

À l'âge de seize ans, Arkadi Kamanine était déjà un pilote de combat expérimenté, détenteur de plusieurs récompenses prestigieuses. Il semblait qu'un grand avenir l'attendait dans l'aviation, mais le destin en a décidé autrement.

Des dizaines de milliers d'enfants ont participé au conflit le plus brutal et le plus sanglant de l'histoire de l'humanité – la Seconde Guerre mondiale. Bien entendu, les mineurs n'étaient pas soumis au service militaire et travaillaient principalement dans les usines de fabrication d'obus à l'arrière. Cependant, certains étaient si désireux de combattre l'ennemi qu'ils se sont enfuis de chez eux et se sont rendus sur le front par des voies détournées.

Dans les armées des États belligérants et des détachements partisans, les enfants effectuaient principalement des tâches loin du front. Néanmoins, il existe des cas où ils ont pu participer à des raids de reconnaissance, organiser des embuscades et des sabotages, et être impliqués dans de véritables batailles.

De nombreux adolescents sont devenus fantassins, porteurs d'obus, tireurs d'élite et quelques-uns ont même réussi à maîtriser une technique aussi complexe que l'avion militaire. Ainsi, après avoir falsifié son acte de naissance, Tom Dobney, quatorze ans, est entré dans une école de pilotage et, un an plus tard, s'est assis à la barre d'un bombardier de nuit de la Royal Air Force. Il a réussi à participer à 20 sorties avant que sa supercherie ne soit révélée.



Il y eut un cas similaire dans l'aviation soviétique. Mais Arkadi Kamanine, quatorze ans, n'a eu besoin de tromper personne pour devenir le plus jeune pilote de l'Armée de l'air « rouge ».

Rêve de ciel

Arkadi était le fils du célèbre pilote militaire Nikolaï Kamanine, qui fut l'un des premiers héros de l'Union soviétique pour avoir sauvé l'équipage du bateau à vapeur *Tcheliousskine* qui avait fait naufrage dans les glaces de l'Arctique en 1934. Il n'est donc pas surprenant que le garçon ait été obsédé par l'aviation dès sa plus tendre enfance.

En tant que famille de militaire, Nikolaï Kamanine, sa femme et ses enfants se déplaçaient souvent de garnison en garnison dans tout le pays, et partout Arkadi se rendait directement sur l'aérodrome, où il passait tout son temps libre, et parfois même le temps destiné à l'école. « *De retour en Asie centrale, pendant la première année de la guerre, il disparaissait dans les hangars à longueur de journée. À l'époque cela m'a semblé tout à fait naturel : quel adolescent pourrait rester indifférent face à de vrais avions ?* », a écrit Nikolaï Kamanine dans ses mémoires *Pilotes et cosmonautes*.



À l'âge de treize ans, le garçon avait si bien étudié la structure des avions qu'il était autorisé à

travailler dans des ateliers de réparation. *« Avec tout le monde, il colmatait les trous, nettoyait des pièces, réparait des dégâts, remplaçait des composants. Il travaillait qu'il vente ou qu'il neige, malgré la pluie et la gadoue »,* s'est souvenu son père, non sans fierté.

En 1942, Nikolai Kamanine, commandant de l'aviation du district militaire d'Asie centrale, a été transféré de Tachkent (Ouzbékistan) sur le front soviéto-allemand. Début 1943, sa famille insista pour partir avec lui.

Dans ce nouvel endroit, Arkadi, quatorze ans, a rejoint les rangs de l'Armée rouge, devenant mécanicien en charge de l'équipement spécial pour l'escadron de communication du quartier général. Cependant, cela ne lui suffisait pas – il rêvait de s'élever dans le ciel.

Constatant son zèle, les pilotes ont repris la formation du jeune Kamanine : d'abord ils lui ont permis de rouler au sol, puis de piloter l'avion en vol horizontal, et d'effectuer des manœuvres simples. L'adolescent s'est avéré extrêmement doué : bientôt, il savait décoller et atterrir, et réaliser des acrobaties complexes.

En fin de compte, la question s'est posée de permettre à Arkadi de voler de manière autonome. Pour un avion de chasse ou d'attaque à grande vitesse, il était bien sûr encore trop jeune, mais le biplan polyvalent à basse vitesse U-2 (Po-2), qui dans l'armée de l'air faisait office d'avion de communication, d'appareil reconnaissance et de bombardier de nuit, lui convenait parfaitement.

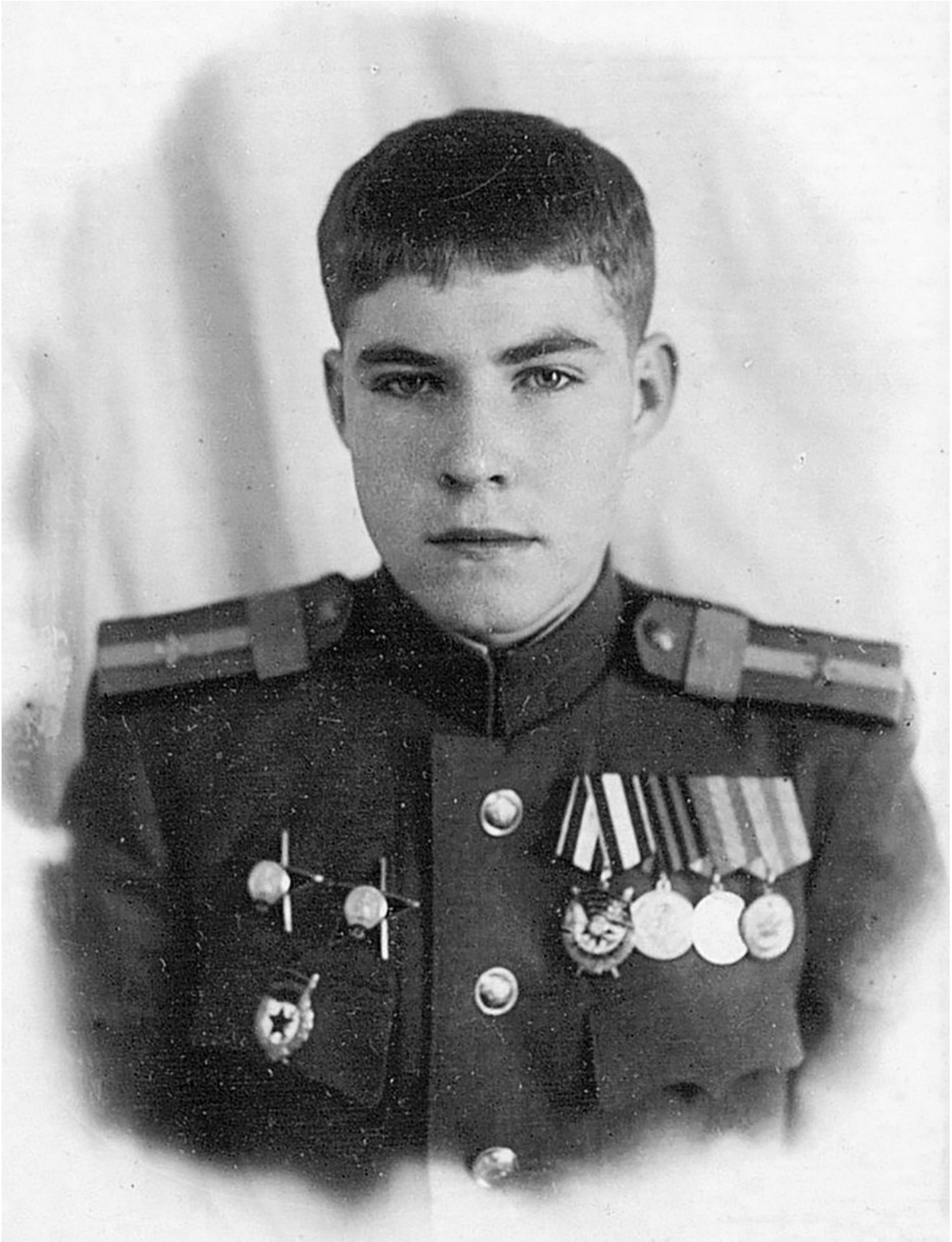


L'examen du jeune pilote a été personnellement supervisé par le général de division de l'aviation Kamanine, qui avait été surnommé « l'homme de pierre » par ses collègues pour sa rigueur et sa sévérité. Après un contrôle minutieux, il autorise néanmoins son fils à voler, et en juillet 1943, Arkadi, quatorze ans, est nommé pilote du 423e escadron distinct de communication.

Exploits dans le ciel et sur terre

Initialement, Arkadi volait dans le cadre de ses missions jusqu'au quartier général de l'armée de l'air et au quartier général du front. Un jour, après avoir magistralement réussi à échapper au Messerschmitt qui était à ses trousses, il a été autorisé à voler vers les postes de commandement sur la ligne de front et vers les partisans situés derrière les lignes ennemies.

Au cours d'un de ses vols, Kamanine a remarqué un avion d'attaque Il-2 en panne dans la zone neutre. Après avoir atterri à côté de l'avion, Arkadi, encore adolescent fragile, a réussi à traîner sous le feu le pilote blessé ainsi que son matériel photographique avec du matériel classifié jusqu'à son Po-2, et à l'emmenner à l'hôpital. Pour cet exploit, il a reçu l'Ordre de l'Étoile rouge.



En 1944, Kamanine s'est illustré dans la défense du quartier général du front contre une attaque des nationalistes de l'Armée insurrectionnelle ukrainienne (organisation reconnue comme extrémiste et interdite en Russie). Après avoir réussi à faire décoller son avion sous le feu, il a commencé à lancer des grenades à main sur l'ennemi, un exploit pour lequel il a reçu son deuxième Ordre de l'Étoile rouge.

À la fin de la guerre, Arkadi Kamanine, seize ans, était déjà un pilote expérimenté avec 650 sorties à son actif. En plus de deux Ordres de l'Étoile rouge, il a reçu l'Ordre du Drapeau rouge, les médailles « *Pour la prise de Budapest* », « *Pour la prise de Vienne* » et « *Pour la victoire sur l'Allemagne dans la Grande Guerre patriotique de 1941 -1945* ».

« *Arkadi a beaucoup volé, avec la passion de la jeunesse, plein d'enthousiasme, a écrit le père de Kamanine à propos de son fils : Il traitait le service avec honnêteté, observait strictement la discipline et dans ses rêves, il se voyait, bien sûr, en pilote d'un véritable avion de combat Il-2* ».

Malheureusement, les rêves et espoirs du plus jeune pilote soviétique n'étaient pas voués à se réaliser. Arkadi Kamanine a survécu à la Seconde Guerre mondiale, mais il est décédé d'une méningite en 1947 à l'âge de 18 ans seulement.

Source : [RUSSIA BEYOND](#)