



Le Lt Vassili Emelianenko au 7 GChAP en mai 1942.



VASSILI EMELIANENKO : LA GUERRE EN MUSIQUE !

par Oleg Rastrenine (profils couleurs d'Andreï Yourgenson)

Voici l'histoire d'un homme hors du commun, à la carrière surprenante. Son courage et sa détermination furent sans faille et la chance l'accompagna tout au long de sa vie. Il s'agit de Vassili Emelianenko, pilote de *Chtourmovik* et Héros de l'Union Soviétique.

Spectaculaire photographie, d'origine allemande, d'un Il-2 attaquant en vol rasant. Ce monoplace est armé de huit roquettes et de deux bombes FAB-100 de 100 kg qu'on aperçoit sous la portion centrale des ailes.

(coll. J.-L. Roba)

Vassili Borissovich Emelianenko est né le 10 janvier 1912 dans le village de Nikolayevskiy, aujourd'hui devenu la ville de Nikolayevsk dans l'Oblast [1] de Volgograd, au sein d'une famille d'ouvriers. L'école primaire n'assurant pas une formation complète, il poursuit ses études aux cours pour ouvriers de l'usine. Jeune, il se passionne pour le sport et la musique. Il pratique le système Müller d'entretien

de la forme – on dirait aujourd'hui un programme de fitness –, s'aspergeant d'eau froide, se frottant avec de la neige, prenant des bains de soleil... Ces exercices lui assurent une excellente condition physique et surtout, lui donnent la perception de la valeur et du sens réel du terme « culture physique ».

C'est également à cette époque qu'Emelianenko fait la connaissance de la musique qui sera sa compagne pour le restant de sa vie. Les choses commencent avec une simple balalaïka héritée de son frère Alexandre. N'ayant aucune idée de ce que peuvent signifier des notes, il apprend à combiner « à l'oreille » les airs des chansons ou des danses. Il joue le soir, quand les jeunes se rassemblent, et parvient assez vite à improviser des airs de danse, polkas ou valse de son invention. À l'école secondaire où il étudie, joliment baptisée du nom français « La Commune de Paris », fonctionne un fort bon orchestre à cordes. Ses musiciens jouent presque tous « à l'oreille » sans connaître les notes, mais le répertoire

[1] Unité administrative russe comparable à une région.

Le Maj V.F. Kojoukhovsky, chef d'état-major du 7 GChAP (au premier plan à gauche), expose la mission du jour à ses pilotes en mars 1942. Le tout se fait sous l'œil attentif du commissaire politique du régiment A.K. Riabov, derrière lui en chapka.

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





Front Sud, mars 1942 : les pilotes du 7 GChAP posent devant l'avion de leur commandant-adjoint, le Maj N.A. Zoub (au premier plan).

de l'ensemble est assez large et les soirées musicales de l'école sont appréciées... Peu de temps après, « Vassia » obtient le deuxième prix au concours régional de balalaïka. En 1929, Emelianenko est reçu au cours préparatoire de l'école musicale de Saratov. La bourse d'études est maigre et il lui faut la compléter en travaillant comme dockeur à l'escale fluviale. Vient ensuite le centre de formation ouvrière du Conservatoire de Moscou où, là aussi, il doit travailler à décharger les wagons à la gare de marchandises.

Mais Vassili ne pourra pas embrasser une carrière musicale. En 1932, son père meurt. Sa mère reste seule, elle est âgée ; il faut l'aider. C'est alors que paraît le slogan : « Jeunes du Komsomol – tous aviateurs ! ». Le jeune homme interrompt ses études au Conservatoire et entre à l'école d'aviation de Saratov. Deux ans après il la termine brillamment, ce qui lui vaut d'être aussitôt envoyé à l'école centrale de formation des moniteurs à Moscou. À sa sortie, il travaille comme moniteur dans plusieurs aéroclubs : Naltchik, Chernigov, Nikolayevsk... Il « lâche » sept stages d'élèves pilotes et a l'honneur, en 1938, d'être le leader de la formation des moniteurs à la parade aérienne de Touchino.

V.B. Emelianenko n'arrive au front qu'au printemps de 1942. Il est affecté comme pilote dans un régiment d'assaut de la Garde (*Gvardii Chtourmovoy Avia Polk*), le 7 GChAP dirigé par le commandant (*Major*) K.N. Kholobayev. Cette formation appartenant à la 230^e division d'assaut (230 ChAD) du groupe aérien de réserve n° 5, lui-même subordonné à l'état-major du Commandement suprême. Suite à la dissolution du groupe de réserve n° 5, la division est rapidement incorporée à la 4^e armée aérienne (4 VA) sur le front Sud. Après cinq sorties Emelianenko a déjà à mener, en qualité de leader, des groupes de *Chtourmovik* au combat. À cette époque, la bataille fait rage dans le secteur de Kharkov, à l'est de l'Ukraine.

RAID SUR STALINO

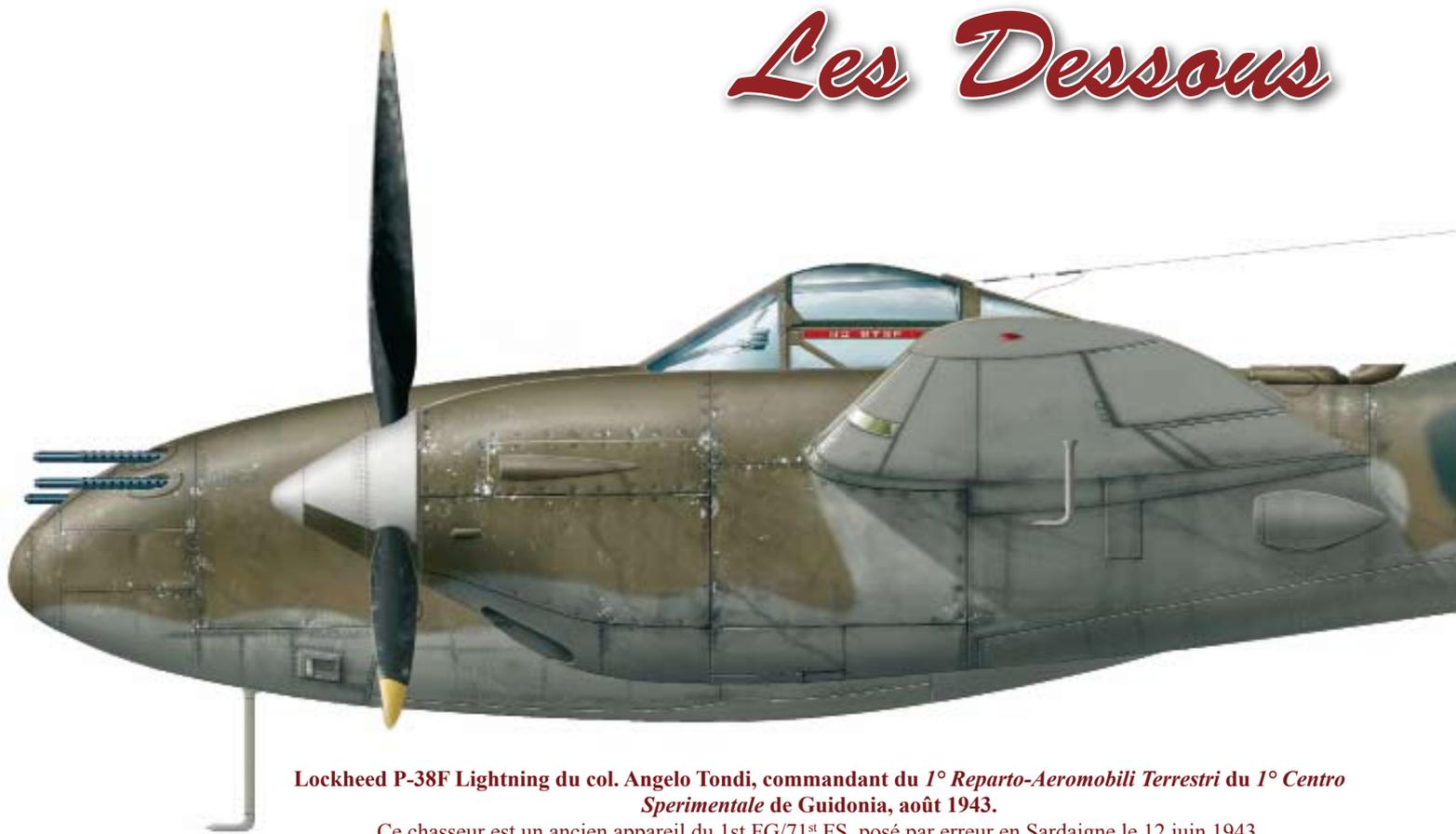
Afin de prévenir une manœuvre de grande envergure de l'aviation allemande, l'état-major du Commandement suprême, par sa directive du 30 mai 1942, ordonne au Commandant en chef des VVS [2] le général Novikov d'effectuer, dans la période du 30 mai au 9 juillet inclus, des attaques aériennes sur le réseau d'aérodromes ennemis. Dans le cadre

[2] *Voyenno-Vosduchnye Sily* : Forces aériennes militaires.



Ilyouchine Il-2 « 2 » du Maj N.A. Zoub, commandant-adjoint du 7^e régiment d'assaut de la Garde, mars 1942. L'inscription signifie « Mort à l'occupant fasciste ! »

Les Dessous



Lockheed P-38F Lightning du col. Angelo Tondi, commandant du 1° Reparto-Aeromobili Terrestri du 1° Centro Sperimentale de Guidonia, août 1943.

Ce chasseur est un ancien appareil du 1st FG/71st FS, posé par erreur en Sardaigne le 12 juin 1943.

UN CADEAU TOMBÉ DU CIEL

Le 12 juin 1943 au matin, un Lockheed P-38 Lightning portant les marques réglementaires de l'US Army Air Force se posa à Capoterra, un aérodrome opérationnel situé à une douzaine de kilomètres à l'ouest de Cagliari, en Sardaigne, où était stationné le 20° Gruppo du 51° Stormo C.T. [2] ; l'autre gruppo du stormo, le 155°, était basé à Monserrato, également en Sardaigne. Son pilote, un 1st Lieutenant, s'aperçut trop tard de son erreur et il fut invité « manu militari » à débarquer de l'avion.

[1] NdA : Nous avons choisi de conserver les appellations, grades, noms d'unités, etc. d'origine. Tant il est vrai qu'il n'est pas toujours facile de trouver de véritables équivalences en français. Jusqu'à l'instauration de la République en 1946, l'Italie était un royaume et, en conséquence, toutes ses forces armées comportaient le préfixe *regio* ou *regia*

La nouvelle de la capture d'un avion de chasse ennemi moderne fut immédiatement transmise à Rome qui donna l'ordre de le transférer en urgence à Guidonia pour évaluer ses caractéristiques. Le lendemain, un trimoteur de transport FIAT G.12 piloté par le m.llo (*maresciallo* = adjudant) Ferruccio Vignoli se rendit à Capoterra, avec à son bord le col. (*colonnello* = colonel) Angelo Tondi, commandant le 1° Reparto-Aeromobili Terrestri (1^{re} Section d'appareils terrestres) du 1° Centro Sperimentale (1^{er} Centre expérimental) et le m.llo mécanicien Aldo Stagliano,

signifiant « royal ». L'appellation officielle de l'armée de l'Air italienne était donc *Regia Aeronautica*, d'où le surnom de *Regio Lightning* affublé au P-38 sujet de cette étude.

[2] NdT : *Stormo* = escadre, *Gruppo* = groupe, lui-même divisé en deux ou trois *squadriglie* (escadrilles), C.T. = chasse terrestre.



Le col. Angelo Tondi.

Capoterra (Sardaigne), 13 juin 1943. Le col. Tondi essaie les moteurs du P-38 pendant que le m.llo Stagliano, couché sur l'aile, supervise la manœuvre. Quelques minutes plus tard, la précieuse prise de guerre décolla vers Guidonia. On remarque les renforts internes de la verrière arrière, qui prouvent qu'il s'agit d'un P-38F de début de série.





N° 10 : LE P-38 TUEUR DE « FORTERESSES VOLANTES » Des révélations sur le mystère du Regio Lightning [1]

par Giancarlo Garelo (traduction de Lucien Morareau et profil de Thierry Dekker)

expert en matériels étrangers. Dès leur arrivée, les deux hommes se mirent à étudier cet appareil complexe et riche de solutions techniques d'avant-garde telles que ses moteurs en ligne Allison V-1710 équipés de turbocompresseurs, son train d'atterrissage tricycle, ses postes émetteurs-récepteurs à quartz et son armement puissant composé d'un canon de 20 mm et de quatre mitrailleuses de 12,7 mm.



Le P-38 vient de changer de marques de nationalité. Sous les coups de pinceau verticale, on semble distinguer sur le radiateur le code tactique LM du 71st FS ; la couleur blanche des casseroles d'hélices confirmerait l'appartenance de l'avion à cette unité.

Gros plan sur l'avant du P-38. La pointe de la casserole d'hélice est blanche mais le reste est divisé en secteurs clairs et sombres.



Le *Cpt. av. rez. Cantacuzino*, commandant du 9^e groupe de chasse roumain (*Grupul 9 vânătoare*), dans l'habitacle de son Bf 109 G-6 à verrière Erla, fin octobre 1944. Le prince combat toujours sur le front de l'Est, mais ses adversaires sont désormais Allemands et Hongrois !

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

CONSTANTIN « BÂZU » CANTACUZINO

Le prince des as roumains

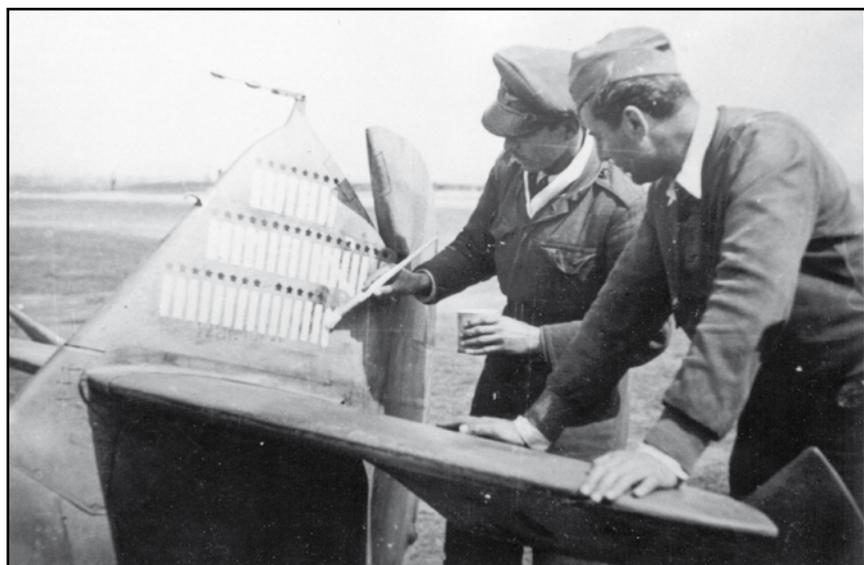
Deuxième partie, par Dénes Bernád (traduit de l'anglais par Michel Ledet ; profils de Thierry Dekker)

PLACÉ EN DÉFENSE DU TERRITOIRE NATIONAL

L'*Adj. stag. av. Emil Bălan* (12 « victoires » ARR, soit 5 victoires sûres + 2 probables, tué le 26 juillet 1944), du *Grupul 9 vânătoare*, peint une nouvelle barre blanche sur le plan fixe de dérive du Bf 109 G-2 de son « patron » le *Cpt. rez. av. Constantin Cantacuzino*. Ce cliché a été pris probablement le 5 mai 1944.

La guerre aérienne au-dessus de la Roumanie change radicalement en avril 1944, lorsque les premiers avions de l'USAAF font leur apparition en masse. Le prince Cantacuzino est une nouvelle fois rappelé en service au début de ce mois, pour son troisième tour d'opérations, rejoignant cette fois l'*Escadrila 57 vânătoare* du *Grupul 7* qui est chargé de défendre

la capitale roumaine. L'escadrille de Cantacuzino effectue de nombreuses missions contre les avions américains, sans toutefois remporter de gros succès. La première victoire « américaine » de « Bâzu » se déroule le 15 avril, quand il parvient à abattre un B-24D au-dessus de Bucarest. Malgré les trois « victoires ARR » [8] qui lui sont accordées pour ce quadrimoteur, Cantacuzino n'est plus que le second des as roumains, derrière son rival Șerbănescu qui a engrangé pas mal de succès durant l'hiver 1943-1944, période au cours de laquelle Constantin est demeuré absent du front [9].



Le front se rapprochant dangereusement de la frontière nord-est roumaine, dans le secteur de la Bessarabie, le *Gr. 7 vânătoare* est redéployé en Moldavie entre le 19 et le 21 avril 1944. Peu après l'installation à Gherăești – Bacău, le 28, Cantacuzino obtient une première victoire contre un Yak au nord de Iași (Jassy), lors de l'attaque d'une formation de Douglas Boston et son escorte de chasse. Le 3 mai, alors que le *Grupul 7* soutient plusieurs combats au sud de Ruginoasa, à l'ouest de Târgu Frumos et dans la région de Pașcani, « Bâzu » revendique trois chasseurs soviétiques mais seuls deux d'entre eux – dont un Airacobra – vont lui être crédités. Deux jours plus tard, il descend vers 13h00 un autre Airacobra près de Liteni puis, le lendemain, un Yak-7 au cours d'un combat à deux contre douze ! Le 11 mai, le prince réussit à abattre une paire de nouveaux Yak-9 au-dessus de Grigoriopol, une trentaine de kilomètres



Le « 3 rouge », l'unique R-10 de la 70^e escadrille de bombardement indépendante à avoir participé à la défense de la Crimée, photographié juste après sa capture à Sarabouz durant l'automne 1941.
(coll. Jean-Louis Roba)

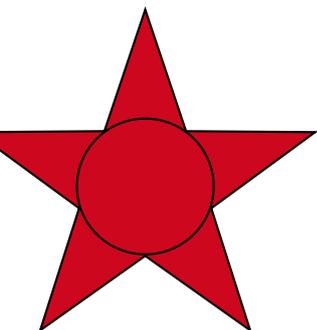
L'AVION DE RECONNAISSANCE NEMAN R-10

Deuxième partie, par Mikhail Maslov et Christophe Cony (traduction de Michel Ledet et profils couleurs d'Andrei Yourgenson)

LES R-10 FACE À L'OPÉRATION « BARBAROSSA »

On sait très peu de choses quant à l'action des Neman R-10 au cours de l'invasion allemande débutée le 22 juin 1941, mais il est certain que nombre d'entre eux sont détruits et abandonnés durant les premiers mois de la campagne comme le montre à la

fin de cet article le tableau des revendications de la chasse de jour allemande. On peut à ce sujet noter que les R-10 sont également désignés *Doppeldecker* ou *Seversky* par les aviateurs de la Luftwaffe, en raison de leur fuselage bilobé et de leur supposée « descendance » d'un monoplan américain Seversky. Environ 180 exemplaires sont en compte dans le secteur ouest de l'URSS en juin 1941. Le nombre exact



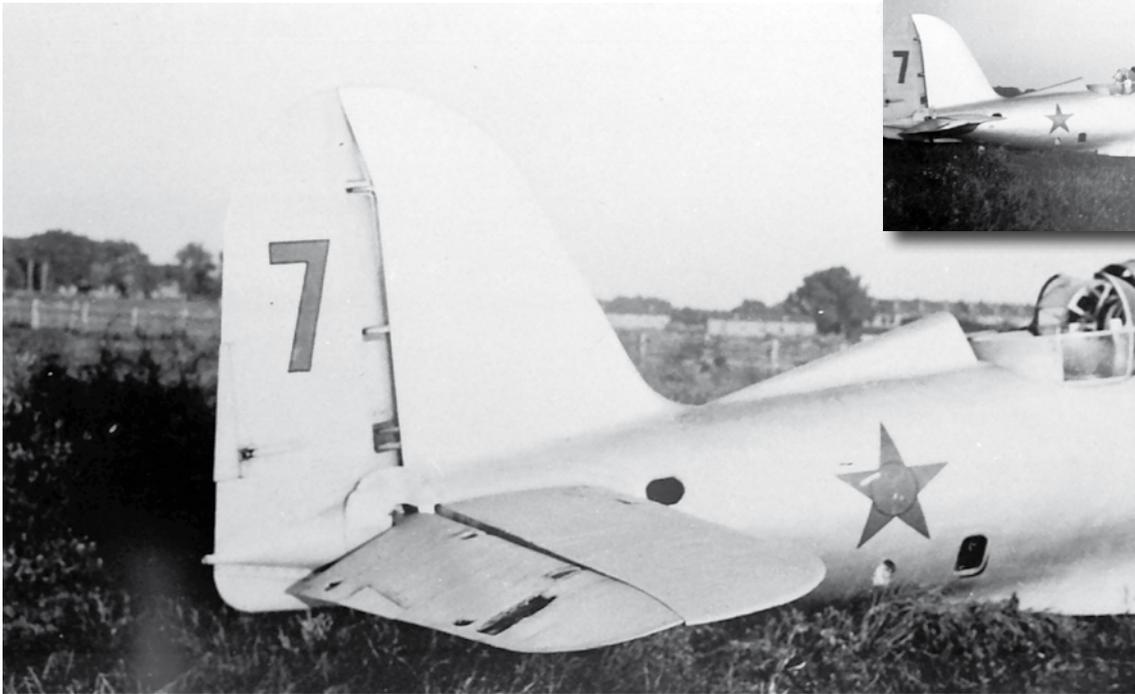
Deux vues des R-10 de la 46^e escadrille de reconnaissance de l'aviation navale soviétique, basée sur un des terrains satellites de Pinsk au déclenchement de l'opération « Barbarossa ».
(DR)



Neman R-10 « 4 blanc » de la 46 ORAE de l'aviation navale, Pinsk début juillet 1941.

Le code tactique n'est pas confirmé.



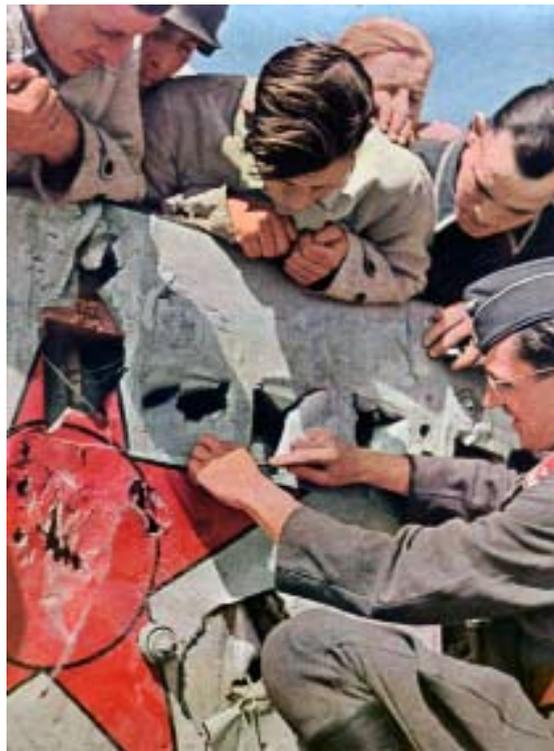


D'autres R-10 de la 46 ORAE sont demeurés argentés, comme ici le « 7 rouge ». Huit R-10 de cette escadrille sont détruits ou endommagés au sol le 22 juin 1941. (DR)

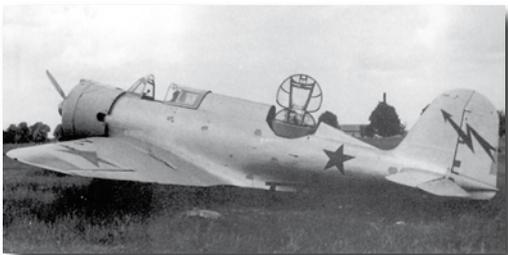
de R-10 présents dans les unités est très difficile à connaître car certains sont en service dans des formations de gardes-frontière, comme la 10 ORAE du NKVD basée à Karolina (Grodno) avec treize R-10, alors que d'autres figurent dans des escadrilles de reconnaissance indépendantes, comme la 46 ORAE stationnée à Pinsk avec seize R-10. On sait que dans le secteur sud du front, la 25 ORAE utilise avec succès le R-10 ; au Sud-Ouest, il s'agit de la 7 ORAE. L'aviation de la flotte de la mer Noire aligne aussi des R-10 au sein de son 25^e régiment (25 RAP) ; lors de la création du groupe Freidorf chargé de défendre la Crimée, à la mi-septembre 1941, la 70 OBAE de cette flotte aligne deux SB, deux R-5 et un unique R-10 qui sera capturé début novembre sur le terrain de Sarabouz.

Ayant subi de fortes pertes dès le 22 juin 1941, lors du bombardement de leur terrain, les survivants de la 46 ORAE sont littéralement massacrés durant la quinzaine suivante par les chasseurs de la JG 51 et

du Stab/JG 53 ; l'unité doit alors être retirée du front pour être transformée en escadrille d'assaut sur Il-2. Le 22 juin toujours, trois R-10 de la 10 ORAE du NKVD sont abattus près de Grodno. En quatre mois,



Sur ce rare cliché en couleurs pris le 3 juillet 1941 sur un des terrains du secteur de Pinsk (probablement celui de Jabtchitsy), un médecin de la Luftwaffe découpe l'étoile rouge ornant l'aile d'un R-10 argenté de la 46 ORAE. (PK)



Neman R-10 du Maj Mikhaïl Kravtchenko, commandant de la 46 ORAE de l'aviation navale, Pinsk début juillet 1941.





Le Sgt Eugène Gilbert dans son Morane-Saulnier monocoque *Le Vengeur*, début juin 1915. L'appareil n'a pas encore reçu son numéro de série militaire MS 388.

(coll. Philippe Osché)

IL Y A CENT ANS : EUGÈNE GILBERT, « LE VENGEUR »

Deuxième partie, par David Méchin et Christophe Cony, avec la participation de Benoît Henriet (profil de David Méchin)

PILOTE DE CHASSE SUR MONOPLACE

Gilbert rejoint chez Morane-Saulnier son ami Roland Garros, qui y effectue depuis octobre 1914 les essais d'un monoplacement équipé d'une mitrailleuse fixe tirant vers l'avant à travers le champ de l'hélice. Raymond Saulnier a déposé un brevet de synchronisation du tir d'une mitrailleuse avec une hélice, mais celui-ci ne peut être utilisé opérationnellement ainsi que le souligne un rapport du service technique daté de 1915 : « *Le premier dispositif a déjà été essayé au printemps 1914 par M. Saulnier et il a été momentanément abandonné, parce qu'il y avait dans le mécanisme des inerties telles que les balles partaient d'une façon irrégulière et venaient taper dans l'hélice aussi souvent que si l'on avait tiré sans ce dispositif, elles faisaient d'ailleurs dans les pales un trou très régulier sans provoquer de cassure, et il en aurait fallu un grand nombre pour briser l'hélice.* » La solution retenue par Garros est tout simplement de blinder les pales de l'hélice pour dévier les balles qui viendraient à la frapper – un système simple, mais efficace car il n'affecte pas trop les performances de l'appareil. Début février 1915, Garros rejoint sur le front de Dunkerque l'escadrille MS 26 pour tester opérationnellement son MS type LH « de chasse ».

Gilbert salue Garros au départ de celui-ci pour le front sur le prototype du MS type LH, le 1^{er} février 1915.

(coll. Bernard Klacely)

L'appareil y fait merveille puisqu'il abat un avion allemand dans les lignes françaises le 1^{er} avril, puis deux autres dans les semaines qui suivent ; il est malheureusement capturé le 18 avril.

Fin avril, c'est au tour de Gilbert de regagner le front sur un Morane-Saulnier type LH, dont seuls trois exemplaires (n/c 549 à 551) ont été construits. Les performances du « parasol » monoplacement sont comparables à celles du biplacement, en particulier la vitesse de pointe de l'ordre de 125 km/h, mais il bénéficie en raison de son poids réduit d'une meilleure vitesse ascensionnelle : 2000 m en 14 min au lieu de 18 min 30 s. L'absence de passager lui permet également d'emporter 80 kg de bombes. Eugène est affecté à l'escadrille MS 49 qui stationne à Belfort et où il rejoint une autre célébrité de l'aviation de l'époque,



Eugène Gilbert.

(coll. Jean-Baptiste Ledys)



UN BIPLAN S'EN VA-T-EN GUERRE :



LE HAWKER FURY DANS LES BALKANS

Première partie, par Aleksander Ognjević et Ognjan M. Petrović (traduction de Michel Ledet ; profils couleurs d'Ognjan M. Petrović)

LE HAWKER YUGOSLAV FURY : LE MK.I

À la fin des années vingt, le principal ingénieur de la firme Hawker Engineering Co. Ltd, Sidney Camm, conçoit un chasseur qu'il baptise Hornet ; même s'il s'agit d'une initiative privée, Sidney Camm s'est basé sur le cahier des charges F.20/27 émis par le ministère de l'Air britannique. L'avion fait sensation lors du meeting aérien Olympia de Londres en 1929. Équipé d'un moteur Rolls-Royce F.XIA, le Hornet est retravaillé pour recevoir un F.XIS de 480 ch. Il demeure non immatriculé pendant un temps mais après le succès du meeting de Londres, le chasseur reçoit le *serial* militaire J9682 et il est livré au centre d'essai de Martlesham Heath. Même s'il n'est pas immédiatement adopté par la Royal Air Force, le prototype est retenu par cette dernière. En septembre de la même année, le Hornet est officiellement rebaptisé Fury, nom qui lui était déjà attribué selon la tradition dans la RAF. Convaincu par les bonnes performances du chasseur, le ministère de l'Air passe commande de 21 Fury I dès août 1929, suivant le cahier des charges TTR F.13/30.

Libéré des essais officiels, le J9682 est ensuite utilisé par le constructeur pour promouvoir le nouveau chasseur en Grande-Bretagne et à l'étranger. La Yougoslavie figure parmi les premiers pays visités. En effet, une présentation dans ce pays a lieu durant le second semestre de 1930, le chasseur étant alors piloté par le chef-pilote d'essai de Hawker, Paul Ward

Spencer Bulman (communément appelé George Bulman). La démonstration convainc les représentants de l'aviation militaire yougoslave et le gouvernement commande trois exemplaires du chasseur au début de 1931. Quasiment tous les auteurs britanniques ont écrit que la Yougoslavie avait commandé et reçu six Fury I codés HF1 à 6 mais en réalité, seuls trois exemplaires (n° 1 à 3) sont effectivement

Le Fury Mk.II « 53 noir » en vol au-dessus de Belgrade au cours de l'été 1938.
(coll. famille Žunić)



Le modèle expérimental baptisé Intermediate Fury, ici avec l'immatriculation civile britannique G-ABSE, effectue son premier vol le 13 avril 1932.
(coll. AM)



Un des premiers Fury Mk.I livrés à la force aérienne militaire du royaume de Yougoslavie (VVKJ). Il ne porte aucune autre marque que les insignes nationaux.
(coll. Nenad Jovanović)



AMY JOHNSON, LA ROMANTIQUE DE L'AIR

Deuxième partie, par Jean-Louis Roba

Le 14 novembre 1932 à Stag Lane, Amy Johnson salue son époux avant de gagner Lympne, point de départ de son raid vers Le Cap. (toutes les photos : coll. J.-L. Roba, sauf autre mention)

AVEC LE « PLAYBOY VOLANT »

De retour du Japon, Amy va prendre une décision irréversible. Lors de ses vols, elle avait souffert à plusieurs reprises de maux et de faiblesses imputables à sa complexion de femme. En février 1932, elle va se faire opérer, faisant procéder à une hystérectomie. On peut penser que son désir de voler, couplé à la grande désillusion de sa rupture avec Hans Arregger, l'a poussée à pareille extrémité. Amy passera sa convalescence à Madère mais, comme il y pleut bien trop, elle choisit de gagner le Cap. C'est là que le destin lui fera assister à l'arrivée d'un autre pilote solitaire, Jim Mollison, qui « plante » son avion au large de cette ville tout en reliant l'Angleterre au Cap en quatre jours et dix-sept heures. Tout naturellement, les deux « aventuriers volants » présents à Capetown vont se rencontrer et se souvenir des deux danses de Sydney. De fil en aiguille, ils se reverront par après à Londres et entameront une liaison.

Qui est donc Mollison ? Né en Écosse en 1905, passionné par le vol, il s'est engagé très tôt dans la RAF dont il sera le plus jeune officier, puis le plus jeune

instructeur. Parti ensuite courir le monde, le *Captain Mollison* sera entre autres pilote de ligne et moniteur de vol en Australie. Mais ce brillant palmarès a un revers de la médaille. Le *Flying Scot* mène en effet une vie de « dandy volant ». Risquant désormais sa vie dans des raids qui font les grands titres des journaux, ce « beau gosse » est l'archétype de l'aviateur-aventurier tel que rêvé par Hollywood : un trompe-la-mort, amateur de femmes et de boissons fortes. Mollison ne se restreint que pour ces dernières. L'alcoolisme de son père ayant causé le divorce de ses parents, il ne boit que jusqu'à un certain point – ce qui fait de lui un « éthylique mondain », coqueluche des « happy fews ». Bien accueilli dans tous les clubs londoniens où il peut détailler ses exploits tout en trouvant pléthore de whisky, de femmes et « d'amis » nantis toujours prêts à le soutenir dans ses expéditions, il laisse derrière lui beaucoup de dettes mais également nombre des désillusions féminines. Quand il vole, il revêt sa combinaison sur un complet veston avec cravate pour confirmer que ses exploits ne constituent que le prolongement de ses activités mondaines. Bref, c'est le type parfait du « mauvais mais courageux sujet » qui fait battre le

Le bel aventurier et aviateur Jim Mollison, peu avant son départ vers le Cap en mars 1932.



Amy, présente au Cap lors de l'arrivée de Mollison, félicite le héros du jour de toute évidence encore très affecté par son vol risqué.