

Bimotors de tres



# LES CROIX DE MANNERHEIM

Eino Ritaranta  
Kari Stenman







**L**A CROIX DE MANNERHEIM a été instituée après la guerre d'Hiver. En effet, les autorités militaires se sont aperçues qu'il manquait une décoration pouvant être décernée sans distinction de rang. Sur la proposition du commandant en chef, le maréchal Mannerheim, des amendements sont apportés à l'Ordre de la croix et médaille de la Liberté finlandaise. Cette nouvelle décoration est officiellement adoptée en décembre 1940. Les critères d'attribution sont sévères et elle ne peut être décernée que pour des actes de bravoure exceptionnels ou pour la compétence au commandement ayant permis des succès significatifs au cours d'opérations militaires. Tout militaire finlandais, quel que soit son grade, peut devenir chevalier de la Croix de Mannerheim. Même si cette décoration n'est pas la plus haute distinction finlandaise, le fait qu'elle ait été chichement décernée mérite que l'on s'y attarde. En effet, entre le 22 juillet 1941 et le 7 mai 1945, seulement 191 militaires ont connu cet honneur, dont 19 aviateurs. Parmi ces derniers, deux l'ont reçue deux fois (possibilité qui sera offerte en août 1943). Seuls deux Finlandais ont été récipiendaires de la Croix de Mannerheim de 1<sup>ère</sup> classe, le maréchal Carl Gustaf Mannerheim lui-même, le 7 octobre 1941, et le général Axel Heinrichs, chef d'état-major de l'armée finlandaise, le 31 décembre 1944.

#### OIVA E.K. TUOMINEN (CM n° 6)

Le premier récipiendaire de la croix de Mannerheim au sein de l'Ilmavoimat est Oiva Tuominen. Né en mars 1908, il s'engage tout d'abord comme mécanicien en septembre 1926. En 1933, il rejoint la base aérienne 5 comme élève sous-officier pilote. Il reçoit son badge de pilote en octobre 1934 et est muté dans une unité de reconnaissance. Quatre ans plus tard, il se retrouve dans une unité de chasse, le LLv 26 équipé de Bristol Bulldog. Il est alors sergent-chef.

Quand la guerre d'Hiver éclate, Oiva Tuominen vole sur Fokker D.XXI, le chasseur le plus performant de l'aviation finlandaise de l'époque. Il ouvre son palmarès le 25 décembre 1939 en abattant un DB-3 avec le FR-117, victoire qu'il partage avec le sergent K. Virta du LLv 24. Une autre suit le 19 janvier 1940. À la fin du même mois, son unité perçoit des Gloster Gladiator, fraîchement arrivés. Il obtient 6,5 victoires sur Gladiator, dont un doublé le 2 février et 4,5 victoires le 13 février. Il termine la guerre d'Hiver avec 8 victoires confirmées et 4 autres probables. Même si au cours des derniers jours, il vole sur Fiat G.50, il n'a cependant pas eu l'occasion de d'obtenir de victoires sur cet avion. Il reçoit cependant pour son mérite ses galons de sergent-major.

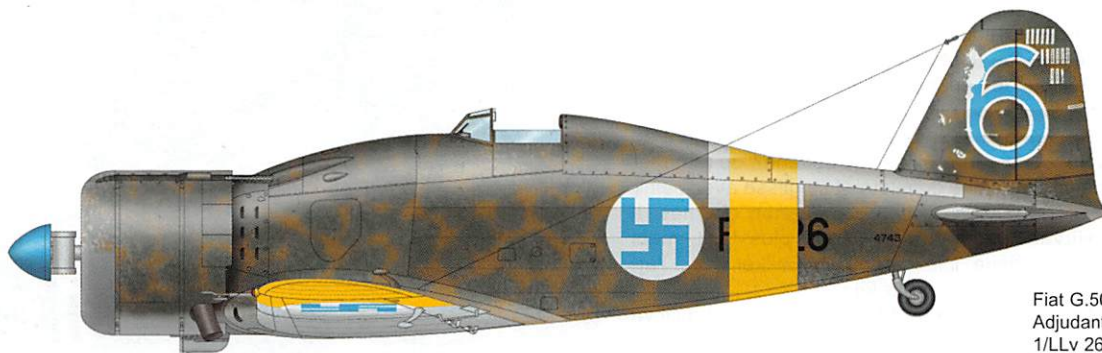
Quand la guerre de Continuation commence, le sergent-major Tuominen vole toujours sur Fiat au sein du LLv 26. Le 4 juillet, il abat à bord du FA-3, quatre SB-2 en un seul combat. Il reçoit ses galons d'adjudant à la fin du mois et le 18 août 1941, il reçoit la Croix de Mannerheim; son palmarès est alors de 19,5 victoires. Il continue à voler sur Fiat jusqu'à sa mutation au LLv 34 au printemps 1943, alors en cours de transformation sur Bf 109G-2. On lui attribue le MT-212 avec lequel il ne tarde pas à revendiquer une nouvelle victoire dès 23 avril 1943 au détriment d'un Pe-2. Cependant, la chance est sur le point de l'abandonner le 2 juin 1943, quand il est touché par les débris du Pe-2 qu'il vient d'abattre au-dessus du golfe de Finlande. Il doit faire un amerrissage forcé, mais peut rejoindre le rivage à la nage. À la fin de l'année, il fait une brève apparition au HLeLv 30 puis revient au cours de l'été au HLeLv 34 qui vole désormais sur Bf-109G-6. Il obtient dès le 8 juillet une victoire contre un Pe-2; quatre autres victoires viendront s'ajouter, sa



© Karl Stenman

dernière victime étant un Yak-9, le 18 juillet 1944. Il totalise 43 victoires en 400 sorties. Cela le place au 4<sup>ème</sup> rang des as finlandais et le premier as, toutes nations confondues, sur Fiat G.50 avec 23 victoires. Il quitte l'armée en janvier 1945.

Après la guerre, il occupe divers emplois, dont celui de chauffeur de taxi à Helsinki. Cela ne l'empêche pas de voler pour son plaisir pendant ses temps libres. Il décède en janvier 1976.



Fiat G.50 (FA-26)  
Adjudant O.E.K. Tuominen  
1/LLv 26  
Lunkula, août 1941.





## VILJO F. SALMINEN (CM n° 33)

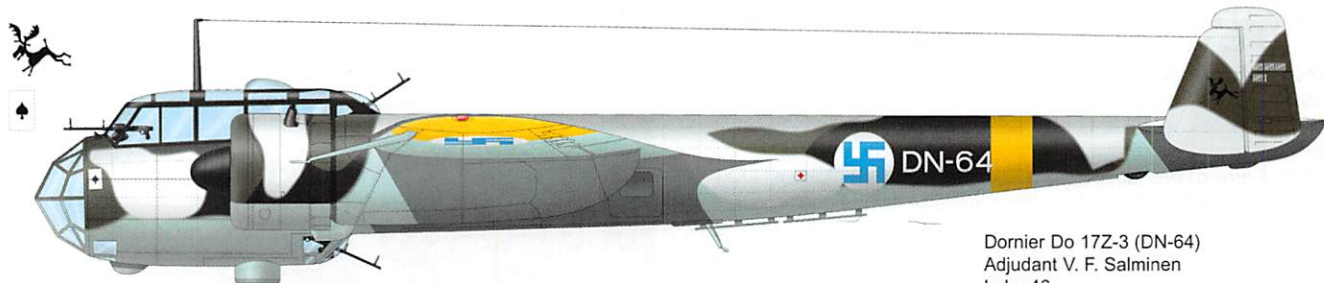


© Kari Stenman

Viljo Salminen est né en août 1905. En 1924, il suit un entraînement de pilote avec la garde civile finlandaise et entre dans l'aviation pour faire son service militaire en octobre. Un an plus tard, il est sergent et se retrouve

dans une unité de reconnaissance. Son avancement est rapide et il reçoit ses galons d'adjudant en mai 1931. Il accumule par la suite les qualifications, d'abord de pilote de chasse, puis de vol aux instruments, ainsi que d'opérateur radio. À la fin du mois de janvier 1938, il est muté au LLv 44, unité de bombardement qui vole sur Blenheim, le bombardier le plus moderne de l'Ilmavoimat. Il s'y trouve toujours en novembre 1939 lors du déclenchement de la guerre d'Hiver. Il y réalise 49 sorties, se montrant très déterminé à voler dès que le temps peut le permettre.

À partir de juin 1941, il se distingue de nouveau en effectuant le plus grand nombre de missions possible. C'est pour son ardeur au combat qu'il reçoit la Croix de Mannerheim le 5 novembre 1941. Depuis juin 1941, il a effectué 56 sorties opérationnelles et détruit plusieurs trains et navires. Ses actions lui ont donné une réputation de pilote compétent et courageux. Sa témérité l'a amené à rentrer plusieurs fois sur un moteur ou avec un avion criblé par la DCA. Peu après sa remise de décoration, il est muté au LLv 46 et est chargé de prendre en compte à Varsovie les Dornier 17Z donnés par l'Allemagne. L'adjudant Salminen vole sur Dornier jusqu'à l'armistice de septembre 1944, en passant à la section de cartographie à partir d'avril 1943. Puis, il participe brièvement à la guerre de Laponie contre les Allemands avant d'être retiré du front en décembre 1944. Il compte 151 sorties de guerre, ce qui le place en tête du palmarès des pilotes de bombardement. Il quitte l'armée en août 1945 et devient chauffeur jusqu'à sa retraite. Il décède en octobre 1991.



© P.-A. Tilley, 2003

Dornier Do 17Z-3 (DN-64)  
Adjudant V. F. Salminen  
LeLv 46  
Tiiksjärvi, janvier 1943.

## PAAVO E. KAHLA (CM n° 54)

Né en novembre 1918, il effectue son service militaire au sein de l'Ilmavoimat à l'âge de 20 ans, après avoir obtenu son baccalauréat. Il est accepté pour devenir officier de réserve. À cause d'une pénurie d'observateurs, il est choisi pour suivre un cours et doit interrompre son entraînement de pilote. Après avoir effectué son temps réglementaire, il est officier de réserve et retourne à la vie civile. Il entame des études forestières à l'université d'Helsinki. Il est rappelé en novembre 1939 comme sous-lieutenant et se retrouve à la 1/LLv 14 volant sur Fokker C.X. Au cours de la guerre d'Hiver, il effectue une cinquantaine de sorties. Au printemps 1940, il retourne à ses études jusqu'à son rappel en juin 1941. Il est affecté une nouvelle fois au LeLv 14, mais à la 3<sup>ème</sup> escadrille qui deviendra 3/LeLv 16 à la fin de l'année 1941. En décembre il est promu lieutenant. Jusqu'au printemps 1942 il ajoute 91 sorties, toutes effectuées sur Fokker C.X, et pour ses actions, il reçoit la croix de Mannerheim le 26 avril 1942. Mais la guerre manque de se terminer pour lui le 12 août 1942. Ce jour là, son pilote, le sous-lieutenant Pentti Mannermaa et lui sont envoyés à bord du FK-109 en mission de reconnaissance au-dessus du lac Lagoda. Au cours du vol, son avion est touché par des tirs venant du sol qui tuent le pilote. Au lieu d'abandonner l'appareil le destinant au sort peu enviable de prisonnier de guerre, il décide de tenter de ramener l'avion. Il parvient à atteindre le siège du pilote et se glisse avec peine entre le manche et le corps inerte de son compagnon d'armes. Il rejoint le terrain de Hirvas une heure et demie plus tard, mais manquant d'aisance et de pratique, il fait capoter le Fokker C.X à l'atterrissage, heureusement sans gravité pour lui.

En avril 1943, il prend la tête de la 3/LeLv 16, commandement qu'il va garder jusqu'à la fin de la guerre. Cette unité va également garder le Fokker C.X comme monture malgré son obsolescence évidente en

1944. En septembre 1944, Kahla est devenu capitaine et a accumulé plus de 300 sorties de reconnaissance, un record dans cette spécialité. Il participe à la guerre de Laponie, faisant partie des rares aviateurs mobilisés pour ce conflit. Il est muté au HLeLv 26 dont il prend le commandement de la 4<sup>ème</sup> escadrille, toujours sur Fokker C.X. Le 23 octobre 1944, il décolle à bord du FK-104 pour une autre mission de reconnaissance dont il ne reviendra pas. Les restes de l'avion et de l'équipage seront retrouvés un an plus tard, ayant été probablement abattus par la flak.



© Kari Stenman





Fokker C.X (FK-104)  
Lieutenant P. E. Kahla  
3/TLeLv 16  
Hirkas, été 1944.

© P-A. Tilley, 2003

## ROLF R. WINQVIST (CM n° 55)



© Karl Stenman

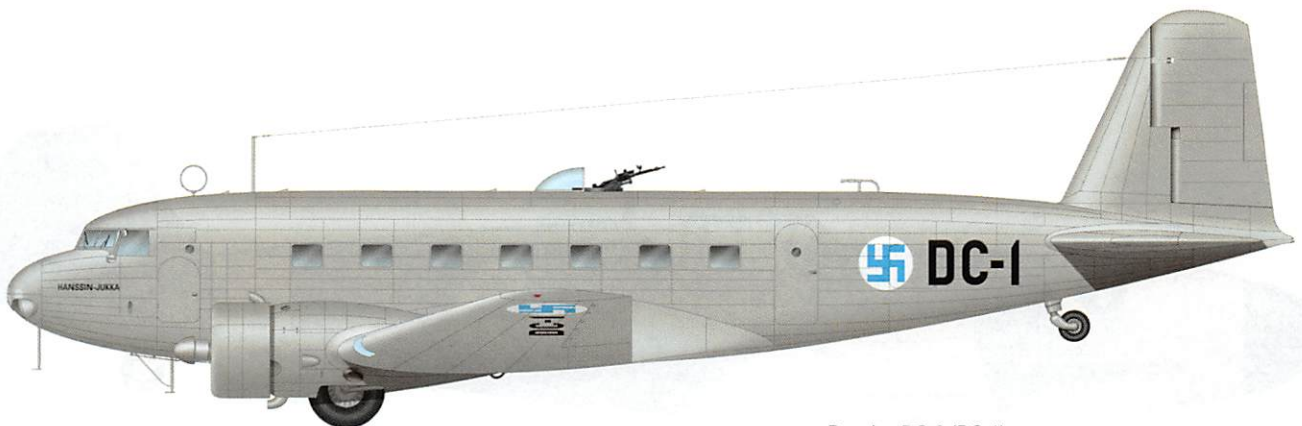
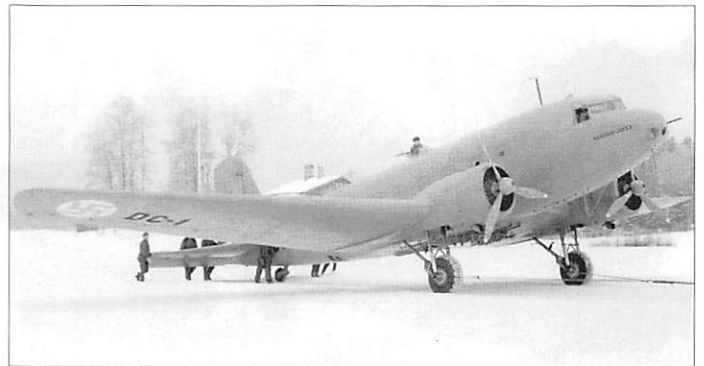
Rolf Winqvist, issu d'une famille de paysans, est né en mars 1919. Détenteur de son bac, il rejoint l'Imavoimat en juin 1938 pour suivre un cours de pilote et d'officier de réserve, mais tout comme Paavo Kahla, il doit l'interrompre pour devenir observateur. Une fois son service terminé, il entame des études à l'institut de technologie d'Helsinki.

Pendant la guerre d'Hiver il est rappelé comme sous-lieutenant et se retrouve au LLv 46 équipé de Blenheim. Il effectue quelques missions, mais comme il parle couramment le suédois, en février 1940 il participe comme observateur à la seule mission de bombardement de l'unique DC-2 piloté par le comte suédois Carl Gustaf von Rosen. Il se distingue d'ailleurs au cours de cette mission où le DC-2 revient sur un moteur. Il termine cette campagne avec 27 sorties à son actif.

Libéré de ses obligations militaires, puis rappelé de nouveau en juin 1941, il retrouve le Bristol Blenheim au sein de la 2/LLv 44. Les missions se succèdent sans incident majeur, mais le 3 novembre 1941, son avion (BL-118) connaît des difficultés lors du décollage et va s'écraser en bout de piste dans les bois. L'avion prend feu instantanément, mais, malgré ses blessures, il parvient à extraire le pilote qui était resté bloqué sur son siège. Il a juste le temps de s'éloigner de l'appareil avant que les bombes n'explosent. En avril 1942, il reçoit ses galons de lieutenant puis est décoré de la Croix de Mannerheim le 26 avril 1942 après 75 missions de guerre. Le 10 février 1943, il réalise sa dernière sortie sur Blenheim, qui est aussi sa 100<sup>ème</sup>

mission personnelle, puis peu de temps après son unité est transformée sur Ju 88A, à Tütow en Allemagne. Il est l'un des premiers à voler en opérations sur le Junkers dès son retour en avril 1943. Winqvist vole alors cependant beaucoup moins, comme la plupart des pilotes finlandais en 1943-1944, du fait des économies de carburant imposées et il n'effectue qu'une dizaine de missions en un an.

Le 23 juin 1944, alors que les Soviétiques ont lancé leur grande offensive d'été, le lieutenant Winqvist décolle à bord du JK-259 pour sa 111<sup>ème</sup> mission de bombardement. Son objectif est une concentration d'embarcations qui tentent d'accoster près de Tuulos sur le lac Ladoga. Mais le JK-259 n'arrivera pas au-dessus de l'objectif, car le Junkers est intercepté par deux La-5 soviétiques près de Salmi. Cherchant à échapper à ses poursuivants, le pilote, le capitaine K. Lehmus, descend près du sol et au cours d'une manœuvre, heurte le sol. Aucun des quatre membres d'équipage ne survit.



Douglas DC-2 (DC-1)  
Sous-lieutenant R. R. Winqvist  
2/LLv 44  
Joroinen, 1<sup>er</sup> mars 1940.

© P-A. Tilley, 2003





## EINO I. JUUTILAINEN (CM n° 56)



Le toujours très souriant Ilmari Juutilainen (ci-dessus) et son Brewster B.239 BW-364 (ci-dessous) avec lequel il remporte la majorité de ses victoires en 1941 et 1942. (Collection E. Ritaranta)



Né en février 1914, Eino Ilmari Juutilainen (Ilmari est prénom usuel) s'intéresse très tôt à l'aviation. Le fait d'habiter près de Sortalava, base d'hydravions a sûrement beaucoup aidé à la naissance de cette vocation. En 1932, il fait son service militaire dans un escadron d'hydravions comme mécanicien. En novembre 1933, il est libéré et suit un cours de pilote dans le civil. En 1935, son expérience l'incite à s'engager dans l'aviation pour devenir pilote militaire. Il reçoit ses ailes en mars 1936 et est affecté dans une unité de reconnaissance comme sergent. En mars 1939, un événement change son destin : il quitte son unité pour suivre un entraînement comme pilote de chasse. À l'issue de son entraînement, il est muté à la 3/LLv 24 commandée par Eino Luukkanen. Il ignore en arrivant qu'il va devenir l'as des as finlandais.

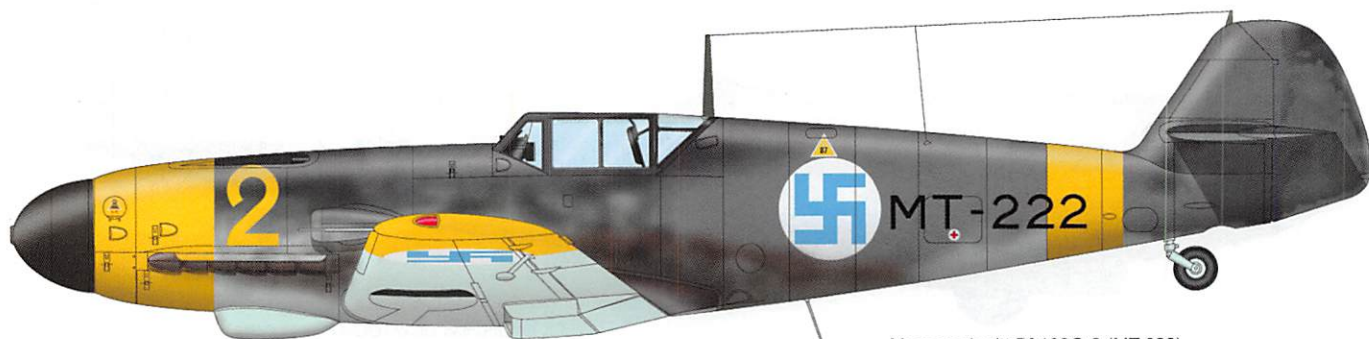
Sur la brèche dès le 30 novembre 1939, il doit cependant attendre le 19 décembre pour vivre son premier combat aérien au cours duquel il abat un SB-2. Au 13 mars 1940, il a déjà effectué 115 sorties et abattu un autre avion soviétique (un I-16). Pendant cette même période, il est promu sergent-chef puis sergent-major. En mars 1941, il reçoit ses galons d'adjudant qu'il gardera pendant tout le restant de la guerre.

Pendant les quinze mois de paix, le LLv 24 reçoit une nouvel avion de combat, le Brewster B.239. On lui attribue le BW-364 sur lequel il vole le plus souvent. De nouveau au front en juin 1941, il ajoute 13 victoires au cours de l'année 1941, toutes contre des chasseurs, dont deux doublés et un triplé. Après avoir obtenu sa 20<sup>ème</sup> victoire, il reçoit la Croix de Mannerheim le 26 avril 1942. Tout comme Oiva Tuominen, il est sélectionné au printemps 1943 pour voler sur le Bf 109G-2 au sein du nouveau LeLv 34, une sorte d'unité d'élite. Il est titulaire alors de 36 victoires, dont 34 remportées sur Brewster en 181 sorties. On compte deux triplés et six doublés sur ce total. Dès le 24 mars, il ouvre son score sur Bf 109 en abattant un Pe-2 à bord du MT-212. Au cours des douze mois qui suivent, il obtient 23 autres victoires dont trois triplés.

Le nombre de ses victoires s'accélère pendant l'été 1944 et, en trois mois, il n'abat pas moins de 34 avions soviétiques. Le 20 juin il abat cinq avions soviétiques en trois sorties, mais dix jours plus tard il en abat six en une seule (2 Yak-9, 2 Airacobra, 1 La-5, et 1 Il-2), égalant ainsi le record de Jorma Sarvanto de 1940.

Entre-temps, le 22 juin 1944, il reçoit pour la deuxième fois la Croix de Mannerheim, devenant l'un des quatre militaires finlandais à l'avoir reçue une deuxième fois. Le 5 juillet 1944, il obtient son dernier triplé aux dépens d'une formation de Yak-9. Il remporte sa dernière victoire (un Li-2) le 3 septembre, la veille de l'armistice (cette dernière non officiellement créditée). C'est sa 94<sup>ème</sup> victoire. Il a établi son palmarès en 437 missions, dont seulement 141 sur Messerschmitt. C'est un pilote hors pair et un chasseur émérite, son avion n'a jamais été touché par les tirs ennemis !

Il prend sa retraite de l'armée en mai 1947 et participe régulièrement à des shows aériens avec son avion personnel. Il décède en février 1999.



Messerschmitt Bf 109G-2 (MT-222)  
Adjudant E. I. Juutilainen  
1/LeLv 34  
Suulajärvi, juillet 1943.





## LAURI V. NISSINEN (CM n° 69)

Lauri Nissinen entre dans l'aviation comme appelé en 1936 alors qu'il a à peine 18 ans. Il devient tout d'abord mécanicien puis est libéré en mars 1937 avec le grade de caporal. En août 1938, il est admis à suivre un cours de sous-officier pilote et s'engage. Il reçoit ses ailes en février 1939 et rejoint la 5/LLv 24 le lendemain. Il est promu sergent en mai.

Il obtient sa première victoire le 1<sup>er</sup> décembre 1939 au détriment d'un SB-2. Trois mois plus tard, devenu sergent-major, son palmarès s'élève à 4 victoires (toutes remportées sur le FR-98). Volant sur B.239 au début de la guerre de Continuation au sein de la 3/LLv 24, il obtient 13 victoires jusqu'en novembre 1941. Le même mois, il part suivre un cours d'officier de réserve et en sort au début 1942. Il rejoint la 2/LLv 24 et est promu sous-lieutenant de réserve dans la foulée. Il deviendra officier d'active par la suite. Il se distingue le 6 avril 1942 en abattant 3 Hurricane au cours de la même sortie et le 8 juin, il dépasse les 20 victoires depuis le 25 juin 1941 en abattant un autre Hurricane. Moins d'un mois plus tard, il reçoit la Croix de Mannerheim.

Après avoir quitté le front pendant quelques mois, il revient en première ligne dans son unité en mars 1943 comme lieutenant. Il prend le commandement de la 1/LeLv 24 en juin. En avril 1944, le HLeLv 24 est transformé sur Bf 109G-2 et il reçoit le MT-225 comme monture personnelle. Il abat quatre La-5 en deux sorties, deux le 16 mai et deux autres le 28 mai 1944. Un cinquième La-5 s'ajoute le 15 juin. Le 17 juin 1944, il décolle pour sa deuxième mission de la journée pour intercepter une formation d'Il-2. Lors de la première sortie, il avait déjà abattu un Il-2, mais la chance ne sera pas au rendez-vous cette fois-ci. Juste après avoir entamé son attaque avec son ailier, le sous-lieutenant H. Lampi, son avion est touché par les débris d'une aile du MT-227 piloté par le lieutenant Urho Sarjamo, un autre as du HLeLv 24, qui a été touché par le feu adverse. Aucun des deux pilotes ne survit. Lauri Nissinen avait obtenu ses 32 victoires (dont une par erreur sur un avion allemand !) en 300 missions de guerre.



© Kari Stenman

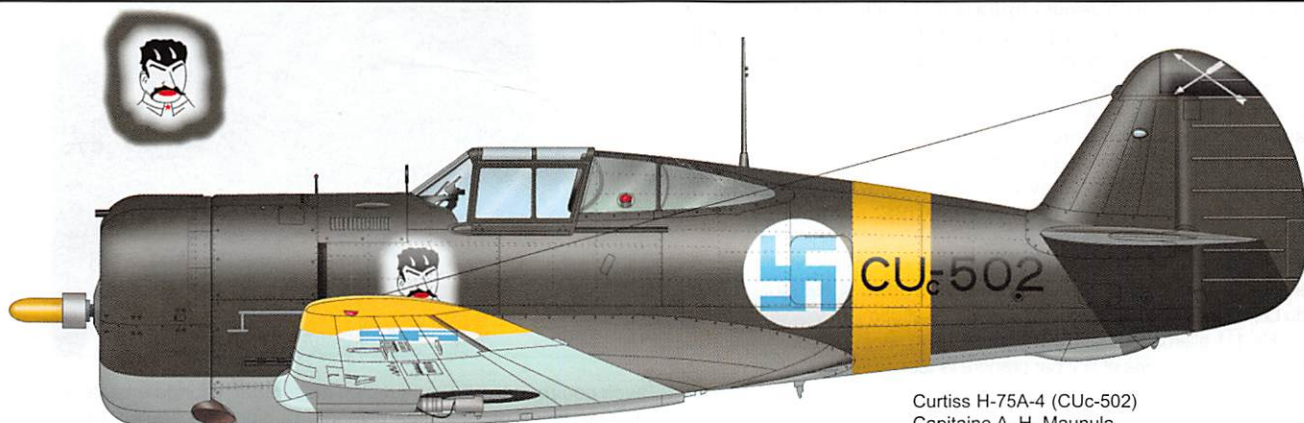
## AUVO H. MAUNULA (CM n° 90)



© Kari Stenman

Auvo Maunula est déjà un pilote confirmé quand la guerre d'Hiver commence. Né en juin 1906, il fait son service militaire en 1926 et suit un cours d'officier de réserve. Il reste dans l'armée et devient officier d'active en 1929. En 1930 il reçoit ses ailes et rejoint une unité de reconnaissance qui vole encore sur d'antiques IVL Hansa A22 puis sur Blackburn Ripon II. En 1938, alors capitaine, il devient officier d'état-major au LeR 1, mais revient au LLv 12 en octobre 1939 qui a été entre-temps transformé sur Fokker C.X. C'est sur ce type d'avion qu'il va participer à la guerre d'Hiver. En janvier, il prend le commandement de la 1/LLv 12. En 1940, il va voler aussi sur les Gladiator qui sont affectés à une escadrille du LLv 12, mais il ne remporte aucune victoire à bord de cet avion. L'année suivante, son unité perçoit des Curtiss 75, mais au bout de quelques jours ils sont remplacés par des Fokker D.XXI, les Curtiss ayant été jugés plus utiles dans une unité de chasse. À la fin du mois de juillet 1941, il prend le commandement du T-LeLv 35 mais le fait de commander une unité d'entraînement avancé ne lui convient pas et il parvient à revenir en première ligne dès le milieu du mois d'août 1941. Il prend le commandement du LeLv 12. Le mois d'après il reçoit ses galons de commandant. Il remporte en février 1942 sa première victoire aérienne contre un R-5, puis au printemps 1942, il effectue sa 100<sup>ème</sup> sortie. À la fin du mois d'août 1942, Maunula prend le commandement du LeLv 28 qui vole sur Morane. Le 8 septembre, il est récompensé pour son leadership et reçoit la Croix de Mannerheim. Il remporte deux victoires sur Morane le 8 mai 1943 et le 7 mars 1944 qui viennent s'ajouter à sa victoire remportée sur Fokker, mais son palmarès s'arrêtera là.

Le 17 mai 1944, Maunula décolle avec son ailier le capitaine Hyrkki pour simuler un combat aérien. La cible choisie est un Po-2 capturé. Pour des raisons inexplicables, l'avion de Maunula entre en spirale dont Maunula ne pourra sortir. Il s'écrase dans le lac Pälläjärvi, le tuant sur le coup. En quatre ans d'opérations, il aura effectué environ 200 missions, la plupart de reconnaissance.



Curtiss H-75A-4 (CUc-502)  
Capitaine A. H. Maunula  
1/LLv 12  
Rantasalmi, juillet 1941.





### JORMA KARHUNEN (CM n° 92)



Né en mars 1913, il entre à 20 ans dans l'Ilmavoimat pour faire son service militaire après l'obtention de son bac. Un an plus tard, il s'engage et intègre une école d'officier. En 1936, il est diplômé de l'école des aspirants après avoir reçu son brevet de pilote et est muté au LLv 24 qui vole sur Gloster Gamecock. Deux ans plus tard, il vole sur Fokker D.XXI. On lui attribue le FR-112 sur lequel il se retrouve le plus souvent. Il est alors lieutenant. Il se bat contre les Soviétiques dès novembre 1939 et en deux mois il obtient environ 4,5 victoires, la première d'entre elles étant remportée sur un SB-2 le 1<sup>er</sup> décembre avec son FR-112. Mais en février 1940, il part pour la Suède comme pilote de réception des Brewster. Il revient en Finlande avec les B.239 à la fin du printemps 1940, avions qui équipent maintenant le LLv 24, dont il prend la tête de la 3<sup>ème</sup> escadrille.

C'est à ce poste qu'il débute la guerre de Continuation et son palmarès s'enrichit le 4 juillet 1941 avec la destruction d'un SB-2bis aux commandes du BW-366, sa monture habituelle. En août, il est promu capitaine. Au cours des semaines suivantes, son escadrille devient l'une des meilleures du LeLv 24 et en août 1942, elle parvient à abattre 25 avions soviétiques en une semaine dont huit sont à créditer à Karhunen. C'est pour son palmarès, qui dépasse maintenant les vingt victoires, mais aussi pour récompenser ses capacités de leader, qu'il reçoit la Croix de Mannerheim le 8 septembre 1942. À la fin du mois de mai 1943, il assume le commandement du LeLv 24 et passe au grade de commandant en septembre. Cependant, ce poste l'empêche de voler aussi souvent qu'il le souhaite et son compteur se bloque à environ 31 victoires. Le fait de voler sur Bf 109 à partir du printemps 1944 n'y changera rien. Ses victoires auront été remportées en 350 sorties. Il reste dans l'Ilmavoimat après la guerre et prend le commandement de plusieurs unités, dont le LeR 1 puis le 2 Lennosto. Il quitte l'armée en décembre 1955 avec le grade de lieutenant-colonel. Sa retraite est très active et Karhunen se reconverit dans la littérature. Il publiera une trentaine de livres et plus de 200 articles pour les magazines. Il est décédé en janvier 2002.

### VEIKKO J. KARU (CM n° 98)

Né en novembre 1910, Veikko Karu suit un parcours assez identique à Karhunen, qui passe par l'entrée à l'école des aspirants en 1934. En 1936, il reçoit son brevet de pilote et ses galons d'officier et se retrouve au LLv 10. En février 1938, il est muté dans un escadron de chasse, le LLv 24. Il est promu lieutenant peu après. Au déclenchement de la guerre d'Hiver, il est à l'état major du LeR 2 comme second du lieutenant-colonel Lorenz. Malgré ce poste, il parvient le 17 janvier 1940 à abattre un SB-2 lors d'une mission d'interception, son premier succès. Cependant à la fin du mois, il est versé au LLv 28 qui est équipé des Morane récemment livrés par la France et sur lesquels il va revendiquer deux DB-3 le 20.

Après l'armistice, il quitte son unité de combat pour se retrouver une nouvelle fois second d'un régiment, le LeR 3 de création récente. Un an plus tard, il revient en première ligne et prend le commandement de la 2/LLv 30 équipée de Fokker D.XXI. À partir de juin 1941, malgré un matériel dépassé, il parvient à augmenter son score personnel au-dessus du golfe de Finlande, sa zone d'opérations. Il abat ainsi plusieurs hydravions et détruit même plusieurs patrouilleurs de la marine soviétique. Sa promotion au grade de capitaine arrive à cette époque. Mais ces missions ne vont pas sans comporter quelques dangers. Au cours d'une mission, son Fokker ne reçoit pas moins de 29 impacts, mais il parvient à rentrer. Quelques jours plus tard, le 16 novembre 1941, au cours d'une mission de reconnaissance, Karu est abattu par des tirs venant du sol. Il pose son FR-155 en territoire ennemi, mais il parvient cependant à regagner ses lignes après avoir failli être capturé ou tué à plusieurs reprises. Il reste au LeLv 30 jusqu'en novembre 1942 et son score s'établit alors à 9 victoires dont plusieurs partagées.

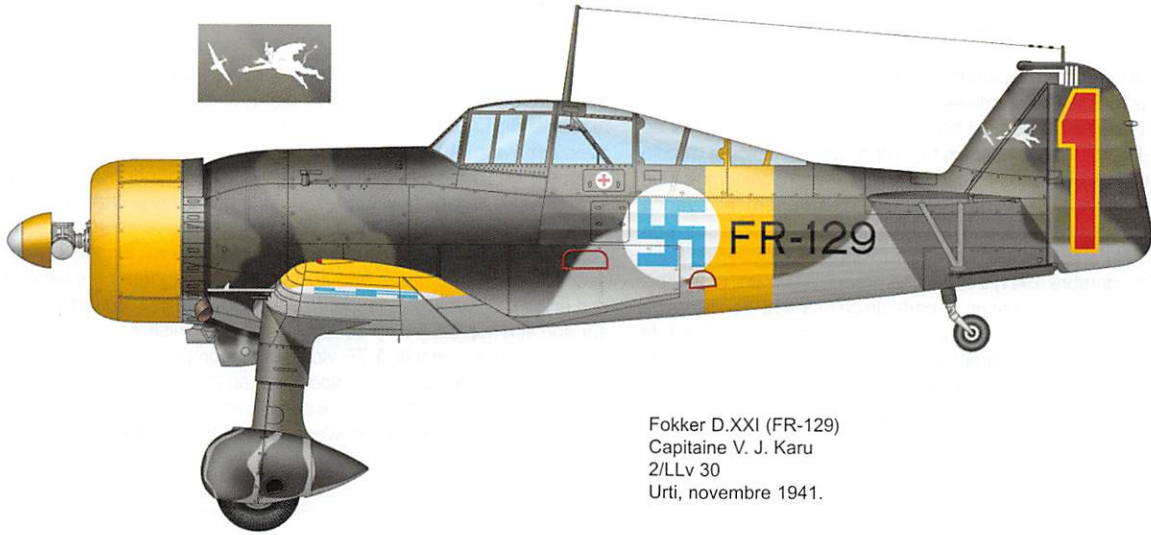
Pour son leadership et son palmarès, le capitaine Karu reçoit la Croix de Mannerheim le 6 novembre 1942. Peu de temps après, il est muté à l'état-major du LeR 3 avec lequel il remporte sa dixième et dernière victoire le 25 mai 1943, un He 111 allemand abattu par erreur ! Il sert par la suite au LeLv 26 et LeLv 34 à différents postes et finit par prendre la tête de son ancienne unité, le HLeLv 30 en mars 1944.

Il termine la guerre avec le grade de commandant et 10 victoires remportées en 400 sorties. Karu reste dans l'armée jusqu'en mai 1949 après



avoir commandé plusieurs unités de combat. Il fonde ensuite une compagnie aérienne de troisième niveau qu'il dirigera jusqu'en 1962. Il décède en juillet 1991.





Fokker D.XXI (FR-129)  
 Capitaine V. J. Karu  
 2/LLv 30  
 Urti, novembre 1941.

© P.-A. Tilley, 2003

## ROLF B. Ek (CM n° 106)

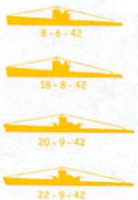
Rolf Ek est né en janvier 1911. Il commence sa carrière militaire dans l'infanterie et suit un cours d'officier de réserve en 1932. De là, il pose sa candidature pour l'aviation, qui est acceptée en juin 1933 et passe dans l'active. Il commence par voler sur des hydravions sur la base LAs 2 pendant deux ans et est promu lieutenant en mai 1937. Puis, il se retrouve au LLv 44, une unité de bombardement en janvier 1938 comme second. Pendant la guerre d'Hiver, Ek commande la 3/LLv 44 avec laquelle il effectue 29 missions de combat. Pendant la courte période de paix, il sert comme instructeur au sein de la 2/ErLLv, unité d'entraînement. En février 1941, il reçoit ses galons de capitaine et, peu avant la guerre de Continuation, son unité devient une unité combattante à part entière sous la dénomination de 2/LeLv 6. Elle est notamment équipée de SB-2 capturés utilisés pour les patrouilles maritimes et la reconnaissance. Dans les mois qui suivent, le LeLv 6 et ses SB-2 revendiquent la destruction de plusieurs sous-marins soviétiques.

Ek quitte son unité en décembre 1942 pour un poste en état-major, mais la retrouve en septembre 1943. Entre-temps, en récompense de ses actions, il reçoit la Croix de Mannerheim le 8 mars 1943. Il approche alors les 200 missions de guerre. Le 21 octobre 1943, il exécute la 1 000<sup>ème</sup> sortie de la 2/LeLv 6, qu'il quitte peu de temps après. Promu major en juillet 1944, il ne sera plus engagé en opérations.

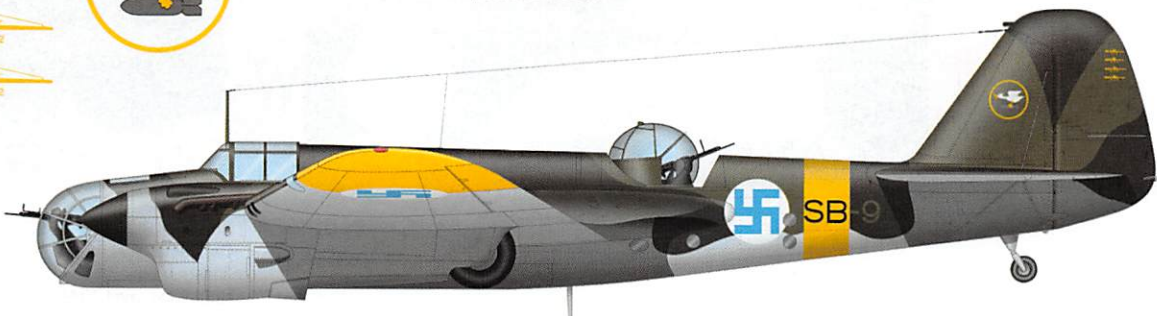
Après la guerre, Rolf Ek reste dans l'Ilmavoimat. En août 1945, il est affecté à Stockholm comme attaché militaire de l'ambassade de Finlande, puis à celle de Londres en 1948. Il quitte l'armée en janvier 1951 pour devenir consul à Djakarta avant de se reconvertir dans les voyages touristiques et dans les galeries d'art à Londres et aux Canaries. À la fin des années soixante, il s'établit en Floride où il meurt en juillet 1990.



© Kari Stenman



Toupolev SB-2 (SB-9)  
 Capitaine R. B. Ek  
 2/LeLv 6  
 Malmi, octobre 1942.



© P.-A. Tilley, 2003





## Les croix de Mannerheim

### HANS H. WIND (CM n° 116)

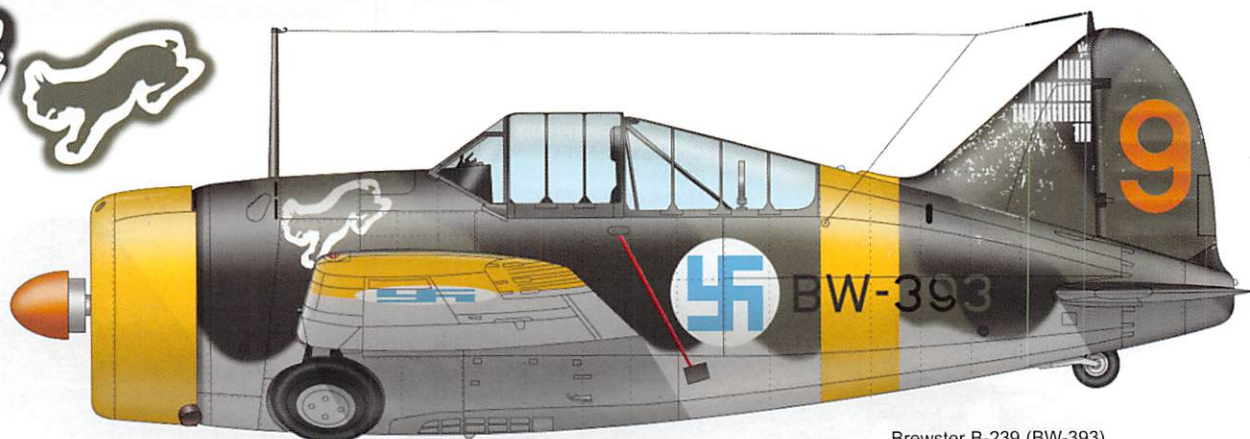
Hans Wind est l'un des quatre récipiendaires de la Croix de Mannerheim à l'avoir obtenue à deux reprises, la première fois le 31 juillet 1943 et la seconde fois le 28 juin 1944. Né en juillet 1919, il est accepté à l'école des officiers de réserve de l'Air en 1939, tout de suite après l'obtention de son diplôme d'école secondaire. En juillet 1940, il est sous-lieutenant puis lieutenant onze mois plus tard après avoir été muté au LLv 25, une unité d'entraînement avancé quelques jours avant le début de la guerre de Continuation. Il ne reçoit ses ailes qu'au mois de juillet 1941. Il est de suite envoyé au front et se retrouve au LeLv 24 sur B.239. Le 27 septembre 1941, il obtient sa première victoire, un I-15bis qu'il partage avec le capitaine Luukkanen. À partir de ce moment, son score va lentement mais sûrement grimper et lorsqu'il remplace Jorma Karhunen à la tête de la 3/LeLv 24 en mai 1943, il compte 29 victoires. Quand il reçoit la CM en juillet, son palmarès s'établit à 34 victoires. En octobre, il est promu capitaine, grade qu'il gardera jusqu'à la fin de la guerre. Le 21 mars 1944, il remporte sa dernière victoire sur Brewster, un La-5, avant d'être transformé sur Messerschmitt. Son palmarès se monte alors à 39 victoires, toutes remportées sur B.239 (dont 26 sur le BW-393).

En avril 1944, le HLeLv 24 a abandonné ses Brewster pour des Bf 109G-2 qui viennent du HLeLv 34. Symboliquement, on lui attribue l'ancienne machine de Luukkanen, le MT-201. Le 27 mai 1944, il ouvre son score avec cet avion en abattant deux La-5. Mais c'est surtout après le déclenchement de l'offensive d'été 1944 qu'il se distingue. Il va abattre en trois semaines 31 avions soviétiques, pour la plupart des chasseurs, un record. Cependant, le 28 juin 1944, au cours de sa deuxième sortie de la journée, son avion (MT-439) est touché par un Yak-9 et il est blessé. Luttant chaque seconde pour ne pas s'évanouir, il parvient à regagner les lignes finlandaises et à s'y poser. Il est décoré le soir même de la CM pour la seconde fois sur son lit d'hôpital. Il n'en sortira qu'après l'armistice.

Son score final s'établit à 78 victoires (y compris les ballons) obtenues en seulement 302 missions. Il se place ainsi au 2<sup>ème</sup> rang des as finlandais. Il quitte l'armée en octobre 1945 et passe des diplômes en économie. Il occupera différents postes à responsabilité avant de prendre sa retraite en 1984. Il décède onze ans plus tard.



© Kari Stenman

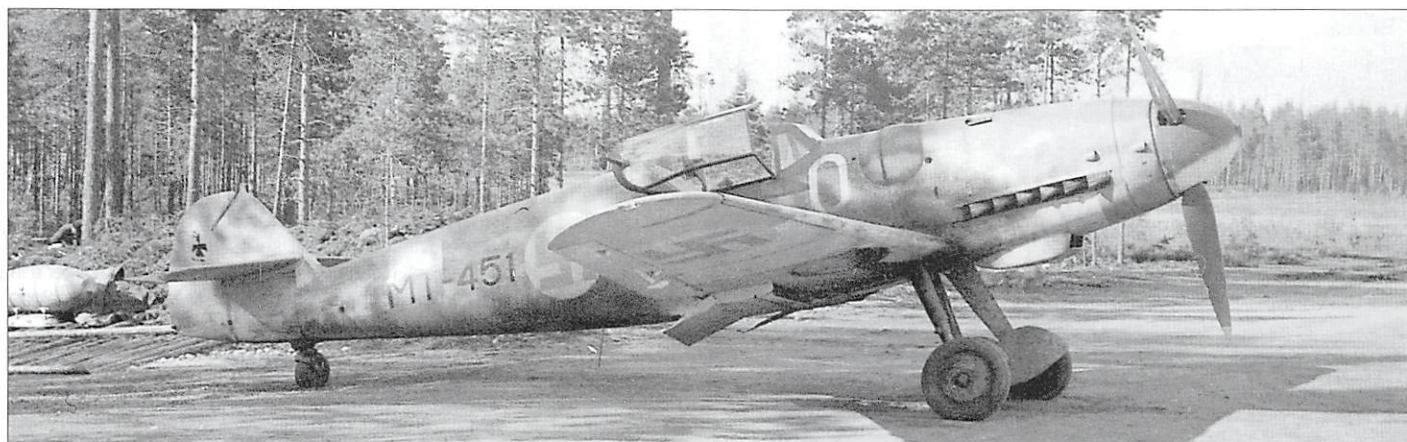


Brewster B-239 (BW-393)  
Capitaine H. H. Wind  
3/HLeLv 24  
Suulajärvi, avril 1944.





## EINO A. LUUKKANEN (CM n° 127)

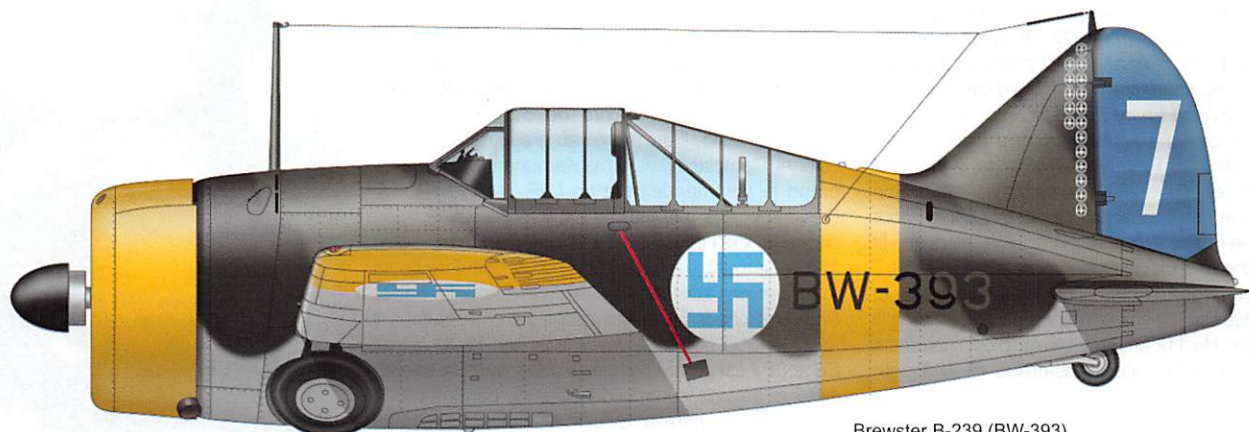


En haut :  
le Messerschmitt Bf 109G-6 (MT-451) avec lequel Eino Luukkanen remporte sa dernière victoire le 5 août 1944.  
(Photos, collection Kari Stenman)

Eino Luukkanen est un pilote de trente ans quand la guerre d'Hiver éclate. Né en 1909 en Carélie, sa famille déménage à Sortalava où se trouve une base d'hydravions de l'Ilmavoimat. La présence de cette base va beaucoup l'influencer et il s'engage à 21 ans pour devenir pilote militaire tout de suite après son service effectué dans l'aviation. Il reçoit son brevet de pilote en juillet 1933 et commence sa carrière à la fois comme pilote d'hydravion et comme observateur. En 1935 il demande à passer dans un escadron de chasse et se retrouve peu après au LLv 26 comme lieutenant; cette unité est alors équipée de Bulldog IV. En septembre 1939, il est nommé à la tête de la 3/LLv 24 et vole sur Fokker D.XXI. Eino Luukkanen est l'un des premiers pilotes finlandais à remporter une victoire aérienne de l'aviation finlandaise depuis son indépendance. Lorsque la guerre d'Hiver s'achève, en mars 1940, il est capitaine et titulaire de 2,5 victoires.

Un an et demi plus tard, il commande la 1/LLv 24 sur Brewster. Il accumule lentement les victoires et en novembre 1942, il est nommé à la tête du LeLv 30 avec le grade de commandant. Son palmarès s'établit alors à 17 victoires dont 13,5 sur Brewster. Cependant, il ne reste que peu de temps au LeLv 30, car en mars 1943 il remplace le commandant du LeLv 34 qui vient de se tuer dans un accident. Ce groupe met en œuvre le plus moderne chasseur finlandais, le Messerschmitt Bf 109G-2. C'est sur ce type qu'il va remporter son plus grand nombre de victoires, soit 25 entre le 8 mai et le 5 août 1944. À cette dernière date, il abat un Yak-7 qui constitue sa 54<sup>ème</sup> et dernière victoire, ce qui le place au 3<sup>ème</sup> rang des as finlandais. Avec 441 missions de guerre, Luukkanen détient le record de sorties au sein de l'Ilmavoimat. Pour son leadership et ses victoires, il reçoit la Croix de Mannerheim le 18 juin 1944.

Il reste dans l'Ilmavoimat après la guerre. Promu lieutenant-colonel en février 1948, il prend le commandement du LeR 2. Il quitte l'armée fin 1951 et s'éteint prématurément en 1964, rongé par de graves problèmes personnels.



Brewster B-239 (BW-393)  
Capitaine E. A. Luukkanen  
1/LeLv 24  
Tiikajärvi, 31 octobre 1942.





### UNTO J. OKSALA (CM n° 122)



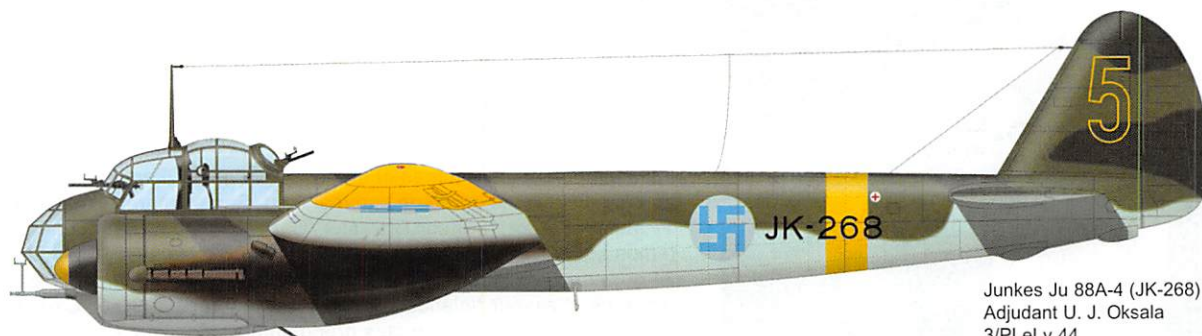
De retour d'une mission de guerre en décembre 1941, l'adjudant Oksala (à gauche) en compagnie de son observateur, Ilpo Tuominen, et de son mitrailleur, Vihho Vine. (Collection K. Stenman)

Unto Oksala est né en mars 1915. Il est appelé pour son service militaire en 1935 et s'engage finalement dans l'Ilmavoimat en décembre. Il reçoit son brevet de pilote en février 1936 et rejoint une unité de reconnaissance, la LAS 6 en tant que sergent. Deux ans plus tard son unité devient la LLv 44 et est transformée sur Blenheim.

Au cours de la guerre d'Hiver, le sergent Oksala effectue de nombreuses missions et se fait abattre deux fois. La première fois, son avion (BL-115) est touché par erreur par la DCA finlandaise et il doit faire un atterrissage forcé sur le lac Ladoga. Deux semaines plus tard, à bord d'un autre Blenheim (BL-119), il est abattu par la chasse soviétique et doit se poser d'urgence, mais du mauvais côté de la ligne de front. Néanmoins l'équipage parvient à rentrer à la base après avoir surmonté beaucoup de difficultés. Oksala reçoit ses galons de sergent-major en février 1940.

Oksala va surtout forger sa réputation au cours de la guerre de Continuation où il va exceller dans les missions de reconnaissance. Il ne rechigne jamais à effectuer les sorties considérées comme les plus dangereuses. Sa promotion est rapide; il est adjudant en août 1941. Au printemps 1943, il est sélectionné pour piloter le Ju 88 et part à Tütow en Allemagne pour y recevoir un entraînement. Le Junkers 88 sera sa monture jusqu'à la fin de la guerre au sein de la 3/LeLv 44. Le 21 novembre 1943, il reçoit la Croix de Mannerheim en récompense de sa témérité. En octobre 1944, il est l'un des rares pilotes finlandais à participer à la guerre de Laponie. À la fin des hostilités, il compte 132 missions de guerre dont 30 sur Junkers.

En janvier 1946, l'adjudant Oksala est victime d'un grave accident aérien qui met fin à sa carrière de pilote. Il quitte l'armée en août 1948 et exerce différents métiers avant de prendre sa retraite en 1980. Il décède en août 1995.



Junkers Ju 88A-4 (JK-268)  
Adjudant U. J. Oksala  
3/PLLeLv 44  
Ontolla, juin 1944.

© P.A. Tilley, 2003

### GUSTAF E. MAGNUSSON (CM n° 129)

Gustaf Magnusson est un militaire de carrière. Né en décembre 1902, il participe déjà à la guerre de libération de la Finlande en 1918. Une fois la souveraineté du pays acquise, il entre à l'école des aspirants dont il sort diplômé en 1925. Il rejoint l'Ilmavoimat peu après, décroche ses ailes en novembre 1926 et reçoit ses galons de lieutenant en mai 1927. Officier d'état-major pour une durée de trois ans, il est promu capitaine. Il quitte l'état-major pour prendre la tête d'une escadrille d'avions terrestres. En 1933, Magnusson passe cinq mois en France comme observateur militaire auprès de l'armée de l'Air. Revenu en Finlande, il prend le commandement de la 2/LLv 24 en janvier 1936. Son expérience et ses connaissances le font choisir pour aller tester le Fokker D.XXI aux Pays-Bas, alors que la Finlande cherche un nouveau chasseur. En 1938, il part en Allemagne comme observateur militaire et passe le plus clair de son temps avec la Richthofen. Il teste aussi le He 112 en Finlande qui n'est finalement pas retenu. Par la suite, il testera le Bf 109 pour l'Ilmavoimat.

En novembre 1938, il prend le commandement du LLv 24 et c'est à ce poste qu'il participe à la guerre d'Hiver. Dès le lendemain du déclenchement des hostilités, il abat un SB-2 avec son Fokker. Il est

promu commandant peu de temps après. Trois autres victoires vont s'ajouter à son palmarès au cours des trois mois et demi suivants. Son unité s'est particulièrement distinguée pendant cette guerre, revendiquant 120 avions soviétiques pour la perte de onze chasseurs.

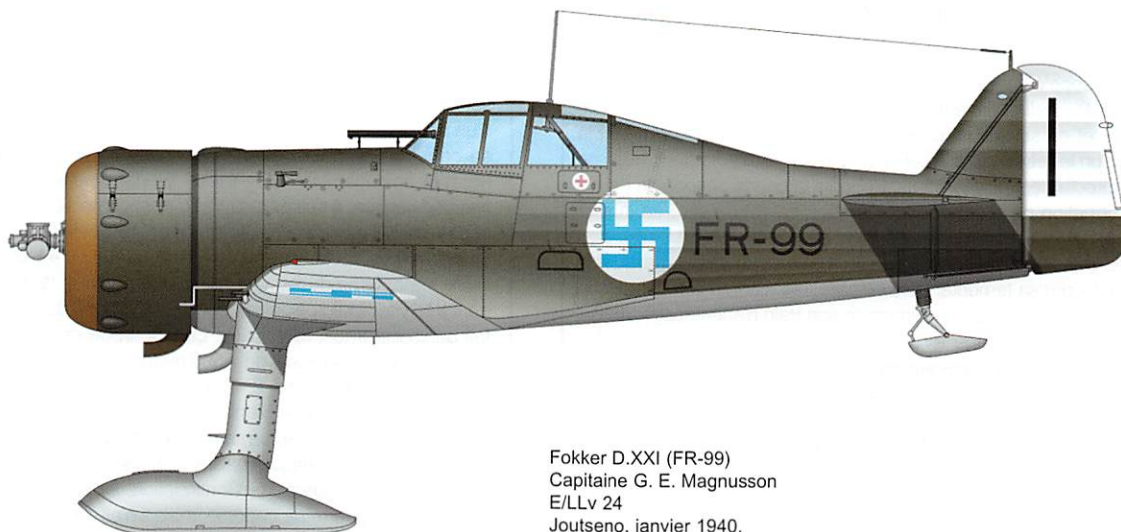
En juin 1941, Magnusson est toujours à la tête du LLv 24. Le 8 juillet 1941, il revendique un DB-3 qui sera sa dernière victoire et qui lui donnera le statut officieux d'as, avec un score de 5,5 victoires. En novembre 1941, il est promu au grade de lieutenant-colonel. Remplacé par Jorma Karhunen au LeLv 24, il prend le commandement du LeR 3 en juin 1943. Resté sept ans à la tête du LeLv 24, ce qui est peu commun, il n'a effectué au total que peu de missions, 158 seulement. Il a sans aucun doute imprimé de sa forte personnalité cette unité mythique finlandaise. Pour son charisme et ses qualités d'organisateur, il reçoit la Croix de Mannerheim le 26 juin 1944.

En août, il est promu colonel. Il quitte l'armée en août 1946 et travaille comme directeur de banque par la suite jusqu'à la retraite. En juin 1993, il reçoit le grade honorifique de major-général; il décède six mois plus tard. Gustaf Magnusson est considéré comme le père de la chasse moderne finlandaise.



© Kari Stenman





Fokker D.XXI (FR-99)  
 Capitaine G. E. Magnusson  
 E/LLv 24  
 Joutseno, janvier 1940.

© P.-A. Tilley, 2003

## URHO S. LEHTOVAARA (CM n° 142)

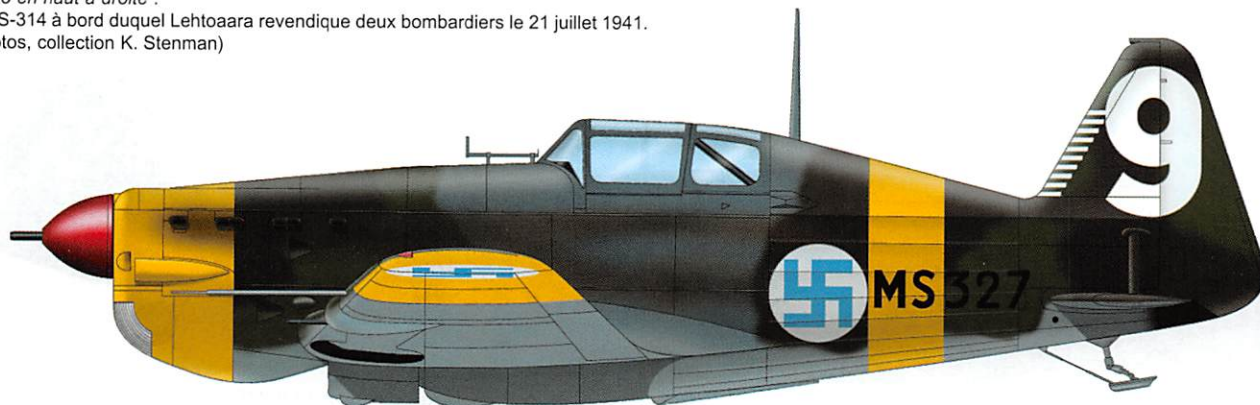
Urho Lehtovaara est né en octobre 1917. Il est appelé pour son service militaire en 1937 et après son temps réglementaire terminé, il s'engage dans l'Ilmavoimat. Il est accepté pour le personnel navigant en 1939. Alors que la guerre d'Hiver fait rage, il obtient ses ailes de pilote militaire début février 1940. Il est muté sans attendre à la 2/LLv 28 qui vient juste de recevoir ses Morane 406. Moins d'un mois après avoir été breveté, le caporal Lehtovaara revendique sa première victoire, un SB-2, l'une des treize remportées par les Morane finlandais en 1940. Après l'armistice, il est promu sergent et reste au LLv 28.

Il entame la guerre de Continuation dans ces conditions et devient un as dès le 9 juillet 1941 en abattant trois avions au cours de la journée. Il reçoit ses galons de sergent-chef à la fin du mois. Dans l'année, il revendique victoires sur Morane, dont un triplé sur des I-16 le 9 septembre. Deux jours plus tard il est promu sergent-major pour cette action. Il reste à la 2/LeLv 28 et sur Morane jusqu'au mois de mars 1943, puis est muté, comme beaucoup d'as, au LeLv 34 en cours de constitution sur Bf 109. Il se retrouve au sein de la 3<sup>ème</sup> escadrille. Il est alors titulaire de quinze victoires.

Son score grimpe alors très vite, remportant sa première victoire sur sa nouvelle monture le 19 avril. Il ajoute 12,5 victoires à son palmarès en un an. À partir de l'été 1944, le nouvellement promu adjudant Lehtovaara vole sur Bf 109G-6 et revendique quinze avions soviétiques entre le 17 juin et le 25 juillet 1944, sa dernière victime étant un Airacobra. Il reçoit la Croix de Mannerheim le 9 juillet. Il termine la guerre avec un palmarès de 44 victoires obtenues en 400 missions. Il quitte l'Ilmavoimat en novembre 1946 et trouve un travail comme gérant de salle de cinéma, mais il meurt prématurément en janvier 1949.



Photo en haut à droite :  
 le MS-314 à bord duquel Lehtovaara revendique deux bombardiers le 21 juillet 1941.  
 (Photos, collection K. Stenman)



Morane-Saulnier MS.406 (MS-327)  
 Sergent-chef U. S. Lehtovaara  
 2/LLv 28  
 Viitana, novembre 1941.

© P.-A. Tilley, 2003





## Les croix de Mannerheim

### TAUNO V.I. LISALO (CM n° 168)

Tauno lisalo est appelé à faire son service militaire dans l'aviation en 1938 à l'âge de 22 ans. Bachelier, il intègre dans un premier temps une école d'officier de réserve et en sort sous-lieutenant en septembre 1939. Pendant la guerre d'Hiver, on le retrouve au T-LeR4, une unité d'entraînement, mais ne participe pas directement aux combats. Pendant la courte période de paix, il continue sa formation de pilote et décroche son brevet militaire en janvier 1941. En mars 1941 il est promu lieutenant et est affecté à la 1/LLv 44.

Il reprend ses missions de guerre en juin 1941 et se fait remarquer à plusieurs reprises par sa témérité. Le 9 octobre 1941, son avion est touché par un chasseur soviétique, qui endommage son train d'atterrissage, mais il parvient à faire un atterrissage forcé avec succès. Le 19 février 1943, il réalise sa 73<sup>ème</sup> et dernière sortie sur Blenheim, puis il pilote des Ju 88A à partir du printemps 1943. À la fin mai, il prend en charge la 4/LeLv 44, puis la 2/PLLeLv 44 un an plus tard, après la dissolution de la 4<sup>ème</sup> escadrille. Il est promu capitaine peu de temps avant l'armistice et le nombre des ses sorties atteint alors 124.

lisalo est engagé en octobre 1944 contre les Allemands sur les Ju 88A dépourvus des bandes jaunes, mais il ne fera que trois sorties contre eux. Pour ces actions, le capitaine lisalo reçoit la Croix de Mannerheim le 21 décembre 1944; il fait partie de la vague de vingt récipiendaires promus dans la même journée. En avril 1945, lisalo reste dans l'Ilmavoimat et continue à voler sur Junkers. C'est à bord de l'un deux, le JK-273, sur lequel il avait volé le plus souvent pendant la guerre, qu'il trouve la mort dans un accident provoqué par la panne d'un moteur au décollage le 8 juin 1947.



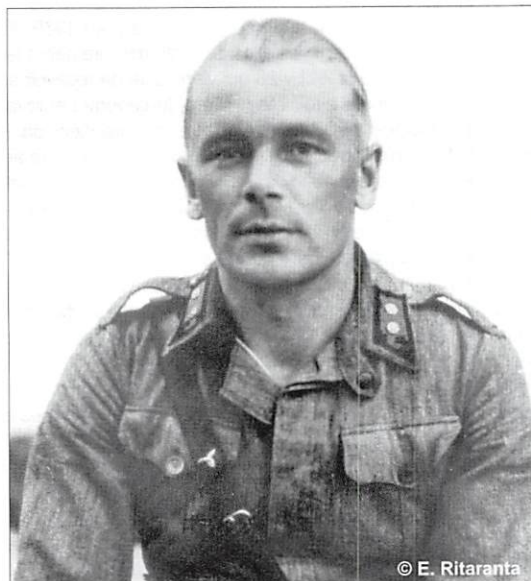
© Kari Stenman

### LAURI A. ÄIJÖ (CM n° 182)

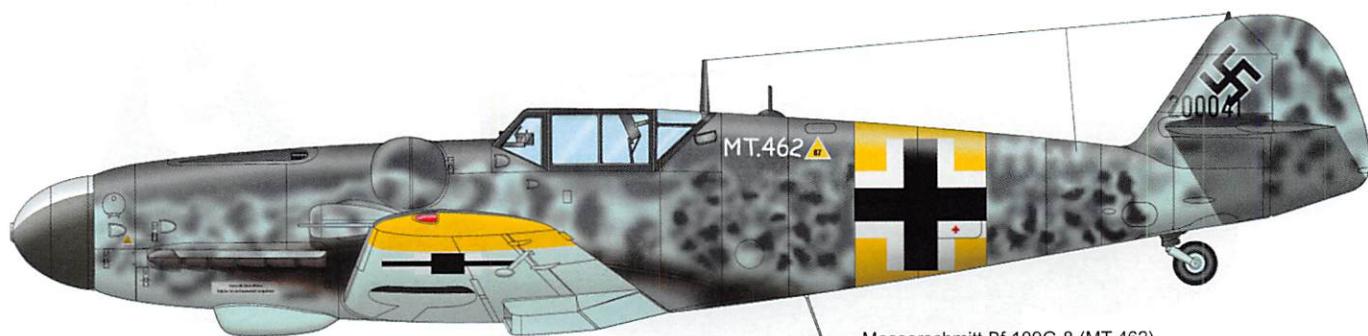
Lauri Äijö est né en mai 1917 issu d'une famille rurale. Il est appelé à faire son service militaire en octobre 1938 dans l'artillerie et comme il est titulaire d'un bac, il entreprend se faire une école d'officier de réserve. De là, il pose sa candidature pour devenir observateur dans l'Ilmavoimat ce qui est accepté en décembre 1939, mais il ne participe à cette première rencontre finno-soviétique, à son grand regret; il est démobilisé en mai 1940. S'il a raté la première, il ne ratera pas la seconde. Rappelé fin juin 1941, le sous-lieutenant Äijö est muté comme observateur au LLv 44 équipé en Blenheim. Il reçoit le baptême du feu le 4 juillet, et à partir de là, les missions s'enchaînent très vite. Il se spécialise dans les missions de reconnaissance où il se fait particulièrement remarquer. La plupart de ces vols se déroulent à très haute altitude, au-dessus de 7 000 mètres, ce qui rend sa tâche encore plus délicate à mener. En mai 1942, il est promu au grade de lieutenant.

En avril 1943, il laisse le Blenheim, sur lequel il a effectué 90 sorties pour le Ju 88 et le 19 juin, il effectue sa première mission sur cet avion. En juin 1944, il est appelé en état-major, mais la situation militaire fait qu'il revient en unité avant la fin de la guerre de Continuation. Il est l'un des rares réservistes à participer à la guerre de Laponie, mais il n'effectue que deux missions. Il est d'ailleurs démobilisé à la fin novembre 1944 avant que cette guerre ne se termine officiellement. À cette date, il a à son actif 276 heures de vol de guerre réalisées en 110 missions.

Le 21 décembre 1944, il est le dernier aviateur à recevoir la Croix de Mannerheim. Il termine ses études agricoles et forestières et travaillera dans le commerce du lait avant de prendre sa retraite en 1980. Il est le dernier aviateur récipiendaire de la Croix de Mannerheim vivant au moment où ces lignes paraissent.



© E. Ritaranta



Messerschmitt Bf 109G-8 (MT-462)  
Sergent-major N. E. Katajainen  
3/HLeLv 24  
Lapperanta, juin 1944.





## NILS E. KATAJAINEN (CM n° 170)

Né en mai 1919, il établit ses premiers contacts avec l'aviation lors de son service militaire en 1939. Il suit une formation de sous-officier pilote qui ne s'achève qu'au printemps 1941. Libéré de ses obligations militaires en mars, il est rappelé dans sa dernière unité quelques semaines avant que la guerre de Continuation ne commence. Il est affecté à la 3/LLv 24 comme caporal et se voit assigner le BW-368. Malgré son inexpérience, il revendique un SB-2bis le 28 juin 1941. L'expérience grandissant et le nombre de victoires augmentant, il est promu sergent à la fin juillet, puis sergent-chef en avril 1942. C'est un as titulaire de neuf victoires. Il remporte ses 12<sup>ème</sup> et 13<sup>ème</sup> victoires le 16 août 1942 sur des I-16, mais malgré ses résultats plus qu'encourageants, il est muté dans une unité d'entraînement, le LeLv 6, le mois suivant pour suivre un stage sur multimoteur. La raison en incombe à ses supérieurs qui ont diversement apprécié le fait qu'il endommage à deux reprises son Brewster à l'atterrissage, en juin 1941 et en juillet 1942.

Cependant, son affectation sur SB-2 n'est que provisoire et il revient au LeLv 24 début avril 1943. Devenu l'ailier de Hans Wind, son palmarès va continuer à s'étoffer. Il a eu néanmoins le plaisir de réaliser quelques patrouilles anti-sous-marines pendant sa



© E. Ritaranta

période de purgatoire... Le 23 septembre 1943, il abat un La-5 et un Yak-1 et le lendemain, il est promu sergent-major. En avril 1944, son unité est transformée sur Messerschmitt. Les débuts avec cette nouvelle machine se passent plutôt mal, car il est blessé au combat le 2 juin. Partiellement remis, il décide d'écourter sa convalescence, se sentant bien plus utile au front qu'à l'arrière. Il finit par ouvrir son score sur Messerschmitt le 23 juin 1944 en abattant deux La-5 et un Il-2. Il abat quinze autres avions soviétiques dans les deux semaines suivantes, mais la chance commence à l'abandonner. Le 3 juillet, son avion est endommagé au combat et deux jours plus tard, il est blessé de nouveau après avoir abattu un Yak-9. Il parvient néanmoins à revenir à Lappeenranta où son avion est détruit. Il survit à ce crash, mais la guerre est terminée pour lui. Son palmarès final s'établit donc à 36 victoires (dont deux triplés) remportées en 198 missions.

En novembre 1944, il est libéré de ses obligations militaires et reçoit la Croix de Mannerheim le 21 décembre 1944, ce qui est exceptionnel, car son statut civil aurait dû l'empêcher de la recevoir. Après la guerre il exerce divers métiers avant de prendre sa retraite en 1982. Il décède en janvier 1997.

## RISTO O.P. PUHAKKA (CM n° 175)

Risto Puhakka est né en avril 1916 à Sortalava, ville qui verra l'une des rares bases d'aviation s'installer après l'indépendance. En 1935, il obtient son bac et fait son service dans l'Ilmavoimat. Il y suit un cours d'officier pilote et reçoit ses ailes en juin 1939. À l'automne, il suit des cours de droit à Helsinki mais est rappelé d'urgence. Affecté au LLv 26, il est détaché à la 1/LLv 24 peu de temps après. Il vole la plupart du temps sur le FR-117 avec lequel il obtient cinq des six victoires qu'il remporte sur Fokker D.XXI, toutes en janvier 1940. À la fin du mois, il revient au LLv 26 et rejoint la 3<sup>ème</sup> escadrille qui vient d'être transformée sur Fiat G.50. Après avoir été promu lieutenant, il prend le commandement de son escadrille. Il remporte deux des onze victoires homologuées aux Fiat pendant la guerre d'Hiver, la dernière, un DB-3, le 11 mars.

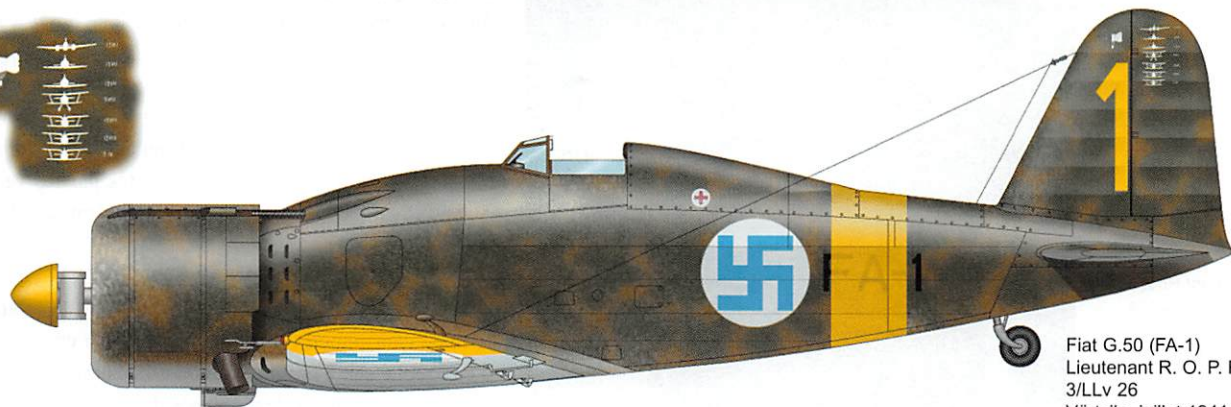
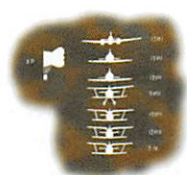
Pendant quinze mois, il est affecté à un poste au sol et ne revient à un poste navigant qu'en juin 1941. Il retrouve la 3/LLv 26 et renoue avec le succès le 13 juillet en abattant trois avions soviétiques à bord du FA-1. Titulaire de 12 victoires, il quitte son unité à la fin de l'été 1941 pour devenir instructeur et ne revient au front qu'au mois de juin 1942 toujours sur Fiat. Il ajoute cinq victoires à son palmarès et est promu capitaine en décembre 1942. Comme beaucoup d'as, il est muté au début 1943 au LeLv 34 dont il prend en charge la 3<sup>ème</sup> escadrille. Il est l'un des premiers à revendiquer des victoires sur Messerschmitt. Son palmarès s'étoffe lentement mais sûrement. Il ajoute 14 avions ennemis en un an dont trois le 17 mai 1944. À cette occasion, son avion est endommagé et il doit faire un atterrissage forcé, sans conséquences pour lui. L'offensive de l'été 1944 lui donne l'occasion d'abattre d'autres appareils et il revendique sa dernière victoire le 3 juillet 1944 sur un Yak-9. Son palmarès s'établit définitivement à 43 avions en 401 missions. Il est intéressant de signaler que trois de

ces victoires ont été remportées sans qu'il ait eu à tirer un seul coup de feu ! Le 21 décembre, il est récompensé par l'attribution de la Croix de Mannerheim. Il est à noter que suite à l'étude des archives soviétiques, le nombre de ses victoires serait de 50.

Il quitte l'armée en juillet 1946 et devient pilote de ligne. Il atteint le rang de chef-pilote chez Finnair et prend sa retraite en 1971. Il décède en janvier 1989.



Risto Puhakka, à gauche, en pleine discussion avec le sergent Pöysti avant une mission en juillet 1941. (Collection K. Stenman)



Fiat G.50 (FA-1)  
Lieutenant R. O. P. Puhakka  
3/LLv 26  
Värtsila, juillet 1941.