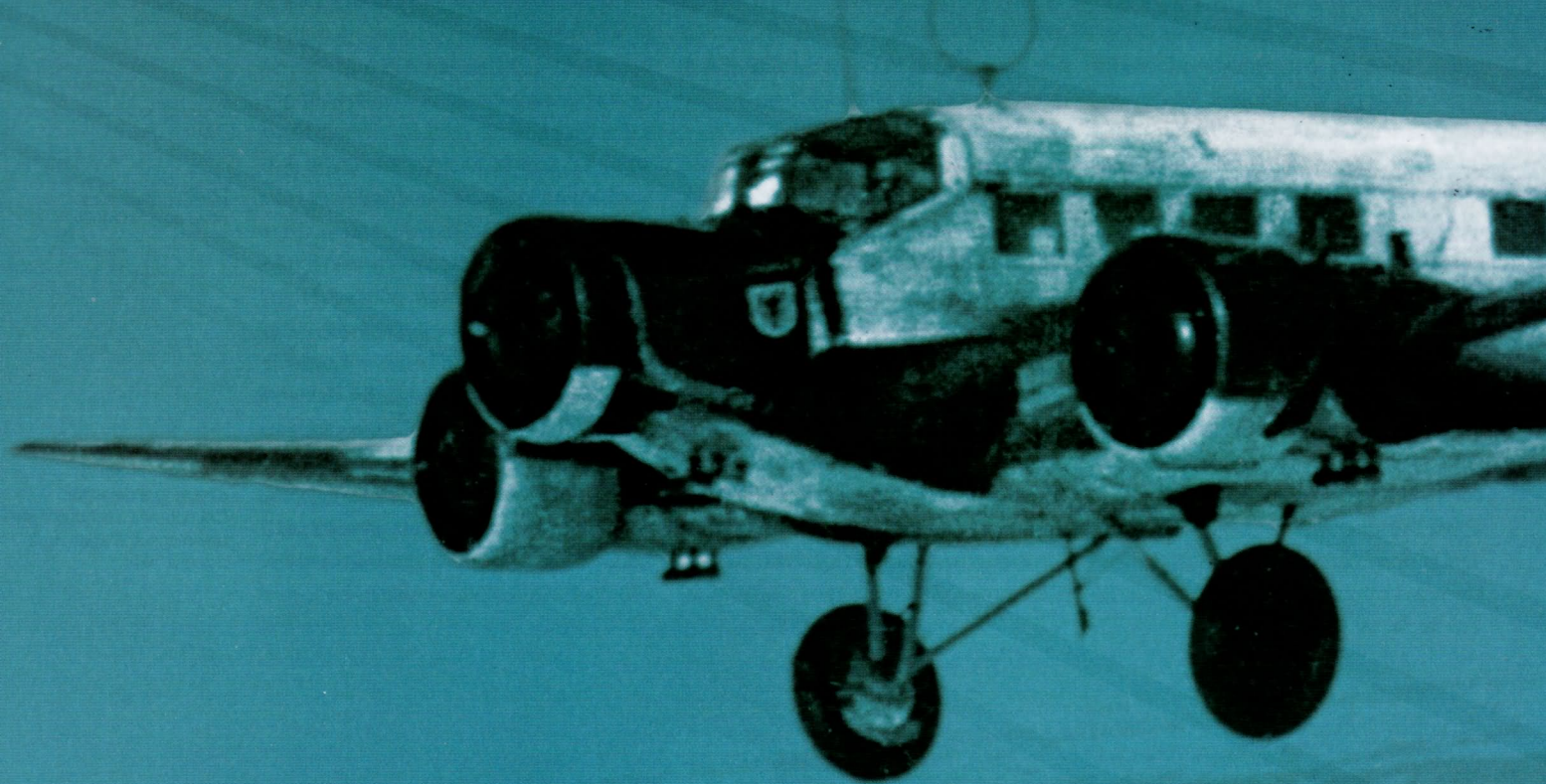




par Rolf Steiner

DANS LA POCHÉ DE DEMĪĀNSK

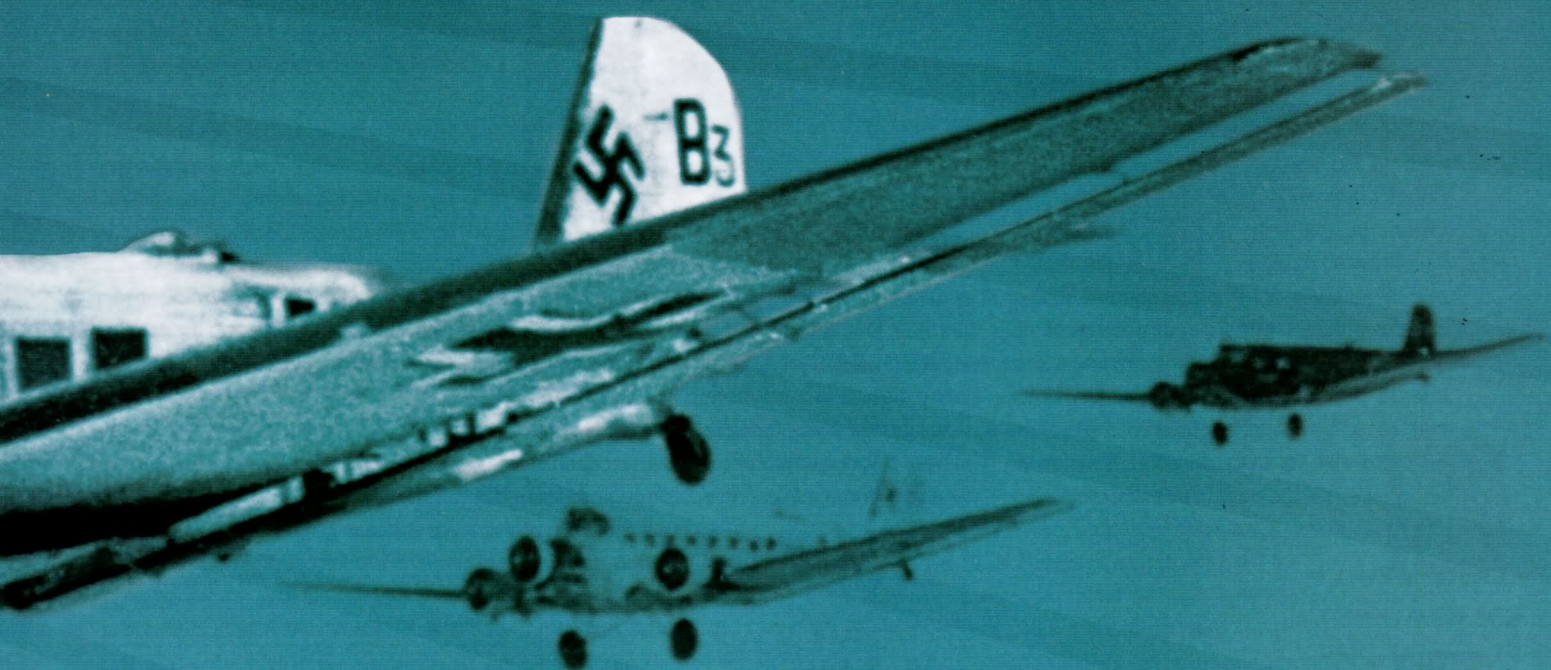


▼ Des Ju 52/3m de la 3./KGr.zbV. 500 survolent la région enneigée de Pskov avant d'aller se poser à Demĭānsk.

Le code « B3 » sur la dérive identifie la 3. *Staffel* du groupe Beckmann.
Archives Caractère
Collection Y. Kadari



1942



Le 9 février 1942, un corps d'armée allemand est encerclé à Demjansk. Des unités de transport de la Luftwaffe entreprennent un pont aérien pour ravitailler la poche. Leur activité incessante pendant trois mois permettra d'établir un étroit couloir par lequel les troupes prises au piège pourront être évacuées. Ce succès, qui fera surestimer les capacités de l'aviation de transport, sera directement à l'origine de la catastrophe de Stalingrad.



LE 5 DÉCEMBRE 1941, TANDIS QUE l'offensive allemande s'enlise aux portes de Moscou, l'Armée rouge lance sa première grande contre-offensive en divers points du front. Elle surprend les Allemands par sa violence et son ampleur. Dans le secteur nord, entre le lac Ilmen et le lac Seliger, la 34^e armée et la 3^e armée d'assaut soviétiques enfoncent les lignes du *Heeresgruppe Nord*.

L'ÉTAU SE REFERME

Le II. *Armee-Korps*, commandé par le *Generalleutnant* Walter Graf von Brockdorff-Ahlefeldt et composé de vétérans aguerris, et une partie du X. *Armee-Korps* sont débordés sur leur flanc droit et repoussés à l'ouest de Kholm. Simultanément, les Soviétiques poussent vers le nord, en partant de Kholm, et vers le sud, en partant du lac Ilmen, en direction de Staraïa Roussa. Les rivières prises par les glaces offrent de véritables autoroutes aux chars soviétiques ! Les Allemands, ne disposant pas de réserves, sont impuissants à contrer cette menace d'encerclement. Le repli du corps d'armée, un moment envisagé, est interdit par Hitler qui exige que Demjansk soit tenu à tout prix. Hitler compte faire de cette ville le pivot de son offensive de printemps, ce qui paraît, avec le recul, être

une fausse raison, puisqu'il n'existe pas de voie ferrée passant par Demjansk et que les routes sont en trop mauvais état pour préparer une concentration de blindés.

À ce secteur, dépendant de la *Luftflotte 1*, n'est affecté qu'un seul groupe de transport, le I./KG zbV. 172 du *Major* Hammer, basé à Riga, et quelque peu débordé par les événements. Cependant, le fameux VIII. *Fliegerkorps* du *Generalleutnant* Wolfgang *Freiherr* von Richthofen, dans le secteur du *Heeresgruppe Mitte*, dispose de deux autres groupes de transport, le IV./KG zbV. 1 et le KG.zbV. 9 [1].

En raison de la topographie, le ravitaillement de Demjansk par la route ou le chemin de fer pose de graves problèmes. Au début du mois de février 1942, alors que la menace d'encerclement se précise, le *General der Flieger* Friedrich-Wilhelm (Fritz) Morzik, *Lufttransportchef*, dont le QG se trouve à Smolensk, donne l'ordre à Richthofen de prêter ses deux groupes de transport, qui sont immédiatement déployés à Pleskau-Süd (Pskov).

Le 9 février 1942, les troupes soviétiques font leur jonction sur la Lovat, à 120 km à l'ouest de Demjansk, créant une immense poche de 70 km de long sur 30 de large dans laquelle 95 000 soldats allemands sont pris au piège. La Wehrmacht est incapable de lancer la moindre contre-attaque pour les

dégager : au nord, elle lutte pied à pied pour conserver Staraïa Roussa et, au sud, une autre poche est en train de se former autour de Kholm, tenu par un autre morceau de la 16. *Armee*, composé, notamment de trois régiments d'infanterie, soit en tout quelque 5 500 hommes.

L'OKH (*Oberkommando des Heeres*, haut commandement de l'Armée) demande à ce que ces poches soient secourues par voie aérienne le temps de préparer une percée pour les évacuer. Le 18 février, il ordonne au *Lufttransportchef* de transférer son état-major à Pleskau-Süd pour coordonner les opérations du pont aérien avec le II. *Armee-Korps*, la *Luftflotte 1* et le *Heeresgruppe Mitte*. L'état-major de Morzik, composé de six officiers, lui inclus, et de trois soldats, s'installe dans des baraquements provisoires prêtés par la KG 4.

Le premier souci de Morzik est de récupérer des unités de transport sur d'autres fronts, puis d'organiser leur installation. Pleskau-Süd (à 275 km de Demjansk et 150 de Kholm) est une base construite en dur, avec atelier de réparation et connexion ferroviaire, parfaitement adaptée aux opérations par tous les temps et de nuit.

[1] L'origine des dénominations de KG zbV. et KG.zbV., respectivement *Kampfgeschwader* et *Kampfgruppe zur besonderen Verwendung* – escadre et groupe de bombardement à emploi spécial – remonte à l'époque où un certain nombre d'unités de bombardement, équipées de Junkers Ju 52/3m, ont été transformées en unités de transport. Deux raisons peuvent être évoquées. La première est que, à l'origine, les unités de transport étaient destinées au largage des parachutistes, une arme nouvelle dont cette dénomination ambiguë préservait le secret. La seconde raison est qu'il s'agissait aussi de ménager la susceptibilité des équipages pour lesquels le passage du combat au transport ne constituait pas nécessairement une promotion.





Ce n'est pas le cas de Pleskau-West, simple piste de secours aménagée de manière sommaire. Morzik dispose aussi de Korovïe-Selo, terrain avancé à vingt kilomètres au sud-ouest de Pskov, de Tuleblïa (près de Dno, à 150 km de Demiansk et 100 de Kholm), à peine mieux doté, de l'aéroport militarisé de Riga et de son terrain auxiliaire, et de Daugavpils, où l'aéroport a été transformé en aérodrome militaire – ces derniers terrains étant très éloignés des poches.

Dans la poche, les avions peuvent se poser à Demiansk même, où il existe une piste de 800 x 50 mètres, dont les installations peuvent accueillir jusqu'à vingt avions en même temps. Pieski, au sud-sud-ouest de Demiansk, ne possède qu'une simple piste de 600 x

30 m faite de neige tassée; les installations ne permettent pas de décharger plus de six avions à la fois. Enfin, Kholm dispose d'un terrain militaire de fortune. Des dispositions sont prises pour marquer au sol des zones de largage, dans le cas où les avions ne pourraient pas se poser.

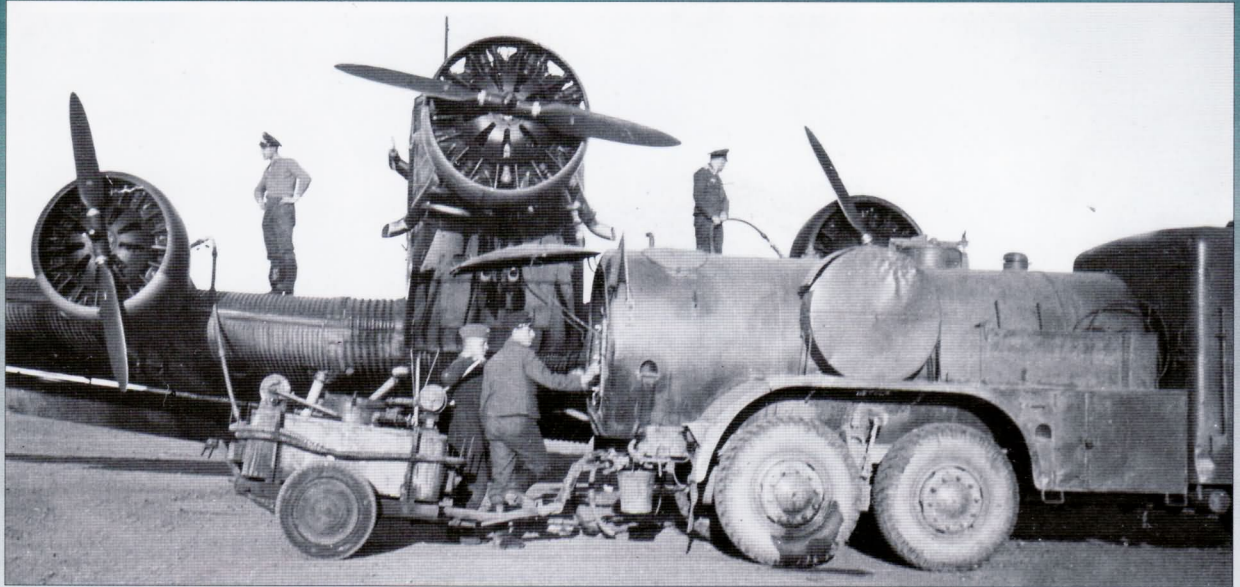
Le lendemain de son arrivée, Morzik se rend à Ostrov, où se trouve le QG du *Generaloberst* Alfred Keller, commandant la *Luftflotte 1*. Au cours de la conférence, les besoins sont estimés à environ 300 tonnes de ravitaillement par jour, comprenant vivres, munitions et carburant. Au retour, les avions prendront les blessés à leur bord. À raison de deux tonnes par avion, il faut donc disposer de 150 avions en état de vol tous les jours.

Il faut également tenir compte du fait que, à cette époque de l'année, le soleil se lève vers 9 heures 30 et se couche vers 17 heures, ce qui, compte tenu des distances à parcourir et du temps de chargement et de déchargement, limite le nombre de rotations journalières à une par avion et par équipage. En outre, les températures descendent habituellement à -25°C dans la nuit et ne dépassent guère -8°C dans la journée; des pointes à -52°C seront même enregistrées au mois de février !

Force est, toutefois, de convenir que la flotte actuelle de Ju 52/3m – environ 220 appareils – ne permet pas de tenir ces chiffres, parce que les deux tiers sont indisponibles pour cause de réparations ou de révision.



► Dernière station avant l'autoroute ! Ce Ju 52/3m du KGr.zbV. 500 fait les pleins à Brindisi avant son long trajet qui le conduira jusqu'à Pleskau (Pskov). Archives Caraktère Collection Y. Kadari



Il est donc impératif de réunir 300 appareils de plus, de sorte à disposer de 150 avions en état de vol en permanence.

DE +25 À -42°C

Morzik va ainsi rameuter douze groupes et trois détachements de transport, dont le lecteur trouvera la liste un peu plus loin, de tous les secteurs du front de l'Est, des écoles en Allemagne et même de Méditerranée. C'est le cas du KGr.zbV. 500, comme le raconte de manière pittoresque l'*Oberfeldwebel* Hans Weiss :

« Début janvier, après une rotation jusqu'en Afrique du Nord, nous étions revenus à Brindisi quand le *Major* Beckmann nous a annoncé que nous devions partir pour la Russie de toute urgence. Friedrich, mon radio, m'a regardé et s'est frotté les bras en faisant la moue pour me faire comprendre que nous n'allions pas avoir chaud. Tu parles ! Ici, il faisait un bon 25°, bien que nous soyons en plein hiver.

« Nous avons chargé nos affaires personnelles, le personnel technique et une partie de son outillage. On a simplement

oublié de nous donner des vêtements chauds, mais, rétrospectivement, j'ai pensé qu'ils ne devaient pas en avoir en magasin à Brindisi. Nous avons fait une escale à Budapest et une autre à Oels, où nous avons fait connaissance avec l'hiver. Mais ce n'était rien à côté de ce qui nous attendait à Pleskau... Nous nous sommes posés en pleine bourrasque de neige, avec une visibilité proche de zéro et des avions lourdement chargés qui tanguaient d'un bord sur l'autre. Plusieurs taxis ont fait une embardée et ont fini le nez dans un talus. J'ai réussi à atterrir sans casse.

« Je n'ai jamais eu aussi froid de ma vie... Le thermomètre indiquait -42°C ! Et nous n'avions guère qu'un pull en laine et une parka, même pas de gants ni de bonnet. La moitié du personnel est restée sur le flanc pendant plus de quarante-huit heures. Heureusement, la base était bien aménagée et nous n'avions pas trop froid dans nos baraquements en dur, mais nous n'avons pas pu exécuter une seule mission avant trois jours. Même les moteurs avaient gelé et les quelques mécanos encore valides étaient complètement débordés. Dans certains cas, ils devaient travailler

à main nue, mais pas plus de deux ou trois minutes d'affilée sous peine d'avoir les doigts gelés. Certains, peu rompus au travail dans des conditions aussi extrêmes, ont malencontreusement posé la main sur le métal d'un avion et elle est restée collée. On a essayé de la décoller avec de l'eau chaude, mais le temps de parcourir la distance entre les cuisines et l'atelier, l'eau avait gelé dans la casserole. On a dû découper la chair avec un rasoir pour leur décoller la main !

« Quand, enfin, nous avons été prêts pour notre première mission, il a fallu trois heures pour dégeler les carters d'huile à la lampe à souder. Et ça, on a dû le faire tous les matins, tout le temps que l'hiver a duré. Après, il y a eu le dégel et la boue, mais c'est une autre histoire. »

Comme on le verra plus loin, le « général Hiver » sera responsable de la majorité des pertes en Ju 52/3m. Le froid craquelle les pneus et les rend cassants; toutes les tuyauteries gèlent, y compris celles du liquide de frein; le lubrifiant fige, entraînant le grippage des pistons, parfois en plein vol; et les communications radio sont fortement perturbées.

[suite p 36]

▼ Le I./KG zbV. 172 a déjà été transféré à Pleskau-Süd au moment de la formation de la poche de Demiansk. L'unité du *Major* Walter Hammer se distinguera par une grande activité. ECPA-D





1942



Transport Luftwaffe

Origine et organisation

ORIGINE

L'apparition des unités parachutistes dans l'armée allemande amena la création d'unités aériennes chargées de les transporter. C'est le 1^{er} avril 1938 que fut créé à Fürstenwalde sur la Spree le premier groupe de transport à partir du IV./KG 152 Hindenburg, qui devint le KGz.bV. 1 avec un effectif de 39 Ju 52. À partir de ce moment, le développement de l'aviation de transport suivit celui des unités de parachutistes; c'est ainsi que le 1^{er} août 1938, le deuxième groupe de transport fut installé à Brandenburg/Briest. Peu de temps avant la guerre apparut la 1^{ère} escadre de transport (KG zbV. 1) avec quatre groupes de chacun quatre escadrilles de douze appareils et un état-major disposant de cinq appareils.

ORGANISATION

Au début de la guerre, toutes les unités de transport et de parachutistes relevaient de la 7. *Fliegerdivision* qui devint plus tard le XI. *Fliegerkorps* (corps aérien). Mais on s'aperçut rapidement du potentiel du ravitaillement des troupes terrestres par la voie aérienne et, dès le début de 1940, on créa à cet effet le poste de *Lufttransportchef*, chargé du ravitaillement des troupes, alors que le commandant du XI. *Fliegerkorps* avait dans ses attributions la conduite des opérations des troupes aéroportées.

Le fait que les unités de transport étaient utilisées tantôt pour le ravitaillement, tantôt pour les opérations aéroportées et l'instruction, amena bientôt des difficultés d'ordre administratif. En septembre 1940, un échange de vues entre le *Lufttransportchef* et le commandant de la division ne parvint pas à définir leur autorité respective sur les groupes de transport et les états-majors d'escadres.

De plus, l'absence de toute règle de subordination nette entre les divers échelons de commandement des unités de transport eut de sérieuses répercussions sur leur emploi. Aussi longtemps qu'elles furent affectées aux différentes flottes aériennes, ces unités étaient



sous l'autorité directe des commandants de flottes qui ne s'en servaient que pour certaines opérations et ne se préoccupaient pas de leur reconstitution en équipages et en matériel.

Les opérations de 1941 et 1942 avaient clairement démontré qu'il était illusoire d'espérer une quelconque efficacité si les unités engagées ne dépendaient pas d'un commandement unique. Or, les groupes de transport étaient soumis à un changement constant de commandement tactique et de subordination administrative qui les gênait fréquemment dans leur déploiement. Cette situation devint insupportable et le personnel des unités de transport désiraient unanimement que l'on y mît fin. Mais ce fut seulement le 30 avril 1943 que toutes ces unités furent englobées dans un nouveau commandement unique, le XIV. *Fliegerkorps*, confié à l'*Oberst* Joachim Coeler, qui devint ultérieurement *General der Transportflieger*. Ce *Fliegerkorps* contrôlait toutes les unités de transport basées à l'intérieur du *Reich*, ainsi que les transports sanitaires. Sur le plan opérationnel, les unités basées hors du *Reich* continuèrent à dépendre des flottes et des corps aériens.

À la même époque, les KG zbV changèrent de dénomination et devinrent des *Transportfliegergeschwadern* (TG); une compagnie de servitude fut affectée à chaque groupe pour le suivre dans ses déplacements.

À l'été de 1944, l'aviation de transport allemande représentait encore une force non négligeable. Toutefois, elle commença à souffrir de la dégradation de la situation générale. En raison de la

mise en place du programme d'urgence en faveur des chasseurs, la production des avions de transport fut brutalement arrêtée. Or, celle-ci couvrait déjà difficilement les pertes, malgré le recours à l'industrie aéronautique française. La pénurie de carburant constitua un problème de plus en plus aigu, d'autant que les unités de transport n'étaient pas prioritaires pour l'attribution des quotas.

Fin août 1944, on commença à dissoudre un grand nombre d'unités pour verser leur personnel à l'infanterie. Cette mesure atteignit 8 000 hommes, à la suite de la dissolution des organes suivants :

- état-major du XIV. *Fliegerkorps*;
- états-majors des chefs de l'aviation de transport;
- tous les états-majors d'escadre;
- une escadre de Me 323;
- une escadre de réserve;
- huit groupes de transport;
- deux escadrilles de transport autonomes.

On conserva le poste d'inspecteur de l'aviation de transport (*General der Transportflieger*) jusqu'au 10 février 1945, date à laquelle il fut remplacé par celui de chef des transports aériens de la Wehrmacht (*Lufttransportchef der Wehrmacht*), confié au *Generalmajor* Fritz Morzik.

Au début de l'année 1945, les *Transportverbände* (unités de transport) participèrent à leur dernière grande opération, le ravitaillement des troupes allemandes encerclées à Breslau. Les pertes sévères (165 Ju 52 et He 111) consacrèrent la disparition de l'aviation de transport allemande. ■

◀ Un Ju 52/3m du KGz.bV. 106 en Russie, probablement à l'automne de 1941.

Le code tactique est un véritable rébus réparti sur tout l'appareil : on note le code du groupe (4V) peint d'une manière inhabituelle sous l'aile droite, la lettre de la *Staffel* (« S ») sur le gouvernail et la lettre individuelle (« E ») sur le fuselage !

L'étoile sur le gouvernail rappelle la forme de l'insigne et représente le groupe.

Le code « 4V » était partagé par les KGz.bV. 9, 106 et 172 et seule la lettre d'escadrille permet de les distinguer les uns des autres. ECPA-D



► Un Ju 52/3m du I./KG zbV. 1 sur la piste de Demiansk. Archives Caractère Collection Y. Kadari



LA KG 4 À Kholm

Dans ce secteur du front, la Luftwaffe possède la supériorité aérienne et l'aviation soviétique se montre d'une rare discrétion jusqu'à la mi-février. Le I./JG 51 du *Hauptmann* Wilhelm Hachfeld, réparti entre Szolzy et Staraja Roussa, est plus particulièrement affecté à la protection des avions de transport. Entre le 20 janvier et le 16 février, il reçoit le soutien de la 9./JG 54 de l'*Oberleutnant* Hans-Ekkehard Bob. Faute d'en découdre avec « Ivan », les chasseurs allemands effectuent un grand nombre de missions de bombardement et d'attaque au sol.

Le I./St.G.2, sous les ordres du *Hauptmann* Bruno Dilley, inaugure ses nouveaux Ju 87 D depuis le terrain de Dno en attaquant les troupes russes entre Staraja Roussa et Demiansk. Le 12 février, Dilley est touché par coup direct de la DCA et n'a d'autre choix que de se poser... dans les lignes soviétiques. Les roues se bloquent dans la neige et l'avion se retourne, coincant le pilote qui a été assommé. Son radio-mitrailleur, l'*Oberfeldwebel* Ernst Kather, réussit à l'extraire de l'habitacle. Les deux hommes marchent trois jours et trois nuits dans un froid glacial, mais parviennent à rejoindre la poche de Demiansk. Le I./KG 4 (*Major* von Groddeck), quant

à lui, est chargé de ravitailler Kholm avec ses Heinkel He 111H, en compagnie du KGr. zbV. 5 du *Hauptmann* Zahn, arrivé d'Allemagne avec une trentaine d'appareils du même type. Le I./KG 4 utilise également des planeurs DFS 230 et Go 242, mais ses Heinkel transportent aussi des bombes destinées aux colonnes motorisées soviétiques. Le 29 janvier, le I./KG 4 perd deux avions. Dans le premier, l'équipage du *Feldwebel* Heinz Bretschneider est tué. L'autre aura plus de chance, comme le rapporte son pilote, l'*Oberleutnant* Siegfried Röthke :

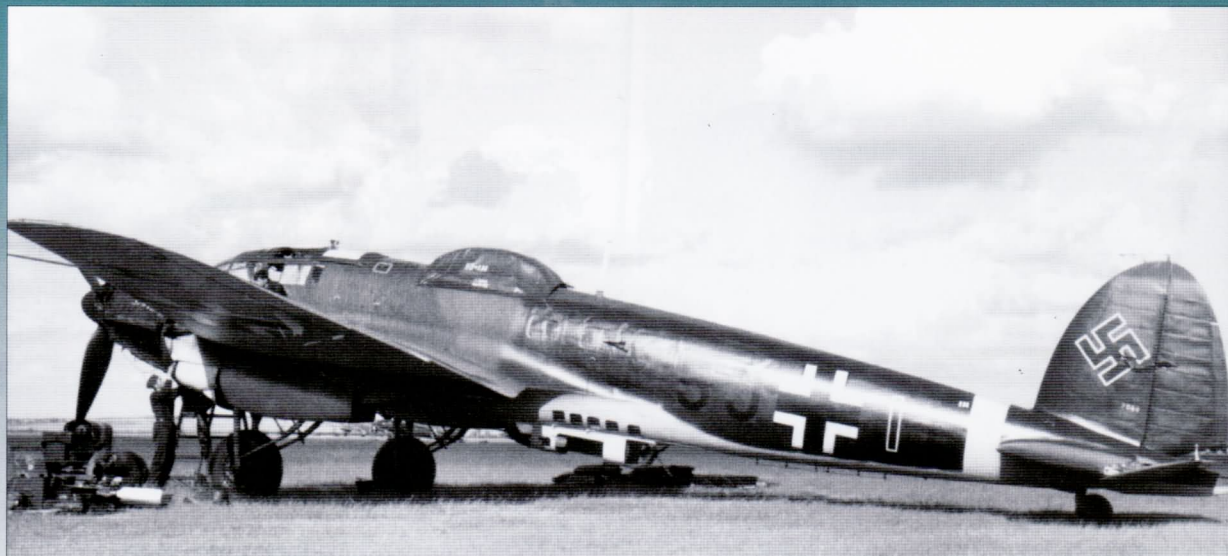
« Nous transportions des munitions pour l'infanterie. L'aller s'est bien passé. À une altitude de 300 mètres, nous avons largué le conteneur. Quelques instants après, quelque chose a éclaté dans le fuselage. Un obus de *Flak* a traversé la tôle et mis le feu à trois tambours de munitions qui ont explosé. J'ai donné un violent coup au palonnier et ai tiré sur le manche pour échapper aux tirs des artilleurs ennemis. Il y a eu une deuxième explosion, cette fois, juste derrière moi. L'obus a touché le réservoir du moteur gauche. L'essence a commencé à se répandre dans le fuselage. Mais ce n'était pas fini. Quelques secondes plus tard, il y a eu un troisième impact : un coup direct dans le système d'affichage du cap. Tout de suite après, le moteur droit s'est mis à vibrer. L'avion faisait des manœuvres erratiques. Puis, j'ai aperçu des flammes : l'aile gauche



► Un planeur Gotha Go 242A-1 (codé VC+FP), portant le code tactique « 241 » sur le nez, probablement photographié à Pleskau-Süd en attendant son remorquage par les He 111 du I./KG 4 jusqu'à Kholm. Bundesarchiv - Coblenz



1942



◀ Le Heinkel He 111 H-6 (W.Nr. 7064), codé 5J+IH, de la 1./KG 54 sur le terrain de Pleskau-Süd, à la fin de l'automne 1941.

Le code tactique est répété sur la housse qui protège le poste de tir arrière et, partiellement, en avant de la bande de fuselage. Bundesarchiv-Coblenz

était en feu. Rapidement, j'ai coupé le moteur gauche. Au même moment, presque tous les instruments du moteur droit sont tombés en panne. Le tachymètre, les cadrans de pression d'huile et de carburant, le badin et le vario ne réagissaient plus. L'avion perdait de l'altitude. "Larguez les bombes !" De toute urgence, nous avons largué la bombe de 500 kg que nous réservions à une gare dans le secteur. L'altimètre indiquait 250 mètres. Atterrir, oui, mais où ? Devant nous, il n'y avait que de la forêt à perte de vue. Je venais juste de donner l'ordre : "Préparez vous à sauter !", quand j'ai aperçu une clairière sur ma gauche. Atterrissage forcé ! Par chance, le gouvernail réagissait encore. Tout à coup, j'ai vu, juste devant moi, trois arbres. J'en ai percuté deux et une bonne partie de l'aile gauche y est restée accrochée. L'avion a glissé sur 50 bons mètres de neige d'où dépassaient des troncs d'arbres et des branches. Puis, il s'est immobilisé. »

Les trois membres de l'équipage sont blessés à des degrés divers. Après vingt-six heures de marche dans la neige, ils atteignent un avant-poste allemand près d'un pont sur la Lovat. Le 2 février, un Fieseler Storch viendra les chercher pour les conduire à l'hôpital de Staraia Roussa.

LES SOVIÉTIQUES RÉAGISSENT

Avec l'arrivée progressive des renforts, Morzik peut désormais tabler sur 600 sorties quotidiennes, ce qui représente un vrai tour de force en raison des conditions. Tel un directeur des opérations d'une compagnie aérienne civile, Morzik a mis au point un horaire très précis pour le décollage et l'atterrissage de chaque formation. Il sera à peu près

respecté jusqu'à ce que le dégel ne vienne perturber le départ des avions, fréquemment bloqués par la boue.

Pendant la première phase, les pilotes de transport reçoivent l'ordre de traverser par petits groupes (généralement de deux à quatre avions) les 50 km de la zone tenue par les Russes à très basse altitude. Les trajets sont déterminés en fonction d'un couloir de 30 à 40 km de large. Comme il n'existe qu'une seule route traversant le couloir selon un axe nord-sud, les Allemands pensent que c'est le seul endroit où les Soviétiques peuvent installer des armes antiaériennes. Les équipages ont l'ordre de riposter dès qu'ils sont pris pour cibles et de réduire encore leur altitude. Ce n'est que vers le milieu du mois de février que les Soviétiques commencent à s'intéresser de près au pont aérien. Les commandants du secteur, pensant que les deux poches seraient rapidement résorbées, n'avaient pas voulu engager leurs maigres forces aériennes jusqu'à présent, d'autant qu'ils avaient largement sous-estimé l'ampleur des opérations de ravitaillement entreprises par la Luftwaffe. Or,

les Allemands s'entêtant à faire de la résistance, les Soviétiques jugent qu'il est temps de mettre un terme à ce pont aérien, s'ils souhaitent prendre Demiansk et Kholm avant le dégel.

Toutefois, le Front du Nord-Ouest ne dispose alors que de 142 avions en état de vol, dont seulement 32 chasseurs. Les VVS (forces aériennes soviétiques) envoient de substantiels renforts à partir du 15 février. Les troupes terrestres reçoivent l'ordre de tirer de manière systématique sur les avions de transport avec toutes les armes dont ils disposent, de la mitrailleuse au pistolet lance-fusées. Un Ju 52/3m, volant en rase-mottes, s'écrasera après que son pilote a été grièvement blessé par une rafale de mitrailleuse. Des camions équipés d'affûts de 20 mm sillonnent la route nord-sud et même le cours gelé de la rivière Lovat.

Le III./JG 3 (*Hauptmann* Werner Andres), qui a remplacé la 9./JG 54, se heurte dès le 18 février à d'importantes formations de chasse et d'appui tactique soviétiques. Très vite, sa trentaine de Bf 109 F-4/Z flambant neufs sont débordés.



◀ Un Fieseler Fi 156 Storch d'une unité non identifiée, à Pleskau-Süd, en février 1942. Archives Caractère Collection Y. Kadari



► À pied, à cheval ou en voiture, le ravitaillement déposé par la Luftwaffe dans la poche de Demiansk doit ensuite être acheminé à ses destinataires. La légende de l'armée « la plus mécanisée du monde » en prend encore un fameux coup ! Archives Caractère Collection Y. Kadari



Et, le 20 février, le pont aérien perd ses deux premiers appareils à la chasse russe : les deux premiers Ju 52/3m qui se présentent au-dessus de Demiansk sont abattus par des LaGG-3. Les pertes vont aller en croissant : quatre Ju 52 le 23 février, six Ju 52 et un He 111 le 25.

Le 25 février, pour la première fois, sept Ju 52/3m du KGr.zbV. 9 se posent sur le petit terrain de Kholm. Malheureusement pour eux, à peine se sont-ils immobilisés que surgissent des chasseurs russes qui incendient quatre.

Le 26 février, le commandant du Front du Nord-Ouest décide de « mettre le paquet » contre les avions de transport allemands. Des appareils de harcèlement pilonnent Demiansk, principalement à l'aube et au crépuscule. Si, en ce premier jour, ils perdent trois U-2 (identifiés comme des R-5) au III./JG 3, ils détruisent cinq Ju 88 et un Ju 52.

CHANGEMENT DE TACTIQUE

Les pertes, qui commencent à s'accumuler, inquiètent Morzik. De nombreux avions rentrent endommagés et doivent être retirés des opérations pour réparation. Désobéissant aux ordres, des pilotes posent parfois leur lourde machine sur un terrain plat pour récupérer des équipages abattus; bien

évidemment, certains ne peuvent plus redécoller, prisonniers de la neige. Ce sera le cas d'au moins deux appareils du KGr.zbV. 500, début mars.

Morzik modifie sa tactique. Pour éviter la DCA de petit calibre, il demande aux avions de survoler le couloir à une altitude comprise entre 2 000 et 3 000 mètres. Les formations légères à deux ou trois avions sont abandonnées au profit de larges groupes de vingt à trente machines, de manière à concentrer la puissance de feu. Cette dernière tactique porte ses fruits : les chasseurs soviétiques se montrent réticents à se frotter à une masse d'avions – pourtant très mal armés sur le plan défensif – préférant s'en prendre aux traînards isolés. Selon les rapports allemands, les pertes causées par la chasse soviétique sont très inférieures à celles dues à la DCA. Plusieurs chasseurs frappés de l'étoile rouge ont même été revendiqués par les mitrailleurs allemands.

Néanmoins, Morzik aimerait faire escorter les Ju 52, mais le différentiel de vitesse entre eux et les Messerschmitt 109 est tel que cette solution se révèle vite impraticable. Il détermine alors, avec le concours des commandants des groupes de chasse, un point de rendez-vous pour protéger les vulnérables machines au-dessus des poches, à l'aller comme au retour. Le problème, c'est que le

nombre insuffisant de chasseurs ne permet pas une protection efficace, d'autant qu'eux-mêmes ont d'autres missions à exécuter.

Les équipages du I./KGr.zbV. 172 auraient pourtant apprécié une escorte, le 1^{er} mars, quand l'une de leurs formations est interceptée par des bombardiers soviétiques rentrant d'une mission; dix Junkers 52 sont abattus et plusieurs autres endommagés. Le 4 mars, les VVS revendiquent onze avions de transport, auxquels viennent s'ajouter quatre autres le lendemain. Entre le 22 février et le 10 mars, les Soviétiques ont revendiqué la destruction de soixante Ju 52, dont au moins trente-neuf figurent sur les listes des pertes allemandes [2].

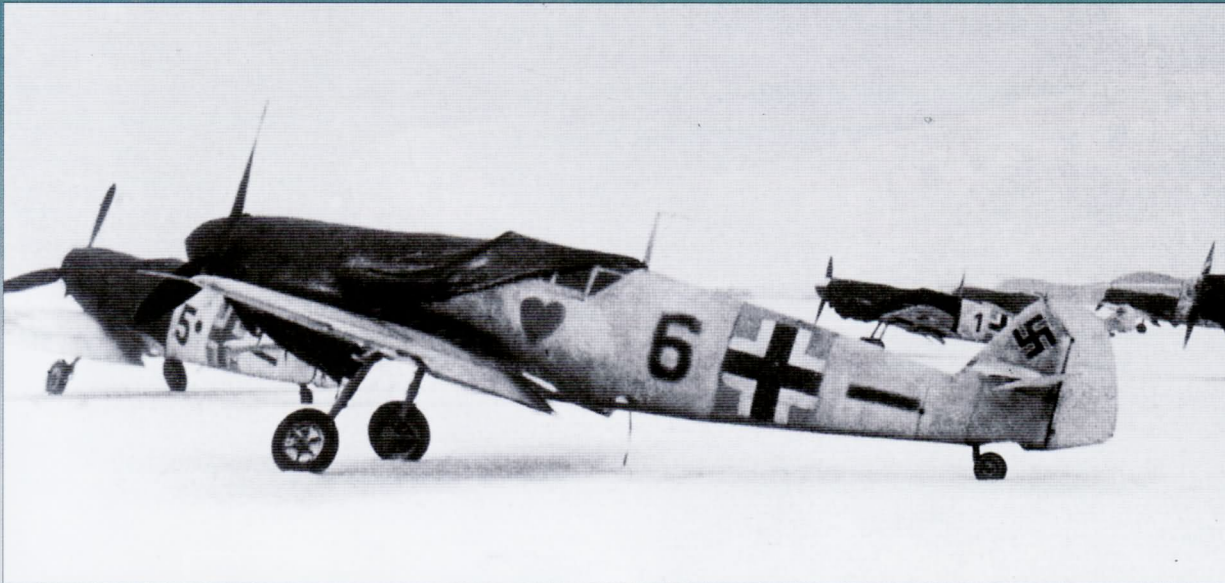
Malgré les pertes, les conditions climatiques et l'inexpérience de nombre d'équipages, le quota de 300 tonnes par jour est à peu près respecté. Si les poches tiennent bon, c'est en grande partie grâce à la pugnacité des troupes au sol et à l'efficacité de l'appui aérien, en particulier de la KG 4. Mais c'est aussi parce que, à partir de la mi-mars, les Soviétiques concentrent leurs contre-attaques plus au nord, entre le lac Ilmen et le lac Ladoga, et qu'eux-mêmes se trouvent en difficulté dans le secteur de Léningrad et, plus particulièrement, à Lyuban, où leur II^e armée d'assaut a été prise au piège.

Le 21 mars, la 16. Armee allemande lance une importante contre-attaque dans le but d'établir un couloir dans le secteur de Demiansk pour permettre l'évacuation de la poche. La Luftwaffe augmente le nombre de ses sorties pour appuyer les troupes au sol. Une partie de la JG 54 – notamment le *Stab* commandé par l'*Oberstleutnant* Hannes Trautloft – revient dans le secteur.

Celui-ci est frappé par la nette amélioration des tactiques de combat des Soviétiques, comme il le note dans son carnet personnel à la date du 23 mars [3] :



► Un Junkers Ju 52/3M de la 3./KGr.zbV. 500 à Pleskau-West. L'avion porte son SKZ sur le fuselage et son code tactique sur le gouvernail : « B » pour « Beckmann », le nom du *Gruppenkommandeur*, « 3 » pour 3. *Staffel* et « H », sa lettre individuelle. On note que, si cet appareil a reçu un camouflage hivernal temporaire, ce n'est pas le cas de ceux qui figurent en arrière-plan. Archives Caractère Collection Y. Kadari



◀ Le II./JG 54 à Rielbitzi, près de Solsi, vers avril 1942. Ces Bf 109 F-4 appartiennent à la 5. Staffel, alors commandée par le *Hauptmann* Joachim Wandel (probablement le propriétaire du « 1 noir » que l'on aperçoit au fond). Bundesarchiv-Coblenz

« Nous avons l'impression que des pilotes français volent désormais avec les Russes. Ces jours derniers, nous avons remarqué une tactique entièrement nouvelle adoptée par les chasseurs ennemis [dans le secteur de Demjansk]. Ils ont cessé de voler obstinément en formation serrée. Maintenant, ils se protègent mutuellement. De temps à autre, un pilote effectue un tonneau, exactement comme faisaient les Français et les Tommies. Et les Russes sont devenus beaucoup plus agressifs. Il faut faire très attention ! »

Bien évidemment, aucun pilote français ne combat encore aux côtés des Soviétiques. Il faudra attendre un an pour que l'escadrille *Normandie* soit opérationnelle.

[2] *Black Cross - Red Star, The Air War Over the Eastern Front - Vol. 2 : Resurgence, January-June 1942* - C.Bergström & A.Mikhailov - Pacifica Military History, Californie, 2001.
[3] *Ibidem*.

Le 31 mars, le *Hauptmann* Hans Philipp, *Kommandeur* du I./JG 54, revendique ses 99^e et 100^e victoires, devenant ainsi le quatrième pilote de la Luftwaffe à atteindre la « centaine magique ». Au cours du mois de mars, la flotte de transport perd 44 Ju 52, hors accidents. Les durs combats aériens

dans le secteur de Demjansk-Kholm se soldent par la perte de 55 chasseurs et bombardiers allemands et celle de 77 chasseurs et 33 bombardiers soviétiques. On peut rapprocher ces derniers chiffres de 162 victoires revendiquées par la chasse allemande.

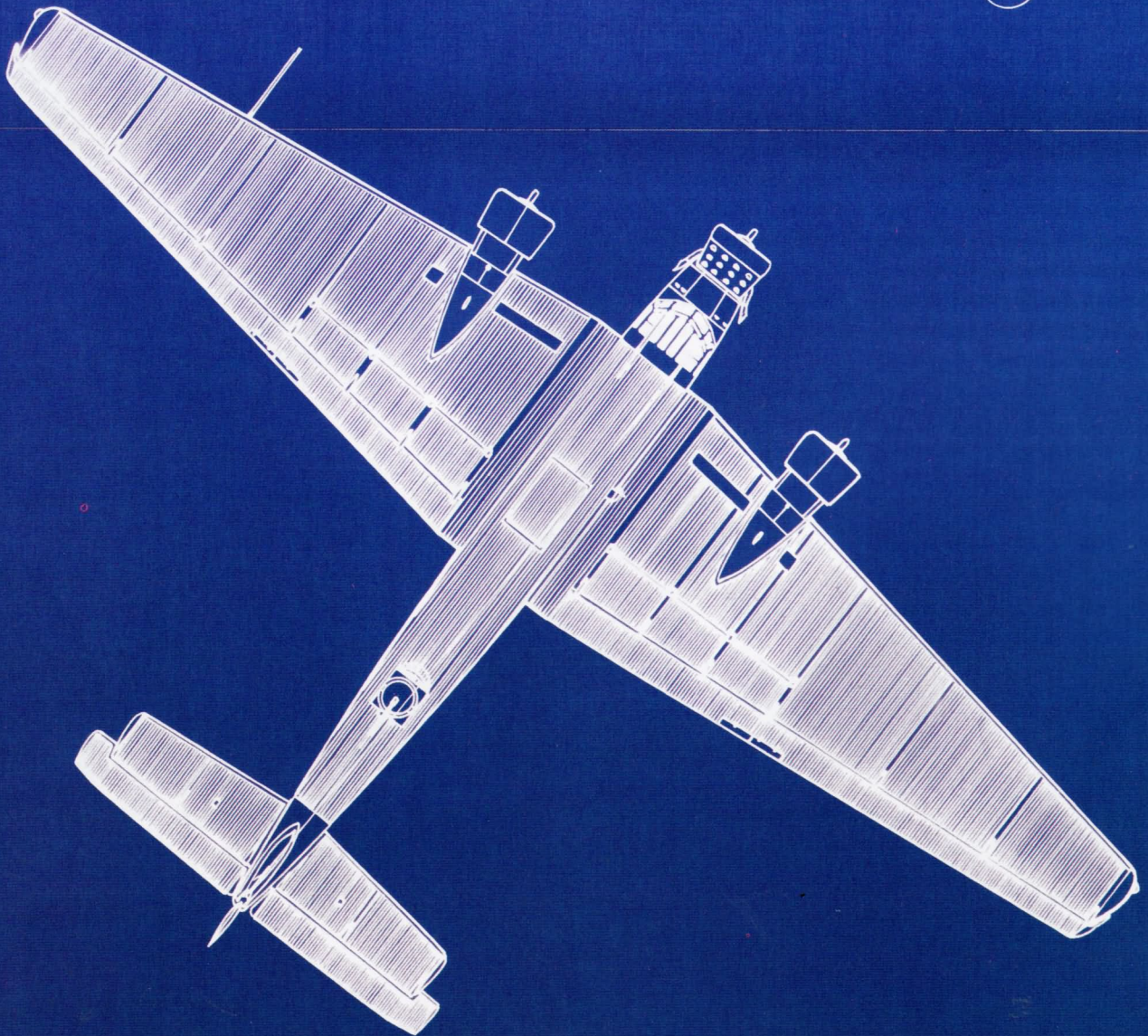
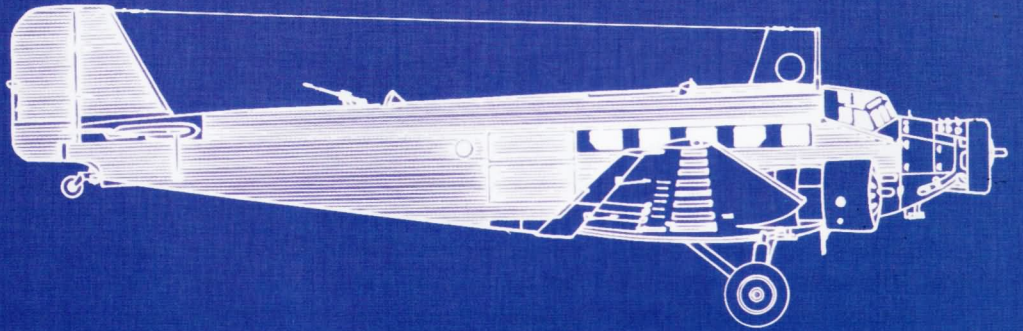
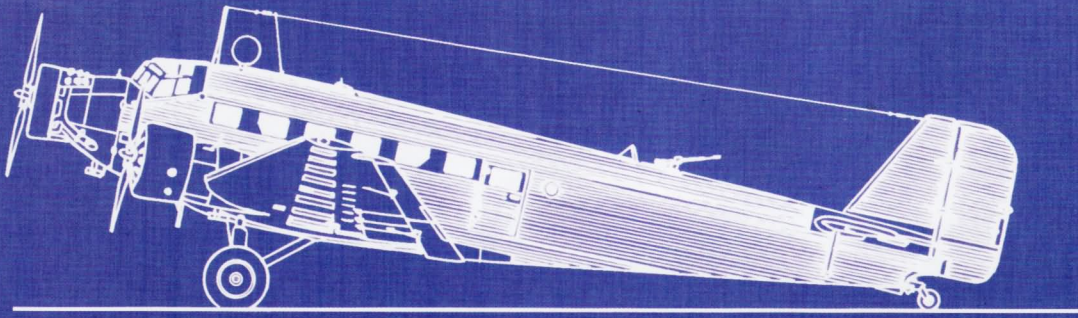
▼ Décollage du *Hauptmann* Dietrich Hrabak, commandant le II./JG 54, dans un nuage de poudreuse. Bundesarchiv - Coblenz

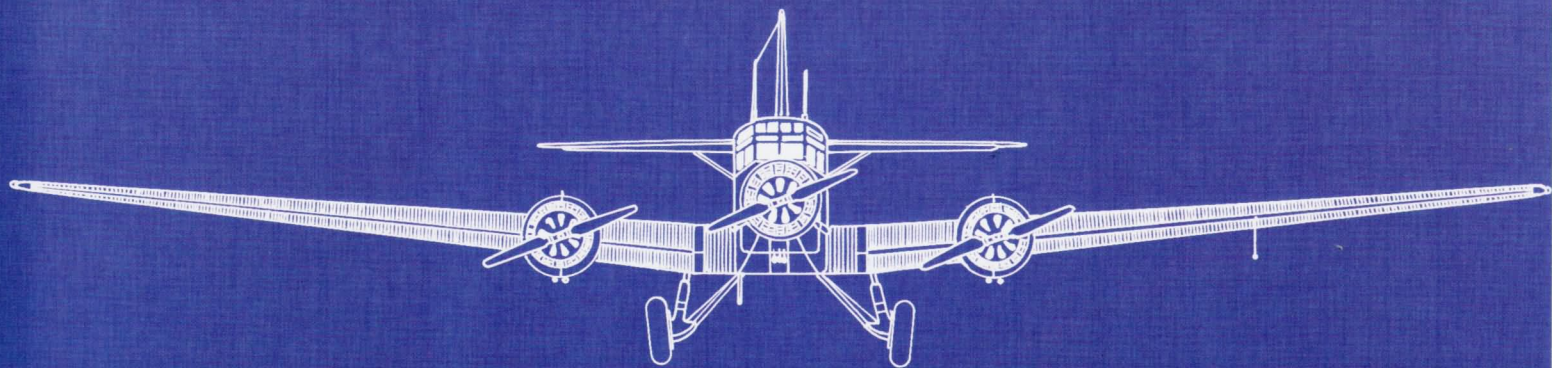


© J-M. Guillou, 2008



Junkers Ju 52/3m
4./KGr.zbV. 9
Pleskau-Süd, février 1942.





Type : trimoteur de bombardement et de transport (équipage 3 ou 4 hommes).

Moteurs : trois BMW 132 A-3 de neuf cylindres en étoile, développant 725 ch au décollage.

Dimensions : envergure, 29,25 m – longueur, 18,90 m – hauteur, 5,55 m.

Poids : à vide, 5 720 kg – en charge, 9 500 kg – maximum au décollage, 10 500 kg.

Performances : vitesse maximale, 265 km/h au niveau de la mer; 277 km/h à 1 500 m; vitesse de croisière économique, 210 km/h à 1 500 m – distance franchissable sur carburant interne, 1 000 km – temps de montée à 3 000 m, 17 min 30 sec – plafond pratique, 5 900 m.

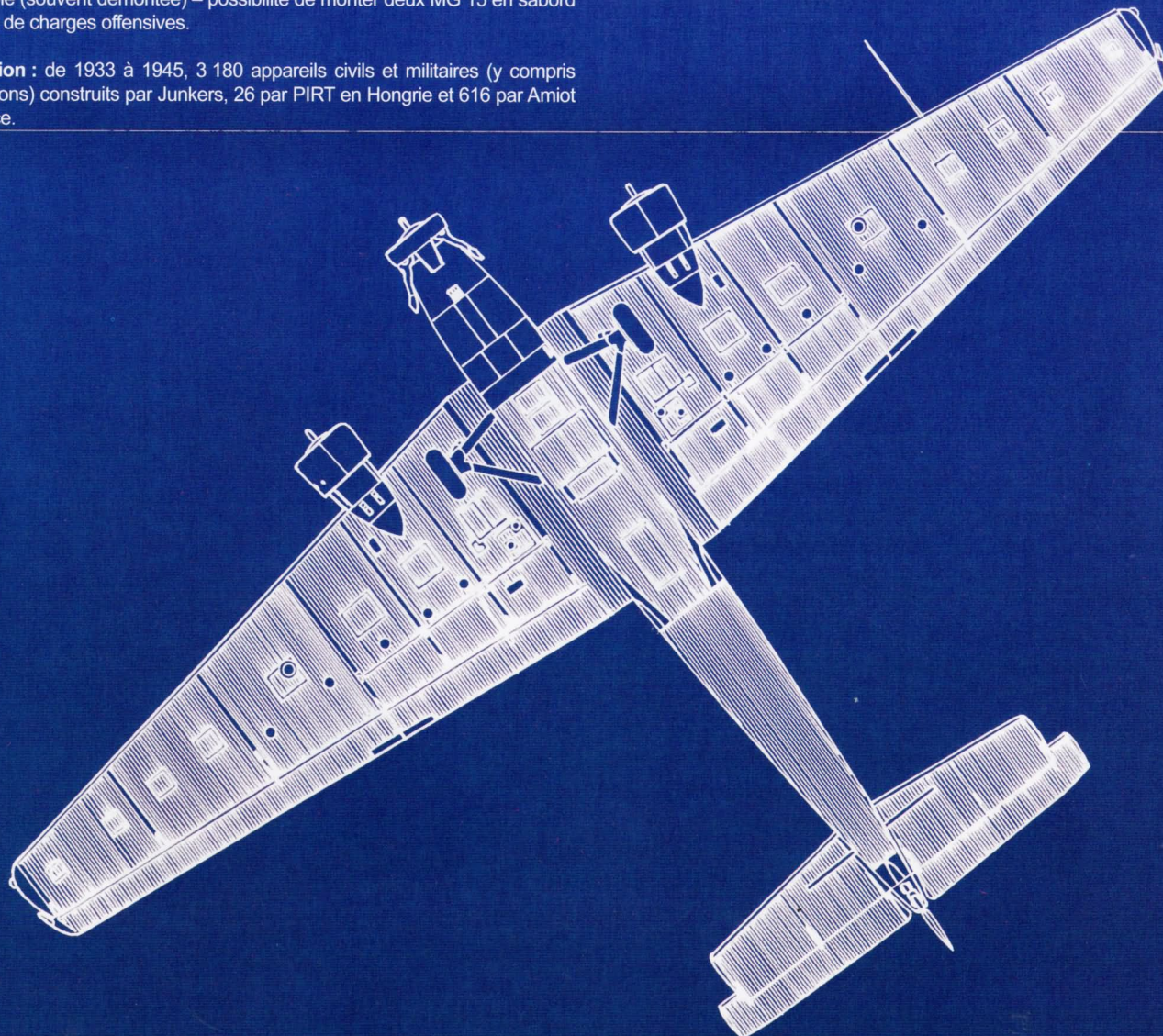
Armement : une mitrailleuse MG 15 de 7,92 mm (1 500 coups) dans le poste de tir dorsal et une mitrailleuse MG 15 (750 coups) dans une gondole ventrale rétractable (souvent démontée) – possibilité de monter deux MG 15 en sabord – 500 kg de charges offensives.

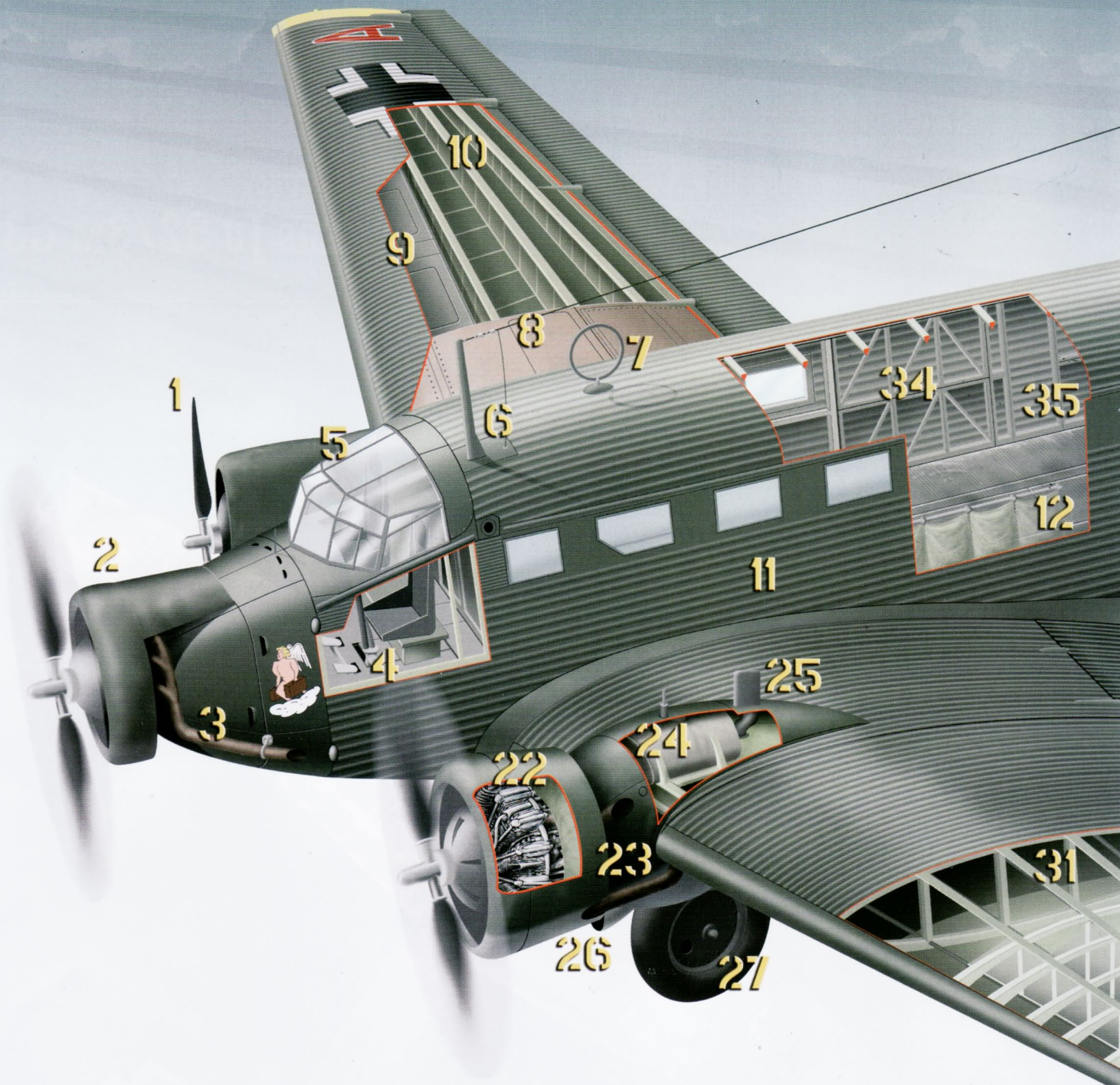
Production : de 1933 à 1945, 3 180 appareils civils et militaires (y compris exportations) construits par Junkers, 26 par PIRT en Hongrie et 616 par Amiot en France.

Echelle : 1/144^e

© Hubert Cance - 2007

JUNKERS JU 52/3M G3E





Junkers Ju 52/3m (4V+AK)
2./KGr. zbV. 9
Pleskau-Süd, février 1942

© J-M. Guillou, 2008

30



1942



- 1 – Hélice métallique bipale Junkers.
- 2 – Moteur BMW 132T-2 en étoile. Capotage par anneau Townend.
- 3 – Échappement du moteur central.
- 4 – Poste de pilotage et siège du pilote.
- 5 – Verrière.
- 6 – Mat d'antenne radio.
- 7 – Antenne gonio.
- 8 – Emplacement des réservoirs tribord.
- 9 – Trappes de visite intérieure.
- 10 – Longerons d'aile.
- 11 – Fuselage. Revêtement de tôle ondulée.
- 12 – Sièges intérieurs en toile.
- 13 – Porte du fuselage.
- 14 – Marchepied du mitrailleur de sabord.
- 15 – Mitrailleur MG15 de 7,9 mm.
- 16 – Échelle d'accès au poste supérieur.
- 17 – Emplacement du mitrailleur dorsal.
- 18 – Poste de tir dorsal. Mitrailleur MG15 de 7,9 mm.
- 19 – Empennage arrière.
- 20 – Dérive.
- 21 – Gouvernail.
- 22 – Moteur BMW 132T-2 en étoile sous capotage NACA.
- 23 – Échappements.
- 24 – Réservoir d'huile bâbord.
- 25 – Conduit de remplissage du réservoir d'essence.
- 26 – Prise d'air moteur.
- 27 – Roue du train d'atterrissage.
- 28/29 – Volets
- 30 – Tube de Pitot.
- 31 – Structure interne de l'aile.
- 32 – Feu de position bâbord.
- 33 – Gouverne de profondeur.
- 34 – Porte cargo fermée.
- 35 – Porte annexe.



Les pilotes de la Luftwaffe se montrent assez friands de ces missions d'escorte, car les désormais imposantes formations de trimoteurs attirent les chasseurs russes comme des mouches sur la confiture. D'ailleurs, les VVS ont commencé à renforcer leurs effectifs dans ce secteur en y transférant, notamment, le 6 IAP-PVO, une unité d'élite qui sera ultérieurement transformée en régiment de la Garde, équipé en MiG-3. Le 4 avril, lors de son premier combat dans ce secteur, il perd neuf appareils lors d'une rencontre avec le III./JG 3.

NOUVEL ENNEMI : LE DÉGEL

Alors que le III./JG 3 rentre en Allemagne pour toucher du matériel neuf en prévision de l'offensive d'été et que les I. et III./JG 54 repartent dans le secteur de Leningrad, il ne reste plus que les I./JG 51 (*Hauptmann* Josef Fözö) et II./JG 54 (*Hauptmann* Dietrich Hrabak) pour défendre le pont aérien. Ces unités disposent alors respectivement de 21 Bf 109 F-2 et 22 Bf 109 F-4, la première abandonnant progressivement ses derniers Bf 109 E-7.

Le 6 avril, les 109 protègent avec efficacité les 360 sorties effectuées par les Ju 52, puisque les Allemands revendiquent dix victoires sans la moindre perte. En revanche, deux jours plus tard, le *Starshii Leïtenant* Andreï Dekhtiarenko, appartenant au 580 IAP, abat à lui seul quatre Ju 52 des KGr.zbV. 800 et 900.

Cependant, quelques jours plus tard, les chasseurs soviétiques reçoivent l'ordre d'apporter leur appui aux troupes au

sol qui font face à la tentative de la XVI. Armée allemande de désenclaver Demiansk. De ce fait, seuls cinq Ju 52 seront perdus à la chasse russe entre le 10 et le 30 avril.

L'*Oberfeldwebel* Hans Weiss :

« Les chasseurs russes se sont souvent manifestés. Parfois, certains poussaient leur attaque à fond, mais la plupart du temps, il nous suffisait de tirer une rafale ou deux pour les rendre prudents et ils n'insistaient pas. J'étais plus préoccupé par leur *Flak*. Notre avion a été troué à plusieurs reprises. Ils avaient monté des affûts de mitrailleuses sur des camions qui circulaient sur la seule route entre Staraja Roussa et Demiansk, mais aussi sur le lit gelé de la Lovat.

« À la mi-mai, on a eu la bonne nouvelle : nos forces avaient percé jusqu'à la poche de Demiansk. J'ai pensé que nous n'allions pas tarder à être renvoyés en Méditerranée, parce que je déteste le froid. Malheureusement, l'état-major avait d'autres projets pour nous et, quelques mois plus tard, on remettait ça à Stalingrad. »

Toutefois, à cette période, un nouvel ennemi bien plus dangereux menace le pont aérien : le dégel. La neige fondante transforme les patinoires qui servaient de pistes en piscines de boue.

Beaucoup de vols doivent décoller des pistes en dur de Riga et Daugavpils, beaucoup plus éloignées des poches. Les horaires serrés déterminés par Morzik ne peuvent plus être respectés. Les Ju 52 décollent en formation de deux à six appareils dès qu'ils ont été chargés, sans organisation précise. Pour le retour, les avions s'assemblent en petits groupes sans

« Fritz » Morzik



Friedrich Wilhelm Morzik est né en décembre 1891 en Prusse orientale. Il se destine très tôt à la carrière des armes et s'engage dès avril 1907. Passionné par la mécanique et le vol, il obtient sa mutation dans l'aviation peu avant le début de la Grande Guerre. En août 1914, il est muté à la 2. *Fliegerabteilung* comme observateur, puis, en avril 1915, il entre à l'école de pilotage de Schwerin. Il termine la guerre comme pilote de chasse à la *Jasta* 8. Après la cessation des hostilités, il est incorporé à une unité de police aérienne à Breslau. Il quitte l'armée en mars 1921.

« Fritz » Morzik assouvit alors sa passion en devenant pilote d'essais chez Junkers, puis instructeur à l'école de pilotage civile de Berlin-Staaken et de Brunswick. Il remporte le premier Concours international des avions de tourisme en 1930 et se classe deuxième en 1932 sur un He 64 C.

Il rejoint la nouvelle Luftwaffe en 1934 avec le grade de *Hauptmann* en tant que commandant de l'école de Tütow. Il passe ensuite à différents postes au ministère de l'Air. *Oberstleutnant*, il prend le commandement de la première unité de transport de parachutistes, la KG zbV. 1, lors de sa création le 1^{er} novembre 1938. Après plusieurs autres affectations, il devient *Lufttransportchef* de l'OKL en octobre 1941.

Le 16 avril 1942, il reçoit la *Ritterkreuz*, qu'il doit, en grande partie, à son action à Demiansk.

Transportfliegerführer 2 en mai 1943, il dirige la logistique de la *Luftflotte* 2 en Sicile et en Italie. Il est promu *Generalmajor* en octobre 1943.

Le 15 juillet 1944, il commande la flotte de l'aviation aéroportée. Il termine la guerre comme *Lufttransportchef der Wehrmacht*, poste qu'il occupe depuis février 1945. Il dirige personnellement les ultimes opérations de ravitaillement aérien dans la région de Breslau. Fait prisonnier par les Américains, il n'est libéré qu'en juin 1947.

« Fritz » Morzik décède en juin 1985 dans sa 94^e année.

▼ Déchargement d'une formation de Ju 52 du KGr.zbV. 5 à Demiansk. Faute de moyens, les Soviétiques n'attaqueront que rarement les terrains allemands, alors qu'ils auraient pu provoquer une paralysie totale du pont aérien en encombrant les pistes de carcasses d'avions de transport. Archives Caractère Collection Y. Kadari





1942



◀ Des Ju 52/3m du I./KG zbV 172 à Pleskau-Süd. On distingue, à droite, un Fw 189 et, derrière lui, un He 111H de la KG 4. Archives Caractère Collection Y. Kadari

tenir compte de leur unité d'appartenance; ce n'est qu'une fois la zone dangereuse passée que la formation se disperse, les avions rentrant à leurs terrains d'origine respectifs. L'excellence des communications radio entre le PC de Morzik et les poches permettent d'éviter l'engorgement des terrains.

Les largages se révèlent inefficaces, car, même en étant protégés par de la paille, les conteneurs éclatent souvent au contact du sol.

Le dégel est aussi responsable de la lenteur de l'opération de désenclavement de la poche de Demjansk. Ce n'est que le 20 avril que les forces venues de l'ouest parviennent à faire leur jonction avec les troupes encerclées. Cependant, le couloir ainsi ouvert restera étroit et constamment sous la menace de l'artillerie soviétique. Début mai, les troupes allemandes parviennent à percer jusqu'à Kholm.

À partir du début du mois de mai, la plupart des unités de transport sont progressivement retirées du secteur, ne laissant que trois groupes poursuivre le ravitaillement de la poche jusqu'à la chute finale de Demjansk, le 1^{er} mars 1943.

UN APPARENT SUCCÈS

La Luftwaffe a toutes les raisons de penser que le pont aérien s'achève sur un succès, puisque la mission qui lui avait été confiée a été menée à bien en dépit de conditions difficiles. Et, à première vue, la colonne « crédit » semble lui donner raison.

Entre février 1942 et février 1943, la Luftwaffe a réalisé 32 427 sorties pour livrer à Demjansk 64 884 tonnes d'armes, de munitions, de pièces détachées, d'essence, de vêtements, de médicaments et matériel médical, de courrier et de vivres. Le quota fixé à 300 tonnes par jour a été parfaitement respecté, la moyenne atteignant même 302 tonnes entre le 18 février et le 19 mai 1942.

Les avions ont également transporté 30 500 hommes du II. *Armee-Korps* en renfort et rapatrié 35 400 blessés et malades en 659 sorties.

Il est à noter que les missions de ravitaillement ont consommé 42 155 tonnes de carburant et 3 242 tonnes d'huile.

À Kholm, la situation a été différente. Le groupe Scherer était de faible importance et disposait au début de

vivres et de munitions en nombre suffisant. Il n'a été envisagé de le ravitailler que quand l'encerclement complet de Demjansk a coupé ses liaisons avec le gros du II. *Armee-Korps*. Dans un premier temps, le petit terrain de Kholm a été utilisé, mais il a bientôt été pris sous le feu de l'artillerie soviétique. Morzik a alors eu recours aux He 111 de la KG 4 pour remorquer des planeurs Go 242 qui se posaient dans la rue principale de la bourgade. Cependant, devant l'impossibilité de récupérer les planeurs, il s'est avéré nécessaire de recourir au parachutage de conteneurs.

La Luftwaffe a perdu deux commandants de groupe tués à l'ennemi, ainsi que 383 membres de son personnel, tués, disparus ou blessés. Entre le 18 février et le 19 mai, elle a perdu 265 appareils, dont 125 à l'ennemi.

Le *General der Infanterie* Edgar Röhrich écrit ^[4] :

« Bien que de 100 à 150 avions participaient chaque jour [au ravitaillement des poches], la situation s'est rapidement détériorée, entraînant des symptômes de malnutrition au sein des troupes terrestres.

[4] *Probleme der Kesselschlacht* – E. Röhrich – Condor Verlag, Karlsruhe, 1958.



Junkers Ju 52/3m
3./KG.zbV. 105
Pleskau-Süd, mars 1942.



Unités de transport du pont aérien

Unité	Commandant	Origine	Base du pont
II./KG zbV. 1	Obslt Neundinger	Dniepropetrovsk	Ostrov-Süd
IV./KG zbV. 1	Hpt Fath	Smolensk	Ostrov-Süd
I./KG zbV. 172	Maj Hammer	Pleskau-Süd	Pleskau-Süd
KGr.zbV. 4	Maj Kraus	(1)	Riga
KGr.zbV. 5	Hpt Zahn	(1)	Riga
KGr.zbV. 6	?	(1)	Riga
KGr.zbV. 7	Obslt Gron	(1)	Riga
KGr.zbV. 8	Obslt Damm	(1)	Daugavpils
KGr.zbV. 9	Obslt Jansen	Pleskau-Süd	Pleskau-Süd
KGr.zbV. 500	Maj Beckmann	Brindisi	Pleskau-West
KGr.zbV. 600	Hpt Zeidler	Orsha	Korovie-Selo
KGr.zbV. 700	Maj Muggenthaler	Orsha	Pleskau-West
KGr.zbV. 800	Maj Kalepke	Vitebsk	Korovie-Selo
KGr.zbV. 900	Hpt Stypschütz	Vitebsk	Pleskau-West
KGr.zbV. 999	?	Vitebsk	Pleskau-West
KGr.zbV. 105	Obslt Deffner	Vitebsk	Pleskau-Süd
KGr.zbV. Posen	(IV./KG zbV. 1)	Posen	Ostrov-Süd

(1) Groupes formés avec des instructeurs et des pilotes de liaison; dissous pour la plupart entre mars et avril 1942.

L'utilisation des munitions, en particulier pour l'artillerie, dut être contingentée, ce qui a contribué à augmenter les pertes. Même après l'ouverture d'un couloir, le pont aérien a dû être maintenu. »

Les pertes des troupes au sol se sont élevées à 3 335 hommes à Demiansk et à Kholm.

VICTOIRE À LA PYRRHUS

Cependant, les conséquences de ce pont aérien vont bien au-delà. Si, sur le plan tactique, l'opération peut être considérée comme une réussite, sur

le plan stratégique, c'est une toute autre affaire. Le succès tactique n'a été rendu possible qu'en mobilisant des forces trois fois supérieures à celles nécessaires : trois cents avions de transport pour s'assurer que cent seront en état de vol en permanence.

En raclant les fonds de tiroir pour faire face à une situation de crise, Morzik a privé de ses appareils les écoles de l'aviation de transport pendant quatre mois, ce qui se ressentira sur la formation des pilotes. En outre, les lourdes pertes seront à peine compensées par la production de l'année 1942 : 329 Ju 52/3m.

Parce qu'ayant accepté de laisser le contrôle total à Morzik, le *Generaloberst* Alfred Keller, commandant la *Luftflotte 1* et responsable de toutes les opérations aériennes du secteur, n'a considéré le pont aérien que comme une opération annexe, voire indépendante. Ne comprenant sans doute pas grand chose à la logistique aérienne, Keller et son état-major n'ont apporté aucune assistance à Morzik, qui a dû se débrouiller seul pour faire acheminer tout le matériel dont il avait besoin, jusqu'aux outils les plus simples, comme des pelles et des pioches. Un échange de télégrammes entre le QG du *Lufttransportchef* et l'état-major de la *Luftflotte 1* est à cet égard assez édifiant. Ayant demandé à ce dernier de lui établir une route permettant d'éviter l'artillerie antiaérienne soviétique, Morzik a reçu cette réponse étonnante : « **Choisissez la route qui offre la meilleure chance de minimiser les pertes** » !

Les commandants des groupes de transport se sont rapidement plaints du manque de matériels de servitude, comme les groupes de chauffage pour les moteurs ou même des boîtes à outils. Morzik a cherché à en récupérer auprès des unités déjà installées dans le secteur, mais celles-ci se sont montrées réticentes à se séparer de matériels dont elles avaient besoin pour assurer leurs propres missions. Après de nombreuses réclamations de la part de Morzik, l'état-major de la *Luftflotte*



► Déchargement d'un Junkers 52 sur la piste de Demiansk. Bundesarchiv-Coblenz



s'est finalement penché sur le problème sans le résoudre tout à fait. La vérité était que cette flotte aérienne n'avait simplement pas la capacité d'accueillir trois ou quatre cents avions supplémentaires sur son secteur et que personne, aux échelons supérieurs, n'en a jamais eu conscience.

Fritz Morzik écrira après la guerre :

« Petit à petit, il sauta aux yeux de tous ceux qui étaient concernés par le ravitaillement d'un corps d'armée exclusivement par la voie des airs, que cette décision avait été fondée sur une appréciation totalement erronée – ou tout au moins très optimiste – de la sévérité de l'hiver russe, des ressources disponibles en matériel technique et des difficultés insurmontables pour couvrir les longues distances que ce pont impliquait. Il n'était en outre pas justifié de prolonger le pont aérien dès lors que l'encerclement de Demjansk avait été brisé. »

Quoi qu'il en soit, en entreprenant le tout premier véritable pont aérien de l'histoire de l'aviation, la Luftwaffe venait de prouver que des forces terrestres pouvaient être ravitaillées par la voie des airs. Cependant, ses chefs s'avèrèrent incapables de comprendre que ce succès relatif reposait sur des conditions bien particulières, notamment une courte durée.

Cet aspect va avoir des effets pervers quelques mois plus tard. Il est indéniable que lorsque la 6. Armee de Paulus se retrouve piégée à Stalingrad et que Hitler écarte tout projet de repli, l'affaire de Demjansk ressurgit dans les esprits.

Toutefois, l'échelle n'est plus la même. Avec une force de transport qui a été amputée d'une partie de son matériel, il est illusoire d'imaginer pouvoir ravitailler une armée trois fois plus nombreuse qu'à Demjansk. Ce n'est pas 300, mais 750 tonnes quotidiennes dont a besoin la 6. Armee. Même si ce chiffre est ramené à 500 par la suite, cela signifie que la Luftwaffe doit aligner 1 050 avions de transport, alors qu'elle ne dispose que de 750 Ju 52/3m. Il faut donc « ajuster » les besoins de la 6. Armee aux possibilités de la Luftwaffe, soit 350 tonnes par jour. Pour différentes raisons, dont l'énumération nous entraînerait trop loin, ce quota sera loin d'être atteint.

Fritz Morzik :

« L'aspect négatif du succès de Demjansk fut qu'il a conduit à une

appréciation erronée des possibilités d'une aviation de transport dans une situation militaire donnée. Son potentiel a été mesuré avec beaucoup trop d'optimisme et, de ce point de vue, l'opération aérienne de Demjansk constitue un vrai tournant dans l'histoire de l'aviation de transport. De telles opérations ne pouvaient être renouvelées que sur de courtes périodes et en les considérant uniquement sous l'angle de mesures d'urgence. »

Le pont aérien de Demjansk a bénéficié de circonstances favorables que la Luftwaffe ne retrouvera pas à Stalingrad : front stable, escorte de chasse, discrétion de l'aviation soviétique, faibles distances à parcourir, routes constantes et... la perspective de l'arrivée du printemps, tandis que la bataille de Stalingrad s'enfoncera au cœur de l'hiver. ■

▲ Déchargement d'un Junkers 52 sur la piste de Demjansk. Bundesarchiv-Coblenz

► Un équipage, malheureusement non identifié, fête le 5,000^e vol de son unité à Demjansk. Archives Caractère Collection Y. Kadari



◀ Un détachement de Ju 87B du I./St.G. 2 sur un terrain de fortune, prêts à intervenir au-dessus de Kholm, en mars 1942. Archives Caractère Collection Y. Kadari