

UNITÉ



1945

LES GUERRIERS DE L'HIVER



La force aérienne finlandaise durant la Seconde Guerre mondiale

Profil couleurs : R. Barraza.

Par Guy Julien

Le 30 novembre 1939, bien malgré elle, la Finlande entre en conflit avec son voisin soviétique à propos d'un différend frontalier. Complètement surclassée d'un point de vue numérique mais également technique, l'armée de l'air (*Suomen Ilmavoimat*) de ce petit État indépendant depuis 1917 va pourtant faire mieux que se défendre en tenant la dragée haute aux « faucons rouges de Staline » pendant quasiment cinq années au travers de deux guerres successives.

À Christian-Jacques Ehrengardt (CJE)

DE NEIGE ET DE FEUX

La Finlande est pays d'un peu plus de 300 000 km². Baigné au sud par la mer Baltique, il tangente celle des Barents dans sa partie la plus septentrionale. Il est en outre traversé en son milieu par la ligne imaginaire figurant les limites du cercle polaire. Longtemps demeurée sous domination suédoise avant de passer sous celle de la Russie au XIX^e siècle, la Finlande s'émancipe en 1917 de la tutelle de son puissant voisin oriental à la faveur de la révolution bolchévique. Cependant, des tensions apparaissent très rapidement au sein du nouvel État national entre les progressistes (socialistes), s'intitulant eux mêmes Gardes rouges et à ce titre soutenus par la Russie des soviets, et les Blancs, conservateurs bénéficiant d'une assistance militaire suédoise puis allemande de plus en plus pesante. Celles-ci permettent aux seconds de l'emporter en mai 1918 : les forces rebelles rouges sont écrasées.

En 1920 alors qu'à l'ouest l'empire allemand a été vaincu et qu'à l'est les Soviets sont confrontés eux-mêmes à une sanglante guerre civile, la Finlande, jusque-là grand duché rattaché à la Russie, obtient par le traité de Dorpat (Tartu) d'être enfin reconnue comme un véritable État indépendant par son puissant voisin et ancien protecteur russe. Les premiers aéroplanes en service ont été utilisés dès 1918 par les Blancs. Il s'agit d'une flotte dépareillée constituée d'appareils obsolètes tels que des Morane-Saulnier Type L, des Nieuport 10 et 23 ou encore des Albatros, et même quelques DFW CV. Toutefois, cet embryon de force aérienne, qui réalise à peine quelques missions de reconnaissance avant la fin des hostilités, tombe ensuite rapidement en décrépitude. Une modernisation s'impose

Par convention et pour favoriser la fluidité de la lecture, plutôt que d'utiliser les grades finlandais, j'ai choisi leur équivalent français tel qu'*Everstiluutnantti*, soit lieutenant-colonel. De même, j'emploie le terme escadrille et donc le féminin pour désigner l'unité de base de l'armée de l'air finlandaise, la *Lentolaivue*, ses subdivisions organiques seront qualifiées de sections équivalents à un *Flight* dans la RAF ou une escadrille dans l'armée de l'Air.

▼ L'un des biplans français Caudron C-60 achetés par la Finlande à partir de 1923. Celui-ci fait une démonstration en mars 1927 : son acquisition a suscité la curiosité d'une foule nombreuse !
Finnish Aviation Museum

alors à Helsinki. Or, les finances manquent, si bien que rien de bien significatif ne sera fait en la matière pendant plusieurs années.

Dès l'origine, les aéronefs des Finnois arborent pour emblème un swastika bleu sur fond blanc. Cette cocarde est maintenue jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Elle n'a toutefois rien de national ni la moindre connotation politique. Il s'agit seulement d'un élément du blason de la famille von Rosen, de vieille noblesse suédoise, dont un des fils, le comte Eric, offrit à la cause finlandaise son premier Morane. L'appareil était paré de ce symbole religieux, sans doute d'origine indienne, réputé porter chance !

Au début des années 1920, la Finlande dispose de quelques avions qu'elle a pu se procurer en France, en particulier des Breguet XIV destinés à la reconnaissance et au bombardement léger ou des Caudron G3 réservés à l'entraînement et aux liaisons. À partir de 1923, ils seront remplacés par des C.60 du même constructeur. Petit à petit, une industrie aéronautique locale émerge néanmoins en produisant d'abord sous licence, dès 1922, des hydravions monoplans Hansa-Brandenburg W.33... conçus en 1916 !

Cependant, au milieu des années 1920, Helsinki se tourne vers la Grande-Bretagne, qui devient ainsi son premier pourvoyeur de matériels volants à usage militaire. C'est ainsi que des Gloster Gamecock et des Bristol Bulldog rejoignent l'armée de l'air finlandaise, l'*Ilmavoimat* officiellement créée depuis le 6 mars 1918. Affichant sa neutralité diplomatique durant l'entre-deux-guerres, la Finlande diversifie ses sources d'approvisionnement en se fournissant également auprès de l'avionneur tchécoslovaque Aero, de l'allemand Junker ou du néerlandais Fokker.





Cependant, l'industrie aéronautique d'État établie à Tampere, Valtion Lentokonetehtädas (en abrégé VL), se révèle désormais capable de produire – en petites séries, généralement moins de 40 exemplaires – des avions d'entraînement de conception locale comme les VL Sääski, Viima et Tuisku. Entrées en service entre 1928 et 1936, ces machines sont comparables respectivement aux Avro 504, Tiger Moth et Boeing PT-17.

Au début des années 1930, des remous politiques nés des oppositions entre conservateurs modérés, majoritaires, et la frange la plus extrême de leur mouvement, conduisent Carl Gustaf Emil Mannerheim, ancien officier de l'armée du tsar et grand artisan de la victoire sur les Rouges, à obtenir le portefeuille de la défense avec le grade de maréchal. Cette nomination permet la mise en œuvre d'une véritable politique de défense, ce qui passe évidemment par un accroissement des budgets alloués. Au niveau aérien, l'expansion – relative – des moyens

est impulsée dès 1932 par le nouveau chef d'état-major de l'*Ilmavoimat*, le général Jarl Frithiof Lundqvist, qui conservera ce poste jusqu'en 1945, gage d'une remarquable continuité !

Entre 1937 et 1939 sont ainsi acquis 34 biplans Fokker C.X, des biplaces destinés au soutien aérien rapproché et à la reconnaissance. Ils sont de fait assez comparables aux Henschel Hs 126 allemands. De même, le chasseur monoplace Fokker D.XXI est également retenu en vue d'équiper les groupes de chasse encore dotés de biplans Bulldog. Sept de ces monoplans à train fixe sont achetés directement au Pays Bas, 35 autres devant être produits sous licence par l'usine VL de Tampere. Au niveau des bombardiers, le choix d'Helsinki se porte sur le Bristol Blenheim Mk. I : une commande portant sur une première tranche de 18 appareils est passée au Royaume-Uni, tandis qu'est également acquise la licence de production.

► Un frêle VL Sääski II photographié en février 1929, un an après son tout premier vol. Il s'agit de l'une des premières productions de l'industrie aéronautique nationale. Coll. Valtion Lentokonetehtädas

1 - Magnifique vue d'un VL Tuisku dans le ciel de Kokkola le 22 juillet 1943. Ayant volé pour la première fois en janvier 1934, cet appareil utilisé pour la reconnaissance et l'entraînement dégage une réelle impression de robustesse. Sauf mention contraire, toutes photos SA-Kuva

2 - Le général Jarl Frithiof Lundqvist, l'inamovible commandant en chef de l'*Ilmavoimat*, qu'il dirige sans interruption du 8 septembre 1932 au 29 juin 1945 !

3 - Ce Fokker C.X poussé dans son hangar de fortune de Viiksjarvi le 25 mars 1942 est le fruit d'une production sous licence. Les trains à skis sont bien entendu un équipement indispensable à l'*Ilmavoimat*.



◄ Le VL Viima est lui aussi de conception finlandaise, mais il est plus récent, puisqu'il effectue son premier vol en janvier 1936. Celui-ci est immortalisé à la veille de la guerre, en 1938. Coll. Valtion Lentokonetehtädas



En même temps que l'acquisition de ces matériels plus récents se précise l'organisation des unités aériennes. Chaque escadrille de coopération agissant dans un cadre terrestre ou naval devra rassembler 13 appareils, chiffre réduit à 9 pour celle de bombardement, mais porté à 27 pour celle de défense (chasse). Au début de l'été 1939, l'ensemble est réparti, de façon très homogène, en trois régiments (*Lentorymentti* en abrégé *LeR*). Le premier aligne quatre escadrilles (*Lentolaivue* ou *LLv*) de coopération. Le second est constitué de

deux formations de chasse, et le troisième de deux unités de bombardement. En outre, une escadrille de reconnaissance maritime (*ErLLv*), équipée entre autres de vieux Blackburn Ripon, opère de façon autonome. Les aviateurs finlandais sont en général de bons professionnels disposant d'un moral élevé. Leurs tactiques sont éprouvées et efficaces. Ainsi, les chasseurs volent en patrouille de quatre à la mode de la Luftwaffe, auprès de laquelle certains officiers viennent de faire un stage. Toutefois, même partiellement

renouvelés, les matériels de l'*Ilmavoimat*, bien que rustiques et entretenus avec soin, ne sont plus de première jeunesse, à l'exception peut-être des bombardiers légers Blenheim. Mais plus que la qualité, c'est la quantité qui pèche lourdement. Helsinki n'a en effet que neuf escadrons et 114 appareils de première ligne à opposer aux dizaines de formations (regroupant jusqu'à 2 800 avions) que les Soviétiques massent alors sur leur frontière Nord-ouest afin d'appuyer leurs revendications territoriales sur la Carélie et la Laponie.

Ordre de bataille de l'*Ilmavoimat* au 1^{er} septembre 1939

Unité	Matériel	Effectifs (théoriques)	Terrain d'opération	Chef de corps
<i>LeR 2</i>			Imatra	Colonel Opas
<i>LLv 10</i>	Fokker C.X	13	Lappeenranta	Commandant Janarmo
<i>LLv 12</i>	Fokker C.X	13	Suur-Merijoki	Commandant Nisonen
<i>LLv 14</i>	Fokker C.V et C.X	13	Laïko	Capitaine Moilanen
<i>LLv 16</i>	Blackburn Ripon et Junker K.43, W 34	12	Värtsilä	Capitaine Viherto
<i>LeR 2</i>			Immola	Colonel Lorentz
<i>LLv 24</i>	Fokker D.XXI	27	Immola	Capitaine Magnuson
<i>LLv 26</i>	Fokker D.XXI et Bristol Bulldog	27	Heinjoki	Capitaine Heinilä
<i>LeR 4</i>			Joroinen	Lieutenant-colonel Somerto
<i>LLv 44</i>	Bristol Blenheim	9	Joroinen	Commandant Steinbäck
<i>LLv 46</i>	Bristol Blenheim	9	Luonetjärvi	Commandant Sarko
<i>LLv 36</i>	Blackburn Ripon	6	Vuosaari	Capitaine Helenius

À cette époque, la Finlande fait les frais du pacte de non-agression germano-soviétique, dont les clauses secrètes placent le pays dans la sphère d'influence de Moscou. Dès octobre 1939, la diplomatie soviétique, mêlant volonté de protéger Leningrad et de procéder à des rectifications de frontière, réclame à Helsinki la location pour 30 ans du port de Hanko, qui commande l'entrée du golfe de Finlande, le recul de la frontière Sud sur l'isthme de Carélie afin de mettre Leningrad hors de portée de l'artillerie lourde, et l'octroi de la région de Petsamo, unique accès finnois sur l'océan Arctique qui plus est riche en nickel, en échange d'un territoire carélien certes deux fois plus étendu du côté de Repola et Porajarvi mais sans importance car recouvert de marécages.

Après avoir cherché en vain le compromis, les Finlandais estiment bientôt qu'il n'est plus question de céder aux pressions de Moscou.

Sans doute rassérénée par la victoire remportée en Extrême-Orient contre le Japon et rassuré par le pacte germano-soviétique, Staline, qui vient de partager la Pologne avec son nouveau partenaire allemand, estime-t-il que la petite Finlande, comme d'ailleurs les États baltes, ne sont pas de taille à lui résister. S'agissant de la première, il se trompe lourdement...

Après une période de montée des tensions tout au long de l'été et d'une partie de l'automne 1939, l'Armée rouge déclenche le 26 novembre un important feu d'artillerie sur les positions ou supposées telles de l'armée finlandaise. Le 30, les 7^e, 8^e, 9^e et 14^e armées soviétiques, soit 21 divisions représentant environ 400 000 hommes, franchissent l'isthme de Carélie et pénètrent en territoire finlandais... C'est la guerre !

VEILLÉE D'ARMES

Dès les premiers affrontements aériens qui les opposent à ceux des VVS (*Voïenno-Vozdushniy Sily*, force aérienne soviétique), certains pilotes de chasse de l'*Ilmavoimat* révèlent toute la palette de leur savoir-faire. Parmi les premiers as à émerger, qui finiront pour la plupart par accumuler une extraordinaire expérience du combat en zone arctique, figure Eino Luukkanen. Celui qui terminera la guerre avec 56 victoires homologuées à son palmarès livre ici ses souvenirs des premières heures de la guerre d'Hiver :

« J'étais en permission depuis une semaine quand, le 6 octobre, j'ai reçu un télégramme me rappelant d'urgence dans mon unité. En moins d'une heure, j'étais dans le train

pour opérer depuis cette piste avancée. Le 11 octobre, la *LLv 24* s'est envolée au grand complet vers Immola. À cette époque, mon

qui devait me conduire à proximité de ma base d'Utti. Quand je m'y suis présenté tôt le lendemain matin, j'ai appris l'ordre de mobilisation générale. Notre escadrille fut rapidement deserrée sur le terrain d'Immola. Nous avions ordre de nous y tenir prêts à toutes éventualités. Pendant quelques jours, la préparation de ce déplacement nous a tenu très occupés dès l'aube et très souvent jusqu'au cœur de la nuit. Les moteurs Mercury de nos Fokker D.XXI tournaient à la perfection, l'armement était vérifié et revérifié, nous aidions à la confection des bandes de munitions, au pliage des parachutes et au chargement des camions avec tout ce qui nous serait nécessaire

La Finlande et son voisin soviétique





▼ Bristol Blenheim Mk. I atterrissant sur la piste du lac Luonetjärvi en mars 1944. Les Finlandais ont le temps d'en acquérir 18 exemplaires avant la guerre, de même que la licence de production.

▲ Eino Luukkanen (56 victoires) se met en évidence dès la guerre d'Hiver, alors qu'il est aux commandes d'un Fokker D.XXI de la LLv 24. On le voit ici quelques années plus tard, à bord de son Messerschmitt Bf 109 G-6.

chef de corps était le capitaine Gustaf Erik Magnusson ; j'étais en charge de la 3^e section sur les quatre que comptait notre unité [en fait il y en avait cinq, trois organiquement rattachées et deux en détachement de la LLv 26, la 24 regroupant en son sein tous les D.XXI disponibles, NdT]. J'avais sous mes ordres huit pilotes – trois officiers et cinq sous-officiers – et une trentaine d'autres personnels de différentes spécialités. Dès notre arrivée sur notre aérodrome de campagne, nous avons été mis en alerte. En pratique, si nous ne volions pas, nous devions toujours pouvoir prendre l'air dans les meilleurs délais. Les plus jeunes ou les moins expérimentés d'entre nous ont profité de cette opportunité pour parfaire leur entraînement au tir ou au vol en formation. Cela n'était cependant pas sans risque. C'est ainsi que l'un de nos bleus a perdu le contrôle de son appareil et s'est écrasé en pleine forêt. Il a été notre premier mort. Petit à petit, des alvéoles faites de rondins ont été édifiées afin de protéger les avions du souffle des explosions et des effets des bombes à fragmentation. Le fait de participer à des tâches d'abattage ou de construction nous maintenait en forme et nous calmait les nerfs. Ceux-ci étaient en effet mis à rude épreuve au fil des patrouilles toujours infructueuses et des heures interminables passées dans notre tente d'alerte, où un vieux gramophone serinait toujours les mêmes airs gravés sur les



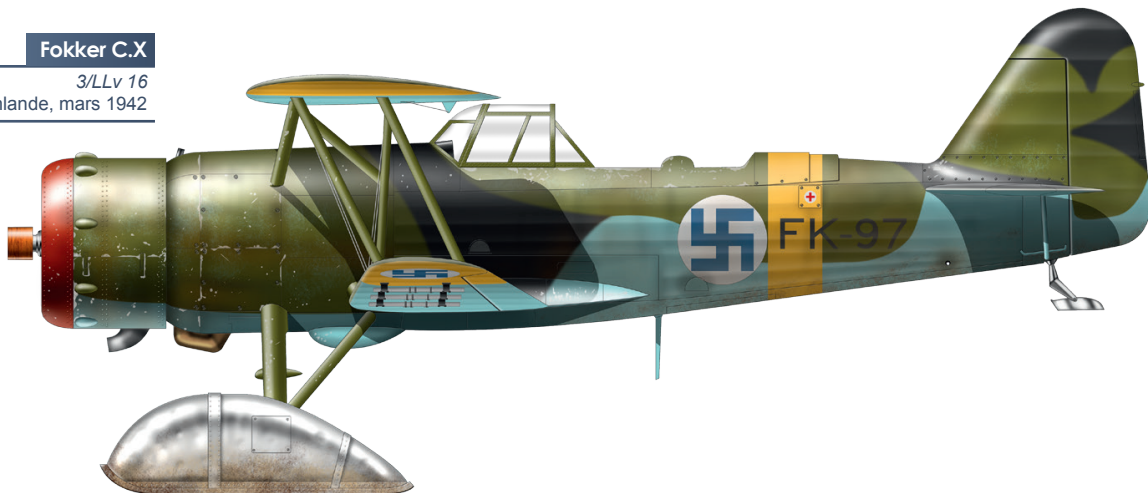
quelques disques que nous possédions. Les séances de tir au pistolet constituaient également un dérivatif. Cependant, notre seul sujet de préoccupation était celui au centre de toutes nos conversations : quand les hostilités allaient-elles officiellement éclater ? À plusieurs reprises, à la mi-octobre, les Russes ont effectué des reconnaissances à haute altitude au-dessus de notre territoire. Je me suis souvent surpris à me demander pourquoi les choses tardaient tant à se mettre en place. Qu'ils viennent et qu'on en finisse !

Nous avions pris l'habitude, le soir venu, d'écouter la radio ; cependant, les émissions étaient de plus en plus brouillées par un puissant relais émettant depuis l'autre côté de la frontière. La tension était à son comble quand, à la fin du mois de novembre, l'hiver s'est abattu sur nous très brutalement. Vents glacés et bourrasques de neige nous ont conduits à descendre à Vipuri (Vyborg) pour nous acheter des bottes fourrées. Elles devaient être nos meilleures compagnes au cours des semaines suivantes.



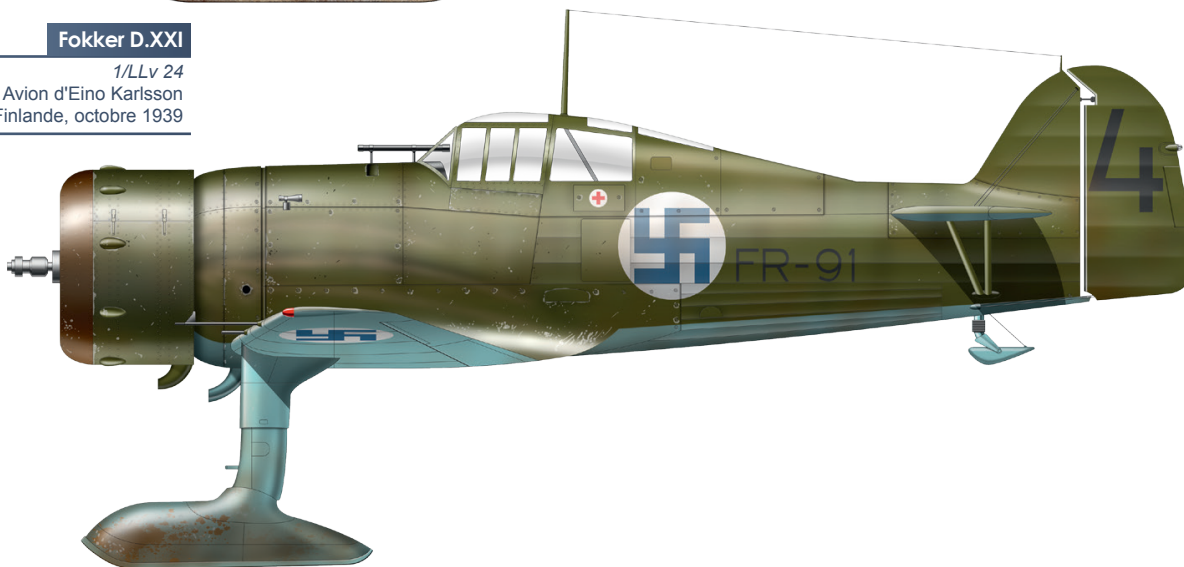
Fokker C.X

3/LLv 16
Viiksjärvi, Finlande, mars 1942



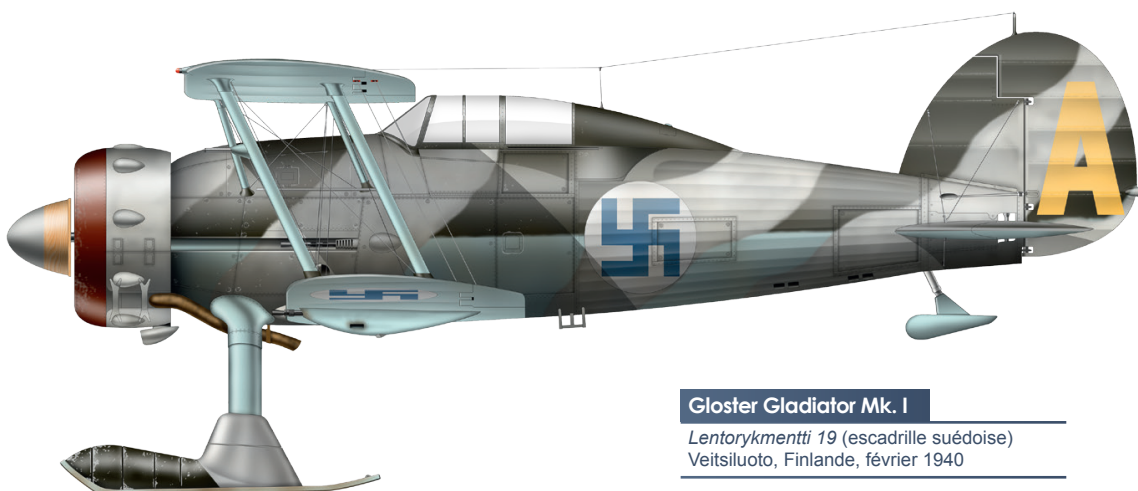
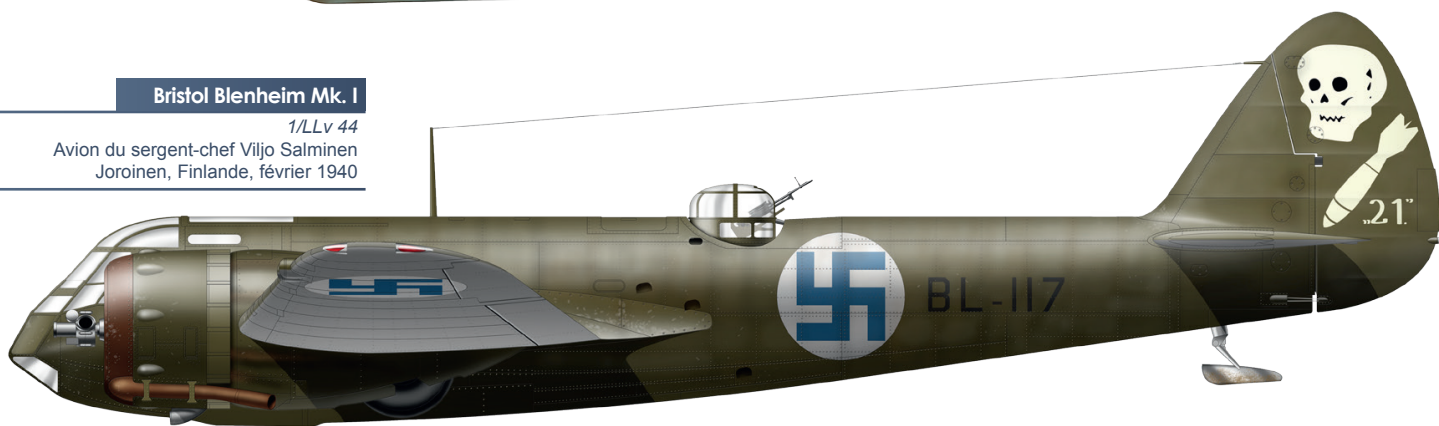
Fokker D.XXI

1/LLv 24
Avion d'Eino Karlsson
Immola, Finlande, octobre 1939



Bristol Blenheim Mk. I

1/LLv 44
Avion du sergent-chef Viljo Salminen
Joroinen, Finlande, février 1940



Gloster Gladiator Mk. I

Lentorykmentti 19 (escadrille suédoise)
Veitsiluoto, Finlande, février 1940



▼ Bien que pris de loin et assez flou, on ne peut qu'apprécier ce cliché d'une formation de Fokker D.XXI finlandais au décollage de l'aérodrome de Tiiksjärvi le 21 mai 1942. Indispensable durant la guerre d'Hiver, le chasseur d'origine néerlandaise est dépassé durant celle de Continuation, mais il continue à rendre des services en termes de bombardement léger et d'appui au sol des troupes.

▲ Un Fokker D.XXI de la 2LLv 12 dans son hangar de Nurmoila le 24 février 1942. Les « rampants » ont minutieusement recouvert le moteur d'une bâche, afin de le protéger des températures polaires de l'hiver finnois qui peut aisément atteindre plusieurs dizaines de degrés en dessous de zéro. L'âne est l'insigne de la 2^e section de la LLv 12.



Le 30 novembre, le plafond était bas et l'aube paresseuse. Nous nous sommes retrouvés dans le noir autour de nos chasseurs désignés pour la première patrouille. Les vents polaires soufflaient en rafales et des flocons virevoltaient un peu partout. Frigorifiés, nous avons effectué les pré-vols, tandis que les mécaniciens actionnaient les démarreurs à inertie, éveillant à la vie nos Mercury rétifs.

Après les avoir fait chauffer un moment et avoir vérifié le bon fonctionnement de tous nos systèmes, les contacts furent coupés et Immola fut de nouveau envahi par le silence de l'hiver. À 9h00, le thermomètre marquait 3° C, le plafond était toujours aussi bas et la vague clarté du jour polaire s'était timidement installée. Les commandants d'escadrille furent réunis pour recevoir leurs ordres du jour.

L'air était chargé d'électricité et le capitaine Magnusson nous demanda de nous tenir prêts à toutes éventualités. Vingt minutes plus tard, le colonel Richard « Riku » Lorentz, considéré comme le père de la chasse finlandaise, présentement placé à la tête de notre régiment aérien, fit irruption dans local des opérations. Il nous annonça que, depuis ce matin à 6h15, les forces russes avaient massivement franchi nos frontières. En ce moment même, un grand nombre d'avions ennemis se dirigeait vers la ville de Vipuri. Le capitaine Magnusson donna l'ordre à la section d'alerte de décoller immédiatement pour les intercepter... La section d'alerte, c'était la mienne ! J'avais déjà agrippé mon casque et ouvert la porte avant qu'il n'ait fini sa phrase. J'ai couru vers mon avion autour duquel s'affairaient les mécanos qui, ayant sans doute compris ce qui se passait, avaient fait démarrer le moteur. Moins de deux minutes après que l'alerte ait été donnée, je décollais à la tête de mes pilotes. Nous nous sommes mis en formation et avons survolé Immola. Voilà, c'était donc comme ça... je menais la première mission de cette guerre ! »

BAPTÊME DU FEU

« Nous volions sous la base des nuages à une altitude de 600 mètres et à 300 km/h. Dans ces conditions, il nous faudrait au moins 20 minutes pour atteindre notre zone de patrouille. C'était en réalité plus qu'il n'en fallait aux bombardiers pour accomplir leur tâche et faire demi-tour. Quand nous sommes arrivés en vue de cette ville que je connaissais bien, mes craintes se sont hélas confirmées. Des fumées s'élevaient près de la gare de triage de Maaskola. Nous avons pu apercevoir de loin deux bimoteurs disparaître dans la brume... Nous arrivions trop tard. Nous sommes montés au-dessus de la couche nuageuse, où le soleil nous a surpris ;



toutefois, nous n'avons pu reprendre contact avec l'ennemi, bien que nous ayons alors poussé notre patrouille jusqu'à Kuolemajärvi. Nous avons seulement croisé quelques appareils finlandais. Notre niveau de carburant baissant dangereusement, nous sommes rentrés au terrain très déçus d'avoir manqué notre premier rendez-vous avec Ivan. Malgré la tempête de neige qui sévissait maintenant, nous avons pu regagner la base, pour y apprendre que les Soviétiques, arrivés sur leur cible à 9h42, nous y avaient précédés de seulement 3 minutes ! La météo se dégradait tellement dans l'après-midi, que nous fûmes même dispensés de tenir l'alerte. Cette situation nous a permis de considérer objectivement la situation. Pour notre pays aux prises avec un adversaire disposant de forces cinquante fois supérieures, elle n'était pas vraiment brillante.

J'ai mal dormi cette nuit-là. Le lendemain [1^{er} décembre], j'étais sur pied à 5h30. J'ai enfilé mon équipement d'hiver et, ayant renoncé à prendre un petit déjeuner, je me suis précipité vers l'Alvéole où mon FR-104 se trouvait toujours, recouvert de son drap blanc de camouflage. Comme à mon habitude, j'ai effectué l'essai moteur. Tout semblait fonctionner parfaitement. L'épreuve du feu serait peut-être pour aujourd'hui. Petit à petit, le ciel gris a évolué vers une teinte rose-orangée du côté du levant. Soudain, le téléphone a sonné dans notre tente. Nous devions assurer une couverture permanente au-dessus de Vuoksenlaakso en y maintenant constamment au moins de deux avions en patrouille. J'ai décidé de prendre le deuxième tour de garde.

Au bout de 90 minutes, nous avons donc relayé sur place les deux camarades dépêchés en premier et qui rentraient au terrain sans avoir rien remarqué de suspect. Nous volions à 300 mètres quand, dans le secteur d'Enso, nous avons repéré deux bombardiers. J'ai fait signe à mon ailier Vic Pyötsiä de mettre plein pot pour tenter de les intercepter, tout en manœuvrant afin de nous placer en bonne position dans la queue des deux bimoteurs aux formes élancées. Nous ayant repérés, ces derniers ont alors viré de bord et mis cap au sud-est. C'était une erreur tactique, car cela nous a permis d'arriver plus rapidement que prévu en bonne position. Le plus proche des deux appareils s'est alors mis à grandir dans mon viseur au fur et à mesure que je gagnais du terrain, 400 mètres, 300 mètres, 200 mètres. J'étais très concentré sur ma visée quand j'ai ouvert le feu sur lui. J'ai vu mes balles traçantes s'enfoncer dans le bombardier dont le

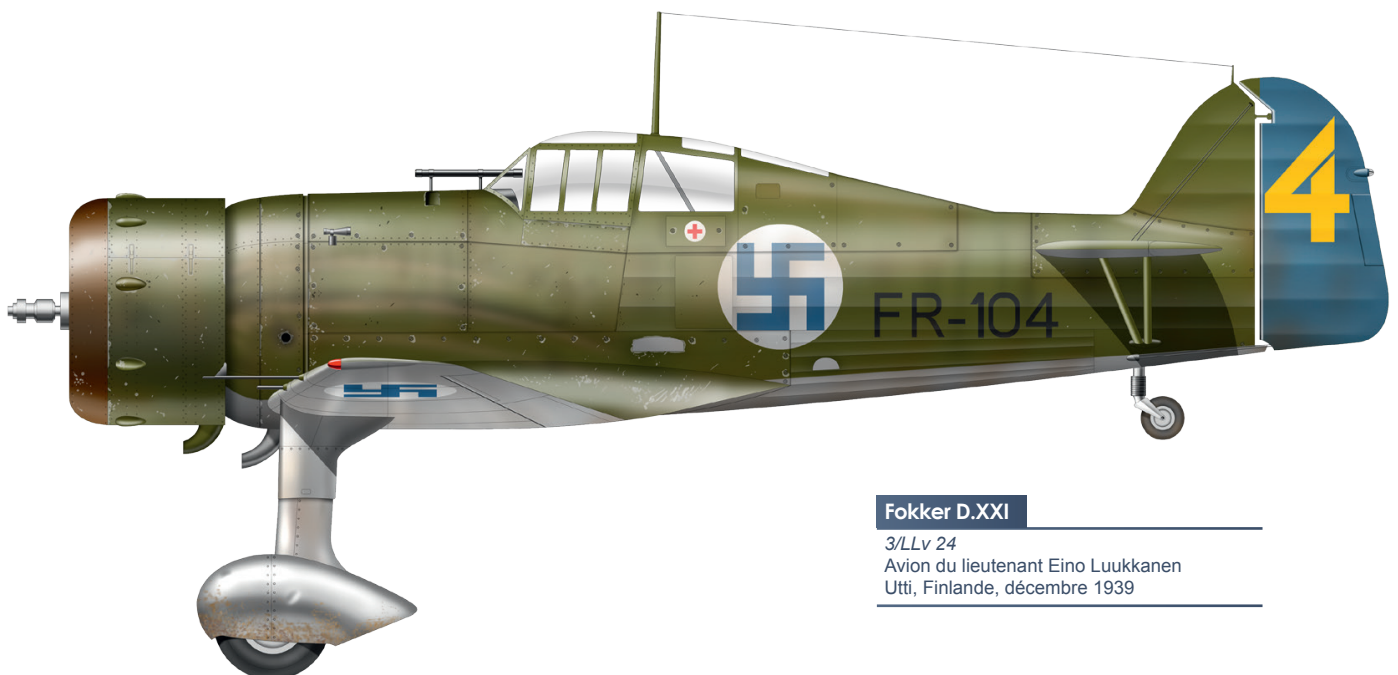


▲ Le prince du Liechtenstein en discussion avec le major Magnusson (au premier plan à droite) lors d'une visite de courtoisie durant la guerre d'Hiver. Le lieutenant Sarvanto est assis au fond, derrière Magnusson.

[1] À cette époque de l'année, à cette latitude, le soleil se lève aux alentours de 9 heures et se couche vers 15h15, soit une durée du jour d'à peine plus de 6 heures !

▼ En haut : Le 8 janvier 1940, le lieutenant Jorma Sarvanto (17 victoires) exhibe fièrement un morceau de l'un des six Iliouchine DB-3 qu'il a abattu en l'espace de quatre minutes (!) l'avant-veille.

mitrailleur arrière m'avait pris pour cible. C'est comme cela que j'interprétais les éclairs d'un orange très vif qui, soudain, se sont mis à danser devant mon pare-brise. Sur le moment, j'ai noté leur présence sans m'en trop inquiéter. Je voulais plus que tout descendre mon adversaire. Nous volions à très basse altitude, quand j'ai noté que quelque chose s'en détachait : le pilote avait décidé de larguer ses bombes afin de s'alléger. Mon pauvre Fokker et moi avons été secoués dans tous les sens par le souffle de leurs explosions. J'ai pu néanmoins maintenir le contact. M'étant rapproché à très courte distance, je lui ai décoché une nouvelle rafale qui a labouré son fuselage. J'ai alors vu le Russe abaisser son train d'atterrissage. J'ai réduit les gaz afin de rester bien calé dans sa queue et de suivre ainsi sa trajectoire. J'ai arrosé le moteur droit qui s'est aussitôt mis à fumer. Son hélice a tourné encore quelque secondes, puis a fini par s'arrêter. Il a piqué du nez, évitant de justesse un petit bosquet et s'est finalement retourné comme une crêpe au milieu d'un petit champ de neige. Je pouvais à peine y croire. C'était ma première victoire. Je l'avais obtenue à l'instinct sans penser à rien, sinon au fait que je voulais sa peau. J'ai soudain été pris d'un doute, était-ce bien un Russe ? À aucun moment, je n'avais cherché au moins de façon consciente à m'assurer de la nationalité et encore moins



Fokker D.XXI

3/LLv 24
Avion du lieutenant Eino Luukkanen
Utti, Finlande, décembre 1939

du type d'appareil que j'avais pris en chasse. J'effectuais un passage bas au-dessus d'une épave d'où l'équipage tentait de s'extraire avec peine, pour constater à mon grand soulagement qu'il s'agissait bien d'un SB-2 porteur d'une étoile rouge ! J'ai eu un instant la tentation de me poser pour capturer les aviateurs que je venais d'abattre, mais le caractère complètement saugrenu de ce projet né de l'exaltation que j'éprouvais alors m'a tout de suite interpellé et j'y ai aussitôt renoncé.

Après avoir réussi à situer ma position, je suis rentré à Immola en suivant une voie de chemin de fer. Toujours très excité, j'ai loupé mon approche comme un débutant et ai dû la recommencer ! Une fois au sol, j'ai essayé de la jouer pro et modeste, mais je n'ai pu conserver très longtemps cette attitude, porté en triomphe par mes camarades après l'annonce officielle de ma victoire. De son côté, Vic n'avait rien pu faire. L'autre Tupolev s'était esquivé en disparaissant dans un nuage. J'attaquais mon déjeuneur de bon appétit quand l'alerte a retenti. Aussitôt, 10 SB-2 sont apparus au-dessus de notre terrain et l'ont survolé à basse altitude en larguant de petites bombes à fragmentation. La plupart sont tombées en dehors du périmètre, les autres n'ont infligé à nos installations que des dégâts mineurs. Cette attaque-éclair nous a laissé avec un prisonnier sur les bras ; un jeune lieutenant qui, ayant mal interprété l'ordre de largage de son commandant de bord, avait cru que celui-ci ordonnait de se parachuter. Ce qu'il fit. Par chance, la toile de son parachute parvint à se déployer malgré la faible hauteur de saut. »

Luukkanen a assurément de quoi être fier de lui, mais il ignore qu'il a en réalité été devancé. Une première victoire a en effet été remportée la veille par d'antiques Bristol Bulldog de la LLv 26, dont une patrouille a été surprise par six Polikarpov I-16 du 7^e IAP (régiment de chasse). Le sergent-chef Uuttu est parvenu à descendre l'un de ses agresseurs avant d'être abattu. Le courageux pilote finlandais a toutefois été blessé, mais il est tombé entre des mains amies, et pourra être évacué vers l'arrière.

MOISSONS HIVERNALES

En fait, les affaires de l'*Ilmavoimat* débutent plutôt bien. Toujours le 1^{er} décembre, après le premier succès du jour porté à l'actif de Luukkanen, la LLv 24 en rapporte onze autres, tous aux dépens de bimoteurs Tupolev SB-2 des 24^e et 41^e SBAP (régiments de bombardiers rapides), victoires obtenues pendant les quelques heures volables de ces très courtes journées polaires [1].

Pendant la quinzaine suivante, les conditions météorologiques déplorables limitent l'activité des chasseurs finlandais. Néanmoins, le 19 décembre, une amélioration permet au groupe du capitaine Magnusson de réaliser 58 sorties, dont 22 donnent lieu à des engagements qui se soldent par la destruction de deux I-16 victimes du sergent-chef Virta, sept SB-2 et cinq Iliouchine DB-3 ; le 44^e SBAP paye un lourd tribut, puisque cinq de ses Tupolev ne rentrent pas. Deux de plus sont perdus le 23 décembre, tombés sous les balles du lieutenant Sarvanto. Quatre I-16 des 7^e et 64^e IAP subissent le même sort, un doublé étant reconnu au sergent Tilli. Au terme de son premier mois d'engagement, la LLv 24 revendique 54 victoires, pour la perte au combat d'un seul de ses D.XXI. Contenus dans les airs, les Soviétiques semblent l'être également au sol où leur offensive piétine face à des troupes finnoises déterminées, connaissant parfaitement le terrain et passées maîtres dans l'art de l'embuscade. Le 6 janvier 1940, alors que le 6^e DAPB (régiment de bombardiers à long rayon d'action) dépêche 17 de ses Iliouchine DB-3M sur Kupio, ceux-ci sont pris à partie par la chasse adverse. Le lieutenant Sarvanto devient à



▲ Un Fiat G.50 en alerte sur le terrain de Rautu (actuelle Sosnovo, en Russie) le 3 septembre 1942. Trente-cinq de ces chasseurs italiens sont achetés par Helsinki en novembre 1939 et transitent par la Suède, où ils sont discrètement sortis des caisses et remontés. On imagine le calvaire enduré par les pilotes finlandais installés dans le cockpit ouvert au beau milieu de l'hiver carélien !

cette occasion l'un des premiers as de la Seconde Guerre mondiale en abattant, en moins de quatre minutes, pas moins de six Iliouchine ! Tous étant tombés en territoire finlandais, les homologations seront aussitôt accordées au pilote victorieux sorti indemne de cette mission d'interception, à la différence de son appareil qui a récolté 23 impacts et est bon pour l'atelier...

Dix jours plus tard, le 17 janvier, les Fokker tombent par surprise sur 25 SB-2 du 54^e SBAP qui viennent de bombarder les avant-postes finlandais. Neuf sont abattus et plusieurs autres endommagés lors d'un combat qui s'étale sur près d'une demi-heure. Le 19, le sergent Virta et le lieutenant Nieminen s'adjugent chacun un SB et accèdent au statut d'as. Ils sont imités le lendemain par l'adjudant Pyötsiä et le sergent Tilli lors d'une interception conduite dans le secteur du lac Ladoga par le lieutenant Luukkanen. Les Finlandais rapportent à cette occasion la destruction de cinq SB supplémentaires.



Ces scores élevés pourraient laisser penser qu'il s'agit de sur-revendications. Mais le fait que les VVS, qui ne peuvent subir indéfiniment une telle correction, suspendent toutes opérations aériennes pendant les deux semaines suivantes, est néanmoins plutôt de nature à confirmer la réalité des succès des pilotes de chasse de l'*Ilmavoimat*. Car, au-delà des lourdes pertes infligées par l'ennemi, s'ajoute toute l'attrition résultant pour partie de l'expérience limitée de beaucoup d'équipages soviétiques, confrontés le plus souvent à des conditions de vol déplorables au-dessus de l'isthme de Carélie, où se sont déroulés la plupart des combats. Quoi qu'il en soit, la trêve qui s'impose de facto à la fin du mois de janvier permet aux deux adversaires de refaire leurs forces.

DEUXIÈME ROUND DE LA GUERRE D'HIVER

À Helsinki, où le maréchal Mannerheim, cumulant dorénavant les fonctions de ministre de la Défense et de chef d'état-major, s'affirme comme l'homme fort du pays, la montée en puissance de l'*Ilmavoimat* se traduit par l'entrée en service des 35 Fiat G.50 acquis en novembre 1939 auprès de l'Italie et qui commencent alors à être intégrés au sein de la LLv 26. Les premiers sont livrés en Suède, où ils sont remontés et transférés par la voie des airs sur le front de Carélie. La première victoire à l'actif du chasseur italien est remportée aux dépens d'un SB-2 le 13 janvier par un pilote d'essai, le capitaine Ehrnrooth, alors commandant de la *Koel* (unité d'expérimentation). Le rôle du voisin scandinave va toutefois bien au-delà de la seule assistance logistique. En effet, une escadrille de volontaires suédois, la *Lentorykmentti 19* (*Flygflottilj 19* en suédois) dotée de Gloster Gladiator et de Hawker Hart, vient en effet d'être engagée contre les Soviétiques, avec pour mission de couvrir le secteur Nord d'un front jusque-là dégarni. Le 12 janvier, les Hart, couverts par les Gladiator, s'en prennent ainsi avec succès au terrain du 145^e IAP établi près de la ville de Märkajärvi. Néanmoins, lors du vol de retour, deux Hawker s'accrochent en vol, ne laissant aucune chance à leurs équipages. Un troisième est victime des Polikarpov I-15bis, mais l'un des biplans soviétiques tombe sous les coups des chasseurs d'escorte. C'est la première victoire aérienne remportée par un pilote suédois lors du second conflit mondial. Malheureusement, il ne reste au détachement qu'un seul Hart disponible ! Déception de courte durée, car ces Gladiator suédois sont bientôt suivis d'autres, au titre d'une trentaine d'exemplaires cédés par le gouvernement britannique à celui d'Helsinki. Ils équipent partiellement la LLv 26 qui ne reçoit dans un premier temps ses Fiat G.50 qu'au compte-gouttes, puis ils seront transférés aux LLv 12 et 14, au sein desquelles ils prendront le relais des Fokker C.X particulièrement malmenés. Au rang des donateurs figure aussi la France qui, dans les premiers jours de 1940, cède à son tour 50 Morane-Saulnier MS.406. Les premiers, prestement remontés et affectés



à la nouvelle *LLv 28*, arrivent en unité le 4 février. Par ailleurs, une commission d'achat ramène également des États-Unis un lot de 44 chasseurs monoplans Brewster Model B-239, version export du F2A-1 Buffalo. Ils ont été obtenus à bon prix, car issus d'une première tranche de production rejetée par l'US Navy qui percevra à la place des F2A-2 améliorés... Douze Hawker Hurricane arriveront trop tard pour participer au conflit, tout comme six Caudron C.714 (dans leur cas, il s'agit plutôt d'une chance pour leurs utilisateurs !). Afin de limiter les risques liés au transport maritime en zone de guerre, la plupart de ces appareils étrangers sont livrés et remontés en Suède, qui, durant la guerre d'Hiver, constitue une véritable base arrière pour *l'Ilmavoimat*.

Le 1^{er} février, au sol, les quatre armées soviétiques engagées en Finlande, ayant reçu l'appui d'une cinquième, repartent à l'offensive. Du point de vue aérien, il semble que les VVS aient tiré les leçons de leurs erreurs. En effet, les bombardiers, fussent-ils considérés comme rapides, ne sont plus lâchés dans des expéditions au long cours, d'inspiration vaguement stratégique, mais interviennent désormais en appui direct de l'offensive, sous forte couverture assurée par les IAP qui ont été également renforcés. La chasse finlandaise dispose d'environ 60 chasseurs pour y faire face et tendra à maintenir ce chiffre constant tout au long des opérations. Une répartition des rôles tend alors à s'établir entre les Gladiator, en principe chargés de juguler la menace constituée par les I-16 et autre I-153, tandis que les D.XXI engagent les bombardiers.

Dès le 2 février, la *LLv 26* ouvre le palmarès de son nouveau Gladiator, un I-153 étant victime du lieutenant Berg. Le 13, lors d'une grosse explication au-dessus du lac Lagoda qui oppose les biplans de chasse d'origine britannique à leurs homologues porteurs de l'étoile rouge, survient malencontreusement un vol de bombardiers dont sept sont finalement victimes de l'habileté des aviateurs de la *LLv 26*. Quatre jours plus tard, la *LLv 28*, basée dans le sud-ouest du pays assez loin de la ligne de front, ouvre néanmoins le compteur de ses MS.406 : en l'occurrence, c'est à un DB-3 qu'échoie l'honneur douteux de succomber le premier sous les coups du chasseur français aux couleurs finlandaises.

Mais le vent a tourné et la supériorité écrasante des Soviétiques pèse dramatiquement sur la suite des événements. C'est ainsi que le 25 février, trois Gladiator sont abattus au terme d'un combat qui coûte à leur adversaire quatre avions d'observation Polikarpov R-5, mais dans lequel les I-153 tirent cette fois superbement leur épingle du jeu. Les Fiat G.50, enfin opérationnels, marquent leurs premiers points à la fin du mois, quand ceux de la *LLv 26* (où ils commencent à remplacer les biplans Gloster) descendent un I-16 et un DB-3. Le 29 février, après avoir déjà perdu un Gladiator dans la matinée, les Finlandais sont surpris par des bombardiers qui se révèlent en fait être 24 chasseurs Polikarpov I-16 et I-153 bien décidés à en découdre. Si deux I-16 ne rentrent pas, c'est également le cas de deux Gladiator et d'un D.XXI. Le 1^{er} mars, l'armée de Mannerheim, à bout de forces, abandonne l'isthme de Carélie aux troupes soviétiques qui poursuivent leur marche vers l'ouest. Exploitant leur avantage, celles-ci commencent à traverser le golfe de Finlande pris par les glaces. À l'image des Chevaliers teutoniques mis en scène par Eisenstein dans le film Alexandre Nevski, les colonnes de l'Armée rouge sont alors victimes des appareils de *l'Ilmavoimat* qui, bombardant la banquise, la font s'effondrer sous le poids des hommes et des véhicules. Les Bristol Blenheim des *LLv 42* (de création récente), *44* et *46* sont particulièrement actifs dans ce rôle. Au cours des dernières heures du conflit, les bimoteurs perdent deux des leurs, abattant



▲ Ravitaillement en essence, en mars 1944, d'un Bristol Blenheim Mk. I de la *Täydennyslentolaivue 17* à Tikkakoski, terrain bordant le lac Luonetjärvi. Les nombreux clichés couleur de cet article permettent d'apprécier les camouflages des appareils de *l'Ilmavoimat*.

► En haut : Vérification et simbleautage des mitrailleuses Browning d'un biplan de chasse Gloster Gladiator de la 1^{re} section de la *LLv 16*, à Viiksjärvi le 25 mars 1942.

► En bas : Embarquement de l'amiral Gustav von Schoultz, ancien commandant de la marine finlandaise, à bord d'un Blackburn Ripon à Lahdenpohja (actuelle Lakhdenpohkia en Russie) le 19 mars 1940.

en retour trois ou quatre I-153. Les chasseurs de deux camps interviennent en effet en nombre dans le ciel carélien et se neutralisent mutuellement : cinq sont en effet perdus de chaque côté.

Toutefois, au bout d'une semaine de combats, l'offensive soviétique s'enraye. Dans l'impasse l'un et l'autre, les belligérants entament des négociations. Le 13 mars, un cessez-le-feu entre en vigueur. Sans assistance militaire extérieure, épuisée, mise sous la pression d'un ennemi qui sait pouvoir compter sur son formidable réservoir humain et matériel à l'apparition des beaux jours, la Finlande finit par concéder d'importants gains territoriaux à son adversaire, en l'occurrence la totalité des revendications formulées par Moscou *Antebellum*. Mais dans l'esprit des Finnois, conscients que de grands bouleversements géopolitiques sont à venir, ces conditions de paix et ces sacrifices sont temporaires...

Les chasseurs du *LeR 2* ont effectué durant la guerre d'Hiver pas moins de 3 486 sorties, soit les deux tiers de toutes celles de *l'Ilmavoimat*, et sont crédités de 170 victoires aériennes homologuées. Ils n'ont perdu au combat que 23 machines, sur un total de 67 pour l'ensemble des formations de l'aviation finlandaise. En outre, dix pilotes de chasse ont accédé au statut d'as. Au total, les Finlandais estiment avoir détruit directement 539 avions ennemis dont 60% sont attribués aux unités de DCA !



◀ et ▼ Retour d'une mission de reconnaissance d'un Gloster Gladiator Mk. II à Utti le 24 juin 1941, alors que nous sommes très exactement à la veille de la reprise des hostilités entre la Finlande et l'Union soviétique. Le commandant Ahokas pose à la descente devant son biplan.

Pour leur part, les Soviétiques ont réalisé plus de 100 000 sorties, au cours desquelles 427 victoires ont été revendiquées pour des pertes au combat s'élevant officiellement à 261 appareils, mais celles du seul fait de l'ennemi pourraient cependant avoir été en réalité deux fois plus importantes et donc proches des chiffres avancés par le camp d'en face. Par ailleurs, aucune mention n'est faite des pertes subies sur d'autres causes ou des appareils irrécupérables abandonnés dès leur retour de mission. Dans ces conditions, c'est sans doute plus d'un millier d'appareils que les VVS ont vu disparaître dans cette aventure finlandaise qui laisse à tous les pilotes comme un goût d'inachevé.

LA GRANDE TRÊVE

Bien qu'amputée territorialement, la Finlande peut se targuer d'avoir préservé son honneur national et d'avoir forcé l'admiration du monde entier face à l'« ogre soviétique » grâce au comportement remarquable de ses forces armées, et en particulier de ses aviateurs dont les exploits rapportés de Berlin à Londres et de Paris à Rome attirent le respect et la sympathie de tous, fussent-ils entre eux adversaires. Dans un premier temps, Helsinki adopte une prudente réserve vis-à-vis de l'Allemagne, sans doute pour partie à cause des mauvais souvenirs de 1918, lorsqu'un protectorat germanique avait failli se substituer à celui plus traditionnel des Slaves, pour partie du fait des nouvelles relations cordiales affichées, au moins officiellement, entre Hitler et Staline. Cette situation diplomatique complexe le devient encore davantage quand, à la fin du printemps 1940, après avoir occupé le Danemark et la Norvège, la Wehrmacht triomphe à l'Ouest et que l'URSS adresse des ultimatums à la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie. Du fait de

ces nouvelles intimidations de Moscou, les relations avec la Finlande se tendent à nouveau. Au-dessus du golfe de Finlande, les patrouilles des deux aviations se croisent, se provoquent, viennent échanger des petits gestes pas toujours amicaux ni respectueux. Avant de retomber un tout petit peu, cette crise culmine le 14 juin, quand un Junkers Ju 52 civil de la compagnie nationale Aero Oy est abattu... par erreur par deux bombardiers soviétiques Iliouchine DB-3 pendant la Grande trêve, alors qu'il reliait Helsinki depuis Tallinn. Les VVS se montrent plus agressives : dans les 48 heures qui suivent, l'Armée rouge réoccupe sans coup férir les trois pays Baltes. Dès lors, isolée de tous, sauf peut-être de la Suède neutre, la Finlande doit plus que jamais compter sur ses propres ressources uniquement. En plus des avions de chasse acquis un

peu partout au gré des disponibilités et sans le moindre souci de standardisation – souci probablement considéré comme une lubie de riches – l'*Ilmavoimat* reçoit des bombardiers Blenheim supplémentaires : 22 exemplaires, dont la moitié sont de nouveaux Mk. IV livrés par la Grande-Bretagne durant les dernières heures de la guerre d'Hiver. D'autres Blenheim ne tarderont pas à être produits localement (pour le compte, il s'agira de Mk. I, seule variante pour laquelle la licence de production a été accordée dans un premier temps). Des Avro Anson arrivent également du Royaume-Uni afin de former les équipages de bimoteurs et d'assumer les tâches de liaison, tandis que 12 Westland Lysander reprennent certaines des missions assumées par les Fokker C.X. À cette même époque, la livraison par l'Union sud-africaine de vieux Gloster Gauntlet





▲ Ravitaillement en essence d'un Bristol Blenheim de la LLv 46 à Tikkakoski le 7 mars 1940. Celui-ci est de la version Mk. IV, dont onze exemplaires sont perçus par les Finlandais, de la part de Londres, durant les ultimes heures de la guerre d'Hiver.

◀ Les clichés de chasseurs soviétiques réutilisés par l'*Ilmavoimat* après la guerre d'Hiver sont moins répandues, aussi n'avons nous pas résisté à l'envie de vous divulguer cette vue d'un Polikarpov I-153 de prise désormais paré du swastika bleu.

(prédécesseur du Gladiator, lui-même désormais obsolète) est sans doute appréciée... à sa juste valeur. Par chance, la chute de la France et la bonne volonté de ses nouveaux maîtres allemands, désireux de s'attirer les bonnes grâces d'Helsinki au cours de la « croisade » qu'ils projettent, permet à l'aviation finlandaise de mettre la main sur 25 Morane 406 supplémentaires et 16 Curtiss H-75 A (de différentes versions). Pour être tout à fait précis, il ne s'agit pas ici de dons mais bien de ventes, voire d'échanges de bons procédés (avions contre droit de passage sur le territoire finnois en prévision de « Barbarossa »). Enfin, les huit Polikarpov I-153, ainsi que les cinq TB-3 et huit SB-2, capturés

lors de la guerre d'Hiver et conservés sous les couleurs nationales après l'armistice, peuvent être considérés comme une obole un peu insolite concédée par l'ennemi soviétique.

Quoi qu'il en soit, au printemps 1941, la situation de l'aviation finlandaise s'est améliorée, tandis que comparativement celle des unités soviétiques basées dans la région de Leningrad s'est détériorée tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif. Le rapport de forces dans le Grand nord n'est maintenant plus que de 2 contre 1 en faveur des VVS ! Résultat d'intenses mais tardives tractations secrètes avec l'Allemagne, le 17 juin 1941, la Finlande décrète la mobilisation générale.

▲ Vol de Curtiss H-75 A des LLv 12 et 36 du *Lentorykmentti 1* dans le secteur de Nurmoila, le 18 octobre 1943. La grande force des pilotes finlandais est de savoir tirer le meilleur de leurs machines a priori obsolètes et d'exploiter à fond les qualités qu'ils en ont décelé. Le Curtiss est ainsi très apprécié, au point d'être surnommé « Sussu » (« nénéte ») dans l'*Ilmavoimat* !



Helsinki considère sa cobelligérance avec le III^e Reich non comme un alignement ou une adhésion à l'idéologie national-socialiste, pas plus que comme une participation à la « Croisade contre le bolchévisme », encore moins comme une soumission, mais bien comme un moyen de récupérer les territoires cédés en mars 1940 : pour la Finlande, c'est la guerre de Continuation. En vue de prendre sa revanche sur les VVS, l'*Ilmavoimat* déploie, le 22 juin 1941, 220 appareils de première ligne (une quarantaine étant tenue en réserve) dont deux tiers de chasseurs répartis entre quatre *LeR* :

LeR 6 : commandant Llanko

LLv 6 – 10 appareils (SB-2, I-153 et Marinens Flyvebaatfabrikk M.F.11)
 LLv 12 – 11 appareils (Curtiss H-75, Gladiator, Fokker C.X)
 LLv 14 – 13 appareils (Curtiss H-75, Gladiator, Fokker C.X)
 LLv 16 – 17 appareils (Fokker C.X, Lysander et Gladiator)

LeR 2 : lieutenant-colonel Lorentz

LLv 24 – 34 appareils (Brewster B-239)
 LLv 26 – 28 appareils (Fiat G.50 et Brewster B-239)
 LLv 28 – 30 appareils (MS.406)

LeR 3 : lieutenant-colonel Nuotio

LLv 30 – 26 appareils (Hurricane et Fokker D.XXI)
 LLv 32 – 25 appareils (Fokker D.XXI)

LeR 4 : lieutenant-colonel Somerto

LLv 42 – 10 appareils (Blenheim Mk. I),
 LLv 44 – 8 appareils (Blenheim Mk. I)
 LLv 46 – 4 appareils (Blenheim Mk. IV et DB-3)

Isolés:

LLv 15 – 7 appareils (Junkers K.43 et W 34)

Les Finlandais disposent également d'environ 200 appareils d'entraînement et de servitude. Les VVS et VMF (aéronautique navale soviétique) alignent pour leur part environ 550 avions répartis pour moitié entre chasseurs (principalement des I-16) et bombardiers (SB-2 en majorité).

LA GUERRE DE CONTINUATION

Contrairement à une idée répandue, les Finlandais ont été scrupuleusement tenus à l'écart de toute la phase de planification de l'opération « Barbarossa ». Mis dans la confiance quelques jours avant le déclenchement de l'invasion allemande, ils doivent donc en gérer les conséquences dans l'urgence. Helsinki ayant, en contrepartie de livraisons d'armements, autorisé la Luftwaffe à utiliser certaines facilités au nord de son territoire, les Soviétiques se doutent que l'aviation ennemie menace le port stratégique de Mourmansk.

Le 22 juin 1941, la Wehrmacht lance son offensive contre l'Union soviétique, mais la Finlande n'est pas encore partie prenante. Cependant, les Soviétiques préfèrent prendre les devants et le traité de paix signé le 13 mars 1940 vole en éclats. Le 25 juin, les VVS bombardent plusieurs cibles en Finlande, ce qui entraîne aussitôt une déclaration de guerre à l'URSS : c'est le début de la fameuse guerre de Continuation qui va durer trois ans, durant laquelle les Finnois seront d'abord alliés [2] aux Allemands avant de devoir les chasser de leur pays sous la pression d'une Armée rouge victorieuse.

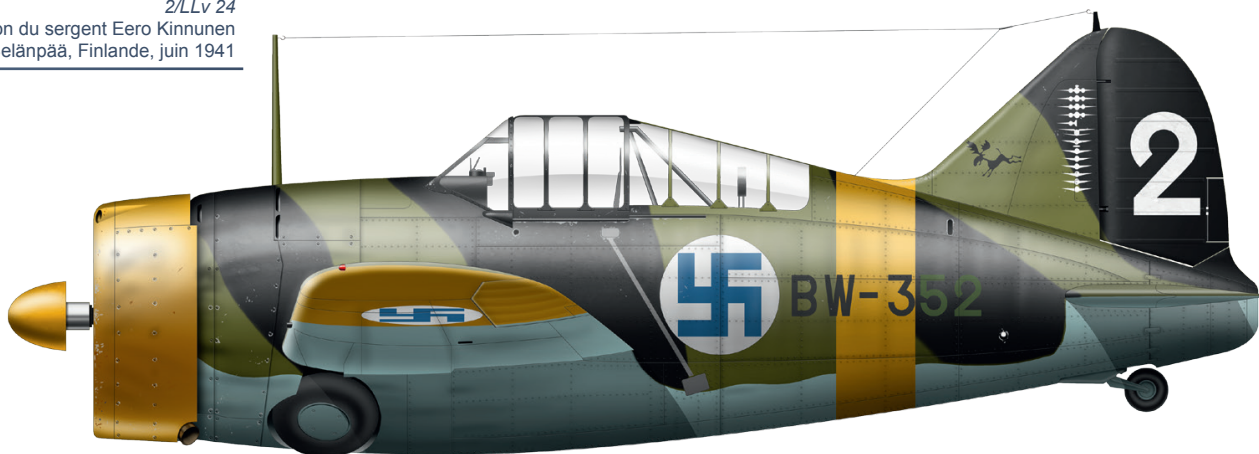
Bien que prenant l'initiative de frapper les premiers, les Soviétiques semblent avoir oublié les enseignements de la guerre d'Hiver. Ainsi, lorsqu'ils envoient, ce premier jour de leur campagne de bombardement punitive sur la Finlande, 150 bombardiers sans escorte survoler le sud du pays, l'affaire tourne au massacre : les LLv 24 et 26 revendiquent en effet 23 bimoteurs ennemis abattus ! Avec respectivement 10 et 13 victoires à leur actif, les Brewster B-239 et les Fiat G.50, considérés ailleurs comme des chasseurs assez médiocres, enregistrent un impressionnant succès.

[2] Pour être tout à fait exact, ils ne sont pas alliés des Allemands, mais cobelligérants puisqu'ils joignent leur effort de guerre à l'*Ostheer*, mais annoncent dès le départ des limites très claires et non-discutables à leur offensive, dont l'objectif est seulement de récupérer les territoires perdus en 1940. C'est ainsi que les promesses hitlériennes d'agrandir les frontières de la Finlande à toute la Carélie, voire même à l'Ingrie (les Ingriens sont ethniquement parents des Finlandais) et à la péninsule de Kola, en échange d'une participation plus poussée au siège de Leningrad ne trouveront pas preneur à Helsinki. L'armée finnoise n'ira, au Sud-Est, pas plus loin que le lac Onega, plein Est, refusera de couper la voie ferrée de Mourmansk, et au Sud dans l'isthme de Carélie, ne dépassera pas de beaucoup la ligne Mannerheim.



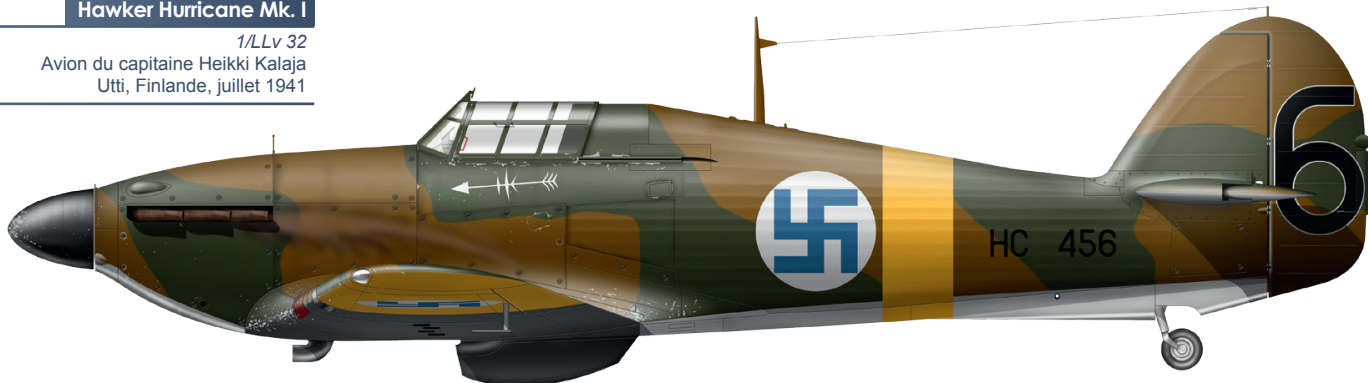
Brewster B-239 Buffalo

2/LLv 24
Avion du sergent Eero Kinnunen
Selänpää, Finlande, juin 1941



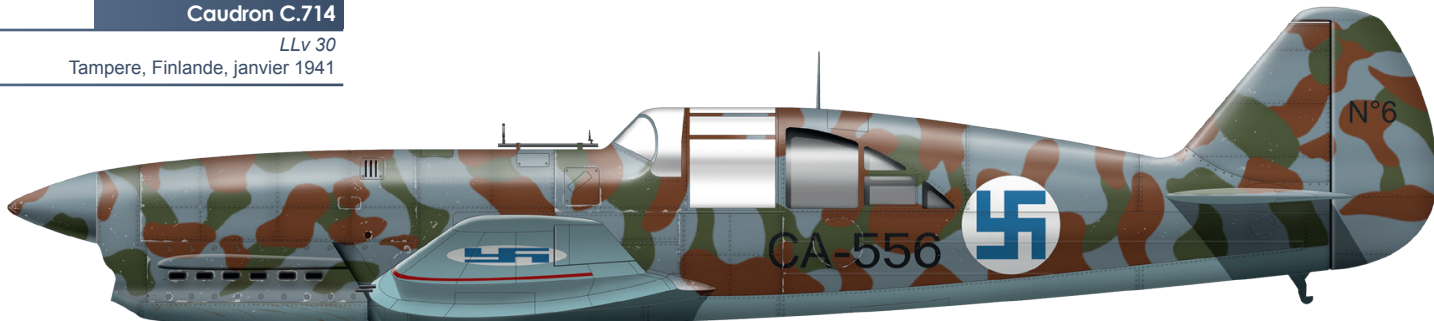
Hawker Hurricane Mk. I

1/LLv 32
Avion du capitaine Heikki Kalaja
Utti, Finlande, juillet 1941



Caudron C.714

LLv 30
Tampere, Finlande, janvier 1941



Marinens-Hoever MF.11

4/LLv 6
Îles Åland, Finlande, août 1942





► Un Fiat G.50 finnois sur l'aérodrome de Joroinen le 29 juin 1941. Mécano et pilote attendent, avec un flegme typiquement finlandais, la prochaine alerte sous le soleil radieux de cet été placé sous le signe de la revanche de tout un pays !

◄ Un Brewster Buffalo camouflé en bordure de la piste de Selänpää le 24 juin 1941. Nul part ailleurs dans le monde, cet appareil de construction américaine, si décrié, n'enregistrera autant de succès.

Le caporal Lampi, pilotant un Buffalo de la LLv 24, était aux premières loges ce 25 juin : « Nous avons décollé à deux sur alerte. Cinq minutes plus tard, nous sommes tombés, en vue de Heinola, sur une forte escadre ennemie. J'ai attaqué le bombardier situé à l'extrême droite du dispositif adverse. Je l'ai tout de suite touché. Il a piqué tout droit dans une forêt. Je m'en suis pris ensuite à deux de ses congénères que j'ai touchés presque simultanément. Poursuivant sur

ma lancée, je me suis alors attaqué au troisième élément de leur formation. Il a commencé à fumer en perdant de l'altitude. Mais quand j'ai voulu lui porter le coup de grâce, il s'est comme arrêté en plein vol. Emporté par ma vitesse, je l'ai dépassé et son mitrailleur a ainsi pu m'allumer à courte distance. Je suis parvenu à me dégager et à revenir au contact. Cette fois, je n'ai pas pris de risque : je l'ai tiré de loin, juste une courte rafale. En feu, il s'est désintégré en

touchant la surface d'un lac. Par ailleurs, j'ai noté que le sergent Kinnunen en avait eu deux lui aussi. » En fait, les deux pilotes ont affronté les SB-2 du 201^e SBAP seront crédités chacun de 2,5 victoires, permettant par la même occasion à Lampi d'accéder au statut d'as. Encore une fois, l'état des pertes soviétiques corrobore pratiquement les revendications de l'autre camp, puisque 19 SB-2 et un TB-3 sont rapportés comme perdus du fait de la chasse ennemie !

► Les pilotes de la 2LLv 24 comparent le modèle réduit de Buffalo sculpté par l'un d'entre eux avec l'original. De gauche à droite : Eero Kinnunen, Lauri Pekuri, Heimo Lampi, Paavo Koskela, Urho Lehto, Väinö Pokela, Osmo Lehtinen, Eino Peltola et Sulo Lehtiö. Le socle de la maquette reprend le swastika de la cocarde nationale.



▲ Le sergent-chef Oiva Tuominen (44 victoires) pose accoudé sur l'aile de son Fiat G.50 le 7 juillet 1941. On remarque que les écarts de températures hiver-été ont sérieusement attaqué la peinture de son avion pourtant pratiquement neuf !

Les Morane de la Llv 28, eux, doivent se contenter de miettes, en l'occurrence un SB-2 égaré. Après cette cuisante défaite, les VVS poursuivent leurs actions contre la Finlande quelques jours encore, mais de façon plus sporadique. Au terme de cet épisode, elles revendiquent finalement la bagatelle de 130 « avions fascistes » détruits en vol ou au sol. Pour autant, aucun appareil de l'*Ilmavoimat* n'est mis définitivement hors de combat du fait de l'ennemi, alors même que 34 victoires (la plupart justifiées) sont revendiquées par ses pilotes en retour. On notera, au passage, la performance du sergent-chef Tuominen, de la Llv 26, qui, malgré la défaillance d'une partie de son armement de bord ne laissant à son G.50

qu'une seule mitrailleuse 12,7 mm en état de fonctionner, parvient le 4 juillet à descendre quatre SB-2 du 72^e SBAP, dont toutes les épaves pourront être retrouvées ! Les troupes du maréchal Mannerheim passent à l'offensive en Carélie le 10 juillet, appuyant de fait la poussée de la Wehrmacht au nord de l'Union soviétique. En moins de six semaines, l'armée finlandaise reprendra ainsi tous les territoires perdus l'année précédente. Début septembre, elle pénétrera même en URSS et atteindra la rivière Svir au nord de la ville de Leningrad dont les Allemands entameront le terrible siège. L'aviation finlandaise soutient cette progression du premier au dernier jour. Dès le début, les féroces B-239 de la Llv 24 font des ravages dans les rangs ennemis.

Le 8 juillet, ils rapportent la destruction de deux bombardiers et six chasseurs. Le lendemain, lors d'un combat à 9 contre 15, les pilotes du commandant Magnusson, parmi lesquels figure l'adjudant Juutilainen (le futur as des as de l'*Ilmavoimat*), utilisant la technique du *Hit and run*, descendent huit I-153 sans enregistrer de leur côté la moindre perte. Alors que la Carélie cédée un an plus tôt est finalement reprise à la fin du mois de juillet, la Llv 32 est engagée au feu avec son parc hétéroclite composé de Hurricane Mk. I, de Curtiss H-75 A et de quelques B-239. Le 15 août, les rives du lac Ladoga sont investies, le 30 la ville de Vyborg, située à 30 km au nord-ouest de Leningrad, est prise après un siège de quelques jours. Dans les airs, alors que les appareils d'appui et les Blenheim se démènent pour apporter tout l'appui possible aux troupes terrestres, les chasseurs poursuivent leur moisson de victoires très souvent récoltées aux dépens de biplans de chasse Polikarpov. C'est ainsi que neuf d'entre eux sont abattus le 12 août, de nouvelles victimes des Brewster en maraude, Juutilainen revendiquant à lui seul trois Tchaïka. Le 3 septembre, sept autres tombent sous les coups des Curtiss H-75 de la Llv 32 emmenés ce jour-là par le capitaine Berg. Cependant, la palme de l'agressivité et de la réussite revient aux Morane 406 (qui l'eût cru !) de la Llv 28, dont une patrouille envoi à elle seule au tapis, lors de deux engagements distincts au-dessus de la Svir, six I-16 et I-153 avant de faire subir le même sort à trois bombardiers et deux de leurs chasseurs d'escorte. Soit un total extraordinaire de 11 victoires en moins d'une heure réparties entre les quatre pilotes impliqués (trois triplés et un doublé). Le 23 septembre, des Buffalo surprennent des I-16 qui attaquent les avant-postes au sol.





► Un Hawker Hurricane photographié au décollage à Immola le 10 octobre 1941. Les douze appareils de ce modèle subissent leur baptême du feu à l'occasion de « Barbarossa », car ils sont arrivés trop tard pour être engagés lors de la guerre d'Hiver.



► Jolie photo couleur de deux Morane-Saulnier MS.406 de l'*Ilmavoimat* prise sur un terrain d'aviation en Lettonie le 9 septembre 1943. Là encore, les Finlandais savent exploiter les rares atouts d'un avion français devenu totalement obsolète.

En deux missions, les chasseurs d'origine américaine balaient le ciel, huit monoplans soviétiques restant sur le carreau. Avec l'arrivée précoce de l'hiver, l'avance ralentit et les lignes se figent peu à peu. Les escadrilles de chasse finlandaises peuvent enfin souffler. Elles l'ont bien mérité. En six mois, la LLv 24 a inscrit 135 victoires à son

tableau de chasse, suivie par la LLv 28 qui en compte 70, et les LLv 26 et 32 créditées de 52 chacune. Ces succès ont été obtenus pour la perte de seulement 10 appareils : 5 Morane 406 et 5 Curtiss H-75. Intouchable, le Brewster B-239 affiche un insolent 132 à 0 qui se passe de tout commentaire. Au rayon des as, trois pilotes ont vu leur palmarès atteindre

le chiffre de 13 victoires : Oiva Tuominen, qui est devenu le premier aviateur à recevoir la plus haute distinction militaire de son pays, instituée le 16 décembre 1940, à savoir la Croix de Mannerheim (qui lui est décernée le 18 août), Ilmari Juutilainen, et Lauri Nissinen. Mais le palmarès de Juutilainen va bientôt monter beaucoup, beaucoup plus haut.

L'ENLÈVEMENT

L'année 1942 marque de début d'une guerre de positions dans le Grand nord. Dans le domaine aérien, les Soviétiques mettent alors au rebut leurs chasseurs Polikarpov et leurs bombardiers Tupolev des débuts pour aligner des appareils technologiquement beaucoup plus avancés, de conception nationale comme les monomoteurs LaGG-3 et Yak-1 ainsi que les bimoteurs Petlyakov Pe-2, ou d'importation, comme les Hawker Hurricane Mk. II ou les Curtiss P-40 obtenus dans le cadre d'un prêt-bail dont les dispositions ont désormais été étendues à l'URSS. En d'autres termes, l'*Ilmavoimat*, qui elle ne se renouvelle guère, va rapidement perdre la légère supériorité technologique dont elle bénéficiait au début de la guerre de Continuation. Néanmoins, ses pertes, au moins au niveau des unités de chasse, demeurent modérées, de sorte que ses pilotes en viennent à posséder une énorme expérience, faisant du *LeR 2* une escadre d'élite composée de véritables *Experten*.

[3] Surnom du Brewster Buffalo en raison de la forme de son fuselage.

Les premiers accrochages avec des Hurricane porteurs de l'étoile rouge des soviets se produisent en fait dès décembre 1941. Force est alors de constater que ceux-ci, souvent identifiés comme des MiG-3, ont la peau beaucoup plus dure que celle des I-153, voire même des I-16. L'as de la *LLv 28*, le sergent Toivo Tomminen (6,5 victoires), trouve ainsi la mort lors d'un combat au cours duquel son MS.406 entre en collision avec l'un d'entre eux le 4 décembre. Par ailleurs, les chasseurs Hawker des VVS vont s'acharner à pourrir la vie des unités chargées de la coopération avec les forces terrestres. Les vieux Fokker D.XXI qui en constituent l'épine dorsale ne font désormais plus le poids. Même couverts par les B-239 du commandant Magnusson, ceux-ci ne peuvent maintenant plus opérer à leur guise au-dessus des lignes. À l'extrême nord du théâtre des opérations, dans la région de la mer Blanche, six « Hurri » sont toutefois victimes des « tonneaux volants » [3] de la Brewster Aeronautical Corporation en février. Huit autres le sont en mars dans le sud, lors d'offensives ponctuelles conduites par les forces de Mannerheim.



▼ Bristol Blenheim Mk. I de la *Täydennyslentolaivue 17* décollant sur la piste du lac Luonetjärvi en mars 1944. Les bimoteurs britanniques sont utilisés avec parcimonie par les Finlandais, mais jamais par hasard...



► Départ en mission pour ce Fokker D.XXI du *Lentorykmentti 1* basé à Nurmoila. Nous sommes à l'aube du 18 octobre 1943 et les premiers rayons de soleil pointent à l'horizon.

1



2



En avril, l'Armée rouge contre-attaque sur la Svir, mais son avance est rapidement bloquée et ses divisions refoulées. Dans les airs, il en va autrement. Si tout se passe toujours aussi bien pour les chasseurs, les avions de reconnaissance, d'appui et de bombardement frappés du swastika bleu, intensivement mis à contribution, le payent au prix fort (à l'échelle

de leurs faibles effectifs). C'est ainsi que plusieurs Heinkel disparaissent sur accident ou du fait de l'ennemi, laissant les unités de bombardement dangereusement à court de moyens. Le 6 avril, après avoir attaqué à plusieurs reprises l'aérodrome de Tiiksjärvi (Carélie) et avoir essuyé en retour la riposte des Buffalo de la LLv 24, y compris jusque sur leurs

propres bases de départ, les VVS décident d'écraser ce nid de vipères (l'histoire ne dit pas si elles étaient lubriques selon l'expression chère à Staline). Contrariés par une mauvaise météo, les Soviétiques ne peuvent finalement y dépêcher que sept bombardiers escortés par 18 chasseurs Hurricane. Repérée très tôt par le réseau de guet adverse, la foudre s'abat sur



1 - Autre cliché des deux Morane vus précédemment sur un terrain d'aviation letton le 9 septembre 1943. Nous n'avons pas pu déterminer la raison de leur présence dans ce pays balte.

2 et 4 - Morane-Saulnier MS.406 décollant pour une reconnaissance armée depuis l'aérodrome de Viitana, le 17 mars 1942.

3 - Une escadrille de Morane MS.406 basée à Joensuu, sur la rive du lac de Pyhäselkä, le 25 juillet 1941. En bordure de piste, les fûts d'essence et bouteilles d'oxygène sont (trop) près des appareils parés à décoller à la moindre alerte.

la formation : deux SB-2 et pas moins de 12 Hurricane sont en effet revendiqués par les pilotes finnois. Trois d'entre eux le sont par le sous-lieutenant Nissinen (LLv 24), auteur du rapport reproduit ici :

« J'étais le leader de la patrouille haute. On rentrait d'une mission de reconnaissance sur Belomorsk quand le contrôle nous a avertis de la présence de 25 appareils ennemis dans notre zone. Nous avons pris de l'altitude afin de les engager avec le maximum d'avantage tactique. Au contact, cela a tout de suite dégénéré en combat tournoyant. Je tirais sur tout avion ennemi passant à ma portée sans parvenir à en descendre un seul, jusqu'à ce que j'avise un Hurricane solitaire. J'ai ouvert le feu. Pour se dégager, il a alors exécuté un

demi-tonneau et a piqué vers le sol. Je l'ai suivi en lui décochant de courtes rafales. Son moteur a laissé échapper une petite fumée grise. Il n'a jamais redressé et a percuté à la verticale dans un bois de sapins. Tout s'est ensuite calmé d'un seul coup, les Russes ayant rompu l'engagement. Cependant, quelques minutes plus tard, je suis tombé sur un autre isolé essayant de se défilé à basse altitude. J'ai pu me placer dans son angle mort sans qu'il m'aperçoive et je l'ai abattu à son tour. Nous avons ensuite poursuivi une paire de monomoteurs « rouges ». Mon troisième de la journée était l'un d'eux. Attaqués par en dessous, ils ont à peine réagi... et de toute façon trop tard. Je n'ai récolté dans mon appareil aucun impact résultant de tirs ennemis. »

Les VVS reconnaissent la perte d'un Tupolev SB-2 du 80^e BAP ainsi que de six Hawker des 609^e et 767^e IAP, mais rapportent quatre victoires. Il semble en fait qu'un seul Brewster ait été sérieusement endommagé et son pilote blessé, l'un comme l'autre touchés par des tirs de défense du SB abattu.

Les combats se poursuivent tout au long du printemps avec des scores toujours aussi favorables aux pilotes du commandant Magnusson. Le 8 juin, ils enregistrent un 5 à 1, puis un 4 à 2 le 25 du même mois. Depuis quelques jours, la fin mai très exactement, est intervenue une profonde réorganisation de l'ordre de bataille de l'aviation finlandaise. Désormais, les régiments (*LeR*) ne sont plus constitués en fonction du rôle que leurs composantes sont amenées à tenir mais selon une répartition géographique. Ainsi, concentrés sur le front de Carélie, le *LeR 1* est placé au centre (région d'Olonets), les *LeR 2* et *3* sur chaque flanc (respectivement au nord sur le lac Onega et au sud le long de l'isthme de Carélie). Enfin, le *LeR 4*, sans affectation géographique précise, regroupe les bombardiers, dont 15 Dornier Do 17 Z, un cadeau personnel du *Reichsmarschall* Göring récemment pris en compte [\[voir l'article sur le Do17 dans le précédent numéro\]](#).

Les combats se font alors plus rares sur le front de Carélie, des braises s'étant rallumées au sud, autour du golfe de Finlande, où les adversaires de l'*Ilmavoimat* ne sont plus les VVS mais les VMF (*Voïenno-Morskoï Flot*), autrement dit l'aéronautique navale soviétique. Ce virtuel changement d'adversaire ne se traduit pas une opposition plus forte, puisque le vieux I-16 constitue encore le cheval de bataille des unités de chasse de la flotte russe. Dans ces conditions, la *LLv 24*, encore et toujours de la partie, n'a aucun mal à tirer une fois de plus son épingle du jeu. C'est ainsi que le 18 août 1942, quatre jours après s'être adjugé 11 Polikarpov du 4^e GIAP, ses pilotes revendiquent la destruction de 13 I-16, deux Pe-2 et un Hurricane à l'issue d'un très important accrochage. La Flotte de la Baltique admet seulement la perte d'un Yak-1 de son 21^e IAP et d'un LaGG-3 du 71^e IAP.

Cependant, les chasseurs finlandais ne sont pas les seuls à se distinguer. Les Tupolev SB-2 de prise de la *LLv 6*, chargés des missions de patrouille maritime au-dessus de la Baltique, marquent également des points. Ainsi, le capitaine Birger Ek et son équipage revendiquent-ils, entre le 8 juin et le 22 septembre, la destruction de quatre sous-marins ennemis ! Pour ce fait d'arme, Ek reçoit à son tour la prestigieuse Croix de Mannerheim, dont il devient Chevalier à l'instar de plusieurs de ses camarades pilotes de chasse et de quelques-uns du bombardement. Le récipiendaire et son équipage survivront au conflit après avoir réalisé ensemble plus de 1 000 missions de guerre. Il apparaît cependant qu'aucun des quatre sous-marins portés à leur crédit n'a en réalité coulé ! Tous ont en effet rejoint, endommagés, leur port d'attache...

Dans la partie centrale du front, la *LLv 32*, déployée à Nurmoila près du lac Onega, doit, avec ses H-75, faire face à un fort parti, puisque les unités qui lui sont opposées disposent de



matériels bien plus modernes que les siens. Qu'à cela ne tiennent, les Finlandais vont démontrer une fois encore qu'avec du courage, du savoir-faire et un peu de chance, un Curtiss peut affronter un MiG-3 ou un LaGG-3 et en sortir... vainqueur ! Entre les mois de mai et de décembre 1942, la *LLv 32* obtient l'homologation de 65 appareils ennemis sans qu'aucun des siens ne soit perdu au combat. Avec l'arrivée de l'hiver, un épais manteau blanc recouvre une fois de plus tout le front Nord. Il est le bienvenu pour chacun des protagonistes qui va en profiter pour refaire ses forces. Hormis la chasse, les autres

composantes de l'armée de l'air finlandaise ont beaucoup souffert de cette année de combat, qui laisse l'*Ilmavoimat*, au 31 décembre 1942, avec seulement 135 appareils de première ligne, soit près de 50% de moins qu'à la même date l'année précédente.

S'agissant précisément des chasseurs qui, dans leur globalité, revendiquent 355 victoires aériennes pour l'ensemble de l'année 1942, l'adjudant Juutilainen en est à 34 victoires. Si l'on excepte son dauphin de la *LLv 26*, Oiva Tuominen, qui vole toujours sur Fiat, les quatre as en tête du palmarès de l'*Ilmavoimat* sont tous aux commandes d'un Brewster B-239.



3 - Le lieutenant Karhunen donne ses ordres sur la carte avant le vol de sa 3/LLv 24 à Rantasalmi le 10 juillet 1941. De gauche à droite : Ilmari Juutilainen, Jorma Karhunen et Lauri Nissinen.

2 - Tupolev SB-2 de prise de la LLv 6 sur l'aérodrome de Malmi le 21 octobre 1943. Il s'agit de l'appareil du capitaine Rolf Birger Ek, installé aux commandes ; le lieutenant Halla est au poste de bombardier.

3 - Couronne célébrant la 1 000^e mission de guerre de Birger Ek et son équipage à Malmi, ce même 21 octobre 1943. Notez la gouverne parée des quatre victoires sur des sous-marins russes (qui sont en réalité tous des *overclaims*) et l'insigne de l'escadrille.

4 - Le capitaine Rolf Birger Ek reçoit la Croix de Mannerheim à Mikkeli le 1^{er} mars 1943 (il en est alors le 106^e récipiendaire).

5 - Gros plan sur un Curtiss H-75 A « Sussu » du *Lentorykmentti 1* parti en mission aux premières lueurs du 16 octobre 1943. Comme dans la Luftwaffe et les autres aviations de l'Axe, les bandes de reconnaissance jaunes du front de l'Est sont de mise sur les appareils pour éviter les tirs fratricides.



Un avion pourtant vilipendé – c'est un euphémisme ! – dans toutes les autres forces aériennes où il a été en service. Avec 15,5 remportées sur Curtiss H-75, l'adjudant Eero Kinnunen leur tient la dragée haute. Quant au sergent-chef Urho Lethovaara n'en aligne que 11, mais cette prouesse est à peine croyable quand on se souvient que sa LLv 28 est équipée de Morane 406 et de quelques 410 à peine plus performants. Cette machine tellement décriée pendant et après la campagne de France s'impose réellement ici pour la première (et dernière) fois. Son canon de 20 mm – quand il est monté – est en outre particulièrement apprécié pour les missions d'attaque au sol dans lesquelles il se révèle un honorable « loco-buster » !

À l'évocation de ces performances, on a l'impression que tout devient possible sur ce front perdu, oublié de tous, aux confins du cercle polaire. Les Fêtes venues, la tournée du père Noël n'apporte rien de neuf sous le sapin des pilotes finnois ou plutôt dans leurs hangars. Or, le parc aérien de l'*Ilmavoimat* est énormément sollicité : les avions volent beaucoup, le plus souvent dans des conditions difficiles. Pire, le différentiel technologique apparu au second semestre 1942 menace de s'accroître, avec l'entrée en lice des Iliouchine Il-2 Chtourmovik, des Douglas Boston ainsi que des premiers La-5 et autres Yak-7, sans oublier les Curtiss P-40 de dernière génération et les P-39 Airacobra armés jusqu'aux dents.



1 - L'as Onni Paronen (12,5 victoires) prêt à décoller à bord de son Fiat G.50 à Rautu le 31 août 1942.

2 - Recharge d'air comprimé nécessaire au démarrage d'un autre Fiat G.50 sur le terrain de Noljakka, à la sortie de Joensuu, sur le lac de Pyhäselkä le 26 juillet 1941.

3 - Le même Onni Paronen dans son Fiat de la 3/LLv 26, toujours à Rautu mais quelques jours plus tard, le 3 septembre 1942.

4 - Le sergent Eero Kinnunen (as aux 22,5 victoires), de la 2/LLv 24, pose fièrement devant son Brewster Buffalo, sur le terrain de Selänpää, le 24 juin 1941. Les denses forêts caréliennes prodiguent un camouflage efficace en bord de piste pour les avions.

UNE ANNÉE TRANQUILLE ET L'AUTRE MOINS

Le 1^{er} janvier 1943, personne ne croit en Finlande en la réalisation des vœux de bonne année que l'on prononce sous l'effet d'une habitude polie. Et pourtant c'en sera une. Alors que l'Armée rouge l'emporte à Stalingrad quelques semaines plus tard, puis à Koursk au début de l'été, brisant définitivement l'élan de la Wehrmacht et annonçant son reflux définitif vers l'ouest, la ligne de front demeure en effet figée en Carélie et en Laponie.

Fruit d'une longue négociation avec son puissant allié sur le déclin, l'*Ilmavoimat* perçoit enfin, en mars, des matériels modernes. Il s'agit de 30 Messerschmitt Bf 109 G-2 qui équiperont la nouvelle LLv 34 rattachée au LeR 3. Le mois suivant, 23 Junkers Ju 88 A-4 arrivent

à leur tour ; ils sont affectés à la LLv 44 qui repasse ses Blenheim survivants à la LLv 42. Les Bristol bimoteurs sont bienvenus au sein de cette dernière escadrille, car elle avait presque été rayée de la liste des effectifs en février à la suite de la perte de trois de ses propres bombardiers Blenheim victimes d'une tempête de neige et les cinq rescapés étaient tous gravement endommagés.



► L'Ilmavoimat reçoit des Allemands 23 des 24 Junkers Ju 88 A-4 achetés début 1943 (l'un d'eux s'est écrasé lors du convoi) qui intègrent les rangs du LeR 4, en remplacement des Bristol Blenheim, dépassés à ce stade de la guerre.

◀ Dernières vérifications des mécaniciens finlandais avant le décollage sur un Messerschmitt Bf 109 G-2 de la HLLv 34 basée sur l'aérodrome de Malmi le 7 janvier 1944.

Pour leur part, les vieux B-239 continuent à faire face malgré une réelle disproportion des forces. Ceux de la LLv 24 engrangent encore des victoires face aux appareils de plus en plus performants qui leur sont opposés. Au printemps 1943, en six semaines, les as de cette unité exceptionnelle revendiquent la destruction de 81 appareils ennemis pour la perte de... deux des leurs. Dans le même temps, les Bf 109 G de la LLv 34 font état de 46 succès obtenus en parallèle aux dépens des marins-aviateurs de la Flotte de la Baltique. Durant l'été, les VVS s'engagent dans une offensive aérienne à visées stratégiques,

dont le but est de saccager les voies de communications et les industries ennemies. Les succès qu'elles remportent sont loin d'être négligeables, bien qu'elles subissent parfois de lourdes pertes. C'est ainsi que 15 de ses appareils sont descendus le 20 septembre au-dessus du golfe de Finlande par des Brewster et des Messerschmitt déchaînés qui s'en sortent sans une égratignure. En revanche, la mission de représailles conduite quelques jours plus par leurs camarades bombardiers du LeR 4 tourne au fiasco. La base soviétique frappée est à peine endommagée, pour deux

équipages perdus et sept autres bimoteurs endommagés... Heureusement, avec la fin de l'année, arrivent 30 « nouveaux » Blenheim construits localement sous licence. Ce modèle constitue toujours la colonne vertébrale du LeR 4, dont les effectifs sont complétés par les Do 17, les Ju 88 cédés par la Luftwaffe et désormais des Pe-2, deux exemplaires ayant été capturés et six autres rachetés aux Allemands qui s'en étaient eux-mêmes emparés. Cet appareil rapide prendra la relève du Blenheim dans son rôle d'avion de reconnaissance stratégique. Restons-en aux prises de guerre.



Le parc finnois comptabilise également trois ou quatre LaGG-3 reconditionnés et affectés à la LLv 32. Enfin, les Tupolev SB-2 et les vieux biplans Polikarpov continuent d'être affectés, en compagnie d'un Heinkel He 115 ex-norvégien, aux missions de lutte anti-sous-marine voire à des opérations clandestines au sein de la LLv 6. Au titre de l'année 1943, l'*Ilmavoimat* s'est un peu remplumée : elle compte en effet 188 appareils de combat opérationnels. Les chasseurs sont crédités de 307 homologations, pour 35 de leurs victimes de l'ennemi. En revanche, la défense antiaérienne ne fait état que de 16 succès, soit 10 fois moins que l'année précédente, attestant ainsi d'une relative stabilité des lignes qui ne vont pas manquer de bouger en 1944. En attendant, Helsinki change la dénomination de ses unités aériennes qui prend désormais

en compte la nature de leur mission. Les escadrilles de chasse deviennent des *HLLv* (*Hävittäjälentolaivues*), celles de bombardement des *PLLv* (*Pommituslentolaivue*) et les autres des *TLLv* (*Täydennyslentolaivue*), nom qui semble leur conférer une vague vocation pour les missions de reconnaissance. Après un mois de janvier relativement calme, le front s'embrase de nouveau en février 1944, après que les Soviétiques sont parvenus à dégager la ville de Leningrad assiégée depuis près de 900 jours. Avec cette défaite allemande, la Finlande se retrouve encore placée en première ligne face au rouleau compresseur de l'Armée rouge. Cette situation pousse le gouvernement d'Helsinki à tenter une ouverture diplomatique en vue d'une paix séparée. En attendant, les combats continuent et les bombardiers des

VVS attaquent la capitale finnoise trois nuits de suite au mois de février. Or, l'*Ilmavoimat* ne dispose d'aucun chasseur de nuit digne de ce nom. Par chance, son adversaire non plus. Voilà qui permet aux bombardiers du *LeR 4*, et en particulier aux Ju 88 A de la *PLLv 44*, de pister leurs homologues russes jusqu'au-dessus de leurs aérodromes estoniens, puis de les y bombarder alors qu'ils atterrissent ! Le 9 mars, la base de Tallinn (située à vol d'oiseau à moins de 80 km d'Helsinki) est ainsi durement frappée. Les équipages finlandais font état de la destruction d'au moins 10 appareils ainsi que d'importants dommages infligés à plusieurs autres de même qu'aux infrastructures. Un mois plus tard, c'est le terrain d'aviation de Käty, près de Leningrad, qui subit le même sort... encore plus sévèrement, puisque 17 destructions au sol sont signalées.



► L'hydravion Heinkel He 115 A du capitaine Malinen photographié à Hirviranta, sur le lac Höytiäinen, le 24 août 1941. Cet appareil, anciennement norvégien et cédé par les Allemands, est alors versé à la LLv 15.

◄ Jolie vue d'un hydravion Junkers K.43 en vol au-dessus du secteur de Tiiksjärvi le 9 juin 1941, à quelques jours du début de la guerre de Continuation.



► Le Messerschmitt Bf 109 G-2 codé MT-213 de la HLLv 34 sur le tarmac d'Utti le 24 avril 1943. Il s'agit a priori de l'appareil de l'as Eero Riihikallio (16,5 victoires).



▲ Un autre Messerschmitt Bf 109 G-2 de la HLLv 34, dont le code n'est malheureusement pas lisible en entier (MT-23?), dans le ciel de Malmi le 6 février 1944.

Le 17 mai, un raid diurne conduit par les VMF sur la ville et le port de Kotka (au sud de la Finlande, sur la côte de la Baltique) est contrarié par les Messerschmitt de la HLLv 34 aux ordres d'une vieille connaissance : le désormais commandant Eino Luukkanen. En mars déjà, alors que son escadrille était encore équipée de Bf 109 G-2, l'as finnois et ses pilotes avaient repoussé une incursion ennemie, abattant au passage cinq Pe-2 et deux chasseurs d'escorte La-5. Deux mois plus tard, l'unité de Luukkanen, ainsi que la HLLv 30, ont perçu de nouveaux Messerschmitt. Il s'agit de Bf 109 G-6 bien plus performants que les G-2 vieillissants qui ont été remisés à la HLLv 24. Ce 17 mai 1944, donc, pas moins de huit Pe-2 du 12^e GPBAP sont victimes de l'habileté des

hommes de Luukkanen, tandis que trois Yak de l'escorte subissent le même sort pour la perte d'un seul Messerschmitt. Le capitaine Puhakka a participé à cette mission mémorable : « Juste après le décollage, j'ai repéré la formation ennemie s'approchant de Kotka. Elle se composait d'au moins 10 bombardiers et du double de chasseurs. Cependant, ils nous ont sans doute également aperçus et ont alors viré vers l'est. Ne pouvant passer au-dessus de l'escorte ennemie, j'ai décidé d'attaquer les Pe-2 par en dessous. J'en ai descendu un en flammes. Il est tombé tout droit dans la mer à proximité de Hamina. Un second n'a pas tardé à l'y rejoindre. J'ai vu un membre d'équipage sauter... mais aucun parachute ne s'est ouvert. »

Deux jours plus tard, les appareils de la flotte soviétique se présentent à nouveau au-dessus de la petite ville côtière. Les hommes de Luukkanen, qui s'en tirent sans mal, revendiquent cette fois la destruction de deux Pe-2 et de quatre Yak-9. Les VVS ont retenu la leçon : ce raid sera le dernier de la série !

LA DERNIÈRE OFFENSIVE

En juin 1944, l'Armée rouge lance sa gigantesque offensive de printemps sur presque toute l'étendue de la ligne de front, de la Baltique à la mer Noire. Dans le nord, ce ne sont pas moins de 15 divisions couvertes par 1 550 appareils qui se lancent à la reconquête de la Carélie.





▲ Le major Eino Luukkanen s'apprête à décoller d'Immola le 15 juin 1944 à bord de son Messerschmitt Bf 109 G-6 de la HLLv 34.

▼ Démarrage à la manivelle du Daimler-Benz DB 605 du Messerschmitt Bf 109 G-2 du lieutenant Jorma Saarinen (23 victoires), de la HLLv 24, à Suulajärvi le 12 mai 1944. La présence ou non du bosselage de capot permet de distinguer d'un coup d'œil les deux versions du célèbre chasseur livrés par le Reich à la Finlande.



Certes, les Soviétiques alignent moins de moyens terrestres et aériens qu'en 1939, mais leurs unités sont aguerries et dotées d'un matériel abondant et techniquement au point. En outre, c'est l'été et les conditions météo favorables font toute la différence. Encaissant le choc, les troupes de Mannerheim reculeront néanmoins et devront abandonner Vyborg le 20 juin (presque trois ans après l'avoir conquis). La poussée soviétique, jusque-là circonscrite au sud, gagnera alors le centre puis la partie Nord des lignes. La région d'Olonets, ainsi que les rives occidentales des lacs Ladoga et Onega seront à leur tour menacées.

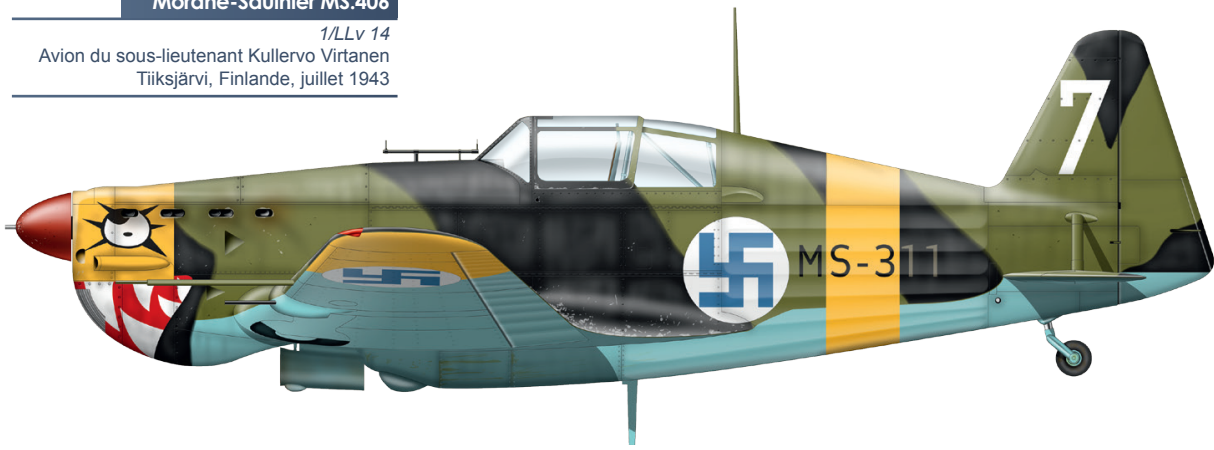
Le 9 juin, au moment où l'Armée rouge se lance à l'assaut des positions finnoises, la situation de l'*Ilmavoimat* est loin d'être satisfaisante. Organiquement constituée de cinq régiments, elle dispose de six escadrilles de chasse alignant un total de 96 appareils. La majorité est constituée de modèles dépassés comme les MS.406, MS.410 et les Mörkö Moraani (fruit d'une remotorisation du vieux chasseur français avec des Klimov 105 de prise entraînant une hélice V1sh-61P), ou encore les Curtiss H-75 A et les Brewster B-239 survivants des premières années. Il en va de même des deux derniers LaGG-3 en état de voler. La seule composante moderne et efficiente est constituée par les HLLv 30 et 34 qui totalisent ensemble 24 Bf 109 G-6, et dans une moindre mesure, la HLLv 24 équipée de 14 G-2 de seconde main.

Quant au bombardement, il repose toujours sur 26 Blenheim, 13 Ju 88 A, 9 Do 17 Z et 10 appareils ex-soviétiques (SB-2, Il-4/DB-3 et Pe-2). Les unités de soutien et de reconnaissance à l'étiage disposent encore des Fokker (C.X et D.XXI), des Gladiator et des Lysander. Par ailleurs, une escadrille de choc est dotée des Morane de diverses versions, soit en tout 35 avions. Enfin, la PLLv 6 (ex-LLv 6) poursuit ses missions aéronavales avec essentiellement des SB-2, soit 19 avions début juin.

Morane-Saulnier MS.406

1/LLv 14

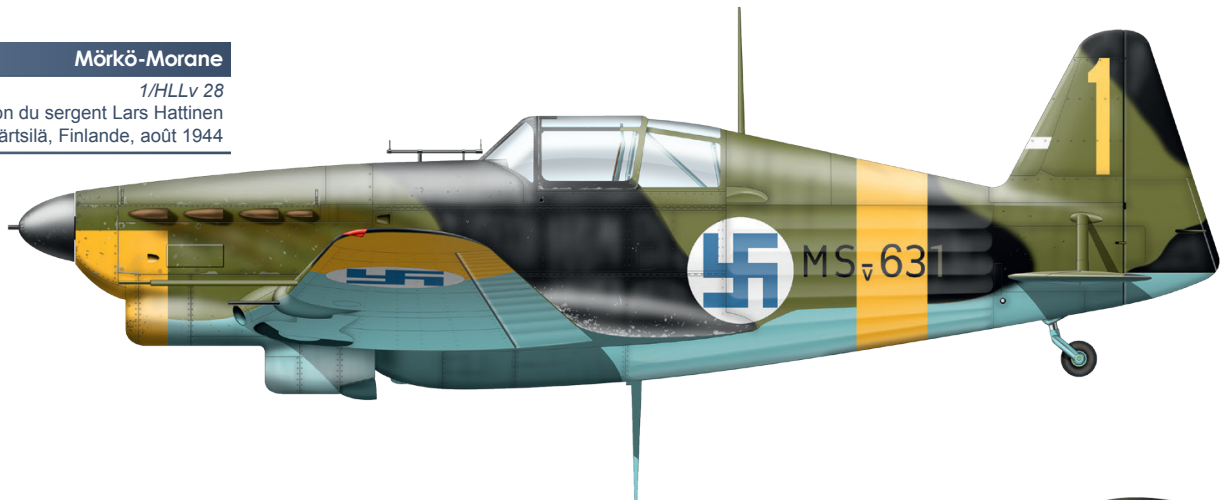
Avion du sous-lieutenant Kullervo Virtanen
Tiiksjärvi, Finlande, juillet 1943



Mörkö-Morane

1/HLLv 28

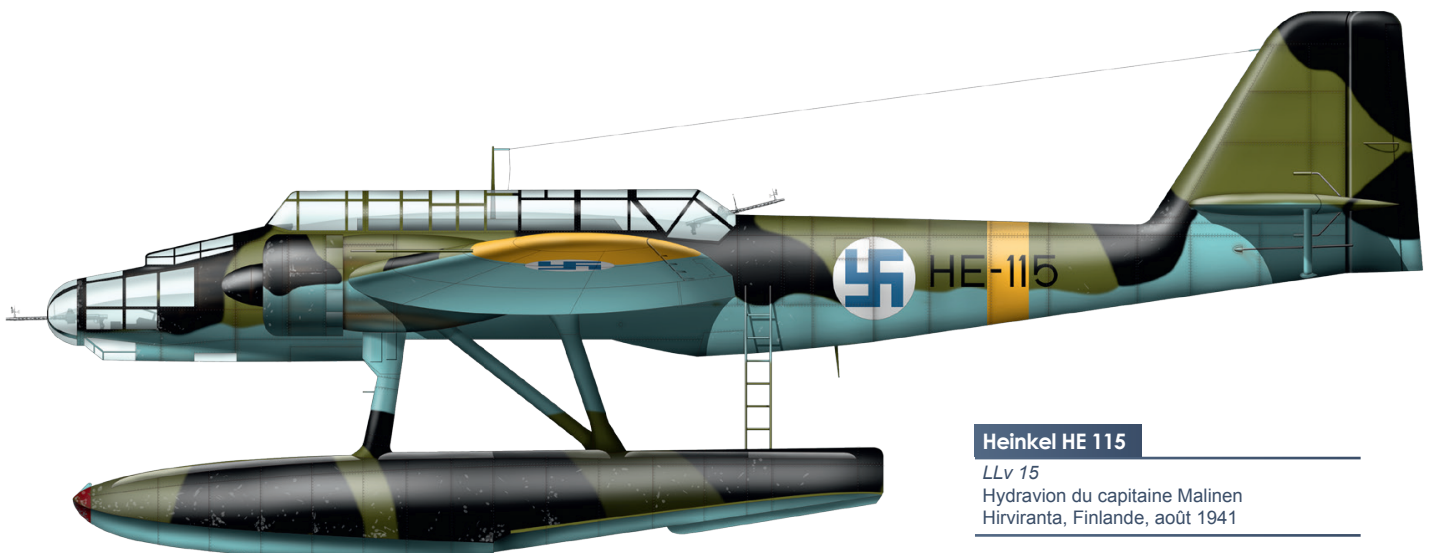
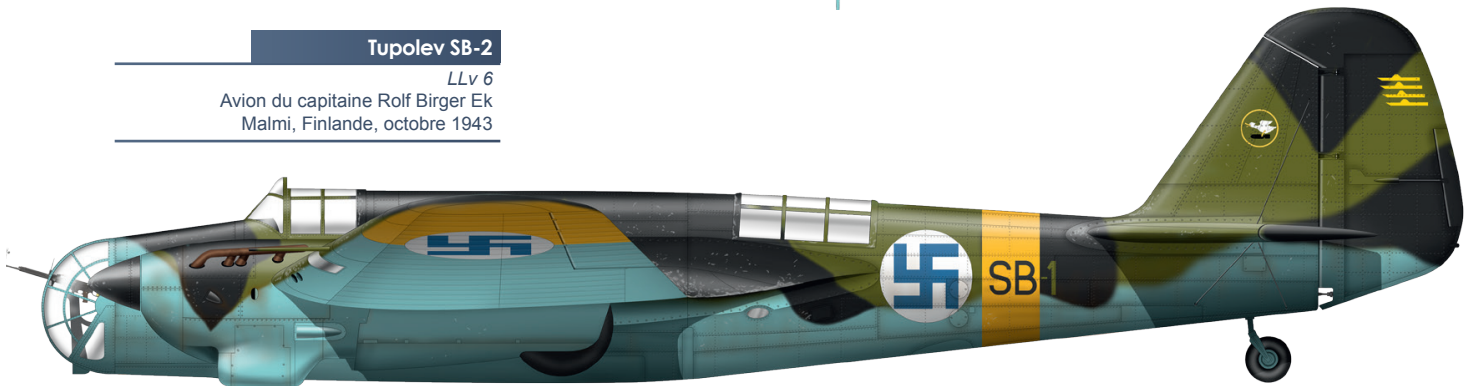
Avion du sergent Lars Hattinen
Värtsilä, Finlande, août 1944



Tupolev SB-2

LLv 6

Avion du capitaine Rolf Birger Ek
Malmi, Finlande, octobre 1943



Heinkel HE 115

LLv 15

Hydravion du capitaine Malinen
Hirviranta, Finlande, août 1941



En tout, l'aviation finlandaise fait donc face avec moins de 210 appareils de première ligne, dont au moins les deux tiers sont désormais complètement obsolètes. Conscient de cet état de faiblesse, le partenaire allemand apporte son concours avec 30 Focke-Wulf Fw 190 A-6 et F-8

appartenant à la 4./JG 54 et à la 1./SG 5, ainsi que quelques Junkers Ju 87 D Stuka de la 1./SG 3, l'ensemble étant basé à Immola. Trop tard, trop peu : rien ne peut alors arrêter le déferlement des divisions soviétiques et de leurs escadrilles de protection et d'accompagnement. Pour y faire face,

les Finlandais reçoivent de nouvelles livraisons massives de Messerschmitt, puisque plus de 80 Bf 109 G-6 leur sont alors fournis par le Reich ! Ceux-ci arrivent à point nommé pour pallier à l'échec du chasseur national VL Myrsky. Construit par la Valtion Lentokonetehtä, il s'agit d'un monoplan à moteur radial Pratt & Whitney R-1830 SC3-G, maniable et agréable à piloter mais lent et mal armé (4 mitrailleuses de 12,7 mm). Très voisins par bien des aspects du Republic P-43 Lancer ou du Reggiane Re 2000 Falco, les Myrsky I (présérie) et II (série), mauvais à tout, sont néanmoins fabriqués à 51 exemplaires au cours du premier semestre 1944 ; quant aux 10 Myrsky III à moteur Chvetsov M-63 commandés, ils ne dépassent pas la planche à dessin.

Tout au long du mois de juin 1944, les chasseurs de l'*Ilmavoimat* se démenent pour interdire l'espace aérien finlandais aux bombardiers ennemis, tandis que ses propres appareils de bombardement s'efforcent de ralentir l'avance des colonnes soviétiques. Avec la multiplication des sorties, les succès sont au rendez-vous. Le 11 juin, 16 victoires sont homologuées par les Finnois. Dix-huit le sont encore trois jours plus tard. Le 16 juin enfin, 21 appareils soviétiques sont revendiqués, tandis que le 20, jour de la chute de Vyborg, les chasseurs du général Lundqvist font état de 25 succès ! Il n'en demeure pas moins que les Finlandais sont acculés à la défensive et en état d'infériorité numérique inquiétant. Qu'importe ! Le 30 juin, Juutilainen, qui vole à présent sur un Bf 109 au sein de la LLv 34, remporte six victoires en une seule mission. « **Nous volions en patrouille double, soit huit appareils. Nous avons rencontré l'ennemi au-dessus de Tali (Tali-Ihantala).**



► Un Messerschmitt Bf 109 G-2, désormais à la HLLv 24, immortalisé en bordure de la piste de Suulajärvi le 8 mai 1944.

◄ Westland Lysander à Petroskoi (actuelle ville russe de Petrozavodsk) le 24 octobre 1941. Dix-sept appareils de ce modèle ont été achetés par Helsinki, mais seulement 12 ont été livrés par les Britanniques entre mars et mai 1940, avant que Londres ne place le nombre restant sous embargo pour ses propres besoins.



Nos adversaires étaient des Airacobra. J'ai touché le premier au niveau de l'arrière du fuselage qui s'est brisé net. L'appareil s'est écrasé dans un parc, où son carburant enflammé a allumé un incendie. J'ai descendu le second à l'issue d'une attaque en piqué. Il est tombé entre Säiniö et Karhusuo. J'ai ensuite noté la présence d'une cinquantaine d'autres appareils ennemis. Il s'agissait de bombardiers et de leur escorte de chasse. J'ai pris de l'altitude pour pouvoir de nouveau les engager en piqué et dans leur angle mort. C'est ainsi que j'ai eu deux Yak-9 coup sur coup. Sur le chemin du retour, nous avons croisé une formation de Il-2 également escortée. J'ai noté qu'un des Chtourmovik était à la traîne. Quelle qu'en ait été la cause, ce manque de rigueur à tenir sa formation lui a été fatal. Toutefois, les La-5 de l'escorte nous ont alors engagé. Après avoir bataillé avec eux cinq bonnes minutes, j'ai fini par en descendre un qui s'est écrasé à 3 ou 4 kilomètres de l'épave du Il-2 que j'avais eu précédemment. » Sur un total de six victoires (globalement confirmées par les archives soviétiques), deux iront enrichir le palmarès personnel de l'as et les quatre autres seront portées au crédit de son unité.

De tous les chasseurs de l'*Ilmavoimat*, les Bf 109 G sont de loin les plus actifs durant la grande offensive (9 juin-17 juillet), puisqu'ils effectuent à eux seuls 2 168 sorties, leur pilotes revendiquant 425 victoires pour seulement 18 Messerschmitt perdus à l'ennemi (8 aviateurs tués et 3 faits prisonniers). Pendant ces 38 jours, les bombardiers finnois réalisent pour leur part 1 232 sorties, soit 38 par jour, avec une flotte disponible quotidiennement d'environ 40 bimoteurs !

▲ Le VL Myrsky II, tentative avortée de l'aéronautique finlandaise de mettre au point son chasseur national. Conçu par le trio Arvo Ylinen (auquel succède par la suite Edward Wegelius), Martti Vainio et Torsti Verkkola, ingénieurs de la Valtion Lentokonetehdas, l'appareil est victime de nombreux problèmes de motorisation et ne connaît qu'un déploiement limité au sein des TLLv 12 et 16. Finnish Aviation Museum



► L'as des as Eino Juutilainen (1914-1999) totalise 94 victoires confirmées en 437 sorties. Il en obtient 58 sur Bf 109 G, 34 sur Brewster Buffalo et 2 sur Fokker D.XXI.



▲ Eino Juutilainen mime l'un de ses combats aériens à un camarade le 10 septembre 1942.

▼ Joli cliché d'un Messerschmitt Bf 109 G-2 de la HLLv 24 au décollage à Suulajärvi le 12 mai 1944. On reconnaît le MT-213 du lieutenant Eero Riihikallio déjà vu ultérieurement.



Alors que tout semble annoncer à brève échéance un effondrement de la résistance de l'armée finlandaise, les Soviétiques stoppent quasiment leur offensive au début du mois de juillet. L'Armée rouge fait pivoter son centre de gravité vers le sud puis vers l'ouest, en direction de Narva, et concentre dès lors tous ses efforts contre la Wehrmacht, estimant sans doute qu'avec la reprise de la Carélie elle a atteint dans le nord tous ses objectifs de campagne. En août, le maréchal Mannerheim devient président. Cumulant ainsi tous les pouvoirs civils et militaires, il dispose d'une réelle autorité pour pousser de l'avant les négociations visant à établir une paix séparée avec l'URSS. Un protocole élaboré dès le 4 septembre 1944 instaure un cessez-le-feu, puis l'accord de Moscou est officiellement signé le 19 : ce texte (confirmé définitivement par le traité de Paris en 1947) ramène la frontière finno-soviétique au niveau où elle se trouvait au sortir de la guerre d'Hiver. Revoilà les Finlandais revenus au point de départ ! Des combats aériens ont néanmoins lieu jusqu'au tout dernier moment. Ainsi, Ilmari Juutilainen enregistre-t-il sa 94^e et dernière victoire aux dépens d'un avion de transport Lissounov Li-2 le 3 septembre 1944, moins de 24 heures avant le cessez-le-feu. Le pilote est alors toujours simple adjudant et pourtant vient de terminer la guerre avec le statut d'as des as finlandais !

CONCLUSIONS

Conformément au traité signé en septembre 1944 avec Moscou, les Finlandais sont obligés « d'évacuer » de leur territoire leurs anciens alliés allemands avec le concours de leurs nouveaux « partenaires » soviétiques. Cette guerre de Laponie qui éclate en octobre voit finalement les Allemands quitter la Finlande avec armes et bagages presque sans coup férir vers la Norvège occupée. Face à une Luftwaffe anémique, l'*Ilmavoimat* revendique seulement trois victoires aériennes, mais perd tout de même onze de ses appareils victimes de la Flak. L'hiver 1944-1945 éteint cette fois définitivement le conflit dans cette partie de monde. La Finlande en viendra au cours des années suivantes à un statut de stricte neutralité. Bénéficiant de la bienveillance attentive de Moscou, elle servira, un peu à l'image de l'Autriche, de zone tampon entre l'est et l'ouest. Peut-être la résistance opiniâtre de ses forces armées explique-t-elle en partie ce « régime de faveur ».

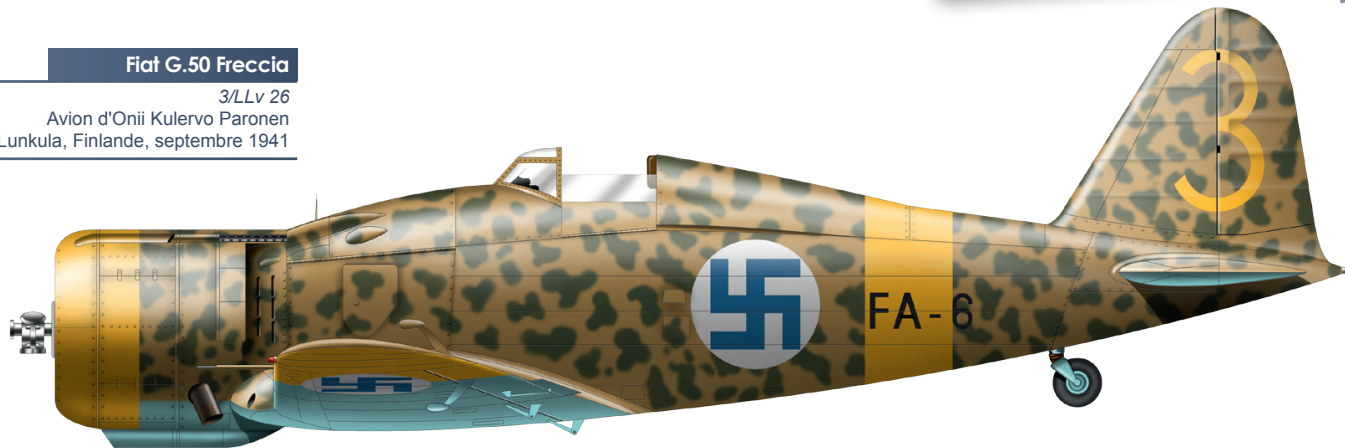
En cinq années de combats seulement interrompus par une courte trêve entre mars 1940 et juin 1941, les aviateurs finlandais ont revendiqué la destruction en vol de 1 807 appareils ennemis pour la perte de 257 des leurs et la mort de 353 membres d'équipage. Bien que de vives polémiques ressurgissent de temps à autres sur de possibles revendications exagérées, force est de constater que l'ours russe a mis énormément de temps à venir à bout de la détermination finlandaise. Cette résilience extraordinaire a fait des pilotes de l'*Ilmavoimat* les héros de leur petite nation, ses as (plus d'une centaine d'entre eux), figurant sans doute parmi les meilleurs chasseurs de toute la Seconde Guerre mondiale. ■



Fiat G.50 Freccia

3/LLv 26

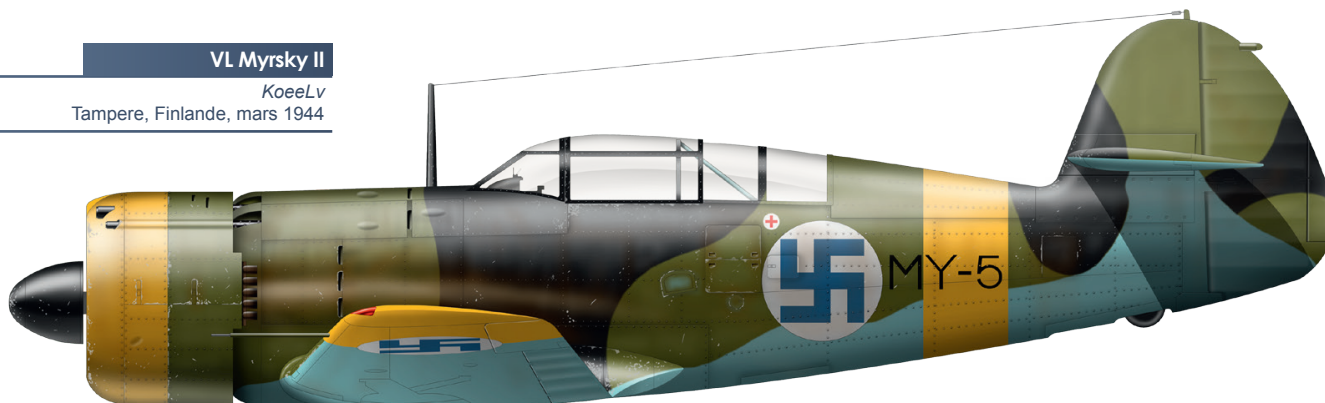
Avion d'Onni Kulervo Paronen
Lunkula, Finlande, septembre 1941



VL Myrsky II

KoeLv

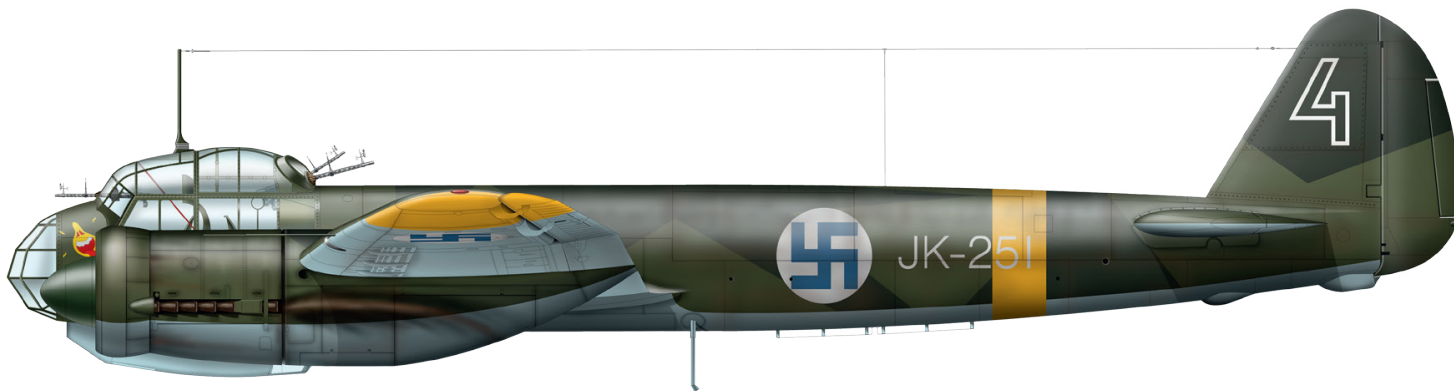
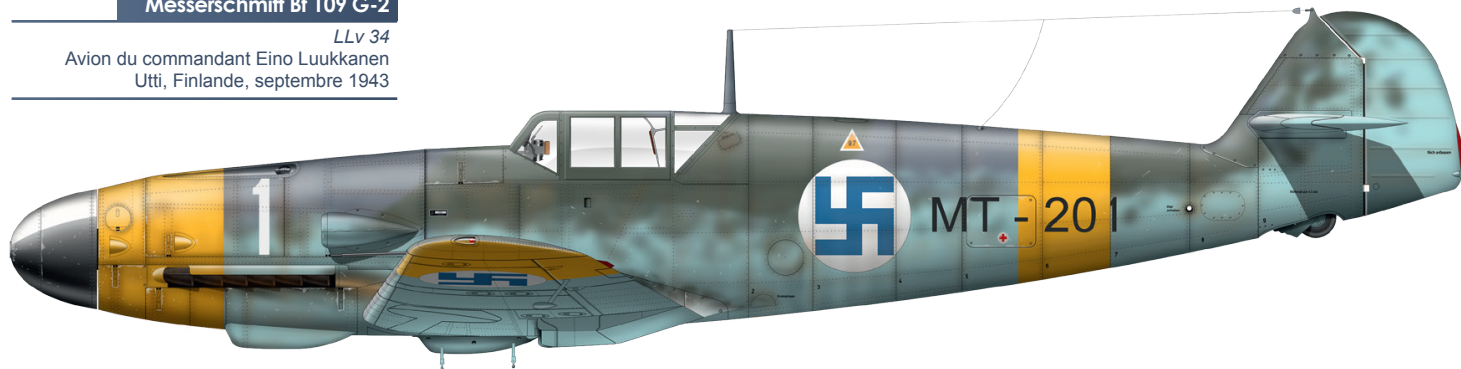
Tampere, Finlande, mars 1944



Messerschmitt Bf 109 G-2

LLv 34

Avion du commandant Eino Luukkanen
Utti, Finlande, septembre 1943



Junkers Ju 88 A-4

1/LLv 44

Onttola, Finlande, septembre 1943

Les as finlandais



Prénom - Nom	Victoires	LLv
Ilmari Juutilainen	94	24, 34
Hans Wind	75	24
Eino Luukkanen	56	24, 34
Urho Lehtovaara	44,5	28, 34
Oiva Tuominen	44	26, 34
Olli Puhakka	42	26, 34
Olavi Puro	36	6, 24
Nils Katajainen	35,5	24
Lauri Nissinen	32,5	24
Kyösti Karhila	32	32, 30, 34, 24
Jorma Karhunen	31	24
Emil Vesa	29,5	24
Tapio Järvi	28,5	24
Klaus Alakoski	26	26, 34
Kalevi Tervo	23	24, 32, 34
Jorma Saarinen	23	24
Eero Kinnunen	22,5	24
Antti Tani	21,5	28, 34
Paavo Myllylä	21	28, 34
Väinö Suhonen	19,5	24
Viktor Pyötsiä	19,5	24
Erik Teromaa	19	24, 26
Lauri Pekuri	18,5	24, 34
Jouko Huotari	17,5	24
Yrjö Turkka	17	24, 34
Jorma Sarvanto	17	24
Aulis Lumme	16,5	24
Eero Riihikallio	16,5	24
Eero Halonen	16	24
Martti Alho	15	24
Aaro Nuorala	14,5	30, 14, 34
Heimo Lampi	13,5	24
Pekka Kokko	13,5	24
Yrjö Pallasvuo	13	32, 34
Per-Erik Sovelius	12,5	24
Lasse Aaltonen	12,5	26, 34
Urho Sarjamo	12,5	24
Onni Paronen	12,5	26, 34
Eino Koskinen	12,5	32
Leo Ahokas	12	24
Iikka Törrönen	11	24
Urho Nieminen	11	26
Hemmo Leino	11	30, 14, 34
Niilo Erkinheimo	10,5	32, 34
Martti Kalima	10,5	30, 10, 14
Kai Metsola	10,5	24
Eino Peltola	10,5	24, 34
Kullervo Lahtela	10,5	32, 34

1- Olli Puhakka (42 victoires) 2- Eino Luukkanen (56 victoires)
 3- Ilmari Juutilainen (94 victoires) 4- Hans Wind (75 victoires)
 5- Jorma Karhunen (31 victoires)



Prénom - Nom	Victoires	LLv
Veikko Karu	10	26, 28, 30
Ahti Laitinen	10	24
Mikko Pasila	10	24
Mauno Kirjonen	10	32, 34
Paavo Berg	9,5	26, 32
Viljo Kauppinen	9,5	24
Jaakko Hillo	8	32
Ture Mattila	8	30, 34
Joel Savonen	8	24
Martti Inehmo	8	28
Erik Lyly	8	24, 34
Aulis Bremer	8	32
Valio Porvari	7,5	26
Lauri Jutila	7,5	32, 34
Nils Trontti	7	26
Väinö Virtanen	7	32
Toivo Tomminen	6,5	28
Tatu Huhanantti	6	24
Aarre Linnamaa	6	28
Pauli Salminen	6	32
Kelpo Virta	6	24
Onni Avikainen	6	24
Lars Hattinen	6	28
Matti Durchman	6	34
Pentti Nurminen	6	32
Aimo Gerdt	6	32
Sakari Ikonen	6	24
Gustaf Magnusson	5,5	24
Osmo Kauppinen	5,5	24
Lauri Lautamäki	5,5	26
Mauno Fräntilä	5,5	24, 32, 34
Kosti Keskinummi	5,5	24
Paavo Mellin	5,5	24
Veikko Rimminen	5,5	24
Aaro Kiljunen	5,5	32
Pentti Tilli	5	24
Olavi Ehrnrooth	5	32
Jouko Myllymäki	5	28, 24
Sakari Alapuro	5	32
Veikko Evinen	5	32, 34
Vilppu Lakio	5	24
Kim Lindberg	5	24
Pauli Massinen	5	28
Atte Nyman	5	24
Väinö Pokela	5	24, 34
Jaakko Kajanto	5	32
Arvo Koskelainen	5	24
Ilmari Joensuu	5	26
TOTAL	1 435.5	

