

STA



▲ Noria de Ju 52/3m sur le terrain de Pitomnik. Malgré ses efforts, la Luftwaffe ne parviendra pas à sauver la 6. Armee. Les traîneaux (à gauche) viennent chercher le ravitaillement et les soldats (à droite) déblayent la piste. (Collection E. Creek)



1942
1943



par Rolf Steiner

LINGRAD

LA LUFTWAFFE DANS L'ENFER BLANC



« Quand je me suis posé à Pitomnik, la vue de ces pauvres types ensanglantés, hâves et émaciés, hirsutes, crevant de faim et de froid, les yeux hagards, attendant patiemment qu'un Junkers les sorte de cet enfer, m'a littéralement cloué sur place. La piste de Pitomnik avait été transformée en une sorte de cour des Miracles, peuplée de morts-vivants. »

Kurt Dassmann, pilote de Ju 52

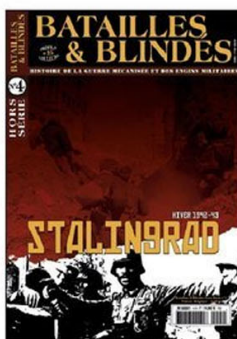
ALORS QUE LA BATAILLE DE Stalingrad s'est transformée en un véritable combat de rue, où les soldats des deux camps luttent pied à pied pour chaque carrefour, chaque maison, chaque cave, le 14 octobre 1942, Hitler signe sa Directive n° 1 :

« Les Russes ont été considérablement amoindris au cours des récents combats et, avec l'hiver qui arrive, ils ne seront pas en mesure de rassembler des forces aussi importantes que l'hiver précédent. »

Ces mots prendront une curieuse résonance pour les soldats allemands un mois plus tard.

UNE ARMÉE SACRIFIÉE

En quelques semaines, les événements vont se précipiter [1]. Brusquement des bourrasques de neige enveloppent la région d'un épais manteau blanc opaque. En quelques heures, le thermomètre s'effondre jusqu'à -15°C. N'attendant que cette occasion, le 19 novembre, les Soviétiques lancent l'opération « Uranus ». En trois jours, ils bousculent les



[1] Pour en savoir plus sur la bataille terrestre, nous conseillons à nos amis lecteurs de se référer au hors-série n° 4 de *Batailles et Blindés* : www.batailles-blindés.com

[2] Paulus n'était pas « von » ; il est promu *Generaloberst* le 21 novembre 1942, puis *Generalfeldmarschall*, le 31 janvier 1943.

[3] Les sources divergent concernant les effectifs de la 6. Armee. Ils vont de 200 à 300 000 hommes.

armées allemandes et roumaines au nord et au sud-ouest de la ville et referment le piège sur la 6. Armee du *General der Panzertruppe* Friedrich Paulus [2] et ses 300 000 hommes [3]. L'Armée rouge se dirige vers le Tchir, affluent du Don, menaçant à la fois Kalatch, avant-poste de la 6. Armee, et Oblivskaïa, d'où partent les avions qui opèrent au-dessus de Stalingrad.

Pour Paulus, les priorités sont tout aussi brutalement chamboulées. De la bataille offensive qu'il menait jusqu'à présent, il doit passer à l'organisation de la défense d'une vaste poche – rapidement baptisée *Kessel* (chaudron) – s'étendant sur 50 km d'est en ouest et sur 30 km du nord au sud.

Le 21 novembre, informé par ses aviateurs du drame qui est en train de se nouer, le *Generalleutnant* Martin Fiebig, commandant le VIII. *Fliegerkorps*, qui fournit l'appui tactique dans le secteur de Stalingrad, téléphone au *Generalmajor* Arthur Schmidt, chef d'état-major de la 6. Armee. Sachant que Paulus tient l'écouteur, Fiebig demande quels sont leurs plans. Schmidt lui répond :

– Le commandant en chef propose de défendre Stalingrad.

▲ Formation de Junkers Ju 87 D-1 de la 4./St.G. 2 de retour d'une expédition sur Stalingrad, le 20 septembre 1942. Rattaché au VIII. *Fliegerkorps*, le II./St.G. 2 était alors basé à Oblivskaïa. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Benno Wundshammer)





STALINGRAD

Comment en est-on arrivé là ?

Au début de l'été 1942, les *Heeresgruppen* A et B progressent, dans le secteur sud du front de l'Est, jusqu'au Caucase et à la Volga de Stalingrad. Ils ne rencontrent qu'une opposition limitée. Ce n'est que lorsque les forces allemandes atteignent la boucle du Don que la résistance, en particulier dans le secteur de Stalingrad, devient si forte que la 6. Armée est incapable de prendre la ville dans sa totalité ni de faire cesser le trafic sur la Volga.

Dans une manœuvre particulièrement habile, les chefs de l'Armée rouge attirent la Wehrmacht dans une zone comprise entre Rostov et Kharkov jusqu'à la Volga. Les Russes tiennent encore un certain nombre de têtes de pont solides le long

du Don, c'est-à-dire sur le flanc nord du *Heeresgruppe* B, tenu en majorité par des troupes italiennes et roumaines. Au sud de Stalingrad et jusqu'aux steppes kirghizes, le *Heeresgruppe* B n'est protégé que par une vague ligne de fortifications qui s'étend vers le Caucase et la Volga.

En octobre, Hitler est certain que les Russes sont si affaiblis que leur déroute n'est plus qu'une question de semaines. Cette vision optimiste de la situation est cependant contredite par les reconnaissances aériennes de la Luftwaffe. En outre, les troupes allemandes, continuellement sur la brèche depuis le début de l'offensive, sont épuisées; les chars, les armes, les véhicules et tous les équipements en général

ont besoin d'être révisés sinon remplacés. En raison de la rapidité de l'avance, aucune logistique adéquate n'a pu être mise en place. Il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer, à voie unique et, à cause de l'étreinte des lignes de communication, elle ne peut être utilisée à plein rendement. Le transport aérien a été sollicité pendant toute l'offensive au-delà du raisonnable et, avant même le début du pont aérien, hommes et matériel sont au bord de la rupture.

La percée intervient le 19 novembre au nord-ouest et au sud de Stalingrad. En quelques jours, anéantissant un Corps d'armée roumain au passage, les Soviétiques referment l'étau sur la ville et la 6. Armée.

– Comment entendez-vous vous faire ravitailler ?

– Par la voie des airs.

Fiebig n'en croit pas ses oreilles : « Une armée entière ? Mais c'est impossible ! Nos avions de transport sont tous partis en Afrique du Nord. Ne soyez pas aussi optimistes. »

Fiebig se dépêche d'informer son supérieur direct, le *Generaloberst* Wolfram Freiherr von Richthofen, commandant la *Luftflotte* 4. À son tour, celui-ci réveille en pleine nuit le chef d'état-major de la Luftwaffe, le *Generaloberst* Hans Jeschonnek, qui se trouve à la *Wolfsschanze*, où il a été convoqué par Hitler, justement pour discuter du sort de Stalingrad. « Il faut empêcher ça ! lance Richthofen. Avec le temps qui sévit ici, il n'y a pas une chance de ravitailler une armée de 250 000 hommes par les airs. C'est de la folie pure ! »

Le soir du 22 novembre, Paulus envoie le message suivant : « Armée complètement encerclée... situation en munitions critique; vivres pour six jours. L'Armée entend tenir le terrain entre Stalingrad et le Don et a pris ses dispositions en conséquence. Le succès dépend du colmatage au sud-ouest et si un ravitaillement aérien adéquat peut être assuré. »

Cette situation prend le Haut commandement allemand totalement au dépourvu. Les avis divergent et les discussions prennent un tour enflammé. La plupart des généraux de la Wehrmacht et de la Luftwaffe proposent à Paulus de briser l'encerclement en s'échappant par le sud-ouest. Schmidt explique que cette option est inenvisageable, les stocks d'essence à l'intérieur du « chaudron » étant insuffisants pour garantir la réussite d'une telle opération.

Peu importe l'option qui sera retenue, la question du ravitaillement de la 6. Armée devient primordiale et urgente. Selon les instances qui les chiffrent, les besoins vont de 300 à 750 tonnes par jour.

Hitler ne veut pas d'un retrait de Stalingrad. Peut-être parce que la ville porte le nom de son ennemi le plus abhorré, mais surtout parce que la bataille qui s'y déroule caramélise trois Fronts (groupes d'armées) soviétiques. Si le verrou saute, ces forces devenues disponibles fonceraient sur Rostov-sur-le-Don, mettant directement en péril la Crimée et le *Heeresgruppe* A dans le Caucase et une catastrophe bien plus considérable que l'anéantissement de la 6. Armée menacerait la Wehrmacht.

En conclusion, Hitler ordonne à Paulus de s'enterrer, à Jeschonnek de préparer un pont aérien et au *Generalfeldmarshall*



▲ Attaque de dépôts de carburant sur les bords de la Volga près de Betelovka par les Ju 87 du II./St.G. 2, le 20 septembre 1942. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Benno Wundshammer)

Erich von Manstein de prendre le commandement d'une armée de secours, le *Heeresgruppe* Don, une force hétéroclite qui n'existe encore que sur le papier.

► La JG 3 à Pitomnik. Au premier plan, le Bf 109 G-2 du *Kommodore*, le *Major* Wolf-Dietrich Wilcke. (Collection E. Creek)



L'EXEMPLE DE DEMYANSK

Le *Generaloberst* Maximilian Reichsfreiherr von und zu Weichs an der Glon, commandant le *Heeresgruppe* B,

manifeste ouvertement auprès de l'OKH (Haut commandement de l'Armée) son désaccord sur cette solution :

« Il n'est pas possible de ravitailler par les airs une armée composée de

vingt divisions. Même en supposant que les conditions atmosphériques soient favorables, la flotte d'avions de transport est insuffisante pour fournir plus d'un dixième des besoins quotidiens requis. »

Il n'est pas le seul. Le *Majorgeneral* Wolfgang Pickert, commandant la 9. *Flakdivision* à l'intérieur du « chaudron », rencontre Paulus et Schmidt pour leur exprimer ses craintes et les exhorter à tenter une percée. Mais Paulus n'est pas homme à s'opposer au *Führer* et Schmidt lui répète que les réserves en carburant ne permettraient pas d'avancer sur plus de trente ou quarante kilomètres.

Si les responsables qui seront impliqués dans le futur pont aérien, n'ont pas non plus le pouvoir de s'opposer à Göring et encore moins à Hitler, la décision du *Führer* les plonge dans un abîme de perplexité. Richthofen se demande bien où il va trouver autant d'avions de transport pour satisfaire les besoins de la 6. *Armee*.

Et s'il en est un qui a compris que cette opération est vouée à l'échec dès le départ, c'est l'*Oberst* Fritz Morzik, chef des Transports au sein de l'OKL (le Haut commandement de la Luftwaffe). Car les conditions à Stalingrad sont fondamentalement différentes de celles de Demyansk [4]. Et Demyansk, il connaît bien, puisque c'est lui qui y avait organisé le pont aérien. Il expose lui-même les raisons pour lesquelles il juge la mission comme très difficile voire impossible à remplir :

« Je suis sincèrement convaincu que la réussite de l'opération de Demyansk – un succès pourtant marginal – fut l'un des

[4] Lire : *Dans la poche de Demyansk*, par le même auteur (*Aéro-Journal* n° 4, juin-juillet 2008).



► Discussion autour d'un ordre de mission entre le *Hauptmann* Bruno Dille, *Kommandeur* du I./St.G. 2 (à gauche), et l'*Oberleutnant* Egbert Jaekel, *Kapitän* de la 2./St.G. 2, à Oblivskäia, en septembre 1942. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Benno Wundshammer)



1942
1943



facteurs qui a le plus influencé la décision de ravitailler Stalingrad par les airs. Les planificateurs ont cependant oublié que la totalité des forces encerclées à Demyansk ne dépassaient pas 100 000 hommes, que le front était stabilisé, que des chasseurs étaient disponibles pour l'escorte, que les routes d'approche et de retour étaient relativement courtes, que la logistique était bien organisée et que les bases utilisées par les avions de transport étaient très bien aménagées et qu'elles ont été les mêmes du début à la fin de l'opération.

« Alors qu'à Demyansk, nous approchions du printemps, à Stalingrad l'hiver sibérien venait juste de commencer. En outre, les planificateurs auraient dû se rappeler que même si l'opération de Demyansk, qui s'est déroulée dans des conditions plutôt favorables, a connu une conclusion positive, elle a coûté très cher en hommes et en matériel et a nécessité l'implication de la quasi-totalité de notre flotte de transport. »

Or, la flotte de transport est déjà en grande partie mobilisée pour un autre pont aérien, celui avec la Tunisie.

UNE QUESTION D'ARITHMÉTIQUE

Mandaté dès le 20 novembre par Hitler pour étudier la faisabilité d'un pont aérien, Jeschonnek passe son temps à aligner les chiffres et à jongler avec les Junkers Ju 52/3m. En tablant sur une moyenne de 500 tonnes par jour, qui sera reprise par Göring et acceptée par tous comme celle des besoins de la 6. Armee, et en sachant qu'un Ju 52 est capable de transporter environ deux tonnes, il a donc besoin de



250 avions. Or, le dernier rapport décennaire montre que 298 appareils sont disponibles pour le front de l'Est sur les quelque 750 en service (dont 375 sont utilisés entre la Sicile et la Tunisie). En affectant au pont aérien 375 appareils – pour faire bonne mesure – Jeschonnek parvient à la certitude que l'opération peut être tentée avec succès. Ce dont il informe immédiatement Hitler.

Le lendemain, ce dernier téléphone au Reichsmarschall Hermann Göring pour lui communiquer sa décision. Göring confirme que l'aviation s'engage à livrer 500 tonnes quotidiennement et que ce qu'elle a fait à Demyansk, elle peut le refaire à Stalingrad.

L'affaire est entendue !

Le 24 novembre, Göring est convoqué à son tour à la *Wolfsschanze*, où il prend connaissance des chiffres établis par Jeschonnek. Hitler insiste bien sur le fait que si la Luftwaffe ne tient pas parole, la 6. Armee est perdue. Placé devant l'impossibilité de se déjuger devant

le *Führer*, et, après tout, peut-être convaincu que, puisque c'est possible en théorie, il n'y a pas de raison que ce ne le soit pas en pratique, Göring réaffirme avec solennité que la Luftwaffe honorerait ses engagements.

Toutefois, Jeschonnek a fait peu de cas des conditions matérielles très difficiles, comme les graves lacunes de la logistique (goulets d'étranglement dus aux routes impraticables et aux voies ferrées en nombre insuffisant), l'éloignement des bases de départ et la faiblesse de leurs moyens techniques pour entretenir une telle quantité d'avions. Sans parler des conditions météorologiques qui se dégradent de jour en jour et qui impactent tout autant les pilotes, contraints de voler dans des bourrasques de neige et le brouillard, que les mécaniciens, obligés de travailler, souvent à mains nues, dans des conditions extrêmes – pour autant qu'ils soient approvisionnés en pièces détachées et en outillage.

▲ Le Lavotchkine La-5 est entré en service pendant la grande offensive de l'été 1942, mais les premières versions ne font pas le poids face au Bf 109 G. Le 27 IAP est transféré sur le front de Stalingrad à la mi-août. Il sera retiré des opérations la veille de Noël, après avoir été crédité de 60 victoires pour la perte de 14 appareils. (Collection P. Skulski)

▼ Un Bf 110 E du II./ZG 1, à l'automne 1942. (Collection E. Creek)





▲ Un Heinkel He 111 D sur la piste de Morosovskaïa. Ce modèle très ancien, certainement récupéré dans une école, appartenait au KGr.zbV. 5. La photo semble avoir été colorisée. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Arthur Grimm)

Bref, il saute aux yeux qu'il sera impossible de faire voler la totalité des 375 avions tous les jours sur la longueur d'un pont aérien, dont personne ne peut mesurer le temps qu'il durera. C'est aussi passer sous silence la réaction de l'ennemi et les pertes qu'elle engendrera, en plus des inévitables accidents.

Se rendant compte de son erreur, Jeschonnek reprend ses calculs. En se fondant sur un taux de disponibilité de 30 à 35%, il constate qu'il aura besoin au moins de... 1 050 Ju 52/3m. Ce n'est plus la même histoire ! Il se dépêche d'avertir Göring de sa bourde, mais celui-ci lui interdit d'en informer Hitler. Coincé par sa parole donnée à son *Führer*, Göring évitera soigneusement de revenir sur la question avec lui et, pour se changer les idées, il fait préparer son train spécial pour aller faire son marché dans les musées de Paris...

Hitler a scellé le sort de la 6. Armee et s'est habilement défaussé sur la Luftwaffe de ses propres responsabilités dans son anéantissement programmé.

Fritz Morzik soulève un autre point intéressant :

« L'affaire de Demyansk avait duré deux mois pour l'essentiel et il y avait eu, dès le départ, de bonnes perspectives de briser l'encerclement par la préparation de contre-attaques sur des distances relativement courtes. Là, on parlait dans l'inconnu le plus complet. Personne ne pouvait savoir combien de temps ce pont aérien allait durer, parce qu'il semble que rien de sérieux n'avait vraiment été prévu pour désenclaver Stalingrad. D'autant que les Russes poursuivaient leur avance vers l'ouest, faisant régulièrement reculer notre ligne de front en allongeant la distance à parcourir pour les éventuelles colonnes de secours. Une percée sera bien montée, mais confrontée à une contre-attaque russe, elle échouera très vite, abandonnant la 6. Armee à son triste sort. Il était pourtant manifeste que Stalingrad ne pourrait pas être ravitaillée éternellement par la voie des airs, mais ce truisme ne semblait pas aveugler l'OKH. »

LA MISE EN PLACE

Dès l'ordre donné par Hitler, le *Quartiermeister* (responsable du matériel) de l'OKL réquisitionne tous les Ju 52/3m, mais aussi des He 111, Ju 290, Fw 200 et jusqu'à des Ju 86, partout où il peut en trouver : unités de première ligne, escadrilles de liaison et sanitaires, états-majors, ministères et écoles. Il est même envisagé l'emploi de planeurs, tels que le DFS 230 et le Go 242, mais l'idée doit être abandonnée en raison de l'absence d'infrastructures adaptées et de la nécessité de disposer d'une couverture de chasse.

Les unités du pont aérien

Tatsinskaïa

I./KG zbV. 1	Maj Maß	42	Ju 52
II./KG zbV. 1	Hpt G. Neundlinger	45	Ju 52
IV./KG zbV. 1	Maj Scheuring	38	Ju 52
KGr.zbV. 9	ObLt A. Jäckel	39	Ju 52
KGr.zbV. 21	Hptm E. Hetzel	25	Ju 86
KGr.zbV. 22	?	?	Ju 86
KGr.zbV. 50	Maj Baumann	36	Ju 52
KGr.zbV. 102	Hpt W. Erdmann	42	Ju 52
KGr.zbV. 105	Maj R. Wenning	23	Ju 52
KGr.zbV. 172	Maj Zähr	29	Ju 52
KGr.zbV. 500	Maj Beckmann	67	Ju 52
KGr.zbV. 700	Maj F. Muggenthaler	54	Ju 52
KGr.zbV. 900	Obst Wübben	39	Ju 52

Morosovskaïa

Stab/KG 27	Obst H.-H. v. Beust	1	He 111 H
I./KG 27	Hpt R. Müller	16	He 111 H
II./KG 27	Hpt R. Günzel	21	He 111 H
III./KG 27	Maj E. Thiel	26	He 111 H
Stab/KG 55	Obst E. Kühl	3	He 111 H
I./KG 55	Maj R. Kiel	16	He 111 H
II./KG 55	Maj H. Höfer	14	He 111 H
III./KG 55	Obst W. Queisner	5	He 111 H
I./KG 100	Maj P. Claas	12	He 111 H
KGr.zbV. 5	Obst H. Förster	30	He 111 D/E
KGr.zbV. 20	Maj H. Schmidt	54	He 111

Stalino et Zaporozhye

I./KG 50	Maj K. Scheede	27	He 177 A
KGr.zbV. 200	Maj H.-J. Williers	18	Fw 200 C
		1	Ju 290
		1	Ju 252 (?)

Les effectifs sont donnés à l'arrivée des unités.



LES FORCES EN PRÉSENCE



Luftwaffe

Le 20 novembre 1942, la *Luftflotte 4* de Richthofen aligne 732 avions de combat, dont seulement 402 (54%) sont immédiatement disponibles. Cette flotte aérienne a perdu un certain nombre d'unités qui ont été déplacées sur d'autres fronts, en particu-

lier en Méditerranée, où, la Luftwaffe doit faire face en même temps à l'appui de l'offensive de Rommel sur El-Alamein et à la menace stratégique que fait peser la présence des armées alliées sur ses arrières, après les débarquements en Algérie et au Maroc, le 8 du mois. Mais, sur le front de l'Est, elle doit aussi diviser son effort entre Stalingrad, la Crimée et le Caucase.

Outre que l'industrie aéronautique peine à combler les pertes, l'approvisionnement de la *Luftflotte 4* en rechanges, carburant et matériel technique pâtit du mauvais état des routes et du faible nombre de voies ferrées qui engendrent des goulets d'étranglement. À mesure que les armées allemandes ont progressé vers l'est, la Luftwaffe a dû abandonner ses bases permanentes pour des terrains souvent mal équipés et aux infrastructures sommaires, qui brident son rendement opérationnel.

Après le départ des derniers groupes des JG 52, JG 53 et JG 77 vers d'autres horizons, la *Luftflotte 4* ne peut s'appuyer que sur la centaine de Bf 109 G de la JG 3 installée à Pitomnik et Morosovskaïa :

- *Stab*/JG 3, *Major* Wolf-Dietrich Wilcke, 7 Bf 109 G-2;
- I./JG 3, *Major* Klaus Quaet-Faslem, 36 Bf 109 G-2;
- II./JG 3, *Major* Kurt Brändle, 35 Bf 109 G-2 (à compter du 12 décembre);

– III./JG 3, *Major* Wolfgang Ewald, 14 Bf 109 F-4 et 11 Bf 109 G-2;

ainsi que sur les 43 Bf 109 G-2 du II./JG 52 du *Hauptmann* Johannes Steinhoff à Morosovskaïa.

La ZG 1 de l'*Oberstleutnant* Paul-Friedrich Darjes aligne les 28 Bf 110 C/D/E/F du *Stab* (Tatsinskaïa) et II. *Gruppe* (Tchachty).

Du côté de l'aviation de bombardement, la KG 27 de l'*Oberst* Hans-Henning Freiherr von Beust est répartie entre Millerovo et Novotcherkassk et la KG 55 de l'*Oberstleutnant* Dr. Ernst Kühl a son *Stab* et ses deux premiers groupes basés à Morosovskaïa, tout comme le I./KG 100 du *Major* Paul Claas. Ces unités totalisent 119 He 111 H au 1er décembre.

En ce qui concerne les Ju 88 A, il ne reste plus que les I. (Tatsinskaïa) et II. (Bagerovo) *Gruppen* de la KG 51 du *Major* Wilhelm von Friedeburg dans le secteur de Stalingrad, soit 70 appareils à la même date.

Le VIII. *Fliegerkorps* de Martin Fiebig contrôle le II./St.G. 1 (*Major* Otto Ernst) avec 22 Ju 87 R, la totalité de la St.G. 2 (*Oberstleutnant* Paul-Werner Hozzel), soit 70 Ju 87 D, et le II./St.G. 77 (*Major* Kurt Kuhn) avec 25 Ju 87 D, ainsi que la quasi-totalité de la Sch.G. 1 de l'*Oberstleutnant* Hubertus Hitschhold, soit une cinquantaine de Bf 109 E-7/B et une trentaine de Hs 129. La majorité de ces unités sont basées à Karpovka.

Sans oublier les unités de transport, mais celles-ci seront traitées à part.

Il faut aussi mentionner la présence d'unités italiennes (21° *Gruppo Aut. CT* et 71° *Gruppo CT*), roumaine (*Grupul 7 vânătoare*) et hongroises (1. et 2./I *Vadász Osztály*), faiblement dotées et parasitées par un manque chronique de rechanges, dont l'efficacité sera proche de zéro.



VVS

Pour l'opération « Uranus », l'encerclement des troupes allemandes à Stalingrad, qui sera déclenchée le 19 novembre 1942, les VVS (forces aériennes soviétiques) ont massé un nombre considérable d'avions, ce qui

constitue un fait majeur si l'on considère que, dans le secteur compris entre la ville et la boucle du Don, elles ont perdu 2 846 appareils, entre le 28 juin et le 18 novembre – ce qui en dit long sur les capacités industrielles de l'URSS comparées à celles de l'Allemagne.

Ces forces sont placées directement sous les ordres du commandant en chef des VVS, le *General-Polkovnik* Aleksandr Novikov. Elles sont divisées entre les trois Fronts (rappelons qu'un Front soviétique est l'équivalent d'un groupe d'armées) :

le Front de Stalingrad (*General-Polkovnik* Yeremenko) compte 299 avions de combat, le nouveau Front du Don (*General-Leitnant* Rokossovski) 391 et le Front du Sud-Ouest (*General-Mayor* Krasnovsky) 586.

Avec les réserves, ce sont près de 1 500 appareils qui s'apprêtent à appuyer l'offensive soviétique. Non seulement, les VVS disposent d'une supériorité numérique écrasante (de l'ordre de quatre contre un dans le secteur de Stalingrad), mais la qualité de ses pilotes et de ses avions s'est considérablement améliorée depuis six mois. Sur le plan tactique, l'adoption récente de la formation de base à deux appareils (*Para-Sveno*), fortement inspirée par la *Rotte* allemande, a comblé le déficit de la chasse soviétique sur son homologue germanique.

Novikov a rassemblé 575 Iliouchine Il-2 *Chtourmovik*, un nombre encore jamais vu dans un ordre de bataille. Parmi ceux-ci se trouvent les premiers Il-2 2M et Il-2 3M biplaces; la protection du mitrailleur reste encore plutôt théorique, mais il a le mérite de forcer les chasseurs allemands à une plus grande prudence.

STALINGRAD



Néanmoins, le XI. *Fliegerkorps*, qui a sous ses ordres les deux escadres de planeurs (LLG 1 et LLG 2) prend l'initiative d'envoyer des Go 242 démontés par rail jusqu'à Stalino et Makeïevka. On ne sait pas ce qu'ils deviendront, mais ils ne seront vraisemblablement pas utilisés.

Le 30 novembre, près de 700 appareils ont déjà été rassemblés sous les ordres de la *Luftflotte 4* (voir tableau), ce qui ne va pas sans créer de gros désordres sur les bases de départ du pont, comme l'explique Fritz Morzik :

« Les grands chefs de l'Armée ont pris leurs désirs pour des réalités en présu-

mant que l'ordre de réquisition immédiate du 23 novembre allait automatiquement permettre de commencer l'opération sur Stalingrad dans les vingt-quatre heures. Dès leur arrivée sur leurs nouvelles bases, ces avions ont constitué davantage une nuisance qu'une bénédiction. Ils ont bloqué le terrain de Tatsinskaïa, où il a



Junkers Ju 87 D-1 (W.Nr. 2491)
Stab II./St.G. 2
 Oblivskaïa, automne 1942.



fallu qu'on leur monte un équipement d'hiver, sans outillage approprié. Les aérodromes intermédiaires de Kirovograd et de Zaporozhye n'étaient pas censés transférer les avions à Tatsinskaïa sans cet équipement. Malheureusement, les commandants de ces aérodromes ont veillé à faire partir le plus grand nombre d'appareils dans les meilleurs délais, afin de gonfler le chiffre des départs dans leurs rapports. Le résultat était prévisible, la plupart des appareils ne disposaient pas de l'équipement qui leur permettait d'être opérationnels. »

En ratissant large dans les rangs des unités de bombardement, le *Quartiermeister* n'a pas toujours eu la main heureuse. Le Focke-Wulf Fw 200 est un avion fragile. Le Heinkel He 177, alors en cours d'évaluation opérationnelle à Stalino et Zaporozhye, se révèle totalement inadéquat en raison de ses caractéristiques de vol et de ses problèmes congénitaux; en outre il ne peut transporter que 1,1 tonne de charges externes. Quant au Junkers Ju 86, il sera peu utilisé, car inadapté. Toutefois, pendant que les instructeurs, soustraits

aux écoles d'entraînement des pilotes de transport, attendront inutilement à Tatsinskaïa, ils ne seront pas en train de former les remplaçants des équipages qui vont disparaître lors de cette opération.

C'est à la *Luftflotte 4* qu'échoit la responsabilité des opérations de ravitaillement. Le *Generalmajor* Viktor Carganico, commandant le complexe des terrains de Tatsinskaïa, est nommé *Lufttransportführer (Stalingrad)* [5]. Manquant totalement d'expérience dans ce domaine, lui et son état-major sont vite dépassés par les événements. Richthofen relève temporairement Martin Fiebig de son commandement du VIII. *Fliegerkorps* et lui demande de prendre les choses en main depuis Oblivskaïa, où il dispose d'un état-major bien équipé en matière de transmissions et de stations météo et expérimenté dans la gestion des unités de bombardiers et de chasse.

Le 29 novembre, la première décision du nouveau *Lufttransportführer (Stalingrad)* est d'impliquer les unités de bombardement équipées en He 111 sous la

juridiction de la *Luftflotte 4*. Ce n'est pas la première fois que ce type est employé comme avion de transport. Sa charge est limitée à 1,2 tonne, logée dans des conteneurs fixés sous la partie centrale de l'aile, mais il est robuste et fiable. Ses équipages ont un avantage sur les nouveaux arrivants, ils connaissent bien la région.

Sur les terrains de départ, l'*Oberst* Otto-Lutz Förster, *Kommodore* de la KG zbV. 1 [6], assume le commandement des unités de Ju 52 réunies à Tatsinskaïa, tandis que l'*Oberstleutnant* Dr. Ernst Kühl, *Kommodore* de la KG 55, prend sous sa responsabilité les unités de He 111 concentrées à Morosovskaïa. Ces deux terrains seront rapidement connus des équipages sous le diminutif respectif de « Tati » et « Moro », que nous reprendrons à notre compte. Le *Major* Hans-Jürgen Williers, à Stalino, prend en charge les unités de transport à long rayon d'action. Enfin, à l'intérieur de la poche, Wolfgang Pickert reçoit pour mission d'assurer la défense aérienne et de mettre en place les moyens pour accueillir les avions.

▲ Le II./JG 3 à Pitomnik. Au premier plan, le Bf 109 G-2 du *Kommandeur* du *Gruppe*, le *Major* Kurt Brändle. (BPK, Berlin, Dist. RMN/Arthur Grimm)

[5] Ou *Luftversorgungs-Führer Stalingrad*, selon d'autres sources.

[6] L'origine des dénominations de KG zbV. et KGr.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 peut-être aussi de ménager la susceptibilité des équipages pour lesquels le passage du combat au transport ne constituait pas nécessairement une promotion.



◀ Un Ju 87 D-3 de la 1./St.G. 2 préparé pour une mission. (Collection E. Creek)



© J.-M. Guillou, 2010



Messerschmitt Bf 109 E-7/U1
Major Alfred Druschel
Kommandeur I./Sch.G. 1
Tatsinskaïa, octobre 1942.

Au moment où commence le pont aérien, il existe six pistes susceptibles d'accueillir les avions dans le « chaudron » : Pitomnik, Bolshaïa Rossochka, Goumrak, Stalingradski, Basargino et Voropono. En fait, Pitomnik sera le terrain le plus utilisé, car bénéficiant d'infrastructures permettant la gestion d'un grand nombre d'avions à la fois. Les autres, à l'exception de Basargino, ne sont que des morceaux de steppe mal aménagés et utilisables uniquement en été. Basargino présente l'avantage d'être près d'une gare de chemin de fer, mais l'inconvénient de se trouver à portée des mortiers russes. Quant à la piste de Goumrak, ayant été jugée trop courte et peu pratique, il est décidé qu'elle

servira d'appoint en cas de besoin; en fait, elle ne sera jamais aménagée, parce que trop proche du QG de Paulus, ce dernier craignant que la présence d'avions allemands n'attire les bombardiers soviétiques comme la confiture attire les mouches.

Un PC de la 6. Armée installé à Moro soumet quotidiennement la liste chiffrée de ses besoins en transport et s'occupe d'acheminer les cargaisons jusqu'au bord des pistes. D'autres assistent le personnel de la Luftwaffe lors du chargement, mais aussi lors du débarquement des malades et des blessés, au retour. Après quelques inévitables à-coups, la coordination des opérations entre les deux armées fonctionnera parfaitement.

LES DÉBUTS DU PONT

22 NOVEMBRE

Les Ju 87 de la St.G. 2 de l'Oberstleutnant Paul-Werner Hozzel sont stationnés pour leur majorité à Karpovka, à la limite de la zone d'encerclement – malheureusement du mauvais côté. Sur ce terrain où il est impossible de camoufler quoi que ce soit, ils servent maintenant de cibles d'entraînement pour l'artillerie et l'aviation soviétiques. Pire, dans la soirée, l'aérodrome subit un assaut en règle de l'infanterie russe appuyée par des chars. Il est repoussé mais au prix de lourdes pertes. Le lendemain, Hozzel obtient l'autorisation de replier son unité sur Marinovka et Oblivskaïa. Il laisse derrière lui un petit Kommando, sous les ordres du Leutnant Heinz Jungclausen, Kapitän de la 6. Staffel, avec l'ordre de poursuivre les opérations depuis la poche jusqu'au dernier moment. Cinq cents « rampants » ne peuvent être évacués et seront intégrés à la 6. Armée, dont ils partageront le sort peu enviable. Ce sera également le cas pour ceux du II./St.G. 1 de Druschel, lui aussi coincé à Karpovka. Si les navigants et les avions sont repliés sur Oblivskaïa, le personnel au sol devra être abandonné dans sa totalité. Le groupe sera rapidement renvoyé à l'arrière pour y être reconstitué.

23 NOVEMBRE

Les mauvaises conditions météo clouent les avions de transport au sol. De toute façon, trop peu de Ju 52/3m ont reçu leur équipement hivernal. Oblivskaïa, menacé par les avant-gardes soviétiques, est sauvé par les canons de 88 de la 9. Flakdivision, qui les renvoie à tir tendu sur la rive droite du Tchir. La veille, l'Oberleutnant Hans-Ulrich Rudel s'est enfui de l'hôpital de Rostov, où il avait été envoyé pour faire soigner une jaunisse. Malgré son « teint de coing », il prend le commandement de la I./St.G. 2 et se met au travail sans tarder, réalisant... douze sorties dans la journée. « Nous devons lâcher nos bombes avec une précision mathématique, car quelques mètres plus loin, dans

▼ Le Major Alfred Druschel, Kommandeur du I./Sch.G. 1, se prépare à une nouvelle mission. Prise à la fin de l'été 1942, cette photo illustre l'insouciance qui régnait encore, alors que rien ne semblait pouvoir endiguer la déferlante des Panzer. Quelque temps plus tard, Druschel et ses avions d'assaut livraient de durs combats pour la survie de la 6. Armée. (Bundesarchiv)



► Le Major Alexei Borodine, futur Héros de l'Union soviétique, à bord de son Il-2 monoplace du 504 ShAP dans la région de Stalingrad, fin 1942. (Collection P. Skulski)



une autre cave, derrière un autre mur, se trouvent nos propres soldats. »

La JG 3 [7], qui avait accompagné le *Heeresgruppe B* jusqu'à Stalingrad, avait accompli un travail considérable, revendiquant plus de 2 000 victoires depuis le début de l'été et comptant dans ses rangs dix-neuf nouveaux *Ritterkreuzträger*. Mais elle se fait également prendre au piège et doit évacuer Pitomnik de toute urgence. Elle doit abandonner deux cent neuf mécaniciens, dont seulement deux reviendront de captivité longtemps après la fin de la guerre.

Elle laisse aussi un groupe de pilotes volontaires, qui, sous les ordres du *Hauptmann Rudolf Germeroth*, forment la *Platzschutzstaffel Pitomnik* (PSS Pitomnik – littéralement, escadrille de protection locale) [8].

24 NOVEMBRE

Le 24, le temps ne s'est guère amélioré. Devant la tournure des événements, le II./JG 52 du *Major Johannes Steinhoff* est rappelé du Caucase et arrive à Moro deux jours plus tard. Toutefois, handicapé par le non-remplacement de ses machines perdues (4 appareils reçus en renfort pour 20 rayés des contrôles, toutes causes confondues), il n'aura qu'un faible rendement avant la fin du mois de décembre.

25 NOVEMBRE

L'aube se lève sur un ciel bleu dégagé. Les avions de reconnaissance allemands peuvent enfin localiser les colonnes russes. Fiebig note dans son journal : « Toutes les unités ont participé à l'annihilation [des colonnes russes]. Les avions d'assaut et les *Stukas* d'Oblivskaïa ont effectué de dix à quatorze sorties chacun. Tous les comptes rendus rapportent le massacre des montures et des cavaliers ».

Même les Bf 109 et les He 111 prennent part à la mise en déroute des troupes soviétiques. Par chance pour eux, en raison d'une pénurie temporaire d'essence, la chasse russe se montre discrète.



◀ Le *Major Boris Nikolaevitch Yermine* (parfois orthographié Eryomin), commandant le 31 GuIAP, as aux 23 victoires et Héros de l'Union soviétique en... mai 1991 – il était temps ! Son Yak-1B (n° 08110) porte l'inscription suivante : À L'AVIATEUR DU FRONT DE STALINGRAD, LE CAMARADE MAJOR DE LA GARDE YEREMINE, DE LA PART DU CAMARADE GOLOVATI, FERMIER COLLECTIF DE LA FERME COLLECTIVE « STAKHANOVETS ». (Collection P. Skulski)

Rudel donne son témoignage concernant cette journée, au cours de laquelle il réalisera dix-sept sorties :

« L'officier météo donne l'alerte en tirant une salve de fusées éclairantes. Je décolle immédiatement avec la *Staffel* et, à la lisière de l'aérodrome, j'aperçois des chevaux, leurs cavaliers démontés à côté, tous des "Ivan". Au nord, une quantité incalculable de chevaux, d'hommes et de matériel. Je prends de l'altitude, connaissant la situation de nos défenses, je veux d'abord me faire une idée de la situation générale. Cela n'est pas long : une division de cavalerie russe avance et il n'y a personne pour l'arrêter. Leur gros est à quatre ou cinq kilomètres de notre aérodrome avec une avant-garde à sa périphérie ; c'est elle notre première urgence. La première chose à faire est de détruire leur artillerie à coups de bombes et de canons avant qu'elle ne puisse prendre position, puis nous attaquons le reste. Une cavalerie démontée est immobilisée et perd toute son efficacité au combat. Par conséquence, nous n'avons pas d'autre choix que de massacrer tous leurs chevaux. ».

Malheureusement, le *Hauptmann Joachim Langbehn*, *Kapitän* de la 5./St.G. 2, est abattu et tué par la DCA ; ce vétéran de plus de 400 missions de guerre, fait prisonnier pendant la campagne de Pologne et libéré par les... Russes, recevra la *Ritterkreuz* à titre posthume,



◀ Le *Generalleutnant Martin Fiebig*, commandant le VIII. *Fliegerkorps*, sera chargé de coordonner le pont aérien sur Stalingrad. (Bundesarchiv - Bild 101- 529-2383-37)

[7] À l'exception du II./JG 3 temporairement détaché dans la région de Smolensk depuis le début du mois de novembre.

[8] Pour le I./JG 3 :
– *Leutnant* Georg Schentke
– *Leutnant* Franz Daspelgrüber
– *Oberfeldwebel* Willmann
– *Feldwebel* Heinz Baum
– *Feldwebel* Theodor Kaiser
– *Unteroffizier* Heinz Blaut
– *Unteroffizier* Hubert Buschmann
– *Unteroffizier* Richard Eisele
– *Unteroffizier* Heinz Obst
– *Unteroffizier* Otto Wirth
Pour le III./JG 3 :
– *Oberfeldwebel* Gustav Dilling
– *Feldwebel* Hans Frese.
Ils seront renforcés par des volontaires du II./JG 3 à partir du 16 décembre, portant le total à 22 pilotes.

le 24 mars 1943. Un autre vétéran sera décoré à la même date et également à titre posthume, le *Hauptmann Siegfried Scholz*, *Kapitän* de la 2./KG 100, qui ne rentre pas de sa 410^e mission de guerre, ce même jour.

Le pont peut commencer, mais seulement trente-deux appareils se posent dans le « chaudron ». Un début bien timide et même difficile, puisqu'un Ju 52 du KGr.zbV. 105 est abattu par la DCA et deux du KGr.zbV. 900 par la chasse soviétique.



Yakovlev Yak-1B (n° 08110)
Major Boris Nikolaevitch Yermine
Commandant le 31 GuIAP
Région de Stalingrad, fin 1942.

Pont aérien de Stalingrad 25 novembre 1942 - 2 février 1943

- ✈ AÉROPORTS
- LIGNES DE FRONT
- - - DISTANCE DE PITOMNIK
- ➔ AVANCÉES SOVIÉTIQUES DU 16 DÉCEMBRE



26 NOVEMBRE

Le gros des avions de transport étant encore indisponible, seuls 37 déposent quelque 50 tonnes dans la poche.

Wolfgang Pickert note :

« Le terrain de Pitomnik est devenu le centre de mes activités. Nous sommes tous concentrés sur l'opération de ravitaillement, l'évacuation des blessés et leur installation jusqu'à ce qu'ils puissent être embarqués. Le jour de mon arrivée à Pitomnik, j'avais été frappé d'horreur en voyant de nombreux blessés en train de mourir de froid, alors qu'ils attendaient leur évacuation en compagnie de leurs infirmières. »

C'est aussi ce qui frappe Kurt Dassmann, un jeune pilote de Ju 52, frais émoulu d'une école :

« C'était ma première mission de guerre et j'arrivais droit d'Allemagne, où nous étions encore protégés des horreurs de la guerre. Quand je me suis posé à Pitomnik, la vue de ces

pauvres types ensanglantés, hâves et émaciés, hirsutes, crevant de faim et de froid, les yeux hagards, attendant patiemment qu'un Junkers les sorte de cet enfer, m'a littéralement cloué sur place. La piste de Pitomnik avait été transformée en une sorte de cour des Miracles, peuplée de morts-vivants. La valeureuse 6. Armée, dont les actualités ne cessaient de nous vanter l'allant et le courage, n'était plus qu'une armée de zombies, car les valides qui continuaient à se battre en attendant la mort ou la capture ne valaient guère mieux. Un vieux sergent m'a tapé sur l'épaule avec un sourire amical : *"Allez ! mon gars, va te mettre à l'abri. Tu verras, tu finiras par t'y faire."* Je n'ai jamais pu oublier ces visages et j'en ai longtemps fait des cauchemars après la guerre. J'ai réalisé une vingtaine de rotations dans le "chaudron", mais je n'ai jamais fini par m'y faire. Notre moral, à mes camarades et à moi, en avait pris un sacré coup ce jour-là. »

À Oblivskaïa, une colonne de chars soviétiques tente un ultime effort. Toutefois, le niveau des stocks de carburant d'aviation l'oblige à opérer sans couverture aérienne, ce qui va entraîner un massacre.

Le I./St.G. 2 réagit violemment. Rudel est sur la brèche : « Ils approchent de notre terrain à pleine vitesse. Si nous ne réussissons pas à les détruire, nous sommes cuits. Ils tentent de nous échapper en zigzaguant. L'énergie du désespoir nous permet de larguer nos bombes avec une précision diabolique ».

Rudel accomplit une fois encore dix-sept sorties dans la journée. Le dernier char russe saute au moment où il se présente sur la piste. Les Soviétiques ne reviendront pas de sitôt et l'équilibre fragile sera maintenu quelques semaines.

Quand le temps est clément, les avions de transport volent généralement en groupe de cinq à dix avec une escorte de chasse de deux à six Bf 109. Par mauvais temps, seuls les équipages les plus



► Un Heinkel He 111 H-16 du II./KG 55 attend qu'on vienne le charger sur la piste enneigée de Moro.



expérimentés peuvent partir en groupe de trois à cinq appareils sans escorte. De nuit ou par temps de brouillard, les vols s'effectuent individuellement. Cependant, le mécontentement gronde dans les rangs des pilotes de transport. Ils reprochent à l'escorte de chasse de rendre les formations beaucoup trop visibles de loin en les obligeant à voler en altitude. Ils préconisent qu'on leur laisse la liberté de voler seuls, sans escorte, au ras du sol. Cette autorisation finira par être donnée aux pilotes les plus expérimentés.

27 NOVEMBRE

En dépit de conditions exécrables, douze Ju 52 s'aventurent dans le brouillard et déposent 2,4 tonnes de carburant à Pitomnik. Le retour est difficile et aucun des appareils ne pourra reprendre l'air avant plusieurs semaines. Repliés à Moro, les *Stab* et II./St.G. 2 sont finalement renvoyés à l'arrière pour être recomplétés.



28-30 NOVEMBRE

La 16 VA intensifie ses opérations sur les aérodromes de Stalingrad, revendiquant 29 avions détruits au sol, mais elle se heurte aux I./JG 3 et II./JG 52. Tandis que le *Feldwebel* Heinz Baum (2./JG 3) revendique deux Il-2 et deux LaGG-3, Steinhoff obtient ses 113^e et 114^e victoires aux dépens d'un P-40 et d'un Yak-1.

Le bilan établi le 29 novembre depuis le début du pont n'est pas fameux : 291,5 tonnes ont été déposées dans la poche, soit 58,3 tonnes par jour en moyenne, un peu plus de 10% des besoins estimés et 7% des besoins réels ! Fiebig, à qui Richthofen a confié la tâche de prendre en main le pont aérien, décide d'impliquer les unités de bombardement sur He 111.

Le 30 novembre, la neige cesse, ce qui a aussi l'inconvénient de faire sortir la chasse soviétique. Une faible escorte de la JG 3 accompagne 40 He 111 et 50 Ju 52 qui déchargent 129 tonnes (35 de munitions, le reste en essence

et vivres) à Pitomnik. L'*Oberleutnant* Detlev Rohwer, *Kapitän* de la 2./JG 3, est abattu et blessé par la DCA russe. Quatre Yak-1 du 283 IAP, menés par la *Polkovnik* Vladimir Kitäiev, revendiquent cinq Ju 52 et cinq Bf 109. Une féroce bataille aérienne oppose la JG 3 à une formation d'Il-2; le *Major* Wolf-Dietrich Wilcke, *Kommandore* de la JG 3, en revendique deux (un peu plus tard, il sera crédité de sa 140^e victoire contre un La-5), comme l'*Oberleutnant* Walter Dahl et l'*Oberfeldwebel* Franz Daspelgrüber, ce dernier de la PSS Pitomnik. De leur côté, le II./JG 52 et Johannes Steinhoff ne restent pas inactifs, lui-même revendiquant quatre victoires (trois Yak-1 et un P-40), tandis que l'*Oberleutnant* Gerhard Barkhorn s'offre un triplé (P-40, Yak-1 et LaGG).

Paulus fait savoir que la 6. Armee finira les rations encore existantes et mangera ses 8 000 chevaux avant de demander un ravitaillement en vivres, afin de libérer de la place dans les avions pour l'essence et les munitions. Il fait diminuer les rations de moitié.

OPÉRATION « SATURNE »

1^{er}. 3 DÉCEMBRE

À la suite de l'échec des récentes tentatives de percée, le *General-Leutnant* Konstantin Rokossovski, commandant le Front du Don et donc chargé de l'élimination de la 6. Armee allemande, décide de suspendre momentanément toute offensive majeure.

De violentes bourrasques de neige perturbent le pont aérien et le « chaudron » ne reçoit la visite que de quinze Ju 52 et vingt-cinq He 111. Malgré un thermomètre qui ne cesse de s'effondrer, le lendemain, 2 décembre, 115 tonnes peuvent être déposées à Pitomnik.

▲ La ZG 1 est rappelée du Caucase début décembre pour renforcer l'escorte des avions de transport. On voit ici une patrouille du I./ZG 1 sous les ordres de son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Wolfgang Schenck, survolant la région de Rostov-sur-le-Don, au cours de l'été 1942. (BPK, Berlin, Dist. RMN / Michael Sobotta)

◀ Des blessés attendent sur la piste de Pitomnik d'être évacués. Faute d'abris, nombreux sont ceux qui mourront de froid avant d'avoir pu monter dans un avion. (ECPA-D)

LE « GÉNÉRAL HIVER »

Il est difficile, voire impossible, de parler de Stalingrad sans évoquer l'influence que le terrain et les conditions atmosphériques ont eue sur la conduite des combats. Il est certain que le fameux « général Hiver » a pesé au moins autant que le général Rokossovski sur le sort des armes.

Le plus étonnant, c'est que quand Hitler envahit la Russie, le 22 juin 1941, la Wehrmacht n'est absolument pas préparée à affronter l'hiver russe, dont elle ne connaît d'ailleurs pas grand-chose. Pêché d'orgueil, sans doute les Allemands croient-ils obtenir la victoire avant l'arrivée du froid et de la neige.

Mais ce qui semble encore plus incroyable, c'est que la Luftwaffe n'a tiré aucun enseignement de son expérience du terrible hiver 1941-42 et que le matériel et l'équipement nécessaires pour opérer à des températures très fortement négatives soient si mal adaptés et si peu nombreux.

Or, ce qu'ignorent les Allemands, c'est que la Volga est une barrière climatique où entrent en collision l'air froid venu de Sibérie et des steppes d'Asie et l'air chaud et humide venu de la mer Noire et de la Caspienne. Il en résulte des changements de temps brutaux (trois heures), des chutes de neige interminables et un brouillard quasi permanent, sans parler des températures pouvant descendre jusqu'à -50°C .

La Luftwaffe, aviation de haute technologie, est victime de sa sophistication. À l'inverse, les Soviétiques, misant davantage sur la rusticité de leurs appareils et l'expérience de leurs mécaniciens, sont capables de mettre en route des moteurs sans grande difficulté par des températures frisant les -40°C .

Une anecdote rapportée par « l'as des as » Erich Hartmann illustre bien le fossé qui existe entre Allemands et Russes.

Vers la fin de l'année 1942, le II./JG 52 capture un mécano russe. Il est questionné sur les raisons pour lesquelles les avions à étoile rouge peuvent mitrailler les aérodromes allemands à l'aube, alors que les chasseurs aux croix noires sont cloués au sol par des températures extrêmes. Fier de montrer aux Allemands l'étendue de leur ignorance, le prisonnier s'avère non seulement très coopératif mais démonstratif. Il demande deux litres d'essence et s'approche d'un Bf 109. Sous les yeux horrifiés des mécanos de la JG 52, il les verse directement dans le carter d'huile. Les Allemands se reculent prudemment, s'attendant à ce que l'avion explose dès que cet idiot aura lancé le moteur. Mais il leur fait comprendre qu'il n'y a rien à craindre et les incite à démarrer l'avion. Deux courageux viennent tourner la manivelle du démarreur, tandis qu'un troisième monte dans l'habitacle. Une fois l'essence bien mélangée avec l'huile gelée, ce dernier actionne l'allumage en fermant les yeux. Et – ô miracle ! – le moteur démarre instantanément sans exploser.

Il leur explique que l'huile gelée prend la consistance d'une boue, empêchant le départ du moteur, et que l'essence liquéfie l'huile avant de s'évaporer à mesure que le moteur monte en température. Le seul inconvénient est la perte rapide des qualités lubrifiantes de l'huile, qui doit être vidangée plus souvent. Mais le Russe n'a pas terminé sa démonstration. Il demande que l'on verse de l'essence dans un récipient qu'il place sous le moteur décapoté d'un autre 109. Il y met le feu et les flammes viennent lécher le dessous du moteur. Évidemment, les mécanos allemands protestent en disant que le feu va faire fondre les circuits électriques. Mais, quand ils lancent le moteur, ils constatent, bouche bée, qu'il tourne tout à fait normalement.

Tenant en leur prisonnier un véritable expert, les Allemands l'assaillent de questions, petit jeu auquel il se livre avec un plaisir non dissimulé. Un pilote explique que leurs armes s'enrayent à cause du froid. Il leur fait une nouvelle démonstration. Il demande un grand bac rempli d'eau bouillante et une mitrailleuse. Il plonge la seconde dans le premier et s'active à nettoyer toute la graisse et l'huile de l'arme. Sans ces deux éléments, indispensables à son bon fonctionnement dans des conditions normales, la mitrailleuse ne s'enraye plus à des températures extrêmes.

Est-ce là la clef du succès d'Erich Hartmann ? Non, c'est juste une boutade de notre part...

Il faut maintenant évoquer le terrain et les problèmes qu'il a posés à Stalingrad. En arrivant, en gros, à l'est de l'Ukraine (en particulier la steppe kalmouke, entre le Don et le Terek), les armées allemandes ont fait connaissance avec la steppe, de vastes étendues herbeuses entrecoupées de ravins et de bosquets (les balkas). C'est un terrain idéal pour la *Blitzkrieg*, favorisant le déferlement rapide d'unités mécaniques. Toutefois, pour les actions défensives, auxquelles la Wehrmacht sera forcée à partir de novembre 1942, la steppe présente un énorme inconvénient : celui de ne fournir aucun couvert. Les unités de la Luftwaffe deviennent brutalement vulnérables aux raids aériens et aux tirs d'artillerie. Les aviateurs doivent coucher sous des abris précaires, facilement dévastés par les bombes à fragmentation et les mitraillages. Les terrains allemands constituent une proie facile lorsque la cavalerie et les chars soviétiques se ruent à l'assaut. Sans forêt ni relief pour abriter quoi que ce soit du vent glacé et des bourrasques de neige, la steppe se transforme en piège mortel pour l'aviation allemande.

Le pont aérien se déroulant en plein hiver, les journées sont très courtes (au 1^{er} décembre, lever du soleil à 07h35 GMT et coucher à 16h07 GMT). Une bonne partie des missions doivent s'effectuer dans l'obscurité, ce qui, même avec la radiobalise installée dans la poche, nécessite de disposer d'un grand nombre de pilotes aguerris au vol sans visibilité. Et quand ils volent de jour, ils ne peuvent pas compter sur la steppe pour leur offrir le moindre point de repère !

▼ Un Junkers Ju 52/3m de la 15./KG zbV. 1 survole la steppe enneigée avant d'arriver à Pitomnik. Le « D » désigne le III. Gruppe de la KG zbV. 1, le « 3 » la Staffel dans le Gruppe (les groupes des escadres de transport comprenaient quatre Staffeln) et le « F » est bien sûr la lettre individuelle de l'avion. Ce système de code tactique, propre aux unités de transport, fait double emploi avec le code porté sur le fuselage : 1Z+FZ. (Collection E. Creek)





Le 3 décembre, les conditions météo empirent encore. Au petit matin, on enregistre -30°C à Moro. Faute de groupes chauffants en nombre suffisant, les carters d'huile doivent être dégelés au chalumeau. Il neige et un épais brouillard recouvre la région. Bravant ces conditions extrêmes et le risque de givrage, quelques équipages du KGr.zbV. 700 tentent le coup; deux ne reviendront pas et les autres devront faire demi-tour.

4-7 DÉCEMBRE

Quelque 70 appareils affrontent le brouillard pour déposer environ 140 tonnes de ravitaillement. C'est un record, mais cela ne représente que 40% du strict minimum. Ils évacuent 710 blessés et malades.

De nouveaux venus participent au pont : les Fiat BR.20 du 71^o *Gruppo OA* italien et les Ju 52 de l'*Escadrila* 105 roumaine.

La journée du 5 décembre est faite d'un mélange de redoux, de brouillard et de chutes de neige. Ces conditions sont peu propices aux opérations de transport. Un appareil du KGr.zbV. 50 est abattu par le La-5 du *Leutenant* Petr Bazanov du 3 GulAP, Héros de l'Union soviétique (HUS) qui finira la guerre avec 28 victoires. Un Ju 52 du KGr.zbV. 500 est détruit à Pitomnik lors d'un raid d'Il-2. Les VVS intensifient d'ailleurs la chasse aux avions de transport et la journée du 6 voit la perte de onze appareils, dont un Fiat BR.20 et un Ju 52 qui s'est écrasé à cause du brouillard. Quarante-quatre avions atterrissent dans le « chaudron ».

Le 7 décembre, ce sont 199 appareils qui, profitant d'une amélioration des conditions atmosphériques, déposent 350 tonnes. Mais les Soviétiques durcissent leur blocus autour de la poche. Ils revendiquent 27 victoires; les Allemands perdent 7 Ju 52 et 2 He 111, dont un de la 5./KG 55 descendu à son arrivée à Pitomnik, et les Roumains un Ju 52. Le *Kapitan* Petr Naumov (HUS) du 201 IAD revendique deux victoires sûres seul et deux autres en collaboration. Steinhoff remporte la seule victoire du jour de tout le front de l'Est (un P-40) et la première dans le secteur de Stalingrad depuis cinq jours.

8-9 DÉCEMBRE

La région s'anime brutalement lorsque les troupes soviétiques passent de nouveau à l'offensive en attaquant la poche par le nord-ouest. C'est une partie de l'opération « Saturne », qui vise surtout à couper le *Heeresgruppe* A du *Heeresgruppe* B et à prendre ce dernier au piège dans le Caucase.

Toutes les unités allemandes du secteur, y compris les He 111, sont engagées pour contenir la percée qui vise Moro



◀ Engagé dans le secteur de Stalingrad depuis septembre, le 9 GulAP est le premier régiment des VVS à accueillir des femmes pilotes. De gauche à droite, Lyda Lityyak, Yekatarina Budanova et Maria Kutzhetsova. Budanova revendique deux Bf 110, le 10 décembre 1942, mais la Luftwaffe n'a perdu aucun chasseur en combat ce jour-là. (Collection H. Stockton Jr)



◀ L'un des 12 Macchi C.202 du 21^o *Gruppo Aut.* à Vorochilovgrad, en septembre 1942. Le C.202 ne fera que de la figuration sur le front de l'Est, n'effectuant que 17 sorties sans remporter la moindre victoire. Un est abattu en combat, le 11 décembre, et la moitié de l'effectif restant est abandonné sur place, lorsque le *Gruppo* est replié vers des cieux plus cléments. (Collection Dr. F. Ghergo)

et Tatsi. Comme le ciel est dégagé, il s'embrase de farouches combats aériens. La PSS Pitomnik se joint à la partie, revendiquant trois La-5 et trois Il-2, l'*Unteroffizier* Heinz Blaut et le *Leutenant* Georg Schentke revendiquant chacun un doublé; Blaut est porté disparu. Leur *Kommodore*, Wolf-Dietrich Wilcke, s'adjuge trois Chtourmovik. De son côté, le II./JG 52 demande l'homologation de 27 victoires, dont quatre pour Johannes Steinhoff et une pour un jeune *Unteroffizier* encore inconnu, du nom d'Erich Hartmann, dont c'est le deuxième succès personnel. Avant midi, les Allemands ont repoussé les Soviétiques, qui ont perdu une soixantaine de chars en quelques heures.

À Tatsi, quatre Ju 52, trois Bf 109 et trois Bf 110 sont détruits au sol par l'aviation russe. Ces derniers appartiennent à la ZG 1 de l'*Obersteutenant* Paul-Friedrich Darjes, qui a été rappelé dare-dare du Kouban.

Cette agitation trouble quelque peu le pont aérien, dont les He 111 sont contraints de se désintéresser dans la matinée. Le bilan de la journée est mitigé : si une centaine d'appareils ont atterri à Pitomnik, vingt ont été perdus, dont une bonne partie à la chasse russe.

Neige et brouillard sont au menu du lendemain (9 décembre), clouant les avions au sol. Pourtant, certains équipages

tentent leur chance. Deux He 111 E du KGr.zbV. 5 sont perdus, dont un abattu par la chasse. À Tatsi, des Boston détruisent au sol deux Ju 52 du KGr.zbV. 9.

10-11 DÉCEMBRE

Une amélioration du temps permet aux VVS de lancer plusieurs raids sur les terrains de la poche, ravageant Bolshaïa Rossochka. Toutefois, les avions à l'étoile rouge se heurtent à la chasse allemande. Une mission sur Pitomnik, menée par le *Major* Ivan Yemelianov, commandant le 622 ShAP, s'achève sur la perte de quatre des sept Il-2 engagés, victimes de la PSS Pitomnik; Georg Schentke et l'*Oberleutenant* Franz Beyer abattent chacun deux Il-2 et un chasseur d'escorte sous les yeux des troupes au sol ravies par ce spectacle réconfortant.

La JG 52 célèbre dans la soirée sa 4 000^e victoire. Quant à Johannes Steinhoff, il étale sa grande expertise en portant son palmarès personnel à 128 victoires, le 11 décembre. Il est cependant descendu au cours de sa 730^e mission de guerre, mais il s'en tire avec quelques égratignures. Le bilan du pont aérien prend une allure de désastre. Entre le 30 novembre et le 11 décembre, seulement 1 167 tonnes ont pu être débarquées dans la poche, soit une moyenne quotidienne de 97 tonnes.



Messerschmitt Bf 109 G-2
Hauptmann Johannes Steinhoff
Kommandeur II./JG 52
Morosovskaïa, décembre 1942.

© J.-M. Guillou, 2010

Il devient évident que, malgré un matériel considéré comme moins performant et des pilotes bien moins expérimentés, la chasse soviétique a ravi la supériorité aérienne au-dessus de la poche. Il n'est plus possible de protéger correctement les convois aériens et les pertes s'alourdissent. Une statistique fait ressortir que, pendant ce laps de temps, sur dix avions de transport, seulement six parviennent jusqu'au « chaudron » et quatre à rentrer en bon état. En ajoutant les raids incessants sur les terrains de départ et d'arrivée (Pitomnik fait l'objet de 42 attaques entre le 10 et le 12), la situation devient très préoccupante.

Martin Fiebig décide de supprimer les liaisons en plein jour par temps clair et de ne faire voler les appareils de transport que sous le couvert de la nuit et le manteau du brouillard. La Luftwaffe a d'ores et déjà perdu sa bataille de Stalingrad, car il est manifeste que les quotas ne pourront jamais être atteints dans ces conditions. Une seule chose peut désormais sauver la 6. Armee, la percée du Heeresgruppe Don.

L'ESPOIR RENAÎT

12 DÉCEMBRE

Confiée par Manstein au brillant commandant de la 4. Panzerarmee, le

Generaloberst Hermann Hoth, l'avant-garde de la force de secours se met en branle. L'opération est divisée en deux phases : la première (« Wintergewitter ») doit permettre la jonction avec la 6. Armee et la seconde (« Donnerschlag ») d'évacuer la poche.

Toutefois, anticipant la manœuvre de Manstein, Rokossovski décide d'aménager l'opération « Saturne » pour se mettre en position d'encercler le Heeresgruppe Don. Comme l'écrivait un historien américain : « Manstein espérait que la météo et les Russes se montreraient coopératifs. Les deux refusèrent de coopérer ».

« Wintergewitter » commence par le traditionnel « grand coup », qui est à la Luftwaffe ce que la préparation d'artillerie est à l'infanterie. Les Bf 110, les Ju 87, une partie des He 111, dégagés de leurs obligations de transport, et même les Bf 109 matraquent les principaux aérodromes soviétiques du secteur. Les débuts de l'opération de sauvetage semblent prometteurs, ainsi que le rapporte Johannes Steinhoff :

« Chaque jour, quand il survole le terrain, un aviateur peut noter les changements de la ligne de front et peut mesurer ce que les troupes au sol sont capables de réaliser. Les scènes de la percée dans le secteur de Kotelnikovo étaient porteuses de promesses et je m'attendais à ce que

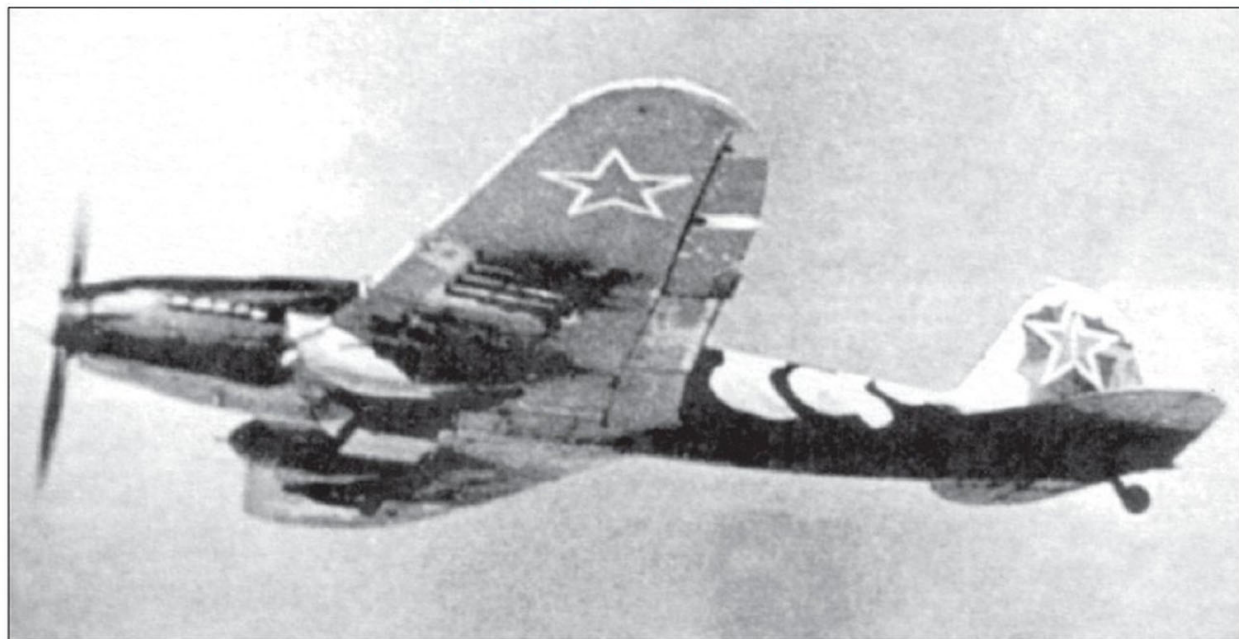
Stalingrad soit bientôt délivrée. J'étais envahi par un sentiment d'optimisme et j'ai effectué ma mission avec une grande détermination. »

De furieux combats aériens se déroulent toute la journée. Wilcke en profite pour faire passer son palmarès de 144 à 148, tandis que Georg Schentke se distingue à nouveau en revendiquant quatre chasseurs et deux Il-2 entre 06h57 et 13h41.

Le Feldwebel Heinz Baum, de la PSS Pitomnik, est porté disparu après un combat avec des Pe-2. Il est la seule perte du secteur en contrepartie de la revendication de 22 victoires par la chasse allemande.

Pendant ce temps, Martin Fiebig s'active en vue de la réussite de la percée. Les décollages se font sans répit, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Les Soviétiques répliquent par une forte augmentation de leurs raids de nuisance nocturnes sur les aérodromes du « chaudron » réalisés majoritairement par de vieux biplans PO-2. Les raids de nuisance constituent un phénomène déjà ancien sur le front de l'Est, auquel la Luftwaffe a peu prêté attention jusqu'à présent. Cependant, à Stalingrad, ils perturbent sérieusement le pont aérien.

Lui-même soumis à la pression croissante des bombardements nocturnes de la RAF au-dessus de l'Allemagne,



► Un Iliouchine Il-2 non identifié dans un superbe camouflage hivernal. (Collection P. Skulski)



le commandant de la chasse de nuit, le *Generalleutnant* Josef Kammhuber, n'a pu qu'avouer son impuissance à porter secours à Stalingrad. La *Luftflotte 4* a donc dû se débrouiller avec les moyens du bord. En novembre, elle a formé les 10. et 12./ZG 1 dédiées à la chasse de nuit; cependant, ces deux *Staffeln* seront davantage utilisées pour l'appui tactique. Il faut signaler l'initiative individuelle de la KG 55 qui utilise un ou deux He 111 modifiés dans le même but; l'*Unteroffizier* Arnold Döring, de la 8./KG 55, abattra trois bombardiers TB-3 en une nuit à bord d'un Heinkel et, selon certaines sources, sept chasseurs monomoteurs soviétiques par la suite. Ce 12 décembre, 55 avions se posent dans le « chaudron », mais les pertes sont élevées : 19 appareils, dont un Ju 86 du KGr.zbV. 22, descendu par un LaGG-3 du 9 GulAP.

13-15 DÉCEMBRE

La progression de Hoth reste satisfaisante. Le 13, la Luftwaffe, en dépit de la pluie verglaçante et du brouillard, parvient à repousser les tentatives de contre-attaque des chars soviétiques.

La météo empire encore le lendemain, clouant les deux aviations au sol, à l'exception de 65 pilotes aguerris qui se posent dans la poche.

Face à la menace que représente la percée des *Panzer* de Hoth, les Soviétiques modifient une fois de plus leurs plans et accouchent de l'opération « Petite Saturne », visant à écraser le flanc nord du *Heeresgruppe Don* de manière à foncer sur Rostov-sur-le-Don et à isoler les forces allemandes dans le Caucase. Choix judicieux, car ce secteur est tenu par des troupes

italiennes, transies de froid, mal équipées et peu enthousiastes à l'idée de se battre pour le *Lebensraum* d'un allié qui les méprise.

Sur le plan aérien, le secteur est tenu par le 21° *Gruppo Aut.* de la Regia Aeronautica qui souffre d'une pénurie chronique de pièces détachées et d'essence et surtout d'un grave déficit de motivation. La Luftwaffe aligne un unique groupe de chasse, le I./JG 52 du *Hauptmann* Helmut Bennemann, dont, d'ailleurs, deux des trois *Staffeln* ont été repliées à l'arrière pour être reconstituées. Si, six mois plus tôt, le seul II./JG 77 avait réussi à tenir tête aux VVS dans cette même zone, les choses ont bien changé. La 2./JG 52 du *Hauptmann* Johannes Wiese va devoir maintenant faire face aux 630 avions de combat de la 17 VA.

▲ Un Ju 52/3m de la 1./KGr. zbV. 9 franchit la Volga avant de se présenter à Pitomnik. (Collection E. Creek)

▼ Arrivée d'un Ju 52/3m à Pitomnik. Tous les avions de transport ne portaient pas de camouflage hivernal. (Collection E. Creek)





L'ESPOIR S'ÉVANOUIT

16-19 DÉCEMBRE

« Petite Saturne » commence mal. L'impatience de Staline d'en finir avec Stalingrad fait déclencher l'opération avant l'arrivée de toutes les unités de chasse prévues en couverture. Aussitôt les concentrations de chars repérées, la *Luftflotte* 4 fait revenir les deux *Staffeln* du I./JG 52 en repos à Nikolaïev et appelle à la rescousse les I. et III./KG 3, dégarnissant ainsi le secteur de Velikie-Louki, qui subit pourtant une forte pression russe.

Le II./JG 3 du *Major* Kurt Brändle remonte également du Caucase ce jour-là. La JG 3 est donc intégralement reconstituée dans le secteur de Stalingrad. Le *Feldwebel* Kurt Ebener, appartenant à la 4. *Staffel*, s'est porté volontaire pour aller grossir les rangs de la PSS Pitomnik :

« Le 16 décembre, je m'envole de Morosovskaïa avec l'ObLt. Lucas [*Oberleutnant* Werner Lucas] en direction de Stalingrad. En chemin, mon chef d'escadrille descend un Pe-2; nous servons de protection aux avant-gardes blindées de l'Armée Hoth et nous atterrissons dans la poche. Lucas accompagne des appareils de ravitaillement au retour. Je reste pour voir mon frère, chef d'une compagnie de chasseurs de chars dans la poche, nous ne nous rencontrons que quelques fois, sur notre terrain ou dans mon "terrier", avant qu'il ne soit mortellement blessé sur le front ouest de Stalingrad. »

D'autres l'imitent, portant le total des pilotes dans le « chaudron » à vingt-deux. Leur séjour ne sera pas de tout repos, comme Ebener l'explique lui-même :

« Nous étions tous physiquement épuisés. La plupart de nos machines étaient endommagées d'une manière ou d'une autre et ne pouvaient être maintenues en état de vol qu'avec

d'immenses difficultés en raison des constants pilonnages ennemis et des attaques aériennes. Nous devions faire face à des températures glaciales et à un manque quasi total de rechanges et d'équipement. Même après avoir réchauffé les moteurs, nos machines ne pouvaient être démarrées qu'à l'aide de vigoureux coups de manivelle. Mais les mécaniciens n'étaient généralement pas en état de donner plus d'un tour ou deux de manivelle avant de tomber de froid et d'épuisement. Le terrain était soumis à des raids aériens continuels de jour comme de nuit. À maintes reprises, nos machines étaient endommagées par les schrapnels et les éclats de bombes, parce que, en dépit du froid, elles étaient parquées complètement sans protection en bout de piste. »

Les chars des 1^{ère} et 6^e Armées de la Garde défoncent le front en direction de Millerovo, Tatsi et Moro, bousculant la 8^e Armée italienne. Cependant, la réaction de la Luftwaffe est tout aussi brutale. Le II./Sch.G. 1 engage ses Henschel Hs 129 « tueurs de chars », qui détruisent dix chars en deux jours. Mais le *Gruppe* laissera dans l'aventure la quasi-totalité de ses Bf 109 E.

Le 16 décembre est le jour de gloire de la 1. *Ungarische Jagostaffel*, une escadrille hongroise formée fin octobre sur Bf 109 F-4/B et rattachée au I./JG 52. L'un de ses pilotes, le *Hadnagy* (sous-lieutenant) Imre Pánczél, revendique quatre Chtourmovik dans la journée; en portant ainsi son palmarès personnel à sept victoires, il devient le premier as hongrois de la Seconde Guerre mondiale.

Le 17 décembre, les blindés de Hoth sont ralentis par de violents assauts aériens de la part des Chtourmovik. Mais trop faiblement escortés, ils paient cher leur réussite. La JG 3 revendique 12 Il-2 et 11 chasseurs. Le *Leutnant* Wilhelm Lemke de la 9./JG 3 réussit un triplé contre des Chtourmovik (victoires n° 82 à 84). Le II./JG 52 n'est pas en reste

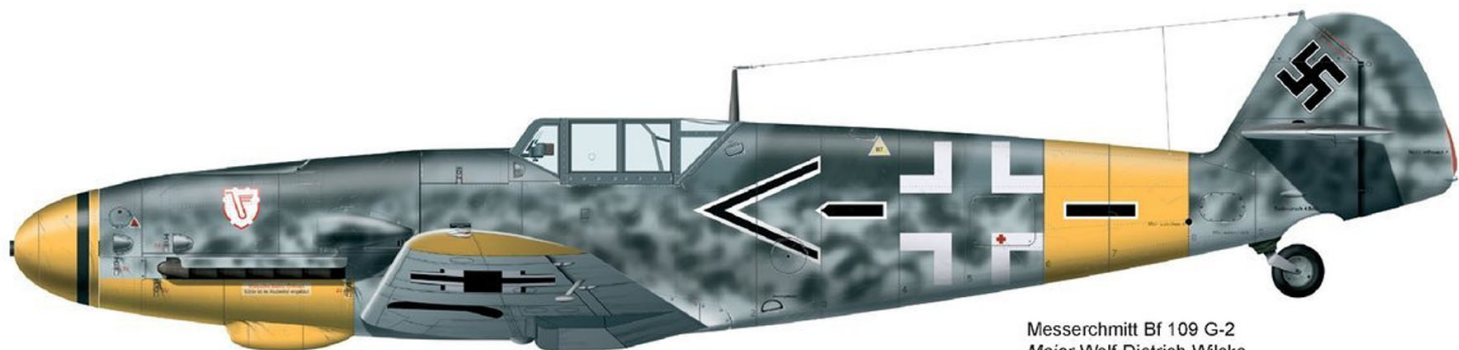
(15 victoires) et même le I./Sch.G. 1 est crédité de deux Il-2.

Dans la matinée du 17 décembre, 16 Ju 52 sont protégés par trois Bf 109 de la JG 3 menés par le *Kommodore* en personne, le *Major* Wolf-Dietrich Wilcke. L'*Oberleutnant* Karl-Heinz Langer fait partie de l'escorte :

« Chacun a bourré son habitacle de pains de munitions pour nos hommes dans la poche. Nous tournons autour de la formation de transport comme des chiens de berger dans une prairie. Devant Pitomnik, 12 à 15 LaGG-3 attaquent nos Ju au moment où ils vont se poser. Deux tombent en flammes, un abattu par Wilcke alors qu'il s'était glissé dans la queue d'un Ju. Nous atterrissons sans perte et roulons dans une épaisse couche de neige jusqu'aux quartiers de l'escadrille de chasse. Nous nous heurtons à d'énormes difficultés. Les groupes servant à réchauffer les moteurs sont presque tous défectueux et il n'y a pas de pièces de rechange. Il y a aussi le froid et le manque de nourriture des équipages et du personnel technique – les mécaniciens tombent d'épuisement après deux tours de manivelle – les raids incessants sur l'aérodrome. Nous avons construit au cours de l'automne un abri en terre près de nos quartiers, qui est maintenant rempli à ras bord de blessés. Pour le retour, je pars en numéro trois et, après avoir roulé 50 m, quelque chose casse : mon visage est couvert de sang. Le fuselage a été arraché sur une bonne moitié; il gît avec l'empennage sur la piste où tous les jours des centaines d'obus non éclatés sont retrouvés. Je dois de repartir à bord d'un He 111 à l'efficacité du commandant de la *Flak* de Pitomnik, l'*Oberst* Rosenfeld. En m'échappant de la poche, au milieu des tirs d'artillerie antiaérienne, je demande pardon aux équipages de transport de l'arrogance que nous, les chasseurs, manifestons souvent à leur égard. »

À la suite de ses lourdes pertes, la 206 ShAD reçoit l'ordre de réunir les dix

▲ Si les KG zbV. utilisaient le système de code tactique classique (quatre caractères alphanumériques sur le fuselage), les KGz. zbV. conservaient leurs SKZ (codes usine) et, parce que leur existence était souvent éphémère, peignaient des codes tactiques très particuliers sur le gouvernail. Sur le Ju 52/3m de droite, le « B » signifie Beckmann, du nom du commandant du KGz.zbV. 500, le « St » qui suit indique que l'avion appartenait au *Stab*. Enfin, le « E », au-dessous, est la lettre individuelle de l'avion. On notera avec intérêt que le Ju 52/3m d'où est prise la photo ne porte pas de camouflage hivernal temporaire. (Collection Y. Kadari)



Messerschmitt Bf 109 G-2
Major Wolf-Dietrich Wülcke
Kommodore JG 3
Morosovskaïa, décembre 1942.

© J-M. Guillou, 2010

meilleurs équipages prélevés dans les quatre régiments placés sous ses ordres. Ce groupement tactique est commandé par le *Podpolkovnik* (lieutenant-colonel) Tchoumatchenko. Le 18 décembre, six de ses Il-2 attaquent des blindés près de Leskina. Ayant perdu leur escorte dans les nuages, ils se font coiffer par des Bf 109 qui les abattent tous les six.

Le *Feldwebel* Herbert Dawedeit, pilote d'un Ju 87 de la 8./St.G. 77, doit se poser dans le no man's land après une rencontre inamicale avec un La-5. Son *Staffelkapitän*, l'*Oberleutnant* Theodor Langhart, se pose à côté de son appareil, fait monter son équipage à bord et redécoupe au nez et à la barbe d'une patrouille russe. Ces deux pilotes sont de futurs récipiendaires de la *Ritterkreuz*, quoique Langhart la recevra à titre posthume, après avoir été descendu et tué le 22 décembre 1942.

Le 19 décembre, l'*Oberleutnant* Gerhard Barkhorn remporte sa centième victoire contre un P-40. Il devra cependant attendre trois semaines et vingt victoires de plus pour décrocher les Feuilles de chêne. Le *Feldwebel* Kurt Ebener, de la PSS Pitomnik, se signale à nouveau en revendiquant cinq victoires (trois LaGG-3 et deux Pe-2).

Cependant, dans la bataille terrestre, tout n'est pas aussi rose, car le sort de la 8e Armée italienne, prise en étau, est définitivement scellé.

À Stalingrad, seulement dix tonnes sont déposées en raison de la forte

présence de chasseurs soviétiques sur le parcours des Ju 52. Dans la soirée, le *Generalmajor* Schmidt, très en colère, téléphone à Fiebig pour avoir des explications à propos des faibles performances du pont aérien ces jours derniers. Celui-ci lui explique que les avions sont cloués au sol par le brouillard et le risque de givrage en vol. Comme pour se faire pardonner, il fait expédier 70 tonnes dans la nuit.

20 DÉCEMBRE

Les succès récents des chasseurs allemands masquent une réalité différente. En dépit de leur courage et leur détermination, ils se battent contre un nombre croissant d'avions à l'étoile rouge, alors que leurs propres effectifs s'amenuisent de jour en jour de manière dramatique. Les effets combinés des durs combats des jours précédents et de la logistique défaillante se font cruellement sentir. Au II./Sch.G. 1, il n'y a plus un seul Bf 109, le I./JG 52 ne peut compter que sur sept appareils disponibles et le II./JG 52 sur douze. Au cours du mois de décembre, le *Stab* et les trois *Gruppen* de la JG 3 vont perdre 71 Bf 109 G-2, dont 30 du fait de l'ennemi, ce qui représente plus de 75% de l'effectif en début de mois ! Or, seul le III./JG 3 va toucher 13 appareils neufs de remplacement.

La 4./JG 54 du *Hauptmann* Heinrich Jung est détachée du secteur de Leningrad pour renforcer le I./JG 52.

Pour le reste, ce n'est pas Byzance non plus : à peine 200 bombardiers, *Stukas* et avions d'assaut peuvent être engagés à la fois pour appuyer l'Armée Hoth, pour contenir les percées soviétiques et prévenir le franchissement du Tchir.

L'encercllement de la 8e Armée italienne a ouvert la route aux blindés soviétiques, qui, au petit matin du 20, se présentent à distance de tir de la piste de Millerovo. C'est aussitôt le sauve-qui-peut général pour la KG 27, repliée sur Orazovo, et pour le II./Sch.G. 1, transféré à Vorochilovgrad.

21 DÉCEMBRE

Plus inquiétant, deux avant-gardes soviétiques foncent l'une sur Tatsi, l'autre sur Moro. Fiebig, très nerveux face à cette situation, demande à son supérieur, Richthofen, d'obtenir l'autorisation d'évacuer ces deux aérodromes, beaucoup trop exposés. Göring refuse : ils doivent être tenus à tout prix et jusqu'au dernier moment, c'est-à-dire jusqu'à l'arrivée des chars russes sur les pistes. Sans doute pour calmer la nervosité croissante de Fiebig, Hitler lui décerne les Feuilles de chêne le surlendemain.

La menace vient aussi du ciel. Dans la journée, les Boston de la 244 BAD bombardent les deux aérodromes, y détruisant plusieurs appareils, parmi lesquels deux Ju 86 du KGr.zbV. 22. Quatre Boston sont revendiqués par les II. et III./JG 3.



Iliouchine Il-2
503 ShAP
Front du Sud-Ouest, décembre 1942.

© J-M. Guillou, 2010

► Deux Douglas A-20C Boston sur un terrain de campagne du Front du Sud-Ouest, à l'été 1942. À la fin de l'année, la 244 BAD alignait cinq régiments de Boston dans le secteur de Stalingrad. (Collection V. Koulikov)



L'un des as de la PSS Pitomnik, l'*Oberleutnant* Werner Lucas, engage aussi le combat, mais il se fait descendre par les mitrailleurs et doit sauter en parachute. De son côté, le *Feldwebel* Rudolf Trenkel (2./JG 52) s'offre quatre Il-2 en quatre minutes ! Sous les coups de boulot des avions et des blindés soviétiques, la contre-attaque de Hoth s'essouffle. Entre le 12 et le 21 décembre, les avions du pont aérien ont déposé 3 177 tonnes dans la poche, ce qui représente une moyenne quotidienne de 318 tonnes.

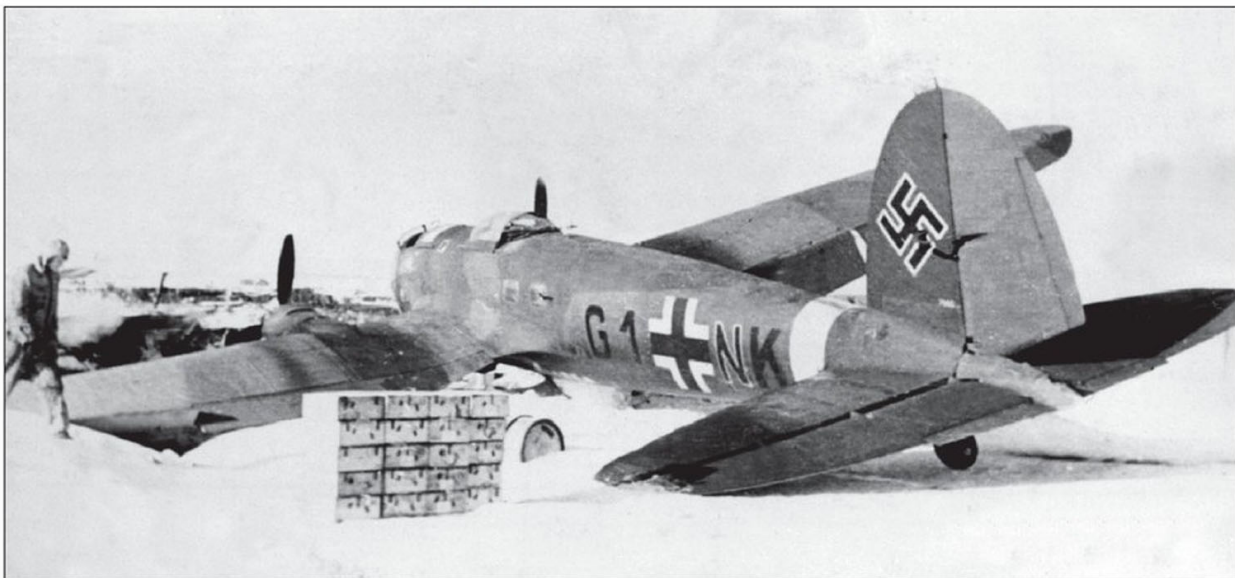
PANIQUE À TATSI

24 DÉCEMBRE

Malgré ses demandes réitérées, Fiebig n'a toujours pas obtenu l'autorisation de replier ses précieux avions de transport. Or, la menace se précise. Après une marche forcée, qui leur a fait parcourir plus de 200 km en vingt-quatre heures, les avant-gardes du 24e Corps blindé soviétique pénètrent dans le village de Tatsinskaja dans la nuit du 24 décembre. À 03h30, les premiers obus s'abattent sur l'aérodrome, détruisant le central téléphonique. Tatsi est coupé du reste

du monde. Quatre Ju 86 du KGr.zbV. 21 et deux Ju 52 du KGr.zbV. 500 sont détruits par des obus. Entre deux salves, les mécaniciens sortent de leurs abris pour préparer les avions, tandis que les équipages se précipitent à bord. Il y a 170 Ju 52 et Ju 86 à Tatsi. En un temps record, les moteurs tournent et les avions sont au point fixe; ceux qui ne peuvent pas être mis en route sont sabordés. Alors que l'anxiété se lit sur tous les visages, les pilotes n'attendent plus qu'une chose : l'ordre de décollage. À 05h00, les chars soviétiques sont lancés à l'assaut. Depuis leur abri, Fiebig et l'*Oberst* Hans-Detlef Herhudt von Roden, chef d'état-major de la *Luftlotte* 4, assistent silencieux et abasourdis à la scène apocalyptique qui se déroule devant leurs yeux, jusqu'à ce que l'*Oberstleutnant* Lothar von Heinemann, chef d'état-major du VIII. *Fliegerkorps*, fasse son entrée. – *Herr General*, fait Heinemann, essoufflé pour avoir couru sous la pluie d'obus, **vous devez faire quelque chose. Vous devez donner l'autorisation de décollage !** – Pour cela, j'ai besoin que la *Luftlotte* annule le précédent ordre. De toute façon, il est impossible de décoller dans ce brouillard.

Heinemann reprend son souffle. – **Ou vous prenez ce risque ou toutes les unités présentes sur cet aérodrome vont être anéanties. Toutes les unités de transport pour Stalingrad, Herr General. La dernière chance de la 6. Armee !** Roden acquiesce. – Je suis aussi de cet avis, *Herr General*. Après une courte réflexion, Fiebig crie : – Très bien ! **Donnez l'autorisation de décollage. Dites à Förster que les équipages tâchent de gagner Novotcherkassk.** Il est temps ! À 05h18, les premiers chars pénètrent sur le terrain, ajoutant un peu plus de confusion au désordre ambiant. Aveuglés par la neige soulevée par les hélices, dans la nuit noire, les pilotes foncent droit devant eux. Il se produit une ou deux collisions au sol, plus une en vol (un Ju 86 du KGr.zbV. 21, mais on ne sait pas avec qui), cependant, dans des conditions qui défient l'imagination, la plupart réussissent à s'envoler au moment où les chars, faisant feu à volonté, touchent au moins trois Ju 52. Cet acte d'insubordination [9] permet de mettre à l'abri 108 Ju 52 et 16 Ju 86 à Novotcherkassk, Salsk et sur quelques autres terrains auxiliaires. Outre



► Un Heinkel He 111 H-16 de la 2./KG 55 sur une patte au cours d'une opération de transport.



1942
1943



◀ Un He 111 H-16 du III./KG 55 prêt à partir pour Stalingrad. On note les deux conteneurs sous le ventre. Un pilote du I./KG 100 donne un exemple de chargement : un gros conteneur de vivres, trois petits de saucisses (!), dix-huit caisses de beurre, six balles de couvertures et deux sacs de petits pois. (www.2images.com)

46 avions de transport, la Luftwaffe a abandonné tout son matériel technique, des systèmes de préchauffage aux camions-citernes, sans compter plusieurs centaines de tonnes de vivres, de munitions et d'équipement divers, ainsi que 300 tonnes d'essence et d'huile.

À la même heure, le 25e Corps blindé fonce sur Moro. Mais l'*Oberst* Ernst Kühl ne tergiverse pas. Dès qu'il est informé de l'approche des chars russes, il donne l'ordre d'évacuer les He 111 et les Ju 87 sur Novotcherkassk.

Si 124 des appareils basés à Tatsi ont pu être sauvés de la destruction, les trois quarts d'entre eux sont momentanément hors service. Mais en haut lieu, personne n'a cure de ces contingences matérielles : il faut sauver la 6. Armée par tous les moyens.

THE SHOW MUST GO ON

C'est un coup dur pour le pont aérien, car, désormais, tout est à réorganiser. Il faut faire venir du matériel de remplacement d'Allemagne par des voies de communication difficilement praticables et en nombre insuffisant. Les He 111 sont maintenus à Novotcherkassk et les Ju 52 sont transférés à Salsk. Ces deux bases se trouvent à 350 km de Stalingrad, ce qui provoque un allongement du trajet aller et retour de 200 km. Non seulement les Ju 52 devront opérer à la limite de leur autonomie, mais ils utiliseront pour eux-mêmes une plus grosse part des stocks de carburant destinés à la 6. Armée. Cela ne facilite guère la tâche des chasseurs

non plus, qui seront plus qu'à la limite de leur rayon d'action.

Les Soviétiques renforcent leurs batteries antiaériennes le long du couloir suivi par les avions de transport allemands, guidés par la radiobalise de Pitomnik. Ceux-ci sont désormais contraints de faire des détours et des zigzags, qui augmentent la consommation de carburant. Les appareils les plus gourmands en huile sont renvoyés en Allemagne.

25 DÉCEMBRE

Le temps se lève et la température remonte (-20°C quand même !). Les avions chassés de Moro y reviennent, mais chargés de bombes. Les chars soviétiques, sans possibilité de se mettre à couvert sur cette steppe enneigée et sans protection de chasse, subissent les assauts méthodiques des He 111 et des Ju 87. Ceux qui ne sont pas détruits se débloquent. Moro est sauvé.

Les équipages des He 111 peuvent y retourner pour fêter la soirée de Noël. Tatsi sera libéré par les *Panzer*, mais, en raison de l'instabilité du front et de la trop grande proximité des Soviétiques, on renoncera à le réoccuper.

Les Ju 52 ravitaillent Stalingrad pour la première fois depuis quarante-huit heures. Sur les 70 appareils qui déchargent 78 tonnes, cinq sont abattus par les Soviétiques et huit autres sont détruits au sol.

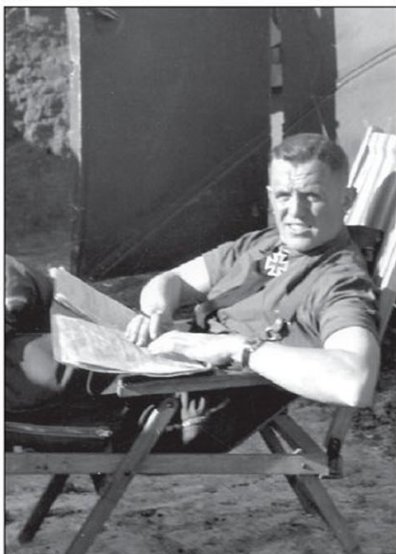
Mauvais coup pour la PSS Pitomnik, son grand as aux 90 victoires, le *Leutnant* Georg Schentke, est touché en combat et doit sauter en parachute au-dessus des lignes ennemies. Personne ne le reverra jamais.

Dans le « chaudron », la soirée de Noël a quelque chose de pathétique. Une double ration est servie de manière symbolique : 100 grammes de pain noir ! Quelques privilégiés ouvriront une bouteille de schnaps apportée en douce par les aviateurs.



◀ Retour de Stalingrad pour ce He 111 H-16 d'une unité inconnue. On note le camouflage nocturne semi-permanent porté sur une partie des surfaces inférieures. (Collection E. Creek)

► Helmut Bennemann. Il deviendra *Kommodore* de la JG 53 de novembre 1943 jusqu'à la fin de la guerre, qu'il atteindra avec le score de 93 victoires (dont 77 sur le front de l'Est). Il a été décoré de la *Ritterkreuz*, le 2 octobre 1942. (ECPA-D)



En raison de la situation, le « chaudron » ne reçoit aucune aide extérieure les 24 et 25 décembre.

26-27 DÉCEMBRE

Pour ne rien arranger, la *Luftflotte 4* reçoit l'ordre de s'occuper de deux autres poches : l'une où sont pris au piège les restes de la 8e Armée italienne et la 298. *Infanterie-Division* à Kantemirovka et l'autre, au nord de la rivière Gnilaïa, renfermant des éléments épars du XXIX. *Armee-Korps*.

La situation de la 298. ID est particulièrement préoccupante, car les hommes sont constamment harcelés par les chars et l'aviation soviétiques. Le I./JG 52 est détaché à sa protection. Au cours d'un combat contre deux La-5, le *Kommandeur* du *Gruppe*, le *Hauptmann* Helmut Bennemann, les abat tous les deux ; l'un était piloté par l'un des as du

5 GulAP, le *Starshiy-leïtenant* Ibragim Bikmoukhametov, titulaire de 11 victoires, qui est tué dans l'engagement. Quant au *Leutnant* Wilhelm Lemke (9./JG 3), il remporte une victoire, dont il se serait bien passé : il est victime d'une collision avec un LaGG-3, mais s'en tire avec quelques blessures légères. Ce n'est pas le cas de son équipier, l'*Unteroffizier* Franz Thümmer, qui est tué.

Le *Heeresgruppe Don* est arrêté à 50 km au sud de Stalingrad. Le lendemain, le 7e Corps d'armée roumain est enfoncé, contraignant Hoth à se replier pour protéger son flanc droit. Les chances de libérer le « chaudron » par une percée terrestre – si tant est qu'il y en eut jamais une – s'évanouissent brutalement.

Ce fait n'échappe pas à Hitler.

28-31 DÉCEMBRE

Ce qui ne lui échappe pas non plus, c'est que les Russes sont maintenant à moins de 200 km de la mer d'Azov et que, s'ils l'atteignent, le *Heeresgruppe A* sera piégé dans le Caucase. Le 29, il ordonne le repli de la 1. *Panzerarmee*.

Pendant ce temps, dans le ciel de Stalingrad, les aviateurs des deux camps continuent à se battre. Le grand vainqueur du 28 décembre est incontestablement Helmut Bennemann qui descend trois Il-2 lors de sa première mission et trois Pe-2 lors de sa seconde.

Ce même jour, le *Feldwebel* Kurt Ebener (PSS Pitomnik) éperonne l'empennage d'un LaGG-3 en voulant le tirer à bout portant. Il parvient à rejoindre Moro, où il est reçu par son *Kommandeur*, le *Hauptmann* Kurt Brändle. En lui offrant un cigare, celui-ci lui enjoint de rester et

de ne pas rejoindre la poche. Malgré son insistance, Ebener arrache l'autorisation de repartir à Pitomnik dans un Bf 109 G tout neuf.

Le 29, 86 avions de transport se posent dans la poche, apportant 124 tonnes, mais dix ne reviendront pas, dont le S.81 à bord duquel se trouvait le *Generale* Enrico Pezzi, commandant du corps expéditionnaire italien.

La progression des Soviétiques ne s'arrête pas en si bon chemin. Après avoir pris Kotelnikovo, qui était la base de départ du *Heeresgruppe Don*, ils sont désormais à 100 km de Salsk. La *Luftwaffe* est appelée à la rescousse ; le I./JG 52 et le II./St.G. 77, aidés par une partie du III./JG 52 remontée du Caucase, parviennent à stabiliser momentanément le front.

La 4./St.G. 77, commandée par l'*Oberleutnant* Alexander Gläser, est créditée de 51 chars détruits les 29 et 30 décembre à Zimovniki ; cet exploit, couplé au fait qu'il a atteint le nombre de 500 missions de guerre, permettra à Gläser de décrocher la *Ritterkreuz*, le 19 février 1943.

Au cours des deux derniers jours de l'année, au prix d'un effort exceptionnel – certains équipages n'hésitant pas à effectuer trois rotations dans la journée – 270 avions déposent 500 tonnes.

UN TOURNANT MAJEUR

Les chiffres officiels mentionnent la destruction et la disparition de 278 avions de transport entre le 20 novembre et le 31 décembre. Cependant, lors de l'évacuation précipitée de Moro et Tatsi, une partie des rapports ont été détruits, ce qui laisse supposer que les pertes



► Deux Fw 200 C-4 de la 1./KG 40, intégrée pour la circonstance au KGr. zbV. 200, lors du pont aérien de Stalingrad, en janvier 1943. (ECPA-D)



◀ Le Junkers Ju 290 A (SB+QL) envoyé en remplacement du V1 détruit. En s'abaissant, la rampe de chargement (*Trapoklappe*) relevait le fuselage à l'horizontale, ce qui simplifiait considérablement la manutention des véhicules. À droite, le nez d'un Fw 200 du KGr.zbV. 200 sur la piste de Stalino. (ECPA-D)

réelles seraient bien supérieures. Sur ces 278 avions, 216 ont été perdus du fait de l'ennemi. Il est difficile de déterminer le pourcentage abattu par la chasse soviétique, même si les VVS revendiquent 128 Ju 52 et une trentaine de He 111.

Pendant cette période et dans ce secteur, la JG 3 a revendiqué 275 victoires et la JG 52 219. Or, ces quelque 500 victoires homologuées représentent à peu près le double des pertes réelles des VVS. Même en les divisant par deux et en les comparant aux 41 Bf 109 perdus [10], le taux de réussite de la chasse allemande reste néanmoins très impressionnant. Comme il le restera tout au long de la guerre sur le front de l'Est – ce qui n'empêchera pas la défaite finale !

Quoi qu'il en soit, il est indéniable que la Luftwaffe n'a pas rempli sa mission qui consistait, en priorité, à protéger les avions du pont aérien. Tout simplement, parce que, en dépit de la réussite flamboyante d'une poignée de pilotes, les VVS ont conquis la suprématie aérienne et n'ont pas permis à l'aviation allemande, sauf lors de rares opérations ponctuelles et de courte durée, de peser comme autrefois sur la bataille terrestre.

Il serait tentant de mettre cette réussite sur le seul compte de la supériorité numérique de l'aviation soviétique (doit-on rappeler qu'en cette fin de l'année 1942, seulement 375 chasseurs allemands tiennent le front de Leningrad au Caucase ?). Ce serait passer sous silence l'entrée en lice d'avions plus performants

(comme le La-5) et, surtout, la montée en puissance de pilotes expérimentés mettant en œuvre des tactiques beaucoup mieux adaptées. Toutefois, chez les Soviétiques, les « bleus » arrivent toujours aussi mal formés et aussi peu préparés à affronter les *Experten* allemands; parce que les pertes sont encore très élevées, le cursus d'entraînement est réduit au strict minimum, ce qui entretient ainsi un cercle vicieux, dont les VVS ne commenceront à sortir qu'à partir de l'été 1943, avant de retourner la situation à leur profit.

Tournant de la Seconde Guerre mondiale sur le plan terrestre, la bataille de Stalingrad marque aussi un tournant dans le rapport de force entre les deux aviations antagonistes.

[10] Pertes dues à l'ennemi dans le seul secteur de Stalingrad.



◀ La triste fin d'un Fw 200 B-2 de la KG 40. Cette perte n'apparaît pas dans les listes allemandes et il n'a pas été possible d'identifier le lieu et la date de l'accident, mais il est probable (vu l'absence de neige) qu'il se soit produit peu après la chute de Stalingrad, lors de la participation du KGr.zbV. 200 au ravitaillement des troupes allemandes de la tête de pont du Kouban. (Collection E. Creek)

► Gros plan sur le Ju 290 A à Stalino avec, en arrière-plan, des Gotha Go 242, sans nul doute ceux envoyés par rail par le XI. *Fliegerkorps*, dont on a parlé plus haut. (ECPA-D)



LE CALVAIRE DES GROS PORTEURS

Dans les premiers jours de janvier 1943, le front craque de toutes parts et les pertes allemandes enflent de manière dramatique. Les Soviétiques sont fermement décidés à mettre un terme au pont aérien en matraquant Salsk. Après plusieurs tentatives, ils y parviennent, du moins le croient-ils, le 9 janvier, quand ils revendiquent 72 Ju 52 détruits au sol. Or, les archives allemandes ne mentionnent la perte que de deux appareils ce jour-là, un Ju 86 du KGr.zbV. 21, abattu par la chasse, et un Ju 52 du KGr.zbV. 102. Où sont passés les 71 autres ? Mystère [11].

Depuis le début du mois de décembre, 18 Focke-Wulf Fw 200 C provenant des

I. et IV./KG 40 (avec des équipages des 1. et 3./KG 40) se trouvent sur l'aérodrome de Stalino. Ce détachement forme le KGr.zbV. 200 placé sous les ordres du *Major* Hans-Jürgen Williers. Il commence ses opérations dans la poche le 9 janvier, déposant 36 tonnes et ramenant 156 blessés.

Le Fw 200 se révèle beaucoup plus fragile que le He 111 et, surtout, bien moins fiable. Dès le lendemain, les ennuis commencent. L'*Oberleutnant* Schulte-Vogelheim doit faire demi-tour et revenir sur trois moteurs, le *Leutnant* Stoye se plante à l'atterrissage à Goumrak et, pire, l'*Oberfeldwebel* Eugen Reck (W.Nr. 0151, F8 + HW) et l'*Oberfeldwebel* Karl Gruner sont abattus par la chasse russe.

Quelque part entre Stalino et Stalingrad, deux P-40 du 910 IAP se trouvent en patrouille, ceux du *Leitnant* Viktor

Pavlovitch Ivanov et de son ailier. Au sortir d'une masse nuageuse, ils aperçoivent, en dessous d'eux, la silhouette inhabituelle d'un gros quadrimoteur. Ivanov reconnaît aussitôt un Condor, un avion de ligne très connu avant la guerre. Ribbentrop était d'ailleurs venu à Moscou à bord d'un Condor pour la signature du Pacte de non-agression germano-soviétique. Ivanov passe à l'attaque sans perdre une seconde et l'abat dans la foulée. Des soldats soviétiques sortiront de l'épave de nombreux documents secrets que l'équipage du Fw 200 avait été chargé d'évacuer du « chaudron ». Malheureusement pour Ivanov, ses mauvaises relations avec son commandant de régiment feront qu'il refusera d'homologuer sa victoire. Les Fw 200 ne sont pas les seuls quadrimoteurs présents à Stalino. En effet, le Junkers Ju 290 V1 a été détaché au KGr.zbV. 200. Lui, c'est un vrai gros porteur, spécialement conçu pour le transport; il met en œuvre une innovation technique qui sera ultérieurement copiée par les Alliés, la rampe de chargement par l'arrière ou *Trapoklappe*.

Le Ju 290 V1, piloté par le *Flugkapitän* Walter Hänig, détaché par la société Junkers, effectue sa première rotation sur Pitomnik le 10 janvier. Tout se passe pour le mieux, ce qui ne sera pas le cas deux jours plus tard. Au décollage de Pitomnik, il semble qu'un déplacement des passagers ait brutalement modifié le centre de gravité de l'avion. Il décroche et s'écrase, faisant 45 morts, dont le pilote. Un Ju 290 A est envoyé en remplacement. Il est endom-



► Un Heinkel He 177 A-1 du I./FKG 50. Les débuts de cet appareil seront cauchemardesques en raison de ses incessantes pannes mécaniques et de la propension des moteurs à s'enflammer spontanément. (Collection E. Creek)

[11] Les registres des *Flugzeugunfälle und Verluste bei den Verbänden* (accidents d'avions et pertes des unités) sont unanimement considérés par tous les historiens comme plutôt fiables.



1942
1943



◀ Les Heinkel He 177 A-1 du I./KG 50 à Zaporozhye-Süd. Au fond, le E8+HL dans un camouflage hivernal temporaire. (ECPA-D)

magé par un LaGG-3 au moment de se poser à Pitomnik, le 13 janvier, et il doit regagner Stalino d'urgence.

Selon des sources déjà anciennes (William Green et Heinz Nowarra), le Ju 252 V5 aurait également été assigné au KGr.zbV. 200, début janvier 1943, avant de rejoindre ultérieurement la LTS 290 (*Lufttransportstaffel*), mais nous n'avons pas pu recouper cette information.

Formé en juin 1942 sous les ordres du *Major* Kurt Schede pour mettre en œuvre le Heinkel He 177 A, la *Fernkampfgeschwader* 50, ou FKG 50, reçoit en décembre l'ordre de se déployer à Zaporozhye-Süd pour participer au pont aérien. La *Feldwerftabteilung* zbV. 1 (compagnie de l'Air à emploi spécial) arrive à pied d'œuvre début janvier 1943. Les conditions qu'elle y trouve sont loin d'être idéales. Une couche de neige de trois mètres de hauteur empêche toute communication à l'intérieur de l'aérodrome. La température qui oscille entre -20° et -35°C et l'absence de

rampe rendent les manutentions très difficiles; il faudra plusieurs jours pour décharger tout le matériel. Les mécaniciens ne se voient accorder l'utilisation que de trois des quinze hangars de la base, ce qui est à peine suffisant pour entretenir cinq He 177 en même temps. Une fois leur installation enfin terminée, ils commencent à recevoir les premiers éléments des moteurs de rechange envoyés en pièces détachées par l'usine de Lüneburg. Or, non seulement celles-ci parviennent parfois endommagées, à cause d'un emballage trop fragile, mais dans un ordre aléatoire qui ne respecte aucune logique.

Enfin, le 13 janvier, arrivent les premiers des 26 He 117 A-1. Plusieurs ont dû faire demi-tour en chemin et rejoindront ultérieurement – ou pas du tout.

Le 16 janvier, cinq He 177 décollent à destination de Stalingrad sous le commandement du *Gruppenkommandeur*. Et c'est là que les ennuis commencent... Deux rebroussement chemin à la suite

d'ennuis mécaniques et deux autres disparaissent sans laisser de traces, à commencer par celui du *Major* Kurt Schede. Il est remplacé par le *Hauptmann* Heinrich Schlosser.

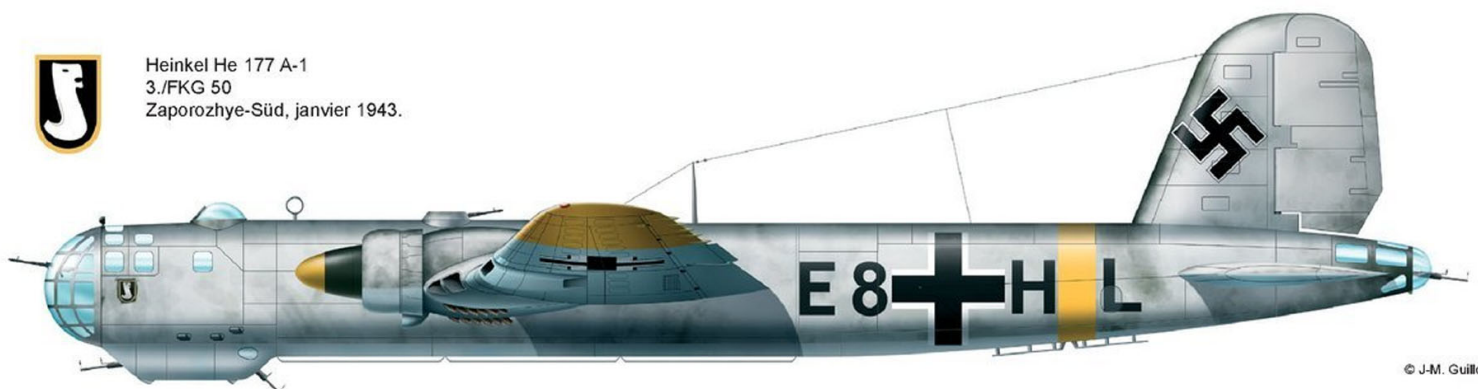
Le lendemain, cinq He 177 décollent, mais seulement deux atteignent Goumrak. Un appareil, dont un des moteurs a pris feu, s'écrase à Metchevaka, mais l'équipage a pu évacuer à temps. Le 20 janvier, un avion s'écrase à l'atterrissage à Zaporozhye, entraînant son équipage dans la mort. Le 22, deux autres sont attaqués par des « Spitfire » et fortement endommagés; l'un se pose à Kaliovka et l'autre rentre à son terrain, mais est considéré comme irréparable. Le 23 janvier, le He 177 de l'*Oberleutnant* Spohr est porté disparu.

Le He 177 se révèle totalement inadapté : gouffre à carburant, il ne peut transporter que 1 100 kg de charge utile.

Nous verrons la suite plus tard, mais, en attendant, un petit retour en arrière s'impose.



Heinkel He 177 A-1
3./FKG 50
Zaporozhye-Süd, janvier 1943.



© J.-M. Guillou, 2010

► Un peu perdus dans le brouillard de Pitomnik, deux Bf 109 G-2 de la 1./JG 3 voisinent avec un Hs 126 d'une unité d'observation. (Collection E. Creek)



LA LOI DU NOMBRE

2-7 JANVIER

Le 2 janvier 1943, une percée des chars soviétiques dans la région de Millerovo est contenue par l'intervention des Hs 129 du II./Sch.G. 1, groupe auquel ont été récemment rattachés ceux de la 13.(Pz)/JG 51.

Le 3 janvier, pendant les combats dans ce secteur, le *Kommodore* de la KG 3, l'*Oberstleutnant* Jobst-Heinrich von Heydebreck, est porté disparu, tout comme le *Staffelkapitän* de la 3./KG 27, le *Hauptmann* Werner von Hasselbach.

Moro est repris par les Soviétiques; les avions de transport sont renvoyés à Salsk, tandis que les unités d'appui tactique sont repliées sur Tatsi. Au moins cinq He 111 sont sabordés avant l'arrivée des troupes russes, mais un Ju 86 du KGz.zbV. 21 tombera intact entre leurs mains.

Deux pilotes de la PSS Pitomnik, l'*Unteroffizier* Kurt Hofrath et le *Leutnant* Heinz Obst, sont portés disparus. Maigre consolation, le *Kommandeur* du II./JG 3, le *Hauptmann* Kurt Brändle, abat un Il-2 – la 4 000e victoire de la JG 3.

Le 4 janvier, profitant du plafond bas, les avions de transport réussissent à décharger 250 tonnes dans le « chaudron » et à rapatrier 1 220 blessés.

Détachée pour renforcer le I./JG 52, la 4./JG 54 du *Hauptmann* Heinrich Jung est engagée dans un furieux combat contre des La-5 escortant des Boston, le 5 janvier. Elle revendique six victoires, mais perd trois Bf 109 (deux blessés).

Pour des raisons de sécurité, la JG 3 est transférée à Tchakhty, soit à 350 km de Stalingrad, autrement dit sans possibilité d'escorter les avions de transport, qui sont désormais livrés à eux-mêmes

et à... la chasse soviétique. Les Ju 52 restent à terre par crainte de givrage en vol et seuls 21 He 111 se posent à Pitomnik. Le lendemain (6 janvier), les vols à destination de Stalingrad sont limités à 40, mais cinq Ju 52 sont perdus en raison des conditions météo.

En partie à cause du temps et en partie à cause de la nécessité de réviser la plupart des Ju 52, seulement 160 tonnes sont acheminées les 7 et 8 janvier au prix de huit Ju 52 perdus.

8-14 JANVIER

Le 8 janvier, Rokossovski adresse un ultimatum à Paulus, lui enjoignant de se rendre. Il est rejeté. En conséquence, deux jours plus tard, les Soviétiques déclenchent l'opération « Koltso » visant à en finir avec la 6. Armée. Les progrès sont assez rapides à l'ouest de la poche, mais les troupes russes piétinent ailleurs, en raison de la vive résistance opposée par les Allemands.

Les aviateurs volontaires du « chaudron » débordent d'énergie, mais les cinq victoires du *Leutnant* Franz Daspelgrüber et la douzaine de missions des Ju 87 de Jungclausen ne sont que des piqures de moustique sur la carapace d'un rhinocéros, comparées aux 676 sorties de la 16 VA. Le lendemain, 11 janvier, l'*Unteroffizier* Peter Wunsch est porté disparu lors d'un combat, qui, signe des temps, n'offre aucune opportunité de victoire pour la PSS Pitomnik.

Pendant la période allant du 22 décembre au 11 janvier, les avions de transport ont déchargé 2 414 tonnes de ravitaillement, soit une moyenne quotidienne de 115 tonnes.

Le 12 janvier, décidée à profiter de sa supériorité numérique, l'aviation soviétique lance une offensive aérienne sans égale depuis le début de la bataille, effectuant une véritable noria de l'aube à la

tombée du jour sur Stalingrad. Cette fois, la PSS est un peu plus chanceuse, Franz Daspelgrüber revendiquant trois LaGG-3 et Kurt Ebener deux Il-2 et un LaGG-3, sans perte de son côté. Mais cette poignée de pilotes, quels que soient leur motivation et leur courage, ne peuvent empêcher des centaines de Boston, Pe-2 et Il-2 de pilonner le camp retranché. D'autant qu'il ne reste plus alors que trois Bf 109 en état à Pitomnik.

Le front craque plus au nord, dans le secteur de Voronezh, tenu par les Hongrois, faisant peser une lourde menace stratégique sur Koursk, Valuyki et, au-delà, Kharkov.

Le 13 janvier, l'Armée rouge converge de trois directions différentes vers Pitomnik. Avec le récent renfort du II./KG 53 de l'*Oberstleutnant* Schulz-Müllensiefen, arrivé tout droit d'Allemagne avec des He 111 H-14 flambant neufs, le pont aérien parvient à livrer 160 tonnes dans la nuit qui suit, mais un appareil de la 5./KG 53 est détruit.

L'*Oberleutnant* Hans-Ulrich Rudel, à bord de son Ju 87 D, réussit à abattre un La-5 qui inquiétait son équipier.

Le 14 janvier, trois Ju 87 de l'escadrille de Jungclausen se relaient pour ralentir une colonne soviétique qui marche sur Pitomnik. Deux chasseurs de la PSS s'apprêtent à décoller; Kurt Ebener rapporte la suite :

« L'Uffz. Eisele doit partir avec moi. Son 109 démarre, mais, moi, je dois attendre qu'arrive l'unique système de préchauffage. Eisele décolle, car, s'il attendait sur place, son moteur risquerait la surchauffe. Il m'attend à une altitude de 500 m au-dessus du terrain. Je vois des points noirs dans le ciel qui s'approchent et je hurle dans la radio. Trop tard. Des traits de lumière fusent sur lui. Eisele tombe en flammes comme une pierre à l'extrémité du terrain. »

1942
1943

◀ Le Bf 109 G-2 du Kommodore, le Major Wolf-Dietrich Wilcke, dans la poche. Le Stab/JG 3 abandonnera pratiquement tous ses avions à Pitomnik. (Collection E. Creek)

SAUVEZ LA 6. ARMÉE !

Le 14 janvier, le *Generalfeldmarschall* Erhard Milch, inspecteur général de la Luftwaffe et secrétaire d'État à l'Air, est convoqué par Hitler à la « Redoute du loup ». Il se voit confier les pleins pouvoirs pour réorganiser le pont aérien. « Sauvez la 6. Armée ! », lui lance Hitler, quelque peu hypocritement. Son premier souci est de mettre sur pied un état-major spécial (*Sonderstab*). Il tire de son ennui l'*Oberst* Friedrich-Wilhelm (Fritz) Morzik, l'homme qui a sauvé Demyansk et qui partage alors son temps entre le commandement du transport aérien et celui des écoles de PSV. D'ailleurs, on peut se demander pourquoi il n'a pas été mis à la disposition de la *Luftflotte 4* dès que la décision d'organiser des secours aériens a été prise. Morzik a déjà eu l'occasion, en tant que *Lufttransportführer*, de rencontrer Richthofen et Fiebig, le 26 décembre. Avec ce dernier, il a rendu visite aux unités de transport, notamment à Salsk, où il a été épouvanté par les conditions invraisemblables dans lesquelles les équipages travaillaient. À son retour, il est intervenu directement auprès de Milch pour lui signifier son profond désaccord avec le jugement que répandent certains hauts gradés de l'Armée, à savoir que « tous les aviateurs du pont, du commandant de groupe au radio, sont des incapables ». Morzik s'installe près de l'état-major de Richthofen, à Taganrog-Süd. Il a compris qu'il n'y a pas de temps à perdre, parce que les Russes resserrent leur étau et menacent tous les terrains, Pitomnik comme ceux de départ du pont. Son premier ordre est de faire replier tous les Ju 52 sur Sverevo, ayant jugé Salsk désormais trop exposé. Arrivé à Taganrog, le 16 janvier, où il rencontre le commandant de la *Luftflotte*

4, Milch n'est pas décidé à baisser les bras. Il commence par ordonner aux unités techniques de Rechlin connaissant le fonctionnement des groupes de préchauffage de faire mouvement sur Sverevo – personne n'y avait pensé ! Sur ses ordres, l'*Oberst* Edgar Petersen, qu'il a pris avec lui dans le *Sonderstab*, visite Sverevo. Son rapport est plus qu'alarmant. Sur les 106 Ju 52 qui s'y trouvent, à peine plus d'un tiers peut être utilisé à cause des épouvantables conditions qu'équipages et mécaniciens rencontrent. Le thermomètre remonte rarement au-dessus de -20°C et l'aérodrome est balayé par des bourrasques qui atteignent parfois 100 km/h. Il n'existe pas d'installations fermées et chauffées pour l'entretien des avions. Pour les réparations les plus délicates, qui doivent être effectuées à mains nues, on recommande aux mécaniciens de ne pas quitter leurs gants plus de deux minutes, au risque de voir leur peau adhérer au métal. L'usure des moteurs prend des proportions catastrophiques, aucun ne dépassant les 40 heures. Les groupes de préchauffage sont en nombre insuffisant et eux-mêmes sont souvent grippés par le froid au petit matin. La neige limite la charge utile; au-delà d'une tonne et demie, les avions risquent de s'enfoncer sur les pistes et il n'y a aucun matériel lourd pour les en dégager. Le jour de la visite de Petersen, les raids aériens soviétiques détruisent 12 Ju 52 et en endommagent 30 autres. Seuls huit décolleront dans la journée – trois ne reviendront pas.

LA CHUTE DE PITOMNIK

15-17 JANVIER

Dans la soirée du 15, le *Leutnant* Gustav Frielinghaus du II./JG 3 apporte à Pitomnik un message signé de Fiebig :

« Si Pitomnik ne peut pas être tenu, tous les aviateurs doivent être repliés ». Germeroth hurle : « Tout le monde à Goumrak ! ». Cinq Bf 109 de la JG 3 et les six Ju 87 survivants de Jungclausen se présentent à Goumrak. Or, pour des raisons de sécurité, Paulus n'a jamais voulu faire aménager l'aérodrome, parce qu'il était trop proche de son QG. En conséquence, il n'a pas été débarrassé des congères qui bloquent la piste ni de l'épaisse couche de neige qui la recouvre. Le premier Bf 109 bloque ses roues dans la neige molle et passe sur le dos. Les trois suivants subissent le même sort. Du coup, l'*Oberleutnant* Werner Lucas renonce à se poser, effectue une dernière passe en rase-mottes sur les troupes soviétiques et met le cap sur Tchakhty. Kurt Ebener quitte la poche le soir même à bord d'un Ju 52 qui le ramène à Salsk. L'ordre est arrivé trop tard pour onze Bf 109 G-2 [12], qui sont abandonnés sur place et, surtout, pour les mécaniciens.

Le 16 au petit matin, les Soviétiques donnent l'assaut final, comme le narre le *Feldwebel* Hans Grünberg :

« Je suis assis dans le taxi qui ne démarre pas à cause du froid. L'armurier saute sur l'aile et crie : "Dehors ! Les Russes sont là." Ils sont camouflés en uniformes allemands et tirent au jugé. Un Fw 200 Condor s'enflamme sur la piste. Et maintenant, à pied jusqu'à Goumrak. Tout le long du chemin, des morts et des hommes épuisés. À Goumrak, un Fieseler Storch oublié. Je filerai avec au crépuscule, mais ses réservoirs sont vides. Vers le matin, un Ju arrive. L'équipage veut bien m'emmener, mais refuse de décoller parce qu'il va bientôt faire jour. Je lui explique que l'appareil sera détruit au sol par des avions, alors nous partons. À l'extérieur, des trouffions sautent encore sur l'aile et l'empennage pour entrer par le poste de tir dans le Ju déjà surchargé. »

[12] *Werknummern* : Stab/JG 3 : 13707, 13714, 13747, 13905 & 14536. I./JG 3 : 13696, 13792 & 14513. 5./JG 3 : 13891, 14546 & 14559.

► Déchargement d'un Ju 52/3m à Pitomnik par des soldats de la Wehrmacht. (Collection de l'auteur).



► Des soldats de la 6. Armee font la chaîne pour vider ce Ju 52/3m et charger son contenu sur des traîneaux. (Collection E. Creek)



► Pitomnik faisant l'objet de fréquentes attaques de l'aviation et de pilonnages de l'artillerie soviétiques, le personnel de piste se dépêche de mettre le précieux chargement à l'abri. Il s'agit, apparemment, d'armes et de caisses de munitions. (Collection E. Creek)



Pitomnik n'est pas le seul terrain perdu : Basargino tombe entre les mains des Russes et Salsk, sous le feu des canons soviétiques, est abandonné pour Sverevo.

À Goumrak, la situation est précaire. La piste est encombrée par les carcasses des Messerschmitt qui ne peuvent être enlevées faute de matériel de lavage. Les pilotes de transport doivent réaliser des prodiges pour ne pas les percuter à l'atterrissage, mais aussi pour repartir dans des conditions satisfaisantes, comme le

narre le *Hauptmann* Karl Mayer, *Kapitän* de la 9./KG 27 :

« À peine avons-nous atterri que de 80 à 100 blessés ont envahi l'appareil dans un état de complète panique, compliquant le déchargement. Il n'y avait pas de personnel pour s'occuper de cette opération ni personne pour ramener l'ordre à l'intérieur de l'avion, alors nous avons dû nous en occuper nous-mêmes.

« Peu avant le décollage, un *Oberfeldwebel* de la Luftwaffe est arrivé armé d'une mitraillette, dont il

s'est servi pour faire sortir les blessés hors de l'avion, maintenant bondé. Il en est resté onze à l'intérieur. L'équipage n'avait aucun moyen de savoir quels blessés devaient monter en priorité. Or, les plus valides, forcément plus forts physiquement que les blessés graves, avaient forcé le passage et pris place à bord. Le comportement de ceux qui n'avaient pas réussi à embarquer a posé des problèmes pour mettre en route les moteurs. Certains ont même tenté d'empêcher l'avion de décoller en se jetant sous le train d'atterrissage. »

La DCA soviétique, désormais bien en place, fait payer un droit d'octroi de plus en plus lourd aux avions de transport. La solution consiste à ne plus effectuer que des vols de nuit, mais, contrairement à Pitomnik, Goumrak n'est pas équipé de radiobalise et ces missions ne peuvent être confiées qu'à des pilotes très expérimentés. Or, ceux-ci ont payé un lourd tribut aux opérations sur la Crète, à Demyansk et au ravitaillement de l'*Afrika Korps*.

La JG 3 ne possède plus assez d'avions pour escorter toutes les rotations et ses terrains sont maintenant situés à la limite de l'endurance de ses Bf 109.

LA LUFTWAFFE EN PROCÈS

Pourtant, trois missions sont effectuées par six Bf 109 G équipés d'un réservoir supplémentaire depuis Rovenki, distant de 280 km de la poche. Elles sont commandées par l'un des survivants de la PSS, l'*Oberleutnant* Werner Lucas. Elles ne servent à rien d'autre qu'à tenter de prouver aux soldats de la 6. Armee que la Luftwaffe ne les a pas abandonnés, ce dont la plupart doutent fortement, à commencer par Paulus, qui se plaint régulièrement à Hitler de l'absence de l'aviation.

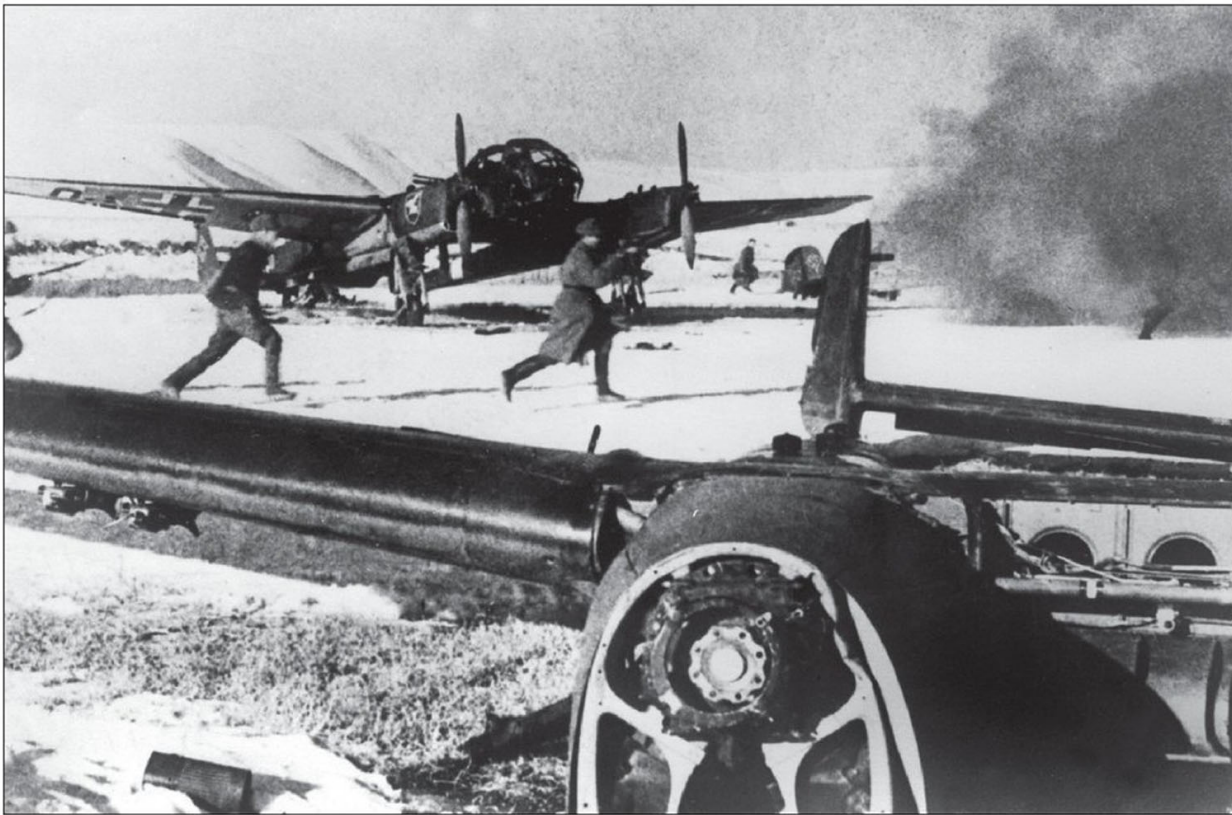
18-22 JANVIER

Le rapport de Milch est accablant pour la Luftwaffe. Ayant informé Hitler que les aviateurs manquent singulièrement de combativité, il menace de cour martiale les responsables qui auront failli à leur devoir. Voulant en avoir le cœur net, Hitler ordonne au *Generalleutnant* Hans-Valentin Hube, commandant le XIV. *Panzerkorps*, de quitter Stalingrad et de venir au rapport à Rastenburg. Malgré ses protestations, il quitte le « chaudron » à bord d'un Fw 200 dans la nuit du 18 au 19 janvier. Son compte rendu apporte de l'eau au moulin de Milch. Ce dernier menace maintenant de fusiller directement les officiers qu'il jugera responsable de dysfonctionnements.

Cette méthode de choc semble porter ses fruits. Non seulement le dépôt de Cracovie « libère » 308 Ju 52, 355 He 111 et 5 Fw 200, qui viennent



1942
1943



◀ Les troupes soviétiques envahissent l'aérodrome de Pitomnik. Bien visible sur ce cliché, un Focke-Wulf Fw 189 appartenant, peut-être, à la 2.(H)/31. (Collection de l'auteur)

grossir les effectifs de la *Luftflotte 4* en quelques jours, mais le 21 janvier, bravant les intempéries, les avions de transport apportent à Paulus 200 tonnes de ravitaillement.

Dans la nuit du 21 au 22, 21 He 111 et 4 Ju 52 se posent à Goumrak. Ce sera l'ultime atterrissage d'avions allemands dans le « chaudron ». Le lendemain à l'aube, les troupes soviétiques envahissent le terrain.

22 JANVIER

Paulus ayant rejeté une nouvelle offre de reddition, à l'aube, les Soviétiques lancent l'assaut final sur Stalingrad, facilité par la disparition complète de la Luftwaffe au-dessus de la « poche », hors de portée des chasseurs allemands.

Pour le pont aérien, il ne reste plus désormais que le petit terrain de Stalingradski, mais il est en très mauvais état. Sur 26 avions qui cherchent à s'y poser, une quinzaine capotent à cause des trous d'obus qui n'ont pas été rebouchés.

Le 23 janvier, un courageux pilote de He 111 parvient néanmoins à atterrir et à repartir avec sept sacs de courrier et dix-neuf blessés. C'est le dernier atterrissage dans la poche, Stalingradski tombant aux mains des Soviétiques dans la journée. Aucune autre solution ne s'offre maintenant que le largage de conteneurs, mais il est évident que cette méthode comporte beaucoup d'aléas. Et c'est, en effet, un vrai désastre. Les soldats, épuisés par la faim et les privations, grelottant de froid, n'ont plus la force de traîner les conteneurs pour les mettre à l'abri. Le front étant très mobile, mais aussi à cause des rafales de vent, le

ravitaillement tombe parfois en dehors des secteurs tenus par les Allemands. En outre, les Soviétiques s'amusent à émettre de faux signaux lumineux pour leurrer les pilotes et les faire larguer leur cargaison dans leurs lignes.

Le 25 janvier, le I./FKG 50 redevient une unité offensive. Dans la nuit, cinq He 177, accompagnés par douze Ju 88 de la KG 51, bombardent Pitomnik. La nuit suivante, ils bombardent Goumrak. Le groupe poursuit ses missions les nuits suivantes, mais deux He 177 sont détruits au retour à Zaporozhye, les 27 et 29 janvier. Milch décide alors de mettre un terme à la plaisanterie par un télégramme bien senti adressé à l'OKL : « **Au vu de la perte de six He 177 du I./FKG 50 en l'espace de quatorze jours, je vous prie de retirer cette unité de la première ligne et de la rapatrier en Allemagne** ».

Le 31 janvier, Hitler récompense Paulus de sa fidélité en le promouvant au grade de *Generalfeldmarschall*. Il sera ainsi le premier maréchal allemand à tomber aux mains de l'ennemi.

Le 2 février dans la soirée, 24 He 111 larguent les derniers conteneurs sur les ruines. Tout est consommé. Dix-neuf divisions viennent d'être anéanties dans Stalingrad.

Les Soviétiques font prisonniers 91 000 soldats allemands, dont la moitié mourront de la typhoïde avant d'atteindre un camp d'internement. Seulement 5 000 en reviendront, les derniers en 1955. Depuis le déclenchement de l'opération « Uranus », ce sont environ 140 000 soldats de l'Axe qui ont été capturés, tandis que 146 000 Allemands ont été tués. En ajoutant les pertes italiennes,

roumaines et hongroises, c'est un demi-million de soldats qui ont été mis hors de combat dans la boucle du Don en l'espace de trois mois.

La Luftwaffe y a laissé 266 Ju 52, 169 He 111, 42 Ju 86, 9 Fw 200, 5 He 177 et 1 Ju 290 et environ un millier d'hommes, navigateurs et « rampants ». Le sacrifice des mécaniciens constitue une lourde perte pour la Luftwaffe, car les unités décimées devront ralentir leurs activités dans l'attente de leur remplacement. Or, il s'agit de techniciens que l'on ne forme pas en quinze jours.

Les pertes des VVS s'élèvent à 706 appareils, toutes causes confondues.

La *Platzschutzstaffel* a été créditée de 130 victoires, dont 33 attribuées au seul *Feldwebel* Kurt Ebener. Les batteries de la 9. *Flakdivision* à Pitomnik ont revendiqué la destruction de 63 avions soviétiques.

UN PONT TROP LOIN

« **Sauvez la 6. Armée !** », a demandé Hitler à Milch. Quelque peu hypocritement, avons-nous ajouté un peu plus haut, car la 6. Armée a bel et bien été sacrifiée dès le premier jour de son encerclement par ce même Hitler pour différentes raisons sur lesquelles nous ne nous étendrons pas ici, dans la mesure où la question dépasse le cadre de cette étude.

À partir du moment où Hitler n'a pas pu (ou voulu) monter une puissante contre-attaque pour désenclaver Stalingrad et où Paulus s'est montré réticent à tenter la moindre sortie, l'unique solution pour sauver la 6. Armée passait par un pont aérien.

► Page de droite, en haut : De ce Ju 87D-1 descend un Rudel radieux, qui fête sa 1 000^e mission, le 10 février 1943. Un mécanicien lui tend une couronne de laurier et il est attendu par un ramoneur portant un cochon de lait, symboles de chance et de bonheur. À ce moment, Stalingrad n'est plus pour lui qu'un douloureux souvenir, mais d'autres combats difficiles l'attendent. (ECPA-D)

C'est ainsi que la Luftwaffe s'est retrouvée embarquée contre son gré dans une opération dont elle avait prévu l'échec dès le départ.

Or, le moins que l'on puisse dire, c'est que les conditions prérequisées pour une organisation optimale des secours par la voie des airs étaient loin d'être réunies.

La logistique a toujours été le talon d'Achille de la Wehrmacht, sur le front de l'Est comme ailleurs. Il est quand même étonnant de constater que Paulus n'avait que six jours de vivres et de munitions en réserve quand il s'est fait piéger dans Stalingrad. Cependant, quand on regarde la carte du front, on s'aperçoit que, entre Kiev et Stalingrad, il n'existe qu'une seule ligne de chemin de fer, et qui plus est, à voie unique. Il faut aussi prendre en considération le fait que cette même voie ferrée servait aussi à approvisionner la *Heeresgruppe A* engagé dans le Causase !

L'autre alternative était le transport par camions. Mais, outre que la Wehrmacht était davantage une armée hippomobile que mécanisée, les routes de la steppe kalmouke, si tant est que l'on puisse leur faire l'honneur de les qualifier de routes, sont impraticables pendant près de six mois de l'année : l'hiver, elles sont recouvertes de neige et de glace et, pendant le dégel, elles deviennent de vrais bourbiers, ce qui est encore pire.

À mesure que la 6. *Armee* s'est enfoncée dans la boucle du Don jusqu'à la Volga, ses problèmes de ravitaillement sont allés croissant. C'était l'affaire de la Wehrmacht et celle de l'Organisation Todt, mais en aucun cas celle de la Luftwaffe, qui a peiné tout au long de l'été et de l'automne 1942 pour pallier les carences de la logistique terrestre. Sans compter que l'aviation devait assurer son propre ravitaillement, même après avoir installé ses principales bases (Millerovo, Morosovskaïa, Tatsinskaïa, Salsk, Zaporozhye, Stalino, etc.) à proximité d'une gare.

Quand débute le pont aérien sur Stalingrad, la force de transport de la Luftwaffe part avec deux handicaps majeurs : la météo et le fait qu'elle est déjà fortement engagée pour ravitailler la *Panzerarmee Afrika* en Tunisie.

Cependant, pour assurer la réussite d'une entreprise aussi risquée qu'un pont aérien, la condition essentielle est de disposer de la supériorité dans les airs. Force est de constater que la Luftwaffe a failli dans ce domaine, pour différentes raisons.

En décembre 1942, la Luftwaffe tient un front de 2 500 km de long, allant de Leningrad à Maïkop, avec 375 avions de chasse. La réussite exceptionnelle d'une poignée d'*Experten* sera l'arbre qui cachera la forêt aux responsables de l'aviation allemande pendant de longs mois. Il est indéniable qu'à Stalingrad, les VVS ont repris la main. Plus par le nombre que par la qualité encore incertaine de leur matériel et de leurs jeunes recrues et plus encore par l'avance des troupes terrestres qui repousseront les chasseurs allemands sur des bases au-delà de leur rayon d'action. Toutefois, la tendance est lourde et ne se démentira plus, à mesure que du matériel et des pilotes plus performants seront introduits en première ligne à partir de l'été 1943.

On peut, cependant, s'interroger sur le laxisme des services techniques à fournir des réservoirs auxiliaires aux Bf 109, alors que, deux ans plus tôt, la Bataille d'Angleterre avait mis en lumière leur grave déficience dans ce domaine. Il reste à comprendre pourquoi la version G a bénéficié trop tardivement des mêmes aménagements que la version E-7.

Les deux autres causes principales de l'échec tiennent au nombre insuffisant d'avions de transport et d'aérodromes bien aménagés, tant au départ qu'à l'arrivée du pont. L'engorgement des terrains a entraîné une importante casse, due autant à des accidents qu'à l'impossibilité de disperser les avions en prévention des raids aériens soviétiques.

Bilan du pont aérien

Période	Tonnage	Moy. par jour
30.11-11.12	1 167	97
12.12-21.12	3 167	318
22.12-11.01	2 414	115
12.01-16.01	300	60
17.01-23.01	90	13
24.01-02.02	779	78
TOTAUX	7 927	120

Détail :

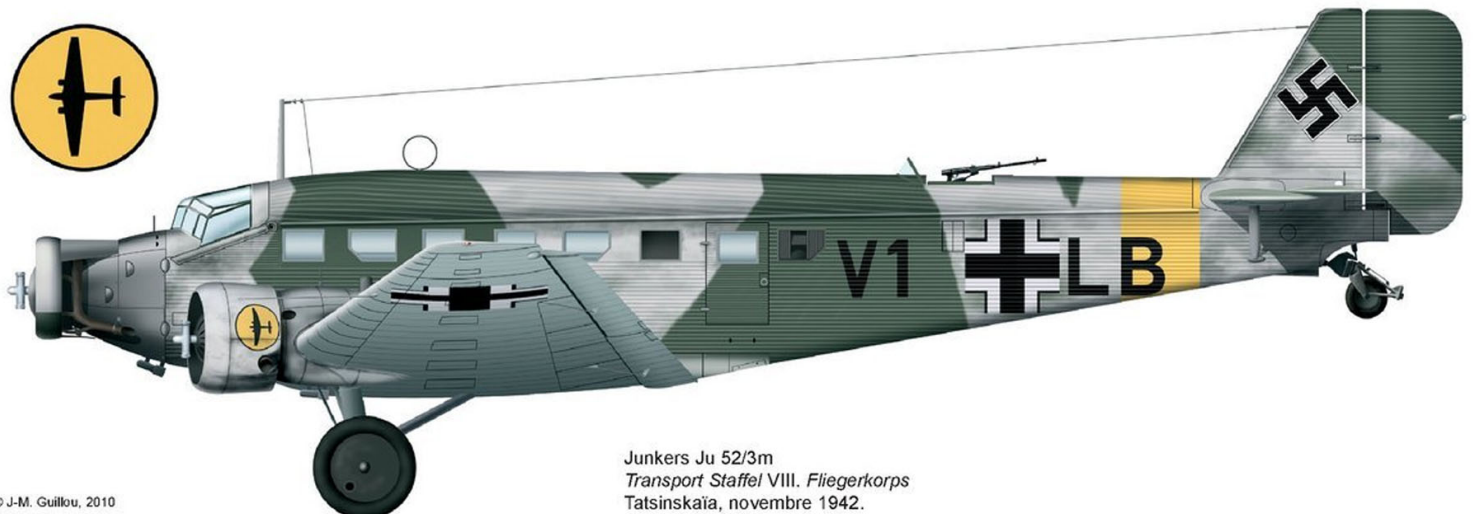
16 500 000 litres d'essence,
1 122 tonnes de munitions,
2 020 tonnes de vivres,
129 tonnes de divers
(courrier, médicaments, etc.).
24 910 hommes évacués.

Il est tout aussi manifeste que les conditions météorologiques ont joué un rôle négatif considérable :

- difficulté d'entretien d'avions qui n'avaient pas été conçus pour opérer par des températures extrêmes, d'où chute brutale de la disponibilité des appareils;
- brouillard fréquent contraignant à n'utiliser que les pilotes les plus expérimentés, entraînant pour eux une surcharge de fatigue;
- chutes de neige empêchant les avions de décoller;
- givrage des avions en vol, cause de nombreux accidents.

Avec la perte de Salsk et de Kotelnikovo, les avions de reconnaissance météo ne peuvent plus pénétrer suffisamment loin en territoire soviétique pour permettre l'établissement de prévisions fiables.

Enfin, il semble inconcevable qu'une opération d'une telle envergure ait été placée sous la tutelle d'une simple flotte aérienne. La nomination de Milch comme responsable, qui amena avec lui le spécialiste du transport aérien, Fritz Morzik, a été décidée beaucoup trop tard. Cela n'aurait sans doute pas changé grand-chose, mais c'est une marque du dilettantisme qui affectait



Junkers Ju 52/3m
Transport Staffel VIII. Fliegerkorps
Tatsinskaïa, novembre 1942.

1942
1943

le Haut commandement allemand. Ou peut-être doit-on aussi y voir la réticence du chef de la *Luftflotte 4* à abandonner ses prérogatives ?

L'IMPACT DE STALINGRAD

Nous ne reviendrons pas sur l'anéantissement de la 6. *Armee*, le pire revers militaire jamais subi par une armée prussienne ou allemande depuis 1806, mais sa conséquence directe est de libérer sept armées soviétiques, aggravant encore un peu plus l'énorme disparité des forces sur le front de l'Est.

Le choc est énorme en Allemagne, ainsi que l'écrivait Albert Speer dans ses mémoires : « *Stalingrad nous a secoués – pas seulement par la tragédie des soldats de la 6. Armee, mais sans doute bien davantage par la question de savoir comment un tel désastre avait pu se produire sous les ordres de Hitler. En effet, jusqu'à présent, il y avait toujours eu un succès pour contrebalancer chaque revers; jusqu'à présent, il y avait toujours eu un nouveau triomphe pour compenser toutes les pertes ou, tout au moins, pour nous les faire oublier. Là, pour la première fois, nous avons subi une défaite pour laquelle il n'y avait aucune compensation* ».

Bien que Göring ait implicitement accepté de porter le chapeau en cas d'échec, Hitler n'en fera pas son bouc émissaire. Au *Generalfeldmarschall* Erich von Manstein, convoqué à Rastenburg, le 5 février, et qui aurait bien voulu que Hitler confie la *Luftwaffe* à quelqu'un de plus compétent, il explique qu'il assume l'entière responsabilité du désastre : « *Je pourrais peut-être rejeter une partie de la faute sur Göring en disant qu'il m'a brossé un tableau inexact des possibilités de la Luftwaffe. Mais j'ai fait de lui mon successeur et, pour cette raison, je ne peux le rendre responsable de Stalingrad* ».

Il a dû naître alors un certain sentiment de culpabilité chez Göring, car, à partir de Stalingrad, pour se racheter aux yeux de Hitler, il va accepter sans discuter tous ses caprices, toutes ses lubies, et entretenir auprès de « sa » *Luftwaffe* le dogme de l'infaillibilité du *Führer*. Cette démission, consistant à devenir le « béni-oui-oui » de Hitler, afin de continuer à mener tranquillement sa vie de sybarite, plus accaparé par sa collection d'œuvres d'art que par la conduite de la guerre aérienne, aura de lourdes répercussions par la suite. Les récriminations de la « base », dont le seul souci sera la défense de la Patrie, culmineront avec la « fronde des *Kommodores* » [13]. Stalingrad marque le tournant du divorce entre les aviateurs et leur chef suprême.

Au cours de l'année 1942, 1 006 Ju 52/3m ont été détruits, alors que l'industrie aéronautique n'a pas été

capable d'en livrer plus de 504. L'affaire de Stalingrad, mais aussi celle concomitante de Tunisie, montre la nécessité de disposer d'une vaste flotte d'avions de transport. Hitler demande à Milch d'augmenter la production des avions existants et de lancer de nouveaux programmes. Il sera ainsi construits deux fois plus de Ju 52 en 1943 que l'année précédente, mais en grande partie grâce à l'obligeance du gouvernement de Vichy qui fera livrer à la *Luftwaffe* 321 machines produites par les usines Amiot. Puis Hitler passera à autre chose et ses projets d'une vaste flotte de transport seront vite oubliés, d'autant que les immenses besoins du front en matière d'avions de combat feront réquisitionner pour ceux-ci l'essentiel des matériaux stratégiques.

Toutefois, le problème du nombre ne concerne pas uniquement les avions de transport. Début 1943, le déficit dans toutes les catégories d'avions de combat devient criant. Sur les quelque 1 700 appareils disponibles sur le front de l'Est, environ 950 sont alors concentrés dans le sud-est, entre le Don et le Causase, ce qui signifie que la *Luftwaffe* a abandonné à l'Armée rouge la supériorité aérienne dans les autres secteurs, en particulier autour de Leningrad. Et une supériorité écrasante, puisqu'à cette période, les VVS alignent environ 5 000 avions de combat. Certes, ils ne sont pas tous aussi performants que les avions allemands et leurs pilotes ne sont pas aussi bien formés, mais ce ne sera qu'une question de mois avant que la situation ne bascule.

L'utilisation intensive du transport aérien en Méditerranée et sur le front de l'Est crée dès août 1942 une première pénurie de carburant aviation. En réaction, la *Luftwaffe* réduit le nombre de vols n'ayant pas un caractère opérationnel et, en particulier, les vols d'entraînement. C'est à partir de la fin de l'année 1942 que le raccourcissement du cursus de formation des nouveaux pilotes entraîne la *Luftwaffe* dans une spirale infernale dont elle ne sortira plus. Alors que c'est exactement le contraire qui est en train



de se produire chez les Alliés, en général, et chez les Soviétiques, en particulier.

La *Luftwaffe* réussira le tour de force de se faire livrer de plus en plus d'avions et de trouver de l'essence jusque dans les dernières semaines de la guerre, mais elle ne parviendra jamais à empêcher que le niveau de formation de ses jeunes pilotes ne cesse de se dégrader au fil des mois.

Parler de Stalingrad comme d'un tournant en ce qui concerne les opérations militaires de la Seconde Guerre mondiale est un lieu commun, mais, ce que l'on sait moins, c'est qu'il l'a aussi été sur des aspects qui semblaient alors marginaux, mais qui prendront une importance insoupçonnée dix-huit mois plus tard. ■

[13] Cf. *Aéro-Journal* n° 6 (octobre-novembre 2008)

▼ Le calvaire du KGr.zbV. 200 n'est pas terminé après Stalingrad. Il devra ravitailler les troupes allemandes encerclées dans la tête de pont du Kouban, jusqu'au 22 février 1943. Contrairement à ce que nous avions écrit dans le n° 14 d'*Aéro-Journal*, le Fw 200 C-3 F8+FW n'a pas été détruit pendant le pont aérien de Stalingrad, mais à Staviansk (Kouban) à la suite d'une tentative de décollage en surcharge. (ECPA-D)

