

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2010)
Heft: 1

Artikel: Bodenplatte : la Luftwaffe joue quitte ou double
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-514399>

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: 14.04.2026

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



Peu d'images existent de l'opération BODENPLATTE. Sur celle-ci, prise peu après, on voit un Focke-Wulf D-9 du II./JG 26 décollant à Nordhorn : comme bon nombre d'appareils spécialisés, cet excellent chasseur sera gaspillé dans une mission indécise.

Histoire

BODENPLATTE : La Luftwaffe joue quitte ou double

Lt col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

UNTERNEHMEN WACHT AM RHEIN, le coup de poker d'Hitler à l'Ouest le 16 décembre 1944, s'immobilise avec la neige et les contre-attaques américaines depuis le Luxembourg. Après une semaine d'offensive, il devient clair que les formations blindées allemandes immobiles, protégées pour l'heure par le mauvais temps, vont subir une punition terrible dès le beau temps revenu.

Le Generalleutnant Dietrich Peltz et l'Oberkommando der Luftwaffe (OKL) reçoit l'ordre de préparer une attaque générale le 14 décembre, deux jours seulement avant l'assaut terrestre. Dès le mois de septembre, l'inspecteur de la chasse, Adolf Galland, avait reçu la mission de constituer des réserves d'appareils. Ceci dans un but inconnu.

Une attaque générale visant à acquérir la supériorité aérienne, même locale, n'avait pas de raison d'être durant WACHT AM RHEIN, en raison de la météo défavorable. Mais une fois le beau temps revenu, le 23 décembre, il devient urgent de reprendre l'air afin d'éviter la reprise des attaques alliées. Il s'agit alors, immédiatement, de protéger les forces terrestres durant leur repli vers le Rhin, tout en créant les conditions favorables pour une nouvelle offensive dirigée vers Strasbourg, baptisée NORDWIND.

Opération NORDWIND

Devant l'échec de WACHT AM RHEIN, Hitler ordonne le 28 décembre –trois jours avant son déclenchement- une nouvelle offensive visant à percer les lignes de la 7th US Army et de la 1^{re} Armée française en Alsace. Une poussée ultérieure –opération ZAHNARZT- doit ensuite encercler et détruire la 3rd US Army.

L'action doit être lancée le 1^{er} janvier, profitant des Fêtes et de la désorganisation des troupes américaines. 17 divisions allemandes –dont la 10. SS Panzer-Division, la 7. Fallschirmjäger-Division, la 21. Pz Div et la 25. Pz Gren Div- poussent sur un front de 110 km et délogent la 7^e armée américaine, qui s'est repositionnée pour monter sur Bastogne. Une force plus petite pousse depuis

Colmar sur Strasbourg, abandonnée par les Américains et défendue par des unités françaises.

Après un repli ordonné par Eisenhower, les troupes américaines se regroupent le 21 janvier. Elles sont appuyées par plusieurs divisions descendues depuis les Ardennes. L'offensive allemande est stoppée le 25. La 7^e armée a perdu 3'000 morts, 9'000 blessés et 17'000 soldats hors de combat.

Le Plan aérien

BODENPLATTE est une attaque surprise de 17 bases alliées situées en Hollande, en Belgique et en France. L'assaut doit être précédé par une attaque de diversion. Une première action, de nuit, menée par des bombardiers à réaction Arado 234, frappe Bruxelles, Anvers et Rotterdam. Les 5 appareils rentrent sans coup férir.

Jabos

Tablant sur l'esprit de fête, la Luftwaffe jette par surprise le 1^{er} janvier 1945 toutes ses forces dans la bataille. L'assaut est planifié pour 9h20, au moment où les premières escadrilles américaines rentrent à leur base. Plus de 900 chasseurs-bombardiers attaquent alors simultanément 17 terrains d'aviation à Eindhoven, Melsbroek, Saint-Denis-Westrem et Maldegem, Volkel, Anvers-Deume et Le Culot.

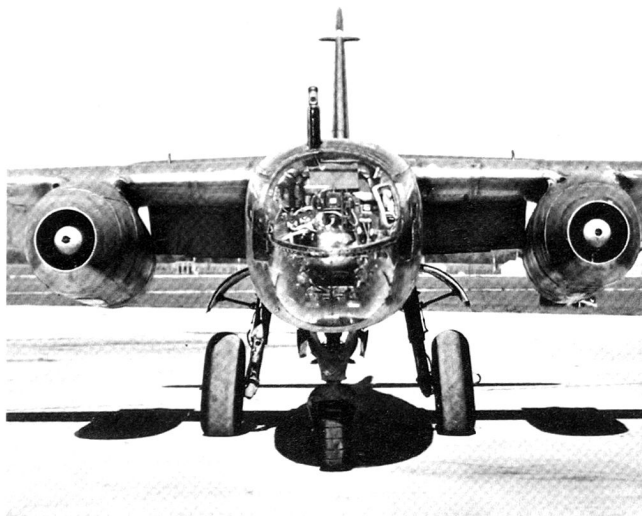
Le 1^{er} janvier, la Luftwaffe dispose de 1'035 appareils sur le front de l'Ouest. Chaque escadre de chasse (Jagdgeschwader JG), de bombardement (Kampfgeschwader KG) ou d'appui au sol (Schlachtgeschwader SG) reçoit une liste d'objectifs. En plus des quelque 929 chasseurs-bombardiers Bf 109 et des FW 190, les JU 88 et 188 de bombardement sont utilisés comme éclaireurs. Ils doivent attaquer les bases de la 2nd Tactical Air Force britannique et des 8th et 9th US Air Forces. Celles-ci sont installées sur des aérodromes majoritairement construits par la Luftwaffe, qui possède donc des plans détaillés.

Arado Ar 234 *Blitz*

Arado est le seul fabricant répondant à un appel en automne 1940 pour un appareil rapide de reconnaissance. L'appareil allongé dispose d'une verrière en plexiglas. Pesant 8 tonnes, il emporte deux moteurs à réaction Jumo 004 ou huit BMW 003, permettant d'atteindre 780 km/h et ayant un rayon d'action de 1'995 km. Pour économiser du poids, l'appareil dispose d'un ski ventral et décolle à partir d'un chariot tricycle. Les deux premiers prototypes sont disponibles à la fin 1941, mais les moteurs ne sont disponibles qu'en février 1943. Le premier vol a lieu le 15 juin 1943. La première mission de guerre a lieu le 2 août 1944.

La version B dispose d'un train d'atterrissage et décolle pour la première fois le 10 mars 1944. Elle emporte deux bombes de 500 kg sous les nacelles des moteurs et doit servir en tant que Schnellbomber. En raison du nombre élevé d'accidents, pour décoller à pleine charge ces appareils disposent de fusées d'appoint (JATO).

Les raids les plus célèbres ont lieu entre le 7 et le 17 mars 1945, lorsque les Ar 234 B-2 du III./ KG 76 sont engagés pour détruire le pont de Remagen, pris par les Alliés.



Poids :	5'200 kg (vide), 9'850 kg (pleine charge)
Moteur:	2 Junkers Jumo 004B-1
Puissance :	1'000 PS
Plafond :	10'000 m
Vitesse max :	742 km/h à 6 000 m
Rayon d'action :	1 100 km (à pleine charge)
Armement :	2 MG 151 20 mm télécommandés tirant vers l'arrière (périscopes) ; le plus souvent, cette installation est démontée pour gagner du poids et de la vitesse.
Charge ext :	2 bombes de 500 kg (sous nacelles) ou 1 bombe de 1000 kg (centrale) ou une charge maximale de 1 500 kg



Ar 234 au décollage, assisté par deux fusées d'appoint (JATO)

Liste des objectifs allemands

Objectif	Escadre (Luftwaffe)	Forces alliées	Dégâts
Anvers-Deurne (B.70) (Belgique)	JG 77	<i>Typhoon</i> de la 2nd TAF	légers
Asch (Belgique)	JG 11	4 escadrilles de <i>Spitfire</i> de la 2nd TAF; 352nd Fighter Group (P-51) et 366th Fighter Group (P-47)	minimes
Bruxelles-Evere (B.56)	JG 26 et JG 54	Nombreux chasseurs et bombardiers de la 2nd TAF	importants
Bruxelles-Grimbergen (B.60)	JG 26 et JG 54	Seulement 6 appareils présents	moyen
Bruxelles-Melsbroek (B.58)	JG 27, JG 54 and JG 4	Trois escadrilles de reconnaissance de la 2nd TAF; 3 escadrilles de	importants
Eindhoven (B.78) (Pays-Bas)	JG 3	8 escadrilles de <i>Typhoon</i> et 3 escadrilles de <i>Spitfire</i> , 2nd TAF	importants
Ghent/Sint-Denijs-Westrem (Belgique)	JG 1	3 escadrilles polonaises de <i>Spitfire</i> (No. 302, 308 et 317); 137 Wing, 2nd	importants; combats aériens
Gilze-Rijen (B.77) (Pays-Bas)	JG 3 et KG 51	2 escadrilles de <i>Boston</i> (No. 88 et 342), une escadrille de <i>Mitchell</i> (No.226) du 137e Wing, 2nd TAF	moyen
Heesch (B.88) (Pays-Bas)	JG 6	5 escadrilles de <i>Spitfire</i> , 2nd TAF	aucun effet
Le Culot (Belgique)	JG 4	Escadrilles de P-47, 9th US Air Force	aucun effet; base non trouvée
Maldegem (B.65) (Belgique)	JG 1	<i>Spitfire</i> IXe du 485e (NZ) Sqn, 2nd TAF	importants
Metz-Frescaty (France)	JG 53	Environ 40 P-47 du 365th Fighter Group, 9th US Air Force	moyen
Ophoven (Belgique)	JG 4	Escadrille de P-47, 9th US Air Force	légers
Sint-Truiden (Belgique)	JG 2, JG4 et SG4	Escadrilles de P-47, 9th US Air Force	moyen
Volkel (B.80) (Netherlands)	JG 6	<i>Tempest</i> du 56th et 486th (NZ) Sqn, 2nd TAF	légers
Woensdrecht (Pays-Bas)	JG 77	5 escadrilles de <i>Spitfire</i> de la 2nd TAF	aucun effet
Ursel (B.67) (Belgique)	JG 1	Escadrilles de <i>Spitfire</i> , 2nd TAF	moyen

Focke-Wulf Fw 190 A-8/R8 *Sturmbock*

Conçu en 1944 spécialement pour l'attaque de bombardiers américains fortement défendus par des dizaines de mitrailleuses de 12,7 mm, le Focke Wulf 190 s'est vu équipé de deux canons MK 108 de 30 mm à canon court. Leur précision plus faible que les MG 151 nécessite de s'approcher à 200 mètres de l'arrière des quadrimoteurs. Le « bélier » était ainsi fortement blindé, avec des parois de 5 mm autour du cockpit et des plaques de 20 et 30 mm devant l'armement et derrière le pilote. Ces appareils ont connu un succès considérable au sein du IV./Jagdgeschwader 3 Udet. En revanche, plus lourds et moins maniables que leurs confrères, ils étaient vulnérables contre les essais de chasseurs alliés.



FW-190F-820R3 lourdement armé.



Chargement de fusées de 21 cm air-air sous un FW-190.

Poids :	4'900 kg
Moteur:	BMW 801D-2 14 cylindres refroidi par air
Puissance :	1'700 CV
Plafond :	11'410 m
Vitesse max :	653 km/h à 6283 m
Vitesse asc :	717 m/min
	10'000 m en 16,5 sec
Rayon d'action :	900 km
Armement :	2 MG 131 13 mm 2 MK 108 30 mm
Charge ext :	une bombe de 250 kg, 4 bombes de 50 kg ou 2 roquettes WGr. 21 cm air-air



Le Gefreiter Alfred Michel, de la 16./JG 53, devant l'épave de son Messerschmitt Bf 109 G-14 (WNR. 462892 « 2 » « bleu écrasé » près de Waldwiestroff.



Messerschmitt Bf 109 K-4 (WNR. 330230 « 17 » blanc) de l'Unteroffizier Heinrich Munniger, appartenant à la 10./JG 77. Il a été abattu près de Tiltburg, son pilote mortellement blessé par la DCA britannique.



Les restes de l'appareil de l'Unteroffizier Herbert Maxis (Bf 109 G-14/AS WNR. 784993 « 13 » blanc, entré en collision avec l'appareil de l'Oberleutnant Otto Benz, de la 13./JG53.

Les pertes alliées se montent à 495 appareils détruits (190) ou endommagés (305). La plupart des bases touchées restent hors d'état pendant une à deux semaines. Mais les pertes sont résorbées dans ce temps, 190 appareils ont ainsi pu être réparés et remis en service.

La Luftwaffe, quant à elle, perd 280 appareils, dont 271 chasseurs-bombardiers et 69 endommagés. Parmi ces pertes, 62 sont dues à des combats aériens avec la chasse alliée, 88 par la DCA alliée et... 84 par la DCA allemande. En effet, pour maintenir l'effet de surprise, les commandants des unités de la Flak n'ont pas été prévenus de l'opération BODENPLATTE. Pour de nombreux canonniers, un vol de plus de dix appareils ne pouvait être qu'allié – certains ont tiré sur leurs propres appareils à l'aller et au retour. Mais il y a plus grave que les machines. Le niveau d'entraînement des pilotes était faible, les unités école ne



Le Republic-Fairchild P-47 *Thunderbolt* américain, puissant, lourdement blindé et armé. Dès l'automne 1944, la majorité est employée à l'appui aérien des troupes.



Epave de chasseur américain P-51 *Mustang*, sur un terrain d'aviation européen.

pouvant disposer d'espace aérien « sûr » pour la formation des nouveaux. La qualité des matériels en baisse et le manque de carburant rendent donc le remplacement des unités de première ligne illusoire. Les nouveaux aviateurs sont dès lors formés sur le tas. Les pilotes inexpérimentés tombent par escadrille entière : 143 pilotes sont tués ou perdus, 70 sont capturés et 21 sont blessés. Les pilotes les plus expérimentés ne pourront jamais être remplacés : le même jour, la Luftwaffe perd 3 commandants d'escadre, 6 chefs de groupe et 11 chefs d'escadrille. L'aviation allemande est saignée à blanc. Elle ne s'en remettra pas.

Leçons

La planification de BODENPLATTE démontre la grande capacité de l'état-major de la Luftwaffe à synchroniser ses actions. Mais le plan n'est pas exempt d'erreurs tactiques. Peltz, en particulier, a sous-estimé le fait que les vagues principales attaquant par le nord (JG 6, 26, 27) devaient passer au-dessus d'importantes concentrations de pièces de défense anti-aérienne alliées et allemandes. C'est dans ce secteur en effet que sont dispersés les sites de lancement de V1 et les Alliés ont tissé sur le passage de ces derniers des barrages redoutables. Le manque de

coordination entre l'aviation et les troupes aériennes au sol (Flak) a déjà été évoqué.

Le niveau d'entraînement des pilotes –faible ou inégal– est également une cause des pertes élevées subies par l'aviation allemande. Ainsi, la JG 3 mène une attaque avec 72 appareils sur l'aérodrome d'Eindhoven, où opèrent les escadrilles 438 et 439 de la Royal Canadian Air Force : tous les *Typhoon* de ces deux escadrilles sont touchés. On constate que les attaques menées par les JG 1 et 27 contre Melsbroek, Saint Denis-Westrem et Maldegem ont été couronnées de succès. Mais d'autres, sous la responsabilité des JG 11 et 77 à Volkel, Anvers-Deurne et Le Culot n'ont pas atteint leur but. Plusieurs témoignages alliés transmettent l'image de pilotes inexpérimentés, volant trop haut ou trop lentement, incapables de toucher leur cible en volant en rase-mottes.

Enfin, les appareils dont dispose la Luftwaffe sont inadaptés. Pour doper les chiffres de la production de guerre, l'industrie aéronautique allemande s'est concentrée sur la production de chasseurs. Et les appareils modernes sont disponibles en quantité trop faibles, car on continue jusqu'aux derniers jours de la guerre à produire le Messerschmitt Bf 109 – trop léger et trop peu protégé pour être efficace. La priorité étant clairement donnée à la chasse, l'entraînement et les équipements d'attaque au sol étaient insuffisants pour être efficaces.

BODENPLATTE est une surprise qui n'apporte pas la décision escomptée. Véritable victoire à la Pyrrhus, la Luftwaffe –contrairement à ses adversaires– n'est pas en mesure de remplacer ses pertes. Elle cède donc définitivement l'initiative sur le front de l'Ouest aux Alliés, qui disposent désormais de matériels supérieurs en quantités inégalables.

A+V

Pour en savoir plus:

Alfred Price, *La dernière année de la Luftwaffe, Le Fana de l'Aviation* hors série No. 28, juillet 2005.

Rolf Steiner, *Bodenplatte 1^{er} janvier 1945 : Opération de la dernière chance*, *Aéro Journal* No. 28, décembre 2002.

Vincent Gréciet, *Le Crépuscule des aigles : 1945 – Les derniers combats de la Luftwaffe*, *Wing Masters* Hors série No.9, Histoire & Collections, novembre 2008.