



SUR LES TRACES D'IVAN KOJEDOUB

ENQUÊTE SUR LE « FAUCON ROUGE »

Profil couleurs : Jean-Marie Guillou

par Przemysław Skulski (traduction / adaptation Luc Vangansbeke)

Durant la Grande Guerre patriotique, seuls deux combattants vont atteindre le statut de triple héros de l'Union soviétique. L'un d'eux est Ivan Nikitovitch Kojedoub, le plus redoutable des pilotes de chasse de la VVS [1]. Retour sur le parcours de cet aviateur hors pair !

D'après les archives officielles, Ivan Nikitovitch Kojedoub naît le 8 juin 1920 dans le village d'Obrazhivka, en Ukraine. Une étude plus attentive révèle toutefois qu'il était plus jeune de deux ans et que sa date de naissance réelle est le 6 juillet 1922. Selon l'une des interprétations les plus répandues, cette falsification répondait à un but noble : l'impatience du jeune homme à entamer ses études à l'école supérieure de chimie et de technologie de Chostka. L'explication la plus plausible réside plutôt dans la grande pauvreté de ses parents, pressés d'avoir une bouche en moins à nourrir en envoyant leur cinquième enfant dans une école financée par l'État soviétique. En 1938, sur recommandation du *Komsomol* (la ligue de la jeunesse communiste), le

jeune Ivan rejoint l'aéro-club de Chostka, où il suit une formation de pilote et de parachutiste. Son baptême de l'air se déroule en avril 1939 à bord d'un biplan U-2, sous l'œil attentif d'un instructeur nommé Kalkov. Début 1940, Kojedoub est envoyé à l'école d'aviation militaire de Tchougouïev, où il poursuit son instruction sur UT-1, UT-2, UTI-4 et I-16. Comparé à ses camarades, c'est un élève studieux et travailleur. Une fois sa formation achevée et son brevet obtenu avec mention, il se voit proposer un poste d'instructeur sur recommandation du commandant de l'école, Shatiline. Durant l'été 1941, lorsque la Grande Guerre patriotique éclate, malgré ses demandes pressantes de transfert en unité combattante, Kojedoub est envoyé en Asie centrale avec le reste du personnel de l'école.

[1] *Voyenno-Vozdushniye Sily* ou force aérienne soviétique.

[2] *Istribitelnyy Aviatsionny Polk*, régiment d'aviation de chasse.

[3] Selon certaines sources, la première sortie opérationnelle d'Ivan Kojedoub se serait déroulée le 22 mars 1943.

AU FRONT

En novembre 1942, son insistance est récompensée : il est enfin autorisé à rejoindre le front. Kojedoub est versé au 240^e IAP [2], qui opère depuis le terrain d'Ivanovo, sous la conduite d'un vétéran de la guerre d'Espagne, le major Ignacy Soldatenko. Durant l'été, le « 240^e » avait été l'une des premières unités à se reconverter sur le chasseur Lavotchkine La-5, mais alors que débutait la bataille de Stalingrad, en une dizaine de jours, le régiment avait perdu tous ses avions et la majorité de ses pilotes. Au moment de l'arrivée de Kojedoub, le « 240^e » est en pleine réorganisation. Les vides sont comblés par des instructeurs arrivant de diverses écoles, qui n'ont pour la plupart d'entre eux aucune expérience de la guerre. Les premières semaines sont consacrées à un entraînement théorique et à la découverte des subtilités du nouveau La-5. Conscient d'avoir fauté en envoyant des novices se faire tailler en pièces par la *Luftwaffe*, cette fois, Soldatenko est déterminé à préparer ses nouveaux aviateurs au mieux de ses capacités.

Le 21 février 1943, le 240^e IAP est transféré vers le Front de Voronej, sur une base de la région de Kharkov. Les débuts de Kojedoub en première ligne se déroulent sans incident majeur, si l'on excepte le jour où il endommage son Lavotchkine codé 75 lors de son atterrissage à la fin d'un vol d'entraînement.

Le baptême du feu du sergent-chef intervient le 26 mars [3] et il manque de mal se finir pour lui. Dans ses souvenirs rédigés après la guerre, Kojedoub affirme que son avion appartenait à la variante dotée de cinq réservoirs, l'une des plus anciennes, nettement moins rapide que les Lavotchkine de production régulière et souffrant d'une moins bonne réactivité du gouvernail de direction. Juste après le décollage, Kojedoub perd de vue son leader, le sous-lieutenant Gabounya. Poursuivant son vol tout seul, il aperçoit un groupe d'avions, qu'il prend d'abord pour des Petlyakov Pe-2. Réduisant la distance, il réalise qu'il s'agit de Messerschmitt Bf 110. Les appareils ennemis appartiennent probablement au I./ZG 1. Le jeune pilote brûle d'envie de les engager, mais il oublie de jeter un coup d'œil dans ses 6 heures, où quatre Bf 109 approchent rapidement pour lui régler son compte. Kojedoub a la chance de sortir vivant de cette aventure, uniquement pour être pris à partie par les tirs intenses d'une batterie antiaérienne russe. Il réussira à rentrer, avec un avion tellement endommagé qu'il sera bon pour la casse

En conséquence de cet échec, il reçoit une évaluation négative de son commandant d'unité ; en guise de sanction, il est affecté au transport du courrier à bord d'un Polikarpov U-2. Toutefois, cette punition ne dure pas, Soldatenko ayant reconnu en Kojedoub les caractéristiques d'un bon pilote de chasse.



▲ Ivan Kojedoub devant son La-5F « 14 Blanc ». L'avion a été financé, en mai 1943, grâce à la levée de fonds de Vassily Koniev, un apiculteur de Stalingrad. (DR)

Sauf mention contraire, toutes photos : Coll. P. Skulski

À la fin du mois de mai 1943, en préparation de la bataille de Koursk, le 240^e IAP déménage vers un aérodrome de campagne dans les environs de Tchernianki, au nord-est de Bielgorod. C'est là qu'Ivan Kojedoub remporte sa première victoire, le 6 juillet 1943, en abattant un Junkers Ju 87 près du village de Zavidovka durant sa quatrième sortie. Notons toutefois que, ce même jour, Kojedoub répète certaines erreurs commises en mars. Lancé dans une poursuite aveugle de l'ennemi, il perd le contact avec son escadrille, négligeant de nouveau de surveiller ses arrières.

Lavotchkine La-5

240^e IAP (avion de Kojedoub)
Secteur de Kharkov, URSS, mars 1943





Cette fois, il a de la chance : le Messerschmitt qui s'était glissé derrière lui aura été mis en fuite par son ailier, le sergent Moukhine. De retour au bercail, Kojedoub se fait vertement réprimander par son chef d'escadrille, le lieutenant Fedor Semionov. Cette mise au point est certainement salutaire, car peu après, la carrière de pilote de chasse de Kojedoub va démarrer sur les chapeaux de roue. Le 7 juillet, il abat un autre Ju 87, tandis qu'il revendique, deux jours plus tard, deux Bf 109. En août 1943, il est nommé chef de patrouille. En octobre 1943, Kojedoub participe à de nombreuses missions au-dessus de la région du Dniepr, depuis

▲ Autre vue du chasseur de Kojedoub. Il s'agit sans aucun doute d'un La-5F.

l'aérodrome de Ĭerestrovka. C'est là que la liste de ses victoires s'allonge à une vitesse impressionnante. Son succès le plus important survient le 2 octobre, lorsqu'il abat trois *Stukas* et un Bf 109. Trois jours plus tard, il revendique un triplé avec deux Ju 87 et un autre Bf 109. À ce moment-là de sa carrière, il a déjà 20 victoires à son actif, et le commandant de son régiment vient de le recommander pour l'étoile d'or de héros de l'Union soviétique. La cérémonie de remise de la décoration se déroule en février 1944. Les sorties se font moins fréquentes durant les deux mois qui suivent, et les chances d'améliorer son score sont rares. Cette période ne manque toutefois pas d'épisodes à faire dresser les cheveux sur la tête : le 9 novembre, alors qu'il effectue un vol de reconnaissance, il est pris dans d'intenses tirs de DCA, ne réussissant à ramener son Lavotchkine que de justesse.

DANS LE CIEL MOLDAVE

Début 1944, l'unité de Kojedoub déménage vers le front Sud pour soutenir les opérations près de Korsoun et Chevtchenko. Selon les mémoires de Kojedoub et des documents officiels, dans la journée du 2 mai, l'as soviétique est envoyé, en compagnie de Pavel Bryzgalov, vers un aérodrome éloigné du front afin d'y recevoir un cadeau très spécial : un Lavotchkine La-5F portant le numéro tactique « 14 blanc » et un slogan de collecte de fonds. L'avion a été payé par un apiculteur du nom de Vassily Viktorovitch Koniev, d'un *kolkhoze* du district de Stalingrad. Le cadeau doit honorer la mémoire du commandant du 21^e GIAP [4], le colonel Gueorgui Nikolaïevitch Koniev, abattu durant un combat tournoyant le 30 décembre 1942. Le colonel était un neveu du maréchal Ivan Koniev et un as crédité de 32 victoires, proclamé héros de l'Union soviétique à titre posthume le 1^{er} mai 1943. Le donateur a fortement insisté pour que l'avion soit confié au pilote de chasse et as le plus prometteur, pour venger la mort de Gueorgui Nikolaïevitch. L'histoire du « 14 blanc » est l'exemple parfait du type de détails nébuleux et contradictoires qui jalonnent la vie de Kojedoub et qui méritent une analyse approfondie [voir notre encadré].

Mai 1944 n'apporte guère de succès à Kojedoub, ni à son unité. Au début du mois, il rentre d'une mission avec une forte inflammation des oreilles et doit être hospitalisé pour trois semaines. Quelques jours plus tard, il est rejoint par un autre as du 240^e IAP, Pavel Bryzgalov, abattu et blessé.

[4] Régiment d'aviation de chasse de la Garde.

[5] Institut technique de recherche de la VVS.

Lavotchkine La-5

240^e IAP (avion de Yevstignieïev)
Secteur de Kharkov, URSS, mars 1943



L'ÉNIGME DU « 14 BLANC »

Tout d'abord, Valery Dimitch et Viktor Koulikov, deux historiens russes réputés, situent la remise de l'avion à une autre date : le 28 mai 1944. La version de la machine lève un autre lièvre : s'agissait-il d'un La-5F ou d'un La-5FN ? Sur l'une des photos officielles prises à l'occasion, celui-ci est aisément identifiable comme étant de type F. Plus tard, après la mutation de Kojedoub vers le 19^e IAP, en juin 1944, le « 14 blanc » passe entre les mains de Pavel Bryzgalov, puis celles de Kyrill Yevstignieïev, qui le gardera jusqu'en 1945. Dans les archives de la guerre, il y a une photo montrant Yevstignieïev debout près d'un Lavotchkine portant le chiffre « 14 blanc », ainsi que la fameuse citation, mais l'avion est, sans le moindre doute, de type FN. Est-il possible que la machine, de la version F, ait été modifiée en cours de révision ? D'après des sources russes, et plus particulièrement les publications de Nikolaï Yakoubovitch, la modification d'un La-5F, en le dotant du nouveau moteur à injection ASH-82FN, était parfaitement réalisable. Néanmoins, à la lumière des recommandations faites par le *Nauchno-Ispitatel'nyy Institut VVS* [5], une telle opération

ne s'effectuait qu'à l'occasion d'une révision approfondie, et uniquement lorsque des circonstances précises le justifiaient, les versions les plus anciennes n'étant pas aux normes requises. Les performances du La-5F rééquipé du moteur à injection restaient inférieures à celles du La-5FN. Ainsi, même si la modification du « 14 blanc » en La-5FN était possible, l'opération n'avait donc rien de logique.

Il semble que le don de l'apiculteur, sous la forme d'un La-5F, ait été reçu avec des sentiments mitigés. C'était un cadeau embarrassant, d'autant plus que le La-5FN était déjà en production depuis près d'un an. Le Lavotchkine La-5FN était, sans le moindre doute, une bien meilleure version, aux performances et à la maniabilité nettement supérieures. Serait-il possible qu'il y ait eu deux avions arborant le numéro « 14 blanc ». Un La-5F utilisé à des fins de propagande et un La-5FN pour les missions de combat ? Simple raisonnement spéculatif, car il n'existe aucune preuve tangible pour étayer cette hypothèse. Quoi qu'il en soit, le cas du « 14 blanc » est un autre détail inexplicable de la biographie de Kojedoub. ■



▲ En haut, le La-5F « 14 Blanc » de Kojedoub. En bas, « l'autre 14 Blanc », qui se trouve être un La-5FN. L'énigme demeure ! (DR)

Lavotchkine La-5F

240^e IAP (avion de Kojedoub ?)
Secteur de Tchemianki, URSS, mai 1943



Lavotchkine La-5FN

178^e IAP (avion de Yevstignieïev)
URSS, 1944

Note : l'autre « 14 blanc », parfois présenté comme l'avion de Kojedoub.

От колхозника КОЧЕВА
ВАСИЛИЯ ВИКТОРОВИЧА





du privilège de choisir lui-même son avion, il prend une machine portant le n° 27 sur l'empennage. Elle lui donnera entière satisfaction, jusque dans les derniers jours de la guerre, lui permettant de remporter 17 nouvelles victoires. Notre homme rejoint le 19° IAP en août 1944, qui est alors en cours de réorganisation. Vers le milieu du mois, commandé par le colonel Pavel Fedorovitch Tchoupikov, le régiment accède au titre d'unité de la Garde ; il prend dès lors la nouvelle désignation de 176° GIAP. Il a le privilège d'être déjà équipé avec des La-7, et c'est aux commandes de ce chasseur que, le 24 juin, Andreï Baklan et Viktor Petrov revendiquent chacun un Fw 190, bien que leur destruction ne soit pas confirmée par toutes les sources. Notons que le 176° GIAP est alors considéré comme l'un des meilleurs régiments de chasse de la VVS. Selon certains auteurs, c'est même l'unité préférée du secrétaire général Joseph Staline en personne. C'est peut-être ce qui explique le nombre important de pilotes d'élite servant dans ses rangs, tels que les as Alexander Sergueïevitch Koumanichkine, Sergueï Makarovitch Kramarenko et Vladimir Alexandrovitch Gromakovsky. Durant la Seconde Guerre mondiale, les

Dans la semaine qui suit, le régiment perd trois pilotes – Nikitine, Filipov et Hopkalo. D'après les souvenirs de Kojedoub, l'esprit combatif du « 240° » est alors si bas qu'il quitte l'hôpital à sa demande pour reprendre le service.

Une fois de retour, Kojedoub remporte une série de victoires spectaculaires. Le 31 mai, à l'est de Bultura, il abat un Fw 190. Trois jours plus tard, il revendique cinq autres adversaires. Les 7 et 8 juin, il ajoute deux Messerschmitt Bf 109 à la liste. Tenant compte de ce que Kojedoub vient d'accomplir, le major Nikolai Ivanovitch Olkhovskiy, commandant le régiment, le recommande pour une deuxième étoile d'or de héros de l'Union soviétique. Celle-ci lui sera attribuée le 19 août 1944.

NOUVEAU RÉGIMENT

Fin juin, Kojedoub est rappelé de manière inattendue au quartier général de la VVS, à Moscou, où il reçoit son ordre de mutation vers le 19° IAP en qualité de commandant en second.

Avant que ce transfert ne devienne effectif, il est affecté à un régiment d'instruction afin de transmettre ses connaissances à de jeunes élèves et y suivre un entraînement poussé sur le chasseur soviétique le plus moderne du moment : le Lavotchkine La-7. Bénéficiant

hommes du « 176° » totaliseront plus de 9 450 sorties, dont 4 016 de chasse libre, prenant part à 750 combats aériens, abattant 389 avions ennemis et en détruisant 56 autres au sol.

Vers la fin septembre 1944, Kojedoub prend la tête d'une petite force de huit chasseurs devant opérer dans le secteur du 3° Front de la Baltique. Conçue par le maréchal Novikov, l'opération vise à nettoyer l'espace aérien au-dessus de Riga de la présence gênante d'un « groupe d'élite » de la *Luftwaffe* [dixit les Soviétiques]. En peu de temps, l'unité spéciale revendique la destruction de douze chasseurs allemands, dont trois abattus par Kojedoub lui-même. Cependant, une simple analyse des archives montre que les adversaires n'avaient rien d'une unité triée sur le volet, mais qu'il s'agissait tout simplement du II./JG 54. En outre, les propagandistes russes mettent en exergue la victoire de Kojedoub sur un as allemand répondant au nom de Wilch. Or, il se trouve que ce nom ne figure pas dans l'ordre de bataille du II./JG 54, ni même au sein d'une quelconque unité de chasse de la *Luftwaffe* à cette

époque. Pour encore allonger un peu plus la liste des incongruités, certains auteurs russes clament qu'Ivan « le terrible » aurait en réalité abattu l'as allemand Helmut Wick ; rappelons simplement que Wick, qui commandait alors la JG 2, est tombé le 28 novembre 1940 au large de l'Angleterre.

[6] *Istriebitielnyy Aviatsionnyy Korpus* ou corps d'aviation de chasse.



► Duo d'as : Ivan Kojedoub et son ami Kyrill Yevstigneïev, celui-ci finissant la guerre avec 56 victoires.

◄ Kojedoub et Semion Alekseïevitch Lavotchkine, avec les ouvriers de l'usine (Zavod) n° 21, lors d'une tournée de propagande pendant l'été 1944. (Archives of Ukraine, AoU)



L'OFFENSIVE DE JANVIER

Au début de l'année 1945, le 176^e GIAP est affecté au 3^e IAK [6], sous le commandement du général Yevgeny Savitsky. Lorsque l'Armée rouge franchit la Vistule dans le cadre de son offensive de janvier, le nombre de sorties des chasseurs s'accroît. Initialement, le régiment opère depuis un aérodrome proche de Radom. Après une avance rapide du front principal, l'unité est transférée à Sochaczew, puis vers Poznan et Gut Mohrin (actuellement Moryn, en Pologne). Ce dernier endroit sert de base principale au « 176^e » durant les derniers jours de la guerre.

Lors de cette offensive décisive, Kojedoub ajoute cinq victoires à son palmarès. Le 16 janvier, il abat un Fw 190, suivi, le 10 février, d'un autre, qui s'écrase près du terrain du régiment soviétique. Cette victoire présente deux particularités : tout d'abord, l'avion ennemi était un Fw 190 D-9 codé « blanc 5 » (probablement de la JG 3), un gibier plutôt rare ; ensuite, il constitue la cinquantième victoire d'Ivan « le terrible ». Le nom du pilote allemand est repris dans les archives, mais les sources russes affirment qu'il s'agit du fils d'un baron, crédité de huit victoires. Ayant survécu à la destruction de son avion, le jeune pilote allemand est fait prisonnier. Apprenant qu'il a été abattu par le célèbre Kojedoub, il demande à le rencontrer afin de lui rendre hommage. Selon certains témoins, l'Ukrainien ignore la main tendue, hausse les épaules et tourne le dos à l'Allemand en déclarant, sur un ton sarcastique, « *Quel genre d'honneur est-ce là pour moi ?* » Où se termine la réalité et où commence la propagande ?

Deux jours plus tard, Kojedoub prend part à l'affrontement le plus célèbre de sa carrière. À midi précisément, une patrouille de six Lavotchkine décolle du terrain de Gut Mohrin pour une mission de chasse libre. Kojedoub fait équipe avec Gromakovsky ; il a aussi sous ses ordres les tandems Koumanitchkine-Kramarenko et Orlov-Stetsenko. Au-dessus du bassin de l'Oder, ils rencontrent une trentaine de Focke-Wulf en formation serrée. Bénéficiant de l'avantage de l'altitude, les Soviétiques attaquent. La formation adverse est disloquée en quelques secondes, et Kojedoub en abat le leader. Les chasseurs russes revendiquent le total impressionnant de huit victoires, dont trois remportées par Kojedoub. Orlov est le seul à tomber sous les coups adverses : abattu, il ne survit pas au crash de son avion.



LE MYSTÈRE DU ME 262

Le 14 février 1945, le colonel Tchoupikov et son ailier, Alexander Koumanitchkine, rencontrent un chasseur inconnu. Tchoupikov ouvre le feu avec ses canons de 20 mm, mais son adversaire est trop rapide. En raison de ce tir, l'avion ennemi est filmé par la cinémitrailleuse. Plus tard dans la journée, une séance spéciale est organisée pour les officiers du régiment, ainsi qu'une analyse détaillée de la rencontre. L'appareil inconnu est, sans doute possible, un chasseur à réaction Me 262. Il est intéressant d'apprendre que les pilotes soviétiques le décrivent comme un « Bf 109 équipé de réacteurs ».

Pour les pilotes du 176^e GIAP, ce ne sera pas la seule rencontre avec un 262. Quelques jours plus tard, Ivan Kojedoub, accompagné de Dmitry Titorienko, signale avoir abattu au-dessus du bassin de l'Oder un Messerschmitt, qui sera identifié plus tard comme un Me 262. Cette victoire particulière est liée à une série d'imprécisions et de contre-vérités, à commencer par le jour de l'engagement. Les sources soviétiques, autant qu'occidentales, mentionnent plusieurs dates : les 15, 17, 19 et même le 24 février 1945. Étudions-les plus avant.

▲ Ci-dessus : Les pilotes du 176^e GIAP, lors d'un briefing à l'automne 1944, avec un La-7 à l'arrière-plan. Au centre, Kojedoub (debout) et Oleg Stepanovitch Belikov (assis), un as aux 29 victoires, dont 14 en collaboration.

▲▲ En haut : Kojedoub et Lavotchkine, immortalisés pour les besoins de la propagande soviétique. (AoU)



Lavotchkine La-5FN

240° IAP (avion de Kojedoub)
Tabara, URSS, juin 1944



Lavotchkine La-7

176° GIAP (avion de Chupikov)
Mohrin, Allemagne, printemps 1945.



Lavotchkine La-7

176° GIAP (avion de Kumanitchkin)
Mohrin, Allemagne, printemps 1945.



Lavotchkine La-7

176° GIAP (avion de Kojedoub)
Mohrin, Allemagne, printemps 1945.





Le 15 février est repris dans de nombreuses publications comme étant le jour où un premier Me 262 est abattu. Certaines identifient même le pilote, en l'occurrence l'*Unteroffizier* Kurt Lang du I./KG(J) 54. Effectivement, un pilote répondant à ce nom est capturé après un atterrissage forcé, mais durant un vol d'entraînement et dans une autre partie de l'Allemagne, près de Giebelstadt. L'argument le plus probant contre cette date réside dans le fait que Kojedoub ne revendique aucune victoire ce jour-là. Examinons la possibilité suivante, c'est-à-dire la journée du 17. Des documents officiels confirment qu'à cette date, Kojedoub abat un avion ennemi près d'Alt Friedland. Certaines sources l'identifient comme le Me 262 WNr. 900284 et le signalent comme appartenant au II./JG 7. L'appareil porte un « 9 rouge » sur le fuselage. Le problème, c'est que le numéro de série ne correspond à aucune unité connue équipée de Me 262. Il est néanmoins vrai que la *Luftwaffe* admet la perte d'au moins deux de ses avions à réaction au-dessus de Berlin ce jour-là.

▲ Ci-dessus : Kojedoub dans son La-7 « 27 Blanc » avec son mécanicien, David Khaït.

▲▲ En haut : Ivan Kojedoub félicité par ses camarades, le 17 avril 1945, alors qu'il vient de remporter sa dernière victoire.

D'autres sources mentionnent le 19 février. En effet, à cette date, Kojedoub abat un Messerschmitt, avec Titorenko comme ailier, au-dessus de Fürstenfelde (maintenant Boleszkowice, en Pologne), mais les archives mentionnent un Bf 109 et non un Me 262.

La dernière possibilité, le 24 février 1945, est elle aussi fréquemment mentionnée et confirmée par Kojedoub lui-même dans ses mémoires. Reste qu'aucun document officiel ne mentionne une victoire de notre homme ce jour-là.

En résumé, les dates les plus plausibles sont celles du 17 et du 19, journées pour lesquelles Kojedoub a revendiqué des victoires. Après analyse des documents officiels, la première est considérée comme la plus probable. Les archives de février 1945 du 176^e GIAP mentionnent la victoire de Kojedoub contre un « Bf 109 équipé de réacteurs », mais il ne s'agit que d'une annotation manuelle sur un document dactylographié standard, ce qui laisse supposer qu'il s'agit d'un ajout ultérieur. Par ailleurs, il n'y a pas de preuve tangible de cette victoire particulière, alors qu'elle devrait être certifiée par le film de la cinémitrailleuse. Le rapport mensuel de février, établi par le 176^e GIAP au sujet de ses victoires aériennes, ne mentionne pas de victoire contre un appareil à réaction. Enfin, la recommandation du colonel Tchoupikov concernant la troisième étoile d'or de héros de l'Union soviétique pour Kojedoub ne fait état d'aucun Me 262. Un oubli de taille, d'autant plus qu'il aurait dû s'agir de la première victoire soviétique contre un appareil à réaction allemand, l'un des rares succès de ce type à mettre au crédit de l'Armée rouge durant la Seconde Guerre mondiale.

Tenant compte des documents disponibles, le Me 262 revendiqué par Kojedoub pose problème. L'éventualité ne peut être écartée, mais la version la plus probable de l'événement c'est qu'il a abattu un Bf 109, changé plus tard en un Me 262 pour les besoins de la propagande. Entre le 11 mars et le 17 avril 1945, Kojedoub ajoute huit victoires à son score, toutes contre des Fw 190. Il est intéressant de noter que toutes sont localisées dans les environs immédiats de la base de son régiment. Cela laisse supposer que, durant la phase finale de la guerre, l'as évitait de s'enfoncer profondément en territoire ennemi. Ses deux dernières victoires sont rapportées à la date du 17 avril, au-dessus de Berlin, au cours d'une mission de chasse libre : deux Focke-Wulf 190 ; un près de Writzen, l'autre à proximité de Kienitz. Voilà qui porte son score total à 62. Le lendemain, Kojedoub reçoit pour consigne de se rendre à Moscou afin de participer aux cérémonies du 1^{er} mai et de prononcer des discours patriotiques devant le public soviétique.

CONTRE LES ÉTOILES BLANCHES

Dans les années qui suivent la guerre, toutes les publications officielles au sujet de Kojedoub omettent de mentionner ses rencontres avec des avions américains. En fait, elles sont assez fréquentes et pas toujours amicales.

En février 1945, l'as soviétique conduit son groupe de Lavotchkine à l'attaque d'une formation de bombardiers quadrimoteurs. Heureusement, l'ordre d'ouvrir le feu est annulé lorsque le leader réalise que ces avions sont des forteresses volantes de la 15th Air Force. L'un des bombardiers subit toutefois des dégâts et doit effectuer un atterrissage de fortune en Italie. Kojedoub retient la leçon : le 18 mars, il se lance à la rescousse d'un B-17 endommagé, pris à partie par plusieurs Fw 190. Il abat deux des assaillants, qui s'écrasent près de Kustrin sur l'Oder (maintenant Kostrzyn, en Pologne). Une autre rencontre avec les Américains, plus controversée, se déroule en avril au-dessus de Berlin.



Lavotchkine La-7

176° GIAP (avion de Kojedoub)
Allemagne, mai 1945.

D'après les souvenirs de plusieurs pilotes soviétiques, les Lavotchkine du 176° GIAP portent secours à un B-17 américain engagé par une paire de chasseurs allemands lorsque, soudain, un nouveau groupe d'avions se jette dans la mêlée. Ces appareils, que les Soviétiques tardent à reconnaître, tirent sur eux. Basculant son chasseur, Kojedoub échappe aux projectiles d'un assaillant et prend le dessus. Il ouvre le feu, et cet adversaire file vers le sol, suivi d'une épaisse traînée de fumée. Quelques secondes plus tard, il tire sur un autre appareil, qui explose en vol. Ce n'est qu'à ce moment qu'il remarque les étoiles blanches sur le fuselage de son opposant. De retour à la base, il rapporte en détail la rencontre à son supérieur, Pavel Tchoupikov. Le commandant refuse de faire enregistrer le film de la cinémitrailleuse et fait comprendre que l'incident doit rester secret. D'après des soldats russes arrivés sur les sites des crashes, le pilote du premier appareil abattu, un P-51, survit au combat et affirme catégoriquement qu'il s'est fait « moucher » par un Focke-Wulf allemand au nez peint en rouge. L'incident est étouffé, malgré la présence de nombreux témoins. Lorsqu'il est rapporté au général Savitsky, celui-ci semble avoir émis le commentaire suivant : « **Mettons ces deux victoires sur le compte du prochain conflit !** »

[7] Il est intéressant de constater que plusieurs autres pilotes soviétiques, qui ont également abattu des avions américains, n'en faisaient aucun secret et que certains, comme Alexander Ivanovitch Koldounov, ont même reçu une citation pour leurs actes.

Cette histoire demeure ambiguë : si Kojedoub a été attaqué par des Américains trop zélés, il avait bien le droit de se défendre. Tenant compte des données mentionnées plus haut, le refus de prendre en compte les indices (l'enregistrement de la cinémitrailleuse) et le silence adopté sont pour le moins sujets à controverse, même si, au printemps 1945, l'Union soviétique et les

États-Unis étaient toujours alliés [7]. À moins que le cours des événements n'ait été différent et que l'as soviétique ait été le premier à tirer, faute de reconnaître les marques de nationalité de sa cible. Pour achever de brouiller les pistes, peu après la mort de Kojedoub, son épouse a rendu public un film de cinémitrailleuse supposé provenir de son Lavotchkine. Ce document montre clairement les cibles (et aucun autre avion), formellement identifiables comme des Mustang aux couleurs américaines. Néanmoins, la pellicule originale porte des inscriptions Kodak et Zeiss. Cela laisse subodorer un canular, l'enregistrement pouvant provenir d'un avion allemand abattu (probablement un Fw 190) et n'avoir aucun lien avec l'événement en question.

Pour lever les doutes, ne serait-il pas utile de déterminer la date exacte de la rencontre et de découvrir la véritable identité des assaillants ? Les jours les plus souvent cités sont les 17, 19 et 22 avril 1945, bien que certains historiens situent l'incident en mars. Pour être exact, aucune des dates susmentionnées ne correspond à des activités documentées de l'USAAF dans cette partie de l'Allemagne, ni à des pertes américaines subies au-dessus de Berlin. Par ailleurs, selon les souvenirs d'autres pilotes soviétiques (pour l'essentiel ceux de Sergueï Kramarenko), le 19 avril, Kojedoub était déjà en route pour Moscou afin d'y lire son discours du 1^{er} mai. La seule date plausible est donc le 17 avril, mais les archives de cette journée attribuent à Kojedoub deux victoires contre des Fw 190, assurément pas contre des P-51. Une autre difficulté réside dans l'identification de l'unité américaine dont les avions faisaient partie. Certaines sources affirment que les B-17 appartenaient au 2nd Bomb Group (15th Air Force) et les P-51 au 369th Fighter Group (8th Air Force). D'autres indiquent même que le pilote qui a survécu au crash était afro-américain, ce qui suggère une appartenance à l'un des Squadrons de couleur de la 15th Air Force. Comme pour les autres histoires, cet épisode est plein de contradictions. Bien qu'il ne soit pas exclu qu'Ivan Kojedoub ait effectivement abattu deux avions américains dans les toutes dernières semaines de la Seconde Guerre mondiale, les faits ne sont pas établis clairement et confirmés. Certains auteurs suggèrent que son





rappel à Moscou était une manière de le dissocier de cet épisode malheureux. Quoi qu'il en soit, il est très difficile de vérifier l'authenticité de ces événements. Par ailleurs, la mention des deux P-51 dans la liste officielle des victoires aériennes de Kojedoub semble pour le moins inappropriée si nous en croyons certains historiens. Il est tout aussi contestable, pour certains auteurs, de clamer sur un ton péremptoire que la perte des deux Mustang est confirmée dans les archives de l'USAAF, sans donner de détails, ni préciser les date et lieu de l'événement.

EN RÉSUMÉ

Durant son séjour au front, entre 1943 et 1945, Ivan « le terrible », aussi surnommé le « faucon rouge », a effectué 326 sorties, dont 116 missions d'escorte, 109 d'appui au profit des troupes au sol, 79 de chasse libre, 14 de reconnaissance et 8 d'interception. Il a participé à 117 combats aériens. Selon lui, son palmarès devrait approcher la centaine d'avions ennemis abattus, car il n'a jamais revendiqué les victoires partagées. Certaines sources en mentionnent 20, d'autres 29, mais sans fournir de détails sur l'endroit ni la date. Notons qu'en 1943, au moment où Kojedoub entame sa carrière de chasseur, la pratique consistant à partager les victoires aériennes remportées en coopération n'est plus aussi répandue qu'au début du conflit.

▲ L'as et le général Ieremenko visitant une exposition de trophées de guerre pris sur les Allemands, à Kiev, en 1945. (AoU)

◀ Le pilote était aussi un grand fan de foot, éternel supporter du *Dynamo Moscou*. (AoU)

Son tableau de chasse comporte aussi deux victoires individuelles non confirmées : un PZL P-24 roumain abattu le 11 avril 1944 et un Bf 109 le 8 juin de la même année. Si ces succès avaient été confirmés, son score total serait de 64.

Au début du XXI^e siècle, l'historien russe Stankov a publié nombre d'informations sur la carrière de Kojedoub, ainsi qu'un décompte de ses victoires aériennes. Stankov a passé 30 ans à étudier des documents ; il a aussi rencontré Kojedoub à plusieurs reprises. Il signale que celui-ci a effectué 380 missions de guerre, abattu 150 avions ennemis individuellement et partagé quatre victoires supplémentaires. Au moins trois appareils attaqués par Kojedoub ont été endommagés. Comment expliquer des différences aussi fortes avec les chiffres officiels ? Lorsque nous étudions la liste de victoires rédigée par Stankov, nous constatons que beaucoup ne sont pas confirmées. Stankov se base essentiellement sur les souvenirs de Kojedoub, et cette source est loin d'être objective. Dans l'état actuel des choses, la liste rédigée par Stankov ne peut être considérée comme un document fiable, mais l'auteur a néanmoins découvert une multitude de faits nouveaux concernant la vie et la carrière militaire de Kojedoub.

Un autre point intéressant est le nombre élevé de victoires aériennes, plutôt rares parmi les pilotes alliés occidentaux à la même époque. Cependant, Kojedoub n'a rien d'une exception parmi les as soviétiques : ainsi, Kyrill Yevstigneïev a accumulé 56 victoires, dont trois partagées, en 120 affrontements, tandis que Grigory Retchkalov totalise 65 victoires confirmées, dont quatre partagées, en 122 combats. Dmitry Glinka, qui a pris part à une centaine d'affrontements aériens, est crédité de 50 victoires individuelles. Alexander Koldounov a remporté, durant la Seconde Guerre mondiale, 46 victoires en 96 engagements. Le célèbre Alexander Pokrychkin, qui a participé à 140 combats, est crédité de 46 victoires individuelles et de six partagées. Le score le plus impressionnant est peut-être celui de Nikolaï Goulaïev, avec 62 victoires (dont cinq partagées) en seulement 69 combats aériens, un score inégalé en dehors de celui de quelques *Experten* de la *Luftwaffe* !

« IVAN L'HORRIBLE »

Une analyse de la carrière d'Ivan Kojedoub des années 1943 à 1945 laisse supposer qu'il n'avait rien d'un grand tacticien, en comparaison avec d'autres pilotes renommés, comme Alexander Pokrychkin, Adolph « Sailor » Malan ou Werner Mölders.

Kojedoub tient davantage de l'excellent exécutant, ce qui ne l'empêche pas d'être considéré comme « le roi de la chasse libre » par ses contemporains. Comme pilote, il avait une forte personnalité, il était déterminé, il avait de bons réflexes, une grande endurance physique et une vue excellente. D'après les souvenirs de ses camarades, Kojedoub était considéré comme un expert de la visée à grand angle. Son aptitude au tir avec déflexion était tout simplement impressionnante, et il avait la réputation de posséder un don particulier pour viser devant les cibles en mouvement, faisant souvent mouche dès son premier obus. Il était aussi très méticuleux dans l'étude des manœuvres de combat tournoyant, tant soviétiques qu'allemandes. Il appliquait fidèlement les règles du combat aérien, particulièrement celles concernant la coopération entre ailiers.

Kojedoub choisissait ses ailiers avec le plus grand soin. Il insistait non seulement sur leur expérience du combat, mais surtout sur leur sens de la discipline, de manière à pouvoir se fier à eux en toute circonstance.



pilote de chasse. Au combat, il se montrait agressif, mais sans prendre de risques inutiles. Il était aussi très consciencieux dans l'exécution de toutes ses tâches et maintenait une discipline rigoureuse dans les équipes.

CARRIÈRE D'APRÈS-GUERRE

Une fois la paix revenue, Ivan Kojedoub demeure une figure controversée. Il est intéressant de constater que les critiques les plus véhémentes viennent de ses frères d'armes, les as de la chasse de la VVS. Il est connu qu'Alexander Pokrychkin n'appréciait guère Kojedoub. Le duo échangeait des sourires uniquement pour les photos de propagande. Dmitry Lavrinenkov exprime souvent une réserve similaire. Que reprochaient-ils au jeune Ukrainien ? Plusieurs choses sont à prendre en considération. Tout d'abord, les pilotes vétérans, engagés dès le début de la Grande Guerre patriotique, estimaient qu'ils représentaient la véritable élite. Ils avaient combattu durant la période la plus difficile du conflit et avaient dû faire preuve d'une compétence particulièrement élevée, non seulement pour gagner, mais tout simplement pour survivre. Deuxièmement, ils n'hésitaient pas à faire remarquer que, durant les derniers mois de la guerre, Kojedoub bénéficiait d'une protection parfaite, assurée par les autres membres de son équipe « qui le prenaient sous leur aile ». Ils estimaient que les missions effectuées par Kojedoub ressemblaient davantage à des battues qu'à de véritables combats. Nombre de pilotes étaient irrités par l'attitude élitiste et égocentrique de Kojedoub. Enfin, quelques-uns avaient un mépris secret pour les excellentes relations qu'entretenait Kojedoub avec le fils du généralissime Staline, Vassily, un mentor privilégié et influent.

Après la guerre, Kojedoub reste au 176^e GIAP. La structure du régiment ne change guère, le colonel Pavel Tchoupikov restant son chef de corps et le La-7 demeurant sa monture. Affecté aux forces aériennes régionales du district militaire de Moscou, le régiment stationne sur l'aérodrome de Tioply Stan, juste en dehors de la capitale. Son statut officiel est celui d'une unité de la garde d'État, avec diverses fonctions, comme la participation à des fêtes aériennes. Dans les années 1946 et 1947, le « 176^e » réceptionne ses premiers chasseurs à réaction : des Yak-15, des I-250 et des La-150. Détail intéressant, le pilotage de jets est un privilège dont sont privés les anciens prisonniers de guerre. Ceux-ci sont invariablement écartés des régiments d'élite et mutés vers l'Extrême-Orient ou le Kazakhstan.

Curieusement, cette période de la vie de Kojedoub est assez peu documentée, comme si ces deux années de sa carrière militaire portaient le sceau du secret. Ceci est peut-être lié à ses activités de propagande ou au sein du parti, qui devaient être nombreuses pour un pilote au statut de triple héros de l'Union soviétique. Il apparaît sur des photos officielles prises lors de matches de football, durant des meetings de propagande dans les usines, devant des rassemblements de jeunes... D'après certaines sources, en 1945, il fréquente l'académie militaire Frounze, mais il n'y décroche aucun diplôme. En revanche, des documents officiels affirment que, en 1947, il est désigné pour suivre les cours de l'académie militaire de l'air Joukovsky, d'où il sort récompensé au bout de deux ans. Il est ensuite nommé commandant d'une division aérienne à Kislovodsk, près de Bakou. Tout laisse à supposer que cette fonction répond à ses ambitions et à son statut de héros de guerre, mais son affectation en un lieu éloigné de Moscou, où se prennent toutes les décisions importantes, laisse songeur.

L'AVENTURE CORÉENNE

Après l'ouverture des hostilités en Corée, Kojedoub est rappelé dans la capitale en novembre 1950 par le commandant des forces aériennes du district militaire de Moscou, le général

Alors qu'il servait au 240^e IAP, il faisait habituellement équipe avec Vassily Filipovitch Moukhine (20 victoires individuelles et 6 partagées). À deux occasions au moins, Moukhine est intervenu pour protéger Kojedoub en obstruant le champ de tir d'un Allemand avec son propre Lavotchkine. Le sergent Moukhine était un second dévoué, le partenaire idéal pour tout pilote de chasse.

Une fois au 176^e GIAP, Kojedoub pouvait compter sur Dmitry Titorienko (officiellement crédité de 5 victoires, bien que certaines sources lui en attribuent plus de 20, habituellement remportées en coopération avec d'autres pilotes). Parmi ses autres alliés, on trouve Vladimir Gromakovsky (15 + 1), Sergueï Kramarenko (2 + 10) et Ivan Scherbakov (15 victoires).

Bien que de nombreuses sources prétendent que Kojedoub n'a jamais perdu un allié au combat, ce n'est pas entièrement vrai. En mission le 22 septembre 1944, il était accompagné d'un jeune pilote répondant au nom de Viktor Charapov. Selon les sources soviétiques, Charapov a été victime de tirs de *Flak* très denses et fait prisonnier après un atterrissage forcé. Cependant, quelques instants auparavant, la formation de Lavotchkine a été attaquée par des Fw 190 de la JG 54, et il est fort possible que la perte de Charapov soit le résultat de cette attaque.

Malgré de nombreuses ambiguïtés et des faits douteux émaillant son parcours, Ivan Nikitovitch Kojedoub fut, sans l'ombre d'un doute, un excellent

▲ Dès ses premières victoires, Kojedoub sera pris en charge par les propagandistes soviétiques, qui vont en faire une véritable « star » !

[8] Les chiffres concernant les victoires et les pertes de la 324^e IAD varient selon les sources. Il faut aussi dire que la plupart des revendications soviétiques n'ont pas été confrontées aux rapports de pertes des forces aériennes de l'ONU.



Vassily Staline. Il prend la tête de la 324^e IAD (Division aérienne de chasseurs), basée à Monino. Comprenant deux régiments, le 176^e GIAP et le 196^e IAP, celle-ci est l'une des premières à percevoir le nouveau chasseur à réaction MiG-15 avant d'être envoyée en Extrême-Orient. Début 1951, la division de Kojedoub arrive en Chine avec pour mission de former les pilotes chinois et nord-coréens sur les nouveaux appareils. De mars 1951 à février 1952, elle est déployée à Antung pour combattre les Américains. La plupart des sources affirment que, sous la fausse identité de « colonel Krilov », Kojedoub ne participe pas aux missions de combat. Néanmoins, pour garder la main, il prend part à de nombreux vols d'entraînement, tant sur Yak-11 que sur MiG-15.

La décision de maintenir Kojedoub à l'écart des combats vient probablement des autorités les plus élevées. La perte d'un triple héros de l'Union soviétique peut avoir un effet désastreux du point de vue de la propagande. Ce n'est toutefois pas la seule version des faits. D'après Sergueï Medvedev, auteur de « L'âge des secrets : les deux guerres d'Ivan Kojedoub », l'as ukrainien abat 17 avions ennemis en Corée. Ces revendications sont basées sur les souvenirs de certains de ses camarades. Est-ce vrai ou s'agit-il d'un autre exemple des mythes et des mystères entourant la vie et le parcours de ce fameux pilote ? Ce qui est certain, c'est que la 324^e IAD remporte des succès impressionnants sur le théâtre d'opérations coréen. En un an, ses aviateurs détruisent 215 appareils adverses, y compris une douzaine de B-29, pour la perte de 52 avions et de 10 pilotes [8].

Kojedoub est un chef dur et exigeant. Il applique une discipline stricte et réclame une disponibilité totale pour le service. Il n'hésite pas à retirer un homme des opérations s'il a le moindre doute à son sujet. Il en apporte la preuve à la fin d'avril 1951 en relevant le commandant du 176^e GIAP, le colonel Andreï Koshel, auquel il reproche un manque d'initiative et d'avoir laissé s'installer un état d'esprit passif parmi ses troupes. Il est remplacé par le commandant d'escadre aérienne Sergueï Vishniakov, qui restera en fonction jusqu'à la fin de son tour d'opérations en Corée.

FIDÈLE JUSQU'À LA FIN

Plus tard dans sa carrière militaire, Kojedoub assume diverses fonctions au sein de la VVS. En 1956, il est diplômé de l'académie générale d'état-major. De 1958 à 1964, il est commandant en second des forces aériennes du district militaire de Leningrad, puis du district militaire de Moscou, jusqu'en 1971. Durant les années qui suivent, il sert au commandement de la VVS et, à partir de 1978,

▲ L'homme dans son chasseur La-9. Après la guerre, un temps durant, il continue de servir au sein du 176^e GIAP.

▼ Le « colonel Krilov », alias Ivan Kojedoub, dans son uniforme chinois en Corée. À cette époque, il commande le 324^e IAD.

il est inspecteur des structures du ministère de la Défense de l'URSS. Il est promu maréchal de l'air en 1985.

Dans les années 1960 et 1970, Kojedoub prend les commandes d'un grand nombre de modèles d'avions soviétiques, dont des MiG-17, des MiG-19 et des MiG-21. En 1966, il est victime d'une extinction de moteur après une collision avec des oiseaux. Il réussit néanmoins à ramener son appareil et à le poser correctement. La dernière machine pilotée par Kojedoub est le MiG-23.

Ivan « le terrible » a été actif dans une multitude d'autres domaines. Il a été l'un des membres directeurs du DOSAAF (Association de volontaires pour la coopération avec l'armée de Terre, l'aviation et la Marine) et vice-président de la FAI (Fédération des sports aériens). Il a été membre du Soviet suprême de l'URSS et il est l'auteur de trois publications commémoratives très solennelles : « Je sers la Patrie » (1949), « Le jour de la victoire » (1963) et « Fidèle à la Patrie » (1969).

À la fin des années 1980, la santé d'Ivan Kojedoub décline. L'existence rude menée durant sa carrière militaire y est certainement pour beaucoup. De plus, il est profondément déprimé par la perestroïka de Gorbatchev qui vient de débiter. Il reste un partisan convaincu d'une Union soviétique éternelle, pour laquelle il s'est battu durant la guerre. Il n'y a rien de surprenant à cela, sachant qu'il attribue entièrement ses succès et son ascension sociale, depuis un hameau ukrainien déshérité jusqu'aux coulisses du pouvoir à Moscou, à son pays et au parti communiste.

Ivan Kojedoub meurt d'une attaque cardiaque le 8 août 1991, dans sa datcha des faubourgs de la capitale. Il est enterré avec les honneurs militaires au cimetière Novodevitchy de Moscou deux semaines à peine avant la dislocation de l'empire soviétique.

Le souvenir de Kojedoub et de ses succès militaires est toujours vivace, en Russie comme en Ukraine. Depuis 2005, un musée lui est consacré à Chostka. En 2010, la banque nationale d'Ukraine a mis en circulation une pièce de monnaie frappée à son image. De nombreuses localités ont une rue portant son nom, ou des plaques commémoratives et des statues à des endroits bien en vue. En 2011, un train transfrontalier, le long de l'itinéraire Kiev-Soumy-Moscou, est baptisé du nom du célèbre héros de la Grande Guerre patriotique, un acte pour le moins symbolique, sachant qu'Ivan Kojedoub a toujours et avant tout été un citoyen de son Union soviétique tant aimée. ■

