

BATAILLES AÉRIENNES N° 63

DES LOUPS SUR L'ATLANTIQUE

Les chasseurs lourds du V.(Z)/ KG 40

par **Chris Goss** (traduit de l'anglais par **Michel Ledet**)
Profil couleur de **Thierry Dekker & Pierre Tilley**



P.05 : 1-UN BOMBARDIER DEVIENT CHASSEUR

P.11 : 2-DES LOUPS SUR L'ATLANTIQUE !

P.19 : 3-JANVIER À AVRIL 1943 : UNE PÉRIODE INTERMÉDIAIRE

P.28 : 4-MAI-JUILLET 1943 : DE DURS COMBATS

P.38 : 5-JUILLET-SEPTEMBRE 1943 : LA PÉRIODE LA PLUS VIOLENTE

P.50 : 6-AOÛT-DÉCEMBRE 1943 : LE VENT TOURNE

P.68 : 7-JANVIER-AOÛT 1944 : VICTOIRE ALLIÉE

P.84 : LE JUNKERS JU 88 C-6 : PRÉSENTATION



Ju 88 C-2 de la Z./KG 30 sur le terrain de Stavanger-Sola où des armuriers préparent les munitions.
(BA)

1-UN BOMBARDIER DEVIENT CHASSEUR

LES DÉBUTS DU JU 88 COMME ZERSTÖRER

Le Junkers Ju 88 fut conçu initialement comme un bombardier rapide. Les premiers essais prouvèrent qu'il était parfaitement adapté à ce rôle. Cependant, les responsables de la Luftwaffe voient dans ses excellentes performances et son importante autonomie une occasion de disposer également d'un chasseur lourd ou *Zerstörer* (littéralement destructeur destroy comme on dira ensuite), selon le vocabulaire utilisé. Mais il faut attendre la mi-1939 pour que l'on pense sérieusement à installer plusieurs mitrailleuses dans le nez d'un appareil dont le prototype prend l'air au début de 1940. Les essais donnant entière satisfaction, le RLM autorise la production d'une série limitée du Ju 88 *Zerstörer*, version désignée Ju 88 C.

La première grande unité à percevoir le Ju 88 C est la *Kampfgeschwader 30*, une escadre de bombardement alors basée à Westerland, sur l'île de Sylt, en Mer du Nord (tout près de la frontière avec le Danemark). Une *Zerstörerstaffel*, la Z./KG 30, est alors mise sur pied sur le terrain de Perleberg le 21 février 1940, ayant à sa tête l'Oblt Herbert Bönsch âgé de 29 ans. Pendant presque un mois et demi, l'entraînement et la formulation des tactiques se succèdent jusqu'à ce que l'escadrille soit déclarée opérationnelle. Bien qu'ayant fait mouvement sur le terrain de Westerland, il semble que la Z./KG 30 ne prend aucune part à l'invasion de la Scandinavie qui débute le 9 avril ; elle est cependant transférée sur le terrain norvégien de Stavanger-Sola deux jours plus tard ; sa tâche consiste alors en la défense occidentale de la Norvège contre les attaques de la RAF et en la protection des vulnérables Ju 52 de transport.

L'escadrille n'a guère à patienter très longtemps pour recevoir son baptême du feu. Le 12 avril, en compagnie de Messerschmitt Bf 110 du I./ZG 76, une *Kette* de Ju 88 C-2 intercepte un groupe de bombardiers britanniques qui attaquent le trafic maritime au large de Stavanger. Il s'agit alors de la plus importante opération de bombardement de la RAF depuis le début des hostilités et neuf appareils sont abattus par la chasse et la Flak. L'Ofw Martin Jeschke et l'Uffz Peter Lauffs, de la Z./KG 30, revendiquent chacun un Wellington du N° 149 Squadron tandis que l'Uffz Erwin Mans et son équipage sont tués lorsque leur Ju 88 est descendu par le feu croisé des bombardiers, s'abattant en mer au sud-ouest de Stavanger.

L'unité remporte d'autres victoires le 13 avril 1940 (l'Uffz Laufs revendique un Lockheed Hudson à l'est de Stavanger), le 17 avril (l'Ofw Jeschke détruit un Blenheim à l'ouest de Stavanger) et finalement trois autres le 16 mai, lorsque l'Oblt Bönsch revendique un Blackburn Roe et l'Uffz Laufs, deux Blackburn Skua au sud-est de Narvik. À cette période, les appareils de la Z./KG 30 sont principalement chargés de l'escorte des Ju 88 de la KG 30 qui s'en prennent à Narvik et à l'attaque des objectifs au sol dans le même secteur ; elle a d'ailleurs fait mouvement dès fin avril sur le terrain de Trondheim-Vaernes. Les premiers succès dans l'attaque au sol sont remportés le 25 avril quand le Lt Manfred Riegel détruit trois Gladiator du N° 263 Squadron sur le lac de Lesjaskog, son radio-mitrailleur Ogefr Richard en détruisant un autre. Cinq jours plus tard, le Lt Wilhelm Pack, l'Ofw Kurt Hermann et l'Uffz Wiessmann détruisent chacun un biplan Fokker C.V au sol à Setnesmoen. De telles missions ne sont pas sans danger et lors d'une mission parmi les dernières de la campagne de Norvège, un *Zerstörer* est abattu par la DCA et s'écrase à Bjornfjell le 7 juin 1940, son équipage s'en tirant miraculeusement indemne.



Photo couleur de la presse de l'époque des Focke-Wulf FW 200 Condor de la KG 40 à Bordeaux-Mérignac.
(coll. J-L Roba)



© Pierre André Tilley 2012

**Focke-Wulf FW 200
C-3/U1 de la 1./KG
40 de l'Hptm Edmund
Daser, commandant
l'escadrille. Bordeaux-
Mérignac, janvier 1941.**

Ravitaillement en carburant d'un Ju 88 C-6 du V./KG 40. Son code étant assez peu visible, il est quasiment impossible de connaître l'escadrille à laquelle il appartient. L'arrivée de ce type d'appareil va contrebalancer celle du Bristol Beaufighter de la RAF.





Autre vue des Beaufighter du N° 248 Squadron en vol au retour d'une mission sur le Golfe de Gascogne.

Les missions courtes, avec la charge normale de carburant, duraient généralement trois heures et demie avec un demi-tour à environ 45° nord ; avec les réservoirs supplémentaires, nous parvenions jusqu'à la côte espagnole. Le problème était que, avec la radio, seul le navigateur du leader savait quel cap il suivait ; les trois autres navigateurs ne pouvaient se fier qu'aux indications de leur compas. Avec une faible autonomie, c'était difficile. Si le leader trouvait les Scillies juste devant sur sa droite, cela allait mais si tel n'était pas le cas, il y avait peu de chance pour que la navigation des trois autres soit meilleure ! Il y eut quelques

incidents au cours desquels des détachements en provenance d'autres squadrons se perdirent et durent se poser en France en perdant leur appareil. Je me souviens que quand les Allemands étaient trop contents de nous indiquer le chemin par radio, il suffisait de lui demander de lire son nom avant d'accepter les coordonnées. »

Malgré les qualités du Mosquito, il faut attendre quelques mois avant de remporter la première victoire au cours d'une mission d'intrusion, essentiellement à cause des mauvaises conditions météo.



© Pierre André Tilley 2012

De Havilland Mosquito NF. II (chasse de nuit) serial DD636 du N° 264 Squadron basé à Corlerne en avril 1943. Cet appareil fut perdu lors d'une mission de pénétration le 9 novembre 1943, alors qu'il servait au N° 157 Squadron.



© Pierre André Tilley 2012

**Boeing B-17E Fortress IIA serial FK209 « J » du N° 59 squadron, basé à Chivenor au printemps de 1943.
Cet appareil fut abattu par l'Ob/t Hermann Horstmann de la 13./KG 40 à 13h15 le 23 mars 1943.**

inconnue. Le seul officier suffisamment expérimenté est désormais le *Staffel Kapitän* de la 15./KG 40, le *Hptm* Hans Morr, âgé de 32 ans. Lorsqu'il prend le commandement de son escadrille, il a à son actif 54 missions au sein des I. et III./KG 40 et est le seul détenteur de la *Frontflugspange* en or ; cela ne fait cependant pas de lui un pilote de chasse accompli.

Le commandement du groupe passe alors officiellement à l'inexpérimenté *Hptm* Alfred Hemm tandis que celui de la 13./KG 40 est confié à Hermann Horstmann. L'*Ob/t* Kurt Necesany (22 ans) se voit confier le commandement de la 14./KG suite à la disparition du *Hptm* Reicke, comme on l'a vu précédemment. Tout comme Horstmann, Necesany est arrivé directement

de l'école au V./KG 40 mais de tous les officiers « actifs » du groupe, ce sont les seuls à avoir obtenu des victoires, le premier en ayant trois et le second trois plus deux autres partagées.

Le temps s'améliorant en avril, le nombre de missions croît mais une seule victoire vient s'ajouter au tableau de chasse de l'escadrille, sans provoquer de perte. Avec le mois de mai, les tactiques des U-Boot changent et si les équipages allemands ont pu un instant penser que le mois précédent avait été actif, mai va leur donner de quoi réfléchir. Malheureusement pour le V./KG 40, son inexpérience du combat aérien va avoir de lourdes répercussions alors que la RAF relève le défi.



L'une des rares photos couleur montrant un Boeing Fortress II d'un squadron non identifié du Coastal Command de la RAF survolant la côte écossaise. Les Ju 88 C-6 ne montaient jamais si haut mais les U-Boot étaient bien là !

(IWM)



L'augmentation de l'activité aérienne amène les différentes escadrilles à approcher des 500 missions de combat et il est d'ailleurs possible que l'émulation ait motivé certaines des missions pour être la première à atteindre ce chiffre. Cet honneur revient en fait à la 14./KG 40 et plus particulièrement à son chef, l'Oblt Kurt Necesany, qui accomplit la 500^e mission de l'unité le 21 mai 1943. Ce fut certainement un événement car les photos prises à l'occasion montrent Necesany entouré par tous les hommes de son escadrille pour débiter ce qui dut être une grande fête. La 13./KG 40 atteint les 500 missions le 1^{er} juin, jour où périt sous les coups du V./KG 40 l'un des meilleurs acteurs britanniques de l'époque. Mais les avions demeurés en France poursuivent leur action. Ainsi, le 17 mai 1943 à 8h20, le Hptm Hans Morr et son équipage abattent un Sunderland du N° 10 (RAAF) Sqn ; les 11 hommes de l'équipage du F/Lt M.K. Kenzie sont tués. Deux jours plus tard, la 15./KG 40 endommage un autre Sunderland qu'elle croit avoir descendu ; il s'agit d'un appareil du N° 461 Sqn du F/O J.G.P. Weatherlake. La victoire semble avoir été attribuée à l'escadrille.

Le 29 mai, annonce est faite concernant le changement de tactique des U-Boot dans le Golfe de Gascogne, avec effet à partir du 3 juin. À partir de cette date, les U-Boot devront traverser le Golfe par deux ou trois et en cas d'attaque ennemie, se défendre en surface. Ce changement

fait certainement suite au combat mené entre un Sunderland du N° 228 Sqn et l'U-441 le 24 mai précédent et qui vit le premier sous-marin équipé pour le combat antiaérien abattre l'attaquant, même si le U-Boot est fort endommagé. En vue de ce changement de tactique, le 1^{er} juin, le V./KG 40 intensifie ses missions... malheureusement pour certains avions alliés passant par là.

Tôt dans la journée, les Alliés déplorent leurs premières pertes. Les Wellington du N° 420 Sqn viennent d'être détachés du Bomber Command vers le Moyen-Orient et, depuis le 19 mai, le

Le Ju 88 C-6 (W.Nr. 360119) du Hptm Hans Morr, photographié le 4 septembre 1943, porte sur la dérive les deux marques de victoires attribuées le 19 mai 1943.



L'Oblt Hermann Horstmann de la 13./KG 40.



Junkers Ju 88 C-6 (WkNr. 360119) probablement codé F8+FG, la dernière lettre étant utilisée par l'état-major du V. Gruppe d'une escadre dans la Luftwaffe. Étrangement, cette lettre figurait sous la voilure. L'appareil était celui du Hptm Hans Morr, commandant de la 15./KG 40 à Bordeaux-Mérignac en mai 1943. Morr fut crédité d'une victoire sur un Short Sunderland le 19 mai 1943.



Consolidated PBY-5 Catalina du VP-63 ; cet appareil fut accidenté en février 1944.

et au côté. L'appareil était criblé de balles. Nous ne pouvions plus manœuvrer les ailerons ni la gouverne de direction et l'un des moteurs était en feu. Heureusement, mes manœuvres nous avaient amenés à deux ou trois cents pieds au-dessus de la mer et nous nous dirigions droit vers une mer agitée et un vent assez fort (30-40 nœuds). Je parvins à tirer sur les gouvernes de profondeur qui répondaient toujours puis posai l'hydravion aussi doucement que possible.

Le copilote Bob Bedell n'était pas blessé et je parvins à sortir du cockpit par la vitre latérale. Patterson fut éjecté de la position latérale mais il reçut un coup violent au front. Un dinghy à sept places fut lancé, atterrissant tout près de Patterson. Bedell le gonfla et il nous aida Patterson et moi à grimper dedans. L'hydravion dérivait, totalement en flammes et il coula quelques minutes après. Le vent fort et la mer très agitée nous empêchèrent de tenter quoi que ce fût d'autant que l'obscurité commençait à tomber.

Le lendemain matin, nous aperçûmes plusieurs destroyers en patrouille. Il s'agissait de frégates de la Royal Navy nous recherchant. Heureusement, nous fûmes aperçus et recueillis avant de retourner à Portsmouth. Bedell revint à l'unité. Patterson et moi fûmes envoyés aux États-Unis pour y être hospitalisés avant d'être réaffectés. Malheureusement, Bob Bedell, devenu commandant d'avion, fut tué plus tard alors qu'il volait vers l'Afrique du Nord. »

Trois Catalina PBY-5 du VP-63 à Pembroke Dock. Les deux premiers portent un camouflage gris bleu et gris clair tandis qu'un autre est peint entièrement blanc, couleur réglementaire pour les opérations sur l'Atlantique.

(NARA)

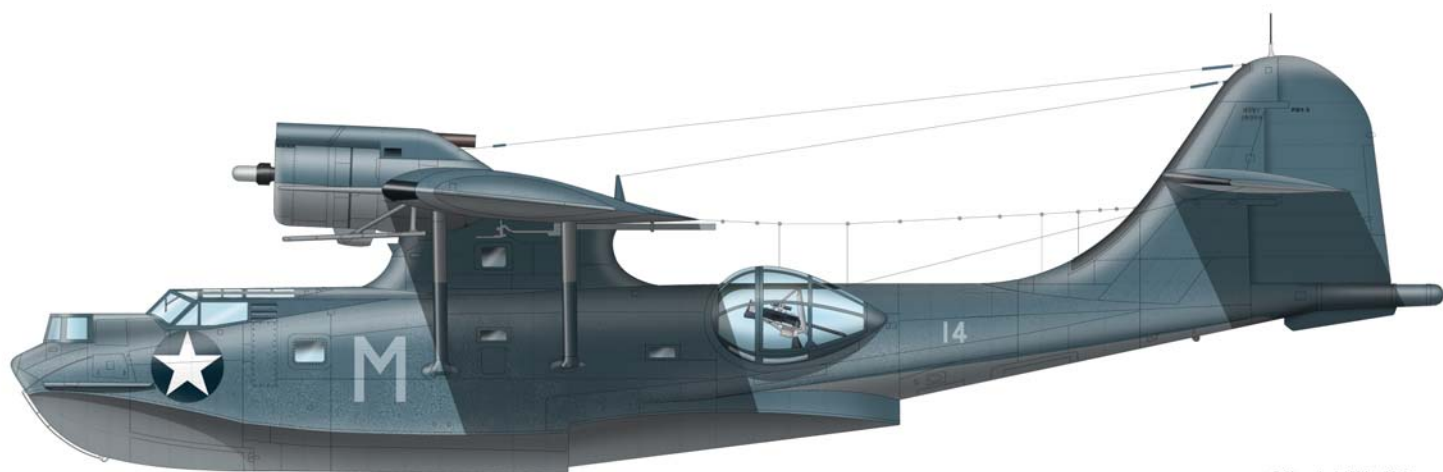
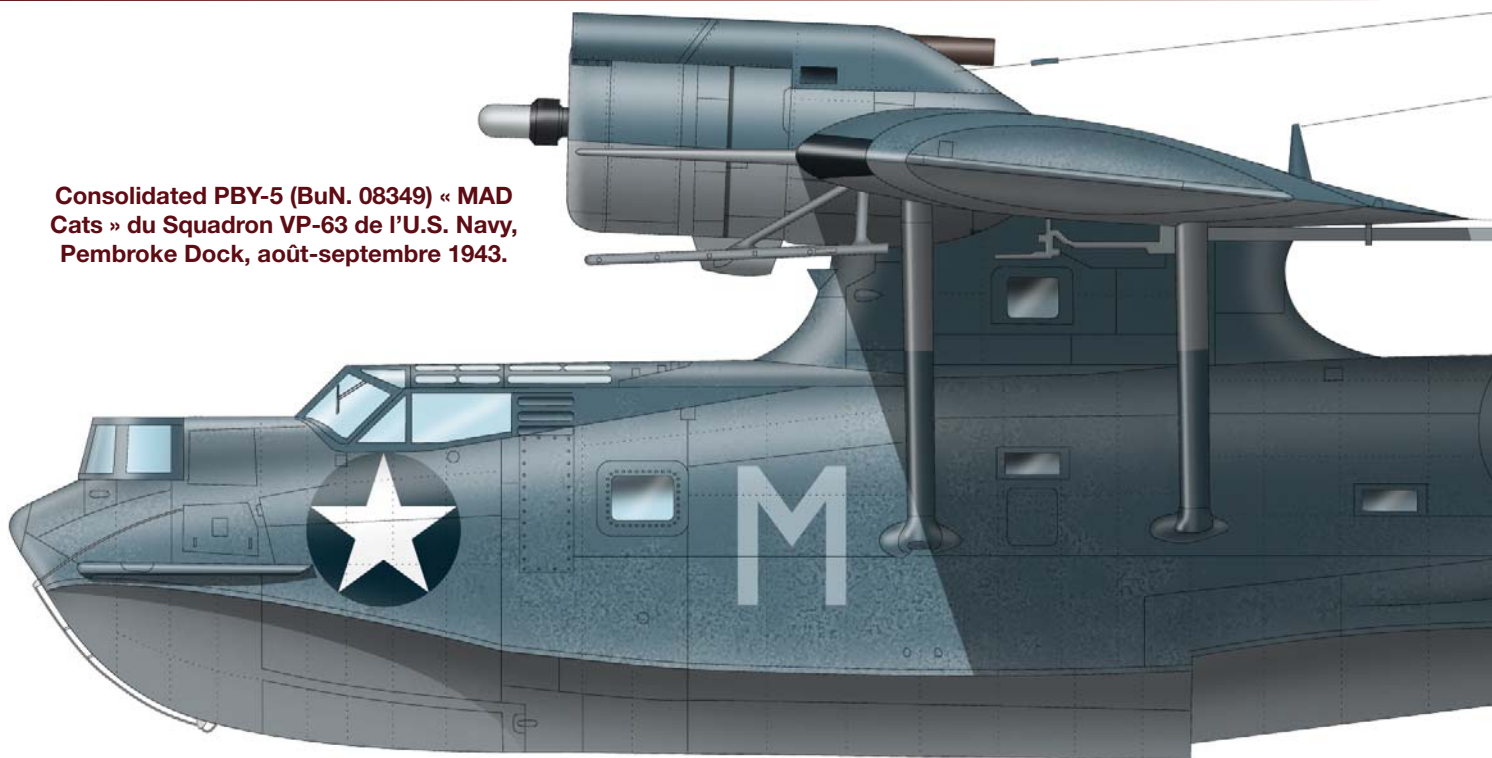


Au bout de 50 années, le compte-rendu de Bill Tanner est évidemment devenu moins dramatique. Cependant, selon le rapport de l'époque, rédigé après son sauvetage, le combat fut long et violent. De plus, après le crash, il ne savait pas que d'autres membres du VP-63 cherchaient après lui et pour l'un des pilotes, le Lt Ralph Spears, cette recherche fut difficile pour des raisons personnelles comme il en témoigne : « Le 1^{er} août 1943 était un dimanche et j'avais échangé mon service avec Bill Tanner. Son équipage prit le « Aunt Minnie » et je devais donc prendre son tour le lendemain. Quand nous avons été informés de l'attaque, je fus appelé très tôt et nous avons décollé avant l'aube pour rechercher notre appareil qui devait avoir été abattu. La RAF avait reçu un signal « OA » qui correspondait à notre signal en cas d'attaque puis OA Position après une attaque. Je me dirigeai vers le secteur et aperçus un dinghy dégonflé et vide. Je grimpai à environ 6000 pieds puis aperçus un navire, plus tard identifié comme HMS Bideford. Je me dirigeai vers lui, envoyai le signal de reconnaissance du jour et reçus une réponse amicale. Le navire se dirigeait vers l'Angleterre avec Bill Tanner, Bob Bedell et Patterson à bord. On me donna une brève description de leur état. Je poursuivis ma patrouille à 6000 pieds. Environ quatre heures plus tard, nous aperçûmes trois grands navires croisant suivant un cap nord-ouest. Nous avons envoyés le signal de reconnaissance mais la réponse fut un coup de canon. Nous vîmes les trois destroyers allemands ainsi que le Bideford de notre altitude et réalismes que ce dernier serait intercepté dans une heure environ. Nous nous sommes donc dirigés vers le Bideford, descendant à 500 pieds et l'avons informé de l'éventuelle interception. Le navire changea de cap et se dirigea vers l'ouest. La base nous demanda de surveiller les navires allemands, ce que nous fîmes jusqu'à la limite de notre carburant. Mais au moins, le Bideford put rentrer en Angleterre. »

Les pilotes allemands connus pour avoir pris part au combat contre le Catalina sont le Lt Knud Gmelin et l'Uffz Heinz Hommel de la 13./KG 40 puis le Lt Friedrich Maeder et le Lt Lothar Wolff de la 15./KG 40. Les Allemands ont effectué une série d'attaques dévastatrices et coordonnées de chaque côté de l'hydravion. Le coup de grâce fut donné par une attaque frontale qui entraîna la mort du mitrailleur avant et blessa le pilote.

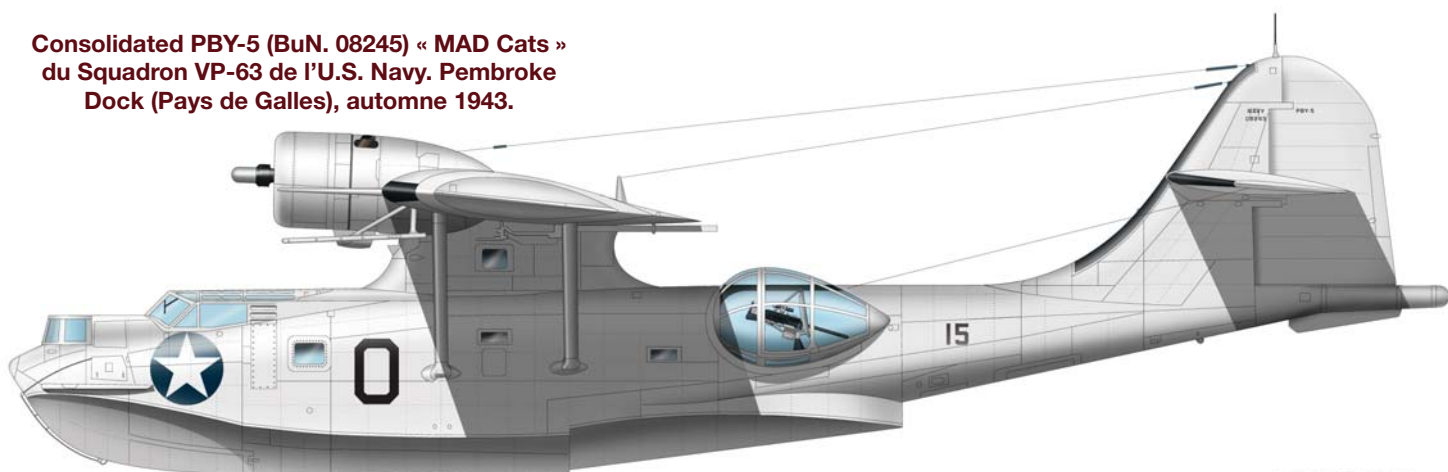
Dans son rapport, l'Ens Bob Bedell précisa qu'il avait observé des impacts sur deux voire trois avions ennemis suite au tir de la mitrailleuse droite et l'un d'eux a peut-être été contraint de se poser

Consolidated PBV-5 (BuN. 08349) « MAD Cats » du Squadron VP-63 de l'U.S. Navy, Pembroke Dock, août-septembre 1943.

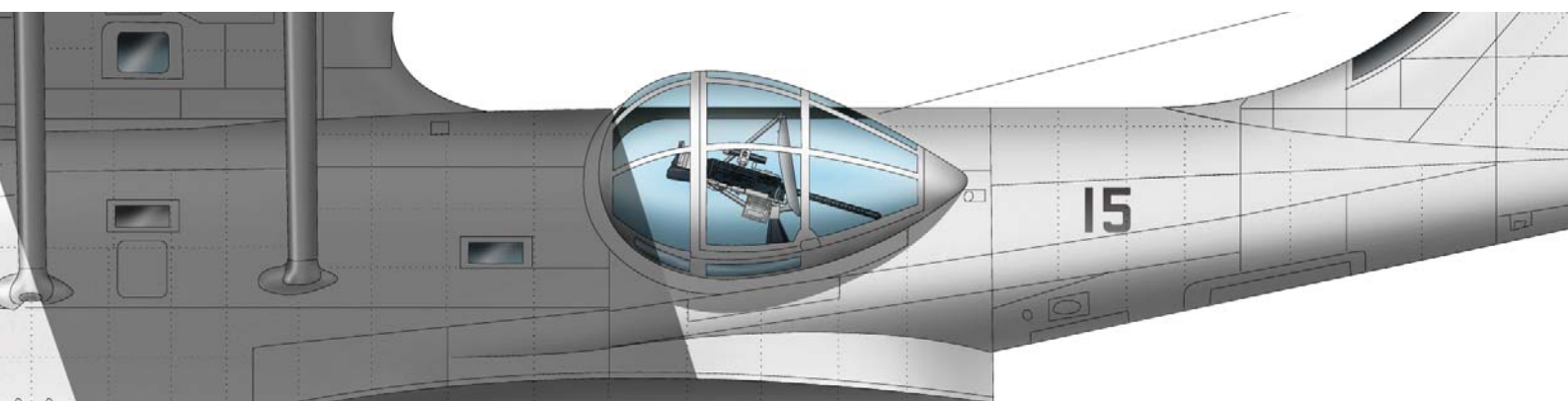


© Pierre André Tilley 2012

Consolidated PBV-5 (BuN. 08245) « MAD Cats » du Squadron VP-63 de l'U.S. Navy. Pembroke Dock (Pays de Galles), automne 1943.



© Pierre André Tilley 2012



venant de gauche fut lancée à quelque 200 mètres, ses impacts détruisant le mécanisme de commande de la profondeur et le dessus de la tourelle supérieure, blessant bien entendu le mitrailleur qui demeura à son poste ; il continua à tirer et put observer un avion ennemi partir en feu. Un autre appareil ennemi se présenta ensuite à l'avant droit et fut pris dans le feu croisé de la tourelle supérieure et des mitrailleuses latérales. Nous eûmes peur de le voir s'écraser contre nous mais à 50 mètres, il reprit de la hauteur, nous survola et partit en piqué, le mitrailleur rapportant dans l'intercom l'avoir vu plonger et s'écraser en mer. Nous nous trouvions alors à 1500 pieds et étions continuellement attaqués de droite et de gauche par des avions seuls ; cependant aucune de ces attaques n'était à bonne portée de tir. Vers 16h28, un avion ennemi se présenta sur le côté droit, ouvrant le feu à 1000 mètres jusqu'à ce qu'il arrive à une centaine de mètres. La tourelle supérieure était hors service à ce moment-là mais comme l'ennemi rompit devant nous en conservant un cap parallèle sur la droite, le mitrailleur de nez le tint dans son viseur à une centaine de mètres. Je pus voir, tout comme le radio, des traçantes faire mouche dans le cockpit et l'aile gauche et nous avons observé l'appareil s'écraser en mer. Les tirs de cet avion avaient été dévastateurs, créant de grands trous les réservoirs d'aile et un obus avait pénétré dans le cockpit par la vitre droite, explosant sur le tableau de bord devant le pilote. Ce dernier fut sérieusement blessé au visage, à la poitrine et à la main gauche. Je pris donc le manche tandis que le radio prenait soin du pilote. Nous perdîmes la presque totalité de notre carburant et les moteurs 3 et 4 étaient en panne, ne nous laissant qu'un seul moteur en marche. J'entamai la procédure d'amerrissage forcé et fit planer l'appareil vers la

mer quand à 1000 pieds, un avion ennemi attaqua de l'avant droit, fonçant jusqu'à 500 mètres avant de s'écarter vers l'arrière. Son tir cribla le fuselage et détruisit le dinghy se trouvant à gauche du compartiment radio. À 16h47, l'avion heurta la mer à quelque 150 km/h. »

Dans ce qui fut le dernier combat fatal pour le 479th ASG, sept des dix membres de l'équipage s'en sortent, le Lt Finneburgh et deux autres aviateurs coulant avec le B-24. Malheureusement, quand les survivants sont recueillis par la frégate HMS Redpole dans l'après-midi du 11 septembre 1943, le Sgt Sutton, radio, est déjà décédé des suites des blessures subies lors de l'amerrissage forcé.

Le dernier engagement de l'unité se déroule le 17 octobre 1943, quand un Ju 88 intercepte le B-24D du Capt Estes du 22nd Squadron qui est légèrement endommagé ; le 1^{er} novembre 1943, l'ordre de cesser les opérations anti-sous-marines arrive. Le mot de la fin est donné par le rédacteur du journal de l'unité : « Avec les milliers et centaines de milliers d'heures dédiées à la spécialité du combat contre les sous-marins, avant et après Pearl Harbor par les unités de l'USAAF, c'est avec regret et amertume que nous voyons cette expérience inutilisée tandis que le personnel est réparti dans d'autres spécialités. »

La guerre contre les U-Boot et le V./KG 40 repose alors, côté américain, sur les épaules du Fleet Air Wing 7 de l'US Navy qui, en plus des Catalina du VP-63, met aussi en œuvre des PB4Y-1, version navale du B-24 Liberator. La première unité ainsi équipée, le VB-103, débute les opérations depuis Saint Eval le 30 août 1943 et perd son premier appareil, piloté par le Lt Keith Wickstrom

Photo en couleurs d'un PB4Y-1, version navalisée du B-24 Liberator, appartenant au VB-103 servant au sein du Fleet Air Wing 7. Cet appareil (BuNr. 32032), commandé par le Lt (jg) Ralph Brownell fut perdu après avoir détruit le sous-marin U-508 le 12 novembre 1943, au nord du Cap Ortegal. Tout l'équipage périt et on ne connaît toujours pas la raison exacte de sa perte, d'autant qu'il n'y eut aucun rescapé de l'U-508.
(NARA)





LE JUNKERS JU 88 C-6 : PRÉSENTATION

Le Junkers Ju 88 C-6 est la version de chasse du célèbre bombardier Ju 88 A-4. Il n'aurait, en fait, jamais dû exister et comme ce fut souvent le cas, seuls des impératifs liés à l'évolution de la guerre permirent sa production...

Photo en vol du Ju 88 C-6 F8+CY de la 14./KG 40 probablement à la fin de 1943. (coll. J-L Roba)

LES ORIGINES

Il n'y avait en effet aucune raison que naisse une version de chasse du bombardier Ju 88 A dont le premier prototype, le Ju 88 V-1 (WkNr. 4941, D-AQEN), avait pris l'air le 21 décembre 1936 aux mains du pilote d'essai Karl-Heinz Kindermann. La Luftwaffe, Hermann Göring en tête, n'avaient d'yeux que pour le bimoteur Messerschmitt Bf 110, très prometteur dans son rôle de chasseur lourd. Pourtant, les ingénieurs chez Junkers pensaient qu'une version *Zerstörer* (destroyer) du nouveau bombardier pouvait concurrencer le Bf 110 ; débarrassé de ses équipements de bombardement, le Ju 88 pouvait atteindre 490 km/h alors que la version Bf 110 B, livrée aux unités en 1938, n'atteignait que 460 km/h. Vaincre les réticences du RLM et de Göring ne fut guère simple mais Junkers reçut l'autorisation d'utiliser le Ju 88 V7 (WkNr. 4947, D-ARNC puis GU+AE) pour les essais d'une version *Zerstörer*. On ne sait cependant pas si ces essais d'une version « destroyer » eurent réellement lieu. L'appareil débuta en principe sa carrière le 27 septembre 1938 mais il est fort probable qu'il servit très rapidement à la mise au point des versions de reconnaissance.

Afin de palier le plus gros défaut du Bf 110, sa trop faible autonomie, Junkers proposait toujours d'adapter le Ju

88 au rôle de chasseur lourd. Cela ne se fit pas sans mal. En effet, le RLM ne considérait le Ju 88 que comme un bombardier et il n'était guère question de « déranger » les chaînes de fabrication alors qu'il fallait rééquiper les unités de bombardement de la Luftwaffe. Malgré tout, le RLM autorisa la transformation de quelques exemplaires Ju 88 A-1, sur une base non prioritaire et à titre d'essai, en chasseurs lourds. Au tout début de 1940, le Ju 88 V15 (WkNr. 0007, D-ARKQ puis DD+IA), jusque-là utilisé pour des essais de moteurs BMW 801, fut partiellement reconstruit à Dessau et équipé d'un nez plein muni d'un armement important composé de trois mitrailleuses fixes MG 17 de 7,92 mm et d'un canon MG-FF ou MG 151. Un second appareil, le Ju 88 V19 (WkNr. 0373) équipé quant à lui de moteurs Jumo 211 A, reçut lui aussi un nez plein avec le même armement que le V15. Afin de confirmer le but de ces transformations, les deux appareils furent respectivement redesignés Z15 et Z19. Ce dernier reçut plusieurs combinaisons d'armement dont un canon MG 151 supplémentaire installé dans la gondole inférieure. Les essais furent satisfaisants et le RLM autorisa alors la production limitée d'une version simplement désignée Ju 88 Z qui devint rapidement Ju 88 C. Cette version, en l'occurrence désignée Ju 88 C-2, devait conserver le maximum d'éléments du Ju 88 A-1 dans le but de ne pas perturber la chaîne de fabrication. Notons que le