

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Revue Militaire Suisse  |
| <b>Herausgeber:</b> | Association de la Revue Militaire Suisse  |
| <b>Band:</b>        | - (2018)  |
| <b>Heft:</b>        | 5   |
| <b>Artikel:</b>     | Flying Juggernaut : l'USAAF à la conquête des cieux européens                           |
| <b>Autor:</b>       | Fontanellaz, Adrien   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-823396">https://doi.org/10.5169/seals-823396</a> |

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 11.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**



Un P-51B du 355<sup>e</sup> FG – 357<sup>e</sup> FS préparé pour le vol devant des visiteurs de marque à Nuthampstead, Angleterre, été 1944.  
© Mark Brown - Air Force Academy.

## Aviation

### Flying Juggernaut : L'USAAF à la conquête des cieux européens

**Adrien Fontanellaz**

Membre du comité scientifique, CHPM

**L**'irruption progressive à partir de 1942 de l'*United State Army Air Force* (USAAF) sur les théâtres d'opérations européens et méditerranéens devait sonner à terme le glas d'une *Luftwaffe* déjà très lourdement taxée par les trois fronts où elle était engagée.

Si la taille de l'USAAF restait encore comparativement réduite lorsque l'aviation de la marine impériale japonaise frappa Pearl Harbour, nombre de dispositions avaient déjà été prises en vue de permettre une expansion aussi massive que rapide.

En premier lieu, l'industrie aéronautique américaine était la plus avancée au monde alors que ses principales entreprises s'étaient familiarisées avec les productions en grande série de par la croissance continue des commandes locales et surtout grâce aux livraisons aux puissances amies rendues possibles par le programme Prête-Bail voté en mars 1941. Une fois celle-ci complètement mobilisée, sa production surpassa très rapidement celle de l'ensemble des puissances de l'Axe. 324'750 avions sortirent des usines américaines, et environ la moitié de ceux-ci furent livrés à l'USAAF.

De manière plus cruciale encore, pas moins de 13 grandes écoles d'aviation avaient été ouvertes avant même le début de la guerre afin de permettre de fournir les équipages nécessaires. Le nombre de pilotes entraînés passa de 300 en 1938 à 30'000 en 1941. Ces chiffres ne firent qu'augmenter par la suite, pour atteindre un total de 200'000 pilotes and 100'000 autres personnels navigants, et ce sans pour autant nécessiter de baisse significative de la qualité des formations proposées.

Grâce à cette mobilisation sans précédent en moyen matériels, budgétaires et humains, l'USAAF finit par comprendre 243 Groups et près de deux millions et demi de personnels – auxquels s'ajoutaient les deux millions de travailleurs actifs dans l'industrie aéronautique.

### Des débuts difficiles

Les débuts de l'USAAF en Tunisie furent laborieux, mais l'expérience acquise lui permit de corriger sa doctrine et de modifier ses tactiques, que l'invasion de la Sicile et du reste de l'Italie devait lui permettre encore d'affiner, tout particulièrement dans les cas de la chasse. Dès janvier 1943, la recherche de la supériorité aérienne était devenue l'objectif premier des aviateurs américains.

Dans le même temps, l'USAAF avait déployé ses premières unités en Grande-Bretagne, où allait être progressivement concentré la grande majorité des forces aériennes déployées sur le théâtre européen sous la forme des *Eight et Ninth Air Forces*.

La première mission menée par des bombardiers B-17 intervint le 17 August 1942 contre un nœud ferroviaire en France alors que le premier raid contre une cible sur sol allemand prenait place le 27 janvier 1943, contre le port de Wilhelmshaven. Les raids de bombardiers se succédèrent, visant tout particulièrement l'industrie aéronautique allemande, mais avec des pertes effroyables qui mirent à mal la foi américaine dans la capacité des bombardiers à opérer sans escortes de chasse. La première attaque sur Schweinfurt se traduisit par la perte de plus de soixante B-17 – près d'un sixième de l'effectif engagé.

### Le massacre de la Jagdwaffe

Il fallut attendre le début de 1944, avec l'arrivée des P-38 *Lightning* puis celle des P-51 *Mustang* pour enfin pouvoir escorter les bombardiers opérant dans la profondeur de l'espace aérien allemand. Là aussi, une période d'adaptation fut nécessaire pour passer de la protection rapprochée des formations de bombardiers à une approche beaucoup plus offensive visant à rechercher l'affrontement avec la chasse allemande.

Des raids de plus en plus massifs de bombardiers s'en prirent à nouveau à l'industrie aéronautique ennemie, tandis que les unités de chasse infligeaient une attrition insoutenable à leurs homologues allemandes tentant de les intercepter, jusqu'à ce que la bataille de Berlin ne finisse par briser les reins la *Jagdwaffe*, prise dans un cercle vicieux qui ne fit que s'accélérer jusqu'à la fin de la guerre. Afin de combler les pertes massives, et du fait de pénuries croissantes en carburant, le temps d'entraînement alloué aux cadets diminua inexorablement. Une fois engagés au combat, ces derniers devenaient des proies de plus en plus faciles pour leurs ennemis mieux entraînés, alors que le cercle des pilotes allemands chevronnés diminuait inexorablement.

De fait, au moment du débarquement allié en Normandie, la chasse allemande était déjà exsangue, laissant le champ libre à l'aviation tactique alliée en général et américaine en particulier pour peser de tout son poids sur le champ de bataille et ses arrières. A ce titre, elle joua un rôle décisif de dans le quasi anéantissement des unités blindées allemandes stationnées à l'Ouest et qui constituaient à ce stade de la guerre la dernière réserve opérationnelle majeure du III<sup>e</sup> Reich.

A partir de l'été 1944, les formations de bombardiers se concentrèrent sur l'industrie pétrolière allemande – enfin identifiée comme la jugulaire de la machine de guerre allemande. En quelques mois, la pénurie devint telle que durant la planification de l'offensive des Ardennes, la Wehrmacht dut compter sur l'hypothétique capture de stocks de carburant ennemis pour pouvoir alimenter l'avance de ses forces mécanisées jusqu'à Anvers. Durant les derniers mois de la guerre, les infrastructures de communication devinrent à leurs tours prioritaires, aggravant encore pour les Allemands une situation déjà désespérée.

Au total, les aviateurs américains larguèrent 1,6 million de tonnes de bombes sur l'Europe durant la guerre, mais leurs pertes furent aussi colossales. A elles seules, les *Eight et Ninth Air Force* perdirent 23'802 aviateurs tués durant la guerre, alors que 26'064 autres étaient capturés et internés.

A. F.



Le major George E. Bostwick du 56<sup>e</sup> FG – 62<sup>e</sup> FS à bord de son P-47D 42-26280 en cours de taxi à Boxted lors du Jour-J. © 56th FG Association



Le lieutenant Robert B. Campbell Jr. aux commandes de son P-47D *Ann K*, 43-25515 'UN-T' du 56<sup>e</sup> FG – 63<sup>e</sup> FS vu au-dessus de la campagne anglaise durant l'été 1944. © 56th FG Association.

Ci-dessous : L'équipage du capitaine Sumner Reeder. L'équipage pose devant son B-17F *Squawkin Hawk* du 100<sup>th</sup> BG - 349<sup>th</sup> BS. Au premier plan, de gauche à droite : Brewster, Ping, Lovin. A l'arrière, de gauche à droite : Dolsen, Pope, Furlong le jour où ce dernier a reçu la Médaille de l'Air. © 100th BG Association. A gauche en bas : Le lieutenant Harding Zumwalt, du 83<sup>e</sup> FS – 78th FG. Un des rares pilotes autorisés à voler avec des lunettes, en raison de sa capacité à jouer de la trompette au sein des fanfares de l'USAAF.

© Zumwalt Family Collection.

