



Supermarine Spitfire Mk.VB serial BL255 « MD-T » baptisé « Buckeye-Don » du 2/Lt Don Gentile, 336th FS/4th FG, Debden octobre 1942.

Livré le 5 décembre 1941, cet avion a servi au 611 Sqn du 16 février au 7 avril 1942. Accidenté, il est réparé par Scottish Aviation et rejoint le 336th FS le 9 septembre suivant. De nouveau accidenté le 26 novembre 1942, il doit cette fois être longuement réparé par Westland. Revenu en unité au 610 Sqn le 25 septembre 1943, il servira avec les 118 Sqn (mai 1944), 611 Sqn (octobre 1944) et 61 OTU avant d'être réformé le 22 mai 1945.

P/O Baker et Taylor (plus un Bf 109 F endommagé), quatre Spitfire du 133 Sqn sont abattus dont celui de son chef de patrouille. Don se retrouve aux prises avec un FW 190 ; virant pour lui échapper à la limite des capacités de sa machine, il subit le voile noir et perd connaissance quelques instants. Lorsqu'il retrouve ses sens, il est seul dans un ciel vide...

Le *Pilot Officer* Gentile remporte ses deux premières victoires à l'occasion de l'opération « Jubilee », le raid sur Dieppe effectué le 19 août 1942. Il participe à trois des quatre missions menées par son *Squadron* dans la journée. La deuxième, qui débute à 10h15, est une couverture haute du secteur à 3 700 m ; les combats font rage lorsque l'unité arrive sur place. Don réussit à abattre un FW 190 qui s'était placé dans la queue de son *Wing Commander* Eric Thomas, puis aperçoit des Ju 88 en train de piquer sur les troupes canadiennes retranchées sur la plage. Il attaque le Junkers par en dessous, tuant le mitrailleur ventral, puis met le feu aux deux moteurs du bombardier qui va s'écraser au sol [1]. Ce double exploit lui vaudra de recevoir la *Distinguished Flying Cross* britannique. Ses camarades ne sont pas en reste puisque le soir venu, le 133 Sqn peut revendiquer le total remarquable de 6 victoires sûres, 2 probables et 8 avions endommagés sans aucune perte !

À la fin du mois, sa formation est choisie pour recevoir la nouvelle merveille de la RAF, le superbe Spitfire Mk.IX dont les performances en altitude n'ont plus rien à voir avec le Mk.V qui fait figure de « veau » en comparaison. Les trois *Squadron* « Eagle » (71, 121 et 133 Sqn RAF) sont également avertis qu'ils vont bientôt être transférés à l'US Army Air Force où ils deviendront respectivement les 334th, 335th et 336th *Fighter Squadron*. Après le succès de Dieppe, l'avenir s'annonce donc sous les meilleurs auspices pour les « Boys » du 133 ! Et pourtant, une catastrophe est imminente...

[1] Gentile pilote ce jour-là le Spitfire LF VB BM530, un avion qui connaîtra une longue carrière puisqu'après le 133 Sqn il passera par quatre autres *Squadron* avant de devenir une machine d'entraînement en 1944 et d'être réformé en octobre 1945...

PREMIER AVERTISSEMENT DE LA CHANCE

Don y échappe par miracle comme le raconte son camarade d'unité Ervin Miller : « Le 26 septembre (le Squadron) reçut l'ordre d'envoyer douze Spitfire, plus deux avions en réserve, sur le terrain de Bolt Head, dans le Devonshire, qui devait servir de base avancée pour l'habituelle couverture d'une formation de Forteresses attaquant un terrain allemand près de Brest. On demandait seulement douze Spitfire et je me disposais à y aller avec les autres lorsque je fus appelé par mon commandant d'escadrille, le Flight Lieutenant Marion Jackson : « Dusty, vous restez cette fois. » Tout comme moi le laissé-pour-compte de l'autre escadrille, Don Gentile, n'avait qu'une idée : aller se frotter aux Focke-Wulf avec

Don photographié devant son Spitfire « Buckeye-Don » peu après son transfert dans l'USAF. L'appareil arbore à droite de l'insigne de l'aigle boxeur (dû aux studios Disney) les deux premières victoires obtenues en août 1942 au-dessus de Dieppe. (DR)





PAUL TARASCON

UN DRÔLE DE ZIGOMAR !

La célébrité de « l'as à la jambe de bois » a dépassé les frontières, comme le montre cette réplique de son Nieuport 24 bis N 3588 « Zigomar 5 » exposée au *Museum of Flight* de Seattle. (DR)

Portrait de Paul Tarascon posant avec la médaille militaire et une croix de guerre ornée de six palmes qu'il porte de manière peu orthodoxe, croisées l'une sur l'autre. La photo a été prise après le 28 octobre 1916, date de sa sixième citation à l'ordre de l'Armée. (coll. Albin Denis)



Première partie, par David Méchin avec la participation de Christophe Cony (profils de Thierry Dekker)

Si de nos jours un homme de 32 ans se présentait dans un bureau de recrutement de l'Armée de l'Air pour prétendre devenir pilote de chasse bien qu'ayant subi l'amputation d'un pied, il est fort probable que l'officier recruteur l'éconduirait courtoisement avec une certaine pitié. Et pourtant... Il y a près d'un siècle, c'était l'exacte situation de Paul Tarascon qui a réussi à devenir un des plus redoutables pilotes de chasse de l'Aéronautique militaire française durant la Grande Guerre !

LA PASSION DU VOL

Paul, Alban, Pierre, Tarascon naît le 8 décembre 1882 au Thor, dans le Vaucluse. Ses parents Alfred et Claire (née Gagou) possèdent une minoterie qui



Élie Hanouille (1893-1914).
(DR)



Hanouille sur son monoplan Blériot XI. Après Pégoud, l'aviateur belge sera un des premiers spécialistes des loopings.
(DR)

assure largement leur fortune ainsi que celle de leur progéniture qui comprendra jusqu'à six enfants. Le destin de minotier de Paul semble donc tout tracé... Mais le jeune homme a envie d'autre chose : il commence à se signaler comme cycliste et motocycliste, participant entre 1894 et 1906 à plusieurs courses pour le compte de l'Union Véloipédique Thoroise. Le 9 décembre 1902, il décide de voir du pays en s'engageant pour trois ans dans l'Armée à la mairie d'Avignon ; il se retrouve affecté comme simple soldat au 4^e régiment d'infanterie coloniale à Toulon. Nommé soldat de 1^{re} classe au mois de septembre 1903, il parvient après un an de vie de garnison à se faire affecter dans la région parisienne, au 23^e régiment d'infanterie coloniale, le 10 janvier 1904. C'est l'époque des expériences des frères Wright et le jeune soldat suit avec un grand intérêt les récits des premiers sauts de puce... Libéré de son engagement le 25 mars 1905, il revient dans son pays natal pour se lancer dans les affaires et se marie avec mademoiselle Marie-Louise Dalmas en 1909, le couple emménageant à Marseille.

Paul prend part à diverses épreuves automobiles, remportant ainsi « un joli succès » dans la course de côte de Bormes-les-Mimosas, dans le Var. Mais il est gagné par le virus de l'aviation. Le 28 mars 1910, quand s'élève sur l'étang de Berre l'hydravion

canard d'Henri Fabre, Tarascon est parmi les spectateurs. Il fréquente alors les milieux de l'aviation lors de ses déplacements professionnels à Paris et assiste aux premiers meetings. « *Quand on est mordu à cet âge-là, il n'y a pas de barrières...* » Sa passion s'exerce au détriment de ses affaires car il est mis en liquidation judiciaire par le tribunal de commerce de Marseille le 21 mars 1911. La fortune familiale le remet à flot mais son père voit d'un très mauvais œil la passion de son fils, lié d'amitié avec un pilote belge nommé Élie Hanouille [1] qui s'entraîne à Issy-les-Moulineaux sur un Blériot XI à moteur Anzani. Ce dernier propose une transaction au jeune aspirant pilote : « *Dès que j'ai passé mon brevet, je te vends mon Berlingot...* » L'affaire est conclue après le mois de septembre 1911 pour la somme de 2 000 francs, tout de même assez importante pour l'époque, mais que la fortune familiale permet de réunir.

Tarascon fait aussitôt conduire l'appareil à Miramas où se monte un champ d'aviation improvisé occupé par une poignée d'apprentis aviateurs, aidés bénévolement par les mécaniciens de la ligne de chemin de fer locale tout aussi passionnés qu'eux. Malgré les remontrances de sa famille qui considère l'aviation comme un sport aussi dispendieux que dangereux, Paul Tarascon enfourche aussitôt son Blériot mais le vieux moteur Anzani qui l'équipe est très essoufflé et ne peut le faire décoller. Il se précipite alors pour acheter un nouveau modèle à trois cylindres en Y développant 10 HP de plus et s'élance : « *Ce premier vol sur la Crau était une chose extraordinaire, d'une telle beauté... Nous couchions à Miramas, à l'hôtel, car le bon moment pour voler était le lever du jour, avant que le mistral ne se mette à souffler.* » Apprenant à piloter de lui-même, il effectue plusieurs vols et acquiert une petite célébrité locale, prenant toutefois le pseudonyme de « Noncsarat » (son nom approximativement inversé) pour ne pas s'attirer les foudres de sa famille.

[1] Décédé en mer le 16 mars 1914 lors d'une exhibition à San Sebastian (Espagne).

JAN REZNAK :

Le 17 avril 1943 à 11h45, Jan Reznak rentre d'une mission de protection de bombardiers sur la base d'Anapa à bord du Bf 109 G-4 « 9 jaune » (WNR 19347 BK+YY). C'est son premier vol sur cet appareil flambant neuf avec lequel il abattra 7 avions russes en 13 jours.

(photo M. et T. Drahovzal, coll. Many Souffan)

[1] Allemagne, Grande Bretagne, France et Italie. Accords de Munich des 29 et 30 septembre 1938.

UN AIGLE SLOVAQUE AU DESSUS DU KOUBAN

Première partie, par Many Souffan (profils de Vincent Dhorne)

À la fin de la première guerre mondiale et avec l'éclatement de l'empire austro-hongrois, de nouveaux pays se dessinent dans le paysage européen. La Tchécoslovaquie naît de la réunion des provinces de Bohême, de Moravie, de Slovaquie. Au cours de l'entre-deux guerres, cet état se modernise très rapidement et se dote d'une industrie aéronautique très performante. Malgré un essor fulgurant, un déséquilibre s'opère entre la riche Bohême-Moravie et la pauvre Slovaquie. Cette situation engendre chez les Slovaques un désir d'indépendance et un rapprochement avec les idées nationalistes de l'Allemagne. Lors de la conférence des Quatre [1] à Munich, les dés sont jetés. En échange d'une « paix de dupes », les Alliés exaucent les appétits expansionnistes d'Hitler. Dans ces conditions dramatiques et chaotiques, des destinées vont se créer, se croiser, se combattre. L'auteur a rencontré l'une d'elle en la personne de Jan Reznak, « l'as des as » slovaque.



ZNAK

LES DÉBUTS

Six mois après la création de la Tchécoslovaquie [2], Jan Reznak naît le 14 avril 1919 à Jablonica (district de Senica) dans une famille de menuisiers. Son père est un habile artisan, il fabrique lui-même ses outils et crée plusieurs machines pour mécaniser le travail du bois. Jan se rappelle : « *mon goût prononcé pour le bricolage et la mécanique, qui affectera plus tard ma carrière, vient de là, de cette période heureuse de ma jeunesse* ». À la fin de ses études du premier cycle, un fait majeur va bouleverser le cours de sa vie. À la veille de partir pour ses études supérieures, l'entreprise familiale brûle et le jeune Reznak est obligé de trouver du travail pour aider son père. Il essaie d'entrer dans la célèbre fa-

brique de chaussures Tomas Bata mais il s'aperçoit très vite qu'il faut être « pistonné », ce qui le révolte. Finalement, il obtient un emploi de bureau à Trnava, où il restera quatre ans.

Au cours de cette période, une grande action est menée auprès des jeunes par l'Armée de l'Air tchécoslovaque [3] sous le nom de « *1 000 nouveaux pilotes pour 1939* [4] », afin de les intéresser à cette industrie aéronautique dynamique et florissante mais surtout pour mettre sur pied une aviation militaire capable, si possible, de rivaliser avec celle de l'Allemagne de plus en plus menaçante en cette année 1938. Reznak n'hésite pas une seule seconde : « *jeune garçon, je suis allé à des meetings aériens, deux fois, mais c'était suffisant pour postuler et m'engager...* »

[2] La Tchécoslovaquie naît officiellement le 28 octobre 1918 mais c'est le 30 juin 1918 à Darney (Vosges) que le président Henri Poincaré reconnaît l'indépendance du pays et remet leur premier drapeau national aux 6 000 légionnaires tchèques et slovaques instruits par l'armée française au camp de Kléber.

[3] L'Armée de l'Air tchécoslovaque a été mise sur pied avec l'aide active de l'Aéronautique militaire française ; elle en a pris la structure, fonctionnant comme cette dernière avec des régiments aériens et des grades équivalents.

[4] Action comparable à la mise en place en France de l'Aviation Populaire.





UN AS SUR SPITFIRE :

Supermarine Spitfire Mk.IXB « AU-M » serial MA831 du Sq/Ldr Robert McNair, 421 « Red Indian » Sqn RCAF, Kenley octobre 1943.

Réceptionné en juillet 1943, cet avion servira au 421 Sqn du 11 août 1943 au 4 janvier 1944. Il sera transféré à l'Armée de l'Air le 25 avril 1946. L'insigne de l'unité est la tête d'indien de la McColl-Frontenac Oil Company dont l'un des produits, une huile de moteur d'avion, est baptisé « Red Indian ».

Portrait de Buck McNair réalisé en juillet 1944 par Robert Hyndman (RCAF) en Normandie.

(toutes les photos : coll. auteur, sauf autre mention)

Par Norman Franks (traduction de Christophe Cony et Michel Ledet, profils d'Arkadiusz Wróbel)

Un des plus grands as canadiens de la Seconde Guerre mondiale est Robert Wendell McNair, qui a terminé le conflit avec le score respectable de 16 appareils ennemis détruits, 5 probablement détruits et 14 endommagés.



BERCÉ PAR LES HYDRAVIONS DU GRAND OUEST CANADIEN

Né le 15 mai 1919 à Springfield, dans le comté d'Annapolis (en Nouvelle-Écosse), il est le cadet de trois fils. Dans sa région – même si son père travaille aux chemins de fer – on est producteur de fruits l'été, bûcheron l'hiver... Robert, ou plutôt « Buck » comme tout le monde l'appelle, vit l'existence aventureuse d'un homme des bois ; il pratique le tir, la chasse et la pêche. Alors qu'il est encore un adolescent, sa famille déménage pour North Battleford, dans le Saskatchewan, où il ne reste qu'un an avant de rejoindre Edmonton, dans l'Alberta, puis Lake Pleasant où il demeure encore deux années. C'est ensuite le retour à North Battleford.

Buck prend très tôt contact avec l'aviation, ses frères et lui donnant régulièrement un coup de main à l'hydravion qui opère depuis la North Saskatchewan River et à celui qui vient de Yellowknife, sur la rive nord du Great Slave Lake (dans les territoires du Nord-Ouest). Son frère aîné finit d'ailleurs par rentrer à la Canadian Airways. Son aide lui vaut parfois en récompense un petit tour à bord des hydravions ; l'un des pilotes est un ancien aviateur de la Grande Guerre dont les récits enthousiasment le jeune homme. Buck finit par recevoir l'autorisation de prendre les commandes ! Comme il travaille à temps partiel depuis 1937 comme opérateur-radio pour les Canadian Airways, c'est tout naturelle-





« BUCK » McNAIR

ment dans la Royal Canadian Air Force que Buck McNair émet le désir de s'engager lorsque la guerre éclate. Mais c'est seulement en juin 1940 qu'il reçoit l'ordre de se présenter au dépôt Manning de Toronto, d'où il va rejoindre la 1 ITS puis par la suite la 7 EFTS de Windsor et la 31 SFTS de Kingston.

L'entraînement au pilotage se déroule essentiellement sur des biplans Fleet Finch II, son premier vol en solo ayant lieu en octobre. Alors que les leçons s'intensifient, la RCAF va découvrir que sa nouvelle recrue a une nette tendance à outrepasser les règles... Bien qu'on lui ait ordonné de ne pas voler à plus de 20 miles (37 km) de la base, Buck décide avec un camarade de dépasser cette limite pour pouvoir se livrer en toute quiétude à un combat

tournoyant. Alors que les deux élèves sont en plein duel au-dessus des nuages, ils sont repérés par un instructeur qui emmène un novice en randonnée sur la campagne. Buck et son collègue « attaquent » aussitôt l'intrus, sans savoir qui en est le pilote, puis rentrent au terrain. À peine posés, ils ont la surprise de recevoir une punition ! Punition peu sévère, d'ailleurs : deux jours de consigne sur la base. Le commandant d'escadrille a peut-être déjà remarqué une certaine étincelle dans les yeux de Buck...

La leçon ne porte pas vraiment ses fruits, car un peu plus tard McNair en vol sur la campagne tombe sur un camarade avec qui il entame de nouveau un combat tournoyant. L'exercice se prolonge si longtemps que Buck tombe à court d'essence et doit se

Ci-dessous à gauche : les trois frères McNair posant avec un hydravion sur une rivière canadienne. De gauche à droite : Franklin, Kenneth et Robert.



À l'entraînement en 1940.



Nakajima Ki-27 Otsu du Lt Yoshiro Kuwabara, commandant du 3^e *Chutai* du 77^e *Sentai*, Hmawbe (Birmanie) mars 1942.

YOSHIRO KUWABARA

Par Nicholas Millman
(traduction de Michel Ledet
et profils de Thierry Dekker)

UN AS SUR KI-27

Dans la matinée du 8 décembre 1941, les 5^e et 18^e divisions de l'Armée impériale japonaise débarquent sur les plages de Singora et Patani, sur la côte orientale de la Thaïlande. Le détachement Takumi (comprenant le 56^e régiment d'infanterie et des éléments de la 18^e division) aborde à Khota Bharu, au nord-est de la Malaisie, afin de capturer le terrain d'aviation qui s'y trouve. Au même moment, la division de la garde de la 15^e armée traverse la frontière thaïlandaise depuis l'Indochine et entame son avance vers Bangkok. Afin de couvrir cette avance, le commandant Yoshioka Hirose, chef du 77. *Sentai*, emmène onze Nakajima Type 97 (Ki-27) de son unité et du 11. *Sentai* en escorte de neuf bombardiers Mitsubishi Ki-30 du 31. *Sentai*. Les avions japonais ont décollé du terrain indochinois de Siem Reap, au Cambodge, pour une démonstration de force sur le terrain d'aviation thaïlandais d'Aranyaphet. Les instructions de Hirose sont claires : n'ouvrir le feu que si le groupe rencontre une quelconque résistance. Bien que les pilotes thaïlandais ont reçu l'ordre de rester au sol, les capitaines Chai Soonthornsing et Chin Jiramanimai ainsi que le sous-lieutenant Sanit Pothivaekoon, de la 43^e escadrille, décollent à bord de leurs Curtiss Hawk III pour engager l'adversaire. Après un bref combat, les trois biplans thaïlandais s'écrasent au sol, abattus par le commandant Hirose, le lieutenant Yoshiro Kuwabara et le lieutenant Tsuguo Kojima. C'est la première victoire de Kuwabara ! Le chef du 3. *Chutai*, alors âgé de 24 ans, va devenir le meilleur pilote sur Ki-27 du 77. *Sentai* au cours de la campagne de Birmanie, remportant onze victoire en autant de semaines, jusqu'au 26 février 1942.

Portrait du Lt Yoshiro Kuwabara lors des combats en Birmanie, où il va remporter 11 victoires.
(coll. Yasuho Izawa)

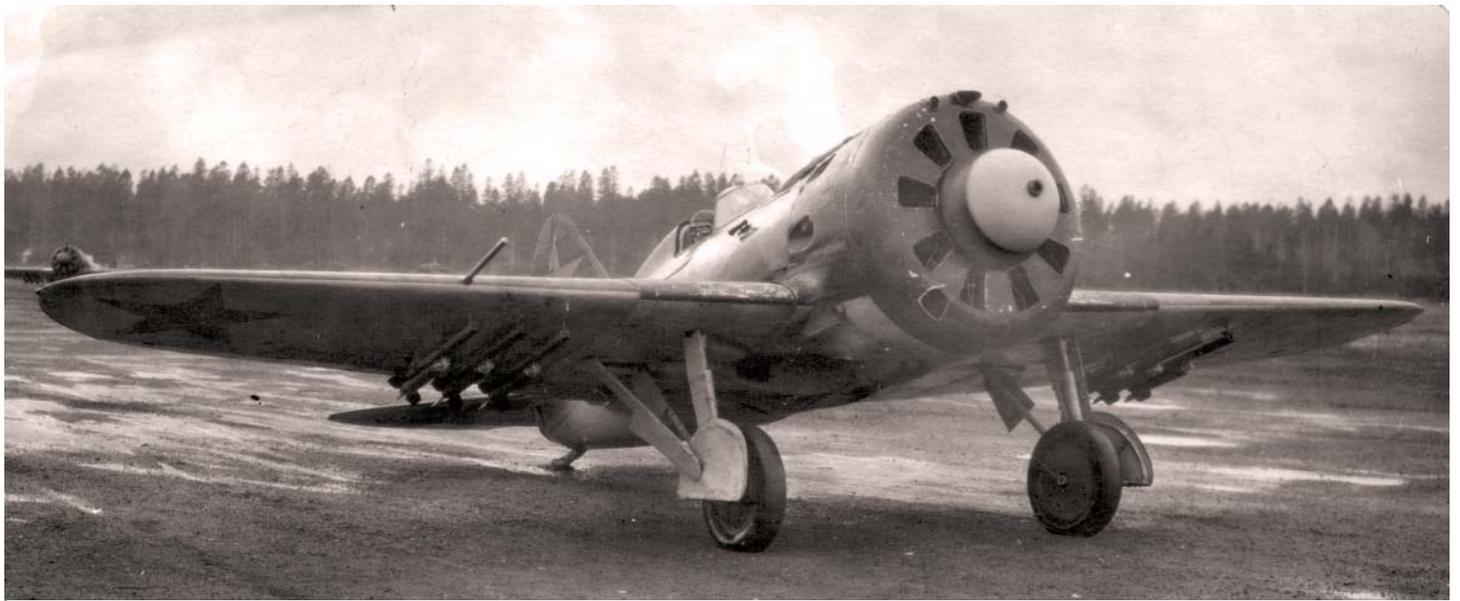


À cette époque, le terme d' « as » n'existe pas dans l'aviation de l'Armée impériale japonaise, les pilotes qui abattent des avions au combat recevant le sobriquet de *Gekitsui-oh*, que l'on pourrait traduire par « roi de la gâchette ». Chaque unité ayant adopté son propre système pour comptabiliser les victoires, il sera assez difficile après la guerre de savoir qui a fait quoi et les scores restent toujours incertains. Kuwabara est l'un des plus grands as de l'aviation de l'Armée impériale, mais son mérite réside essentiellement dans le fait qu'il a remporté des victoires sur Ki-27 face à des avions plus modernes mis en œuvre par la RAF et l'AVG (les célèbres « Tigres Volants ») au-dessus de la Birmanie.

UN OFFICIER SÛR DE SES CAPACITÉS

Yoshiro Kuwabara est né en 1917 dans un village de montagne situé dans la préfecture de Yamanashi (au centre de l'île de Honshu, à l'ouest de Tokyo) ; il obtient son brevet au collège de Kofu. Ses qualités intellectuelles et de chef sont rapidement reconnues quand il entre à l'école de l'Air et jusqu'à ce qu'il devienne officier. En septembre 1939, il est affecté au 77. *Sentai* à Singyan, en Chine centrale, alors équipé de biplans Kawasaki Ki-10. Un mois plus tard, l'unité perçoit ses premiers Nakajima Ki-27 (ou chasseur Type 97), célèbre pour ses faits d'arme durant la courte mais féroce campagne du Nomonhan [1]. Le 77. *Sentai* fait alors mouvement à

[1] Voir Batailles Aériennes n° 50.



Un I-16 type 29 à casserole blanche de la 1^{re} escadrille du 286 IAP prêt pour le décollage. Ce chasseur à moteur M-63 de 900 ch est armé de trois mitrailleuses synchronisées, deux ChKAS de 7,62 mm sur le capot et une BS de 12,7 mm en dessous (d'où le décalage de la prise d'air inférieure, typique de cette version). Il emporte en outre six roquettes RS-82 sous les ailes. On aperçoit à l'arrière-plan un appareil de la 2^e escadrille reconnaissable à sa casserole verte.

(toutes les photos : coll. de l'auteur)

ALEKSEÏ TATARTCHOUK

LE DÉFENSEUR DE LENINGRAD

par Alekseï Pekarch (traduction de Christophe Cony profils d'Andreï Yourgenson)

LE RÊVE D'UN JEUNE DESSINATEUR

Alekseï Gerasimovitch Tatartchouk voit le jour le 12 mars 1920 dans la colonie de Vladimirsky, un des faubourgs de Koursk principalement habitée par des cheminots. Quelque temps plus tard, sa famille déménage pour Moscou. Comme son frère aîné travaille au sein du bureau d'études du constructeur N. N. Polikarpov, Alekseï décide de faire à son tour carrière dans l'aviation. Après avoir achevé ses sept années d'études secondaires, il est engagé comme dessinateur dans une des usines aéronautiques de Moscou et rejoint l'aéro-club de la capitale soviétique. C'est là qu'il a la chance de rencontrer le plus célèbre aviateur russe de l'époque, Valeri Tchkalov. Lorsqu'il apprend que le jeune homme rêve de devenir pilote de chasse, celui-ci lui conseille d'en apprendre le plus possible sur le Polikarpov I-16, un chasseur extrêmement manœuvrable mais difficile à maîtriser. Un avis prophétique ! Quelques années plus tard, ce petit avion au caractère « sauvage » sera l'instrument des succès de Tatartchouk...

Début janvier 1939, après avoir été breveté pilote par l'aéro-club de Moscou, Alekseï s'engage dans l'armée et gagne l'école d'aviation militaire de Borisoglebsk. La tension internationale devenant de plus en plus forte, le programme de formation est réduit au minimum. Le nombre prime sur la qualité ! Dix mois plus tard, le 5 novembre 1939, Tatartchouk est affecté comme sous-lieutenant au 34^e régiment de chasse (IAP). Sa chance est que ce régiment, formé un an plus tôt à partir de deux escadrilles séparées, a été affecté à la défense aérienne de Moscou ; dirigé par un état-major expérimenté, il

stationne avec les derniers modèles de I-16 sur le terrain bien équipé de Vnoukovo.

La guerre qui s'approche accélère encore la formation des pilotes et fin 1940, l'état-major des forces aériennes soviétiques décide qu'une centaine de régiments de chasse va venir s'ajouter aux 250 déjà existants. En raison du manque de pilotes et d'appareils, le processus n'est pas encore achevé au moment où débute la « grande guerre patriotique » mais c'est dans ce cadre que le sous-lieutenant Tatartchouk rejoint le 286 IAP dont la formation débute le 3 juillet 1941 à Lebedin, dans la région de Sumy. Si le chef de l'unité est l'expérimenté commandant Piotr Baranov, la plupart des 75 navigants sont des novices sortant de l'école de Tchouguev ; certains n'ont même pas dix heures de vol sur un avion de combat... L'entraînement au combat débute véritablement le 8 août depuis le terrain d'Andreïevka, à 18 km au sud-ouest de la ville d'Izioum, dans la région de Kharkov. Les vols se font sur dix monoplaces I-16 des premières séries à moteur M-22 et sept biplaces UTI-4 [1] livrés par l'école d'aviation de Konotop. Jusqu'au 20 septembre, les pilotes du régiment vont ainsi effectuer sans aucun accident 600 heures de vol.

Le commandant du 286 IAP Pavel Baranov en 1942. Il a reçu à deux reprises l'Ordre de l'Étoile Rouge, la première fois avant la guerre et la deuxième le 26 février 1942.



Le 1^{er} Lt Tatartchouk portant sur la poitrine sa première décoration (l'Ordre de Lénine) en juin 1942. Il porte l'uniforme de l'armée de Terre dont il ne se distingue que par les insignes. Son calot bleu foncé est du modèle réglementaire avant la guerre ; les pilotes qui en disposent le conserveront précieusement car il symbolise leur expérience.

[1] Cf. Profils AVIONS n° 4 « Le Polikarpov I-16 », en promotion dans le catalogue Lela Presse de ce magazine (300 pages : 26,40 euros).