



En octobre 1937, le Duce venu à Berlin pour renforcer l'amitié germano-italienne fut reçu à Carinhall, la demeure de Hermann Göring. Il salue ici son épouse Emmy. Le couple Göring allait appeler leur fille unique Edda, le prénom de la fille du Duce.



En août 1938, Italo Balbo vint visiter son 'grand ami', le maréchal Göring. À Carinhall, son hôte lui explique le fonctionnement du viseur de sa nouvelle carabine de chasse. À gauche de Balbo, l'ambassadeur italien Bernardo Attolico et, au fond, le général Ernst Udet, un autre aviateur vétéran de la Grande Guerre.

LA LUFTWAFFE EN ITALIE 1943-1945

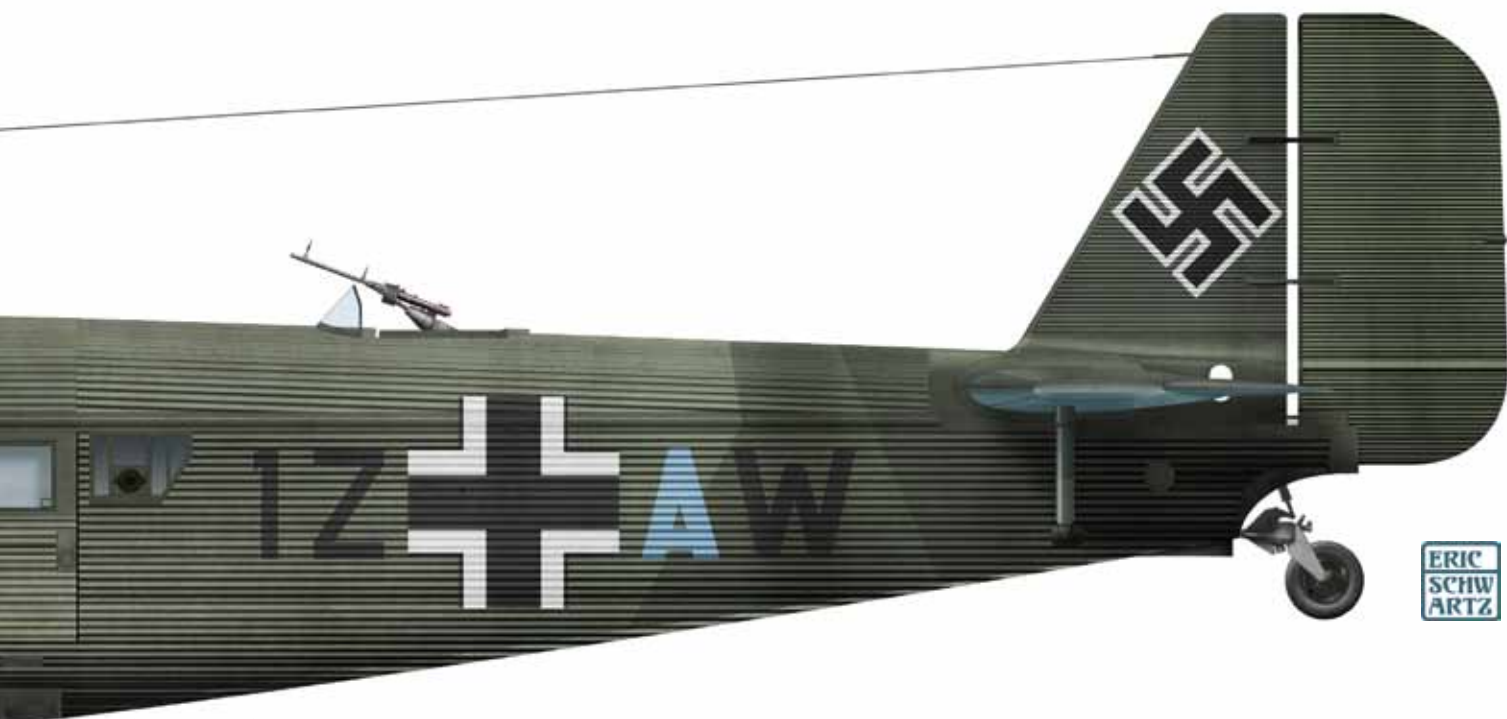
Jean-Louis Roba

Comme l'a écrit un auteur : 'La guerre en Italie, c'était comme se battre avec un adversaire dans un musée à coups de grenades'.
En 1944, devant Sienne, un jeune officier du corps expéditionnaire français demanda des instructions à son supérieur, le général Alphonse Juin. Ce dernier lui aurait répondu : 'Vous tirez où vous voulez. Mais si vous tirez en dessous du XVIe Siècle, vous passez en conseil de guerre'.



Junkers Ju 52 3m de la 4. Staffel du III./KGzbV 1
codé 1Z+AW ; Foggia, fin 1940.

Les Ju 52 de la Transgerma alignés sur la piste de Foggia. L'ours berlinois, insigne du III./KGzbV 1, est bien visible.



Chapitre 1 : La Regia Aeronautica et la Luftwaffe

Lors des premières années qui suivirent la fin de la Grande Guerre, l'Italie n'eut que peu de contacts avec l'Allemagne. À l'époque, elle manifestait une grande attirance envers la France, sa 'sœur latine' qui, comme elle, s'était retrouvée en 1918 dans le camp des vainqueurs. Cela tout en se méfiant de l'Autriche 'germanique' vu le différend territorial portant sur le Haut Adige (Alto Adige - le Süd Tyrol) annexé par l'Italie.

La Regia Aeronautica italienne, qui avait développé de péremptores et fumeuses théories comme celles du général Giulio Douhet, ne prêta donc guère attention à l'apparition en 1934 de la nouvelle Luftwaffe allemande mise sur pied sous l'égide de Hermann Göring. Elle se serait peut-être ultérieurement inquiétée de la rapide montée en puissance de cette toute jeune aviation militaire si Benito Mussolini n'avait lancé fin 1935 sa

campagne d'Abyssinie pour conquérir l'Éthiopie et venger l'humiliante et ancienne défaite d'Adoua. La France et la Grande-Bretagne, états coloniaux, ainsi que plusieurs autres gouvernements ayant fustigé (quelque peu hypocritement) cette guerre de conquête, l'Italie dépitée et isolée se tourna par la force des choses vers le III^e Reich, vers cet Hitler, Autrichien d'origine, envers lequel le Duce affichait pourtant peu avant un mépris condescendant. Des invitations réciproques furent lancées et une certaine complicité naquit entre les deux gouvernements qui allaient sous peu devenir deux des composantes de l'Axe Rome-Berlin-Tokyo. Cette 'amitié' nouvelle n'était pas exempte de duplicité puisque le célèbre aviateur italien Italo Balbo, un des 'ras' fascistes, se présentant pourtant officiellement comme un 'grand ami du Maréchal de l'Air Hermann Göring', ne se serait pas gêné en privé et même en public pour critiquer les actions du III^e Reich.

Les relations se renforcèrent en 1936 lors de la guerre d'Espagne où aviateurs allemands et italiens combattirent dans le camp nationaliste. Même si les deux forces aériennes demeurèrent indépendantes, des contacts eurent lieu dans la péninsule et la victoire commune de 1939 parut être un bon présage pour les relations futures.

Cependant, lorsque le Reich vainquit rapidement la France en juin 1940, une certaine jalousie italienne ternit les relations entre les deux chefs d'état. Apprenant ensuite la mainmise allemande sur le pétrole roumain (un autre 'pays latin'), Mussolini commit l'erreur de

déclarer la guerre à la Grèce fin octobre 1940. Les troupes italiennes parties d'Albanie allaient se heurter à une forte résistance hellène avant de devoir retraiter. Paradoxalement, alors qu'en octobre le Duce avait envoyé sur le front de la Manche un corps aérien (le CAI, Corpo Aereo Italiano – cf. *Batailles aériennes N° 98*) pour prendre part à la Bataille d'Angleterre au côté de la Luftwaffe, dès le 20 novembre, le gouvernement de Rome sollicita de l'Allemagne le prêt '*pour quatorze jours*' d'une unité de Ju 52 chargée d'assurer les liaisons aériennes et les transports de troupes entre l'Italie et l'Albanie. Hitler accepta et, le 9 décembre, les dix-sept premiers Ju 52 du III./KGzBV 1 basés à Wesendorf arrivèrent à Foggia après avoir fait escale à Graz et Wiener-Neustadt. Peu à peu, les cinquante-trois trimoteurs du Groupe se rassemblèrent dans le sud de la botte italienne, étant soumis à Ita-Luft, le commandement militaire aérien local. Les équipages devaient voler vers Tirana (une distance d'environ deux cents kilomètres) pour y acheminer des renforts et du ravitaillement. Les appareils étaient censés effectuer deux navettes quotidiennes et l'on estimait que le 'chargement' serait réparti comme suit : 40% de soldats et 60% de matériel. Le Groupe allait être alors désigné sous le vocable de 'Transgerma'. Peu à peu, les équipages allaient s'habituer à ces navettes devenues routinières. Les aviateurs volaient avec leur Schwimmveste (veste de sauvetage) et chaque avion emportait un Schlauchboot (canot pneumatique) lors du survol de l'Adriatique. Le vol avait lieu en Kette deux fois par jour, chaque formation de trois appareils

Crash d'un trimoteur de la Transgerma. Cette unité temporaire ne déplora que quelques accidents matériels sans gravité lors de ses navettes vers l'Albanie.





décollant à cinq minutes d'intervalle. Initialement, cent vols quotidiens furent menés avant d'être peu après réduits à soixante lors du ralentissement des combats durant ce rude hiver. Il n'y eut également pas de vol pendant une période de dix jours tant la météo fut exécrable. Bien que censé initialement demeurer seulement deux semaines, le III./KGzV 1 vola d'Italie jusqu'en février 1941. Tout au long de ces trois mois de présence dans la péninsule, les Ju 52 de la Transgerma effectuèrent 1.665 opérations de transport de troupes (28.871 soldats acheminés en Albanie) et 2.363 autres de matériel (2.904 tonnes). 10.941 soldats (dont 8.730 blessés) furent également ramenés en Italie. Malgré le grand nombre de missions menées par mauvais temps, le Gruppe de transport n'aurait subi aucune perte d'importance.

Chapitre 2 : En Sicile (1941-1942)

La proche défaite de leurs troupes dans les Balkans n'était pas le seul problème des Italiens. En Libye, les forces britanniques avaient également déclenché une puissante contre-offensive menaçant toute la colonie italienne. Pour soutenir son allié, Hitler ordonna le 10 décembre 1940 de transférer le X. Fliegerkorps en Sicile. La première unité de bombardement en piqué envoyée en Méditerranée fut le II./St.G. 2. Selon l'Ofw. Erhart Jähnert : « *Le 11 décembre 1940 à 13h05, mon Gruppe de Stuka quitta le sol français. Le 19 décembre, nous étions à Munich et, le lendemain, nous franchîmes les montagnes pour atterrir à Forli, en Italie. La cantine était largement ouverte mais nous étions sans le sou. On nous apprit alors que nous étions les invités du prince héritier Umberto. Chaque homme reçut*

En janvier 1941, des Ju 88 de la LG 1 vinrent s'établir à Catane. On note la petite chenillette française (tracteur Renault UE) assistant les mécaniciens, une prise de guerre de campagne à l'ouest de mai-juin 1940.



Arrivée dans un village sicilien des premiers membres de la Luftwaffe. Les badauds sont nombreux.



Février 1941. Des Landser de la Luftwaffe visitent un navire italien dans un port sicilien.



En février 1941, la 7./JG 26 dont les Bf 109 arboraient un insigne au cœur rouge, fut basée à Gela pour opérer sur Malte où elle causa des ravages. Cet appareil serait la monture de l'Oblt. Klaus Mietusch, futur Ritterkreuzträger tué en 1944.



Lors de vols de transfert entre l'Allemagne et la Sicile, des accidents eurent lieu dans la péninsule italienne. Ainsi en fût-il pour le Fw. Robert Lüddecke du I./NJG 2 contraint de poser son Ju 88 C sur l'important aérodrome de Capodichino (Naples) le 15 novembre 1941 après un ennui moteur.



Junkers Ju 88 C-6 codé R4+HH de la 1./NJG 2 ;
Catane, début 1942.

cinquante lires ; chaque officier quatre-vingt. Nous avons dû demeurer sur place et passer le réveillon dans cette ville. Il nous en coûta quelque quarante lires. Le 7 janvier, quoique la piste était couverte d'un tapis de neige, il fallut repartir. Deux compagnies de fantassins italiens tassèrent la neige en marchant en tous sens et, via Naples, nous avons enfin atteint Trapani le 8 ».

Effectifs de la Luftwaffe en Méditerranée le 12 janvier 1941

X. Fliegerkorps				
1.(F)/121	Ju 88	12	(2)	Catane
Stab/LG 1	Ju 88	4	(2)	Catane
II./LG 1	Ju 88	38	(38)	Catane
III./LG 1	Ju 88	38	(38)	Catane
II./KG 26	He 111	37	(29)	Comiso
2./KG 4	He 111	12	(12)	Comiso
Stab/St.G 3	Ju 87 (He 111) ?		(8)	Trapani
I./St.G 1	Ju 87	35	(11)	Trapani
II./St.G 2	Ju 87	36	(23)	Trapani
Jafü Sizilien				
III./ZG 26	Bf 110	34	(16)	Palerme

(Les chiffres entre parenthèses indiquent les appareils en état de vol)

Début janvier, le général Enno von Rintelen (attaché militaire allemand à Rome) demanda officiellement de l'aide suite à une sollicitation du gouvernement italien. Le I./St.G. 1 fut alors envoyé à son tour en Sicile et l'on aurait même pensé transférer l'intégralité de la St.G. 2 dans le secteur méditerranéen. Ce qui ne fut pas le cas. Par contre, les Bf 110 du III./ZG 26 partirent vers le sud ainsi que quelques unités de bombardiers (cf. encadré). Mais, si ces unités de la Luftwaffe furent basées en Sicile, ce fut finalement surtout pour opérer sur l'Afrique, sur la Méditerranée orientale et, sous peu, sur Malte. La Sicile ne fut donc qu'une base d'opérations ou de repli lorsque la situation tournait au plus mal sur le front africain. Les combats au départ de la Sicile de cette époque, étant liés aux opérations en Afrique ou en Méditerranée, sortent dès lors du cadre de cet ouvrage. La Sicile allait cependant également servir de 'tremplin' pour attaquer des convois faisant route vers l'Égypte ou Malte. Des détachements de bombardiers passèrent ainsi de Crète en Sicile puis en Sardaigne avant de revenir en Crète. Lorsque des unités avaient souffert en Afrique, elles revenaient se refaire une santé à Catane ou Palerme avant d'être redirigées vers leur théâtre d'opérations.

Quelques éléments de la Luftwaffe opérèrent néanmoins en Italie continentale à cette époque :

- au début de la campagne d'Afrique (1941), les avions allemands gagnant la Méditerranée traversaient l'Italie du nord au sud (ultérieurement, ils allaient transiter par la Grèce). Les aviateurs se concentraient à Munich-Riem pour y recevoir leur équipement tropical et se faire vacciner contre la malaria. Puis, ils franchissaient les Alpes avant de se poser régulièrement à Vicenza (Vicence). Après une seconde escale à Iesi,



Le Gefr. Günther Meerstedt à l'entraînement sur Ju 87 à l'école de Piacenza en 1942. L'appareil (un D-1 semble-t-il) était une machine déclassée du III./St.G. 1 versée en fin de course en école.

ils atteignaient le grand Luftpark de Bari où, très souvent, ils se voyaient remettre des appareils devant être convoyés en Sicile ou en Afrique. Après quelques navettes de ce type, les nouveaux venus pouvaient enfin gagner leur unité de combat ;

- pour profiter du climat italien plus doux, une Stukaschule fut inaugurée à San Damiano près de Piacenza (Plaisance), école souvent désignée comme Erg.St./St.G. 3 et permettant d'envoyer des équipages

de Ju 87 directement vers l'Afrique. Par la suite, une sous-section s'établit à Foggia sur un des nombreux aérodromes entourant cette ville du Mezzogiorno.

- de même, pour profiter d'une météo plus favorable, le IV./KG 54 d'entraînement s'installa à Grottaglie en mars 1942, un aérodrome largement employé par la Luftwaffe pendant toute l'année 1942 ainsi que la suivante.



Aviateurs allemands et personnel italien posent devant un bâtiment de la Stukaschule de San Damiano (Piacenza).



Le Luftpark de Bari ou arrivaient directement les avions en provenance de l'Allemagne destinés au front de Méditerranée. L'insigne de ces Bf 109 fraîchement repeints indique qu'ils devaient être affectés à la JG 27.



Les Bf 110 (au premier plan un Bf 110 D du Stab) du III./ZG 26 furent régulièrement présents en Sicile, de petits détachements de Zerstörer assurant tant la défense de l'île que l'escorte de convois vers l'Afrique.

Messerschmitt Bf 110 D-3 codé 3U+AD du Stab III./ZG 26 ;
Palerme, début 1941.





Chapitre 3 : Après la perte de l'Afrique (mai 1943)

Les effectifs de la Luftwaffe en Italie

Le 13 mai 1943, la Panzerarmee Afrika capitulait dans son réduit tunisien (cf. *Batailles Aériennes N° 96*). Les quelques jours précédant cette reddition, la Luftwaffe avait fait des pieds et des mains pour ramener le plus possible d'hommes et de matériel en Italie. Cela tout en subissant de lourdes pertes sous les coups d'une chasse anglo-saxonne omniprésente et largement supérieure numériquement.

Les semaines qui suivirent furent lourdes d'attente. Chaque camp se réorganisait. Les Alliés devaient évacuer les prisonniers et surtout renforcer leur potentiel offensif. Les Italo-allemands devaient panser leurs plaies et tenter de combler les brèches dans leurs unités maintenant engagées en défensive. Après la chute de l'Afrique, Sicile et Sardaigne devenaient des lignes de front et n'étaient plus désormais de simples bases de repli.

Quels étaient les effectifs de la Luftflotte 2 (QG à Taormina) en cette période critique ? :

I-Unités de chasse.

La Luftwaffe allait disposer de plusieurs Gruppe de chasseurs monomoteurs.

A/ I./JG 53 'Pik As' opérait depuis des mois (avec quelques éclipses) en Méditerranée. Ses pilotes avaient été en partie basés dès le début de 1943 en Sicile pour assurer l'escorte des avions de transport volant vers l'Afrique. Le 15 mai, le Stab JG 53 et le II./JG 53 étaient à Comiso (la 6./JG 53 fut un temps détachée à Sciacca), le I./JG 53 à Catane et le III./JG 53 à Ariana/Sciacca.

B/ II./JG 77 était arrivée en Afrique à la fin de 1942 pour succéder à la JG 27 totalement épuisée. Ayant combattu avec vigueur en Libye et en Tunisie, elle avait évacué d'Afrique de toute justesse. Les I. et II./JG 77 furent renvoyées dans le Reich (comme d'autres unités) pour se refaire une santé et se rééquiper. Seul le III./JG 77 demeura sur les arrières du nouveau front, se reformant à Foggia. Pour combler ses pertes en appareils, le Gruppe reçut des Bf 109 G-6 de la JG 53 arborant temporairement l'insigne à l'as de pique sur le nez. Les chasseurs escortèrent initialement les avions de transport volant vers la Sardaigne et la Sicile. Le 1^{er} juin, le III./JG 77 déclaré opérationnel gagna alors l'aérodrome sarde de Chilivani (près d'Olbia). Le 8

Les Ju 88 de l'unité d'entraînement de la Totenkopf, le IV./KG 54, furent basés en 1942 à Grottaglie pour être plus proches du reste de l'escadre active en Méditerranée.



Lors des derniers combats en Tunisie, les bombardiers allemands employèrent les aérodromes de Sardaigne pour se rapprocher de la côte africaine. Le 14 mai 1943, le lendemain de la chute de la poche de Tunis, un Ju 88 de la 3./LG 1 se crasha à Decimomannu lors d'un décollage pour une mission sur Bône. Parmi les tués, le pilote Franz Gistel.

