



14 octobre 1943 : la 8th Air Force américaine attaque les usines allemandes de roulements à billes de Schweinfurt

En janvier 1943, cinq mois après avoir entamé ses opérations sur l'Europe occidentale, la 8th Air Force américaine commence à pénétrer au-dessus de l'Allemagne depuis ses bases établies en territoire britannique. À la même époque, les Alliés décident, lors de la conférence d'Anfa, de pilonner le Troisième Reich vingt-quatre heures sur vingt-quatre, de façon à miner ses capacités industrielles et à porter un coup fatal au moral de sa population. C'est ainsi que le Bomber Command de la Royal Air Force britannique effectue des attaques de nuit, tandis que les bombardiers stratégiques américains opèrent de jour, sans escorte de chasse, fondant leur sécurité sur les feux croisés des mitrailleuses qu'ils embarquent et l'échelonnement tactique des formations engagées.

Bombardement de précision

Cette façon de procéder s'inscrit dans le cadre d'une doctrine d'emploi qui privilégie le bombardement de précision à haute altitude sur des cibles choisies en fonction d'un impératif stratégique essentiel : dans quelle mesure la destruction des objectifs en question est-elle susceptible de paralyser la machine de guerre allemande. Les aviateurs américains déterminent quatre secteurs de production clés qui pourraient induire de tels effets : l'industrie du pétrole, celle du caoutchouc synthétique, celle de l'huile et celle des roulements à billes, concentrée presque exclusivement à Schweinfurt, dans le sud de l'Allemagne.

Un premier raid est mené sur cette ville le 17 août 1943, face aux chasseurs de jour de la Luftwaffe qui se montrent très agressifs et détruisent 60 des 250 quadrimoteurs B-17 Flying Fortress.

Le désastre d'octobre

Le général Eaker, commandant de la 8th Air Force, organise une nouvelle attaque sur le même objectif le 14 octobre suivant. Cette fois, ce sont 291 B-17 qui prennent part à l'assaut, mais ne réussissent guère mieux que leurs prédécesseurs. Pris à partie par des centaines de chasseurs allemands, les équipages américains, livrés à eux-mêmes, perdent 59 appareils, sans compter 5 autres gravement endommagés qui s'écrasent lors de leur retour en Grande-Bretagne. Les pertes atteignent le seuil désastreux de 17 % (alors même que le Bomber Command les considère habituellement graves dès 3 %). L'attaque révèle la vulnérabilité des bombardiers, incapables de faire face seuls aux assauts des chasseurs ennemis. Confrontés à un tel désastre, les raids de la 8th Air Force sur le Reich sont suspendus et l'idée d'un arrêt des bombardements stratégiques de jour effleure même un certain nombre de grands chefs alliés.

Ce n'est qu'après l'introduction d'une aviation de chasse d'escorte capable d'accompagner les quadrimoteurs tout au long de leur parcours que les raids sur l'Allemagne peuvent reprendre. Au printemps 1944, l'emploi combiné des bombardiers et des chasseurs permettra aux Alliés d'acquiescer la maîtrise de l'air au-dessus de l'Europe et de paralyser définitivement l'aviation de chasse de jour allemande.



ARMÉE DE L'AIR



Centre d'études
stratégiques aérospatiales