) de 45 pilotes. Ainsi, les allemands exploitent au maximum les ressources disponibles. 135 appareils sur les 150 sont ainsi disponibles immédiatement au sein du SonderKommando Elbe. Göring veut alors lancer l'opération dans les plus brefs délais, de peur que les ressources en terme de carburant ne dépassent la consommation habituelle. Herrmann lui garantit que cette opération ne consommera seulement qu'un dixième de plus que les autres opérations ordinaires et environ un tiers d'appareils en plus. Les pertes en hommes sont estimées à la moitié des pilotes ce qui représente environ deux mois d'opérations normales. Mais en réalité, ce dernier ne veut pas lancer l'opération avant

qu'au moins 800 pilotes ne soient prêts à attaquer les bombardiers de la 8th Air Force. Selon lui, le nombre de pertes subit sera alors insoutenable pour le haut commandement allié qui décidera de stopper temporairement les raids sur l'Allemagne, avec seulement 250 pilotes, le résultat risque d'être plus limité. En attendant, pour les allemands, protéger au maximum les usines aéronautiques, ainsi que les bases aériennes sont quelques-unes de leurs priorités.

Début avril, les américains et les anglais franchissent le Rhin tandis que les troupes de l'Armée Rouge approchent de Berlin. La dernière ligne de défense du Reich à l'est, la ligne de Seelow, s'apprête à être attaquée par plusieurs dizaines de divisions soviétiques, qui ne sont alors qu'à seulement 50km de la capitale du IIIe Reich. Il devient donc urgent de lancer l'opération Wehrwolf même si le destin du IIIe Reich est dorénavant scellé.

Le 7 avril 1945

Le 7 avril 1945, environ 1300 bombardiers de la 8th Air Force américaine pénètrent dans l'espace aérien du IIIe Reich, leurs objectifs : les gares de triages, les aérodromes et les usines d'armement au nord d'Hanovre. Cette formidable armada d'appareils est composée de bombardiers Consolidated B-24 Liberator et de Boeing B-17 Flying Fortress. Elle est accompagnée par pas moins de 778 chasseurs d'escorte North American P-51D principalement, mais aussi d'autres chasseurs alliés comme le Lockheed P-38 Lightning.

Göring prend immédiatement la décision d'envoyer le SonderKommando Elbe à la rencontre de l'immense formation américaine. La force de la Luftwaffe comporte 120 BF 109 (180 d'après certaines sources) du groupe spéciale Elbe appuyés par des chasseurs d'escorte Focke-Wulf FW 190 et 48 Messerschmitt Me 262 des Geschwaderstab et III./JG 7. Ces derniers effectuent 59 sorties ce jour-là, (le nombre le plus important pour le Me 262 de toute la guerre). Les avions du SonderKommando s'alignent sur la piste pour le décollage. Dans son livre Histoire de la JG 4 et de la Sturmstaffel 1 vol. 2 1944-1945, Erik Mombeek nous livre le témoignage de l'Oberleutnant Hans-Martin Markhoff, alors Staffelführer de la 8 (Sturm)/JG 4.

"J'ai assisté près de Leipzig au décollage d'une formation engagée dans "l'Opération Elbe". Toute personne connaissant un tant soit peu l'aviation pouvait se figurer le caractère insensé de cette mission. Je pense qu'un grand nombre de ces volontaires étaient trop jeunes ou trop inexpérimentés pour mesurer la situation; d'autres devaient être sous le choc d'avoir perdu des proches lors des



bombardements ou du déferlement des forces soviétiques. Ceux-là avaient sans doute perdu toute motivation pour continuer à vivre."

Les Me 109 décollent, guidés par radio vers leur objectif. De la musique patriotique et des textes incitant les pilotes à venger la destruction de Dresde sont également diffusés. Toutefois, en raison du temps médiocre et de nombreux problèmes moteurs beaucoup de pilotes du SonderKommando Elbe ne peuvent rejoindre le point de ralliement au-dessus des formations de bombardiers américains. Grâce à leur allègement dû à la suppression du blindage et de l'armement réduit, les chasseurs allemands surclassent tous les autres appareils alliés, que ce soit les bombardiers ou les chasseurs, en terme d'altitude et survole ainsi de 7000 pieds environ la vaste formation américaine. "On nous avait donné l'autorisation de voler librement. Normalement on volait toujours en groupe, mais la chacun pouvait choisir la cible la plus proche s'il pensait pouvoir la descendre" Nous explique Heinrich Henkel pilote au sein de Sonderkommando Elbe.

C'est donc par petit groupe ou même des avions seuls qui passe à l'attaque une fois arrivée au-dessus des bombardiers américains. C'est le cas notamment d'un pilote, séparé du reste de son unité par une erreur de coordination, qui se retrouve seul face aux 31 B-24 du 389th Bomber Group.

L'attaque d'Heinrich Rosner est sans-doute la plus terrible de ce 7 avril 1945. A l'aube de ce jour tristement célèbre, le 389th Bomb Group du 566th Bomb Squadron, les "Sky Scorpions" (les Scorpions du Ciel) entrent dans le ciel du IIIe Reich. L'appareil leader de cette formation est le B-24J "Palace de Dallas" portant le numéro de série 44-49254 piloté par le lieutenant Bob C. Dallas. Arrivé au point de ralliement, Heinrich Rosner aperçoit la formation de bombardier des Scorpions du Ciel. Le pilote allemand n'hésite pas et plonge en direction du B-24 de queue de formation. Mais lors de son piqué, son BF-109 prend trop de vitesse et Rosner ne peut atteindre sa cible. Le pilote allemand redresse alors son appareil et se retrouve au milieu de la formation de bombardiers. Il doit en permanence corriger sa trajectoire afin de ne pas heurter un B-24. Aucun appareil allié n'ouvre le feu de peur de toucher l'un des leurs.

Rosner doit choisir une nouvelle cible rapidement, il décide alors de prendre pour objectif le B-24 de tête, le « Palace de Dallas » et plus particulièrement le cockpit de l'appareil. Le pilote allemand effectue donc un virage serré à gauche avant de l'inverser en direction du bombardier de tête. A l'intérieur du B-24, la confusion règne, le chasseur est esseulé et on ne connaît pas sa mission. Mais lorsque le lieutenant Dallas voit le BF 109 inversé son virage et foncer

dans sa direction, il ne peut rien faire. L'appareil de Rosner percute violemment le cockpit du B-24 de tête, l'aile du chasseur allemand a brisé le colosse d'acier en deux à l'arrière du poste de pilotage. Les membres d'équipage se trouvant dans le cockpit sont tués sur le coup, alors qu'avec la force du choc, l'appareil de Rosner est propulsé vers un second B-24 qui se trouve à son tour victime de l'attaque du pilote allemand. Le B-24 numéro 44-49533 (C+), piloté par le Lieutenant-colonel Walter R. Kunkel, est touché au niveau de l'emplanture des ailes. L'appareil endommagé, chute vers le sol. Heureusement, l'équipage est indemne après avoir sauté en parachute. Tous n'auront pas la chance de ces membres d'équipage puisque tous les aviateurs du Palace de Dallas sont morts lors de cette terrible attaque. (Il y aurait trois survivants d'après certaines sources). Rosner réussira à évacuer son appareil et à survivre à la collision avec les deux bombardiers.



Le B-24 n° 42-94931 "Sacktime" du 467th Bomb Group vient juste d'être percuté par le BF 109 de Heinrich Henkel. Les stabilisateurs horizontaux et verticaux droits ont été arrachés sous la violence de l'impact. (647th Bomb Squad)

Volant à une altitude de 32000 pieds, Einrich Henkel survole des B-24 du 647th Bomb Squadron. N'hésitant pas une seconde, Henkel pousse le manche et le BF 109 pique vers sa cible, le B-24 numéro 42-94931 baptisé "Sacktime". L'objectif de la formation américaine est une usine de munition à Krümmel. "Bandit à 5 heures" cria le mitrailleur arrière du bombardier américain Robert Perkins. Les balles de calibre 50 encadrent le Messerschmitt de Henkel : " Mon appareil à sûrement été touché plusieurs fois, mais je n'ai pas été blessé. J'ai continué jusqu'à ce que je percute la

Un box de B-24 bombarde son objectif. Un des appareils a sûrement été touché par la Flak, de la fumée s'échappe d'un de ses moteurs. Le B-24 est le bombardier le plus construit de toute la seconde guerre mondiale. (US NARA)



queue du bombardier avec mes ailes." Le BF 109 coupe en deux le stabilisateur horizontal du bombardier avec son aile droite et arrache le stabilisateur vertical droit avant de rebondir contre la carlingue de l'appareil et de passer en tournoyant devant le cockpit du pilote Bob Winger. Dans son BF 109 qui tombe comme une pierre, Einrich Henkel parvient à s'éjecter avant que son appareil n'explose en plein ciel. Le pilote du bombardier, Bob Winger fait l'impossible pour reprendre le contrôle de son appareil. Le B-24 en difficulté est bientôt rejoint par deux P-51 qui vont l'escorter hors de portée d'éventuels chasseurs allemands. Pendant 45 minutes, Bob Winger et son copilote Jeff Nard parviennent tant bien que mal à maintenir l'appareil en vol. Mais lorsque les deux chasseurs s'en vont, l'un des deux P-51 passe devant le bombardier et bas des ailes en guise de salut avant de dégager. Cette manoeuvre crée de violentes turbulences sur les ailes du B-24 et Bob Winger perd le contrôle du "Sacktime". Avec les dernières forces à leur disposition les pilotes reprennent le contrôle pour permettre à l'équipage d'évacuer le bombardier. Bob Winger saute le dernier, le B-24 "Sacktime" s'écrase quelques minutes plus tard non loin d'une base aérienne en Belgique.

Suite à des problèmes moteur, Klaus Han est séparé du reste du Sonderkommando Elbe. Le pilote allemand repère quatre P-51 qui fonce vers lui, un combat s'engage et lors d'une passe frontale, Klaus Han est gravement touché à l'épaule gauche. " Je me demandais pourquoi je ne pouvais plus mettre les gaz, avec toute cette excitation je ne me

suis même pas rendu compte que j'étais blessé." Le BF 109 du pilote allemand passe sur le dos et plonge vers le sol. Juste en dessous de lui se trouve un groupe de B-17 du 487th Bomb Group. Klaus Han saisi l'occasion et vise le B-17 au centre de la formation ennemie. Il redresse son appareil et juste avant l'impact détache son harnais puis passe sur le dos et ouvre finalement la verrière de son chasseur. Le BF 109 détruit complètement la dérive, les gouvernes de profondeurs et de direction du B-17. "Il y a eu un grand boom, l'appareil à tremblé de tout son être" racontera Budd Wentz le pilote du bombardier à des journalistes. Klaus Han est éjecté au moment de l'impact, mais parvient à ouvrir son parachute. Il survivra à la collision avec le B-17 de Budd Wentz. Tant bien que mal le pilote américain parvient à mettre cap à l'ouest et à rejoindre un petit aérodrome qui venait tout juste d'être capturé par une division d'infanterie américaine.

Un peu plus tard le B-17 "E-Z Goin" (43-38514) du 351st Bomber Squadron est attaqué par un BF 109 du Sonderkommando Elbe. Laissons ici la parole au Colonel G. Greenwood témoin de l'attaque, alors membre d'équipage d'un B-17 au sein du 351st Bomber Squadron, 100th Bomber Group. " Durant le trajet, le groupe n'a connu que quelques éclats de Flak, mais on nous avait informés que nous allions sûrement rencontrer des Me 109 pilotés par de jeunes inexpérimentés avec pas plus d'une cinquantaine d'heures de vol pour formation. Nous nous dirigeons donc vers notre objectif, [un dépôt de carburant



non loin d'Hanovre NDLR], en scrutant le ciel pour apercevoir les chasseurs allemands. À 12h50 nous avons menés notre mission de bombardement à bien depuis une altitude de 14 880 pieds. Mais la chasse allemande commence à se manifester. Sur le chemin du retour, à 13 heures 36 nous avons aperçu un ME 109 piquer sur la vaste formation de B-17. C'est alors que l'avion allemand a percuté de plein fouet l'empennage d'un B-17 lui arrachant le stabilisateur horizontal. L'hélice du chasseur a complètement détruit l'empennage, les gars ont du lutter comme des diables pour garder le contrôle de l'avion. Le bombardier endommagé a réussi à rentrer seul à Thorpe Abbots. Nous étions choqués d'avoir vu cela. Ce n'est qu'à mon retour que j'appris qu'il s'agissait du bombardier surnommé E-Z Goin des Lieutenant Joe Martin et Henry Cervantes volant dans le B Squadron."

Comme nous le voyons les équipages américains reviennent très choqués de leur mission toutefois même si le percutage en plein vol a un impact indéniable sur le moral des américains, l'attaque du Sonderkommando Elbe est un véritable fiasco. Le manque de formations des jeunes aviateurs allemands et l'attaque désorganisée permet aux chasseurs d'escorte américains d'abattre bon nombre d'avions du Sonderkommando. L'escorte allemande se révèle tout simplement incapable de protéger une formation éclatée et désorganisée.

Bilan de l'opération

Le bilan de l'opération Wehrwolf est sans appel. L'attaque des 120 pilotes du SonderKommando Elbe est un échec. Sur les 1 257 bombardiers lourds américains qui attaquent le IIIe Reich ce jour-là, seulement 37 appareils sont abattus, dont neuf par abordage et trois bombardiers endommagés par les pilotes du Sonderkommando Elbe réussirent à rentrer. Du côté allemand, les forces du Kommando sont décimées, soit par la chasse d'escorte américaine, soit par des problèmes mécaniques. Ainsi les américains revendiquent 59 appareils ennemis abattus. De plus, ce jour-là, les pilotes des chasseurs d'escorte américains, horrifiés par les attaques du SonderKommando Elbe, n'hésitent pas à ouvrir le feu sur les parachutes allemands. L'attaque du 7 avril 1945 coûte aux américains 37 bombardiers, dont 12 pour le Sonderkommando Elbe. Les Messerschmitt Me 262 qui ont servi d'escorte aux appareils d'abordage n'ont pu protéger efficacement les chasseurs dépourvus de blindage.

Après cet échec majeur, cette unique tentative de la Luftwaffe avec le SonderKommando Elbe signe l'une des dernières folles tentatives d'esprits malades pour tenter de renverser une fin de guerre alors inévitable puisque, un mois après, le 7 mai 1945, le IIIe Reich dépose les armes.



L'équipage du "E-Z Goin" prend la pose au retour de sa mission. Les dégâts sont clairement visible. De gauche à droite : Ralph E. Spada, Matthew Schipper, Alfred Collins, Paul Gerling, Joe Carl Martin, Antonio Picone, Henry Cervantes. Au premier plan : William E. Dudecz, Norman Larson. (100th BG Photo Archives)

Les pertes de la 8th Air Force selon les Bomb Group (Ces chiffres indiquent les avions détruits ou endommagés).

Voyons désormais les pertes américaines dues aux attaques du SonderKommando Elbe.

388th Bomb Group ("Knettishall"):

Un B-17 du 561st Squadron portant le numéro 42-97105 surnommé «Paper Doll», piloté par le Lieutenant Lewis A. Hickham est percuté au niveau de Lunebürg sur le vol de retour. L'appareil s'est crashé mais l'équipage évacue l'appareil à temps.

Un B-17 du 563rd Squadron surnommé "Paula Sue" portant le numéro 43-28869, piloté par le Lieutenant Roberts F. Bars. L'appareil s'est crashé.

452nd Bomb Group ("Deopham Green"):

Un B-17 du 731st Squadron surnommé "Snake Eyes" portant le numéro 42-31366, piloté par le Lieutenant David W. Sharp. L'appareil s'est crashé après son attaque sur Kaltenkirchen. L'attaque a été portée par Werner Zell, qui fut blessé par un P-51.

100th Bomb Group ("Thorpe Abbotts"):

Un B-17 du 351st Squadron surnommé "E-Z Goin" portant le numéro 43-38514, piloté par le Lieutenant Joe Martin. L'appareil réussit à se poser.

Un B-17 du 418th Squadron surnommé "Candys Dandy" portant le numéro 42-97071 piloté par le Lieutenant Arthur R. Calder. L'appareil a explosé.

Un B-17 du 550th Squadron portant le numéro 44-8744 et piloté par le Lieutenant George E. Burich Jr. L'appareil s'est écrasé.

490th Bomb Squadron ("Eye"):

Un B-17 du 850th Squadron surnommé "Lady Helene" portant le numéro 43-38002 piloté par le Lieutenant Richard L. Druhot. L'appareil s'est crashé. Il subit l'attaque de Hans Nagel, qui avait d'abord réussi à abattre un bombardier avec ses propres mitrailleuses avant d'aborder ce B-17. Nagel fut tué sur le coup.

Un bombardier dont le Squadron et le pilote est inconnu, il portait le numéro 43-38058. L'appareil s'est posé.

487th Bomb Group ("Lavenham"):

Un B-17 non identifié piloté par le Lieutenant Budd Wentz. L'appareil est très endommagé par l'attaque de Klaus Hahn. Le pilote allemand a déchiqueté l'empennage du bombardier avec son hélice. Hahn a survécu mais est blessé avant l'abordage par 4 P-51 d'escorte. Le B-17 a tout de même réussi à se poser en Belgique sur la base de code A-92 à Trond.

389th Bomb Squadron ("The Sky Scorpions"):

Le B-24 surnommé "Palace of Dallas" portant le numéro 44-49254 piloté par le Lieutenant Bob C. Dallas. L'appareil s'est crashé après la violente attaque d'Heinrich Rosner qui a heurté le cockpit avec l'aile de son appareil. Le B-24 du 566th Squadron portant le numéro 44-49533 piloté par le Lieutenant-colonel Walter R. Kunkel. Cet appareil fut la seconde victime d'Heinrich Rosner, il explose en vol, mais les membres d'équipage avaient déjà quitté l'appareil. A noter que le Sgt Eugene N. Sullivan mitrailleur de nez au sein du 566th BS revendique un Me 109 endommagé.

93rd Bomb Group ("The Traveling Circus"):

Un B-24 dont le numéro et le pilote reste inconnu.

467th Bomb Group ("The Rackhealth Aggies"):

Un B-24 du 789th Squadron surnommé "Sacktime" portant le numéro 42-94931. L'appareil a subi l'attaque d'Heinrich Henkel qui a abordé le bombardier au niveau de l'empennage.