

# Juin 1941 : l'anéantissement de l'aviation soviétique

Claude d'Abzac<sup>1</sup>

Si nous connaissons assez bien la part prise par la *Luftwaffe* au désastre de mai et juin 1940, il n'en est pas de même de sa participation à l'attaque surprise de l'Union soviétique par les Allemands un an plus tard. L'auteur nous éclaire sur ce chapitre de l'histoire contemporaine.

Le 22 juin 1941, Hitler attaque par surprise l'Union soviétique. Pendant des semaines et des mois les armées allemandes se sont préparées dans le plus grand secret à cet assaut décisif. La *Luftwaffe*, pourtant aux prises avec la *Royal Air Force* britannique, a dû déployer un important dispositif à l'Est. Deux mille avions de première ligne viennent ainsi s'ajouter aux trois millions d'hommes et aux 3 580 chars prêts à se lancer à l'attaque. Les trois groupes d'armées alignés face à l'URSS réunissent des moyens aériens imposants : chacun est appuyé par une *Luftflotte* pouvant mettre en ligne entre 500 et 1 000 appareils de combat. Pourtant, les généraux de la *Luftwaffe* sont inquiets : comment tenir deux fronts si le combat avec la Grande-Bretagne doit se poursuivre ? Hitler leur a ordonné, dans la directive n° 1, de conserver en Allemagne des forces suffisantes pour s'opposer à une possible attaque de la *Royal Air Force*. Les forces aériennes disponibles sur le front de l'Est suffiront-elles à obtenir la maîtrise du ciel face à une armée soviétique forte de 7 000 à 8 000 avions dont 59 % de chasseurs ?

C'est pour ces raisons que le plan de campagne allemand prévoyait d'écraser au sol l'aviation soviétique dès les premières heures de l'offensive grâce à une série d'attaques d'une extrême violence menées contre les aérodromes. De cette façon, les responsables de la *Luftwaffe* comptaient obtenir la supériorité dans les airs qui seule pouvait leur permettre d'apporter aux troupes terrestres le soutien nécessaire. Il convenait de lancer ces attaques contre les bases ennemies au moment précis où se déclenchait la préparation d'artillerie, c'est-à-dire à 3 h 15, sinon les chasseurs et les bombardiers soviétiques, alertés par le tir des canons allemands, auraient le temps d'intervenir, faisant courir un grand risque aux unités de la *Wehrmacht*. Le 22 juin, donc, peu avant l'heure H, les bombardiers décollent. Les commandants d'unité ont pris le risque de commencer les attaques de nuit, en utilisant les équipages les plus expérimentés. Ceux qui opèrent au Nord sont aidés par la longueur du jour arctique, ils volent à la limite de leur plafond et passent la frontière soviétique en survolant seulement des zones marécageuses ou des forêts inhabitées de manière à atteindre leur objectif sans être repérés. À l'instant même où, de la Baltique à la mer Noire, un gigantesque déluge de feu s'abat sur l'Union soviétique, ils fondent sur leurs cibles. La surprise est totale. Les appareils de l'Armée rouge sont littéralement cloués au



DR

JU86 P : l'avion de reconnaissance à très haute altitude.

sol. Pris au dépourvu, les Soviétiques subissent d'énormes pertes. Les rares chasseurs qui parviennent à décoller sont immédiatement abattus et un très grand nombre d'appareils qui étaient rangés aile dans aile sur les aérodromes, sans camouflage, sont intégralement détruits. Pendant la seule journée du 22 juin, les Soviétiques perdent 1 811 avions, dont 322 seulement sont abattus à la suite de combats, le reste étant détruit au sol par les bombardements. Du côté allemand, seuls 35 appareils sont portés manquants. Au cours de la semaine suivante les attaques allemandes se poursuivent. Dès le 23 juin, des avions de reconnaissance signalent d'importantes concentrations d'appareils soviétiques sur des terrains qui n'avaient pas été découverts jusque-là. Les raids conduits contre ces aérodromes sont extrêmement dévastateurs. Le 29 juin, au bout d'une semaine de campagne, le haut-commandement allemand annonce la destruction de 4 990 avions ennemis, soit plus des deux-tiers de leur flotte, et la perte de seulement 179 appareils allemands. Même si on fait la part de la propagande, il reste avéré qu'en quelques jours, une grande partie de la puissance aérienne soviétique stationnée en Russie d'Europe a été annihilée par la *Luftwaffe*. Celle-ci, en dépit de la saignée subie lors de la Bataille d'Angleterre, conservait encore l'essentiel de sa puissance.

Les causes du succès de cette offensive éclair font encore, aujourd'hui, l'objet de débats entre les historiens. Staline s'est-il vraiment laissé surprendre ? De quelles informations disposait-il ? Avait-il préparé sa défense ? L'observation de l'attaque aérienne du 22 juin per-





Avion d'attaque au sol, l'Iliouchine 2 *Sturmovik*



Le fameux Stuka

Le maréchal Kesselring, commandant la Luftflotte 2 sur le front de l'Est



met en tout cas d'affirmer que la *Luftwaffe* avait minutieusement préparé son offensive et que l'effet de surprise a joué à plein. Les missions de reconnaissance secrètes, menées par les avions allemands *Junker Ju-86P-1*, dans les mois qui précédèrent l'attaque, procurèrent certainement aux forces allemandes un avantage décisif. Dès l'hiver 1940, un groupe de reconnaissance effectua au-dessus de l'Union soviétique des vols clandestins. Ces avions pouvaient voler à l'altitude, peu courante à l'époque, de 12 000 m, ce qui leur permettait de prendre des clichés des bases ennemies sans être repérés. Des dizaines d'aérodromes furent ainsi photographiés, montrant une incroyable concentration d'avions de tous types, entassés à l'air libre, sans aucun camouflage. Les Soviétiques semblent n'avoir rien su de cette entreprise. Un seul appareil, victime d'une panne de moteur, dut se poser aux environs de Minsk le 20 juin 1941. Son équipage eut cependant le temps d'y mettre le feu avant d'être capturé.

À l'avantage encore des Allemands : l'avance qu'ils possédaient dans le domaine du matériel volant. Alors que plus des quatre-cinquièmes de l'aviation soviétique étaient composés de modèles vieillissants, la *Luftwaffe* pouvait aligner des appareils ultramodernes comme le *Messerschmitt Bf 109-F* et des avions moins récents mais qui avaient déjà fait leurs preuves à l'Ouest comme le *Junker Ju 87 Stuka* et le *Heinkel III*. Mieux équipés, ils étaient également mieux préparés, leurs équipages étaient particulièrement bien entraînés et l'indépendance de la *Luftwaffe* lui permettait de préparer efficacement de grandes offensives aériennes alors que l'aviation soviétique était placée sous le commandement de l'Armée de terre. Le bilan de cette offensive éclair aurait certainement été moins lourd sans les défaillances de la défense soviétique. Les réactions de la défense aérienne furent presque inexistantes ou alors tout à fait décousues et inefficaces. Même les *Junkers Ju-87* qui, en raison de leurs méthodes d'attaque, devaient s'approcher assez près du sol n'essuyèrent pas le moindre tir. Par ailleurs, on ne peut manquer d'être surpris devant la négligence des Soviétiques : comment expliquer l'absence ou l'inefficacité des moyens de défense aériens autour des aérodromes proches de la frontière et l'entassement des avions rangés côte à côte, sans camouflage, sur ces terrains ? Des historiens ont été jusqu'à y voir la preuve que Staline préparait une offensive. D'autres ont tendance à justifier cette impréparation de l'aviation soviétique ainsi que ces erreurs stratégiques et tactiques en évoquant la grande désorganisation de l'Armée rouge à la suite des

terribles purges que Staline lui a fait subir depuis 1937. Les états-majors, souvent privés de leurs élites, étaient parfois composés d'officiers assez inexpérimentés et la coordination au niveau du haut-commandement aurait laissé à désirer. L'armée soviétique, privée de son aviation, dut continuer le combat, mais elle avait perdu d'emblée une pièce maîtresse et eut à subir longtemps les conséquences de ces raids-surprise du mois de juin. Le coup porté à l'aviation de l'Armée rouge contribua à faciliter la formidable percée des forces terrestres allemandes qui remportèrent rapidement les batailles de Minsk-Bialystok, de Smolensk, d'Ouman ou de Kiev. L'aviation de bombardement soviétique, décimée au sol dès la première semaine de la guerre, ne put jeter dans la bataille ou dans les incursions plus lointaines que des formations réduites qui ne firent preuve que d'une efficacité relative.

Pourtant, l'armée soviétique disposait de ressources et cette première attaque, malgré sa redoutable efficacité, ne suffisait pas pour emporter la décision. Même si les Allemands avaient acquis magistralement la maîtrise de l'air, celle-ci ne leur était pas définitivement acquise. Dans le domaine aérien, leur principale erreur fut de sous-estimer les capacités de production de l'industrie aéronautique soviétique et de mésestimer l'aide américaine. De plus, leur attachement à l'emploi de l'aviation essentiellement en appui, qui leur avait assuré les succès foudroyants de la *Blitzkrieg*, les a amenés à négliger le bombardement stratégique qui aurait gêné la production industrielle de leur adversaire.

Les Soviétiques, qui avaient conservé une grande partie de leur potentiel industriel purent assez vite rebâtir une nouvelle force aérienne moderne et adaptée aux combats qu'ils allaient mener pour la contre-offensive. Les célèbres chasseurs *Yak*, qui accompagnèrent l'épopée du Normandie-Niemen sont bien connus des Français... En fait, tout comme les Américains à Pearl Harbor en décembre de la même année, les Soviétiques subirent un terrible coup initial avec la destruction de leur aviation en juin 1941.

Cependant, ce désastre n'entama pas durablement leur combativité ; peut-être même contribua-t-il à la galvaniser. Certes les Allemands avaient remporté la première manche, mais la guerre à l'Est ne faisait que commencer. Hitler allait voir s'enliser et se perdre une grande partie de son armée dans cette guerre contre l'Union soviétique qu'il pensait pourtant gagner avant la fin de l'été 1941, au terme d'une campagne éclair de six semaines. ■

1- Docteur en histoire, ancienne chargée de recherche au Service historique de l'Armée de l'air, aujourd'hui chercheur associé à l'unité mixte de recherche "Identités, Relations internationales et civilisations de l'Europe" 8138 du CNRS et professeur en classes préparatoires au lycée Louis-le-Grand.