

BLAGNAC

QUESTIONS D'HISTOIRE

Revue d'Histoire Locale - Semestriel - n° 11 (Mai 1996)

Edité par l'Association pour l'Etude et la Présentation de l'Histoire de la Résistance et de Blagnac - CERRAVHIS

Siège Social - 7, rue Bacquié-Fonade - 31700 BLAGNAC

LIMITES DE LA GUERRE AERIENNE (2^e guerre mondiale)

Dans le n° 6 de notre revue, nous avons décrit les bombardements de Blagnac et Toulouse d'avril, mai et juin 1944. A cette occasion, on a pu souligner combien le sabotage par la Résistance de la Poudrerie, dans la nuit du 27 au 28 mars avait été beaucoup plus efficace que les bombardements de l'aviation alliée (Anglais et Américains) qui avaient par contre démolis les quartiers d'habitation entre la caserne Niel et le coteau Pech David, causant de cruelles pertes civiles.

Il nous paraît intéressant de revenir sur la question des bombardements aériens de la 2^e guerre mondiale, d'une façon plus générale, mais qui ne peut laisser indifférents les Blagnacais, dont le terrain d'aviation servit à la Luftwaffe, avec notamment une base des célèbres bimoteurs JU 88 qui furent engagés (brillamment!) sur le théâtre européen.

Les bombardements aériens ont connu deux périodes : la seconde précéda et prépara le débarquement en Normandie. Elle consista à détruire les aérodromes et les usines d'armement ennemi, et les voies de communication. Mettant en ligne des moyens exceptionnels bénéficiant de la mise en service des chasseurs à long rayon d'action accompagnant les bombardiers de bout en bout et d'une chasse allemande bien amoindrie, elle fut relativement efficace, sinon du point de vue des destructions opérationnelles que de l'effet sur le moral de l'ennemi, mais causant des pertes énormes dans la population allemande et des territoires occupés, dont la France. Les bombardements sur Blagnac et Toulouse, que nous avons relatés, se situent dans ce contexte. La première période correspond à la doctrine élaborée dans les bureaux des états-majors alliés selon laquelle des bombardements massifs sur l'Allemagne pouvaient mettre celle-ci à genoux et obtenir sa capitulation en évitant cette création d'un second front terrestre à l'Ouest, revendiqué par Staline, qui provoquait les craintes des gouvernements anglais et américain devant l'énormité des

moyens à mettre en oeuvre et l'importance excessive des pertes en hommes prévisibles.

Les résultats négatifs des bombardements dans l'année 1943 et au début 1944, notamment des raids anglais sur Nuremberg et américain sur Schweinfurth, que nous allons relater avec quelques détails, qui se traduisirent en fait par des victoires aériennes allemandes, firent abandonner ces constructions intellectuelles d'aviateurs en chambre. Les émissions de propagande alliée ne soufflèrent mot de ces échecs sanglants dont seule une histoire a posteriori a pu rendre compte.

LE TERRIBLE RAID SUR NUREMBERG.

L'attaque de la R.A.F. sur Nuremberg fut décidée par le maréchal de l'air Harris pour la nuit du 30 au 31 mars 1944. La ville, laissée intacte depuis 7 mois, avec ses 450.000 habitants, comprenait une pléthore d'usines de chars et automitrailleuses, de moteurs diesels et de matériel électrique. La R.A.F. devant les pertes causées par la chasse allemande (Messerschmidt 109, monomoteurs, et ME 110 bimoteurs) dans les bombardements de jour, alors que les chasseurs anglais (Spitfires) à rayon d'action limité ne pouvaient assurer de protection dans la deuxième portion du trajet, avait opté pour les bombardements nocturnes, avec ses quadrimoteurs Halifax, Lancaster, et Stirling.

La route prévue passait par la Belgique et la Ruhr, on peut dire comme d'habitude, la Ruhr étant depuis longtemps un objectif privilégié, puis obliquait vers le Sud-Est vers Nuremberg, un raid de diversion intéressant Cologne, Aix la Chapelle et Cassel. Retour prévu par Strasbourg et Paris. Sept à huit heures de vol, distances de 1200 à 2600 km suivant les aérodromes de départ. Plus de 1000 aviateurs, 100 avions pour la diversion

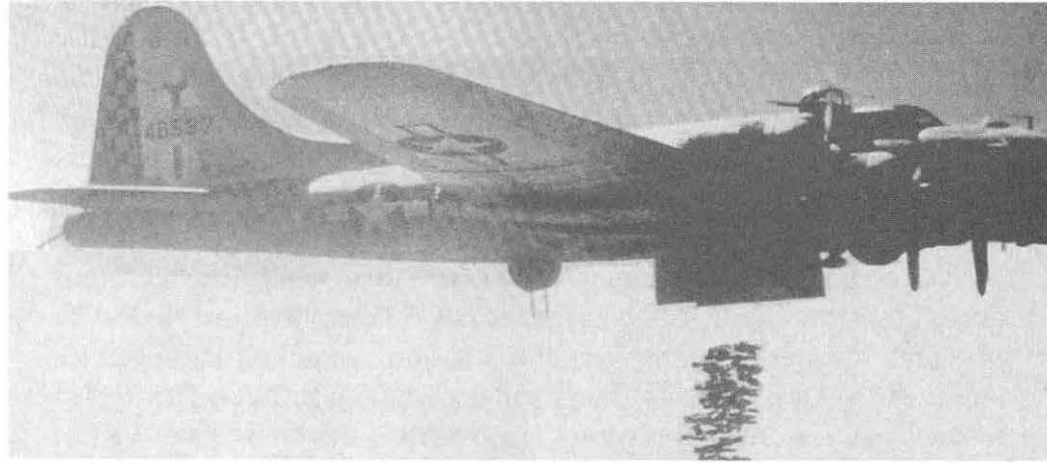
bonne chasse (allemande?) et bon tir (aux pigeons!)*" Il aurait pu ajouter : "je vous suis des yeux et attends au bar les survivants".

Il y avait des précédents immédiats : entre le 8 et le 10 octobre, 88 bombardiers abattus, 900 aviateurs tués. L'aviation américaine expérimentait une nouvelle tactique. Laissant aux Anglais les bombardements nocturnes, techniquement difficiles, ils pensaient pouvoir résister, dans des bombardements de jour, à la chasse allemande, par l'énorme puissance de feu des "forteresses volantes", Boeing B17 et B24,**, attaquant en "boxes" d'une trentaine d'appareils, aile dans aile. Il ne prévoyait pas que les chasseurs allemands, deux fois plus rapides, virovoltaient sur leurs ailes, tandis que des JU 88, volant au-dessus de leurs formations compactes, leur balanceraient des bombes de 250 Kg. Les Focke-Wulf 190, vitesse 640 km/h étaient armés de 4 canons de 20 et de 2 mitrailleuses, les ME 109, même vitesse, de 3 canons et 2 mitrailleuses, les ME 110, 560 km/h, de 4 canons, 2 mitrailleuses, roquettes et bombes, les JU 88, en plus de leurs bombes, de 6 canons de 20 et plusieurs mitrailleuses pouvant tirer vers le haut. La chasse allemande était donc redoutable, et avait marqué son efficacité.

Qu'à cela ne tienne, et malgré l'énormité des pertes récentes, "briefing" des équipages le 14 à 7h, décollage à 10h, avec 3 tonnes de bombes dans les B17, direction Schweinfurth et ses usines de roulements à billes. Sont engagés 290 "forteresses volantes" B17, et 60 "libérateur" B24, soit 350 appareils lourds accompagnés de 150 chasseurs P47 "Thunderbolt". Ceux-ci descendirent 13 allemands pour 1 seule perte, avant de faire demi-tour. A 13h 30 les bombardiers étaient seuls, entre 6400 et 7500m d'altitude, à 280 km/h, en deux vagues de 160 avions, environ, chacune. A près de 600 km/h, les chasseurs allemands virovoltaient dans un ciel lumineux. Les bombardiers à 1h de vol de l'objectif, commencèrent à tomber en

* Les parenthèses, empreintes d'humour noir, sont évidemment du rédacteur

** Le B17 disposait de 13 mitrailleuses lourdes, le B24 de 10 armes automatiques lourdes.



Bombardier B 17 en action.

flammes. Voici le témoignage d'un pilote américain : "Assister en spectateur depuis votre propre avion à l'attaque des flammes sur un appareil semblable au vôtre, qui commence à tomber dans les affres de l'agonie, et savoir qu'au coeur de l'incendie se trouvent vos copains et que peut-être vous connaissez bien les femmes et les enfants de son pilote..."

A 35 km de l'objectif, il était impératif de voler en ligne droite, sans manoeuvre d'évitement, pendant 7 minutes, pour assurer un tir correct. Un artilleur allemand de la "flak", mettait 3 minutes au plus pour réaliser, dans ces conditions, un tir au but. A 7000m d'altitude, de 14h 51 à 14h 57, ils furent encore 229 à lâcher leurs bombes sur l'objectif, tandis que les chasseurs allemands continuaient leur "grand cirque" au milieu des éclatements de leur propre DCA. Tombèrent 450 bombes de 2000 kg, 663 de 100 kg, et 1751 bombes incendiaires de 200 kg. 483 tonnes de bombes atteignirent à peu près les objectifs, les erreurs par rapport au point central allant de 1700 à 3000m.

Après cela, il fallait revenir, au milieu de 160 chasseurs se ruant à la curée. Tout bombardier en difficulté quittant sa formation était achevé sans pitié.

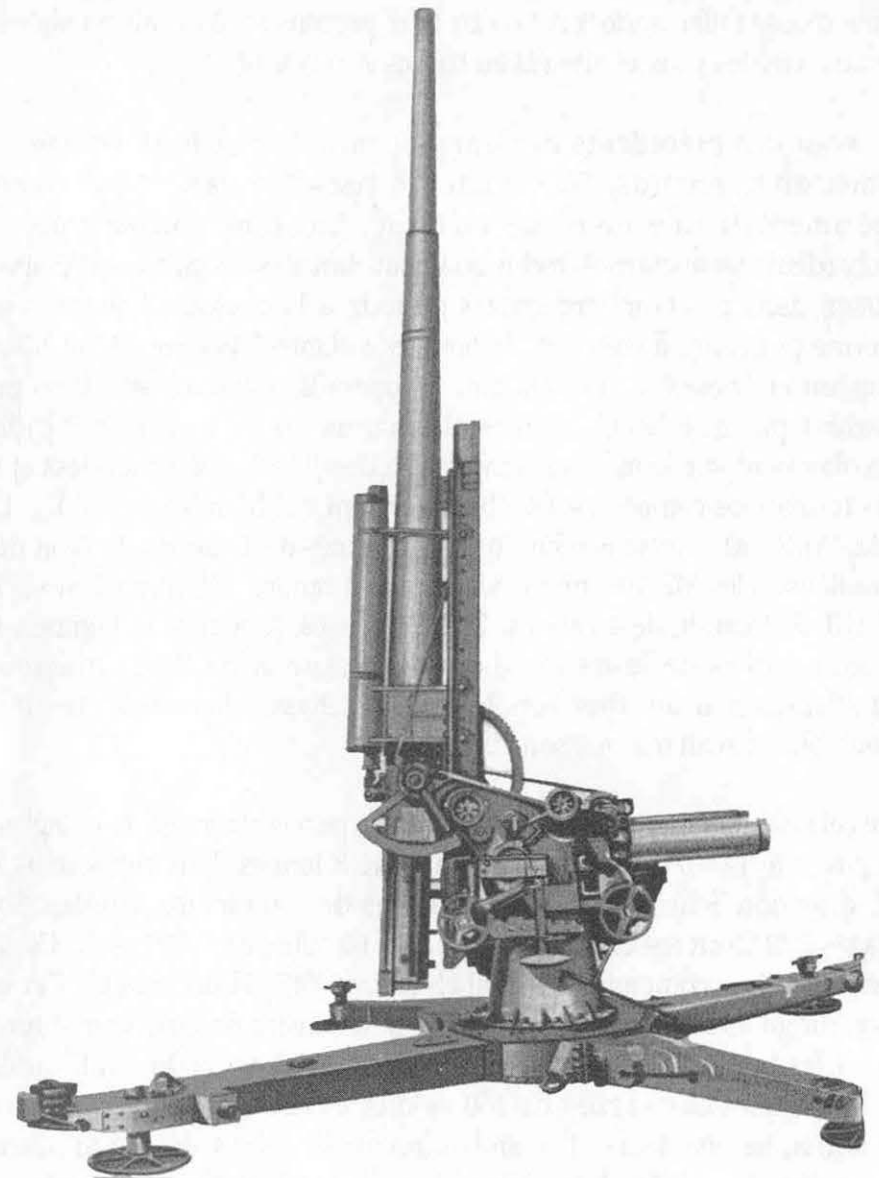
Pas de chasse alliée de protection au moment où elle aurait pu intervenir, le mauvais temps en Angleterre clouant les avions au sol. Au total, 59 B17 abattus, 1 perdu dans la Manche, deux explosant à l'atterrissage, 65 "forteresses volantes" perdues, 17 mises définitivement hors de combat, 142 endommagées. Au total, 50 quadrimoteurs indemnes, 594 aviateurs manquants, 5 morts dans les avions posés et 43 blessés dont 10 très graves.

Pour la propagande, communiqué de victoire du général Arnold : "Nous avons eu Schweinfurth. Les cinq usines ont été complètement rasées, ou presque...". Après la guerre, on connut la vérité, établie par un service américain : "La production dans son ensemble n'a subi qu'un retard momentané. Les dommages causés aux machines des deux usines VKF et à celles de la FAK portèrent sur 10% seulement du total : 3,5% détruites et 6,5% détériorées".

Après l'échec des bombardements stratégiques tant américains que britanniques, les stratèges en chambre durent se rendre à l'évidence : les bombardements n'étaient pas susceptibles de mettre l'Allemagne à genoux. Il allait falloir débarquer, coûte que coûte, et lancer l'infanterie, reine des batailles, contre le mur de l'Atlantique.

H.R. CAZALE

Documentation : Les dossiers de l'histoire, N° 49, mai-juin 1984, éditions de l'Université et de l'Enseignement Moderne, Paris. Article du Général A. Merglen (E.R.)



"Arme classique de la DCA allemande (la Flak), à savoir le canon de 88 mm"