

La chronique du CESA

9 février 1977, décès de l'ingénieur Sergueï Iliouchine

La vision soviétique de l'emploi de l'aviation d'attaque

Une passion précoce



Sergueï Vladimirovitch Iliouchine est né dans une famille de paysans le 31 mars 1894 à Vologda. En 1910, il participe comme terrassier à la fabrication d'un aérodrome sur lequel le pilote russe Nikolaï Popov s'adjuge un record d'altitude. Impressionné par les prouesses des avions et des pilotes, il affirme : « C'est à ce moment-là qu'est née ma passion pour l'aéronautique. » Durant le premier conflit mondial, il se porte volontaire pour servir comme mécanicien sur les avions *Voisin* fabriqués sous licence à Saint-Petersbourg.

Il entame alors des démarches pour devenir pilote. Cette activité est tout d'abord réservée aux nobles mais les pertes sont telles dans le rang des aviateurs russes que les autorités ouvrent le recrutement à tous les volontaires déterminés. En juillet 1917, Iliouchine obtient son brevet de pilote.

Un ingénieur doué

En 1922, le jeune homme est admis comme élève ingénieur à l'académie Joukovski située près de Moscou. En 1931, à la fin de ses études, il est nommé responsable du Bureau central d'étude des prototypes. Lors des purges staliniennes, il évite la détention alors que la majorité des constructeurs soviétiques, comme Korolev et Tupolev, la connaîtront. Le premier avion qui sort des bureaux dirigés par Iliouchine est un bombardier à long rayon d'action, le *TskB-26*, qui donnera naissance au *IL DB3*, un bombardier produit à plus de 6 800 exemplaires. Ce bombardier s'illustre le 8 août 1941 en allant bombardier Berlin.

Mais l'œuvre majeure d'Iliouchine, celle qui va lui assurer une notoriété internationale, est sans nul doute la fabrication de l'*IL-2 Stourmovik*, (le « char volant »).

Créateur de l'*IL-2 Stourmovik*,

Au même titre que les Allemands avec le *Junkers 87 Stuka*, les Soviétiques développent un avion d'attaque au sol. Iliouchine, en concurrence avec les autres bureaux d'études, réussit cependant à associer deux exigences pourtant contradictoires : la protection de l'avion et la rapidité. Pour cela, il développe l'*IL 2 Stourmovik*, un avion biplace doté d'un moteur puissant de 1 350 CV et doté de deux canons de 20 mm ainsi que d'une capacité d'emport de 600 kg de bombes. L'originalité du projet tient à la confection d'une coque blindée dont l'épaisseur varie en fonction de la vulnérabilité des organes à protéger. Staline s'enthousiasme pour le projet et ordonne sa production en masse. Ainsi durant toute la guerre, l'*IL 2* effectue près d'un quart des missions aériennes soviétiques tous appareils confondus. Les Allemands surnomment cet avion le *Schwarz Tod*, la « mort noire », qui frappe les chars, les convois ferroviaires et les troupes au sol. Il est employé avec succès lors de la bataille de Koursk (1943) et lors de la bataille de Minsk (1944) où 11 000 Allemands furent anéantis en six jours. Ainsi, l'Armée rouge développe le concept d'appui feu aérien : les divisions blindées sont secondées dans les airs par l'aviation qui est aussi chargée d'appuyer les troupes au sol.

Iliouchine, désormais couvert de gloire (lauréat du prix Staline et de l'ordre de Lénine), se consacre à la production d'avions de transport. Il met au point, entre autres, l'*IL 76* un avion moyen-courrier capable d'atterrir sur des pistes sommaires dans n'importe quelles conditions climatiques. Cet avion est encore aujourd'hui utilisé par l'ONU dans le cadre des missions humanitaires. Une version de détection aérienne de type AWACS est aussi développée.

En 2006, la société Iliouchine, au même titre que MiG, Tupolev, Beriev, Yakovlev et Sukhoï, est regroupée au sein d'une même entité aéronautique l'OAK : *Obyedinionnaya Aviaostroityelnaya Korporatsiya* (Compagnie aéronautique unifiée).

Adjutant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

Centre d'études stratégiques aérospatiales – Section rédaction

1 place Joffre 75700 Paris SP 07 – Tél : 01 44 42 80 81

cesa@armeedelair.com



DR

DR