

La bataille en Europe

L'USAAF (armée de l'air américaine) contre la Luftwaffe (armée de l'air allemande) : juillet 1943-mai 1945

La bataille en Europe menée par les Américains débute au cours de l'été 1943 avec une Luftwaffe au sommet de sa puissance et de ses capacités, et des pilotes de la VIII^e armée de l'air, pour la plupart inexpérimentés, mis à rude épreuve. Elle se termine en mai 1945, au moment où la suprématie aérienne des Alliés sur l'Europe est totale, l'Allemagne étant anéantie. La bataille aérienne est une guerre d'usure, un effritement régulier de toutes les armées de l'air -- le camp qui se trouve à court d'hommes et de machines est perdant. Cela ne dissuade pas pour autant des milliers de jeunes hommes de se joindre avec empressement au combat.

Quarante ans après le premier vol des frères Wright, les avions de chasse rapides et puissants semblaient, aux yeux des nouvelles recrues, relever davantage de la science-fiction. Comme leurs compagnons aviateurs de Grande-Bretagne et d'Allemagne, ils étaient impatients d'être aux commandes de « leur avion ». Si régner dans le ciel à environ 650 km/h et 30 000 pieds était leur plus haute aspiration, le prix à payer fut terrible pour des milliers d'entre eux. Les rêves de gloire chevaleresque dans les airs se heurtaient trop souvent aux produits issus du génie scientifique militaire et industriel.

La Seconde Guerre mondiale fit intervenir des machines conçues pour détruire d'autres machines. Les batteries antiaériennes, les munitions perforantes, les cartouches de canon et autres roquettes explosives avaient pour vocation de détruire des avions entièrement en métal. Les hommes blottis à l'intérieur de ces appareils ne bénéficiaient que d'une protection minimale contre ces armes ; leur objectif était avant tout de tuer, et ce, le plus rapidement possible. En dépit de l'effroi que tout cela impliquait, cette lutte concurrentielle pour la survie était émaillée d'une indéniable euphorie.

Bombardements diurnes & chasseurs à courte portée

Une nouvelle liberté d'action : les préparatifs de l'invasion

L'état se resserre sur le Reich

Bombardements diurnes & chasseurs à courte portée

Phase 1, juillet-décembre 1943

La bataille en Europe débuta avec la campagne de bombardements diurnes menée par l'USAAF sur des cibles industrielles et militaires en Allemagne. Son objectif était de détruire la capacité du III^e Reich à mener la guerre. Deux contraintes majeures contribuèrent toutefois à rendre cette tâche plus délicate. Le mandat consistait à « faire en sorte que les bombardiers rentrent indemnes ». Cependant, les avions de chasse manquaient d'autonomie pour escorter les bombardiers tout au long de leur trajet, et ils devaient voler en escorte rapprochée pour assurer la protection des bombardiers lourds, à l'évidence beaucoup plus lents. Cette configuration de vol privait les chasseurs de leurs deux atouts maîtres : la vitesse et la maniabilité. Les pilotes de la Luftwaffe bénéficièrent ainsi d'un avantage important : ils pouvaient se former en rangs à une certaine distance, puis frapper rapidement et violemment en choisissant l'angle le plus favorable, laissant de ce fait à leurs opposants très peu de temps pour réagir.

La VIII^e armée de l'air américaine décida de lancer ses attaques les plus massives la dernière semaine de juillet, dans l'optique d'éprouver la chasse allemande et de détruire le maximum de cibles industrielles. Lors de cette opération, baptisée par la suite « Semaine du Blitz », elle lança six raids de première importance contre 15 cibles, au cours desquels des bombardiers massivement escortés effectuèrent quelque 1 000 sorties. Ces raids entraînèrent l'intervention des chasseurs de la Luftwaffe et les combats furent particulièrement acharnés : 33 avions de chasse allemands furent

56e groupe de chasseurs.

Caractéristiques

Francis « Gabby » Gabreski

Américain d'origine polonaise, « Gabby » Gabreski eut l'honneur d'être, avec Robert Johnson, l'as de l'USAAF à remporter le plus de victoires sur le front européen. En janvier 1943, Gabreski rejoignit le 56e groupe de chasse, basé en Europe, puis fut momentanément incorporé dans l'escadrille polonaise 315 de la RAF, au sein de laquelle il vola sur Spitfire. À son retour dans le 56e, il accumula rapidement une impressionnante série de victoires sur Thunderbolt, égalant le palmarès de Robert Johnson (28 victoires), ce qui lui valut de jouir des honneurs dévolus aux plus grands as américains participant au conflit en Europe.

Il résuma la confiance que les meilleurs pilotes de chasse se forgèrent uniquement grâce à leur expérience en affirmant : « C'est comme un boxeur amateur. Vous entrez sur le ring et vous êtes lent, vous n'avez pas confiance en vous, vous « tâtez » le terrain... Mais, lorsque vous devenez plus compétent et que vous gagnez en expérience, vous rejoignez une autre ligue, la ligue professionnelle. Dès lors, vous ne connaissez plus la peur. Vous faites corps avec votre profession. Je sentais, pour ma part, que mon métier de pilote de chasse consistait à détruire la Luftwaffe allemande. »

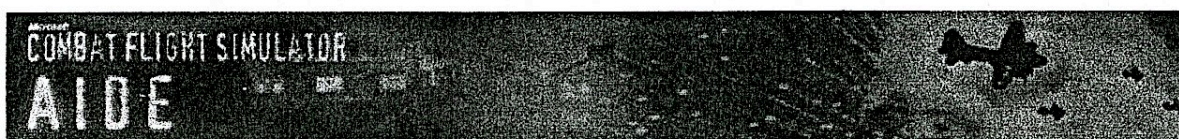
Le 20 juillet 1944, alors que Gabreski effectuait un mitraillage au sol, son avion volait si bas que son hélice heurta le sol. Il parvint à redresser de justesse, posa son appareil sur le ventre, mais dut finir la guerre en prison. Au cours de la guerre de Corée, Gabreski s'illustra aux commandes d'un chasseur à réaction, totalisant 6 victoires et demie sur les MiG 15.

Caractéristiques

* Pour en savoir plus, voir :

As de la RAF

As de la Luftwaffe



As de l'USAAF (Bataille en Europe)

Don Blakeslee

Robert Johnson

Francis « Gabby » Gabreski

Don Blakeslee

Don Blakeslee ne fut pas l'as le plus illustre des forces alliées, mais son habileté, son expérience et ses qualités de leader lui valurent de figurer au nombre des plus grands pilotes de chasse de la Seconde Guerre mondiale. Blakeslee entra très tôt dans le conflit. Après s'être enrôlé comme volontaire dans la Royal Canadian Air Force, il vola sur Spitfire, dès le mois de mai 1941, au sein de l'escadrille 401 de la RAF. Au cours de l'été 1942, il rejoignit l'escadrille 133, l'une des trois escadrilles « Aigle » de la RAF, dont les pilotes étaient des volontaires américains. En septembre 1942, date à laquelle les escadrilles Aigle fusionnèrent pour former le Quatrième Groupe de chasseurs de l'USAAF, Blakeslee avait déjà effectué 120 sorties et remporté trois victoires. Il abattit trois avions ennemis supplémentaires alors qu'il volait sur des Thunderbolt, et son talent de leader, qui permit à son groupe d'accumuler des records enviés, commença à rayonner.

Le 12 août 1943, le Quatrième revendiqua la destruction de 18 chasseurs allemands pour la perte d'un seul Thunderbolt. Fort de son expérience aux commandes du Spitfire, Blakeslee émit le souhait de piloter un autre chasseur propulsé par un moteur Merlin : le P-51B. Promu à la tête du Quatrième Groupe de chasseurs au début de l'année 1944, Blakeslee mena longtemps campagne dans le but d'équiper sa formation de Mustang, ce qui porta finalement ses fruits. Le 6 mars 1944, Blakeslee prit le commandement de l'escorte de Mustang P-51D qui accompagna les bombardiers lourds de l'USAAF lors du premier raid diurne sur Berlin. Lors de cette mission historique, son groupe réussit à abattre 15 chasseurs allemands et ne perdit qu'un seul Mustang. En juin, Blakeslee détruisit sept avions ennemis supplémentaires. Il aurait pu accroître son palmarès, mais il préférait plutôt survoler la zone de combat et guider ses pilotes, leur offrant ainsi l'opportunité d'obtenir des victoires. Après trois années de bons et loyaux services, Blakeslee fut invité à regagner son pays en octobre 1944.

Caractéristiques

Robert Johnson

Pilote de Thunderbolt par excellence, Robert Johnson était passé maître dans l'art d'effectuer d'incroyables tonneaux, ce qui lui permettait de surclasser les chasseurs ennemis pouvant virer plus court. Malgré son talent de pilote, il était la plupart du temps affecté aux bombardiers, car, en tant que jeune recrue, ses scores d'artillerie étaient médiocres. Il s'entraîna beaucoup dans ce domaine, de sorte qu'au début de l'année 1943, il put rejoindre le 56e groupe de chasseurs. Il obtint sa première victoire en négligeant les ordres et en rompant la formation. Sévèrement puni, il reprit le combat avec un sens aigu de la discipline. Le 22 juin 1943, Johnson subit les foudres de l'as allemand Egon Mayer et parvint in extremis à ramener son Thunderbolt gravement endommagé à la base.

À force d'accumuler de l'expérience, Johnson devint un véritable tacticien et donc une véritable source de renseignements pour les nouveaux pilotes. Les conseils qu'il adressait à ceux qui subissaient une attaque venant d'en haut étaient clairs et allaient droit au but : « Si un Allemand vous tombe dessus, redressez pour lui faire face et, neuf fois sur dix, si vous vous retrouvez nez-à-nez avec lui, il virera sur sa droite pour vous éviter. À ce moment-là, vous le tenez. Engagez-vous dans son sillage et descendez-le ». En mai 1944, Johnson avait inscrit 28 appareils ennemis à son tableau de chasse en seulement 91 sorties, surpassant ainsi Eddie Rickenbacker, qui avait remporté 26 victoires lors de la Première Guerre mondiale. Parmi les pilotes américains en Europe, son palmarès n'a été égalé que par Francis « Gabby » Gabreski, un autre as du

(sans compter celles acquises en Espagne), contre 52 pour son concurrent.

Mölders remodela la tactique de la Luftwaffe en instituant la formation *Schwarm*, composée de quatre appareils. Il forma de nouveaux pilotes de chasse, dont Galland, et bien qu'il fût âgé de moins de trente ans, ces hommes avaient coutume de l'appeler *Vati* (« Papa »). Après six mois et 33 victoires sur le front de l'Est, il fut promu à la tête de la chasse par le Reichsmarschall Göring en juillet 1941. Néanmoins, il n'occupa ce poste que très brièvement : Quatre mois plus tard, Mölders périt lorsque le bombardier Heinkel 111 qu'il copiloteait s'écrasa en raison du mauvais temps. L'ironie du sort voulut que l'accident ait lieu alors qu'il se rendait à Berlin pour assister aux funérailles nationales de l'as de la Première Guerre mondiale Ernst Udet, responsable du Département technique de la Luftwaffe, qui venait de se donner la mort.

Caractéristiques

Egon Mayer

Egon Mayer fut le premier pilote de chasse à remporter 100 victoires exclusivement sur le front occidental, mais il est surtout connu pour avoir mis au point (en collaboration avec Georg-Peter Eder) la technique consistant à attaquer de front les bombardiers lourds alliés. Pour ses adversaires britanniques et américains, il était « l'homme au foulard blanc », quand bien même de nombreux pilotes de chasse portait une écharpe en soie afin d'éviter les irritations lorsqu'ils tendaient le cou pour repérer les avions ennemis. À la fin de l'année 1939, il rejoignit le JG 2, le célèbre Richthofen Geschwader. Il enregistra sa première victoire au cours de la bataille de France, et fut abattu à quatre reprises durant la bataille d'Angleterre (une fois, il fut même contraint de rester une heure dans les eaux de la Manche avant d'être secouru). En juillet 1941, Mayer avait porté son total de victoires à 20. Au cours de l'été 1942, il abattit 16 chasseurs alliés en l'espace de 21 jours, avant d'être promu Gruppenkommandeur du III/JG 2. Le 22 juin 1943, Mayer triompha de l'as américain Robert Johnson, endommageant si gravement le Thunderbolt de ce dernier qu'il eut grand peine à regagner l'Angleterre.

Au milieu de l'année 1943, Mayer et Eder ébauchèrent une tactique permettant d'attaquer plus efficacement les gros bombardiers alliés. Constatant que l'armement défensif des bombardiers était plus faible au niveau du nez de l'appareil, ils estimèrent que des attaques de front offriraient aux pilotes de chasse de la Luftwaffe plus de chances d'abattre l'équipage et de détruire l'avion ennemi en s'exposant le moins possible aux tirs défensifs. Dès l'été 1943, Mayer, qui avait été promu entre-temps Kommodore du JG 2, enseigna cette nouvelle technique d'attaque à ses pilotes. Il mit également ses recommandations en pratique : le 16 septembre 1943, Mayer abattit trois B-17 en moins de 20 minutes. Le B-17G, qui était équipé d'une tourelle frontale comportant deux mitrailleuses de calibre 12,7 mm (et, dans certains cas, de deux mitrailleuses additionnelles sur les « joues »), fut le premier à faire les frais de cette nouvelle tactique. Cinq mois plus tard, Mayer remportait sa centième victoire en combat aérien. Il réussit à se sortir de plusieurs mauvais pas, dont un atterrissage forcé dans une carrière et un saut en parachute à seulement 76 m du sol. Toutefois, la chance finit par l'abandonner : le 2 mars 1944, alors qu'il dirigeait, aux commandes de son Fw 190, une attaque contre des bombardiers alliés dans l'espace aérien français, Mayer fut mortellement mis hors de combat par les Thunderbolt chargés de l'escorte.

Caractéristiques

* Pour en savoir plus, voir :

As de l'USAAF

As de la RAF



As de la Luftwaffe (Bataille d'Angleterre & Bataille en Europe)

Adolf Galland

Werner Mölders

Egon Mayer

Adolf Galland

Adolf Galland fut l'un des pilotes les plus pittoresques de la Seconde Guerre mondiale, toutes nations confondues, et l'un des as les plus illustres du front occidental. Délaissant rarement son cigare de marque, même à bord de son Bf 109, Galland était un homme élégant et de bonne compagnie qui aimait profiter de la vie. Son emblème personnelle -- une effigie de Mickey Mouse brandissant une hachette et un pistolet, cigare à la bouche -- était peinte sur les flancs de son appareil. Un jour, Galland fut presque abattu alors qu'il se rendait en avion à une fête avec un chargement de homards et de champagne. Hormis la petite histoire, il fut non seulement extrêmement performant en tant que pilote de chasse et leader, mais également un parfait exemple de l'efficacité de l'aviation de chasse allemande.

Pilote accompli de planeurs durant son adolescence, Galland devint, au début des années trente, instructeur dans la toute nouvelle -- et encore secrète -- Luftwaffe. Il fit ses premières armes lors de la guerre civile espagnole (1936-1939), au cours de laquelle il perfectionna les techniques de mitraillage au sol et de bombardement en piqué à bord d'antiques biplans Heinkel. Rappelé en Allemagne pour occuper un poste au ministère de l'Air, il fut remplacé par Werner Mölders, son futur mentor et rival. Dès le mois de mai 1940, Galland volait sur Bf 109 en France et en Belgique. Lors de la bataille d'Angleterre, il entra en rivalité avec Mölders, qui avait déjà remporté 14 victoires en Espagne aux commandes de son Bf 109. À l'issue de la bataille, Galland, qui avait été nommé entre-temps Kommodore du JG 26, comptait 52 victoires, contre les 54 enregistrées par Mölders au cours de la même période. Après une autre année de combat, son palmarès était passé à 94.

En novembre 1941, Galland prit la succession de Mölders à la tête de la chasse. Cette promotion, octroyée par Göring, lui valut, outre de rester la plupart du temps au sol, de fréquents désaccords avec le Reichsmarschall. Les plaidoyers de Galland en faveur d'une défense aérienne centrale et concentrée allaient à l'encontre des positions habituelles de Göring, lequel estimait qu'il ne fallait en aucun cas renoncer à l'offensive. Il dut à maintes reprises défendre ses pilotes contre les accusations de lâcheté émises par le Reichsmarschall et exposa toujours sans retenue ses vues relatives à l'armement et à la tactique militaire. Son franc-parler entraîna d'ailleurs son limogeage. En janvier 1945, il fut autorisé à former une escadrille d'élite, dotée de chasseurs à réaction Me 262.

Caractéristiques

Werner Mölders

Premier pilote de chasse à captiver l'imagination populaire allemande lors de la Seconde Guerre mondiale, Werner Mölders fut en son temps le plus jeune Kommodore de la Luftwaffe, le premier à surpasser le baron von Richthofen (crédité de 80 victoires aériennes lors de la Grande Guerre) et le premier à inscrire 100 appareils ennemis à son palmarès. Contrairement à l'impétueux Adolf Galland, Mölders, catholique pratiquant de tempérament calme et sérieux, était un fin tacticien. Sujet au mal de l'air à ses débuts, il remplaça finalement Galland dans la Luftwaffe lors de la guerre civile espagnole (1936-1939). Aux commandes du nouveau Messerschmitt Bf 109B, il remporta 14 victoires en Espagne. Il en signa 25 autres lors de la bataille de France, avant d'être abattu et fait prisonnier. Rapatrié après la défaite de la France, il put s'illustrer au cours de la bataille d'Angleterre, où sa célèbre rivalité avec Galland lui permit d'atteindre un palmarès de 54 victoires

Caractéristiques

Adolphus « Sailor » Malan

Né en Afrique du Sud, « Sailor » Malan reçut son surnom (« le marin ») en servant comme élève officier à bord d'un navire-école. Bientôt attiré par la carrière de pilote, il s'enrôla dans la RAF en 1935. Dès 1938, il commandait un groupe de Spitfire au sein de l'escadrille 74. Intelligent et aimable, Malan contribua au développement des tactiques de chasse de la RAF, vouant néanmoins, dans cette entreprise, une véritable haine à l'ennemi. Il recommandait d'abîmer le plus possible les bombardiers allemands sans toutefois les abattre, estimant que le retour d'avions gravement endommagés, avec des équipages blessés ou des morts, aurait un effet beaucoup plus négatif sur le moral des Allemands. Il inaugura son tableau de chasse à Dunkerque au cours du printemps 1940 et, à la fin de l'année, il totalisait 14 victoires.

Malan remporta l'un de ses plus grands succès le 28 juillet de la même année, date à laquelle son escadrille intercepta des Messerschmitt du JG 51, désormais placé sous les ordres du nouveau Kommodore Werner Mölders. Malan et Mölders abattirent chacun un adversaire avant de s'affronter. Sévèrement battu, Mölders réussit néanmoins à ramener son avion gravement endommagé vers les côtes françaises, en dépit de blessures aux jambes qui l'écartèrent des combats pendant un mois. En 1941, Malan prit le commandement du Biggin Hill Wing et ajouta 13 victoires à son palmarès.

Caractéristiques

* Pour en savoir plus, voir :

As de la Luftwaffe

As de l'USAAF



As de la RAF (bataille d'Angleterre)

Douglas Bader

J. H. « Ginger » Lacey

Adolphus « Sailor » Malan

Douglas Bader

Souvent surnommé « The Legless Wonder » (littéralement « le cul-de-jatte prodige»), Douglas Bader s'affirma comme un personnage hors du commun, en marge même des autres grandes figures de la Royal Air Force. Passionné d'aviation dès son jeune âge, Bader fut diplômé du RAF College à Cranwell en 1930. L'année suivante, suite à un grave accident alors qu'il effectuait des acrobaties, il dut être amputé des deux jambes en dessous du genou. Lorsque la guerre débuta, il fit tout pour réintégrer la RAF en tant que pilote de combat. Son extraordinaire acharnement finit par payer et, en juillet 1940, il prit le commandement de l'escadrille 242, volant sur Spitfire en qualité de vétérans. Élevé au rang d'as dès la fin du mois d'août, il fut décoré du Distinguished Service Order (DSO) à l'issue de sa huitième victoire. Il en totalisait plus de douze au terme de la bataille d'Angleterre. Au début de l'année 1941, on lui décerna la Distinguished Flying Cross (DFC, ou Croix du mérite aérien) et il prit le commandement de trois escadrilles de Spitfire du Tangmere Wing. Des missions de poursuite libre au-dessus de la France lui permirent d'inscrire d'autres Messerschmitt à son tableau de chasse, mais la chance l'abandonna immédiatement après sa vingtième victoire.

Le 9 août 1941, après avoir abattu ses deux derniers Bf 109, il entra en collision avec un troisième et fut contraint de s'éjecter. Il perdit l'une de ses jambes artificielles dans la manœuvre et endommagea la seconde lors de l'atterrissage. Ayant appris la capture de l'illustre pilote, l'as allemand Adolf Galland du JG 26 envoya une voiture afin que Bader, alors convalescent, puisse rendre visite à ses adversaires. Peu de temps après, il s'échappa mais fut rapidement repris par les Allemands. Sa renommée était telle parmi les pilotes que ses hôtes informèrent la RAF de sa détention et autorisèrent le largage d'un autre jeu de jambes artificielles. Au terme de plusieurs autres tentatives d'évasion, Bader passa le restant de la guerre dans le camp de haute sécurité de Kolditz, avant d'être libéré en avril 1945.

Caractéristiques

J. H. « Ginger » Lacey

« Ginger » Lacey fut le plus illustre pilote de la RAF à réchapper de la bataille d'Angleterre. En 1937, Lacey quitta son emploi de commis épicier pour s'enrôler dans le corps des volontaires de réserve de la RAF. Témoignant de dons innés pour le pilotage, il devint rapidement instructeur de vol. En mai 1940, Lacey, qui volait désormais sur Hurricane au sein de l'escadrille 501, gagna la France, où il abattit trois appareils ennemis en une seule journée, obtenant ainsi la Croix de guerre. Il totalisait cinq victoires à son retour en Angleterre.

Alors que la bataille de France touchait à sa fin, Lacey put compléter son tableau de chasse à mesure que la bataille d'Angleterre s'intensifiait. Lors d'une journée couverte de mi-septembre, les contrôleurs de l'escadrille 501 demandèrent à un volontaire d'intercepter un Heinkel 111 qui venait de bombardier à leur insu le palais de Buckingham. Le temps était si mauvais que le pilote chargé de la mission aurait probablement à s'éjecter à la fin de la sortie. Lacey releva le défi, intercepta et abattit le bombardier, mais perdit son radiateur au cours du combat. Il dut alors sauter en parachute et tomba entre les mains des volontaires pour la défense du territoire. Une bordée de jurons typiquement britanniques ne leur laissa aucun doute quant à sa nationalité. Au cours d'une autre sortie, Lacey attaqua seul 12 Bf 109. Il en abattit un et en endommagea deux avant de rentrer indemne à la base. À la fin du mois d'octobre, il améliora son palmarès pour atteindre 18 victoires, en étant lui-même abattu à plusieurs reprises au cours de ses combats.

bimoteurs Me 110 « Destroyers », les Dornier et les Junkers pilonnaient les installations portuaires situées dans la Manche et sur les côtes, les Bf 109 assurant pour leur part une couverture haute. Les pilotes de chasse qui volaient sur ces monomoteurs étaient sérieusement limités par la faible autonomie des 109. Une fois la Manche traversée, ils ne disposaient que de 20 minutes dans l'espace aérien anglais avant que le témoin de jauge de carburant ne commence à rougeoyer sur leur tableau de bord. Même s'ils étaient en plein combat, ils devaient se retirer et songer à rentrer immédiatement ou à finir dans les eaux glacées de la Manche.

Une nouvelle arme : le radar

Durant la bataille d'Angleterre, la RAF disposait d'un atout considérable : le radar. Cette nouvelle technologie a fourni des informations anticipées sur l'ampleur, la direction et la vitesse des formations allemandes quittant le territoire français pour se rendre en Angleterre. Ceci a permis aux Hurricane et aux Spitfire de la RAF de rester au sol -- ravitaillés en carburant, armés et prêts à intervenir -- jusqu'à ce qu'un raid allemand se soit concrétisé, pour ensuite décoller en vue de l'interception. Survolant leur propre territoire et guidés par les voix calmes et claires des contrôleurs de la RAF, les pilotes de chasse anglais pouvaient attaquer les formations ennemies et rester en vol plus longtemps que les Bf 109, rapidement à cours de carburant. Une fois ces derniers écartés, les bombardiers allemands et les Me 110 d'escorte devenaient des proies faciles.

Les raids menés par les Stuka et les Me 110 sur les stations radar côtières en juillet et en août se sont avérés quasiment inutiles, puisqu'il fallait une extrême précision pour infliger des dommages importants à des tours radar finalement peu solides. La Luftwaffe a échoué dans ces attaques parce que les Allemands étaient encore incertains quant à la fonction et à l'importance de ces tours.

Détruire la RAF !

(Phase 2, 13 août-6 septembre 1940)

Le 1er août, Hitler ordonna à la Luftwaffe de « . . . mettre en œuvre tous les moyens à sa disposition pour détruire les forces aériennes britanniques dans les plus brefs délais ». Göring répondit par un assaut aérien désordonné qui, promet-il, allait anéantir en peu de temps la RAF et rendre ainsi la Grande-Bretagne vulnérable à une invasion provenant de la Manche.

Du 13 août (que les Allemands appelèrent *Adler Tag*, ou Jour de l'aigle) jusqu'au début du mois de septembre, de vastes formations de bombardiers et de chasseurs de la Luftwaffe attaquèrent les installations radar et les terrains d'aviation de la RAF, les usines aéronautiques, ainsi que des cibles industrielles et militaires, plus particulièrement dans le sud-est de l'Angleterre. Cette période fut celle de tous les dangers pour l'Angleterre car la RAF, sous équipée, n'était toujours pas en mesure d'affronter l'ennemi à un contre un. Les assauts gagnèrent rapidement en intensité, faisant intervenir plusieurs formations de 30 à 60 bombardiers Dornier, Junkers et Heinkel, escortés par deux fois autant de chasseurs, et mirent à mal, jour après jour, les terrains d'aviation britanniques. L'aviation de chasse de la RAF répondit en faisant décoller d'urgence des dizaines d'escadrilles. Bientôt, le ciel anglais, moucheté d'au moins 200 avions, fut le théâtre de gigantesques combats aériens. Contraint d'endiguer au plus vite ces attaques en force contre les aérodromes, le haut commandement de la RAF dut ignorer les opérations de harcèlement menées par près de 200 Bf 109.

Les chiens enchaînés

En premier lieu, tandis que les bombardiers allemands progressaient lourdement à basse altitude, à environ 12 000 pieds, les chasseurs d'escorte volaient en couverture haute, entre 25 000 et 30 000 pieds, voire à une altitude supérieure. Les Britanniques réagissaient généralement en envoyant des escadrilles de Spitfire pour prendre en charge les chasseurs, et des Hurricane pour attaquer les bombardiers. Constatant qu'elle perdait un nombre croissant d'appareils lourds, la Luftwaffe ordonna à ses chasseurs d'assurer l'escorte rapprochée des bombardiers, qui volaient nécessairement moins vite et à plus basse altitude. Les pilotes de chasse de la Luftwaffe rechignaient à exécuter cet ordre, qui les empêchait d'exploiter les performances supérieures du 109 à haute altitude. Cela impliquait également qu'ils n'étaient plus en mesure de piquer de haut sur leurs adversaires.

Face à ces changements tactiques, la RAF réagit en ordonnant à tous ses chasseurs de poursuivre les bombardiers allemands et d'ignorer ou même de prendre la fuite devant les chasseurs ennemis, à moins d'avoir reçu l'ordre exprès d'engager le combat. Ces orientations déplaisaient fortement aux pilotes des deux armées : Les pilotes de la RAF avaient le sentiment d'avoir été formés pour tuer des tigres et on leur ordonnait maintenant d'abattre des vaches. Les pilotes de la Luftwaffe s'étaient quant à eux préparés à fondre sur leurs homologues britanniques et, au lieu de cela, ils étaient cantonnés dans un rôle consistant à protéger les bombardiers. Ils se surnommèrent à ce titre *Kettenhunde* -- les chiens enchaînés. Aucune des deux armées ne pouvait donc utiliser le plus grand atout du pilote de chasse, à savoir une altitude importante. Il en résulta une interminable série de batailles aériennes, désordonnées et sans cesse grandissantes, qui laissèrent de profondes cicatrices dans les deux camps, dévastant par ailleurs les terrains de la RAF.

De nombreuses bases de la RAF devenaient jour après jour la cible des attaques allemandes. Leur terrain était à maintes reprises défoncé par les bombardements, réparé grossièrement et défoncé à nouveau. Leurs moyens de communication tombaient parfois en panne. Les pilotes qui effectuaient alors plusieurs sorties dans la même journée étaient complètement épuisés et les perspectives étaient sombres. Le haut commandement allemand a assuré à maintes reprises à ses pilotes que la flotte de chasse de la RAF était décimée, que l'Angleterre ne disposait plus que de 50 chasseurs et que la victoire était imminente. L'accroissement rapide de sa production d'avions constituait cependant, pour la Grande-Bretagne, l'un des quelques points positifs au milieu de la tourmente. À mesure que les assauts allemands redoublaient de violence, ils se heurtaient à une plus grande détermination et à un nombre important de nouveaux chasseurs. La situation inspira d'ailleurs une blague aux pilotes de la Luftwaffe, qui aimaient à répéter, non sans une pointe d'amertume : « Tiens, revoilà les cinquante derniers chasseurs anglais ! »

Malgré les nouveaux chasseurs, la flotte de chasse de la RAF était quasiment à l'agonie en septembre. Le pilonnage incessant effectué par la Luftwaffe connut pourtant un répit dont l'origine était plus qu'inattendue : Adolf Hitler.

Un accident devient une stratégie

(Phase 3, 7 septembre-31 octobre 1940)

Hitler manqua une formidable opportunité de donner le coup de grâce à la RAF alors qu'elle chancelait sous les attaques allemandes. Le 5 septembre, il ordonna à la Luftwaffe de bombardier les villes anglaises, particulièrement Londres, espérant anéantir la résolution britannique et entraîner une capitulation rapide. Sa décision résultait en fait d'un accident. Dans la nuit du 25 août, un bombardier allemand faisant route vers les installations pétrolières de l'estuaire de la Tamise s'écarta malencontreusement de sa route et largua ses bombes sur une banlieue de Londres. Churchill ordonna un raid de représailles sur Berlin, auquel Hitler choisit de répondre en bombardant plusieurs villes anglaises, ce qui permit à la RAF de jouir d'un répit fort à propos. Bien qu'il fallût encore défendre Londres, les bases aériennes étaient enfin délaissées.

Le 7 septembre, au cours du plus important raid aérien allemand, la Luftwaffe envoya 348 bombardiers escortés par 617 chasseurs. L'aviation de chasse de la RAF fit alors décoller quelque 250 chasseurs de 21 escadrilles. Les contrôleurs de la RAF avaient supposé que cette armada cherchait à détruire d'une frappe dévastatrice les terrains d'aviation situés au sud-est et ordonnèrent donc aux avions de chasse de les défendre. Le temps de réaliser que la cible était en fait Londres, les bombes pleuvaient déjà sur les docks et les entrepôts des quartiers est. Les quatre premières escadrilles de chasseurs de la RAF arrivant sur les lieux se ruèrent sur l'un des flancs de la flotte aérienne allemande. À 100 km de Londres, les chasseurs britanniques furent bientôt pris dans un enchevêtrement mortel avec les escortes allemandes. Quatre heures plus tard, une seconde vague de bombardiers déferla et des vagues successives continuèrent à pilonner la ville huit heures durant. L'aube se leva sur 448 civils morts le long du front de mer de la Tamise et dans les banlieues. En tentant de repousser cette attaque massive, la RAF avait perdu de son côté 31 chasseurs et détruit 39 avions allemands, dont 13 bombardiers.

Raids allemands majeurs

Les raids les plus importants se poursuivirent les 9, 11 et 14 septembre. Bien que les autorités

militaires allemandes aient affirmé que la RAF était presque anéantie, leurs avions devaient affronter simultanément 60 à 70 chasseurs britanniques lors de chaque attaque. Si les pertes de la RAF étaient alarmantes, il devenait de plus en plus évident que la Luftwaffe ne parvenait pas pour autant à atteindre la supériorité aérienne nécessaire à l'invasion allemande, prévue désormais pour le 20 septembre.

Ultérieurement, le 15 septembre devint célèbre sous l'appellation « Jour de la bataille d'Angleterre », mais personne n'en avait conscience à ce moment-là. Ce fut en effet un jour clef parce qu'il vit simplement la fin des raids massifs diurnes que menait la Luftwaffe contre les villes anglaises. Il devint alors évident qu'après cette date les Britanniques ne perdraient pas cette bataille cruciale et que l'invasion allemande de la Grande-Bretagne (opération Otarie) n'aurait jamais lieu.

Simple survie

À l'époque, les Britanniques avaient la certitude que les Allemands lançaient alors leurs raids aériens les plus denses et les plus importants. Les terrains d'aviation n'ayant subi entre-temps aucune attaque, les pilotes de la RAF avaient pu bénéficier d'un peu de repos et étaient donc prêts à braver les deux raids d'envergure que les Allemands déclenchèrent en fin de matinée et en début d'après-midi. Ils y répondirent en force, engageant jusqu'à 170 chasseurs lors de chaque vague, lesquels submergèrent les appareils d'escorte et taillèrent en pièces les bombardiers aux mouvements lents. L'issue de la bataille ébranla le moral des Allemands, jusqu'alors emplis d'assurance. Certes, ces derniers avaient pu abattre 27 appareils de la RAF, mais ils dénombraient pour leur part la perte de 56 avions.

Moins d'une semaine après le Jour de la bataille d'Angleterre, Hitler annula l'opération Otarie. La bataille en elle-même était loin d'être terminée, comme purent l'attester de nombreux pilotes britanniques et allemands, mais, dans un sens, elle avait déjà été remportée. En tentant simplement de survivre, l'aviation de chasse de la RAF avait réussi à écarter la plus terrible menace qui pesait sur la cause des Alliés. Après un petit raid sur Londres le 18 septembre, et d'autres plus conséquents les 17 et 30 septembre, les attaques diurnes des bombardiers allemands sur les villes anglaises diminuèrent, bien que les bombardements nocturnes se soient prolongés jusqu'au printemps 1941.

Un dénouement résonnant de gémissements

Les chasseurs allemands poursuivirent sans relâche leur action tout au long du mois d'octobre et une partie du mois de novembre, sous la forme de raids menés en conjonction avec des chasseurs-bombardiers contre des terrains d'aviation et des usines aéronautiques. Si les bombes que larguèrent les Bf 109 firent relativement peu de dégâts, le harcèlement régulier ne cessa d'épuiser la flotte de chasse de la RAF, qui fut contrainte d'effectuer plus d'un millier de sorties à la seule date du 27 octobre.

À mesure que l'on avançait dans le mois de novembre, le nombre de batailles diurnes diminuait. Il n'y eut aucune annonce officielle signalant la fin de la bataille d'Angleterre. Elle se tarissait tout simplement. La RAF avait perdu quelque 900 avions et la Luftwaffe environ 1 700. L'expansion de l'empire nazi s'était arrêté au niveau de la Manche, mais l'issue de la guerre ne se dessinait pas distinctement pour autant. Il fallut attendre presque cinq années supplémentaires de combats, qui virent la mort de millions de personnes, pour enterrer le IIIe Reich.

Rubriques connexes

La bataille d'Angleterre

La Luftwaffe (armée de l'air allemande) contre la RAF (armée de l'air britannique)

(juillet-novembre 1940)

Pour les pilotes en herbe des deux nations, la guerre était l'occasion rêvée de piloter les appareils les plus rapides, les plus puissants et les mieux armés au monde : le Hawker Hurricane, le Supermarine Spitfire et le Messerschmitt Bf 109. Si certains étaient animés d'un élan patriotique, d'autres voulaient avant tout découvrir ce que seuls, jusqu'alors, quelques rares pilotes d'essai et de course avaient pu vivre. Certains se remémoraient les histoires relatant les combats aériens de la Grande Guerre et ils pensaient que ce conflit aérien serait « propre » et même chevaleresque en comparaison des horreurs et de la saleté auxquelles était confrontée l'infanterie. La réalité se révéla tout autre.

Quatre-vingts pour cent des pilotes abattus au cours de la bataille d'Angleterre -- et, d'une manière générale, lors de la Seconde Guerre mondiale -- ne virent jamais leur assaillant. La méthode privilégiée consistait à prendre de l'altitude, à se placer dos au soleil, à repérer l'ennemi le premier, à plonger, puis à réduire la distance qui vous séparait de lui avant de faire feu de l'avant et de l'arrière afin de l'abattre sans qu'il n'ait eu le temps de réaliser qu'il était votre cible. Les armes utilisées alors étaient conçues pour perforer le blindage des avions. Quant aux pertes humaines, elles n'étaient pas le souci majeur au sein d'un conflit dont le but était la destruction totale des forces aériennes.

Bien que la bataille d'Angleterre ait été relativement courte -- 10 à 20 semaines, selon la définition qu'on lui accorde --, elle parut interminable aux pilotes et ses différentes phases n'étaient pas clairement établies. Lutter pour la survie était devenu l'unique priorité des deux camps. Parfois, il fallait effectuer plusieurs sorties au cours de la même journée, et, pour la plupart des combats aériens, l'issue restait incertaine. On ne savait pas qui allait vaincre, si tant est qu'il y eut un vainqueur. La bataille d'Angleterre n'a pas fini en fanfare. Elle s'est simplement amoindrie après que le climat de l'automne eut contraint Hitler à renoncer à l'« opération Otarie », son plan d'invasion.

Ce n'est qu'à l'approche de l'hiver que les Britanniques commencèrent à réaliser qu'ils avaient survécu à la bataille et qu'il leur fallait désormais affronter la guerre.

Kanalkampf : la guerre sur la Manche

Détruire la RAF !

Un accident devient une stratégie

Kanalkampf : la guerre sur la Manche

(Phase 1, 10 juillet-12 août 1940)

Entre le 10 juillet et la mi-août, la Luftwaffe lança des attaques répétées sur les convois maritimes et les infrastructures portuaires britanniques, principalement dans la Manche et sur la côte sud-est. Des chasseurs accomplirent également des missions de type *Freie Jagd* (bombardement par les chasseurs) afin de sonder les défenses britanniques et de pousser la RAF au combat. Celle-ci devait défendre les convois, tout en résistant à la tentation de relever les nombreux défis lancés par les Allemands. Si Hitler et Göring engageaient sans réserve leurs forces aériennes, les Anglais devaient économiser les leurs et les compléter aussi rapidement que possible, afin de pouvoir faire face en temps voulu à une offensive aérienne de grande envergure.

Tandis que les bombardiers en piqué Stuka attaquaient les convois sous la protection des

abattus au cours de deux missions. Si les deux camps payèrent un lourd tribut, la Luftwaffe ne pouvait pas, quant à elle, se permettre de telles pertes.

Un coup monté de l'intérieur

En août et en octobre, l'USAAF lança des raids massifs contre des complexes industriels à vocation aéronautique, dont l'usine de Messerschmitt à Regensburg et celle de roulements à billes à Schweinfurt. Cela donna lieu à des combats aériens qui ensanglantèrent les deux camps. À mesure que les pilotes de chasse de la Luftwaffe focalisaient leur attention sur les bombardiers américains, il devint clair que ces derniers continueraient à subir des pertes inacceptables tant qu'ils ne seraient pas escortés, tout au long de leur mission, par des chasseurs à long rayon d'action, tels que le P-51D Mustang.

La bataille se durcit encore. En novembre, la VIII^e armée de l'air lança l'opération Argument dans le but d'anéantir la chasse allemande en bombardant les usines aéronautiques et en détruisant les chasseurs de la Luftwaffe au sol. Sous la pression croissante des attaques aériennes menées par les Alliés, les Allemands retirèrent leurs chasseurs pour les cantonner sur de petits terrains d'aviation à proximité ou à l'intérieur de leur territoire. À partir de ces nouvelles bases, ils pouvaient attaquer les bombardiers entrants, atterrir afin de se ravitailler en carburant et se réarmer, puis les attaquer de nouveau avant qu'ils n'aient pu atteindre leurs cibles. Depuis certains aérodromes, les Allemands avaient même la possibilité de mener une troisième attaque contre les bombardiers encore indemnes qui regagnaient leur base. Les pilotes de chasse allemands menaient la vie dure aux équipages des bombardiers américains et aux chasseurs qui les escortaient, mais leur tâche n'était pas pour autant de tout repos.

Une nouvelle liberté d'action :

Phase 2, janvier-juin 1944

À la fin de l'année 1943, le rôle des pilotes de chasse américains commença à changer. Au lieu d'escorter des groupes particuliers de bombardiers, ils patrouillaient désormais des zones le long du trajet emprunté par ces derniers. Cette stratégie leur offrit une plus grande chance de débusquer et de détruire les chasseurs ennemis. Leur émancipation réelle survint en janvier 1944, lorsque le général James « Jimmy » Doolittle réforma la tactique jusqu'alors imposée aux chasseurs américains, affranchissant à titre permanent les pilotes de leur devoir d'escorte rapprochée. Leur nouveau mandat était de « détruire les chasseurs allemands » et d'obtenir la supériorité aérienne.

La date de la nouvelle offensive, officieusement baptisée « Grande Semaine », fut fixée du 20 au 25 février 1944. Ces missions avaient pour but de détruire à sa source le potentiel d'interception de la Luftwaffe en prenant pour cible les usines d'avions de chasse et les fabriques de roulements à billes. Le plan exigeait aussi de la part de l'USAAF d'anéantir les avions ennemis restés au sol et d'abattre les chasseurs arrivant pour défendre les installations industrielles. Les bombardements de la « Grande Semaine » forcèrent les Allemands à modifier eux aussi leurs tactiques. Au sein de chaque division de chasseurs, un groupe aurait désormais pour mission d'attaquer les chasseurs d'escorte alliés, au lieu de les ignorer pour se focaliser sur les bombardiers ennemis.

Pour encourager davantage les pilotes, Doolittle offrit le statut d'as à ceux qui détruisaient cinq avions au sol, disposition qui ne fut prise dans aucune autre armée de l'air lors de la Seconde Guerre mondiale. Bien qu'il y eut quelques protestations émanant des pilotes convaincus qu'une telle mesure simplifiait l'accès à ce brillant statut, voler en plein milieu des tirs d'artillerie tout en attaquant un terrain d'aviation ne parut pas chose facile à ceux qui s'y essayèrent.

Placer la barre plus haut

Ces tactiques portèrent leur fruit car elles permirent de modifier le cours des opérations menées par les chasseurs de la Luftwaffe pour l'orienter sur la défense de leurs industries d'aviation. Dans les premiers temps, au sein de chaque groupe de chasse américain, une escadrille fut autorisée à poursuivre les chasseurs allemands qui attaquaient, même si les pilotes devaient pour cela délaisser les bombardiers. Ils pouvaient ensuite traquer et détruire les objectifs potentiels qui se trouvaient dans le secteur. Avec l'approche du printemps, la plupart pouvait désormais mettre en pratique ce choix tactique. Certains s'écartaient de presque 80 km du parcours des bombardiers. Au

cours de leur mission, ils rencontrèrent d'énormes groupes de chasseurs de la Luftwaffe formant des rangs pour lancer une attaque.

La seule solution pour parvenir à anéantir définitivement l'armée de l'air allemande consistait à placer la barre plus haut. Il fallait pour ce faire trouver un appât infaillible afin d'attirer les chasseurs : les stratèges de l'USAAF choisirent d'envoyer leurs bombardiers lourds sur Berlin, le cœur du IIIe Reich. Une série de raids commencèrent à s'abattre sur la capitale allemande le 6 mars 1944. Ils coûtèrent cher aux deux armées. Le premier d'entre eux causa, à lui seul, la perte de 69 bombardiers B-17 et B-24, tombés sous le feu de la DCA et des chasseurs allemands. Si des pilotes de chasse perdirent la vie dans les deux camps, des civils disparurent également. Le fait de maintenir la pression eut pour effet d'entraîner de chaque côté de lourdes pertes. Mais, si les Américains étaient en mesure de les assumer, ce n'était pas le cas des Allemands.

Les plages normandes

Dans l'intervalle, les Alliés commencèrent à préparer leur invasion en Europe – une invasion longtemps attendue et souvent ajournée. Afin d'obtenir la suprématie aérienne sur les têtes de pont de Normandie, l'utilisation de bombardiers stratégiques et de chasseurs tactiques entraînait en ligne de compte. La RAF et l'USAAF remplirent cette mission en bombardant les bases allemandes ainsi que leurs fortifications, leurs concentrations de blindés et leurs lignes de ravitaillement.

Le jour J (6 juin 1944), des troupes d'invasion alliées fortes de 150 000 hommes débarquèrent sur les plages de Normandie. Un essaim d'avions alliés contrôlait l'espace aérien au-dessus des têtes de pont.

Les Thunderbolt, Mustang et P-38 Lightning maintenaient une couverture aérienne constante dans le but d'annihiler toute résistance de la chasse adverse. Une fois leur patrouille effectuée, ils étaient libres d'attaquer des cibles terrestres, détruisant des défenses côtières, des centres névralgiques ennemis, des ponts et des lignes de chemins de fer. Pendant un moment, les pilotes alliés dominèrent entièrement la situation, mais l'aviation de chasse allemande n'avait pas pour autant dit son dernier mot. En quelques semaines, la Luftwaffe augmenta ses effectifs en Normandie, utilisant de petites pistes d'atterrissage improvisées pour éviter les attaques des chasseurs-bombardiers alliés.

En ce fameux Jour J, le débarquement des forces alliées enfonça la porte de la « Forteresse Europe » bâtie par Hitler, et les événements ultérieurs vinrent confirmer la véracité de l'observation de Franklin D. Roosevelt qui affirma que : « Lorsque Hitler éleva cette forteresse, il oublia de la doter d'un toit. »

L'étau se resserre sur le Reich

Phase 3, juillet 1944-mai 1945

Après le débarquement des Alliés, la guerre aérienne stratégique s'intensifia et la bataille prit une tout autre dimension : une coopération tactique fut instaurée entre les chasseurs de la IXe armée de l'air et la IIIe armée commandée par le général George S. Patton. Les pilotes de la IXe armée de l'air accomplirent en outre des missions d'appui rapproché dans le but de détruire des bases de la Luftwaffe et divers objectifs terrestres.

Une brèche ayant été ouverte dans le mur occidental de la Forteresse Europe, l'Allemagne se trouvait désormais en situation défensive, contrainte en premier lieu de céder les territoires conquis, puis des parties de la patrie elle-même. La nouvelle situation exigeait des tactiques inédites. Avec des cohortes de bombardiers américains atteignant jusqu'à 160 km de long et des chasseurs de l'USAAF volant en escorte plus espacée, chaque raid offrait une grande diversité de cibles. Afin d'exploiter pleinement ces opportunités, les Allemands mirent sur pied une flotte de chasse organisée en « groupes d'assaut » qui pouvaient compter jusqu'à 90 chasseurs, dont des Fw 190 Sturmböcke (« Béliers »). Véritable destructeur de bombardiers, cet avion blindé était équipé de deux canons de 30 mm et de roquettes de 21 cm. Si ces armes apportaient une puissance de feu considérable, elles abaissaient cependant les performances de l'appareil. Des groupes de chasseurs plus maniables devaient détourner l'attention des appareils d'escorte alliés afin que les Sturmböcke puissent accomplir leur tâche meurtrière. Les Américains répondirent par des bombardements massifs en amont et à côté du flux des bombardiers afin d'intercepter les « groupes d'assaut » avant qu'ils ne

puissent attaquer.

Tirez sur tout ce qui bouge, puis sur tout le reste

Moins de deux mois après le débarquement, les forces américaines atteignirent Saint-Lô, au sud de la tête de pont établie en Normandie. Elles entamèrent alors une percée sur Paris, puis sur l'Allemagne. Le 1er août 1944, le XIXe commandement aérien tactique de la IXe armée de l'air devint opérationnel afin de soutenir les troupes au sol. Il fournit un appui rapproché à la IIIe armée américaine qui, sous l'impulsion de Patton, progressait rapidement vers l'est. Les groupes de chasse qui le composaient étaient principalement équipés de P-47D Thunderbolt, un appareil qui se prêtait à merveille aux missions d'attaque au sol. Le Mustang P-51D pouvait être tout aussi efficace dans ce rôle, mais il était incapable d'encaisser les impacts sans perdre de liquide de refroidissement. Refroidi par air, l'énorme moteur en étoile Pratt & Whitney du Thunderbolt avait l'avantage de pouvoir subir de très importants dégâts occasionnés par des tirs provenant du sol tout en continuant à fonctionner. Il offrait également au pilote un vaste écran de protection frontal.

Les missions aériennes tactiques comprenaient trois phases : neutraliser la puissance aérienne de l'ennemi ; détruire ses voies de communication (routes, chemins de fer) et son transport fluvial ; et fournir un soutien aérien rapproché aux forces terrestres. Guidés par les opérateurs au sol, les pilotes de Thunderbolt et de Mustang pilonnèrent les concentrations de troupes allemandes, les fortifications, les chars, les camions, les trains et les chalands -- tout ce qui entravait l'avance des Alliés. Les bombardiers et les chasseurs allemands ne renoncèrent pas encore sous cet assaut. Ils harcelaient les troupes ennemies au sol et attaquaient les chasseurs-bombardiers avec une détermination renouvelée.

Dernier sursaut

Les vannes étaient désormais ouvertes et les Alliés s'y engouffrèrent. En août, Paris était libéré et les armées allemandes étaient repoussées vers leur frontière. Il fallut attendre Noël pour que l'ennemi soit refoulé hors de France et de Belgique. En outre, les Alliés ne purent franchir le Rhin et prendre pied sur le sol allemand qu'en mars 1945. Durant ces mois très importants, le conflit aérien se poursuivit sans répit. Toutefois, pour la Luftwaffe, à court de carburant, de pièces détachées et surtout de pilotes entraînés, les dés étaient jetés dès la fin de l'année 1944.

Le commandement de la Luftwaffe décida de tout miser sur une tentative audacieuse qui tourna au désastre : l'opération *Bodenplatte* fut le dernier sursaut de la Luftwaffe en tant que force de combat. Le 1er janvier 1945 au matin, la chasse allemande lança son ultime assaut : un raid de grande envergure contre les terrains d'aviation alliés en France, en Belgique et aux Pays-Bas. Trente-trois groupes de chasseurs allemands prirent part à cette mission et revendiquèrent la destruction de 500 avions britanniques et américains, dont 80 abattus en combat aérien. Le succès de l'opération coûta la vie à 250 pilotes, dont 19 chefs d'escadrille expérimentés et irremplaçables -- un prix que les Allemands ne pouvaient tout bonnement pas se permettre de payer. L'opération *Bodenplatte* fut le dernier spasme de la Luftwaffe, qui avait failli autrefois conquérir le monde.

Pilonnages implacables

La Luftwaffe étant acculée dans une position plus que délicate, les chasseurs-bombardiers alliés survolaient l'Allemagne sans rencontrer de réelle opposition, bombardant tout ce qui bougeait. Cependant, quelques cibles demeuraient encore indemnes. Ces missions d'attaques au sol, bien que tardives, ne furent pas, une fois encore, si faciles pour les pilotes alliés. Les Allemands avaient en effet regroupés des batteries antiaériennes autour des objectifs qui méritaient d'être défendus.

Au même moment, les bombardiers stratégiques alliés continuaient leur pilonnage incessant des villes allemandes, ne rencontrant qu'une résistance éparse de la part d'une Luftwaffe désarmée. L'étau des forces alliées se resserrait par l'Est et l'Ouest : la fin du conflit était imminente.

Après que les Russes se soient emparés de la chancellerie du Reich à Berlin, Hitler s'étant quant à lui donné la mort, la guerre en Europe prit fin. Sans son armée de l'air, l'Allemagne n'aurait pas pu résister aussi longtemps, et, sans leur puissance aérienne tactique et stratégique écrasante, les Alliés auraient encore eu bien plus de mal à remporter la victoire.