

J'ai visité le Musée de l'Air et de l'Espace

Les « Yak » du « Normandie-Niemen »

Je pense que si vous rencontrais Monsieur François Moyen, dans la rue et que vous lui demandiez de vous donner le nom d'un des groupes de l'aviation de chasse ayant participé à la Deuxième Guerre Mondiale, il y a de fortes chances pour qu'il vous cite tout de suite le « Normandie-Niemen ». Peut-être vous parlerait-il aussi de l'« Alsace », parce qu'il aurait lu le « Grand Cirque », livre écrit par Pierre Clostermann, mais je doute fort qu'il soit capable de vous donner un autre nom. Car le groupe de chasse N°3 qui a pris le nom de « Normandie » pour aller combattre aux côtés de l'aviation soviétique a gardé, dans la mémoire des Français, une aura à nulle autre pareille. Pourquoi cela ? Sans doute parce que dans ces années sombres de 1943 à 1945, il était la seule unité française à participer aux opérations aériennes qui se sont déroulées au dessus de ces grandes plaines russes, dont la simple évocation nous plonge déjà dans une ambiance annonciatrice d'épopées fantastiques ; on pense aux luttes entre les Cosaques et les Tartares, on pense à Michel Strogoff et à la Grande Armée de Napoléon. A cela s'ajoute le fait que le groupe va se couvrir de gloire et avec ses 273 victoires homologuées, il est le plus titré de tous nos groupes de chasse. Nous verrons, ci-dessous comment le maréchal Staline lui-même lui a donné le droit d'ajouter le nom de Niemen à celui Normandie.



Une belle photo d'un Yak 3. Collection M Liebert.

Dans les collections du Musée de l'Air et de l'Espace on trouve un appareil Yak 3 que vous pourrez admirer dès que les ateliers en auront terminé avec sa restauration¹.

Pour accompagner le déplacement des collections consacrées au Normandie-Niémen des Andelys vers le Bourget, il semblait tout indiqué de faire paraître dans notre journal, un article dédié à ce célèbre appareil. Mais il est vite apparu qu'il n'est que l'ultime développement de toute une famille de chasseurs conçus par Alexandre Yakovlev dont il convient d'évoquer ici la cohérence et la continuité.

Par ailleurs, je ne souhaite pas vous raconter l'histoire du « Normandie-Niemen » dont tant de livres ont déjà parlé depuis longtemps, mais il s'avère que ce groupe de chasse a utilisé, à un certain moment de son histoire, l'un ou l'autre de ces appareils. Nous allons essayer de retracer les faits marquants qui ont lié cette unité prestigieuse aux avions qui l'ont si bien servi.

Je laisse bien volontiers aux historiens le soin d'étudier l'ensemble des problèmes politiques de l'époque, mais l'affaire commence au début de l'année 1942. Est-ce pour montrer au président américain Franklin Delanoë Roosevelt qui n'avait pas beaucoup de considération pour lui qu'il peut traiter avec un autre de ses alliés ? Toujours est-il que le Général de Gaulle décide d'envoyer sur le front russe, une unité aérienne combattante française. Winston Churchill désapprouve cette initiative, mais le Général passe outre et persiste dans son idée. Les négociations avec l'Union Soviétique se poursuivront jusqu'au mois de juillet, quand enfin, Staline approuve le projet. Dès le 1^{er} septembre 1942, le commandant Joseph Pouliquen



Le commandant Joseph Pouliquen. Collection du Mémorial Normandie-Niemen.

reçoit des mains même du Général de Gaulle sa lettre de commandement. Il est chargé de la mise sur pied administrative du groupe de chasse N°3. A cette date là, la situation des unités de chasse françaises est la suivante². Le groupe de chasse

« Ile de France » a été créé par décret du 7 novembre 1941 et prend part aux opérations de défense du territoire britannique. En Egypte, le groupe de chasse « Alsace », regroupe sur le terrain d'Ismaïlia les éléments de l'escadrille N°1 des FAFL³ et ceux en provenance de Rayack, au Liban. Placée sous le commandement du commandant Jean Tulasne cette dernière unité



Le commandant Jean Tulasne. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

vient de participer aux combats au dessus de la Libye. Ces deux groupes de chasse reçoivent les numéros 1 et 2 [j'hésite à déterminer lequel des deux est le premier]. Le groupe, nouvellement créé, est donc le groupe de chasse N°3 qui prend, le 16 septembre, le nom d'une province de la France occupée : « Normandie ».

En septembre, le groupe « Alsace » quitte le Moyen Orient pour gagner l'Angleterre, mais le commandant Tulasne rejoint l'unité placée sous les ordres du commandant Pouliquen et qui se constitue sur ce même terrain de Rayack, au Liban.

Le départ vers la Russie a lieu le 12 novembre et le voyage se déroule dans des conditions rocambolesques en passant par l'Irak et l'Iran, en utilisant l'avion, le train et même le camion. Ce premier détachement, constitué d'une soixantaine de volontaires, dont quinze pilotes⁴, arrive à Ivanovo, à 250 km au nord-est de Moscou le 29 novembre 1942.

Indubitablement, une des tâches les plus délicates qu'auront alors à résoudre les responsables de la nouvelle unité sera le choix des appareils avec lesquels ils seront amenés à voler et combattre. Les anglais proposent des « Hurricane » et les

Américains des « P-39 Airacobra ». L'état-major français leur laisse la liberté du choix. Finalement, ils choisiront le petit chasseur soviétique « Yak 1 ». Ce choix qui remplit de fierté



Un Yak 1 : MA 2424. Remarquer la buse d'admission d'air, bien visible sous le nez de l'appareil.



Un groupe de Yak 1 dans l'hiver Russe. MA 6656.

l'état-major russe et chagrine un peu les Anglo-Saxons est relativement facile à comprendre. Outre le fait que les « Hurricane » et les « P-39 » étaient déjà des matériels surclassés, les facilités qu'offrait la proximité des usines soviétiques en matière de ravitaillement technique ont largement contribué à faire pencher la balance en faveur du « Yak 1 ».

L'arrivée du « Normandie » en Union Soviétique coïncide avec le déclenchement de la terrible bataille de Stalingrad. Le groupe de chasse devra patienter pour être équipé avec les montures de son choix. En attendant, les vols et mise en condition opérationnelle devront s'effectuer sur « Yak 7 UTI⁵ », avion biplace d'entraînement.

Voilà donc le premier appareil sur lequel les pilotes du « Normandie » sont amenés à faire leurs premiers vols en Union Soviétique.

L'équipement de l'armée de l'Air soviétique est toute une aventure qui commence avec la fin de la guerre d'Espagne, en 1939. L'état-major russe prend conscience alors du retard de ses appareils Polikarpov « I 15 » et « I 16 » en face du



Un Polikarpov I 16, MA 10992.



La Polikarpov I 153 des collections du MAE, MA 43613.

« Messerschmitt 109 » allemand et du « Spitfire » anglais qui commence à équiper quelques unités de la Royal Air Force. Il commande donc aux industriels russes de se lancer dans la réalisation d'un avion de chasse dit « de front ». Chacune des firmes aéronautiques se mettra au travail et, si vous souhaitez le détail de toutes les réalisations de l'époque, je vous conseille de lire les livres passionnantes que le chanteur Herbert Léonard a écrits sur les avions russes. Cet article va s'y appuyer pour beaucoup, mais nous nous en tiendrons aux réalisations du constructeur Yakovlev. Ce dernier réalise le prototype d'un chasseur monoplan à ailes basses qui prend le nom de « I 26 ». Ce sera le prototype du chasseur « Yak 1 ». Mais Yakovlev se doute que la plus grande complexité des chasseurs modernes vis-à-vis des anciens encore en service va créer un problème au niveau de l'entraînement des pilotes encore inexpérimentés. Il imagine alors un avion biplace dérivé du « I 26 » qu'il appelle « UTI 26 ». Le « I 26 » fera son premier vol le 13 janvier 1940 cependant que les essais du « UTI 26 » se dérouleront dans le courant de l'été 1940. C'est lui qui deviendra plus tard

le « Yak 7 ». Le développement de l'avion biplace se déroulera alors parallèlement à celui du chasseur.

Au siège arrière près, les deux prototypes sont les mêmes. Je laisse, encore une fois aux historiens le soin d'expliquer les raisons du manque des matériaux en URSS ; toujours est-il que la construction de ces avions va faire appel, pour une très large part au bois. La structure est faite de tubes soudés en acier au chrome, mais le pontage et le dessous des appareils sont en bois. Les ailes sont monobloc, construites autour de deux longerons en bois formant caisson. L'empennage classique est en bois et le revêtement en contreplaqué, à l'exception du compartiment moteur. La structure des gouvernes est métallique et elles sont toutes entoilées.

Le moteur est un Klimov M105P, un V12 d'une puissance de 1.100 cv. Doté d'un compresseur à deux étages, il est dérivé du moteur Hispano-Suiza 12Y (celui des « MS 406 » et des « Dewoitine 520 ») dont les Russes avaient acheté la licence à la fin des années 30. Il entraîne une hélice tripale de 3 m de diamètre. Le refroidissement est assuré par du glycol dont le radiateur se trouve sous l'avion, pratiquement au droit de la cabine. La buse d'admission d'air est carénée sous le moteur, entre les jambes du train.

L'habitacle se trouve au dessus des ailes ; il est fermé par une verrière coulissant vers l'arrière. Les équipements de vol sont réduits au strict minimum.

Quatre réservoirs placés dans les ailes, ont une contenance totale de 408 litres d'essence.

De ce prototype va naître, début 1941, le « Yak 7 UTI ». La première usine de montage sera située à Moscou, mais sera évacuée vers les usines de l'Oural devant la menace allemande de juin 1941. C'est encore pour faire face à cette menace qu'il est décidé de changer l'avion d'entraînement en avion de combat. C'est ainsi que va naître, dès septembre 1941 le « Yak 7A »,



Un Yak 7 à Ivanovo pendant l'hiver 1942/43 : Collection du Mémorial Normandie-Niémen. Remarquer les deux cabines en tandem.

avec blindage et réservoirs auto-obturants mais sur lequel la place arrière est conservée, vide de toute commande. Son armement comprend un canon ShVAK de 20 mm placé entre les cylindres du moteur ; tirant à travers la casserole de l'hélice, il est approvisionné de 120 obus. Il comprend de plus, deux mitrailleuses de capot ShKAS au calibre de 7,62 mm avec 380 cartouches par arme. (Elles seront remplacées bientôt par une, puis deux mitrailleuses lourdes au calibre de 12,7 mm avec quelques 350 cartouches par arme).

Les caractéristiques du Yak 7 sont les suivantes :

- Longueur : 8,48 m
- Envergure : 10m
- Hauteur : 2,70 m
- poids en charge : 3.030 kg
- poids à vide : 2.480kg.
- plafond : 10.200 m
- distance franchissable⁶ : de 700 à 825 km, suivant les régimes
- vitesse maximale : 613 km/h.

Il y aura beaucoup de variantes du « Yak 7 », y compris une version à train fixe, construite par mesure d'économie mais qui sera abandonnée dès 1942. Chacune de ces variantes apportant un progrès, on aboutit, aux types 7D (D pour « Dalny » ou « Dalnost » qui signifie « grande distance ») et 7DI qui sont équipés d'un moteur M105PF plus élaboré. Doté de quatre réservoirs d'ailes, leur distance franchissable est de l'ordre des 1.500 km. Ils vont donner naissance au Yak 9 dont nous parlerons plus bas. Avec 6.398 exemplaires construits, la production du « Yak 7 » cesse au début de 1943.

C'est le « Yak 7 UTI » qui sera la première monture des pilotes du Normandie à Ivanovo. Ils auront à se familiariser là-bas avec la langue, la région, la rudesse du climat et les coutumes aéronautiques en vigueur en Union Soviétique. Cet entraînement se fait sous la vigilance d'un pilote russe : le capitaine Pavel Drousenkov.

Le passage du groupe N°3 sur « Yak 7 » sera de courte durée et le 19 janvier 1943, le premier « Yak 1 » sera livré à l'unité et l'entraînement se poursuivra sur ce type d'appareil.

Après avoir mis le groupe de chasse numéro 3 sur de bons rails, le commandant Pouliquen est affecté provisoirement à la Mission militaire française à Moscou avant de regagner l'Angleterre. Le commandant Tulasne prend officiellement le commandement du Normandie à partir du 22 février 1943.

Le 19 mars 1943, le général Petit, chef de la mission militaire française à Moscou et le colonel Levandovitch du Commandement Supérieur des Forces Aériennes de l'Armée Rouge inspectent le groupe Normandie. Il est établi que « *par ses qualités militaires et morales, cette unité est prête pour partir sur le front* ».

Dès le 22 mars les aviateurs français, équipés de leur avion d'arme « Yak 1B », font mouvement pour le front, à Polotnian-Zavod, à 20 km au nord de Kalouga, à environ 180 km au sud-ouest de Moscou. Ainsi commence la Première campagne du Normandie.

Penchons nous maintenant sur ce fameux « Yak 1 ». Il est issu du prototype « I 26 » que nous venons d'étudier ci-dessus, nous n'y reviendrons pas. Mais, à nos yeux d'occidentaux, sa mise en œuvre est pour le moins bizarre. Le prototype, avons-



Un Yak 7 à train fixe équipé de patins. Collection AAMA.

nous dit, a volé pour la première fois le 13 janvier 1940, mais la production du chasseur commence dès le mois de mars et le premier exemplaire, encore référencé « I 26 », mais qui deviendra tout de suite « Yak 1 » est terminé le 22 mars 1940. Naturellement, l'avion est loin d'être au point et les modifications qui se feront sur le tas, vont se succéder à un rythme affolant. Herbert Léonard a souligné le chiffre extravagant des changements survenus dans l'année 1941. Les pilotes volent avec des avions mal finis où il manque souvent des équipements essentiels ; la radio est rudimentaire, parfois même inexiste. A cela, il faut ajouter tous les problèmes que génère l'invasion allemande du 22 juin 1941 au cours de laquelle une bonne partie des appareils déjà en service est détruite au sol dès le premier jour. Les usines de fabrication sont repliées loin à l'arrière, principalement dans la région de Novossibirsk. Mais là encore de nouvelles difficultés vont naître du régime administratif soviétique. Chaque usine a un objectif de production à atteindre et cet objectif sera atteint coûte que coûte, au mépris de la cohérence entre les appareils. Par exemple, on a vu que les trains d'atterrissements pouvaient ne pas avoir la même longueur lorsqu'ils étaient fabriqués dans des usines différentes.

Cela dit, au fur et à mesure qu'interviennent les modifications, la qualité de l'avion s'affirme de plus en plus. Nous avons vu que le prototype était armé d'un canon de 20 mm et de deux mitrailleuses de capot d'un calibre de 7,62 mm ; ces deux mitrailleuses seront remplacées par une seule mitrailleuse lourde au calibre de 12,7 mm, placée sur la partie gauche du capot. Une autre modification importante est l'adoption d'une verrière en « goutte d'eau » avec un pare-brise d'un seul tenant ; elle donne au pilote une excellente visibilité dans toutes les directions. Du côté du moteur en aménageant les rendements du carburateur et du compresseur, on passe successivement du moteur M105P de 1.100 cv au M105PA en augmentant la pression d'admission dans le carburateur de 910 à 1.059 mm de mercure, puis finalement au VK105PF de 1260 cv qui voit sa puissance augmenter de 90 cv au décollage et de 130 cv au deuxième palier du compresseur. A partir de 1942, tous les « Yak 1 » sur les chaînes de production seront équipés de ce moteur et l'avion prendra l'appellation de « Yak 1B ». C'est cette dernière version qui équipera les équipages du Normandie.

Une dernière version du « Yak 1 » sera le « Yak 1M » avec un radiateur au dessin mieux élaboré pour limiter la traînée et éviter les surchauffes. Construit à seulement deux exemplaires, il servira de prototype au « Yak 3 ». Nous reparlerons de cet appareil ci-dessous.

Les caractéristiques du « Yak 1B » sont les suivantes :

- longueur : 8,48 m.
- envergure : 10 m.
- hauteur : 2,64 m.
- Surface alaire : 17,15 m².

- poids en charge : 2.695 kg.
- poids à vide : 2.133 kg.
- plafond : 10.000 m.
- distance franchissable : 800 km.
- vitesse maximale : 592 km/h.

Ecouteons les confidences qu'a fait le général Joseph Risso

au sujet de cet appareil : « Le « Yak 1B » était un avion au pilotage facile ; très maniable, on pouvait exécuter un virage de 360° en à peine plus de 15 secondes. De conception très rustique, tout était construit pour faciliter la maintenance et ses instruments de vol étaient les plus simples qu'il soit : l'équipement radio était réduit au minimum, il n'y avait pas d'horizon artificiel⁷ et le collimateur fonctionnait à la lumière ambiante. Les pneus basse pression permettait à l'appareil d'évoluer à partir de terrains sommairement aménagés. Le liquide de refroidissement du moteur était tout simplement de l'eau ; par les grands froids de l'hiver russe, on vidangeait les radiateurs le soir et on les remplissait de nouveau le matin avec de l'eau chaude ; l'avion pouvait ainsi être remis en route sans difficulté ».

La production des Yak 1 est arrêtée fin 1943, avec 8.721 appareils livrés.

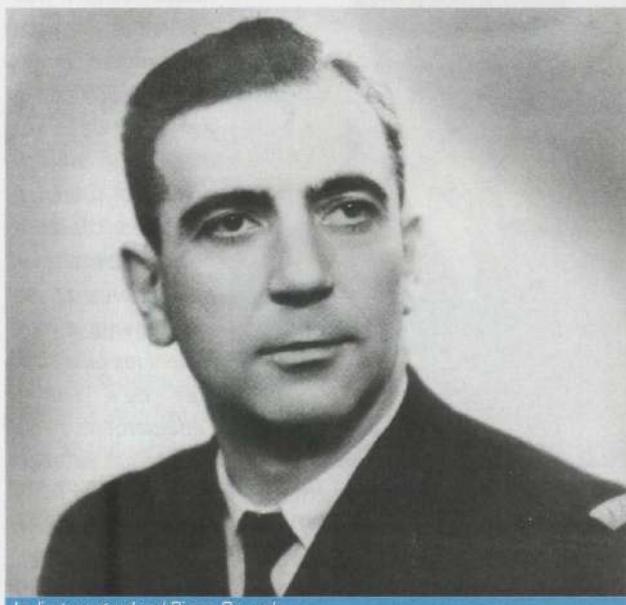
Pour le groupe Normandie, les opérations commencent par les premières victoires et le 5 avril les pilotes Préziosi et Durand abattent chacun un « Focke-Wulf 190 ». Elles sont sui-



Durand (à gauche) et Préziosi (à droite), détenteurs des premières victoires du Normandie. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

vies hélas des premières pertes et le 13 avril trois pilotes, Derville, Poznanski et Bizien, ne rentrent pas.

Le détachement va recevoir des renforts en pilotes, de façon plus ou moins régulière, pendant toute cette période. Il serait fastidieux de les citer tous, mais il faut noter en particulier l'arrivée sur le front, le 9 juin 1943, après son évasion épique de l'Indochine occupée par les Japonais, aux commandes d'un vieux « Potez 25 », via la Chine, du commandant Pierre Pouyade.



Le lieutenant-colonel Pierre Pouyade.
Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

Les combats continuent, avec leurs lots de victoires et de deuils ; le 17 juillet, le commandant Jean Tulasne ne rentre pas ; il est porté disparu et le commandant Pouyade prend le commandement du groupe Normandie.

C'est également au cours du mois de juillet 1943 que le groupe reçoit ses nouvelles montures, des « Yak 9 ». Après ces premiers appareils que nous appellerons « de base », la dotation de l'unité sera complétée, à partir du mois de septembre, par des « Yak 9 » de type D ou T, dont nous allons parler ci-dessous.



Un Yak 9T. Collection MAE. Remarquer le canon de gros calibre émergeant de la casserole d'hélice et l'habitacle légèrement décalé vers l'arrière.

Le groupe suivra la progression des troupes soviétiques vers les régions de Smolensk et de Sloboda, en Biélorussie. C'est là que ce qu'il est convenu d'appeler la première campagne du Normandie prendra fin.

Hors des missions de combat qui sont le plus souvent des missions de protection des bombardiers soviétiques, quelques autres dates sont aussi à retenir. Le 4 août, les mécaniciens français retournent au Moyen Orient ; ils sont remplacés par des mécaniciens russes. Le 11 octobre, fort de plus de 50 victoires homologuées, le groupe est fait « Compagnon de la Libération ». Le 25 octobre, Pierre Pouyade part en mission à Alger où il est reçu par le Général de Gaulle qui le fait nommer lieutenant-colonel. Le 6 novembre, le Normandie équipé maintenant de « Yak 9 » revient à Toula pour passer l'hiver au repos. Si le palmarès du groupe se monte alors à 72 victoires, il ne reste que cinq survivants du premier contingent des pilotes venus du Liban.



Toula, mars 1944 : un groupe de pilotes devant un Yak 9T, reconnaissable au calibre du canon. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.



De gauche à droite : Lebiedinsky, Delfino, Pouyade, de Pange, Pistrad, Eichenbaum. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.



A gauche, l'aspirant Robert Marchi et à droite le lieutenant Jean Sauvage, à ne pas confondre avec Roger Sauvage qui était antillais. Collection MAE.

Il est bien difficile de suivre pas à pas le développement des avions de chasse soviétiques, tant les modifications sont nombreuses et variées. Nous dirons ainsi que, quoiqu'il ait perdu deux de ses réservoirs d'essence, le « Yak 9 » de base est une version issue directement du « Yak 7D », à long rayon d'action. Il lui ressemble d'ailleurs beaucoup. Pour améliorer la manœuvrabilité, la voilure a été repensée ; les ailes sont plus courtes, mais elles conservent la même surface alaire de 17,15 m². Elles sont constituées par deux longerons métalliques recouverts par un revêtement de contreplaqué de bouleau imprégné de bakélite.

L'avion bénéficie maintenant des progrès survenus dans la construction aéronautique et du meilleur approvisionnement de l'industrie russe en métaux, en particularité le duralumin, qui lui faisait défaut. C'est à leur usage que l'appareil doit sa spécificité ; sa structure interne réalise ainsi une économie de poids de quelques trois cents kilos. Elle permettra d'installer une instrumentation plus performante et des réservoirs d'essence de plus grande capacité.

Tous les « Yak 9 » ont adopté la verrière en goutte d'eau du « Yak 1B ». En matière d'armement le canon de 20 mm est toujours à la même place mais les mitrailleuses de capot tirant à travers l'hélice sont bien au nombre de deux au calibre de 12,7 mm. A cela l'avion ajoute des capacités d'emport de bombes et de roquettes.

La buse d'admission d'air est encore visible sous le capot moteur ; elle ne sera placée que plus tard à l'emplanture des ailes.

Avec 14.579 exemplaires construits avant la fin de la « Grande Guerre Patriotique » et 2.190 ensuite, le « Yak 9 » sera le plus construit de tous les Yak. La production cesse fin 1948.

Les caractéristiques du « Yak 9 » de base sont les suivantes :

- longueur : 8,50 m.
- Envergure : 9,74 m.
- Hauteur : 2,60 m.

- Poids à vide : 2.770 kg
- Poids en charge : 3.080 kg
- Motorisation : moteur Klimov M105P de 1260 cv.
- Vitesse maximale : 610 km/h.
- Plafond : 10.600 m.
- Distance franchissable : 900 km.

Cela dit, à partir du mois de septembre, l'équipement du Normandie sera surtout composé de « Yak 9T » et de « Yak 9D ». Le premier de ces deux avions est armé d'un canon d'un calibre de 37 mm ; l'adoption de cette arme plus volumineuse nécessitera de reculer la cabine du pilote d'environ 40 cm. Le second retrouve les quatre réservoirs d'essence du « Yak 7D » et sa distance franchissable est alors portée à 1.400 Km. Pour des facilités de fabrication en série, il sera décidé que la cabine du « Yak 9 D » sera, elle aussi reculée de 40 cm. Cela a une influence sur le centrage arrière de l'appareil, mais les pilotes ne s'en plaignent pas car cela diminue la tendance fâcheuse de l'avion à passer sur le nez au roulage et cela augmente son agilité en combat aérien.

En fait, le Normandie utilisera essentiellement ses avions en missions de protection des bombardiers russes ou en défense aérienne, mais peu en missions d'assaut.

Le 16 janvier 1944, le Lieutenant colonel Pouyade retourne à Toulon ; il annonce qu'il a obtenu l'attribution d'un renfort de 52 pilotes dont les arrivées s'échelonneront sur le premier semestre 1944. Parmi eux, un certain capitaine Louis Delfino



le lieutenant-colonel Louis Delfino. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

qui rejoint le groupe le 28 février. Ses premiers contacts avec l'ensemble des pilotes ne seront pas très faciles, car il venait de l'armée d'armistice et non des F.A.F.L comme les autres. Mais sa fougue au combat et ses qualités exceptionnelles de pilote lui permettront d'être adopté par tous et de s'intégrer au sein du Normandie. Il sera nommé commandant en juin 1944.

Le 7 février, le groupe Normandie prend le titre de « Régiment de chasse ». Une quatrième escadrille commandée par le capitaine René Challe, est créée.



les frères Challe. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

C'est le 26 mai que commence la deuxième campagne du Normandie. Le régiment prend position sur le terrain de Douvrouka en Biélorussie.

Le 28 mai, le lieutenant Marcel Lefèvre rentre au terrain avec son avion en feu. Très fortement brûlé il est dirigé sur un hôpital militaire, mais il ne survivra pas à ses blessures et meurt le 5 juin. As de guerre aux 14 victoires, il sera fait « Héros de l'Union Soviétique », par décret du Présidium du Soviet Suprême⁸.



Marcel Lefèvre.



Roland de La Payne.



Marcel Albert.



Jacques André.

« Héros de l'Union Soviétique » Collection du Mémorial Normandie-Niémen

C'est le 15 juin, lors d'un déplacement vers le terrain de Mikountani, en Lituanie que se déroule l'événement à jamais célèbre du sacrifice du capitaine Maurice de Seynes refusant d'abandonner son mécanicien russe, Vladimir Bie-lozoud, bloqué sans parachute dans son « Yak 9 ».



Maurice de Seynes. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

Le 23 juin, les troupes soviétiques lancent une grande offensive dans ce secteur dit « de Russie Blanche » (Biélorussie, Lituanie). Les troupes allemandes s'accrochent énergiquement aux rives d'un fleuve, le *Niémen*. Long de 937 km, ce fleuve prend sa source sur les hauteurs de Minsk, à 45 km au sud de la capitale biélorusse. Il coule d'abord vers l'ouest, puis vers le nord et entre en Lituanie. Il s'infléchit alors vers la Mer Baltique dans laquelle il se jette par un delta situé dans la Lagune de Courlande. C'est un fleuve bien quelconque, si on le compare à la Volga de Stalingrad. Cependant, sur les quelques 150 derniers kilomètres de son cours, il sert aujourd'hui de frontière entre la Lituanie et l'enclave russe de Kaliningrad. Mais, en 1944, cette région s'appelait la Prusse Orientale et la ville Königsberg. Le territoire allemand du 3e Reich venait d'être atteint ; je vous laisse à penser de l'intensité des combats auxquels le Normandie participe pleinement.

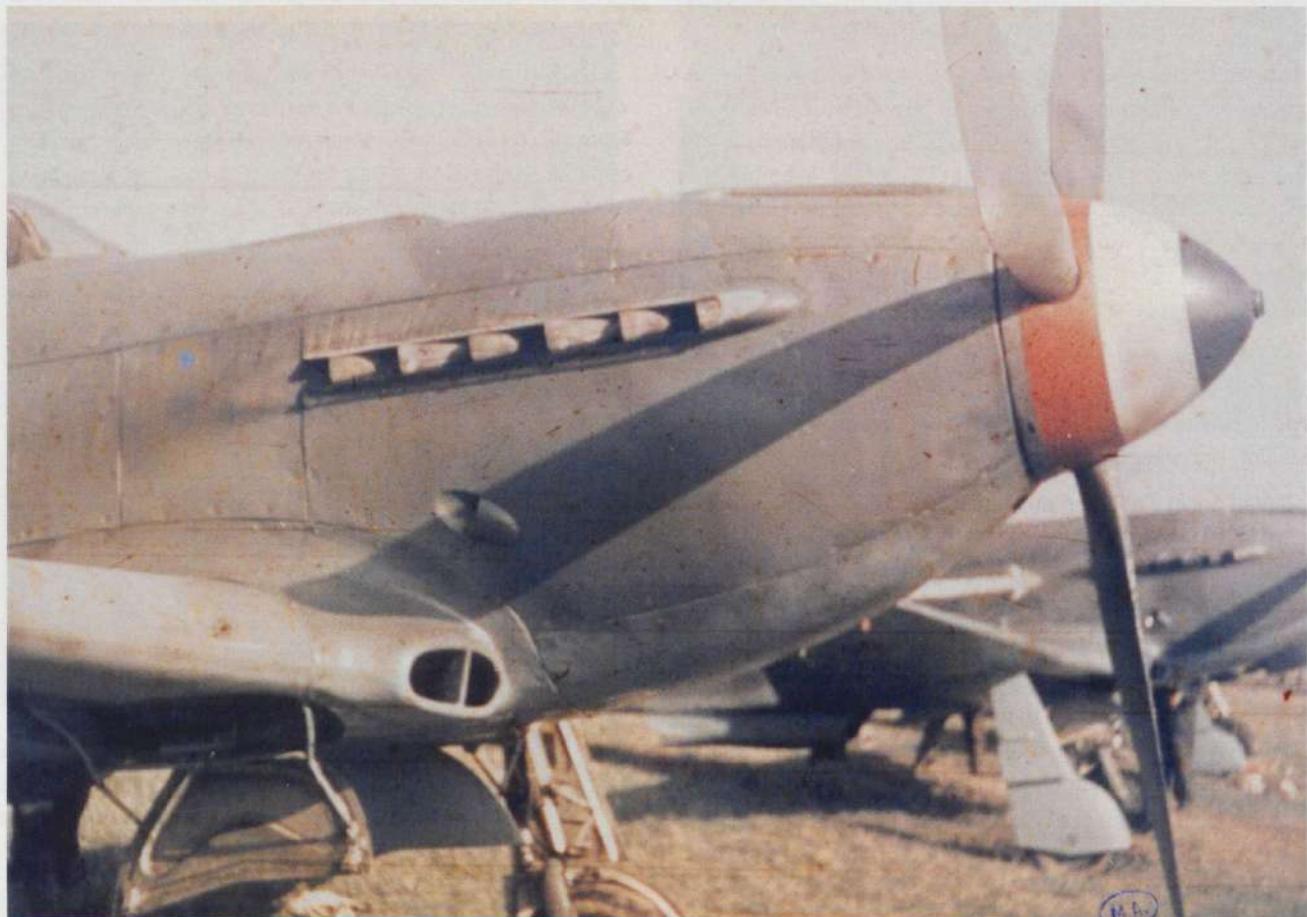
Le 21 juillet, Staline signe un « *Oukaz* » qui attribue au régiment français le nom de Niémen. Les deux noms, liés l'un à l'autre, forment désormais le célèbre « Normandie-Niémen » symbole héroïque de la France combattante.

L'offensive se poursuivra alors sur la Prusse Orientale et Jean de Pange est le premier pilote français à se poser, le 4 novembre 1944, sur le sol allemand, à Gross-Kalveitchen. Entre temps, à partir du mois d'août 1944, le régiment s'équipe avec un nouvel avion, le « Yak 3 » qu'il n'abandonnera plus désormais.

Au dire de ses pilotes, le « Yak 3 » est le chasseur par excellence. Qui vire comme un « Spitfire » et grimpe comme un « Focke-Wulf ». On aurait prétendu qu'il était imbattable dans les combats tournoyants au dessous de 3.000 m et que l'état-major de la Luftwaffe aurait fait paraître une directive ordonnant à ses chasseurs de rompre le combat lorsqu'ils étaient confrontés à des Yak qui n'avaient pas de radiateur visible sous le nez. Je ne garantirai pas l'objectivité de ces déclarations,

mais elles disent bien toute la confiance que les pilotes avaient dans le comportement de leur machine.

Le « Yak 3 » entre dans la catégorie des avions légers défini par un cahier des charges émis en 1941 par l'état-major so-



Sur le Yak 3 du Musée, on voit bien que la buse d'admission d'air est maintenant placée à l'emplanture des ailes. MA15024.



Un Yak 3 sur la route du retour en France. Collection du Mémorial Normandie-Niemen.

viétique. Doté d'un rayon d'action assez court, il est exclusivement destiné à assurer la supériorité aérienne au dessus du champ de bataille, à moyenne et basse altitude. Ralenties par les évènements, ce n'est que fin 1942, début 1943 que les études vont pouvoir commencer ; elles se dérouleront à partir d'une cellule de « Yak 1 » qui sera baptisée « Yak 1M » et que l'on cherchera à alléger au maximum. Le tunnel ventral du radiateur est légèrement reculé vers l'arrière et redessiné en vue d'obtenir un meilleur rendement aérodynamique. Les entrées d'air additionnelles

sont réduites au minimum indispensable et transférées à l'emplanture des ailes. L'envergure est diminuée de 0,80 m et la surface alaire passe de 17,15 m² à 14,85 m², caractéristiques qui améliorent encore, si besoin était, l'agilité de l'appareil.

Comme pour le « Yak 9 », le nouvel avion va bénéficier de toutes les améliorations de l'industrie aéronautique soviétique, mais aussi de l'aide apportée par les alliés en matière de fournitures d'alliages de métaux légers. Si les exemplaires construits en 1944 ont encore une structure mixte en bois et métal, ceux qui sortiront en 1945 seront de construction entièrement métallique. Ces efforts permettent de gagner quelques 250 kg par rapport au « Yak 1 » de base.

Le prototype, confronté à des « FW 190 » ou des « Me 109 G » capturés montre une supériorité écrasante sur ces deux avions, dans les combats aériens simulés en dessous de 5.000m.

Il était prévu d'adopter, en matière de motorisation, les moteurs M107 ou M106 ; suite à des difficultés de mises au point, on en reviendra au Klimov VK-105PF-2 qui peut fournir 1.300 cv au décollage et qui donne à l'avion une vitesse ascensionnelle de 1.300 mètres à la minute.

L'armement type du « Yak 3 » reste un canon tirant au travers de la casserole de l'hélice (calibre 20 mm, mais parfois 23 mm) avec 120 obus et deux mitrailleuse de capot, calibre 12,7 mm avec 250 cartouches par arme.

Les caractéristiques du « Yak 3 » sont les suivantes :

- Envergure 9,2 m.
- Longueur : 8,5 m.
- Hauteur, 2,38.
- Surface alaire : 14,85 m².
- Masse vide : 2.105 kg.
- Masse max : 2.550.
- Distance franchissable : 800 km.
- Vitesse maximum : 650 km/h.
- Plafond : 10.800 m.

Après que 4.848 appareils aient été construits, la production du « Yak 3 » cessera après la fin de la guerre.

La campagne du Normandie-Niémen se poursuit vers la Prusse Orientale. Le 16 octobre, le régiment abat 29 avions ennemis sans subir aucune perte.

Le 21 novembre, le régiment se déplace à Gross-Kalveitchen. C'est la fin de la deuxième campagne du groupe français.

Le lieutenant-colonel Pouyade part alors en France pour une permission bien méritée. Le commandant Delfino prend le commandement du régiment. Il sera élevé au grade de lieutenant-colonel le 26 avril 1945 et il gardera ses fonctions jusqu'au retour en France de sa glorieuse unité.

La période de repos sera plus courte, cette fois et les opé-

rations qui constituent la troisième campagne du Normandie-Niémen recommencent dès le 12 janvier 1945. Les combats vont maintenant se dérouler uniquement sur le territoire de la Prusse orientale, concentrés autour de la ville de Königsberg.

Le 12 avril, le sous-lieutenant Georges Henry abat un « Focke-Wulf 190 » ; ce sera la dernière victoire du groupe des Français en URSS, mais par un cruel enchaînement du destin ce pilote perdra la vie le jour même, victime d'une attaque du terrain où il était stationné, par des chasseurs ennemis.



Georges Henry. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

C'est sur le terrain de Heiligenbeil, au sud ouest de la grande cité que la victoire les surprendra, le 8 mai 1945.

Le 1^{er} juin 1945, le Maréchal Staline offre à la France, les 40 avions du régiment. Le retour vers la Mère Patrie se déroule sans encombre jusqu'à Saint Dizier où deux avions¹⁰ sont victimes d'un accrochage au sol qui ne fait heureusement que des dégâts matériels. Mais, avec cette dernière escale la malchance continue de sévir puisque un troisième appareil¹¹ est obligé de revenir au terrain pour cause d'ennuis mécaniques après le décollage. Finalement, accueillis en héros, ce ne sont plus que 37 Yak qui se posent au Bourget le 20 juin 1945.

Le Normandie-Niémen a obtenu 273 victoires homologuées et 37 probables. Quarante deux pilotes sont morts pour la France sur un total de quatre vingt dix sept qui participèrent aux trois campagnes.

L'avion du Musée est le dernier survivant des 40 Yak donnés par Staline. Remarquons que cet avion qui a été attribué en

complément de dotation par les forces soviétiques n'a jamais appartenu auparavant au Normandie-Niémen. Quand il s'est posé au Bourget, aux mains du lieutenant Le Bras, il était en

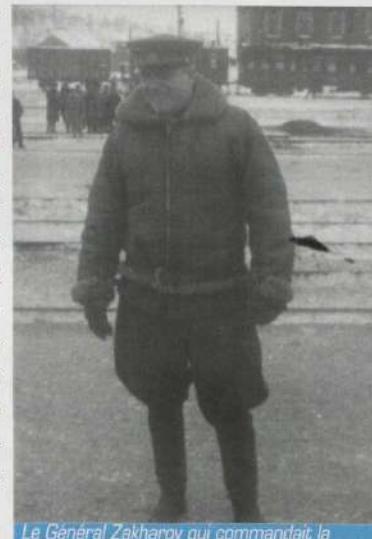


Albert Le Bras qui pilotait le Yak N° 18 à l'arrivée au Bourget.
Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

panne et il est resté alors au fond d'un hangar ; position qui l'a sauvé de la casse générale des autres avions qui ont été utilisés par la suite pour l'entraînement dans l'armée de l'Air.

Longtemps exposé dans le hall des avions de la Deuxième Guerre Mondiale, il est actuellement dans les ateliers de Dugny, en cours de restauration.

Sa peinture de camouflage est dans les tons gris, bleus et verdâtres des belles saisons. [En hiver, les avions étaient peints en blanc]. Comme tous les appareils ayant servi au sein du Normandie-Niémen, la casserole d'hélice est « bleu, blanc, rouge ». Sur ses flancs, est dessiné un éclair blanc que le lieutenant-colonel Pouade avait fait peindre sur tous les « Yak 3 » du groupe, car c'était l'emblème de la 303ème Division d'aviation, commandée par le général Gueorgui Zakharov, dont le régiment faisait partie.



Le Général Zakharov qui commandait la 303ème Division d'Aviation. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.

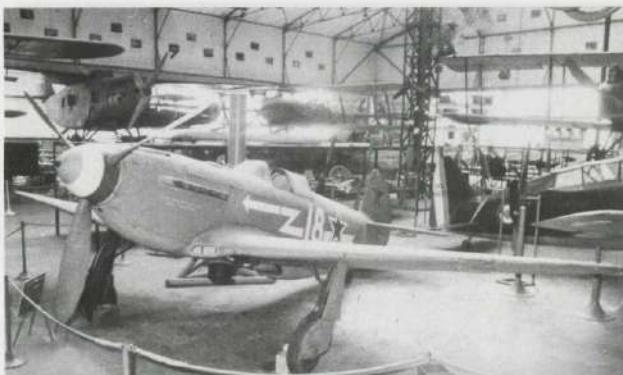


Quelques années plus tard. Le Général Zakharov en visite en France accompagné, à sa droite, par le commandant Igor Eichenbaum qui a un peu vieilli, lui aussi. Collection MAE.

Les avions russes n'avaient pas de serial number, comme les avions américains et sont donc difficiles à identifier. On a découvert que notre avion portait le numéro 25 de l'unité à laquelle il avait appartenu. Il portait aussi les numéros attribués à ses anciens pilotes russes ; le 21, puis le 18 avec lequel il est entré en France. Lors d'une précédente restauration, le peintre du Musée lui a donné le numéro 4. Pourquoi ? Je ne sais pas. Nathalie Fagnou, la spécialiste du Normandie-Niémen au Musée qui m'a aidé à remplir bien des cases restées blanches dans mon récit, m'a dit que ce numéro était attribué à un pilote qui s'appelait Robert Marchi.



Robert Marchi. Collection du Mémorial Normandie-Niémen.



Le Yak 3 des collections de notre Musée portait bien le numéro 18 quand il a été présenté pour la première fois. Collection MAE, CMA 5951.

As de la voltige aérienne, sa particularité est d'avoir fait une démonstration époustouflante du Yak 3 à l'arrivée au Bourget. Est-ce l'explication ? Peut-être ?

L'avion du lieutenant-colonel Delfino portait le numéro « 00 ».

Souhaitons à notre « Yak 3 » un prompt retour dans les halls, mais en attendant, la visite continue ; il y a encore beaucoup de choses à voir, dans ce Musée.

Jean-Paul REYNAUD

A.A.M.A.



Yak 3 UM il est toujours aussi beau [photo Jean Luc Claessens]

- 1 - Sa prochaine position n'est pas encore décidée.
- 2 - Voir Pégase n°135 du mois de décembre 2009.
- 3 - Forces Aériennes Françaises Libres.
- 4 - 14 pilotes de chasse et 1 pilote de liaison.
- 5 - S'écrit, en russe : « YT » désignant le mot russe : « ouchebni » qui signifie entraînement.
- 6 - La consommation des moteurs est essentiellement variable suivant le régime adopté ; il en résulte toute une gamme de distances franchissables. Celles qui seront annoncées représentent une moyenne.
- 7 - Rappelons nous que le Dewoitine 520 n'en avait pas non plus.
- 8 - Trois autres pilotes français recevront cette distinction : Marcel ALBERT, Jacques ANDRE et Roland de LA POYPE.
- 9 - Décret.
- 10 - Ce sont l'aspirant René BOUSQUEYNAUD et le sous-lieutenant Lucien ABADIE.
- 11 - Piloté par le lieutenant Jean RICHARD.