Zeitschrift: Protar

Herausgeber: Schweizerische Luftschutz-Offiziersgesellschaft; Schweizerische Gesellschaft der Offiziere des Territorialdienstes

Band: 11 (1945)

Heft: 5

Artikel: Guerre aérienne en 1944

Autor: Henchoz, P.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-363098

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: 23.08.2025

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

d'abuser de l'esprit de camaraderie pour se procurer, auprès de leurs supérieurs ou de leurs égaux, des avantages qui ne leur reviennent pas de droit.

Qui dit esprit de camaraderie, dit service militaire. Car ce n'est que dans ce cadre qu'elle s'épanouit, qu'elle montre sa vraie nature. On ne peut en effet être vraiment camarade qu'*en servant*, en poursuivant avec une abnégation entière un but élevé et noble. Camarades sont ceux qui servent en commun, de toutes leurs forces physiques et morales, une cause qui les dépasse et qui exige d'eux le sacrifice total de leurs aspirations, habitudes et commodités privées. C'est pourquoi les différences d'âge, de condition sociale, de profession ou de goûts n'empêchent en rien la camaraderie de naître spontanément entre des individus qui, au civil, n'ont pour ainsi dire rien de commun. C'est la raison aussi pour laquelle le vrai esprit de camaraderie ne s'oppose pas à celui de discipline, cet autre facteur essentiel de la vie militaire. Dans les cas où ces deux forces semblent se contrarier, on découvre toujours qu'il s'agit d'une camaraderie corrompue. Bien comprises, la camaraderie et la discipline se soutiennent et se renforcent mutuellement; elles sont toutes deux l'expression, sur des plans différents, de la même volonté absolue de *servir* la cause sacrée. Aussi bien jamais l'une n'a-t-elle subsisté sans l'autre; l'histoire militaire le prouve. Les chefs les plus sévères sur le chapitre de la discipline ont toujours été ceux qui comprenaient et pratiquaient le mieux l'esprit de noble camaraderie.

Comment se manifeste cet esprit? D'abord, il aplanit nombre de difficultés; il est la goutte d'huile dans les rouages compliqués de la machine militaire. Par là-même, il engendre un entrain, une joie de servir qui rayonne et à laquelle on reconnaît immédiatement le bon moral d'une troupe. Par contre, la camaraderie mal comprise nuit à une saine conception du devoir et provoque inévitablement un laisser-aller fatal. Là où elle règne, chefs et subordonnés, par une sorte de convention tacite, se garantissent mutuellement des conséquences fâcheuses qui pourraient résulter pour eux de leur manque de conscience. «Laisse-moi en repos, et je te laisserai moi-même en paix»: voilà comment l'esprit de camaraderie peut servir de prétexte à tous les relâchements. Bien entendu, cet esprit-là est mortel à la discipline.

A qui en est la faute, quand l'esprit de camaraderie se corrompt? Au chef, toujours et exclusivement. C'est à lui à ne pas s'abaisser au niveau de certains de ses subordonnés, mais, au contraire, à les élever à la hauteur de sa propre conception de ce noble sentiment.

Un autre abus du mot de camaraderie consiste à l'appliquer à un certain besoin de solidarité que des subordonnés éprouvent parfois contre les exigences de leur supérieur. Ce lien, qui se dissout dès que la pression d'en-haut cède, est plus apparenté à la crainte qu'à la joie de servir, et ne mérite donc pas d'être appelé camaraderie.

De même, le chef qui cherche à raffermir son autorité chancelante en affichant à toute occasion son désir d'être bon camarade s'abuse lui-même sur le vrai sens de ce mot. Il ne réussit en général qu'à perdre l'estime des bons et le respect des mauvais. Ce que le soldat attend de son chef, c'est simplement qu'il fasse, lui aussi, son devoir, tout son devoir. S'il sent qu'il est bien mené par une intelligence et une volonté supérieures à la sienne et mises au service de la cause commune, il comprend facilement que la haute conception que son chef se fait de son devoir est la plus belle forme de camaraderie possible entre les différents échelons de la hiérarchie militaire. Du reste, tout chef digne de ce nom saura faire sentir à ses subordonnés, dans les grandes occasions, qu'il est non seulement le maître, mais aussi un ami; pour ce faire, il n'est pas besoin d'avoir fréquemment le mot de camarade à la bouche. C'est cette attitude réservée et digne, basée sur la confiance mutuelle, qui correspond à la vieille tradition de nos institutions militaires, et ce n'est qu'en lui restant fidèles nous aussi que nous pourrons pratiquer une saine camaraderie. Celle-ci ne s'épuise jamais en paroles, mais se manifeste au contraire uniquement par l'attitude morale et les actes qui en découlent.

R.

Guerre aérienne en 1944 Par le cap. P. Henchoz

L'Allemagne qui, en 1943 avec l'appui de ses alliés, avait mené la guerre jusque dans le Caucase et aux portes de l'Egypte, voit la fortune l'abandonner peu à peu. La campagne victorieuse de Montgomery en Afrique, l'anéantissement de l'armée Paulus à Stalingrad lui ont imposé une modification de ses buts de guerre et l'abandon de ses ambitions à l'égard du Monde occidental.

Au début de 1944, les Russes sont revenus jusque sur le Dniestr, au-delà duquel ils ont établi trois solides têtes de pont. En Crimée, l'évacuation totale est imminente. Au nord, l'étreinte s'est desserrée autour de Leningrad et les Finlandais subissent plus qu'ils ne mènent une guerre sans espoir. En Italie, le tiers de la péninsule est aux mains des Anglo-Américains qui progressent lentement vers Rome en liquidant méthodiquement l'une après l'autre les lignes de défense établies à la hâte de l'Adriatique à la mer Tyrrhénienne. Ils sont devant le mont Cassin.

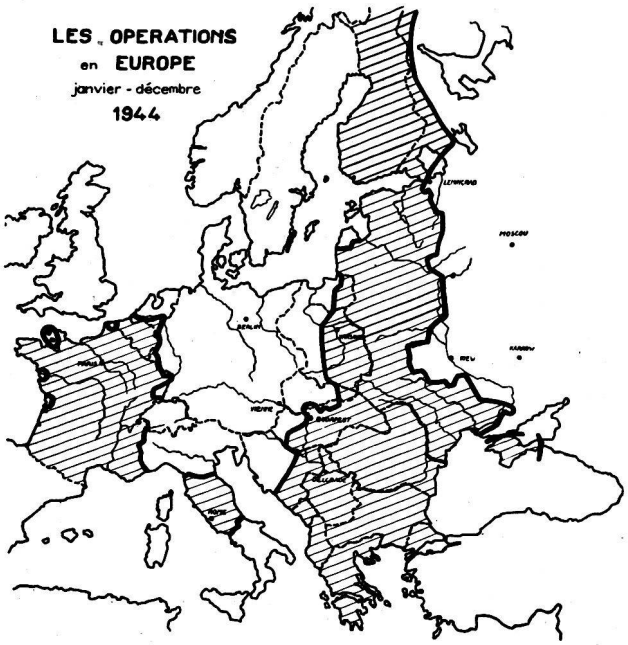
De plus en plus cependant, les regards se tournent vers l'ouest. Sur les côtes de l'Atlantique, les Allemands veillent derrière leur ligne fortifiée, dans l'attente d'un débarquement. Quoique sur

la défensive, leur situation n'est pas désespérée. Leurs submersibles, stationnés dans les ports français, belges et hollandais représentent une menace constante pour la navigation dans l'Atlantique et la mer du Nord. D'autre part, il n'est pas du tout certain que les Alliés pourront s'assurer, depuis leurs bases de Grande-Bretagne, cette supériorité aérienne absolue au-dessus de la zone des débarquements, sans laquelle ils ne sauraient conserver l'avantage initial que peut leur conférer la surprise. Les Alliés arriveront-ils enfin à mettre à terre d'un seul coup un nombre suffisant de divisions; pourront-ils d'emblée obtenir une supériorité mécanique par un débarquement massif d'engins lourds? Autant de questions qui restent sans réponses.

Et cependant, c'est au cours de 1944 que des événements capitaux renverseront définitivement le rapport des forces en faveur de la coalition alliée. A l'est, les Soviets montent leur grande offensive d'hiver puis de printemps qui, poursuivie sur trois axes principaux, va refouler à 600 km. vers l'ouest, les troupes de la Wehrmacht. Les Etats baltes disparaissent de la carte d'Europe. Les armées russes entrent en Prusse orientale, elles sont devant Varsovie. En automne enfin, un large pan de la forteresse s'abat. Les Etats balkaniques abandonnent leur grande alliée et ouvrent leurs frontières aux troupes du maréchal Schukow. L'an qui s'achève voit celles-ci dans les faubourgs de Budapest et à 100 km. à peine des côtes dalmates, alors que les Anglais occupent la Grèce.

A l'ouest, l'événement attendu se réalise. A l'aube du 6 juin, une masse d'une puissance jusque-là inconnue de forces navales, aériennes et terrestres déferle sur les côtes normandes et établit une vaste tête de pont de 90 km. de largeur. En moins de trois mois, après une dure bataille de rupture, les troupes débarquées chassent vers l'est les forces allemandes. Après un second débarquement sur les côtes de Provence auquel participe la 1ère Armée française, les Alliés libèrent avec l'appui des forces de l'intérieur, presque toute la France, la Belgique, une partie de la Hollande.

L'Allemagne va désormais subir la guerre sur son propre sol. L'étendue des territoires repris au cours de cette année équivaut à trois fois la superficie du Reich de 1938. Des régions d'intérêt vital pour l'économie de guerre sont perdues. A cette époque, le rapport des forces en présence est assez significatif. On estime à 450, le nombre des divisions soviétiques qui, des Balkans à la Baltique, convergent vers l'Allemagne. Sur le front d'Italie, les Alliés disposent vraisemblablement de 30 à 35 divisions, alors qu'à l'ouest, on évalue à 100 le nombre des divisions engagées avec un nombre équivalent en réserve. A cette masse, les Allemands opposent un total de 250 divisions auquel il faut encore ajouter les 15 qui défendent le Danemark et la Norvège. Toutefois, si ce chiffre de 265 grandes unités semble à première vue représenter une imposante masse de manœuvre, on en est réduit à des suppositions quant à leur valeur réelle. Les Allemands ont dû décréter la levée en masse. Ce ne sont plus seulement les membres de l'armée ou des SS qui se battent. On a mobilisé tous les hommes susceptibles de porter les armes. Il est donc assez difficile de se faire une image exacte de la valeur combattive d'une troupe constituée d'éléments en tous points si divers.



Les Alliés travaillent avec le temps. Ils n'entreprennent aucune action d'importance sans l'avoir longuement préparée et sans s'être entourés de toutes le garanties nécessaires. C'est le principe de Montgomery «Une bataille est gagnée avant d'être engagée». La victoire finale en Europe est liée à l'invasion du continent, la défaite des armées du Reich et l'occupation de l'Allemagne. Le point capital de l'invasion réside tout entier dans le succès des opérations de débarquement. Or pour se l'assurer, les Anglo-Américains savent qu'il leur est indispensable de disposer de la supériorité aérienne au-dessus de la zone des opérations amphibies, ainsi que sur les axes principaux sur lesquels les Allemands amèneront leurs renforts tactiques et stratégiques. L'insuffisance de la couverture aérienne a été durement ressentie dans la tête de pont de Nettuno; c'est un précieux enseignement. Cette lacune ne doit en aucun cas se reproduire. Pour cette raison, le Haut Commandement allié met sur pied un vaste plan d'opérations aériennes dont l'exécution vise à la liquidation pure et simple de la Luftwaffe. Ces opérations comprennent deux phases plus ou moins distinctes:

— Attaque de l'aviation allemande au cœur du Reich, destruction de la production aéronautique, des réserves, des fabriques de carburants synthétiques. Mise hors de combat de l'aviation de défense.

— Attaque des bases aériennes dans les territoires de l'ouest.

Au début de 1944, l'aviation allemande se trouve dans une situation analogue à la Royal Air Force

au début de 1941. L'aviation britannique gagna alors la bataille d'Angleterre. Il est hors de doute qu'une victoire défensive analogue de la Luftwaffe aurait une importance directe sur les chances d'un débarquement. Or, les conjonctures ne sont plus les mêmes. A l'époque, l'Angleterre n'avait que très faiblement exploité ses ressources, elle ne disposait pas encore de l'aide américaine; il lui fallait coûte que coûte gagner du temps et tenir. En 1944, chaque jour amène sur le territoire du Reich et des pays occupés de nouvelles destructions. Le potentiel industriel, celui des usines d'aviation en particulier, diminue chaque jour, sous les raids toujours plus massifs des flottes aériennes stratégiques américaines et anglaises.

Cette action d'envergure rentre dans le cadre des opérations générales contre l'Allemagne. Elles est confiée aux unités de l'aviation américaine du Général Spaatz stationnées en Angleterre et dans le centre de l'Italie pour les attaques de jour, et aux escadres de la R. A. F., pour les opérations de nuit.

Dans la semaine du 19 au 26 février par exemple, Leipzig est attaquée deux fois, Stuttgart deux fois, Brunschwick deux fois, Regensbourg deux fois, Schweinfurt trois fois. 17'000 tonnes de bombes sont lancées au cours de ces raids. Les Alliés y perdent 314 quadrimoteurs et 37 chasseurs. Ils peuvent néanmoins annoncer la destruction de 640 appareils allemands. On estime que la production des chasseurs est diminuée de 40 %. Il semble bien que ce calcul correspond aux faits puisque durant les mois de mars et avril, les forces alliées qui poursuivent leurs actions jusque sur l'Europe centrale ne rencontrent qu'une faible résistance de la part de l'aviation de chasse allemande. Celle-ci est sporadique sur le Reich, elle est inexistante au-dessus des territoires occupés. Les Allemands, devant faire flèche de tous bois, engagent sans distinction le jour et la nuit, leurs chasseurs légers et leurs bimoteurs de combat nocturne. Cette faiblesse est encore illustrée par le raid sur Brunschwick du 26 avril, exécuté sans pertes pour l'assaillant.

Les Américains, spécialisés dans le bombardement de jour, lancent sur l'Allemagne des formations variant entre 500 et 1000 appareils. Grâce au développement des procédés de navigation ces raids sont entrepris dans des conditions toujours moins favorables pour la défense. Des viseurs spéciaux permettent le bombardement d'objectifs d'une certaine étendue, au travers de couches de brume ou de nuages. Alors que la chasse doit rester sur ses bases et que la D. C. A. en est réduite à ouvrir un feu de barrage très approximatif, l'assaillant a la garantie d'atteindre son but. De plus, de nombreux procédés d'attaques sont étudiés et mis en action, dont le but est évident, dérouter le service de repérage et semer la confusion dans les forces de défense. Ainsi, des bombardiers survolent la Hollande et se dirigent sur Hanovre-Magdebourg. Ils obliquent vers le sud-ouest. Tout laisse supposer qu'ils se dirigent sur Leipzig ou sur Dresde. Au dernier moment, ils virent brusquement vers le nord et s'en vont attaquer Berlin. De véritables batailles s'engagent. Les chasseurs d'accompagnement des formations de bombardiers manœuvrent de manière à encercler les formations de la défense et les forcer au combat (fig. 1). Suivant la situation, les chasseurs d'escorte quittent les bombardiers et vont attaquer aux armes de bord les aérodromes de la défense.

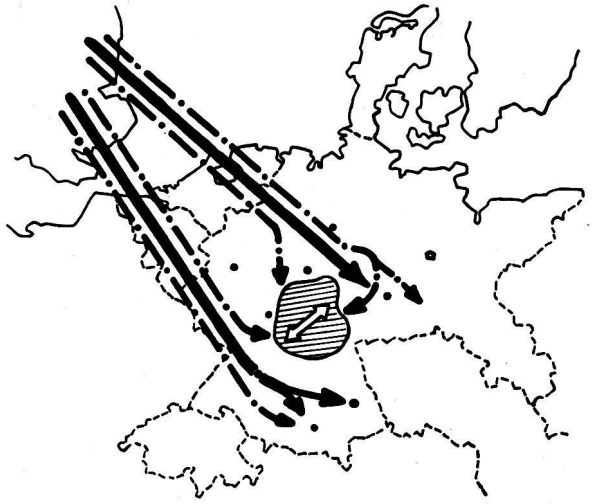


Fig. 1

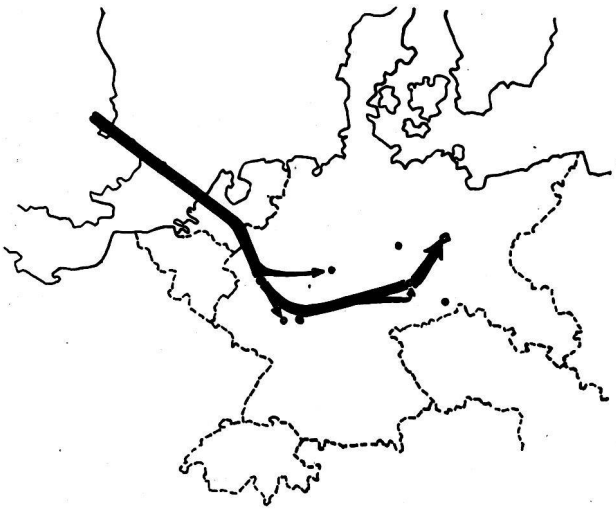


Fig. 2

De nuit, les escadres de la Royal Air Force procèdent de la même façon (fig. 2). Une grosse formation survole la frontière hollandaise en direction de Cologne. Au-dessus de cette ville, qui n'est pas attaquée, quelques unités se détachent et montent une attaque de diversion sur Cassel, tandis que le gros continue en direction de Francfort. Ici, même comportement par une attaque secondaire sur Mayence au moment-même où la formation principale oblique vers le nord-est en direction de Leipzig. Au-dessus de cette ville, attaque principale simulée, l'action étant effectivement dirigée contre la capitale du Reich.

L'intensité des attaques contre l'Allemagne atteint un maximum dans le courant de mai. Le 27 de ce mois, on annonce officiellement 10'000

sorties de l'aviation alliée dans un laps de temps de 24 heures. C'est sur ce rythme à peine influencé par les conditions météorologiques, que se poursuivent les raids. Mais à cette époque, ce n'est plus seulement le centre de la production qui est visé mais encore et surtout l'organisation de l'aviation de défense de l'ouest.

La destruction de tous les moyens de communications susceptibles d'être utilisés par les Allemands pour amener des renforts sur le théâtre des opérations de débarquement, est entreprise bien des semaines avant le début de juin. Cette tâche est confiée essentiellement à des unités de la Royal Air Force (Mosquitos) et de l'aviation américaine. Les objectifs sont: installations ferroviaires, écluses, matériel roulant, chalands. Ces destructions se poursuivent à un rythme tel qu'on a pu constater après le débarquement, que les Allemands étaient incapables de garantir un horaire quelconque. Mais tandis que ces actions se déroulent avec une netteté et sur un rythme qui ne laissent aucun doute sur l'imminence d'un débarquement, l'attaque des objectifs nettement militaires à proximité des côtes n'est entreprise que peu avant le 6 juin. Les Alliés en effet, s'ils veulent réussir dans leur entreprise, doivent maintenir le secret sur l'endroit choisi pour le débarquement. Alors qu'en 1939 et 1940, une action amphibie telle que les Allemands en avaient menées en Norvège ou en Crète jouissait largement des avantages que confère l'utilisation de procédés et de moyens nouveaux, il n'en va plus de même en 1944, où la riposte peut être instantanée. Le fait de concentrer un grand nombre d'actions aériennes dans un secteur restreint aurait vite trahi les intentions du Grand-quartier général allié. Les Anglo-Américains se sont donc efforcés de laisser leurs adversaires dans le doute. Ils ont attaqué les objectifs militaires sur un front approximativement 15 fois plus large que celui du débarquement. Ce feu de harcèlement gigantesque devait trouver son point culminant à la fin du mois de mai.

C'est donc à l'aube du 6 juin que les Alliés déclanchent la plus grande opération de débarquement de tous les temps. Ils attaquent la côté française entre les ports de Cherbourg et du Havre, sur un front de 150 kilomètres. Cette opération, qui marque le prélude à l'invasion du continent, est appuyée par les pièces lourdes de la marine et par une puissante aviation. Elle est caractérisée par la mise à terre de grandes forces de parachutistes et de troupes aéroportées. Mais tandis que l'attaque déclanchée au sud du Havre fait long feu, les troupes débarquées au centre près de Bayeux et à l'ouest, dans le Cotentin, s'accrochent à la côte et réussissent à consolider leurs positions. Le deuxième jour, on signale la création de plusieurs têtes de pont encore indépendantes. Le quatrième jour, les troupes qui les constituent opèrent leur jonction, établissant ainsi un front continu de 90 kilomètres entre l'Orne et la Vire et plus à l'ouest vers Valognes.

Des deux centres de gravité du Havre et de Cherbourg, il ne subsiste désormais que le second. Les Alliés y dirigent leur effort principal. A la fin de la première semaine, les assaillants ont réussi à enfoncer un secteur important des fortifications qui borde l'Atlantique. Sous la protection permanente de l'aviation et grâce à l'appui des canons lourds de la marine, ils débarquent sur les plages une quantité considérable de troupes et de matériel lourd. En huit jours une trentaine de divisions, dont trois blindées, prennent pied en Normandie.

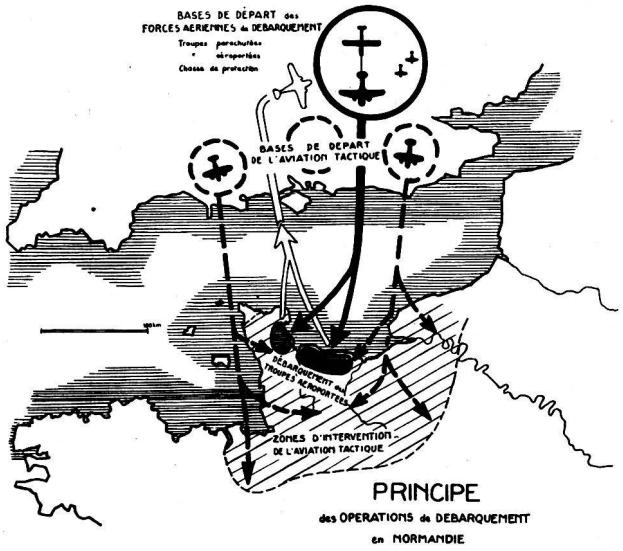


Fig. 3

Ce débarquement est le type classique des opérations amphibies modernes. Il s'est déroulé conformément aux plans dans les premiers jours, il a été ralenti quelque peu les jours suivants, par le fait de conditions météorologiques défavorables. Il se décompose comme suit (fig. 3):

— Attaque massive concentrée de l'aviation tactique contre les objectifs militaires, et tout spécialement les installations de défense cotière et les aérodromes.

— Mise à terre de grandes forces aéroportées et parachutées, toujours avec l'appui de l'aviation tactique. Leur mission est de couper la défense côtière de ses arrières et de l'harceler au moment de l'attaque par mer.

— Mise à terre, sous la protection des canons de la marine et de l'aviation de forces amenées par mer, aux moyens d'embarcations spéciales.

Nous n'examinerons que la phase aérienne du débarquement. Nous avons vu quel est le rôle capital que joue, dans les jours qui précédent l'invasion, l'aviation tactique. Celle-ci poursuit l'exécution de neutralisation de l'aviation adverse et de destruction des objectifs militaires à une cadence accrue, dans les jours qui suivent. Il s'agit d'éliminer coûte que coûte toute réaction de la Luftwaffe. Ce but est certainement atteint, si l'on examine le nombre extraordinairement bas des avions de toutes sortes qui sont perdus. Les Alliés engagent dans cette action l'élite de leurs for-

mations légères de combat. On y rencontre essentiellement des Mosquitos et des Hawker «Typhoon» et «Tempest», ces derniers monoplaces équipés de moteurs de 2000 chevaux et de projectiles à fusées. Les escadrilles opèrent deux à trois fois par jour. On cite même le cas d'un pilote qui a effectué quatre sorties dans la même journée. Les bases de cette aviation sont situées sur la côte sud de l'Angleterre. Il s'agit donc de parcourir chaque fois à l'aller et au retour une distance minimale de 150 kilomètres au-dessus de la mer. Quinze jours après les premières opérations, les escadrilles peuvent en partie déjà établir leurs quartiers en France et prolonger ainsi la profondeur de leurs actions vers l'intérieur du pays.

Après ce bombardement massif des objectifs militaires qui n'est rien d'autre qu'une vaste préparation d'artillerie, les Alliés mettent à terre de puissantes formations. Ce sont les 1re et 6e divisions britanniques et 82e et 106e divisons américaines aéroportées. Ces divisions se composent de 5000 à 6000 hommes; elles emportent avec elles des chars légers, des armes légères et moyennes. C'est donc une masse de manœuvre de 25'000 hommes environ qui est déposée ainsi en arrière des premières lignes de défense. C'est peu cependant, en regard des 150 kilomètres du front. La jonction rapide avec les troupes lourdes débarquées sur les côtes est nécessaire, sinon ces unités vont plus ou moins vite vers leur anéantissement. C'est ce qui se produit au sud du Havre. Par contre, dans le Cotentin où la jonction est rapidement réalisée et où les conditions sont peut-être plus favorables, les troupes aéroportées tiennent leurs positions, elles remplissent leur mission et permettent un rapide débarquement maritime.

Pour transporter par air plusieurs milliers d'hommes avec tout leur équipement, des armes et des chars légers, pour constituer un service derrière le front indispensable, le Haut Commandement allié a constitué une flotte aérienne en conséquence. On y trouve le Douglas C-47 (avion de transport D. C-3) utilisé comme transporteur de troupes et de matériel et comme remorqueur de planeurs. Puis le Stirling «Short» ancien bombardier de nuit qui a été désarmé et équipé pour le remorquage des planeurs lourds. Les planeurs, les Alliés disposent de trois types, le «Horsa», le «Waco» qui emmènent 15 à 25 hommes, puis le «Hamilcar» qui transporte un char léger ou de l'artillerie. Les dimensions de ces machines varient entre 25 et 30 mètres d'envergure, leur poids en vol dépasse parfois 7 tonnes, la vitesse moyenne de remorquage est de 200 kilomètres à l'heure.

Dégageons quelques enseignements:

La préparation d'un débarquement de grande envergure nécessite de nombreuses opérations aériennes. Celles-ci doivent être tout d'abord dirigées contre les forces aériennes de l'adversaire, et aboutir à un affaiblissement tel de celles-ci que leur intervention éventuelle dans la zone du débarquement ne peut modifier sérieusement le développement des opérations en cours.

La couverture aérienne des opérations de débarquement doit être menée à fond. Elle englobe:

— La protection des préparatifs à leurs bases contre les incursions de l'aviation de reconnaissance ennemie.

— L'accompagnement des formations aériennes et maritimes de débarquement.

— L'appui des troupes aéroportées après leur mise à terre, en intervenant contre toutes les forces terrestres et aériennes qui contre-attaquent.

— La neutralisation des batteries côtières au moment du débarquement maritime, en collaboration avec l'artillerie de marine.

Quant aux opérations des unités aéroportées, leur succès dépend:

— De la protection aérienne qu'elles reçoivent.

— De la rapidité avec laquelle elles se reforment et constituent des ilots de résistance qui, une fois élargis, servent de bases d'attaques contre les arrières de l'ennemi.

— De la rapidité avec laquelle elles opèrent leur jonction avec les troupes lourdes qui attaquent de front le dispositif de défense de l'adversaire.

— Des possibilités de ravitaillement par les airs.

Il resterait un mot à dire de l'action des armes de représailles. Ce domaine particulier de la guerre aérienne au cours de l'année 1944 a été développé suffisamment dans la presse. Il serait intéressant de connaître dans quelle mesure les tirs perturbateurs de ces armes ont retardé et modifié les plans du Haut Commandement allié. Or il faudra attendre quelques temps encore pour le savoir.

Luftkrieg im Jahre 1944 (Zusammenfassung)

Hptm. Henchoz, der Autor des vorstehenden Artikels in französischer Sprache, beschreibt einleitend, illustriert durch das Kärtchen «Les opérations en Europe, janvier-décembre 1944», die Fortschritte der alliierten Operationen im Jahre 1944, die den Krieg auf deutschen Boden brachten. Die Invasionsoperationen konnten aber nur dank der Luftüberlegenheit von Erfolg gekrönt sein. (Die schlimmen Erfahrungen ungenügender Deckung durch die Luftwaffe im Brückenkopf von Nettuno wurden weitgehend ausgewertet.) Das alliierte Oberkommando arbeitete demnach einen Operationsplan aus, der die Vernichtung der deutschen Luftwaffe zum Ziele hatte und der sich in zwei Phasen aufteilen lässt: Angriff im Landesinnern mit Zerstörung der Produktionszentren