

MS 406 finlandais (1940-1944)

Le Morane sort ses griffes

Durant la Deuxième Guerre mondiale, des MS 406 participèrent aux guerres d'Hiver et de Continuation sous les couleurs finlandaises. *Par Kari Stenman, Traduit par Xavier Méal*

Le dernier jour de novembre 1939, l'Union soviétique lança une offensive contre la Finlande, sur terre, mais aussi par la mer et les airs. Le 13 septembre précédent, l'Union soviétique avait proclamé solennellement qu'elle resterait neutre vis-à-vis d'Helsinki. Mais quatre jours plus tard, elle fit volte-face et exigea la cession d'une partie du littoral arctique finlandais, l'installation d'une base navale dans la presqu'île de Hango, la rectification des frontières en Carélie et autour de Petsamo, soit une revendication portant sur près de 3000 km² de la région la plus riche, en échange de 6000 km² de landes et d'étangs. Un négociateur finlandais fut désigné, mais les Soviétiques refusèrent de discuter avec un gouvernement qu'ils qualifièrent d'"usurpateur de Helsinki", ou avec le maréchal Mannerheim

**Le MS 406
matricule
MS318 de la
LLv 28 à Säkylä
en mars 1940.
Devant l'avion
les mécaniciens
français
Decousser
(à gauche)
et Levard.**

qualifié lui de "réactionnaire". Et Moscou inventa un pseudo-gouvernement communiste finlandais, qui s'installa à quelques kilomètres de la frontière et demanda sans délai aux Soviétiques de "libérer" la Finlande... Le 30 novembre, les troupes soviétiques entrèrent dans le pays, au prétexte – parfaitement inventé – que sept obus finlandais auraient tué trois militaires russes.

Le front s'établit sur l'isthme de Carélie, étroite bande de terre séparant le lac Ladoga, en Union soviétique, du golfe de Finlande, où plus de dix divisions de la 7^e Armée soviétique attaquèrent cinq divisions finlandaises. Entre le lac Ladoga et Porajärvi, deux divisions finlandaises s'opposèrent à la 8^e Armée. Plus au nord, les 9^e et 14^e armées attaquèrent dans les directions de Kantalahti et Uhtua, et rencontrèrent chacune l'opposition de seulement trois bataillons. La flotte de la Baltique, le ►



Un MS 406 en juillet 1941. Il était alors en première ligne contre les Soviétiques.



détachement naval du Lac Ladoga et la flotte de l'Arctique protégeaient les flancs de l'Armée rouge.

Au début du conflit, qui devint bientôt connu sous le nom de guerre d'Hiver, les Soviétiques avaient concentré 2318 avions sur ce front, et n'avaient en face d'eux que 114 avions finlandais dont 45 chasseurs. Cette guerre prit fin avec le traité de paix de Moscou le 13 mai 1940. Si la Finlande y laissa un gros morceau de son territoire, elle demeura néanmoins invaincue et indépendante. Les Soviétiques alignaient alors 3818 avions et la Finlande 166 dont 100 chasseurs.

Les Finlandais en quête d'avions

Peu après le déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale, la commission d'achats finlandaise avait exploré le marché, en quête d'avions, comme la plupart des autres nations. Sous l'effet de la demande, le matériel militaire devint denrée rare et les prix s'envolèrent. Menacée par l'Union soviétique, la Finlande se retrouva vite dans une situation des plus inquiétantes, et des instructions furent données d'acheter tout chasseur qui serait disponible. Immédiatement après le début de la guerre d'Hiver, le 30 novembre 1939, les ambassadeurs finlandais en France et en Grande-Bretagne s'enquirent auprès des gouvernements des deux pays des disponibilités en matériel de guerre, et en particulier d'avions qui pouvaient être opérationnels rapidement.

En Grande-Bretagne, l'Air Ministry avait déjà accepté le 5 décembre 1939 de fournir des avions de deuxième ligne à la Finlande et, une semaine plus tard, le premier contrat avait été signé avec la Gloster Aircraft Company. Pour le gouvernement britannique, cela permettait d'éviter une potentielle confrontation politique avec l'Union soviétique. La Finlande se souciait peu de la façon dont les accords étaient conclus, seule lui importait la disponibilité des avions et d'autres équipements. Des contrats similaires furent signés par la suite avec d'autres avionneurs.

La France, se souciant moins de son image politique, câbla à son attaché militaire à Helsinki le 28 décembre 1939 que le gouvernement avait initialement décidé de donner 50 chasseurs à la Finlande, ainsi que des équipements pour la mise en œuvre au sol, des pièces détachées, du liquide de refroidissement et une

Les Morane font couler le sang pour la première fois en abattant un bombardier

grosse quantité de munitions. À cette liste furent plus tard ajoutés 80 Caudron-Renault C.R. 714 et 46 chasseurs Koolhoven F.K. 58, ainsi que 62 bombardiers Potez 633.

Peu après la fin de la guerre d'Hiver, le Premier ministre français Édouard Daladier informa son parlement que la France avait donné 145 avions et quantité de matériels militaires à la Finlande. En réalité, seulement 36 avions, en tout et pour tout, parvinrent en Finlande.

Sur les 50 chasseurs Morane-Saulnier MS 406 promis, seulement 30 furent prélevés sur le stock de l'Entrepôt de l'armée de l'Air 304 à Romorantin-Pruniers, mis en caisses et expédiés à partir du 10 janvier 1940 vers Malmö, en Suède, pour y être réassemblés.

Le 17 janvier 1940, six techniciens et un pilote d'essais français, sous la houlette du capitaine Raoul Étienne, arrivèrent sur le site de la société Aerotransport à Malmö, alors que commençaient à arriver les premiers 406 en caisses. Leur réassemblage débuta le 19 janvier 1940 et le premier Morane fut prêt à être livré dix jours plus tard. Les cocardes françaises furent recouvertes et les matricules MS301 à MS330 appliqués (sans tiret entre MS et le nombre).

Puis les MS 406 furent convoyés en vol jusqu'à Västerås, où ils furent

Pour soutenir la Finlande face à l'Union soviétique, 30 Gloster "Gladiator" furent expédiés par les Britanniques.



COLL. KARI STEINMAN

Les Italiens livrèrent pour leur part des chasseurs Fiat G.50.



COLL. KARI STEINMAN

Des ailes pour la Finlande

L'attaque de la petite Finlande par le géant soviétique provoqua une indignation diplomatique à travers le monde. Plusieurs pays expédièrent du matériel pour soutenir les Finlandais qui alignaient une poignée de chasseurs Fokker D.XXI et de bombardiers Blackburn "Ripon". Outre les Français, la Grande-Bretagne envoya 30 Gloster "Gladiator" et 12 "Hurricane". Des Fiat G.50 et des Brewster "Buffalo" arrivèrent d'Italie et des États-Unis. La plupart des appareils parvinrent en Finlande à partir de la mi-janvier et apportèrent une aide précieuse pour lutter contre les Soviétiques. En outre, des pilotes polonais formés en France devaient constituer des escadrilles sur place. Le corps expéditionnaire français ne put intervenir avant l'armistice du 12 mars 1940, qui mit un terme à la guerre d'Hiver.

Alexis Rocher

confiés à des pilotes finlandais. Les deux premiers décollèrent pour la Finlande le 4 février 1940, les autres suivirent à quelques jours d'intervalle, par lots de deux à cinq machines, jusqu'à la fin du mois.

Un nouvel escadron

Le Lentolaivue (escadron de chasse) 28 (LLv 28) avait été créé le 8 décembre 1939, son commandement étant confié au major Niilo Jusu. Sa base était Säkyllä, dans le sud-ouest de la Finlande, d'où il devait protéger les ports vitaux de la région. La nouvelle unité commença à s'organiser dans l'attente de nouveaux intercepteurs ; trois semaines plus tard, elle apprit que ce serait des chasseurs Morane-Saulnier MS 406 donnés par la France.

Les deux premiers Morane se posèrent à Säkyllä le 2 février, et à la fin du mois, le LLv 28 disposa des trois machines arrivées de France. À cette époque, les Morane étaient armés en tout et pour tout de mitrailleuses de 7,5 mm ; les canons de 20 mm n'arriveraient que plusieurs mois après. La première mission de guerre fut déclenchée dès le 6 février 1940 : le LLv 28 décolla de Säkyllä pour aller défendre Turku et plusieurs autres ports du Sud-Ouest.

Le 17 février, les Morane firent couler le sang pour la première fois en abattant un bombardier au-dessus de l'archipel d'Åland. Une paire menée par le futur as Tuomo Hyrkki, alors lieutenant, tomba sur neuf bombardiers DB-3 au-dessus de Pori, sur la côte sud-ouest. Hyrkki, aux commandes du matricule MS301, attaqua à plusieurs reprises

le DB-3 le plus à gauche de la formation, réussissant finalement à en faire jaillir de la fumée. Le bombardier s'abattit sur la glace au sud du phare de Utö. Hyrkki réduisit aussi au silence les mitrailleurs de deux autres bombardiers. Tous les DB-3 appartenaient au 53^e DBAP [régiment de bombardiers à long rayon d'action] qui confirma la perte.

Le 20 février à 11 heures du matin, le LLv 28 abattit deux bombardiers SB sur les six qui approchèrent le port de Rauma. La paire constituée par les lieutenants Reino Turkki et Mikko Linkola s'en prit aux ailiers gauches des deux formations de trois avions, qui s'écrasèrent en flammes sur la glace devant Rauma.

Trois heures plus tard, le futur as Veikko Karu, lieutenant, aux commandes du matricule MS321, poursuivit neuf bombardiers DB-3 ▶

FRANÇOIS HERBERT



L'Union soviétique attaqua la Finlande fin novembre 1939. Les combats se déroulèrent tout le long de la frontière. La Finlande résista avec acharnement avant d'être contrainte à un armistice en mars 1940.

du 53^e SBAP vers l'Estonie. Il ratrapa la formation juste sur le rivage estonien et abattit deux avions. Cette poursuite épique fut menée à 7000 m d'altitude alors que Karu ne disposait pas d'oxygène – il eut beaucoup de difficultés à respirer.

En mars, alors que l'avancée soviétique semblait marquer le pas au niveau des lignes de défenses finlandaises sur l'isthme de Carélie, juste au sud-est de Viipuri (Vyborg), l'Armée rouge décida d'attaquer l'arrière des défenses finlandaises en traversant le golfe de Vyborg gelé. Ailleurs sur le front, l'avancée soviétique avait été stoppée plus tôt; au nord du lac Ladoga, confrontés à une famine rampante, ils résistèrent crânement à l'encerclement que les troupes finlandaises réussirent à maintenir malgré des attaques sur leur arrière.

Le 2 mars 1940, le LLv 28 revendiqua trois bombardiers dans le sud-ouest de la Finlande, ainsi qu'un Polikarpov I-153 abattu à l'issue d'une poursuite vers l'Estonie. Les futurs as Pauli Massinen, sous-lieutenant, aux commandes du matricule MS318, et Urho Lehtovaara, caporal, aux commandes du MS326, revendiquèrent chacun leur première victoire.

Fin de la guerre d'Hiver

Les Soviétiques étaient au courant de la présence de nouveaux chasseurs dans le Sud-Ouest de la Finlande, depuis que la 8^e ABr [brigade d'aviation] et la 10^e ABr des forces aériennes de la Flotte de la Baltique avaient revendiqué six Brewster "Buffalo" dans la région de Turku. Ces revendications étaient parfaitement farfelues car non seulement la force aérienne finlandaise ne perdit aucun avion ce jour-là, mais de plus les Brewster n'étaient pas encore arrivés sur le sol finlandais. Les "nouveaux chasseurs" étaient en fait des Morane-Saulnier 406, qui furent "identifiés" quelques jours plus tard comme des "Spitfire". Cependant, la mention des Brewster, pour erronée qu'elle fût, indiquait que les Soviétiques disposaient en Suède d'espions qui surveillaient l'activité des usines dans lesquelles les chasseurs étaient réassemblés, ainsi que celle des aérodromes de transit.

Le 4 mars, les troupes soviétiques réussirent à franchir le golfe de Vyborg sur la glace et établirent une tête de pont sur la côte finlandaise. Dès lors un flot de troupes et de colonnes se déversa depuis l'Union soviétique. La force aérienne finan-



Morane Saulnier MS 406 MS318 (ex-n° 604) de la 2/LLv 28 basé à Säkylä en mars 1940. L'étoile argent sur la gouverne de direction symbolise une victoire.

daise fit appel à tous ses régiments pour contrer cette grave menace.

Au 7 mars, la situation était devenue critique et deux escadrilles de MS 406 du LLv 28 furent transférées à Hollola, au plus près du front sur l'isthme de Carélie. Elles prirent immédiatement part aux attaques sur le golfe de Vyborg.

Le 11 mars, les derniers combats eurent lieu au-dessus du Sud de la Finlande, impliquant parfois des formations de 200 avions. Les dernières victoires de la guerre d'Hiver

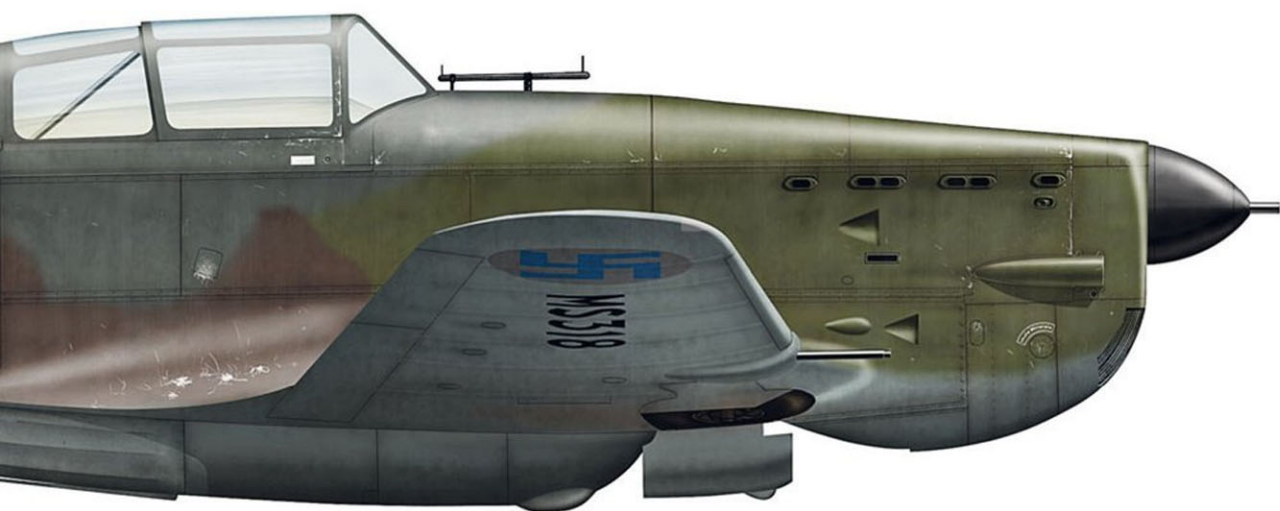
furent revendiquées par le LLv 28, contre trois DB-3 du 7^e DBAP. À cette occasion, Martti Inehmo et Aarre Linnamaa, tous deux sous-lieutenants et futurs as, inscrivirent leurs premières victoires sur leur tableau de chasse.

Le 13 mars 1940, la guerre d'Hiver prit fin à 11 heures en vertu du traité de paix négocié à Moscou.

Le Lentolaivue 28 avait effectué 288 sorties avec ses Morane, revendiqué 14 victoires en combat aérien et perdu un avion – mais aucun pilote.

SA-KUVA





En face, les Soviétiques avaient effectué 100 970 sorties, revendiqué 427 victoires en combat aérien et perdu 261 avions – selon les archives de l'époque soviétique. Des recherches plus récentes ont ajusté le nombre de victoire à 388 avions – 188 par des chasseurs, 146 par des bombardiers et 54 par les forces aériennes de la Flotte de la Baltique.

Au total, les forces aériennes finlandaises avaient effectué 5693 sorties, revendiqué 207 avions détruits et perdu 53 avions en opération –

chiffre très éloigné des 388 revendiqués par les Soviétiques. La défense antiaérienne finlandaise revendiqua 314 avions soviétiques abattus. Des recherches récentes menées dans les archives russes ont établi que l'Union soviétique avait perdu un total de 579 avions durant cette période, ce qui correspond peu ou prou au total de 521 (314 + 207) revendiqué par les forces armées finlandaises.

Après l'occupation de la France par les Allemands en juin 1940, des négociations furent ouvertes avec les

autorités allemandes pour acquérir du matériel de guerre, et notamment des avions capturés. Le 1^{er} octobre 1940, un accord-cadre fut signé qui comportait la vente de matériel de guerre à la Finlande en échange de la possibilité de faire transiter des troupes allemandes et de l'approvisionnement par la Finlande jusqu'au Nord de la Norvège, que les Allemands occupaient.

Aux termes de cet accord, 10 MS 406 capturés furent acquis. Ils arrivèrent en caisses le 4 janvier ►



Le matricule MS305 de la 3/LLv 28 décolle de Hollola le 13 mars, le jour de la fin de la guerre d'Hiver.



FINNISH WAR MUSEUM

Le MS329 de la 3/LLv 28 à Turku pendant l'été 1940. Lors de la guerre d'Hiver, il était affecté à Juhani Ruuskanen.

1941 et furent assemblés et révisés dans l'usine d'aviation nationale. Ils reçurent les matricules MS-601 à MS-610 (cette fois avec un tiret entre MS et le nombre).

À la fin de 1941, 15 MS 406 furent obtenus. Les trois premiers arrivèrent en juin, sept en août et le reste en novembre ; ils reçurent les matricules MS-611 à MS-625.

Offensive de bombardiers

L'invasion de l'Union soviétique par les Allemands (décidée

dès décembre 1940), l'opération *Barbarossa*, devait commencer dès le dégel du printemps. Son déclenchement prit du retard à cause de l'occupation de la Yougoslavie et des Balkans ; *Barbarossa* ne débuta que le 22 juin 1941. L'Allemagne avait alors persuadé par diverses méthodes des pays ayant une frontière avec l'Union soviétique – Hongrie, Roumanie et Finlande – de s'allier à elle. L'opération ne fut révélée au grand commandement militaire de la Finlande que quatre semaines avant son début. Dès l'information connue, la Finlande déclara une

“ Le mitrailleur tirait sur moi (...) Je lui ai envoyé une rafale qui l'a réduit au silence ”

mobilisation générale pour le 17 juin 1941, cinq jours avant le déclenchement de *Barbarossa*.

Juste avant l'offensive, un grand nombre d'avions allemands furent basés sur des aérodromes du Sud

Le MS307 de la 2/LLv 28 à Säkylä en février 1940. Au milieu Reino Turkki, un des pilotes qui s'illustra aux commandes du MS 406.





FINNISH AIR FORCE MUSEUM

Le MS601 de la 3/LLv 28 à Joensuu, en juillet 1941. Son pilote, Reino Ilmonen, fut abattu et tué par la Flak le 10 août 1941.

de la Finlande, et qui menèrent des missions de reconnaissance et de largage de mines dans les chenaux. Les services de renseignement soviétiques en avaient eu connaissance et ils supposèrent que ces bases seraient également utilisées pour mener des attaques majeures contre Leningrad. Ils décidèrent donc d'attaquer ces aérodromes et conçurent pour cela une offensive de bombardement sur six jours. Dans cet objectif, les Voennno-Vozdushnye Sily (VVS, forces aériennes de l'Armée rouge) disposaient de 2503 avions, dont 933 bombardiers et 1 327 chas-

seurs, entre la mer Arctique et la mer Baltique, répartis entre le district militaire de Leningrad, une partie du district militaire de la Baltique, la Flotte du nord et la Flotte de la Baltique. À cela il fallait ajouter 202 bombardiers à long rayon d'action disponibles à l'arrière. La frontière opérationnelle entre l'Allemagne et la Finlande se situait sur une ligne Oulu-Kajaani-Belomorsk, au sud de laquelle la moitié de cette force pouvait intervenir contre la Finlande.

Les raids aériens débutèrent tôt le matin du 25 juin 1941. Durant la journée, les Soviétiques recensèrent

263 sorties de bombardiers et 224 de chasseurs, contre plusieurs objectifs situés dans le Sud et le Sud-Ouest de la Finlande, des aérodromes mais aussi des cibles purement civiles. Après ces bombardements, le parlement finlandais considéra le jour même que la Finlande était en état de guerre et le gouvernement déclara que le pays entraînait en guerre contre l'Union soviétique. Ainsi débuta la guerre de Continuation.

Le Lentolaivue 28 faisait partie du Lentorykmentti (régiment de chasse) 2 et était alors basé à Naarajärvi. Commandé par le ▶



STATE AIRCRAFT FACTORY

Le MS311 à Tampere pendant les essais de train à ski en avril 1940. Ils ne furent finalement pas adoptés.



COLL. KARI STENNMAN

Le MS319 de la LLv 28 à Naarajärvi début 1941. C'était un des premiers MS406 livrés à la Finlande.

cne Sven-Erik Sirén, il disposait de 27 Morane répartis en trois escadrilles et avait pour tâche de protéger la mobilisation des troupes au sol dans le Sud-Est de la Finlande.

Ce jour-là, les premières grandes formations de bombardiers russes furent observées à 6 heures du matin pénétrant l'espace aérien du Sud de la Finlande à Turku. Leurs cibles étaient Joensuu et Joroinen. Une formation de l'Escadrille 1 du LLv 28 rencontra un bombardier SB isolé, apparemment désorienté, du 10^e SBAP (régiment aérien de bombardiers rapides) et l'abattit à 13 heures. Le futur as Antti Tani, alors sergent, fit ce rapport :

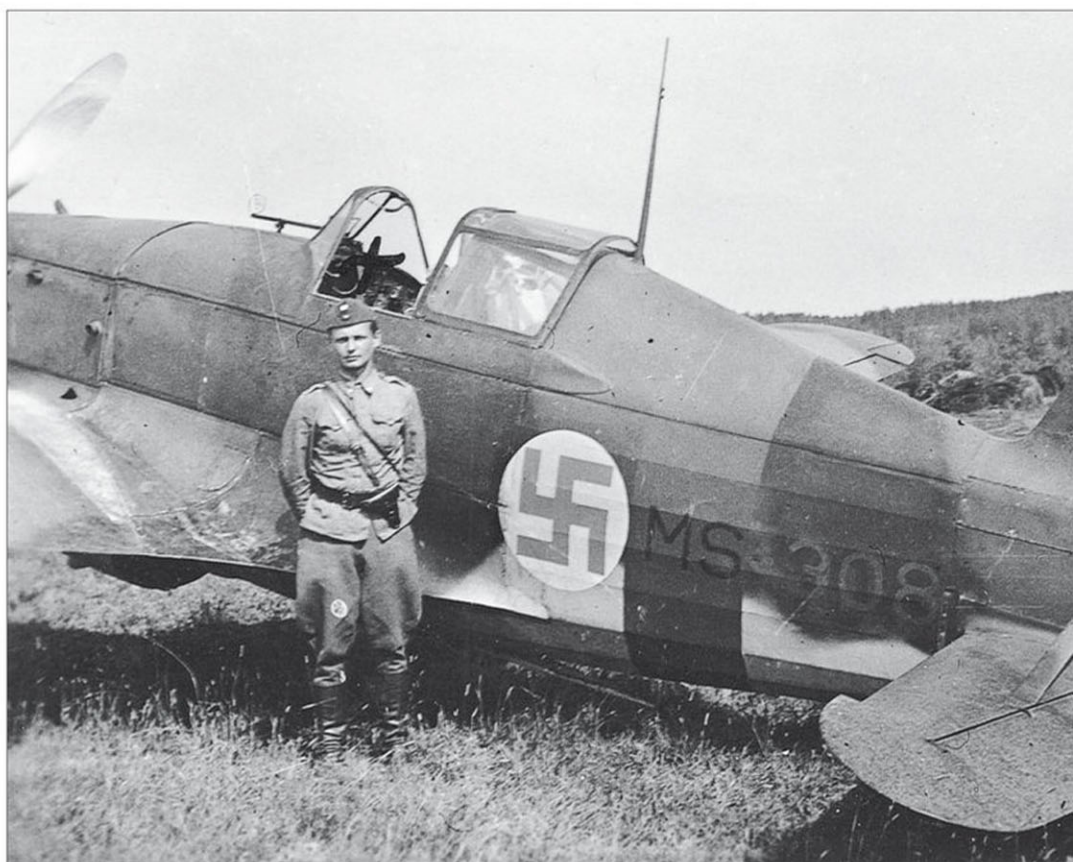
"J'ai observé l'avion ennemi à 1800 m d'altitude au-dessus de Rantasalmi, à environ 15 km à l'ouest de la voie ferrée, volant au cap 135°. J'ai aussitôt viré vers lui. Quand je suis arrivé à environ 50-75 m de lui, j'ai ouvert le feu depuis son arrière, visant sur une ligne entre le mitrailleur dorsal et le moteur gauche. Immédiatement après avoir tiré, le moteur a pris feu mais pas longtemps, puis a émis un épais panache de fumée. J'ai tiré trois autres rafales mais sans obtenir d'autres effets. Le caporal Pauli Lehtonen a vu l'avion tomber. Mon avion était le MS311."

Une guerre qui débute bien

Avec 26 bombardiers soviétiques abattus (23 vérifiés plus tard) le premier jour, cette guerre de Continuation débutait bien. Mais le système de surveillance de l'espace aérien et de contrôle des chasseurs comportait d'importantes lacunes. Sur les 121 chasseurs qui étaient prêts pour interception, seulement un sur cinq pouvait être dirigé vers l'ennemi une fois ce dernier détecté. Les failles du système furent rapidement identifiées et il y fut remédié en temps voulu.

L'offensive de bombardement soviétique dura six jours, durant lesquels les Russes proclamèrent avoir attaqué des bases finlandaises (et allemandes) en 39 occasions avec un total de 992 avions, et avoir détruit 130 avions en l'air ou au sol. Les Allemands ne recensèrent aucune perte, car leurs avions s'étaient alors déjà envolés vers d'autres bases.

Du côté finlandais, on ne rapporta que deux avions légèrement endommagés. De leur côté, les chasseurs finlandais revendiquèrent 34 bombardiers russes abattus sur la même période.



COLL. KARI STENMAN

Après cette offensive de bombardement, la 23^e Armée prit pied sur l'isthme de Carélie et la 7^e au nord du lac Ladoga jusqu'à Uhtua. La composante aérienne de la 23^e Armée était la 5^e SAD (division composite), avec ses 7^e et 153^e IAP (régiment de chasse) et ses 65^e et 235^e ShAP (régiment d'assaut). Le 65^e ShAP fut transféré en août 1941 à la composante aérienne de la 7^e Armée. Celle-ci disposait pour sa part du 55^e SAD, avec ses 72^e SBAP (régiment aérien de bombardiers rapides), 155^e, 179^e, 197^e et 415^e IAP et, à partir d'août 1941, le 65^e ShAP.

Le 3 juillet, un MS 406 de la 2/LLv 28 vida ses casiers de munitions sur un unique DB-3 qui s'écrasa. Le

Aarre Linnamaa, pilote de la 1/LLv 28, devant le MS-308 à Joensuu en juillet 1941. Linnamaa devint as sur MS 406.

Le mécanicien Esko Rinne du MS310 de la 2/LLv 28 piloté par Jaakko Puolakkainen à Joensuu, en juillet 1941.

sgt Urho Lehtovaara écrivit deux rapports à propos de ce combat. Dans le second, qu'il produisit après que l'épave eut été retrouvée, trois semaines plus tard, on peut lire :

"Je volais à 3000 m quand j'ai observé à 11 h35 trois avions bombardant l'aérodrome de Joensuu. J'ai signalé cela à mon leader (lieutenant Massinen) et me suis mis instantanément à leur poursuite. Sept minutes plus tard, j'ai rattrapé les bombardiers ennemis et ai commencé à tirer l'avion sur la droite de la formation. Le mitrailleur de l'appareil du milieu n'arrêtait pas de tirer sur moi et, pour des raisons de sécurité, je lui ai envoyé une rafale qui l'a réduit au silence. Puis j'ai continué à faire feu



ESKO RINNE



COLL. KARI STEINMAN

Le MS316 de la 2/LLv 28 à Joensuu en juillet 1941. Le chasseur était affecté au sgt Eero Lajunen.



COLL. KARI STEINMAN

Reijo Tuomela (à gauche) et Unto Alanen devant le MS311 de la 1/LLv 28 à Lunkula en septembre 1941. L'avion était piloté par Antti Tani, qui remporta 21 victoires sur MS 406 et Me 109.

sur ma cible originelle, en y passant toutes mes munitions, et son train d'atterrissage de droite est tombé. Le mécanicien Nisula a confirmé avoir observé des dommages similaires sur l'épave retrouvée à l'est d'Ilomantsi. Mon avion était le MS327."

Le 9 juillet, la patrouille du lt Pauli Massinen de la 2/LLv 28 fut engagée en combat au-dessus de Räisälä par cinq chasseurs MiG dont deux furent abattus. Sur le chemin du retour, cinq bombardiers SB furent observés et deux détruits malgré la défense des chasseurs d'escorte. Le sgt Lehtovaara revendiqua pour sa part un triplé entre 14h40 et 15h00 :

"Après avoir observé cinq chasseurs ennemis, j'ai averti mon leader

et plongé sur eux. J'ai tout de suite engagé un combat tournoyant et, après cinq minutes, une de mes rafales a touché un chasseur ennemi qui a immédiatement plongé vers le sol en prenant feu. Après avoir dégagé, j'ai pris la direction d'Elisenvaara avec un chasseur ennemi aux trousses. Arrivé sur Lumivaara, j'ai observé cinq bombardiers SB ennemis, qui volaient vers l'ouest en échelon très serré. J'ai attaqué l'avion le plus à droite et ai tiré sur son moteur droit, qui a immédiatement pris feu et l'avion s'est écrasé. Le chasseur ennemi, qui me poursuivait en me tirant dessus, est passé par-dessus moi en virant à droite. Après m'être rendu compte que personne ne s'en prenait

à moi depuis un petit moment, je suis venu me mettre derrière l'ailier qui se trouvait sur le flanc droit de la formation et ai tiré une courte rafale dans son fuselage et près de son moteur droit, qui a pris feu; l'avion a piqué en flamme dans la forêt.

Les trois bombardiers qui restaient ont modifié leur cap vers le nord-est. Le chasseur ennemi m'a poursuivi jusqu'à Elisenvaara, puis a viré au sud. Je ne pouvais plus prendre part au combat car j'étais à court de munitions. Le I-17 était plus rapide que mon avion, mais moins manœuvrant, et armé de mitrailleuses lourdes ou de canons. Mon avion était le MS327."

À suivre

Le Morane MS602 de la 2/LLv 28 à Joensuu. Il était habituellement piloté par Martti Inehmo, un futur as finlandais.



PAULI MASSINEN

MS 406 finlandais (1940-1944)

Le Morane sort ses griffes

Deuxième partie.

La guerre de Continuation bat son plein.

Les pilotes finlandais racontent leurs missions et les affrontements avec les appareils soviétiques.

Par Kari Stenman. Traduit par Xavier Méal.

Le 10 juillet, l'offensive de l'Armée de Carélie finlandaise débuta depuis la région de Kitee-Ilomatsi vers la rive nord-ouest du lac Ladoga. Le commandant du Lentorykmentti (régiment aérien) 2 (LeR 2) assigna tâches et zones d'opération : Saarivaara-Korpijärvi-Kolosenjärvi-Mannervaara-Tohmajärvi-Pälkjärvi-Kakunvaara-Kaurila-Matkaselkä pour les LLv 24 et 28. Les deux unités devaient se relayer pour maintenir la supériorité aérienne dans cette zone.

Le 16 juillet, le VI^e Corps de l'Armée de Carélie arriva à la pointe nord du lac Ladoga et poursuivit le long du rivage vers le sud-est.

Le 17 juillet, une paire de la 3^e Escadrille menée par le Lt Aarne Nissinen prit par surprise deux chasseurs MiG-3 vers Elisenvaara ; l'un parvint à s'échapper mais l'autre fut abattu. La patrouille du Lt Reino Turkki, de la 2^e Escadrille, patrouillait pour sa part dans la région de Jänisjärvi, où elle abattit trois chasseurs escortant deux bombardiers DB-3. Une paire prit à partie les chasseurs tandis que l'autre abattit les deux bombardiers – le Lt Pauli Massinen, futur as, inscrivant la première victoire sur son tableau de chasse.

Le 23 juillet, le VII^e corps de l'Armée de Carélie arriva à hauteur de Säämäjärvi, un objectif intermédiaire, et le commandant en chef, le maréchal C. G. E. Mannerheim, y fit stopper ses troupes. Le lendemain, le VI^e corps de l'Armée de Carélie atteignit son objectif intermédiaire

de Tuulosjoki, près du lac Ladoga, et stoppa également.

Le 23 juillet, le 2/LLv 28 commandé par le Lt Reino Turkki menait une reconnaissance vers Kuusjärvi lorsqu'il croisa trois bombardiers SB du 72^e SBAP. Deux furent abattus par le sgt Lehtovaara qui rapporta :

“Alors que nous rentrions de Mangna à 19h15 en volant à 2000 m d'altitude, nous avons rencontré trois bombardiers DB-3. J'ai attaqué celui à droite de la formation et, après avoir tiré une rafale, il a pris feu instantanément et s'est écrasé. L'avion qui était au centre de la formation, et dont le train d'atterrissage était partiellement abaissé, a reçu les tirs de quelqu'un d'autre, sans résultat. Quand ce tireur a dégagé, je me suis collé derrière le bombardier et ai tiré une rafale, et j'ai observé des impacts derrière le moteur droit et le fuselage. L'avion est parti en glissade et s'est posé sur le ventre dans un champ.

Si j'en juge par la cadence de tir, le mitrailleur dorsal utilisait une mitrailleuse de fort calibre ou un canon. Mon avion était le MS314.”

Le 12 août, une patrouille du 1/LLv 28 fut engagée en combat au-dessus de Vieljärvi par six biplans Polikarpov I-15. L'un fut abattu par le s/Lt Linnamaa et un autre s'écrasa à la suite d'une collision en vol. Il s'agissait d'un I-15bis piloté par le Lt V. P. Gordjun du 65^e ShAP, qui réussit à se parachuter. Tous les Morane 406 rentrèrent à leur base ; le sgt/c. Jorma Norola, qui pilotait le matricule MS301, eut à déplorer un saumon d'aile droite détruit.

Le 17 août, une patrouille du 2/LLv 28 menée par le Lt Reino

Des pilotes de la 2/LLv 28 à Karkunranta le 9 septembre 1941. De gauche à droite : From Lasse Lehtonen, Urho Jääskeläinen, Martti Inehmo et Urho Lehtovaara.



SA-KUVA



Turkki surveillait la région de Lahdenpohja quand elle surprit deux Polikarpov I-16 dont l'un fut abattu près de Lehtovaara. Puis la patrouille se dirigea vers le lac Ladoga, où elle tomba sur deux hydravions MBR en train de décoller, protégés par des navires de guerre. Les MS 406 se mirent en circuit d'attente un peu à l'écart de la zone. Une fois les hydravions en l'air, les MS 406 attaquèrent et les abattirent tous les deux.

MS 406 contre I-153 "Chaika" et I-16bis

Le 20 août, une patrouille de reconnaissance menée par le Lt Reino Valli de la 3/LLv 28 engagea cinq Polikarpov I-153 "Chaika" au-dessus de Rantalahti; deux furent abattus, dont un par le sgt Toivo Tomminen aux commandes du MS318.

Le 21 août, une patrouille de la 2/LLv 28 attaqua près de Maaselkä six bombardiers SB escortés par deux Polikarpov I-16. Un bombardier fut détruit par le Lt Massinen. Un peu plus tard, le cne Urho Nieminen de la 3/LLv 26 mena, aux commandes de son Brewster "Buffalo", trois MS 406 de la 1/LLv 28 sur Suojärvi, où neuf I-15bis frappaient des positions finlandaises. Deux avions soviétiques furent abattus avant qu'une paire de MS 406 de la 2/LLv 28 ne se joigne au combat et fasse tomber un avion russe de plus.

Le 2 septembre, une patrouille de la 1/LLv 28 menée par le Lt Tuomo Hyrkkä assurait la protection des troupes au sol près de Säämäjärvi quand six Polikarpov I-16 apparurent. Le leader finlandais s'en

Le sgt Urho Lehtovaara (à droite) de la 2/LLv 28 devant son MS 406 MS327 à Karkunranta, en septembre 1941. Il avait alors remporté sa 10^e victoire. À ses côtés Jaakko Paajanen, l'un des mécaniciens de son avion.



COLL. KARI STENMAN

À droite le MS327 de la 2/LLv 28 à Viitana, en décembre 1941. Il était piloté par Urho Lehtovaara, qui revendiqua 15 de ses 41 victoires sur Morane.

adjudgea trois, comme il le raconta à son retour :

"De 13 h 45 à 15 h 20. Quand la patrouille a attaqué cinq Polikarpov I-16 par-devant et d'en haut en faisant un demi-tonneau, l'un a tout de suite pris la fuite vers l'est. J'ai réussi à m'en rapprocher et j'ai tiré. Son moteur s'est mis à fumer et

l'avion a fait un atterrissage en catastrophe dans un marais au nord de Suojujoki. Le combat s'est déroulé entre 50 et 300 m et le I-16 essayait de fuir en vol rasant. Le pilote a fait un bon atterrissage en catastrophe. Mon avion était le MS-607."

Le 3 septembre, l'Armée de Carélie fit mouvement depuis

COLL. KARI STENMAN



Tuulosjoki vers la rivière Svir, qu'elle atteignit au matin du 7 septembre. Dans le Sud, les Allemands arrivèrent jusqu'à la pointe sud du lac Ladoga et Leningrad fut assiégée.

Le 9 septembre, une patrouille de MS 406 de la 2/LLv 28 engagea neuf I-153 "Chaïka" et autant de I-16bis du 155^e IAP lors d'une opération offensive sur la rivière Svir ; six chasseurs soviétiques furent abattus. Sur le chemin du retour, la patrouille rencontra une formation mixte de huit chasseurs russes, et détruisit un I-153. Le sgt/c. Urho Lehtovaara raconta plus tard comment il obtint trois victoires ce jour-là :

"Après être arrivés sur la zone désignée, menés par le s/lit Inehmo, nous sommes tombés sur neuf I-153 et neuf I-16bis. Deux des chasseurs I-16bis ont attaqué la paire arrière de notre patrouille, leur tirant dessus depuis leur arrière. J'ai prononcé une attaque de face contre ces deux-là, visant l'avion de gauche qui a été touché au moteur. Ce dernier a vite cabré, puis est parti en piqué léger et a disparu, son moteur fumait fortement. J'ai ensuite immédiatement tiré sur un autre I-16bis, toujours de pleine face ; il a été touché par une longue rafale et s'est immédiatement écrasé. Derrière ces avions, se trouvait encore une patrouille de trois appareils, avec lesquels j'ai engagé un combat tournoyant. Et j'ai réussi à en abattre un dans un virage, qui a terminé à très grande vitesse dans la forêt. L'un des avions russes qui restaient s'est collé au ras du plancher et a rompu le combat, l'autre s'est planqué dans les nuages. Mon avion était le MS304."

Le MS314 de la 2/LLv 28 à Karkunranta en 1941. Son pilote, Pauli Massinen, remporta dessus cinq victoires.



PAULI MASSINEN

En septembre 1941, le MS317 à Lunkula. Le chasseur était le plus souvent piloté par Paavo Myllylä, qui deviendra plus tard as sur Me 109 avec 22 victoires.



FINNISH AIR FORCE

Le MS315 (premier plan) et le MS329 de la 3/LLv 28 à Solomanni. Oskari Jussila pilotait le premier, Toivo Tomminen le second. Tomminen revendiqua six victoires sur Morane.



COLL. KARI STENMAN

Le matin du 12 septembre, près de Pyhäjärvi, la patrouille du s/lit Aarre Linnamaa de la 1/LLv 28 engagea cinq bombardiers DB-3 qui se dirigeaient vers Prääsä. Trois furent abattus et un autre endommagé. Dans le rapport de combat de Linnamaa, on peut lire : "De 7h10 à 8h30. Notre patrouille de trois

avions a rencontré cinq DB au-dessus de Pyhäjärvi, en chemin pour aller bombarder dans la direction de Prääsä, à 3000 m d'altitude. J'ai tiré sur un des avions le plus en arrière, qui a pris feu et s'est mis à fumer. Il s'est écrasé en flammes, sur le dos.

Nous avons poursuivi notre attaque contre un autre, qui est des-►



« Juste après m'avoir dépassé, il est parti en vrille et a explosé au sol »

cendu au ras du sol. Nous avons tiré dessus comme nous venions de le faire sur le premier. Alors les trois autres DB sont venus sur notre côté, et je me suis mis en position derrière eux. Le s/lt Myllylä et le sgt/c. Tani ont abattu leur avion, probablement dans le coin de Lohijärvi. Je suis monté un peu et ai remué mes ailes pour attirer leur attention, mais ils ne m'ont pas remarqué et ont fait demi-tour.

Au même moment, une dizaine de I-153 sont arrivés sur eux depuis très bas. Ils ne m'ont pas vu et j'ai continué à poursuivre les trois DB. J'ai réussi à en toucher un quand un autre s'est approché de moi par le côté. J'ai aussi réussi à l'atteindre et j'ai épuisé toutes mes munitions. Je me suis écarté et j'ai observé que le premier avion sur lequel j'avais tiré fumait toujours et avait une jambe de train d'atterrissage qui pendait. L'autre avion a alors dégagé

Le MS324 de la 3/LLv 28 à Solomanni en octobre 1941. Il était attribué en principe à Pekka Vassinen.



MS 406C1 du cne Martti Kalima de la 2/TLeLv 14 à Tiiksjärvi en juin 1944. Seul as de son unité, il compte un total de 11 victoires dont 6,5 sur MS 406.

beaucoup de fumée. Il a viré vers le rivage du lac Onega et s'est posé en catastrophe sur le ventre dans un marécage près de Soksu. Les autres ont continué vers l'est - sud-est au-dessus du lac Onega. Sur le chemin du retour j'ai vu un hydravion à Bubnova.

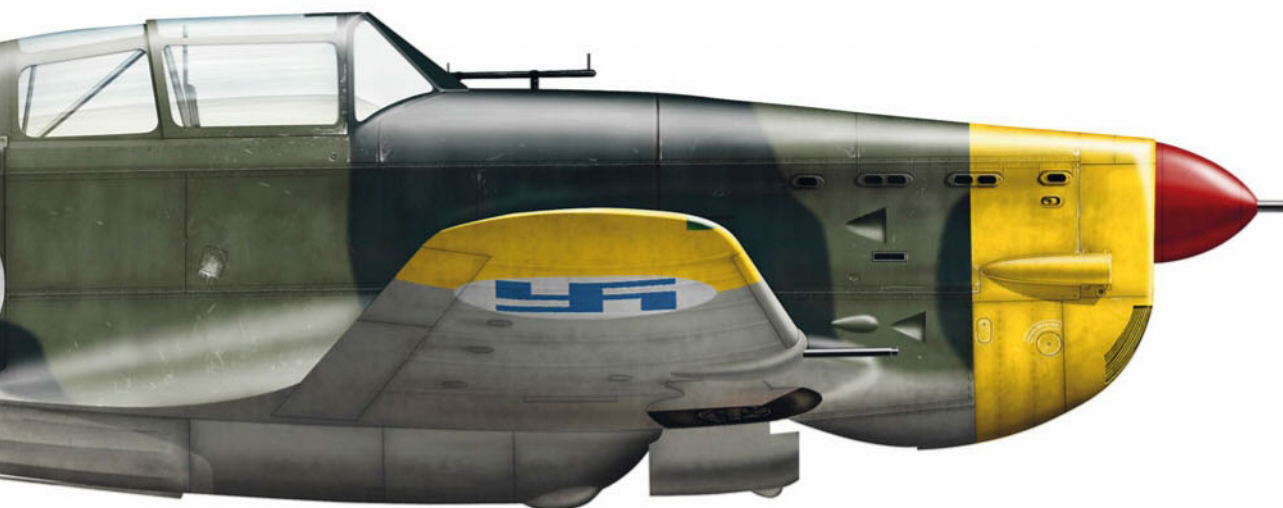
J'ai pris quatre ou cinq trous dans mon avion. L'un traverse un point d'attache d'un tube du fuse-

lage. Mon avion était le MS-607." Des archives russes récemment rendues accessibles ont révélé que les bombardiers abattus étaient trois SB du 72^e SBAP.

Le 15 septembre, la patrouille du s/lt Paavo Myllylä de la 1/LLv 28 engagea un bombardier escorté par cinq MiG-3 du 179^e IAP, volant en direction de Prääsä. Les MS 406 abattirent trois chasseurs russes.

SA-KUVA





Deux le furent par le s/lt Paavo Reinikainen :

“De 16h20 à 17h35. Nous étions en patrouille de Sotjärvi vers Prääsä quand j’ai été attaqué de devant et de dessous. Je n’ai pas vu mon assaillant, mais ceux qui se trouvaient derrière moi l’ont attaqué. Le sous-lieutenant Myllylä a attaqué un bombardier DB. Puis j’ai vu trois chasseurs et immédiatement après deux de plus que j’ai

attaqués. J’étais à 1500 m d’altitude et l’ennemi à environ 300 m. Je me suis mis en piqué vers les deux chasseurs et ai appelé à la radio pour que les autres me rejoignent. Mon émetteur était hors-service et ils ne m’ont donc pas entendu.

L’avion juste devant moi a commencé à tirer sur une colonne de chevaux et de camions. L’avion le plus en arrière a largué quatre bombes

sur la route. Peu après, je l’ai eu en ligne de mire et j’ai tiré, mais sans le toucher, car j’étais trop loin. Ma seconde rafale a touché le fuselage derrière le pilote. Puis je me suis mis juste derrière, mais nous étions alors directement en direction des troupes et je ne pouvais donc pas tirer. Durant la ressource, j’ai repris l’ennemi en ligne de mire, mais l’avion qui se trouvait devant est venu direc-



SA-KUVA



JAAKKO PUOLAKKAINEN

Le MS-607 de la 1/LLv 28 à Viitana le 17 mars 1942. Aarre Linnamaa, son pilote, remporta au total six victoires sur Morane.



Le MS318 avec sur la dérive les huit marques symbolisant les succès de son pilote, Martti Inehmo.

tement sur moi; j'ai viré vers lui et ai tiré une courte rafale de face. Le premier avion étant toujours dans mon travers, je me suis dirigé vers lui. Celui qui venait vers moi est passé à 50 m sur ma droite et j'ai alors vu qu'il avait un moteur en ligne et un poste de pilotage fermé. Juste après m'avoir dépassé, il est parti en vrille et a explosé au sol. J'ai gardé l'autre dans mon viseur et ai réussi à lui tirer dessus depuis son arrière, mais mon canon s'est alors enrayé et je me suis mis à l'écart quand il a rompu vers l'est. Son avion ne fumait pas, il ne ralentissait pas, mais il avait pris des obus de 20 mm dans l'arrière du fuselage.

Ces avions russes étaient bien camouflés et ne portaient pas de cocardes sur les surfaces supérieures. Juste un point irrégulier sur le côté du fuselage. Mon avion était le MS317."

Quatre MS 406 abattent six MiG

Le 1^{er} octobre, le VII^e Corps de l'armée de Carélie commença à occuper Petrozavodsk et continua d'avancer vers le nord le long du rivage ouest du lac Onega, en direction de Karhumäki à la pointe nord. Le LLv 28 assurait sa protection aérienne.

Le 9 octobre, une paire de MS 406 de la 2/LLv 28 tomba sur six MiG en train de monter au-dessus de Suopohja. Quand le combat débuta, une autre paire de 406 arriva; tous les avions russes furent abattus. Le s/Lt Martti Ihehmo abattit en deux et en endommagea un :

"Nous étions à 8 km au nord de Suopohja quand j'ai aperçu dans la direction de Suopohja un chasseur ennemi en montée. J'ai pris plus d'altitude et l'ai attaqué de face, mais j'ai dû dégager sur le côté. D'autres avions ennemis n'arrêtaient pas de décoller et, à un moment, j'ai compté

Le MS-606 de la 2/LLv 28. Son pilote, Reino Turkki, commanda la force aérienne finlandaise entre 1964 et 1968.



FINNISH AIR FORCE MUSEUM

« Un morceau de revêtement a percuté mon aile droite et s'est fiché dedans »

au moins cinq I-18. Dans le combat tournoyant qui a suivi, j'en ai abattu un depuis son arrière à 20-30 m de distance; j'ai observé des obus toucher son fuselage, il s'est alors mis à beaucoup fumer et est parti en embardée dans un nuage.

J'ai commencé un virage pour le voir sortir du nuage, mais j'ai été attaqué par un autre chasseur. J'ai poursuivi le combat tournoyant avec celui-là et, après un moment, un autre I-18 s'est joint à lui. Ils ont essayé de couper ma retraite vers l'ouest et j'ai dû faire des manœuvres évasives jusqu'à Soralahti, où j'ai pu en abattre un de face. Il a alors cabré et est parti en piqué avant de s'écraser dans l'eau près d'une île.

J'ai poursuivi le combat tournoyant avec l'autre à 600 m d'abord, mais il m'a contraint à descendre sous les 100 m. Finalement, j'ai réussi à placer une rafale par un tir en déflexion de la gauche et par-dessous, et il a viré en fumant et s'est

écrasé dans la forêt. Il a explosé et a pris feu. Mon avion était le MS327."

Le 19 octobre, la patrouille du Lt Aarne Nissinen de la 3/LLv 28 menait une mission de recherche vers Poventsa quand elle intercepta un avion de reconnaissance R-Z qui fut abattu. Deux I-153 "Chaika" apparurent alors, qui furent également abattus. Le sgt Toivo Tomminen raconta comment il abattit le R-Z et un I-153 : "De 13h10 à 13h20. J'ai aperçu au sud de Poventsa un R-Z se dirigeant vers Poventsa. J'ai piqué sur lui et ai tiré une rafale; ses deux ailes de gauche se sont rompues et l'avion s'est écrasé dans un lac. Puis j'ai vu deux I-153 qui décollaient de l'aérodrome de Poventsa. J'ai attaqué le dernier aussitôt qu'il a quitté le sol. J'ai tiré une rafale de derrière; il s'est écrasé sur le nez dans un champ. D'évidence, j'ai touché le pilote.

Alors que je tirais sur le I-153, des morceaux s'en sont détachés, un bout de revêtement a percuté mon aile droite et s'est fiché dedans. Pas d'autres dommages. Mon avion était le MS315."

Bientôt l'hiver arriva et les mauvaises conditions météo, avec les chutes de neige, empêchèrent les deux belligérants de lancer leurs avions. Les MS 406 ne revendiquèrent que deux victoires durant le mois de novembre.

■
À suivre

SA-KUVA

Le MS325 et le MS328 de la 1/LLv 28 prêts au décollage à Viitana, le 17 mars 1942. Le MS328 porte encore son camouflage français.



MS 406 finlandais (1940-1944)

Le Morane sort ses griffes

Troisième partie.

Les face-à-face entre les MS 406 et les avions soviétiques se poursuivent durant la guerre de Continuation. Les pilotes racontent.

Par Kari Stenman. Traduit par Xavier Méal.

Le 4 décembre, une patrouille de la 3/LLv 28 fut prise à partie par trois "Hurricane" au-dessus de Maaselkä. Un avion fut perdu de chaque côté suite à une collision. Le sgt/c. Pekka Vassinen prit part au combat :

"À 13h00-13h05. En approche sur Maaselkä du sud-ouest à 1000 m (je volais en ailier gauche et, à ce moment, à environ 400 m d'écart), j'ai aperçu deux [I-18] en montée, plus bas et vers l'arrière, avec un angle d'environ 45°, l'ennemi ayant un considérable avantage en termes de vitesse à notre altitude. Le sgt Tomminen avait également vu un I-18 qui tirait sur le sgt/c. Jussila à une distance de 100 m sur son arrière. Le sgt Tomminen a tiré sur le I-18 par son plein travers, et l'a touché derrière le moteur et au cockpit. Le I-18 a brusquement cabré et le sgt Tomminen a percuté son aile qui s'est détachée. L'avion du sgt Tomminen est passé sur le dos, est resté un moment dans cette position puis est lentement parti en piqué à la verticale. Un moment plus tard, j'ai vu son avion en train de brûler au sol. Je suis descendu le plus bas possible mais n'ai pas vu de parachute déployé. L'avion abattu par le sgt Tomminen s'est écrasé en flammes.

Le taux de montée du I-18 est d'évidence bon si on considère que peu auparavant le sgt Tomminen était descendu au ras du sol sans rien observer. Les Russes ont ouvert le feu depuis une distance relativement faible. Mon avion était le MS-620."

Le journal de marche du 152^e IAP équipé de "Hurricane"

relate pour ce même 4 décembre 1941 : "De 12h55 à 14h10 (heure de Moscou). Trois avions ont mené une reconnaissance des positions ennemies dans la zone du nœud ferroviaire n° 13, Medvezhjegorsk, Parguba, Kamselga, Kumsa et l'ouest de Pokrov. La mission a été accomplie. Les avions ont ensuite été engagés en combat à 2 km au sud de Kriv par sept Heinkel et Me 109. Le résultat de la bataille a été deux chasseurs ennemis abattus. Le lt N. F. Repnikov a percuté de face un des Me 109 et il a été tué dans la collision."

Bien que le journal de marche du 152^e IAP mentionne les avions ennemis comme étant des Heinkel et Me 109, ils sont décrits comme des Brewster dans la liste des victoires revendiqués, l'un d'eux étant abattu par les lieutenants Basov et S. Ivanov. L'avion finlandais impliqué dans la collision est sans doute possible le Morane MS329, mais, ceci mis à part, les détails du rapport ne concordent pas vraiment.

À la fin de novembre 1941, les MS 406 du LLv 28 avaient engrangé 70 victoires en combat aérien. Leur nombre allait drastiquement diminuer dans les mois qui allaient suivre, principalement parce que la guerre, jusque-là offensive, allait ►

“ L'avion a viré vers moi et je l'ai évité en réalisant un immelmann de combat ”

Le matricule MS 325 de la 1/LLv 28 à Viitana, en mars 1942.



SA-KUVA



devenir statique. Mais aussi parce que si les canons de 20 mm s'étaient révélés très efficaces, leurs tubes étaient désormais tous usés et la Finlande ne disposait d'aucun rechange. L'usine fut contrainte de les remplacer par des mitrailleuses de 12,7 mm de marque Colt ou même Berezin, des armes capturées, mais ne parvint jamais à les faire fonctionner correctement.

Les Finlandais avantagés par leurs matériels

Le 6 décembre, jour de l'Indépendance, la position la plus avancée de l'armée de Carélie était la ville de Poventsa, occupée. Le commandant en chef Mannerheim en appela à l'arrêt de l'offensive finlandaise. Plus rien n'évolua durant les deux années et demie qui suivirent et, si ce n'est quelques escarmouches localisées, la ligne de front demeura calme.

Dans le secteur du LLv 28, le lac Onega et l'isthme de Maaselkä, l'espace aérien demeura tout aussi calme. Les Soviétiques disposaient sur ce secteur d'à peu près autant

d'avions que les Finlandais, mais ces derniers conservaient un avantage en termes de qualités des matériels.

Le 5 février 1942, une patrouille de MS 406 de la 1/LLv 28 menée par le s/lr Aarre Linnamaa fit une mission de reconnaissance jusqu'à Osta, à l'extrémité orientale de la rivière Svir. Deux biplans Polikarpov R-5, prédécesseurs du R-Z, furent abattus, comme le raconta Linnamaa :

"Entre 09h45 et 09h50, à l'altitude 10-20 m. Notre patrouille de quatre avions suivait la vallée de la rivière [Svir] depuis Androvkaya vers le sud-ouest, en mitraillant des camions. J'ai vu un R-5 survolant la vallée vers le sud-ouest dans le brouillard de surface. Je lui ai tiré dessus par surprise depuis 70-20 m de distance, par derrière et plus haut. L'avion a plané jusqu'à la glace sur la rivière, et deux autres avions lui ont alors tiré dessus, bien qu'il n'était plus en mesure de voler. L'avion a violemment percuté la glace (le pilote était probablement déjà mort) et est passé sur le dos. J'ai poursuivi vers le sud-ouest et ai rencontré un autre R-5. Dans la vallée, comme le précé-

dent. J'ai d'abord tiré dessus depuis le côté, puis juste après par l'arrière, à 20 m; il est parti en piqué vers la forêt et s'est renversé sur la tranche quand le cne Blomqvist lui a tiré dessus depuis une bonne distance – mais l'avion avait déjà disparu dans la forêt. Le sgt/c. Tani a aussi tiré sur le premier avion, avant moi et par-dessus, mais ne l'a probablement pas touché car il a continué à voler normalement. Je n'ai pas observé d'homme s'extirper de cet avion. Le second appareil a éclaté en plusieurs morceaux quand il a percuté la forêt. Je n'ai pas vu son mitrailleur me tirer dessus. Mon avion était le MS-621."

Le 23 mars, une paire de MS 406 de la 1/LLv 28 décolla en urgence vers Petrozavodsk à la poursuite de deux bombardiers Pe-2 et réussit à en abattre un. Le sgt/c. Antti Tani rapporta sa victoire ainsi :

"Après les essais de moteur, j'ai décollé directement de mon emplacement de parking. À 8h25, alors que j'avais atteint l'altitude de 1500 m, j'ai reçu un message radio : deux 2/2 [sic] en provenance de Soksu filant vers le Nord.

Le MS-615 de la LeLv 28 piloté par le maj. Auvo Maunula à Hirvas. Maunula était un pilote réputé qui fut décoré de la croix Mannerheim.



J'étais alors en forte montée vers Äänislinna et en train de traverser les nuages. J'ai alors continué à monter en faisant un 360°, à l'issue duquel j'ai aperçu l'avion ennemi à environ 2 km et 300-500 m plus haut. Après avoir réduit la distance à 250-300 m, j'ai tiré mais je n'avais pas assez de déflexion. J'ai tiré sur le manche pour en avoir plus, puis j'ai mitraillé et encore augmenté ma déflexion. Alors ma rafale a semblé toucher. Après je me suis mis derrière l'avion à 300-400 m et j'ai tiré trois rafales. L'avion a fait un 180° très incliné et a commencé à monter doucement. Il m'a alors semblé qu'il perdait beaucoup de vitesse. J'ai essayé de tirer de nouveau, mais mes Colt se sont enrayées. Alors que j'essayais de les débloquer, l'avion a viré de 90° vers moi avec une forte inclinaison et je l'ai évité en réalisant un immelman de combat. Durant cette manœuvre, mes mitrailleuses se sont remises à fonctionner et au moment où il m'a dépassé, je l'ai vu partir en vrille. Puis il semble que le pilote a coupé les moteurs. J'ai pensé que c'était du bluff, donc je l'ai suivi

“ Le “Hurricane” a eu un soubresaut et est parti en perte de contrôle ”

en spirales en restant 800-1000 m au-dessus, m'attendant à ce qu'il rétablisse. Quand l'avion est arrivé à 300-500 m d'altitude, j'ai vu qu'il ne pouvait plus faire de ressource et il a percuté le sol juste après. Mon avion était le MS-619.”

Le 3 mai 1942, le calme avait régné sur les fronts depuis six mois et les Finlandais attendaient de voir quelle serait l'issue de la guerre mondiale; la force aérienne fut réorganisée en fonction des divisions territoriales. Ce qui déclencha de virulentes critiques de la part des commandants des régiments de chasse qui considéraient que la nouvelle organisation empêchait l'exploitation complète de la qualité essentielle et première de l'arme aérienne : la mobilité.

Le LeR 2 continua d'opérer au profit du Groupe Maaselkä, créé le 1^{er} mars 1942 par le commandement du 2^e Corps d'armée pour défendre la zone entre le lac Onega et la mer Blanche. En plus des LeLv 24 et 28 (à cette époque l'abréviation LLv fut changée en LeLv), il reçut également le LeLv 16. Dans le nouveau secteur du LeR 2, la frontière de gauche était marquée par la ligne Lieksanjärvi-Kuusiniemi-Vojatsu-Virma et celle de droite par l'axe Lohijärvi-Derevjannoje-Ääninen-Volodarskaja-Vytegra. Les missions du régiment étaient la reconnaissance, l'artillerie, le bombardement, le transport, l'interception des avions ennemis et la protection des transports, transferts et bombardiers. Ces missions seraient exécutées sur demande du Groupe Maaselkä, de la brigade costale d'Onega et du Groupe Olonet. En pratique, le LeLv 16 patrouillerait les zones proches de Maaselkä tandis que le LeLv 24 s'occuperait des interceptions et des reconnaissances à longue distance sur tout le front. Le LeLv 28 serait en charge du lac Onega et des zones immédiatement au sud de ce lac.

Le 3 août, le LeLv 28 était la seule unité de chasse encore dans la région dévolue au LeR 2 et sa zone de travail fut étendue à l'isthme de Maaselkä. Le quartier général et la 3^e Escadrille firent mouvement sur Hirvas et la 1^{re} Escadrille déménagea pour Petrozavodsk quatre jours plus tard.

À la mi-juillet, une brigade de 700 partisans réussit à se glisser sans se faire détecter au travers des lignes à l'est du lac Ontajärvi et parvint en deux semaines à s'enfoncer de 40 km au sud-ouest du lac Segozero, sur l'arrière du Groupe Maaselkä. Dans la poursuite qui s'ensuivit, la brigade battit retraite par la même route et ce qu'il en restait franchit les canaux au niveau du lac Jolmozero.

Le 18 août, une patrouille de Morane de la 1/LeLv 28 fut envoyée mitrailler des troupes russes qui franchissaient les cours d'eau à Jolmozero. Ces troupes étaient protégées par quatre “Hurricane” : un fut abattu, deux autres endommagés. Le sgt/c. Matti Leinonen rapporta :

“De 07h40 à 9h00. Altitude 600 m. Alors que la patrouille mitraillait les barges de transport ennemies à Jolmozero, quatre “Hurricane” nous ont attaqués. J'ai réussi un tir oblique sur le premier, depuis son arrière, et il s'est mis à produire beaucoup de fumée. Au même moment un autre est arrivé sur moi ▶



Le sgt/c. Antti Tani (à gauche) et son mécanicien Risto Hiltunen à Solomanni, devant le MS-619 appartenant à la 1/LeLv 28.

RISTO HILTUNEN



Le MS328 à Utti
alors qu'il était
évalué par la
Lentolaivue 34.

PAAVO SAARI

en oblique; j'ai aussi tiré sur lui, il a rompu en fumant et a disparu vers le sol. J'ai continué à poursuivre le premier en tirant de courtes rafales. L'avion a eu un soubresaut et est parti en perte de contrôle, son altitude et sa vitesse diminuant régulièrement. Il s'est retrouvé à 5-6 m dans une vallée marécageuse, dont le sol montait à l'est. Sa vitesse était alors si faible que mon MS 406 ne pouvait plus rester derrière lui et commençait à le dépasser. Les "Hurricane" ne voulaient pas tirer de face, étaient évasifs et

essayaient d'approcher par-dessous et par-derrière. Aucun dommage. Mon avion était le MS-619."

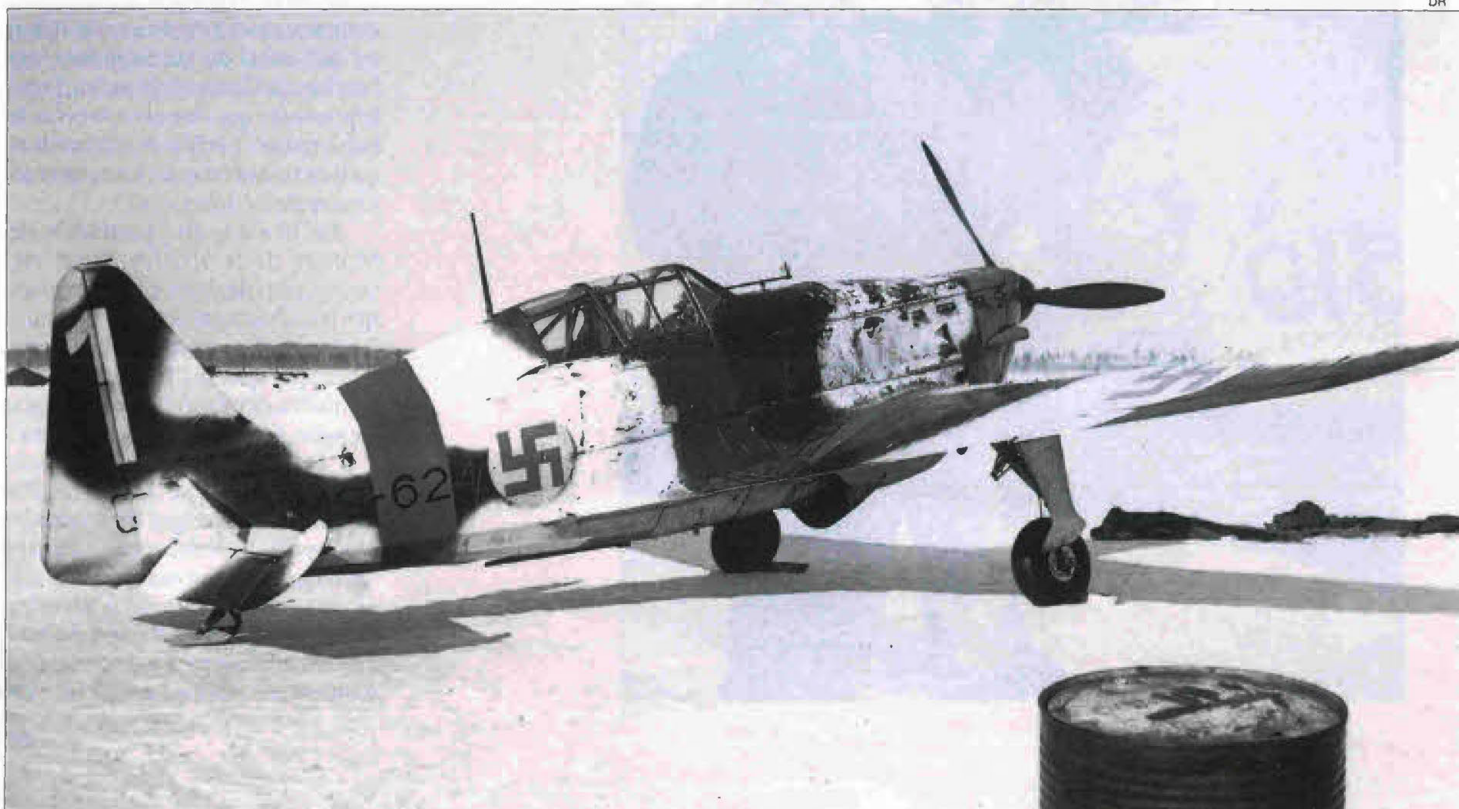
Lors d'une mission ultérieure, huit Morane patrouillaient au-dessus de Jolmozero lorsqu'ils furent attaqués par un nombre égal de P-40 "Tomahawk". Un des chasseurs soviétiques fut endommagé, mais un des MS 406 fut abattu et perdu. Selon les archives russes, les "Hurricane" et "Tomahawk" des 152^e et 195^e IAP rapportèrent avoir abattu quatre Fokker D.XXI

et un Brewster "Buffalo" dans la région de Maaselkä – une grossière exagération par rapport à l'unique MS 406 perdu.

Le 24 août, le major Auvo Manula prit le commandement du LeLv 28. Deux semaines plus tard il fut décoré de la croix de Mannerheim pour des faits antérieurs à sa prise de commandement, alors qu'il était commandant de l'escadron de reconnaissance LeLv 12.

Le 1^{er} septembre, trois Pe-2 bombardèrent la base de Hirvas

Le MS-624
de la 2/LeLv 28
pilote par
le sgt Uolevi
Jaakkola.





DR

**Le MS-619
de la
1/LeLv 28
à Ladva
en août 1943.**

par surprise. Quand la patrouille de MS 406 d'alerte du LeLv 28 décolla, 29 "Tomahawk", "Hurricane", I-153 et I-15 surgirent d'un coup depuis le nord et commencèrent à mitrailler l'aérodrome. Deux Morane de la base de Solomanni furent appelés en renfort, mais ils étaient lents et sujets aux enrayements de mitrailleuses; un seul "Tomahawk" fut endommagé. Un Morane fut abattu. Après le raid, un unique Pe-2 photographia l'objectif.

Les "Hurricane" et "Tomahawk" des 152^e IAP et 195^e IAP et les I-153 "Chaika" du 828^e ShAP rapportèrent avoir abattu quatre "Brewster" dans la zone de Hirvas – ce qui fait beaucoup pour un unique MS 406 abattu.

Le 16 septembre, l'activité aérienne russe augmenta au-dessus de l'isthme de Maaselkä et le LeLv 28, dont le nombre d'avions avait diminué, commença à rencontrer des problèmes. Pour remédier à cette situation, le Détachement Luukkanen, composé de 10 Brewster "Buffalo" du LeLv 24, fut transféré à Hirvas pour assister le Lentorykmentti 2. Mais deux semaines plus tard, l'ac-

tivité aérienne russe se réduisit en direction de Maaselkä, du fait de transferts d'unités vers le nord pour y escorter des convois de navires alliés arrivant à Mourmansk et Archangel. Le Détachement Luukkanen du LeLv 24 retourna en conséquence sur l'isthme de Carélie.

De nouveaux vieux avions

Le 16 juillet 1942, la Finlande acheta directement les 30 Morane 406 dits de la France libre, ce qui déclencha une vive protestation des Allemands qui arguèrent que cet achat n'était pas passé par les canaux officiels. Mais cela n'alla pas plus loin. Les avions furent convoyés en vol vers la Finlande en trois lots, le dernier arrivant le 9 septembre 1942. L'usine d'aviation d'État fit subir une révision complète à ces machines qui avaient été entreposées en extérieur durant l'année passée.

Les avions refaits à neuf commencèrent à arriver en escadron en octobre. Il leur fut attribué les matricules MS-626 à MS-655. Fin 1942, deux exemplaires supplémentaires, matricules MS-656 et 657, furent achetés aux Allemands et convoyés en vol jusqu'en Finlande. Ils furent les deux derniers MS 406 acquis par la Finlande.

L'espace aérien resta calme et, durant les mois qui suivirent, les seuls contacts furent visuels.

Le 12 janvier 1943, une patrouille de MS 406 du 2/LeLv 28 effectuait une mission d'escorte et de recherche dans la zone de Nopsa quand elle tomba sur quatre bombardiers Pe-2 escortés par trois "Hurricane". Un des chasseurs soviétiques fut abattu par l'adj.c. Urho Lehtovaara :

"Altitude de 7000 à 4000 m. Alors que nous patrouillions entre Liistepohja et Karhumäki, nous avons aperçu au nord de Maaselkä, à très haute altitude, un Pe-2 qui brillait et prenait de la hauteur. Nous avons tout de suite entamé la poursuite et, 10 minutes plus tard, je me suis retrouvé en bonne position pour tirer, 600 m derrière lui et un peu plus bas.

Mais, au même moment, un "Hurricane" m'a tiré dessus, il était plus haut et derrière, et j'ai dû abandonner la poursuite. Un combat aérien en virages s'en est suivi entre moi et les trois "Hurricane". J'ai réussi à tirer sur l'un d'eux dans un virage et l'ai atteint d'une rafale, puis il a soudainement fait une embardée et est parti en vrille jusqu'au sol, où il a explosé et brûlé. Juste après, j'ai pu tirer sur un second "Hurricane" qui s'est enfui en fumant. Le troisième a rompu l'engagement en piquant et a disparu vers le nord-est. Mon avion était le MS-627."

Le 24 février, une paire de MS 406 du 1/LeLv 28 rencontra un Pe-2 solitaire au-dessus de Sautjärvi; après une poursuite, il fut abattu par le sgt/c. Antti Tani :

**„ Un "Hurricane"
m'a tiré dessus. J'ai dû
abandonner la poursuite
du Pe-2... „**

“Altitude entre 3000 et 1000 m. Alors que j'étais en mission d'interception, j'ai reçu un message radio indiquant un avion qui volait depuis Maasjärvi vers le sud. Je volais dans la même direction et je l'ai observé 4 minutes plus tard. À Tokari, l'avion a viré vers le nord. Puis je me suis débrouillé pour tirer sur son flanc droit depuis son avant, quand son moteur droit a commencé à fumer, d'abord faiblement, puis de plus en plus fort. J'ai suivi l'avion jusqu'à ce qu'il s'écrase, tirant trois rafales supplémentaires qui ont fait mouche. Mon avion était le MS-619.”

Le 5 mars, une patrouille de Morane de la 2/LeLv 28 décolla sur alerte pour intercepter un bombardier au nord-ouest de Karhumäki. Le sergent maître Urho Lehtovaara était à la manœuvre :

“J'ai décollé sur alerte et suis monté à 5000 m au nord-ouest de Karhumäki. On m'a signalé par radio un avion au nord de Savujärvi. J'ai immédiatement vu sous moi, près des nuages, un bimoteur qui filait vers le nord. J'ai plongé à sa poursuite, l'ai vite rattrapé et l'ai identifié comme un Pe-2. Depuis son arrière, j'ai tiré sur son moteur droit qui a instantanément pris feu et l'avion s'est écrasé au sol, puis s'est mis à brûler. Durant le piqué, un homme a sauté en parachute de l'appareil en flamme.

J'ai piqué derrière l'avion en feu pour relever la situation géographique exacte du lieu où il s'est

“J'ai reçu tellement d'huile du Pe-2 sur le pare-brise que j'ai raté plusieurs fois ma cible”

écrasé mais, à 1000 m d'altitude, j'ai été attaqué par quatre I-16. Un rude combat s'en est suivi. J'avais reçu tellement d'huile du Pe-2 sur mon pare-brise que je ne voyais pas très bien vers l'avant, ce qui m'a valu de rater plusieurs fois ma cible en tirant. J'ai finalement réussi à me positionner derrière et légèrement en dessous d'un de mes ennemis et ai tiré une longue rafale; des morceaux de l'avion se sont détachés et il a basculé sur la gauche puis a percuté le sol. J'ai aussi essayé de tirer sur les autres chasseurs ennemis qui continuaient à m'attaquer, mais mes mitrailleuses ont cessé de fonctionner et j'ai été forcé de rompre le combat. Mon avion était le MS-641.”

Le 4 mai, une paire de MS 406 de la 2/LeLv 28 menée par le cne Reino Turkki rencontra deux Hawker “Hurricane” dans la région de Käppäselkä; les pilotes finlandais revendiquèrent la destruction de l'un d'eux. Peu après, ils aperçurent trois Il-2 “Chtourmovik” qu'ils attaquèrent. Un des avions soviétiques réussit à s'enfuir, les deux autres ▶

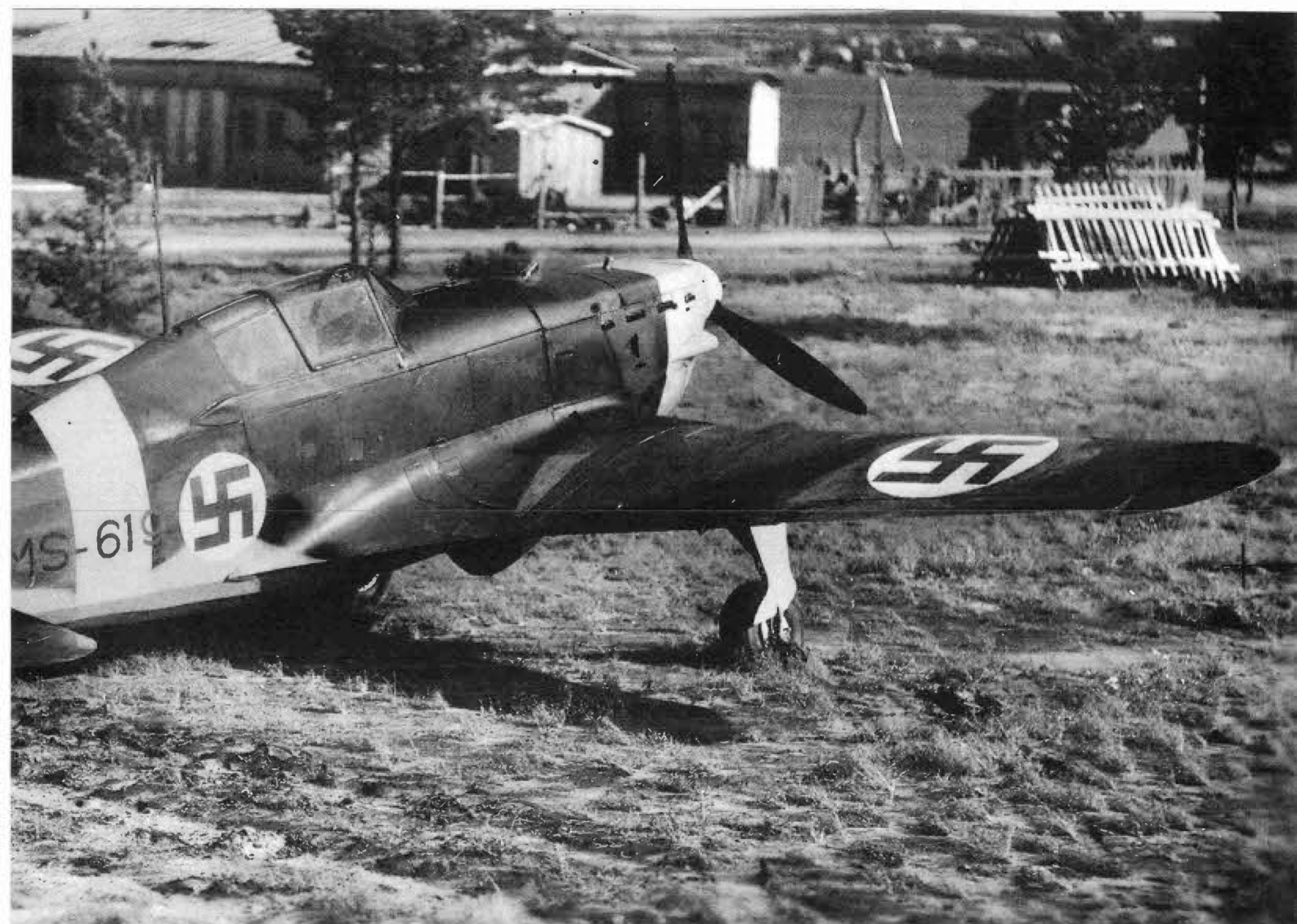
Le MS328 de la 1/LeLv 28 à Hirvas en août 1942.



RISTO HILTUNEN



KAAKLO TEMMES



KULLERVO VIRTANEN

Aantti Tani
revendiqua
sept victoires
sur MS 406.
Il pilota le
MS-619
de la 1/LeLv 28
en août 1942.



Le MS-651
de la 1/LeLv 14
à Tiiksjärvi à
l'automne 1943.

furent abattus. L'un d'eux fut revendiqué par Turkki :

"J'avais décollé sur alerte avec une patrouille de trois et nous avions rencontré deux "Hurricane" à 200 m d'altitude sur Käppäselkä. Lors du combat qui s'en est suivi, j'ai tiré sur ces deux avions. L'un, dont les ailes étaient couleur argent, a vite rompu le combat. Avec le s/lt Tarkkonen, nous avons alors harcelé l'autre "Hurricane", lui tirant dessus par deux fois à courte distance. Il a commencé à fumer dès le combat tournoyant, mais il a alors fait une manœuvre et nous n'avions pas assez de vitesse pour le suivre.

Durant la poursuite, j'ai aperçu très bas, au ras du sol, un avion au sud de Povents, que j'ai facilement rattrapé. Il a commencé à laisser filer une épaisse fumée juste après la première rafale. Après la deuxième, mes mitrailleuses se sont enrayées. J'ai suivi l'avion et l'ai vu tomber sur la rive est du canal Voljärvi, avec une épaisse fumée bleue sortant du moteur. L'avion n'a pas brûlé et son fuselage était clairement visible dans la forêt. Le "Hurricane" n'est pas aussi agile que le Morane. Tirs de DCA depuis Käppäselkä durant le combat. Mon avion était le MS-626."

Le 8 mai, une paire de MS 406 menée par le commandant du LeLv 28, le maj. Auvo Maunula, tomba sur un quatuor de I-16 lors d'une mission de recherche sur Seesjärvi. Deux avions soviétiques furent abattus dès le début du combat, et un troisième un peu plus tard. Le quatrième réussit à s'enfuir. Auvo Maunula rapporta :

"Alors que j'étais avec une patrouille en mission de recherche sur Suontele, j'ai vu environ 1 500 m plus bas quatre I-16. Je les ai pris par surprise alors qu'ils mitraillaient au sol. J'en ai choisi un comme cible, mais quand j'ai piqué vers lui, un autre m'a vu et a commencé à monter et à virer vers moi. J'ai interrompu mon attaque et me suis mis à sa poursuite en montant et virant comme lui. L'avion a vite esquivé en virant en piqué. Je l'ai poursuivi, l'ai pris dans ma ligne de mire et tiré une courte rafale oblique depuis son arrière. Je n'ai pas pu voir le résultat car un avion m'a attaqué par la droite, de plus haut. En cabrant, j'ai réussi à passer par-dessus lui sur le côté. Puis l'avion a commencé à esquiver, en faisant des tonneaux, certains dans un piqué à 30°, pas très loin du sol. J'ai réussi à tirer une courte rafale mais j'ai alors vu deux avions à 300-400 m au-dessus de moi sur la gauche. En montant et



„J'ai réussi à relancer mes mitrailleuses pour qu'elles tirent une balle à la fois“

virant, j'ai réussi à passer au-dessus d'eux, légèrement sur leur arrière, et ils sont alors partis en piqué depuis 1 000 m d'altitude et ont filé vers l'est au ras du sol. J'en ai poursuivi un, qui est resté au ras du sol tout en continuant d'esquiver. J'ai tiré une courte rafale, mais n'ai pas pu avoir une bonne visée. Finalement, l'avion a essayé de rompre en montant et en virant. Durant cette manœuvre, j'ai tiré une longue rafale à 100-75 m de distance, et j'ai touché l'avant de son fuselage. Puis l'avion a piqué dans une baie juste en dessous et a disparu sous la boue. Mon avion était le MS-615."

Le 4 juin, une paire de MS 406 de la 3/LeLv 28 menée par le lt Juhani Ruuskanen décolla sur alerte vers Seesjärvi pour intercepter deux bombardiers SB qui furent abattus en flammes, comme le raconta

Ruuskanen : *"J'ai décollé avec le s/lt Antere à 01 h25 pour une mission d'interception basée sur un message de la surveillance aérienne indiquant "2/2 296 [sic] au SO, alt. 40 m". Nous sommes tombés sur les avions au sud-ouest de Seesjärvi, ils venaient vers nous à 150 m (nous étions à 400 m). Ils ne nous ont pas vus jusqu'à ce qu'ils soient très près, et ils ont alors viré d'un coup vers le nord. J'ai pris celui de gauche et lui ai tiré dessus à 150-100 m de distance, trois rafales courtes, et mes mitrailleuses se sont enrayées. Après j'ai vu le s/lt Antere tirer sur les avions à 150-100 m de distance. J'ai réussi à relancer mes mitrailleuses pour qu'elles tirent une balle à la fois quand je me suis rendu compte que celles d'Antere s'étaient aussi enrayées. J'ai pris le manche de la main gauche et, de la main droite, j'ai effectué des manœuvres de réarmement à répétition.*

J'ai tiré sur le côté droit de l'avion à environ 50-20 m de distance, environ 20 balles, quand du feu a jailli du centre du fuselage, qui s'est éteint. J'ai tiré dix autres balles, et le fuselage a de nouveau pris feu; l'avion s'est posé en catastrophe dans le lac Seesjärvi et a coulé. J'ai tiré deux balles dans le moteur gauche de l'autre avion, à



Le MS-629 de la 1/LeLv 14 pendant l'été 1943 avec Jussi Durchman aux commandes.

KARLO TEMMES

environ 20 m de distance. Il a immédiatement pris feu; les flammes se sont propagées rapidement et l'avion en feu a plongé dans le Seesjärvi et a coulé. Cet avion n'a pas mis à profit le vol à très basse altitude et a plutôt volé en ligne droite tout le temps. Alors qu'il brûlait, l'autre avion a tiré trois longues rafales avec son arme de nez sur le bout de la péninsule au nord-est de Jouhivaara. Mon avion était le MS-657."

Les mitrailleuses victimes de dysfonctionnements

Le 8 juin, une patrouille de la 1/LeLv 28 menée par le cne Tuomo Hyrkkï escorta des bombardiers en piqué Fokker C.X de la 3/LeLv 16 au nord de Maaselkä et engagea deux I-16 au-dessus de Sumeri. L'un fut abattu, l'autre s'échappa, les mitrailleuses des Morane étant victimes de dysfonctionnement. Dans le rapport de Hyrkkï, on peut lire :

"Après que les Fokker ont bombardé un train 2 km au nord de la gare de Sumeri, deux I-16 sont arrivés, d'évidence pour les attaquer. Je me suis mis en piqué et en virage quand les avions ennemis ont viré vers moi. J'ai tiré sur les deux de face,

mais sans résultat visible. J'ai rapidement viré, mais me suis retrouvé trop près de l'ennemi à l'issue du virage; il ne pouvait me tirer dessus correctement et moi non plus. Après avoir dépassé l'avion, j'ai viré rapidement et me suis retrouvé dans la direction opposée à celle des ennemis, qui volaient de front, espacés d'environ 200 m. J'ai acquis une bonne visée et ai ouvert le feu à 200 m de distance; j'ai observé ma rafale toucher le moteur et l'avion partir en piqué puis prendre feu peu après. Le pilote a sauté. J'ai réussi à tirer sur l'autre deux fois à relativement courte distance mais, à cause d'un

dysfonctionnement de mes mitrailleuses, j'ai dû rompre le combat. À un moment, de la fumée noire est sortie de l'avion ennemi, mais cela s'est arrêté avant que je doive quitter les lieux. Les ennemis utilisaient des projectiles de type roquette qui, après avoir été tirés depuis les ailes, explosaient entre 50 à 10 m derrière l'avion visé! Mon appareil était le MS-657."

Des récentes découvertes dans les archives russes ont prouvé que ces deux I-16 du 197^e IAP se sont écrasés, et ainsi Hyrkkï, en engrangeant sa cinquième victoire, acquit le statut d'as.

À suivre

SA-KUVA



Le Lt Mikko Salomaa de la 1/LeLv 14 à bord du MS-646 à Tiiksjärvi, le 8 juin 1943. Il porte le code 14 sur la dérive.

MS 406 finlandais (1940-1944)

Le Morane sort ses griffes

Quatrième partie.

La guerre soviéto-finlandaise bat son plein.

Dans les airs un nouveau venu apparaît,

le Morane "fantôme"... Par Kari Stenman. Traduit par Xavier Méal.

Le 16 juin, le col. Richard Lorentz qui commandait depuis déjà longtemps la Lentorykmentti 2 fut transféré au quartier général des forces aériennes pour y prendre la fonction d'inspecteur de la guerre aérienne et le lt-col. Raoul Harju-Jeanty le remplaça. Sa première tâche fut de redéfinir les missions du régiment comme suit : le LeLv 16 fut chargé des reconnaissances sur les convois, ports et vaisseaux sur le lac Onega, la photographie des embouchures des rivières Vodla et Vytegra, le bombardement des ports, jetées et entrepôts de Tsolmutsa, ainsi que des rivières Vodla et Vytegra ; le LeLv 28 remplissait les missions d'escorte en fonction des besoins, en plus des missions d'interception.

Trois jours plus tard, le commandant en chef des forces aériennes donna l'ordre d'économiser le carburant. Le LeLv 28 ne fut dès lors autorisé à décoller pour des interceptions ou des escortes que sur ordre du commandant du LeR 2. Le secteur du lac Onega, déjà tranquille, n'en devint que plus calme, et un seul affrontement, sans résultat, se produisit durant le second semestre de

1943 : le 3 septembre, le maj. Auvo Maunula mena une patrouille de la 3/LeLv à l'attaque d'un hydravion russe repéré sur le lac Vodlozero. Le sgt Oskari Jussila revendiqua un hydravion MBR détruit alors qu'il était à l'ancre.

L'année 1944 débuta aussi tranquillement. Le 14 février, les escadrons de première ligne reçurent de nouvelles désignations, le préfixe indiquant leur rôle. Le LeLv 28 devint Hävittäjälentolaivu 28, HLeLv 28 en abrégé.

Des MS 406 bien fatigués

Les Morane 406 étaient alors déjà bien fatigués et obsolètes. Lors d'essais menés par le HLeLv 28, il fallut se rendre à l'évidence qu'aucun des avions de l'escadron ne pouvait excéder 350 km/h de vitesse maximale au niveau du sol. La situation des MS 406 ne cessa ensuite d'empirer.

La mission de reconnaissance du 6 mars est un bon exemple. Une paire de Morane 406 de la 3/HLeLv 28 survolait les routes en direction de Uikujärvi lorsqu'elle fut attaquée par une paire de P-40 "Tomahawk"

au-dessus de Petrovkiy Yam. Lors du combat qui s'ensuivit, les deux chasseurs soviétiques furent endommagés, mais le MS 406 du lt Kalliomäki fut touché et son pilote blessé. En panne d'essence, Kalliomäki fit un bon atterrissage forcé à Pyhäniemi. L'avion du s/lt Estama fut touché au moteur et entra en collision avec l'autre chasseur ennemi dont il endommagea la queue. Estama réussit à se poser en catastrophe à Karhumäki.

Entre de bonnes mains, le Morane 406 demeurait néanmoins efficace, comme le prouvèrent les événements du 7 mars, quand le commandant du HLeLv 28, le maj. Auvo Maunula, mena six Morane 406 en mission de reconnaissance sur Lintujärvi et Kärkijärvi, qui affrontèrent sept "Tomahawk". Deux avions soviétiques furent abattus, et trois autres endommagés. Maunula rapporta :

"De 11 h 05 à 11 h 20, altitude 30-2000 m. J'effectuais une reconnaissance sur les aérodromes avec six avions. En approchant de l'aérodrome de Maaselkä, j'ai aperçu deux P-40 "Tomahawk" à basse altitude, qui étaient attaqués par deux MS 406. C'est alors qu'un "Tomahawk" a décollé, suivi de deux autres. Sur ma droite et plus bas, j'ai aperçu un avion en montée et en virage, j'ai tiré dessus mais je n'avais pas une bonne déflexion car je ne pouvais voir clairement le point lumineux du viseur (le verre teinté était en position abaissée). Puis de nouveau j'ai aperçu sur ma droite un avion en montée et en virage; je lui ai envoyé deux rafales et ai touché son moteur qui a laissé échapper des bouffées de fumée. L'avion a cessé de virer et est parti en léger piqué. Je me suis collé sur son arrière et ai tiré plusieurs rafales depuis une courte distance jusqu'à ce qu'il se mette à piquer à la verticale, puis je l'ai dépassé. J'ai suivi sa trajectoire après avoir redressé, ai vu le pilote sauter et l'avion s'écraser dans une forêt et prendre feu.

Devant moi et plus bas, j'ai vu un avion faisant une brusque ressource. J'ai piqué à sa poursuite, ai réussi à me mettre derrière lui pour ouvrir le feu à une distance d'environ 75 m et le toucher au fuselage. Je n'ai pas pu observer le résultat; j'ai dû piquer tant j'avais perdu de vitesse. L'avion ennemi est passé sur l'aile et a piqué. J'ai aperçu un MS 406 tirant sur un appareil à basse altitude. L'avion a laissé échapper un léger panache de brume, alors que le MS 406 perdait du terrain par rapport à lui. L'avion a pris la di-

Aaro Nuorala était le pilote régulier du MS-611. Il remporta au total 14 victoires.

TOIVO VUORINEN



Lars Hattinen à Hirvas, devant
le MS317 de la 1/LeLv 28
pendant l'été 1943. Les MS 406
finlandais étaient toujours
engagés en opérations contre
les Soviétiques.



rection de l'aérodrome, j'ai piqué à sa poursuite et me suis retrouvé à environ 100 m derrière lui; j'ai tiré, mais il ne me restait des munitions que dans mes mitrailleuses d'ails. J'ai vidé ce qui me restait et, quand je suis arrivé en bordure de l'aérodrome, j'ai fait demi-tour. L'avion a continué à voler vers l'ouest.

Durant les derniers moments du combat, deux autres avions soviétiques ont décollé, donc sur la foi de ce que j'ai pu voir, il y a eu jusqu'à sept avions ennemis en l'air. Aucun appareil n'a atterri durant ou après le combat. Quand j'ai donné l'ordre de rompre par radio et que j'ai indiqué le lieu de ralliement – nous étions dispersés car les "Tomahawk" s'étaient battus individuellement dans la phase finale du combat –, je n'ai aperçu que deux avions ennemis en l'air.

Les "Tomahawk" me sont apparus agiles et ont un bon taux de montée, mais leurs pilotes n'ont pas exploité ces caractéristiques dans le combat vertical. Ils volaient dispersés, sans s'aider les uns les autres. Mon avion était le MS-653."

Malheureusement, le 17 mai 1944, le Morane 406 piloté par le commandant du HLeLv 28 et récipiendaire de la croix de Mannerheim, le maj. Auvo Maunula, partit en vrille lors d'un exercice de tir et percuta le lac Pälläjärvi. Maunula, qui avait la force d'un ours, tira d'évidence sur le manche jusqu'à le briser; il fut tué sur le coup. Il fut remplacé par un as sur Fokker et Brewster, le maj. Per Sovelius, qui arriva de l'escadron des essais en vol deux semaines plus tard.

Missions de chasse et de reconnaissance

Le LeLv 14, stationné sur la base la plus au nord, à Tiiksjarvi, près de la mer Blanche, fut réorganisé le 1^{er} août 1942. Sa première escadrille avait commencé à recevoir des MS 406 comme unique équipement et ses pilotes étaient des transfuges d'unités volant sur Fokker D.XXI et ayant pour missions aussi bien la reconnaissance que l'interception. Les Morane devaient reprendre à leur compte les missions de chasse ainsi que les celles de reconnaissance, de plus en plus exigeantes.

Le 1^{er} septembre, le LeLv 14 effectua sa première mission sur Morane 406, alors qu'il était encore en plein entraînement et évaluait toujours ses avions. Dès novembre, l'escadron fut pleinement opérationnel et prit en charge l'espace aérien qui lui était dévolu.

« J'ai vu dans mon rétroviseur le nez d'un ennemi tandis qu'une rafale me frôlait »

Le 5 novembre, la paire de la 1/LeLv 14 menée par le Lt Martti Kalima effectua une reconnaissance sur Segozero, où elle tomba sur un LaGG-3 qui évoluait seul. Un autre Lavochkin apparut ensuite. Les deux furent envoyés au tapis. Comme cinq autres chasseurs soviétiques apparurent alors à l'horizon, les Finlandais décidèrent de disparaître vers Tiiksjarvi. Kalima raconta ainsi la première victoire de l'escadron sur MS 406 :

"De 11 h 55 à 13 h 40. Je patrouillais avec le sgt Leino à 2 500 m d'altitude à l'ouest de Voijärvi, en direction de l'est. Du nord est apparut un LaGG-3 qui s'est retrouvé pratiquement en position d'ailier de Leino, qui lui se trouvait sur ma droite et environ 200 m plus bas. Leino a essayé de passer derrière le LaGG, mais le Soviétique l'a évité en montant vers moi en virage. Le pilote ne m'avait

d'évidence pas vu, ce qui m'a permis de facilement passer sur son arrière. Il s'est mis en léger piqué en direction de l'est et a essayé de s'échapper. J'étais environ à 100 m derrière lui lorsque j'ai jeté un coup d'œil dans mon rétroviseur et vu dedans le nez d'un avion ennemi en même temps qu'une rafale me frôlait. Je me préparais à une manœuvre pour le décrocher, mais, dans le rétroviseur, je l'ai alors vu basculer sur la droite en laissant échapper une fumée noire. J'ai pris une nouvelle visée sur celui devant moi et tiré une courte rafale. Des pièces se sont détachées juste en arrière de son cockpit et l'avion a légèrement cabré en basculant sur la droite. J'ai tiré une nouvelle rafale à 60 m, et l'avion a pris feu d'un coup puis est parti en vrille.

Les chasseurs ennemis avaient des traceurs fumigènes. Les avions semblaient maladroits. Pas de dommages à mon MS-326."

Lors de cette mission, Kalima acquit le statut d'as. Il revendiqua d'autres victoires par la suite et devint l'as de son unité, et aussi le seul as finlandais sur Morane.

De façon générale, les chances d'obtenir une victoire en combat aérien étaient devenues rares, car l'espace aérien du sud de la Carélie

Le capitaine Martti Kalima devant le MS-622 en juin 1944. Kalima revendiqua six victoires sur Morane et 11 au total.



RAGNAR ROSENBERG

de Viena (Carélie russe) demeurait des plus calmes, et le resta en fait jusqu'à la fin des hostilités septembre 1944. Mais, de temps à autre, il se passait quelque chose. Ainsi, le 14 mars 1943, un détachement de commandos finlandais commença à détruire des entrepôts utilisés par des partisans soviétiques dans le village de Jeljärvi. La LeLv 14 assura la couverture aérienne durant les quelques jours nécessaires au transport du détachement sur la route entre Rukajärvi et Ontajärvi. Un détachement de six Morane 406 du LeLv 28 s'installa pendant quatre jours à Tiiksjärvi pour assurer la couverture aérienne durant la destruction des entrepôts à Jeljärvi.

Des biplans I-15bis pris par surprise

Le 16 mars, les commandos détruisirent les entrepôts de Jeljärvi, sans réaction russe. Peu après, cinq Morane 406 de la 2/LeLv 28 escortant les commandos abattirent deux "Tomahawk" d'une formation de cinq. L'un fut revendiqué par le sgt Vesa Janhonen.

Le LeLv 14 effectua 35 sorties ce jour-là. Dans l'après-midi, la patrouille du cne Martti Tainio

Le MS311 de la 1/LeLv 14 à Tiiksjärvi, en 1943.



LASSI ESKOLA

Le Morane MS311 de la 1/LeLv 14 arbora pendant une courte période une gueule de requin.



DR

Le MS319 de la 1/LeLv 14 à Tiiksjärvi pendant l'été 1943.

réussit à prendre par surprise un détachement de dix biplans I-15bis du 839 IAP, et en envoya instantanément cinq au tapis. Dans le combat qui s'ensuivit, deux autres furent abattus. Le futur as Hemmo Leino revendiqua deux victoires dans son

rapport : "De 14h25 à 14h35, sur Jeljärvi-Kotiskoma, altitude 50 m. J'ai aperçu en dessous de moi trois I-15 faisant cap à l'est. J'ai attaqué l'avion de tête et ai tiré dessus jusqu'à ce qu'il tombe dans la forêt. Ensuite, son ailier a viré et j'ai commencé à ti-►



TOUVO VUORINEN

« Après ma quatrième passe, le LaGG-3 est parti en vrille et est tombé dans la forêt, »

rer sur l'avion qui était du côté droit. Il a pris feu, mais pendant peu de temps, puis il est passé sur le dos et je l'ai perdu de vue car j'ai dû cabrer pour éviter la collision. Mon avion était le MS-319."

Le 23 mars, une paire de MS 406 de la 1/LeLv 14 menée par le lt Martti Kalima abattit un I-16 à l'est du lac Ontajrvi. Kalima relate ainsi l'action : "De 8h40 à 8h45, altitude 200 m. Avec le sgt Nuorala, nous avons rencontré deux I-16bis faisant cap à l'est, à l'est du lac Ontajärvi. Nous avons réussi à les prendre par surprise par-derrière, et en nous rapprochant (à 50-70 m), j'ai tiré sur l'avion de gauche, qui a pris feu instantanément et a commencé à faire des manoeuvres évasives, mais le feu s'est éteint. Avec le sgt Nuorala, dès le début du combat tournoyant, nous nous sommes calés derrière le I-16bis, et nous avons chacun tiré des rafales à courte distance, ce qui a provoqué le feu et l'avion s'est écrasé. Mon avion était le MS-326."

Les mois suivants furent très calmes sur le front du sud Viena, à la fois dans les airs et au sol. Des avions ennemis furent occasionnellement aperçus, mais ils évitèrent systématiquement le contact.

Dix Lavotchkine dans la mêlée

Le 14 février 1944, les escadrons sur le front reçurent une nouvelle désignation en fonction de leur mission. Le LeLv 14 étant essentiellement un escadron de reconnaissance, sa nouvelle désignation abrégée fut TLeLv 14.

Le 13 avril, une patrouille de la 2/TLeLv 14 menée par le cne Martti Kalima se rendit sur Rukajärvi pour une interception. Elle rencontra deux LaGG-3 ; l'un fut abattu, l'autre parvint à s'échapper grâce à sa vitesse supérieure.

Le 26 mai, la 2/TLeLv 14 menée par Kalima était en reconnaissance sur Jeljärvi quand apparurent quatre LaGG-3 qui essayèrent de se désengager. L'un d'eux tomba sous les coups des mitrailleuses finlandaises.

Le 2 juin, des paires de Morane des 1/ et 2/TLeLv 14 firent une re-



Morane "Mörkö" MSv-632 du HLeLv 21 en 1946.

connaissance sur Kuutsjärvi où ils tombèrent sur 10 Lavotchkine. Un Morane fut touché mais réussit à rentrer à Tiiksjarvi. Les Soviétiques perdirent trois avions. Le cne Martti Kalima en abattit deux :

"De 17h50 à 19h00, Kuutsjärvi-Ontajärvi, 1 500-50 m. J'étais leader de la couverture haute sur la reconnaissance, quand quatre LaGG-3 nous ont attaqués à Jeljärvi, deux plongeant sur la patrouille basse et les deux autres sur ma patrouille. Durant le combat tournoyant qui s'en est suivi, j'ai combattu deux Russes car des chasseurs qui se sont joints à la mêlée ont contraint mon ailier à décrocher. Après la première passe, les deux Russes se sont mis en cercle à 1 000 m d'altitude. J'en ai pris un par surprise et lui suis tombé dessus par le haut, suis passé au-dessus et

l'ai tiré. Après ma quatrième passe du même genre, l'avion est parti en vrille et est tombé dans la forêt.

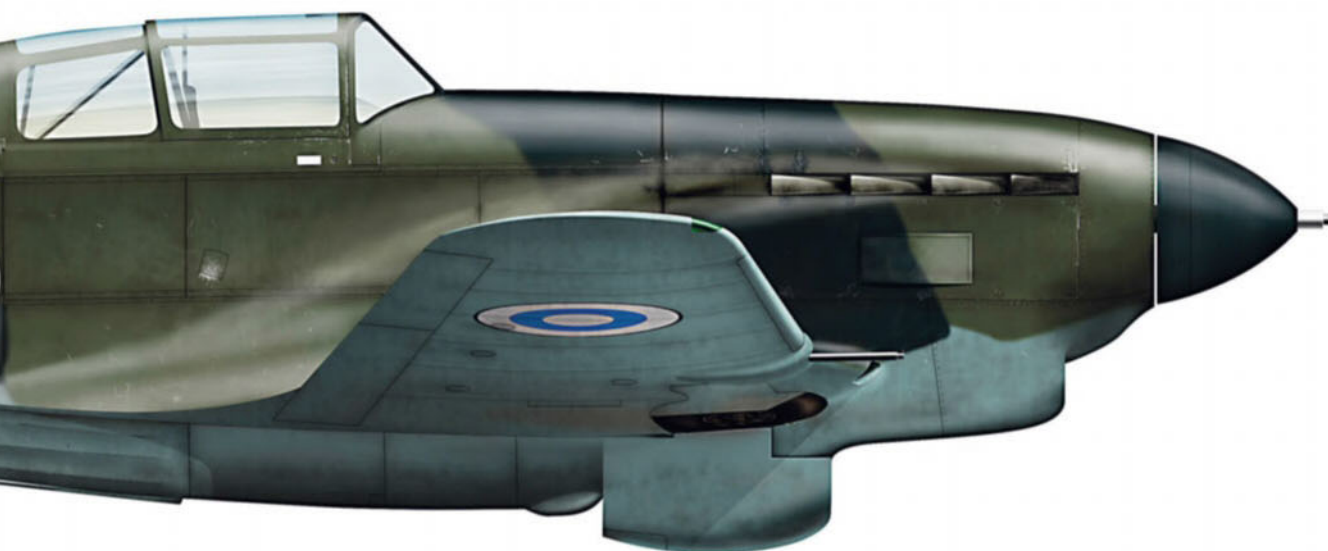
Ensuite, j'ai repris de l'altitude parce que j'ai vu trois avions ennemis supplémentaires arrivant du sud-ouest 500 m plus haut que moi. Mon ailier, le cne Anttonen, a alors attaqué l'avion ennemi solitaire, dont j'avais abattu l'ailier juste avant que le cne Anttonen ne me rejoigne. J'étais en légère courbe ascendante quand deux autres avions sont tombés du soleil en m'attaquant. J'ai mis du temps à faire ma manœuvre évasive et j'ai été touché dans l'aile; mon train d'atterrissage est sorti. J'ai essayé de rompre en entrant dans un nuage, sans succès; j'ai alors piqué vers le sol. Nous avons combattu au niveau de la cime des arbres, et je me suis retrouvé à quelque 12 ou 15 km au

Morane "Mörkö" MSv-633 de la HLeLv 21 en mars 1945.



MSv-636 de la HLeLv 21 en 1946. L'adoption du moteur M-105P permettait au MS 406 de rivaliser avec les La-5, Yak-9 et P-39.





sud-ouest de Ontajärvi. Finalement, je n'ai eu d'autre choix que d'essayer de faire face et j'ai touché l'ennemi de plein face. Le Russe a explosé à environ 30 m de moi, juste à l'instant où je passais dessous ; ce qu'il en restait est tombé dans un marais.

À ce moment-là, il y avait un Russe à environ 1500 m d'altitude, qui avait observé le combat. Il s'est rapproché de moi mais sans jamais m'attaquer. Deux obus de 20 mm et deux balles de 12,7 mm ont touché mon avion, qui était le MS-622."

Ce furent les 10^e et 11^e victoires de Kalima, qui en firent le "top scorer" (meilleur palmarès) et, en définitive, le seul as de son escadron. 12 jours plus tard, Kalima mena un groupe de pilotes jusqu'en Allemagne, où ils reçurent un entraînement à la chasse de nuit, mais ce détachement

rentra trois mois plus tard quand la Finlande décida de ne plus prendre part à la guerre.

Le 6 août, les huit Morane 406 de la 2/TLLeLv 14 eurent à affronter 19 P-39 "Airacobra" au-dessus d'Ontrosenvaara, dont l'un fut détruit. Un Morane fut perdu. La victoire aérienne finale de cet escadron fut décrite par le Lt Matti Niinimäki :

"De 18h45 à 19h30, Tahkokoski-Kypärinen, altitude 200 m. Alors que je m'éloignais de la base des nuages, j'ai vu deux "Airacobra" au ras du sol, et après un piqué de 800 m j'ai réussi à tirer sur l'un d'eux à une distance de 100 m ; je l'ai touché et l'ai fait plonger dans la forêt sous un angle de 45°. J'ai dû cabrer pour éviter une paire d'"Airacobra", mais j'ai vu l'avion s'écraser dans les bois. Mon avion était le MS-629."

Un nouveau moteur pour les Morane fantômes

Pour pallier l'usure de ses MS 406 et au manque de pièces de rechange, la Finlande entreprit de les modifier localement. La principale modification fut le remplacement des moteurs Hispano-Suiza par des Klimov M-105P russes capturés, dont l'encombrement était le même que l'Hispano-Suiza à partir duquel il avait été développé. Mais le moteur russe développait, lui, 1 100 ch.

Un prototype fut commandé le 22 octobre 1942 et un Klimov M-105 fut monté sur le MS 406 matricule MS-631. L'adj./c. Aarne Siltamäki fit voler le prototype pour la première fois le 4 février 1943. Les vols initiaux furent des succès. Ce prototype allait par la suite recevoir d'autres modifi-



Le prototype du Morane "Mörkö" fut le MS-631. Il effectua son premier vol le 4 février 1943 piloté par Aarne Siltavuori. Le premier appareil de série fut livré à la 1/HLeLv 28 le 11 juillet 1944.

Le MS-310
à Tiiksjärvi
pendant l'été
1944. Il était
affecté à Lasse
Kurten.



ELIAS JÄRVINEVA

cations. Le principal problème était le refroidissement par liquide ; il fut résolu au printemps de 1944. Peu après, deux Morane supplémentaires furent convertis, portant le total à trois durant la guerre de Continuation. Au 21 novembre 1945, les 41 avions restant avaient tous été modifiés à ce standard désigné MSv. Les matricules des 41 avions devinrent MSv-302, 310, 313, 315, 316, 318, 319, 321, 326, 328, 602, 604, 605, 613, 615-617, 619, 622-626, 629-633, 636, 639-642, 646, 649-653, 656 et 657.

Ainsi modifié, le Morane "Mörkö" (Morane fantôme) atteignait une vitesse maximale au niveau de la mer de 445 km/h, et de 510 km/h à 4000 m, tandis que sa vitesse de croisière était portée à

410 km/h. Il montait de 0 à 5000 m en 8 minutes et son plafond opérationnel était porté à 10300 m. L'armement était constitué d'un canon de 20 mm Mauser MG 151 entre les rangées de cylindres et d'une mitrailleuse de 7,5 mm Chatellerault MAC 1934 dans chaque aile.

L'offensive de l'armée soviétique, qui débuta le 9 juin sur l'isthme de Carélie, n'eut initialement aucun impact sur le secteur du Lentorykmentti 2. Néanmoins, les escadrilles 2 et 3 du HLeLv 28 furent combinées pour constituer le Détachement Sovelius, qui reçut l'ordre de rejoindre le Lentorykmentti 3.

Le déplacement rapide de la ligne de front sur l'isthme de

Carélie amena le quartier général à ordonner le 17 juin aux troupes stationnées à Maaselkä de se rapprocher de la frontière finlandaise. Les unités du Lentorykmentti 2 reçurent alors ordre de battre en retraite.

Les "Mörkö" entrent en action

Le 1^{er} juillet, le HLeLv 28 reçut son premier Messerschmitt Bf 109 G-2 ; il allait en recevoir dix autres durant le mois. Ils furent affectés aux escadrilles 2 et 3, tandis que la première escadrille reçut son premier Morane "Mörkö" à Värtsilä.

Le 16 juillet, les Morane "Mörkö" de la 1/HLeLv 28 entrèrent en action

AULIS BREMER



Les Morane
"Mörkö"
du HLeLv 21 en
visite technique à
Luonetjärvi
en 1946.
41 appareils
reçurent
finalement
un moteur
Klimov M-105.



DR

pour la première fois avec le sgt Lars Hattinen après qu'il eut décollé sur alerte de Värtsilä :

“J’ai décollé à 18 h 00 pour intercepter des avions se dirigeant vers l’ouest depuis Ägläjärvi. À Tolvajärvi, j’ai aperçu quatre chasseurs, deux à 1 000 m et deux à quelque 3 000 m, et au ras du sol il y avait six Il-2. J’ai attaqué la paire la plus basse, qui s’est mise à voler de façon très agitée. Ils ont tenté de fuir tout de suite et un combat tournoyant s’en est suivi, auquel la paire qui était en altitude est venue se joindre. Les avions soviétiques étaient très agiles et égaux aux MSv, il était difficile de les aligner dans le viseur. Après quelques évolutions, la paire qui était initialement en altitude a plongé au ras du sol tandis que l’autre a tenté de rompre vers l’est.

La bataille s’est poursuivie pendant 15 minutes, jusqu’à ce que j’obtienne enfin une belle visée sur l’avion que j’avais dès le début pris pour cible. Je lui ai envoyé une rafale mais il continuait à m’échapper. Ma seconde rafale l’a mis en feu et il est tombé dans un marais. J’ai essayé d’avoir l’autre Yak, mais il avait un avantage de vitesse d’environ 20 km/h sur moi. J’ai rompu. Je me suis retrouvé avec la formation d’Il-2 volant à côté de moi, et j’ai tiré, mais mon canon était HS. Je leur ai envoyé une rafale de mes mitrailleuses, mais, sachant qu’elles n’auraient pas

d’effets, j’ai abandonné la poursuite. Le MSv est du même niveau que les chasseurs Yak, exception faite peut-être du dernier individu [sic]. Le Yak est très agile et leurs pilotes sont très habiles à ses commandes. Les Yak n’ont pas été en position de tirer. Quand les Il-2 nous ont vus, ils se sont collés au ras du sol et ont resserré leur formation. Quand j’ai attaqué par le côté, l’un d’eux a viré vers moi et ouvert le feu avec ses canons. J’ai d’évidence interrompu leur mission car ils semblaient disposer d’encore beaucoup de munitions. Mon avion était le MSv-631.”

Le 30 juillet en fin de matinée, le Détachement Vuorinen du TLeLv 14, qui avait été envoyé assister le HLeLv 28, eut à affronter plus de 30 chasseurs russes à Tolvajärvi. Un P-39 “Airacobra” fut abattu, mais il n’y eut aucune perte du côté finlandais. Les Morane “Mörkö” de la 1/HLeLv 28 menés par le sgt Hattinen, qui avaient décollé sur alerte, rencontrèrent une formation russe d’environ 30 Il-2 escortés par environ 20 chasseurs. Le sgt Hattinen abattit rapidement deux “Airacobra” puis s’en prit aux avions d’attaque au sol, ce qui lui valut d’être touché au réservoir de carburant par les tirs défensifs des Il-2. Hattinen piqua à l’écart des avions ennemis avec son MSv-617 en feu, cabra et l’évacua en tirant le cordon d’ouverture de son parachute

Les MS 406 furent engagés sans répit de 1940 à 1944 contre les Soviétiques. Ici les MS-619 et MS-643 de la 1/LeLv 28.

qui l’amena au sol sans autre dommage. Cette mission porta le score d’Hattinen à six victoires, faisant de lui le dernier as à émerger du conflit russo-finlandais.

En une semaine, l’espace aérien devint de nouveau calme en Carélie et, le 4 septembre 1944, le commandant en chef de la force aérienne finlandaise ordonna aux régiments aériens d’informer leurs escadrons de l’entrée en vigueur du cessez-le-feu à 7 h 00. Deux semaines plus tard, l’armistice fut signé à Moscou.

Durant la courte guerre de Laponie contre les Allemands, les MS 406 “normaux”, autant que les “Mörkö”, effectuèrent des missions de reconnaissance à partir du 3 octobre 1944. Quatre semaines plus tard, la guerre fut terminée pour les Morane et, le 27 novembre 1944, ils regagnèrent leur base de temps de paix, à Rissala, près de Kuopio.

Au 21 novembre 1945, l’usine aéronautique d’État avait converti tous les Morane restants au standard “Mörkö”. Sur ces 41 avions, 13 furent directement entreposés, dont neuf sans avoir même effectué un vol d’essai et de réception. Après la guerre, 24 Morane “Mörkö” volèrent à Rissala avec le HLeLv 21 jusqu’au 11 septembre 1948. Les MSv-321 et MSv-651 effectuèrent les derniers vols de Morane en Finlande, puis les avions furent entreposés et finalement ferrailés en 1952. ■