

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 151 (2006)
Heft: 6-7

Artikel: "Luftwaffe" 1939-1945 : un colosse aux pieds d'argile
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-346609>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

«Luftwaffe» 1939-1945: un colosse aux pieds d'argile.

La *Luftwaffe* sort de l'ombre en 1935. Deux ans plus tard, elle dépasse ses rivales en Espagne; en 1939-40, elle fait la preuve éclatante de sa supériorité technique et tactique en Europe de l'Ouest. Mais la machine se grippe et, dès 1943, ses appareils accusent une infériorité numérique et technique face aux Alliés. Il n'en reste pas moins que les appareils à réaction, les as et les ambitions démesurées de la *Luftwaffe* ont créé un véritable mythe.

■ Maj EMG Alexandre
Vautravers

Petite armée et grands secrets

Expression de la volonté de revanche des Alliés, le traité de Versailles de 1918 limite la taille de la *Reichswehr* et lui interdit de posséder ou de faire fabriquer des armes modernes. Sont visés en particulier les chars et les avions. En dehors de l'entreprise Zeppelin de Friedrichshafen, qui conformément aux volontés originales du comte s'est spécialisée dans la construction de dirigeables, les autres industriels n'ont eu de choix que l'exil, la fraude ou une habile combinaison des deux. C'est ainsi que l'ingénieur Willy Messerschmitt se spécialise dans la fabrication de planeurs, qui lui donneront la maîtrise de l'aérodynamique une fois les nazis au pouvoir. Emile Junkers et Anthony Fokker développent des appareils en collaboration avec l'URSS, la Suède ou les Pays-Bas. Enfin Clau-

de Dornier, successeur de Zeppelin, maintient ses bureaux d'étude à Friedrichshafen mais installe un atelier de construction en Italie et en Suisse¹.

Lorsque les premiers programmes de construction d'avion sont publiquement annoncés, en 1933, le *Reichsluftministerium (RLM)* bénéficie déjà de nombreuses études sur les appareils de construction métallique. Plusieurs appareils commerciaux ont bénéficié de financements publics, à condition qu'ils puissent être rapidement transformés en appareils de transport militaire ou de bombardement, à l'exemple du *JU-52*, *JU-86*, *HE-111*, *DO-17* et *19*, ou même l'immense hydravion *DO-X*. Grâce à la nationalisation de secteurs industriels entiers et un dirigisme industriel fort, la montée en puissance de la *Luftwaffe* est foudroyante.

Le «ME-109»

Au sein de la *Luftwaffe*, le *Messerschmitt-109* mérite une place particulière. Tout d'abord, parce qu'il s'agit d'un des rares

avions de combat produit sans discontinuer depuis le premier jusqu'au dernier jour de la guerre. Mais aussi parce qu'avec environ 33000 exemplaires produits entre 1935 et 1945, il représente à lui seul 20% de tous les avions construits en Allemagne durant cette période².

Le *ME-109* caractérise bien les forces et les faiblesses de la *Luftwaffe* durant Seconde Guerre mondiale. Sa conception est entièrement basée sur la vitesse, sans compromis. Et son extrême légèreté va miner toute sa carrière: absence de blindage jusqu'à la fin de 1940, une cellule fragile et surtout un train d'atterrissage trop faible ont pour conséquence un taux d'attrition extrêmement élevé. Son étroitesse et ses dimensions calculées au plus juste vont également l'empêcher de recevoir nombre d'améliorations techniques et le cantonner à des missions d'interception de jour à basse altitude. Il est surclassé par les chasseurs britanniques et américains dès la mi-1942. La production s'emballa, alors que le tableau des pertes devient inexorablement

¹ *Altenrhein*, à seulement huit kilomètres de Friedrichshafen et moins de deux kilomètres de la frontière.

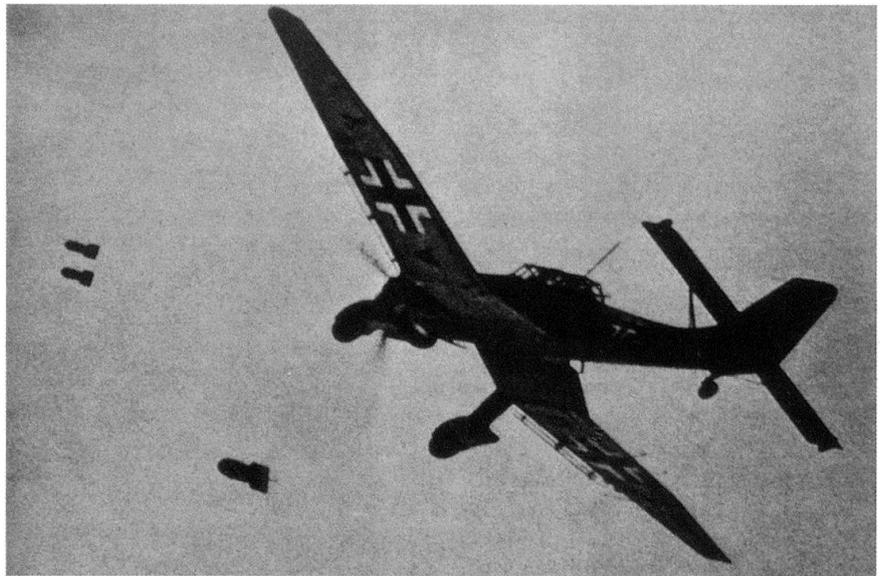
² Patrick Ehrhardt (éd.): «*La Luftwaffe 1918-1945: naissance et mort de l'aigle. Enquête sur une défaite annoncée*», Histoire de Guerre Hors Série N° 3, septembre 2001, p. 53.

défavorable. La qualité de finition se dégrade, due en grande partie aux sabotages et au travail forcé dans les usines. Malgré cela, la relève se fait attendre...

La relève

La *Luftwaffe* croît brutalement à partir de 1935. Ses plans, dictés par les exigences politiques d'une guerre à venir, tablent sur une force aérienne prête à combattre en 1941. Afin d'accélérer la production et disposer du nombre d'avions nécessaire deux ans plus tôt que prévu, des méthodes expéditives doivent être mises en place.

À partir de 1938, on décide que, pour gagner du temps, le choix des appareils se fera sur plan et non plus au bout de longs mois d'évaluation de prototypes de constructeurs différents. Cette politique, inaugurée la même année avec la réalisation du bombardier *Junkers-88*, connaît plus ou moins de succès. Le cas du *JU-88* est résolu, malgré de nombreuses déceptions initiales et un gaspillage considérable de pièces détachées commandées sur plans³. Mais d'autres, à l'exemple du *HE-177* ou du *ME-210*, conduisent à la perte de nombreux mois de travail et de frustrations, ces appareils ne réussissant jamais à remplir leur cahier des charges. Version « assainie » du *ME-210*, le 410, pourtant construit à un millier d'exemplaires et destiné à l'interception à haute altitude, n'offre pas non plus les qualités espérées.



Septembre 1939, bombardement d'un aérodrome polonais.

Pour accélérer la mise en œuvre de nouveaux appareils, le Régime limite considérablement le nombre de modèles à développer, le critère absolu étant le devis de temps nécessaire à la mise en production, qui ne doit pas excéder six mois. Ainsi, les appareils en service vont recevoir nombre d'améliorations, mais au prix du sacrifice de leur relève.

Les *ME-109* et *110*, *JU-87* ou *88* sont incontestablement les meilleurs engins de leur catégorie en 1939 mais, dans l'aviation, la marge de supériorité technique s'érode très rapidement. En 1941, cette génération d'engins atteint ses limites. Or à cette date, aucun nouvel appareil n'est prêt à entrer en service, les *FW-190*, *ME-410* et *Hs-129* arrivant trop tard ou en trop petit nombre pour avoir un réel impact sur le cours des événements. Sans parler des avions à réaction.

Les tensions internes

Dès la création de la *Luftwaffe*, en 1935, des querelles apparaissent entre les dignitaires du Régime et de l'Arme aérienne. Les personnalités et les visions s'affrontent. Le véritable concepteur de la *Luftwaffe*, le secrétaire d'Etat Erich Milch, s'efface devant le charisme de son chef, Hermann Göring, et ses objectifs de moins en moins réalistes. Pilote de grand renom, inspecteur de la chasse et chef de l'armement, Ernst Udet a mis en chantier le *ME-109* et les bombardiers en piqué mais, devant l'échec contre la *RAF* en 1940, il prend l'absence de la relève comme un échec personnel et se suicide un an plus tard. Walter Wever, chef d'Etat-major de la *Luftwaffe*, meurt en 1936 dans un accident d'avion. Ce décès et son remplacement par Albert Kesselring sont le si-

³ Le *JU-88* représente un enjeu considérable. Sept usines et 53% du potentiel de l'industrie aéronautique sont absorbés par le projet en 1938, bien que le RLM ait demandé rien de moins que 250000 modifications au constructeur! Patrick Ehrhardt (éd.): «*La Luftwaffe 1918-1945: naissance et mort de l'aigle. Enquête sur une défaite annoncée*», Histoire de Guerre Hors Série N° 3, septembre 2001, p. 35-37.

gnal de l'abandon d'une aviation de bombardement stratégique, dont il était l'un des rares défenseurs. Les tensions sont également perceptibles entre le *Reichsluftministerium* et les industriels. Willy Messerschmitt est le protégé du Régime. Il partage ses faveurs avec Kurt Tank, l'ingénieur en chef de Focke-Wulf⁴. D'autres gardent leurs distance, comme Claude Dornier. Ernst Heinkel est écarté des grands contrats, malgré les grandes qualités de ses appareils. Et la famille Junkers de voir sa société purement et simplement nationalisée.

Les priorités

La *Luftwaffe* est également victime de son cahier des charges et de sa doctrine. Sa mission essentielle étant l'appui des forces terrestres, les priorités sont axées sur l'aviation tactique (bombardiers moyens), l'aviation d'assaut (bombardiers en piqué), le transport et l'observation. La chasse doit se borner à maintenir une supériorité aérienne locale au-dessus des propres troupes. Quant au bombardement stratégique et à la défense aérienne du territoire, ces missions ne sont guère envisagées avant 1942.

Cette priorité donnée aux missions d'attaque et de transport est lourde de conséquences, condamnant la *Wehrmacht* à aller de l'avant, car la *Luftwaffe* manque d'autonomie et n'a pas de capacité stratégique. Elle n'est pas à même de mener

un combat défensif, surtout lorsque la supériorité aérienne lui est contestée.

Si l'année 1944 voit une multiplication de la production de chasseurs, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances. D'abord parce que l'on produit bien davantage de *ME-109* que de chasseurs véritablement modernes. Ensuite parce que ces chasseurs modernes – *FW-190*, *ME-410* et surtout les premiers chasseurs à réaction, *ME-262*, *ME-163*, *HE-162* – sont souvent détournés de leur tâche première pour exécuter des missions de reconnaissance ou d'attaque au sol. Hitler porte en la matière une responsabilité écrasante.

Les « as » et les autres...

La propagande allemande a monté en épingle les *as* de ses forces aériennes. Aujourd'hui encore, de nombreux historiens et militaires retiennent les tableaux de chasse extraordinaires des pilotes de la *Luftwaffe*. Mais ces quelques surhommes sont-ils représentatifs d'une majorité des pilotes? Rien n'est moins sûr. La qualité et l'aura des pilotes allemands au début de la guerre est considérable. De nombreux *as* ont fait leurs armes en Espagne, au sein de la Légion Condor, puis contre l'aviation polonaise, danoise ou norvégienne, avant d'affronter l'armée de l'Air française et le corps expéditionnaire de la *Royal Air Force*.

En face, les pilotes alliés sont en grande partie inexpérimentés. Leurs tactiques et leurs appareils sont en partie démodés. Au sein de l'*US Army Air Force (USAAF)*, le problème est encore exacerbé par le fait que les équipages accomplissent un *Tour of duty* d'une certaine durée ou d'un certain nombre de missions, puis rentrent chez eux. Ils n'ont ainsi pas le temps de transmettre leur expérience aux nouveaux.

Cet avantage initial considérable, la *Luftwaffe* va le perdre très rapidement. Les pertes de l'été 1940 au-dessus de l'Angleterre sont difficiles à remplacer, car les pilotes sont souvent capturés ou tués. Pour combler les manques d'effectifs et mener à bien les opérations dans les Balkans puis contre l'URSS, la *Luftwaffe* doit engager ses réserves en avions et en personnels. La situation à partir de 1942 est si critique que l'on travaille pratiquement en flux tendus, les formations d'entraînement ne recevant plus ni avions ni carburant⁵. Fatalement, le niveau des pilotes décline. Et la qualité des appareils, y compris des avions à réaction ou des armes « miracles », n'y changera rien.

Le mythe des armes « miracles »

Lorsque la *Wehrmacht* est confrontée à des chars de combat supérieurs aux siens en automne 1941, des études sont immédiatement entreprises pour

⁴ A partir de 1944, les appareils construits par Focke-Wulf sont d'ailleurs rebaptisés « Tank » en l'honneur de leur concepteur.

⁵ La situation est d'autant plus grave que la campagne de bombardement stratégique alliée en 1943 vise expressément la capacité de production de carburants synthétiques.

développer des chars lourds qui seront opérationnels un an plus tard. Dès 1943, les Etats-Unis produisent des appareils qualitativement comparables à ceux de la *Luftwaffe*. Celle-ci tente, durant une année, de suivre le rythme, mais perd également la bataille quantitative.

Alors que le premier appareil à réaction a volé en 1937, le Régime lui accorde brusquement une priorité absolue en 1944. Pour des raisons politiques, le *ME-262 Schwalbe* est préféré au *Heinkel 280*, également motorisé par deux *Jumo 004* et pourtant disponible plus tôt. Avec d'autres appareils, comme l'*Arado 234* et le *Heinkel-162*, il aurait pu défendre les villes allemandes contre les vagues de bombardiers alliés. Mais la portée de ces appareils sera finalement limitée par leur faible nombre, leur faible taux de disponibilité et leur attribution à des missions d'appui au sol. Enfin, les Alliés vont mettre au point des tactiques destinées à exploiter les faiblesses des premiers *jets*: en suivant ceux-ci et en repérant leurs aérodromes, puis en les attaquant par surprise au sol ou durant leur phase d'approche.

Le manque d'intérêt pour les bombardiers lourds avant 1940 et l'incapacité de concevoir un engin fiable expliquent le détournement d'engins rapides à réaction pour des missions de reconnaissance ou de bombardement. Peu de bombardiers stratégiques dépassent le stade



Un pilote monte dans son Messerschmitt Bf 109E-1.

de prototype, et leur développement est laborieux. Le *FW 200 Condor* est le plus réussi, mais accaparé par la Marine pour renseigner ses sous-marins sur les positions des convois alliés dans l'Atlantique. On se souvient du *HE-177 Greif* comme étant l'appareil le plus détesté par ses équipages, sa combinaison originale de quatre moteurs pour deux hélices causant de nombreux problèmes de refroidissement, entraînant fréquemment des incendies à bord... Enfin, le *ME-264* ou les *HE-274/277*, quadrimoteurs à long rayon d'action, ne seront produits qu'à quelques exemplaires. Les lacunes en matière d'appareils à long rayon d'action s'expliquent par des choix politiques et de doctrine.

L'emprise de Himmler et de la SS sur la *Luftwaffe* s'est renforcée en 1945; ils géraient déjà une part importante de la main-d'œuvre forcée et de la produc-

tion industrielle. Mais leur influence s'est étendue aux objectifs stratégiques de l'arme aérienne. Ils insistent sur la construction de fusées *VI* pilotées par des kamikazes, se réservant l'exclusivité des *ails volantes Horten*, ils baptisent le *HE-162* du nom de *Volksjäger*⁶ et ils gèrent le programme *ME-264*, dûment surnommé «*Amerikabomber*», dans l'unique but de disposer d'un vecteur pour la future arme nucléaire allemande⁷.

A + V

Pour en savoir plus :

– William Green: *Warplanes of the Third Reich*. Galahad, New York, 1990.

– Patrick Ehrhardt (éd.): «La *Luftwaffe* 1918-1945: Naissance et mort de l'aigle. Enquête sur une défaite annoncée», *Histoire de Guerre* hors série N° 3, septembre 2001.

⁶ *Chasseur du peuple*.

⁷ Patrick Ehrhardt (éd.), «La *Luftwaffe* 1918-1945: Naissance et mort de l'aigle. Enquête sur une défaite annoncée», *Histoire de Guerre Hors Série* N° 3, septembre 2001, p.82.