

Boris Feoktistovich Safonov

As de l'aéronautique navale soviétique

par Christophe Cony & Michel Ledet

Polikarpov I-16

Lorsqu'il fait son apparition en public le 1^{er} mai 1935, en survolant la Place Rouge pour la célèbre Fête du Travail, le nouveau petit chasseur est évidemment remarqué. On imagine aisément la réaction des quelques observateurs étrangers présents en URSS à l'époque. Et pour cause ! En France, on met à peine au point le Dewoitine 500, mais ce sont encore de vénérables Nieuport NiD 62 qui sont en première ligne. En Grande-Bretagne, le Bristol Bulldog fait les beaux jours de la RAF tandis qu'aux États-Unis on va mettre en service le Boeing P-26 ! Le Polikarpov I-16 n'est rien de tout cela. C'est un chasseur entièrement nouveau dont la conception est d'une modernité sans égale dans le monde.

Puis le petit monoplane arrive en Espagne où il combat dans le camp républicain. Ses adversaires sont tout d'abord le Fiat C.R.32 et le Heinkel He 51. Étonnement dans le camp rebelle, où l'on croit de prime abord qu'il s'agit de la copie (comme pour tout le matériel en provenance d'Union Soviétique) d'un quelconque avion occidental... Mais rapidement, les Nationalistes comprennent qu'il n'en est rien car à l'époque, fin 1936, aucun pays ne dispose d'un tel appareil rapide, puissant et à train d'atterrissage rentrant. Il faudra attendre l'arrivée des premiers Messerschmitt Bf 109 pour que soit remise en question la supériorité du monoplane Polikarpov.

Le petit chasseur va continuer à servir en URSS, mais on le verra aussi en Chine ou en Mongolie contre les Japonais, puis enfin en juin 1941 contre la Luftwaffe et ses alliés ! Barbarossa en fait le glas du I-16, désormais démodé, mais dont les dernières unités devront encore se battre jusqu'au milieu de la guerre avant de percevoir un matériel moderne capable d'affronter les Bf 109 G et les Fw 190 A.

Boris Feoktistovich Safonov

Le 23 juin 1941, lendemain du déclenchement de Barbarossa, seul un avion de reconnaissance allemand se permet un survol des bases soviétiques tant la météo est mauvaise. Le lendemain, le temps s'améliore nettement, permettant à la Luftwaffe une escapade vers l'URSS. Ce sont les Ju 88 de la KG 30 qui atteignent les bases du 72^e SAP. Ils sont interceptés par un trio de I-16 dont l'un est piloté par le lieutenant Boris Safonov. Mais les I-16 épuisent leurs munitions en vain.

De retour au terrain, Safonov explique à ses pilotes qu'il faut attaquer les bombardiers allemands, aussi rapides que le I-16, avec un avantage d'altitude et tirer le plus près possible. Un peu plus tard dans la journée, l'occasion lui est donnée de vérifier sa tactique lorsqu'une patrouille de I-16 intercepte une formation de Ju 88 de la 6./KG 30. Cette fois, le Ju 88A WNr 8173 n'échappe pas à Safonov ; il s'abat en mer dans le golfe de Kola, où son équipage disparaît. Cet appareil a longtemps été considéré comme un Heinkel He 111. Le 27, alors qu'ils escortent un groupe de bombardiers Tupolev SB du régiment, trois I-16 et six I-152 aperçoivent un Hs 126 solitaire en reconnaissance. Les chasseurs soviétiques l'attaquent et la victoire revient à Safonov et à ses deux équipiers.



Le lieutenant Boris Safonov juste avant un départ en mission. Il est certainement l'un des pilotes de I-16 les plus connus, la propagande s'étant emparé de son personnage à une époque assez noire de la guerre.

Collection V. Kulikov

Celui qui va devenir un as célèbre de l'aéronautique navale soviétique, et l'un des premiers sur I16, est né le 26 août 1916 à Sinyavino, un petit village situé non loin de Toula au sud de Moscou. Il est rapidement attiré par l'aviation et apprend tout d'abord à piloter des planeurs à l'aéroclub de Toula, avant de devenir pilote d'avion. Il entre directement dans l'aviation en 1933 en intégrant le collège militaire de l'air de Kacha dont il sort diplômé en décembre 1934. Tout d'abord affecté à une unité sur I15, il passe en 1938 au 15^e IAP avant d'opter pour l'aéronautique navale, choix possible en URSS où les pilotes n'ont pas besoin d'être marins avant tout.

En 1940, il se retrouve affecté au 72^e SAP dont il commande, comme lieutenant, une escadrille sur Polikarpov I-16 au moment de l'attaque allemande. Il se révèle alors très perspicace et dirige ses pilotes en leur faisant bien prendre conscience de l'infériorité du I-16 dans certains domaines comme la vitesse ou l'armement. Ces conseils permettront aux pilotes du 72^e SAP de décrocher quelques belles victoires. Safonov n'est pas en reste d'ailleurs puisqu'il remportera 14 (ou jusqu'à 17 selon d'autres sources) victoires sur son I-16 n° 24213-9 codé "11". Le 16 septembre 1941, il est fait Héros de l'Union Soviétique et décoré de l'ordre de Lénine.

L'arrivée de la 151 Wing de la RAF va lui permettre de s'initier au pilotage du Hurricane, appareil qui équipe bientôt son unité. En octobre 1941, il est détaché, avec le grade de commandant, pour former le 78^e IAP-SF, un tout nouveau régiment sur Hurricane. Il rejoint ensuite le 72^e SAP qui en janvier 1942 devient le 2^e GvIAP-SF. En février, une appendicite l'envoie à l'hôpital. Le 19 mars, les Britanniques l'honorent en lui décernant la Distinguished Flying Cross et il est promu lieutenant-colonel. Il commande alors le 2^e GvIAP-SF qui est en cours de rééquipement sur Curtiss P40 Kittyhawk. Mais le 30 mai 1942, la chance tourne et l'as disparaît au cours d'un engagement contre des Ju 88, alors qu'il protège le convoi PQ-16, probablement abattu par l'un des Bf 109 de l'escorte. On ne connaît pas avec certitude le nombre exact des victoires de Boris Safonov, celui-ci allant de 20 à 39 (dont 14 en collaboration) selon les sources.



Le lieutenant Boris Safonov juste avant un départ en mission. Il est certainement l'un des pilotes de I-16 les plus connus, la propagande s'étant emparé de son personnage à une époque assez noire de la guerre.

Collection V. Kulikov



ЗА СТАЛИНА! "Pour Staline !"

Polikarpov I-16
72^{ème} SAP-SF

Lieutenant Boris Safonov.
Vaenga (URSS), été 1941
Infographie : Serge Jamois

Avec l'aimable autorisation de Lela Presse

Christophe Cony & Michel Ledet sont les auteurs de l'ouvrage "Le Polikarpov I-16" (développement et carrière sur différents théâtres d'opérations), chez Lela Presse.

Disponible dans l'Aérobibliothèque (www.aerobiblio.com) ou sur le site de l'éditeur (www.avionsjets.com).

