

Un LaGG-3 de fin de série en courte finale sur un aérodrome du Caucase début 1943. C'est sur ce type de chasseur déjà démodé que Skomorokhov obtient ses premières victoires à la même époque.
(toutes les photos : coll. auteur, sauf autre mention)



NIKOLAÏ SKOMOROKHOV :

Du LaGG-3 au La-7, un des plus grands soviétiques témoigne...

Par Aleksandre Medved, avec la participation de Christophe Cony (profils couleurs d'Andreï Yourgenson)

Nikolaï Mikhaïlovitch Skomorokhov est né le 19 mai 1920 à Lapot, aujourd'hui Belogorsk, un petit village du district de Zolotovskii dans la région de Saratov. Il est le deuxième enfant [1] de Mikhaïl Ivanovitch et Elena (née Lazarevna) Skomorokhov, deux modestes pêcheurs de la basse Volga. En 1930, la famille déménage plus au Sud et vient s'installer à Astrakhan, à proximité de la Mer Caspienne, où son père devient marin sur une barge de la compagnie maritime de la Volga. Entre deux cours au Collège n° 21, le jeune garçon l'aide en vendant clandestinement une partie de la pêche d'état sur le marché... Après avoir obtenu en 1936 son diplôme d'études secondaires au Lycée n° 12, « Kolya » devient mécanicien puis tourneur à l'Usine Internationale n° III. Accepté comme étudiant en septembre 1939 au collège de la bibliothèque régionale d'Astrakhan, son destin bascule en mars 1940 lorsqu'il commence à prendre des cours de pilotage au sein de l'aéroclub local, sous la direction du moniteur Lev Ivanov.

ou Mikhaïl Gromov, qui ont reçu à la fin des années trente le titre le plus prestigieux de l'époque – celui de Héros de l'Union Soviétique – après leurs extraordinaires liaisons entre l'URSS et les USA via le pôle Nord, à bord de deux ANT-25. Devenir aviateur lui semble accéder au sommet de la popularité... Il est alors relativement facile d'apprendre à piloter, la nation étant quadrillée par un réseau d'aéroclubs et d'écoles de pilotage. Les débuts se font sur le biplan U-2, un avion particulièrement lent à l'atterrissage et au décollage (60 km/h), très stable et facile à piloter. Les maîtres de l'URSS ont formulé une tâche pour le pays : préparer, dans le délai le plus bref, cent mille pilotes ! Il est évident que seuls quelques-uns d'entre eux pourront devenir pilotes de chasse et prendre en mains des avions dont les vitesses sont bien plus élevées que celle du brave U-2. Nikolaï Skomorokhov sera l'un d'eux ...

Une fois maîtrisé le U-2 à l'aéro-club d'Astrakhan, Nikolaï s'engage dans l'Armée Rouge et rejoint le 6 décembre 1940 l'École de pilotage militaire « A.K. Serov » de Bataïsk, non loin de Rostov-sur-le-Don,



Le Cdt Nikolaï Skomorokhov photographié le 18 août 1945, à l'occasion de la remise de sa seconde étoile d'or de Héros de l'Union Soviétique.

L'aviation l'attire en effet depuis longtemps ; il envie les hommes de la trempe de Valerii Tchkalov



« Longue vie aux pilotes soviétiques, fiers faucons de notre nation ! » Affiche de propagande en faveur de l'aviation datée de 1938, représentant Staline et le maréchal Vorochilov. (DR)

qui forme des pilotes de chasse sur I-16. Ce dernier est un petit monoplane trapu, propulsé par un gros moteur en étoile M-25V de près de 800 ch. Grâce à son faible poids et à une charge alaire réduite, cet avion a un taux de montée remarquable ; il est extrêmement maniable, mais a aussi bon nombre de défauts. Il est notamment instable, ce qui oblige le pilote à être en permanence aux aguets, faute de quoi il peut brusquement se cabrer ou piquer et, pendant le roulage au décollage, virer brutalement à droite ou à gauche. Bien des pilotes, devenus ensuite des as célèbres, avoueront que celui qui est parvenu à maîtriser le I-16 peut ensuite facilement passer sur n'importe quel autre chasseur...

Le début de la guerre avec l'Allemagne, le 22 juin 1941, surprend Nikolaï en camp de formation. Les élèves pilotes vivent sous la tente à proximité du terrain. Suite au manque d'essence et d'avions, la formation prend du retard (à l'époque, en temps de guerre, neuf mois sont alloués pour la formation d'un pilote de chasse). Fin octobre 1941, la ville de Rostov étant tombée aux mains des Allemands, Nikolaï et son école abandonnent la Transcaucasie pour s'ins-

taller en Azerbaïdjan. Il quitte l'École « A.K. Serov » le 7 mars 1942 pour se perfectionner à l'École n° 25 sur les chasseurs modernes LaGG-3, MiG-3 et Yak-7V. De ce fait, le sergent Skomorokhov ne parvient au front que le 29 novembre 1942, accompagné par neuf autres pilotes de l'école. L'unité à laquelle il est affecté est le 164 IAP [2]. Équipé de chasseurs LaGG-3 et commandé par le *Major* Alexeï Melentiev, son régiment combat à l'extrémité sud du front, depuis le terrain d'Adler (l'actuel aéroport de Sotchi) situé sur les bords de la Mer Noire. Nikolaï sert à la 2^e escadrille que dirige le *Major* Yakob Mikitchenko.

Malheureusement les performances du LaGG-3, dont la vitesse maximum n'est que de 560 km/h, sont inférieures à celles des chasseurs de la Luftwaffe auxquels il est opposé, les Bf 109 G et autres Fw 190 A pouvant atteindre près de 640 km/h. L'habitude de voler avec la verrière ouverte, acquise lors de l'utilisation des I-16, réduit encore plus la vitesse du LaGG. Skomorokhov se souvient que dans son régiment, ils ne sont que deux à voler cabine fermée : Mikhaïl Dmitriev, le chef de la première escadrille et lui-même. Il n'y a de postes émetteurs RSI-3 que

- [1] Sa sœur Prascovia Mikhaïlovna est née en 1915.
[2] 164^e régiment de la 295^e division de chasse (295 IAD).



Lavotchkine-Gorbounov-Goudkov LaGG-3 (11^e série) « 5 rouge », automne 1942.



Sur cette page :
une escadrille de La-5 des
premières séries en attente sur
le terrain de Skorodnoye, près
de la route reliant Korotcha
à Stary Oskol, en juillet 1943.
Il s'agit vraisemblablement
de chasseurs du 193 IAP, qui
dépend de la 302 IAD (302^e di-
vision aérienne de chasse). Les
appareils portant un petit logo
rond sur le capot sont équipés
d'un moteur M-82F plus fiable
que le M-82 d'origine.

sur les appareils des commandants de patrouille ou
d'escadrille, les autres ne possédant que des récep-
teurs.

Quelques jours après leur arrivée au front, les
jeunes pilotes du 164^e régiment de chasse font la
connaissance de la tactique des chasseurs alle-
mands qui, sous leurs yeux, descendent en flam-
mes un « Chtourmovik » Il-2 en approche finale et dispa-
raissent, indemnes. À sa première sortie dans le sec-
teur de Tuapse, Nikolai Skomorokhov est le premier
à apercevoir un Fw 189 de reconnaissance allemand
et tente même de tirer dessus à grande distance,
ce qui, naturellement, est sans effet. Par contre M.
Dmitriev, commandant d'escadrille expérimenté, ne
le manque pas : le bipoutre, perdant des morceaux,
s'écrase sur le flanc des montagnes.

Ayant pris part à quelques combats aériens dont il
se sort par miracle sain et sauf, ayant dû tournoyer
seul contre plusieurs Bf 109 (il a en effet la mauvai-
se habitude de perdre systématiquement le contact
avec son leader), Nikolai accumule de l'expérience
et apprend à tirer avec précision sur les avions ad-
verses malgré leurs manœuvres évasives. Lors d'un
de ces combats au-dessus de Tuapse, début janvier
1943, lui et son allier Sergueï Chahbazian touchent
le moteur d'un bombardier Junkers qui s'enfuit vers
l'Ouest, laissant derrière lui une traînée de fumée.
Skomorokhov finit par remporter un succès confir-
mé à la mi-janvier. En patrouille avec « Volodia »
Evdotienko sur les montagnes situées au nord de
Lazarevo, il attaque en piqué au dessus de la ligne
de front un Fw 189 sur lequel il tire une longue rafale
sans résultat apparent. Le pilote du multiplace par-
vient à esquiver une deuxième attaque, mais Nikolai
revient à la charge et incendie les deux moteurs de
son adversaire lors d'une passe frontale ; il observe
avec une joie évidente le Focke-Wulf qui se désintè-
gre sur les rochers du Caucase.



Le 11 février, le 164 IAP quitte Adler pour gagner
Beloretchenskaya, dans le nord du Caucase. Onze
jours plus tard, la veille de l'anniversaire des 25
ans de l'Armée Rouge, Skomorokhov descend son
deuxième avion ennemi : un Ju 87 d'une formation
de neuf allant attaquer Novorossiysk. Deux autres
Stuka sont détruits par ses compagnons Koubarev
et Popov. Quelques jours plus tard, alors qu'il ren-
tre d'un vol de reconnaissance en compagnie de
Koubarev, Skomorokhov abat son premier Bf 109
lors d'une passe frontale. Trois victoires en trois mois
représentent un résultat considérable pour un débu-
tant. Mais bientôt il est frappé par la déveine : son
LaGG est touché au-dessus du détroit de Kertch et il
doit faire un atterrissage forcé au cours duquel il se
cogne fortement la tête contre le viseur.

PASSAGE SUR LA-5

Le 17 mars 1943, le 164 IAP est retiré du front pour se transformer à Saratov sur les nouveaux chasseurs La-5 à moteur M-82 de 1700 ch à refroidissement par air. Cet appareil est nettement plus performant que le LaGG-3 ; son armement est également plus puissant car il dispose de deux canons ChVAK au lieu d'un. Ayant terminé sa transformation le 27 avril, Nikolaï Skomorokhov devient chef de patrouille, sans recevoir cependant le grade d'officier. La 2^e escadrille est désormais aux mains du capitaine Mikhaïl Oustinov, un as de la voltige.

Le régiment est de retour au front sur le terrain ukrainien de Nijnaya Douvanka. Le 14 juin 1943, l'unité subit l'assaut d'un groupe de sept chasseurs-bombardiers Fw 190 qui attaque sous la couverture de huit chasseurs Bf 109. Alors que tombent les bombes, seule la patrouille de Skomorokhov a le temps de décoller. Rattrapant un groupe de Focke-Wulf, « Kolya » l'attaque subitement par-dessous et par l'arrière et parvient à en descendre un avant de subir la contre-attaque des autres. Pour les perdre, il grimpe dans les nuages avec son ailier le sergent Valentin Chevrine. Sortant de la couche, le duo se retrouve inopinément dans la queue d'un autre groupe de Fw 190. Une nouvelle attaque subite de Skomorokhov, et un autre Focke-Wulf achevé par une rafale de Chevrine part en vrille vers le sol.

Le lendemain de ce double succès, Skomorokhov – toujours sergent – est nommé commandant d'escadrille adjoint et envoyé à l'arrière en vue de suivre une formation de six mois au tir aérien. Bien que ce stage lui garantisse une prochaine promotion, le nouvel as n'a pas du tout envie de quitter son unité car il sait que de grands événements sont en pré-



paration. Pour le récompenser de ses victoires, le Major Melentiev lui offre cependant une permission de deux jours dans sa famille, au cours de laquelle il rencontre une jeune fille blonde dont il tombe aussitôt amoureux : Macha, qui deviendra sa femme après la guerre... À son arrivée au centre de formation, les médecins détectent qu'il souffre de maux de tête consécutifs à son atterrissage forcé ; il en profite pour fléchir le commandant du centre qui accepte de le renvoyer sans délai au 164 IAP.

C'est le bon moment : la gigantesque bataille du saillant de Kursk, dont on peut dire qu'elle sera le point de basculement de toute la guerre sur le front Est, commence... Skomorokhov a de la chance : les premiers jours de l'attaque, alors que la Luftwaffe a obtenu la maîtrise de l'espace aérien et inflige de

Un Fw 190 portant le triangle noir des unités d'assaut (Schlacht) a dû faire un atterrissage forcé dans les lignes allemandes.
(coll. Jean-Louis Roba)

Le La-5F « 48 blanc », vu en vol sur le secteur de Kursk durant l'été 1943, appartient à un des régiments de la 8 GIAD (8^e division aérienne de chasse de la Garde).





Lavotchkine La-5F « 47 blanc » en 1943.

lourdes pertes aux forces soviétiques, il est encore en détachement. Le 24 juillet, la situation est telle qu'il lui faut décoller sous les bombes allemandes :

« M'installant dans la cabine, je n'ai, selon mon habitude, attaché que les ceintures ventrales. C'est sous les bombes que nous avons entrepris de décoller, Chevyrine et moi, les petites bombes anti-personnel claquant pratiquement sous nos ailes. Des éclats ont percé le pneu de la roue droite de mon avion, mais j'ai poursuivi mon décollage. Personne d'autre de notre unité n'a pu décoller. C'est donc à

marque, sentant qu'il va d'un instant à l'autre écoper d'une rafale, plonge tout à coup vers le bas. Les trois autres grimpent vers le ciel. Nous les suivons avec Chevyrine. Nous finissons par les rattraper. Les Allemands, d'un virage énergique, partent alors en piqué. Nous les suivons. C'est un enchaînement de figures de voltige, alors que l'espace tout autour est strié par les rafales de balles traçantes. (...) »

Quand les Allemands se sont mis en piqué, je suis passé sur le dos. Tenant mon avion en vol horizontal sur le dos je fais un rapide tour d'horizon. C'est

**« Alors que je m'apprête à sauter de mon avion en perdition, je me sens tout léger... Que se passe-t-il ? M... !
Je n'ai pas bouclé mon parachute ! »**

Chevyrine et à moi qu'il incombe de mener le combat, à deux, au dessus du terrain. La fois précédente nous sommes parvenus à "torcher" l'ennemi.... Que va-t-il en être maintenant ?

Il y a huit "Messerschmitt". Je me place derrière une formation de quatre. L'Allemand qui ferme la

là que je suis trahi par ma mauvaise connaissance des caractéristiques de l'avion sur lequel j'ai décollé. C'est que le La-5 a une limite de temps en vol dos... Ce temps écoulé, le moteur n'est plus alimenté. Je suis resté trop longtemps ventre en l'air, le moteur s'est arrêté... J'essaye de redémarrer – rien à faire ! Je ne suis plus qu'à mille mètres, c'est une situa-

Des soldats soviétiques examinent un Stuka de la StG 2 abattu au sud d'Orel.





tion à percuter le sol... Je regarde aux alentours... pas d'endroit où je puisse me poser, d'ailleurs les Allemands ne me laisseraient pas faire. Je largue ma verrière, je défais ma ceinture, j'enlève mes pieds du palonnier, je me soulève... ; et c'est là que je me sens tout léger... que se passe-t-il ? Une fraction de seconde plus tard je frémis : je n'ai pas bouclé mon parachute... »

Avec beaucoup de mal Nikolai se réinstalle dans son habitacle et tente désespérément de redémarrer une nouvelle fois son moteur, et là – miracle – celui-ci repart ! Il se colle au sol en rase-mottes, prend de la vitesse et cabre son appareil. Arrivant par en dessous et à grande vitesse, il touche l'un des chasseurs allemands qui se dresse brusquement, comme stoppé en plein ciel, et se fait aussitôt achever par

son ailier ; puis, en combat horizontal, il descend un second Bf 109 d'une rafale de ses canons. Ce 24 juillet 1943 va rester dans sa mémoire comme l'un de ses combats les plus terrifiants de la guerre car il a eu l'occasion de regarder la mort les yeux dans les yeux ! Le 30 juillet les pilotes du 164^e régiment de chasse sont décorés. Le sergent Nikolai Skomorokhov reçoit ce jour-là son premier ordre du Drapeau Rouge. Il compte alors sept victoires, deux remportées à titre individuel et cinq partagées.

Le 164 IAP subit au mois d'août 1943 des pertes irremplaçables. La guerre arrache à l'unité ses meilleurs éléments, chaque victoire semblant devoir être chèrement payée. La 2^e escadrille, celle de Skomorokhov, enregistre quatre tués dont ses amis Vladimir Evtodienko et Sergueï Chahbazian... Le capitaine

Des deux côtés du front, les combats font de la casse : ces aviateurs du III./JG 51 inspectent l'épave d'un La-5F dans le secteur de Sloboda.
(coll. Jean-Louis Roba)



Junkers Ju 87 D-3 « L1+JH » du I./StG 1 en juillet-août 1943.

L'appareil porte encore le code L1 du I./StG 5 à partir duquel son groupe a été formé le mois précédent.



Lavotchkine La-5F « 19 argenté » du Lt Nikolai Skomorokhov, 164 IAP, décembre 1943.
L'éclair blanc est porté par tous les appareils des régiments de la 295^e division aérienne de chasse.



Le S/Lt Gregorii Oniskevitch grimant à bord du La-5F de Skomorokhov. Cet as du 164 IAP obtiendra 23 victoires, dont 8 partagées, au sein du 164 IAP.

Nikolai Skomorokhov accoudé à son La-5F décoré d'une flèche et d'étoiles en décembre 1943. « Kolya » a lui-même découpé les étoiles sur le cliché afin de mieux faire ressortir ses victoires aériennes (16 à cette époque).

Oustinov étant lui-même blessé, le Major Melentiev doit alors prendre une décision peu ordinaire en désignant le sergent Skomorokhov comme commandant d'escadrille par intérim. Ses camarades de promotion ont déjà leurs épaulettes d'officier depuis belle lurette ! Cette situation inhabituelle parvient aux oreilles du général Timothée Khroukine, le commandant de l'Armée aérienne qui décide aussitôt de corriger cette injustice. Fin août 1943, Nikolai Skomorokhov est enfin promu sous-lieutenant alors qu'il affiche désormais dix victoires à son palmarès...

Sa réputation commence à s'étendre au-delà de son régiment. Quelques jours plus tard, alors qu'il est à la tête de son escadrille, Nikolai entend dans ses écouteurs une agréable voix féminine : « Skomorokh, Skomorokh, ton terrain est bombardé par des "Junkers". Il fut que tu y ailles immédiatement » mais cette voix lui est inconnue... Il redemande : « Ici Skomorokh... c'est quel terrain qu'ils bombardent ? » La même jolie voix répond aussitôt : « Le terrain de Nijniaia Douvanka ! Allez-y vite ! ». Or l'escadrille n'y est plus basée depuis un bon moment... Il s'agit là d'une ruse des Allemands qui tentent de dégager la chasse adverse de l'itinéraire de leurs bombardiers. C'est alors qu'intervient la voix de l'officier contrôleur du corps aérien : « Skomorokh ! N'écoute personne ! Continue ta mission ». Quelques minutes plus tard, les chasseurs soviétiques

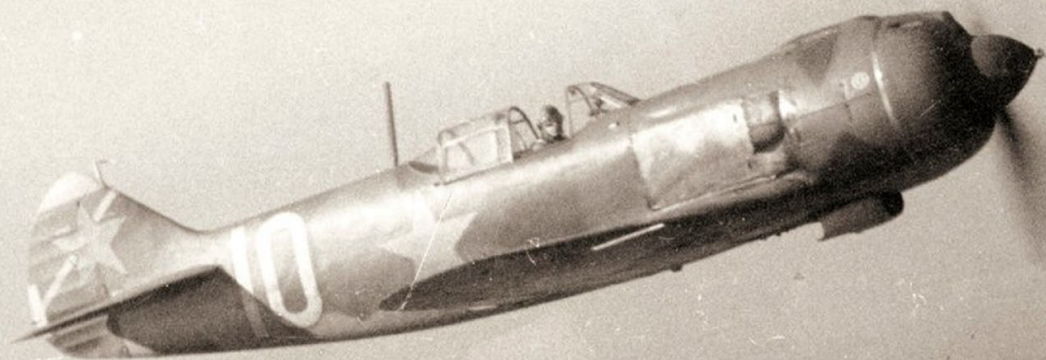
aperçoivent un groupe de neuf Junkers Ju 87, protégés par six Bf 109, qu'ils parviennent à disloquer à l'issue d'une mêlée furieuse.

Le 26 août 1943, à l'issue d'une longue mission durant laquelle il réussit à détruire un Stuka avec son ailier « Vassia » Ovtchinnikov, Nikolai tombe en panne de carburant et doit se poser dans les tranchées de première ligne où son Lavotchkine se met en pylône. Arrivé le lendemain à bord d'un petit U-2 de liaison, son mécanicien le sergent Laritchev constate que l'avion n'a même pas une égratignure ! Comme il a emmené avec lui trois bidons de carburant et une bouteille d'air comprimé, un redécollage est possible... Des fantassins aident les aviateurs à redresser l'appareil, puis le poussent jusqu'à une route voisine d'où Skomorokhov s'envole pour rejoindre son terrain, emmenant Laritchev qui s'est blotti dans le fuselage.

En septembre, Skomorokhov reçoit pour tâche de vérifier les positions des troupes soviétiques sur la rive droite du Dniepr. Ce jour-là « Kolya », accompagné de Vassili Ovtchinnikov, effectue sept sorties en mission de reconnaissance. Les vols se font à l'altitude la plus basse possible, ce qui n'évite cependant pas toute réaction ennemie. Par trois fois, l'avion de son ailier est endommagé par des tirs d'armes légères, mais prenant un autre appareil, Ovtchinnikov repart en mission pour assurer la protection de son leader... Les pilotes parviennent enfin à identifier les têtes de pont occupées par les troupes amies et déterminent leurs limites. Alors que la nuit tombe, un U-2 de l'état-major du Front vient chercher Skomorokhov qui tombe de fatigue.

« On me présenta d'abord au commandant du renseignement du Front qui me questionna méticuleusement, demandant des précisions sur tout ce que j'avais vu. Il s'en alla et je fus bientôt invité à me rendre auprès du chef d'état-major du Front, le général Korjenevitch. J'eus de nouveau à subir un interrogatoire détaillé. Des officiers notaient fidèlement chacun de mes mots. Je traçai soigneusement la ligne de contact avec l'ennemi, comme je l'avais vue, l'emplacement de nos chars – j'en avais identifié onze au total –, l'organisation des défenses, les postes de tir. Prenant le schéma que j'avais dessiné, le général dit à l'ordonnance de s'occuper de mon repos et disparut. »





Mais Skomorokhov ne va pas connaître de repos, car il lui faut recommencer son rapport devant le commandant des armées du Front, le général Malinovski... Obligé de reprendre ses missions de reconnaissance-photo sur le Dniepr, il est victime d'une défaillance en vol et doit se reposer dans un état de quasi-inconscience, guidé jusqu'au sol par la voix de Vassili Ovtchinnikov. Il se réveille miraculeusement à l'hôpital où les médecins lui apprennent qu'il est victime d'une crise de paludisme ! La guerre ne s'arrête pas pour autant. Ramené trois jours plus tard au régiment dans le fuselage du La-5F de son commandant Mikhaïl Oustinov, Nikolaï est de nouveau en mission le surlendemain.

À la fin de l'année, l'ensemble de la 295^e division de chasse, dont dépend le 164 IAP, se retrouve basé sur divers aérodromes du secteur de Dniepropetrovsk, en Ukraine. Le 30 novembre 1943, trois La-5 de la 2^e escadrille accompagnent neuf Il-2 dans le secteur de Kachkarovki. La formation soviétique tombe en cours de route sur dix-huit Bf 109 et neuf Fw 190 qu'elle doit combattre pendant près d'un quart d'heure. S'appuyant sur sa supériorité numérique, l'ennemi abat deux « Chtourmovik » et en endommage deux autres, mais il doit laisser sur le carreau un « Gustav », victime du lieutenant Skomorokhov qui remporte ainsi sa seizième victoire.

L'ESCADRILLE DES « CHASSEURS LIBRES »

En janvier 1944, le commandement de la 295 IAD prend la décision de former, avec certains des meilleurs pilotes des 31^e, 116^e et 164^e régiments [3], un groupe de « chasseurs libres ». Le commandant de cette nouvelle formation est le célèbre *Major*

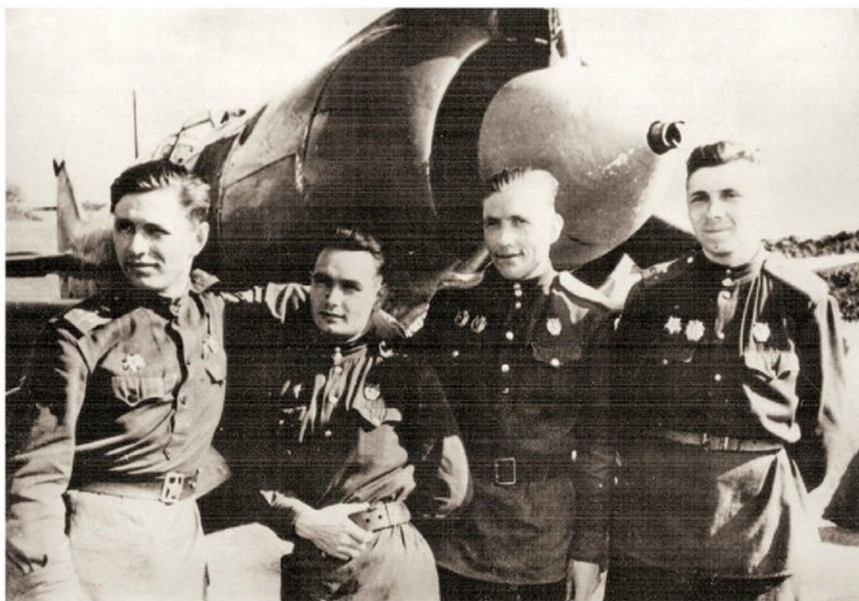
Nikolaï Krasnov (score final : 31 victoires) qui choisit Skomorokhov comme adjoint. L'apparition de ces « chasseurs libres » va constituer une surprise pour les Allemands. Jusque là, ils ont été accoutumés à ce que les chasseurs soviétiques se tiennent dans les secteurs couverts par leurs postes de commandement ou par les points de guidage de leurs unités aériennes, qui assurent un guidage par radio mais uniquement dans les limites de la portée visuelle... Et voilà qu'ils doivent faire face à des patrouilles de deux ou quatre chasseurs, débarrassées de toute obligation et libres comme l'air !

Dès leurs premières missions, les « chasseurs libres » remportent des succès : le commandant Krasnov descend trois Ju 52/3m le 4 février 1944, puis Skomorokhov abat lui-même un Bf 109 le 10 mars. À cette époque, les Allemands ont commencé à utiliser des radars montés sur des wagons plats de

**Deux très belles vues du
La-5F « 10 blanc »
(n° 145 147) d'un régiment
de chasse de la Garde non
identifié.**

[3] Parmi lesquels les as Ivan Bystrov, Nikolaï Gorbounov, Dmitry Kravtsov, Vladimir Kyrlyouk, A.O. Smirnov et A. Volodine.





Les as de l'escadrille des « chasseurs libres » devant un de leurs nouveaux La-5FN au début du printemps 1944. De gauche à droite : Lt Nikolai Skomorokhov (score final : 46 victoires individuelles et 8 en collaboration), Cne Dmitry Kravtsov (15 v. i. + 8 en c.), Cne Nikolai Gorbounov (15 v. i. + 2 en c.), Lt Ivan Bystrov (14 v. i. + 1 en c.). Mis à part N.I. Gorbounov, tué en combat le 19 mai 1944, tous survivront à la guerre.

chemin de fer. Les pilotes soviétiques n'ont qu'une idée très vague de ce nouveau moyen de détection, mais ils savent qu'on peut éviter d'être découvert en volant en rase-mottes. Après avoir pénétré sur les arrières de l'ennemi, leur méthode consiste à grimper au dernier moment pour prendre de l'altitude et attaquer l'adversaire en arrivant dans le soleil. S'il n'y a pas d'avions allemands, ils peuvent choisir d'attaquer des objectifs au sol. Fin mars, Nikolai se perd dans le brouillard après avoir attaqué des Junkers ; son moteur qui perd de la puissance l'oblige à se poser sur le ventre près d'une voie ferrée, dans la banlieue nord de Krivoï-Rog. Les dégâts ne sont pas très importants mais il est quand même furieux : son chasseur est un des nouveaux La-5FN et il vient tout juste de le recevoir !

Bientôt, après avoir remporté plusieurs autres victoires, le Major Krasnov est désigné commandant adjoint du 31 IAP et Skomorokhov est placé à la tête de l'escadrille de « chasseurs libres ». Mais le commandant de la division aérienne, après avoir constaté que les pertes en combat de ses régiments commencent à augmenter, préfère dissoudre l'escadrille et affecter ses pilotes expérimentés aux unités les plus malmenées. Durant ses trois mois d'existence, l'escadrille de « chasseurs libres » a abattu plusieurs

dizaines d'avions ennemis et détruit d'importantes quantités de matériel au sol. Nikolai trouve que la décision de dissoudre la formation est discutable, mais les chefs ont toujours raison... Sur proposition du commandant du prestigieux 31^e régiment de chasse, le lieutenant-colonel Grigori Onoufrienko, le lieutenant Skomorokhov est affecté au début du mois d'avril comme commandant de la 1^{re} escadrille du 31 IAP. Il ouvre son palmarès au sein de cette unité le 12 mai en descendant un Bf 109 à l'est d'Asnachen, auquel il ajoute cinq jours plus tard un Fw 190 près de Sagaïdak.

COMMANDANT D'ESCADRILLE AU 31 IAP

En juillet 1944, le 31 IAP se déplace à la frontière de la Moldavie, près du Dniestr. Les combats baissent en intensité, les forces soviétiques préparant l'opération Iasi – Chisinau qui est finalement lancée le 20 août. À la fin de ce mois, alors que son régiment est venu se baser à Manzyr en Moldavie, Skomorokhov a le redoutable honneur d'accompagner le bimoteur Li-2 qui transporte le maréchal Joukov jusqu'au quartier général du 3^e front ukrainien, situé dans la ville roumaine de Fetesti, sur le Danube. Tout se passe bien, même si des pilotes de Yak inconscients font une passe sur la formation juste avant l'atterrissage ! Le 5 septembre, les troupes soviétiques atteignent les frontières yougoslaves et bulgares, ce qui amène le 31 IAP sur le terrain roumain de Calarasi où la situation est là encore relativement calme puisque la Roumanie et la Bulgarie ont renversé leurs alliances et rejoint l'URSS dans sa lutte contre les forces de l'Axe.

Les pilotes du 31^e régiment de chasse ont du coup l'occasion de voler sur les chasseurs Bf 109 et Fw 190 qui équipent les aviations de ces nouveaux alliés.



Lavochkine La-5F du Lt-Col Grigori Onoufrienko, commandant du 31 IAP, printemps 1944.

L'inscription portée sur le fuselage signifie que l'appareil a été offert par les agriculteurs du district de Novomoskovsk, au nord-est de Dnepropetrovsk.

Il y a là une possibilité d'étudier leurs avantages et leurs faiblesses. Skomorokhov se familiarise rapidement avec les commandes et les instruments des avions allemands et peut effectuer plusieurs combats simulés sur Messerschmitt et Focke-Wulf contre les Lavotchkine. Ceci lui permet de mettre en évidence pas mal de particularités assez curieuses des avions adverses, ce qui lui sera extrêmement utile par la suite... Il a aussi l'occasion de faire la connaissance du bimoteur de chasse de nuit Bf 110 et de son radar. Début octobre, le 31 IAP vient stationner à Bregovo, à la frontière de la Bulgarie, de la Roumanie et de la Yougoslavie, un secteur où les combats aériens sont toujours rares. Lorsque le régiment arrive peu après sur l'île yougoslave de Temiseziget, sur le Danube, il s'installe à côté des chasseurs Yak du 659 IAP et des « Chtourmovik » du 951 ChAP. L'unité se retrouve par la même occasion employée elle aussi pour des missions d'assaut.

Le 23 octobre, Skomorokhov et le futur as Boris Kisliakof sont chargés de faire une reconnaissance à l'embouchure de la rivière Drave, un affluent du Danube. Malgré le mauvais temps et une visibilité très réduite, le duo localise près de Vukovar un aérodrome littéralement bourré d'appareils ennemis [4]. Tôt le lendemain matin, le lieutenant-colonel Onoufrienko conduit son régiment à l'attaque du terrain. La première escadrille est emmenée par Skomorokhov, la deuxième par Kravtsov. Un silence radio complet est observé durant toute l'approche, qui s'effectue à 300 mètres d'altitude malgré la brume recouvrant l'horizon. L'ennemi est de ce fait totalement pris par surprise lorsque la formation soviétique débouche au-dessus de l'aérodrome et ses canons anti-aériens demeurent muets. Chaque escadrille peut effectuer de deux à trois passes sur les parkings qui débordent de Focke-Wulf, Heinkel, Junkers et autres, permettant aux pilotes du 31 IAP de revendiquer à leur retour la destruction d'une vingtaine d'appareils ainsi que celle du dépôt d'essence. « Kolya », en ce qui le concerne, met le feu à trois bombardiers.

Le 24 novembre, Skomorokhov reçoit l'ordre de couvrir les troupes terrestres qui avancent dans la zone d'Apatin, à la frontière entre la Serbie et la Croatie. Kisliakof venant d'être blessé à la main, il choisit comme ailier le sous-lieutenant Ivan Filippov. Le duo est orienté par le centre de contrôle sur un groupe de chasseurs-bombardiers Focke-Wulf qu'il met aus-

[4] Peut-être de celui de Borovo, 6 km au NNO de Vukovar.



Printemps 1944. Devenu chef d'escadrille au 31 IAP, le Lt Skomorokhov donne ses ordres au S/Lt Boris Gorkov (au centre), au Lt Victor Kirilyouk et au S/Lt Vasily Kalachonkou.



L'épave d'un Bf 109 G inspectée par des soldats soviétiques.



Le Lt Skomorokhov dans l'habitacle d'un La-5FN avant un départ en mission. Bien qu'assez anonyme, l'appareil a passablement servi comme le prouvent son état général et la retouche de peinture qui a masqué en partie l'étoile soviétique sur le fuselage.



Le La-5FN, distribué aux unités depuis la deuxième moitié de 1943, se caractérise par son moteur M-82FN à injection directe.

Fin 1944, l'as Viktor Kiriliouk (à droite), futur Héros de l'Union Soviétique (29 v. ind. + 1 en coll.), félicite Nikolaï Skomorokhov pour une nouvelle victoire obtenue par ce dernier en Hongrie.

sitôt en fuite. Nikolaï démontre toute l'étendue de son talent en descendant deux « Fokker » (surnom donné par les Soviétiques au Fw 190) en dix secondes ! Le premier d'entre eux tombe en bordure de la route Sombor – Apatin, le second s'abat au nord d'Apatin. Ce doublé, suivi le lendemain d'un autre au nord-ouest d'Udvar, lui vaudra de recevoir l'ordre d'Alexandre Nevski.

En décembre, le 31 IAP gagne le petit terrain hongrois de Modacha, près du Danube. Le 4 de ce mois, Skomorokhov demeure seul à assurer l'escorte d'un groupe de Il-2 lorsqu'il doit faire face à l'attaque de huit Bf 109 sur la zone de l'objectif, une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Budapest.

Malgré la supériorité numérique de l'ennemi, Nikolaï n'hésite pas à foncer droit sur les Allemands dont il disperse la formation au prix d'attaques audacieuses. Les « Chtourmovik » réussissent à accomplir leur mission sans aucune perte, contrairement aux Messerschmitt qui doivent rayer deux d'entre eux de leurs effectifs ! Au retour de cette mission, les équipages du 951^e régiment d'assaut l'accueillent en triomphe pour le féliciter de sa conduite héroïque... L'as reçoit sa promotion au grade de capitaine quelques jours plus tard.

Déménageant pour un nouvel aérodrome, les aviateurs du 31 IAP côtoient désormais le 4^e corps aérien de chasse (4 IAK) du général Ivan Podgornii, dont plusieurs Yak ont reçu des nez peints en rouge vif. Trouvant cette décoration très originale, les pilotes de Lavotchkine décident de faire peindre eux aussi l'avant du capot de leurs chasseurs en rouge... Le 20 décembre, les troupes du 3^e front ukrainien lancent une nouvelle offensive sur la ligne fortifiée « Margarita » afin de capturer la ville de Székesfehérvár et contourner Budapest par l'Ouest, de manière à opérer leur jonction avec les forces du 2^e front ukrainien. La 17^e armée aérienne, soit plus de 800 avions, est engagée en soutien de l'assaut ; les combats aériens sont d'autant plus intenses que les Allemands lancent à leur tour une contre-offensive dans le secteur du lac Balaton.

Le jour-même, Skomorokhov doit mener un des plus durs combats de sa carrière de pilote de chasse. Six La-5FN ont reçu du poste de guidage avancé la consigne d'engager un groupe mixte de Bf 109 et de Fw 190 qui s'apprête à at-



Focke-Wulf Fw 190 A-8 « << 2 » du Major Karl Kennel, commandant du II./SG 2, Bordong (Hongrie) décembre 1944.



taquer des « Chtourmovik » en mission près de Székesfehérvár. Ils ne sont plus que cinq en arrivant sur l'objectif, l'un des Lavotchkine ayant dû rentrer au terrain suite à des ennuis de moteur. Accompagné du sous-lieutenant Boris Gorkov, Nikolaï prend de la hauteur afin de bien se placer pour l'attaque, tandis que les trois appareils du lieutenant Leonid Maslov doivent engager le combat et attirer l'ennemi à eux. Mal leur en prend : les Allemands, plus nombreux, prennent le groupe de « Liocha » Maslov entre deux feux. Skomorokhov doit abandonner son plan pour voler au secours de ses camarades. D'une longue rafale tirée à grande distance, il oblige un pilote de Messerschmitt à renoncer à son attaque, puis se lance derrière une paire de Bf 109.

Mais les Allemands ne sont manifestement pas des novices... Leur leader se met en montée tandis que l'ailier, comme s'il voulait qu'on attaque son chef, s'écarte sur le côté, légèrement en contrebas. Skomorokhov est parfaitement conscient du leurre : si les Soviétiques se positionnent pour chasser la proie qui leur est proposée, l'ailier ennemi se glissera aussitôt derrière eux, en bonne position pour les descendre tous les deux ! Sur son ordre, les deux Lavotchkine se séparent à leur

tour, Gorkov devant surveiller le comportement de l'ailier allemand et esquisser son attaque, tandis que Nikolaï continue à poursuivre le leader. Estimant sans doute qu'il aura plus de chances de réussite en altitude, ce dernier décide d'entraîner le Soviétique encore plus haut.

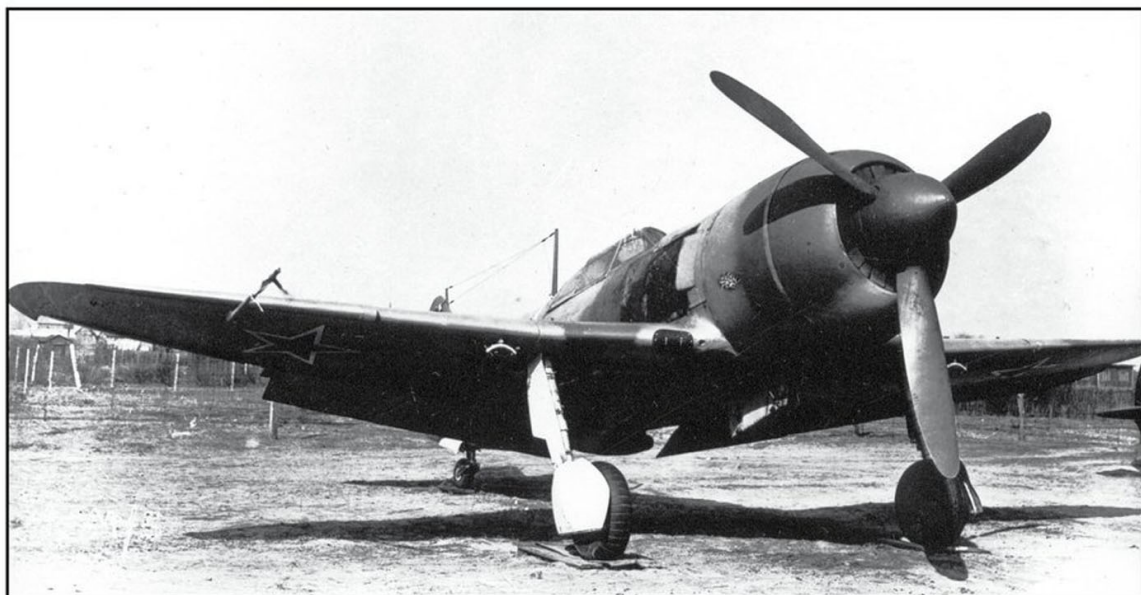
Les deux ailiers sont à l'écart. L'« expert » allemand, voyant qu'il n'y a pas moyen d'attaquer son poursuivant par l'arrière, tente une passe frontale alors que leurs avions sont déjà à 9000 mètres. Les deux chasseurs font de larges virages afin de ne pas décrocher en vrille. À la troisième passe frontale, Nikolaï, au bord de l'évanouissement car l'oxygène n'arrive pas [5], parvient à placer un obus dans le moteur de son adversaire tout en évitant sa rafale. Puis il sombre brièvement dans l'inconscience... Il est réveillé par un cri dans ses écouteurs : « *Lavotchkine, sors de vrille, sors de vrille !* » Il n'est plus qu'à 3000 mètres ; reprenant le contrôle de son avion, il demande à la voix qui l'appelle – le poste de guidage avancé – « *et le Messerschmitt ... où est-il ?* » La réponse est immédiate : « *Il vient de tomber en flammes, son pilote est sous son parachute à ta droite.* » Le pilote allemand est capturé. C'est un as qui compte une cinquantaine de victoires et a combattu en Pologne, en France et en URSS.

[5] Il est très rare que les pilotes s'en servent et le personnel technique néglige quelque peu le système...

Un groupe de La-5FN en patrouille sur le front. Les trois premiers appareils portent, en blanc, les codes 85, 57 et 52.



Le sommet du développement des chasseurs Lavotchkine au cours de la Deuxième Guerre mondiale sera le La-7.



Le lendemain 21 décembre à 17h00, alors que le journaliste Youri Kazmine et le photographe Nikolaï Gavrilov sont en train d'effectuer un reportage sur les meilleurs pilotes du 31 IAP, un coup de téléphone de l'état-major demande deux appareils pour repousser des groupes de Fw 190 d'assaut opérant vers le lac Velence, au nord-est de Székesfehérvár. C'est l'escadrille de Skomorokhov qui est d'alerte, mais aucun de ses hommes ne se porte volontaire car tous viennent de se faire « tirer le portrait »... Comme tous les aviateurs du monde, les chasseurs du 31 IAP sont superstitieux – aucun ne veut d'ailleurs piloter un avion codé 13 – et ils sont persuadés que voler aussitôt après avoir été photographiés leur portera malheur !

Skomorokhov décide donc d'effectuer la mission lui-même, accompagné de Filippov qui vient de toucher un La-5FN tout neuf. Le commandant du régiment ordonne à « Kolya » de prendre l'avion du Major Nikolaï Romanov, qui vient d'être affecté comme officier-navigateur à l'état-major de la 295 IAD avec la dernière merveille de Lavotchkine : un magnifique La-7 (n° 3811716) codé 16 blanc. Après un bref « amphi-cabine » puis quelques manœuvres acrobatiques pour prendre en mains la « bête », Nikolaï et son ailier sont guidés sur le secteur de Kapolnach – Niek où une douzaine de

Fw 190 s'apprête à bombarder les troupes soviétiques.

Couvert par Filippov, Skomorokhov passe à l'attaque immédiatement, provoquant la dispersion des chasseurs-bombardiers. D'une brève rafale, il touche l'avion de queue de la formation ; une longue langue de flamme lèche la canopée du « Fokker » qui tombe en spiralant jusqu'au sol. Remonté en chandelle, le duo reporte ensuite son attention sur un nouveau groupe de huit avions. Filippov réussit à descendre un Fw 190 qui s'écrase à proximité immédiate du poste de guidage avancé où se trouve justement le général Podgornii. Constatant que les survivants tentent à nouveau de bombarder les troupes soviétiques, Nikolaï se lance à leur poursuite, en abat un et force les autres à fuir. Une troisième formation de huit Focke-Wulf apparaît alors ; Skomorokhov et Filippov choisissent de s'en prendre à elle par en-dessous et par derrière, ce qui coûte à celle-ci deux avions, un pour chacun des deux pilotes soviétiques. À peine les aviateurs se sont-ils posés qu'ils sont félicités pour leurs nouvelles décorations, les ordres du Drapeau Rouge que vient de leur décerner sur le champ le commandant du 4^e corps de chasse...

UNE INCROYABLE ANNÉE 1945

Beaucoup des combats menés par Nikolaï Skomorokhov en 1945 peuvent être considérés comme les meilleurs exemples de l'art soviétique du vol. Ce n'est pas pour rien qu'il va abattre durant cette période plus d'avions encore que le grand Ivan Kodjedoub lui-même ! L'as Leonid Maslov (15 victoires confirmées, dont 9 en collaboration) a fourni dans ses mémoires des détails sur l'un d'eux : attaquant à l'aide de bombes de 50 kg des concentrations de troupes près du lac Velence, leur petit groupe de La-5FN tombe sur une formation de Ju 87. Tandis que lui-même détruit un Stuka, puis en touche un deuxième dont il abandonnera finalement l'homologation à son ailier « Vassia » Gritsenyouk qui l'a achevé, le capitaine Skomorokhov a le temps d'en descendre quatre...

Le 16 janvier 1945, les Allemands tentent de mettre en place un pont aérien pour secourir leurs unités encerclées près de la capitale hongroise. Les meilleurs

Ce Ju 87 Stuka a été abattu par les pilotes du 31 IAP.





pilotes du 31 IAP, opérant par paires en « chasse libre », sont chargés de s'y opposer. Nikolai en profite pour emprunter une nouvelle fois le Lavotchkine « 16 blanc » du Major Romanov, car c'est toujours le seul et unique La-7 de toute la division. Opérant au nord-ouest de Budapest avec comme ailier le sous-lieutenant Filippov, l'as tombe sur trois groupes de trimoteurs de transport Ju 52, totalisant plus d'une vingtaine de machines escortées par au moins 35 Bf 109. Les Soviétiques sont deux contre plus de cinquante !

Skomorokhov enflamme le moteur droit du dernier Junkers, mais celui-ci continue de voler. Il effectue un virage à gauche et frappe un deuxième moteur ; le Ju 52/3m s'écrase au sol tandis que Filippov abat le Messerschmitt qui tentait d'intercepter son chef. Continuant son attaque sur un second groupe, Nikolai détruit le trimoteur en tête de formation et se retrouve sauvé une nouvelle fois par Filippov qui descend le Bf 109 s'étant glissé dans sa queue. Pris à partie par la meute des chasseurs allemands, Skomorokhov doit rompre le combat après avoir abattu un de ses adversaires. Il demande à son ailier d'en faire autant mais celui-ci, hors de lui, se jette dans la mêlée. « Kolya » doit revenir pour mettre en fuite ses poursuivants tandis que le La-5FN endommagé de Filippov s'échappe dans l'épais voile blanchâtre qui recouvre le Danube. Nul ne le reverra jamais... Le fidèle Ivan Filippov a disparu pour toujours, probablement noyé dans le fleuve.

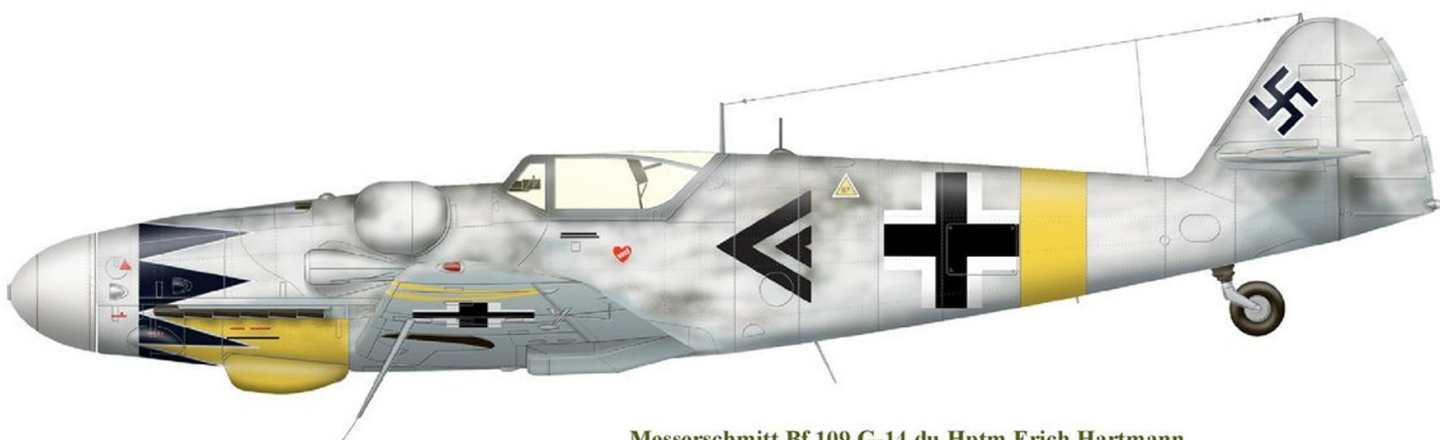
Les victoires continuent de s'accumuler pour l'as. Le 22 janvier, il en est à sa 41^e, un Bf 109 abattu dans un groupe de quatre alors qu'il emmenait six La-5FN en couverture de douze Il-2 dans la zone de Székesfehérvár. Ses mérites sont reconnus de la fa-

çon la plus éclatante qui soit : le 23 février, le jour de l'Armée Rouge, Nikolai Skomorokhov reçoit l'étoile d'or n° 4895 de Héros de l'Union Soviétique ainsi que l'ordre de Lénine. La première de ces récompenses indique qu'il a effectué 483 sorties de guerre et mené 104 combats aériens, au cours desquels il a personnellement abattu 25 avions ennemis plus 8 en participation ; il a aussi détruit au sol 3 avions ennemis, 13 wagons de munitions et 9 de passagers de même qu'un dépôt d'essence. Ce décompte indique que le palmarès de sa citation a été établi au début du mois de janvier 1945.

Mais les succès peuvent vite être suivis de moments désagréables... Ainsi, le 8 mars 1945, alors qu'il vient de remporter une nouvelle victoire sur un Bf 109, Nikolai se laisse entraîner à la poursuite d'un autre Messerschmitt, ce qui manque lui coûter la vie. Au cours du combat aérien qu'il a l'inconvénient de livrer au-dessus du territoire adverse, son La-5FN est touché par la DCA ennemie. La direction et la profondeur ne répondant plus, il constate qu'il va devoir se parachuter mais cette idée ne l'enchantait guère car il n'a absolument pas envie de se retrouver capturé en cette fin de guerre. Il cherche tous les moyens possibles pour échapper à cette solution, notamment en exploitant les caractéristiques du Lavotchkine. Il s'aperçoit qu'en tirant le manche à fond et en augmentant le régime du moteur, l'avion a tendance à se cabrer légèrement ; au contraire, si on réduit, il baisse le nez. La commande d'ailerons est heureusement demeurée intacte !

Les ailiers protégeant l'avion endommagé de leur leader, Skomorokhov, tantôt en montée, tantôt en descente, fait difficilement route vers son terrain : « Je passe à grande vitesse au dessus de la base,

Le Cne Nikolai Skomorokhov posant devant le La-5FN « 56 » en février 1945 en Hongrie. Pour gagner quelques km/h, le mât d'antenne-radio de l'avion a été supprimé et les doubles câbles rentrent directement dans le fuselage.

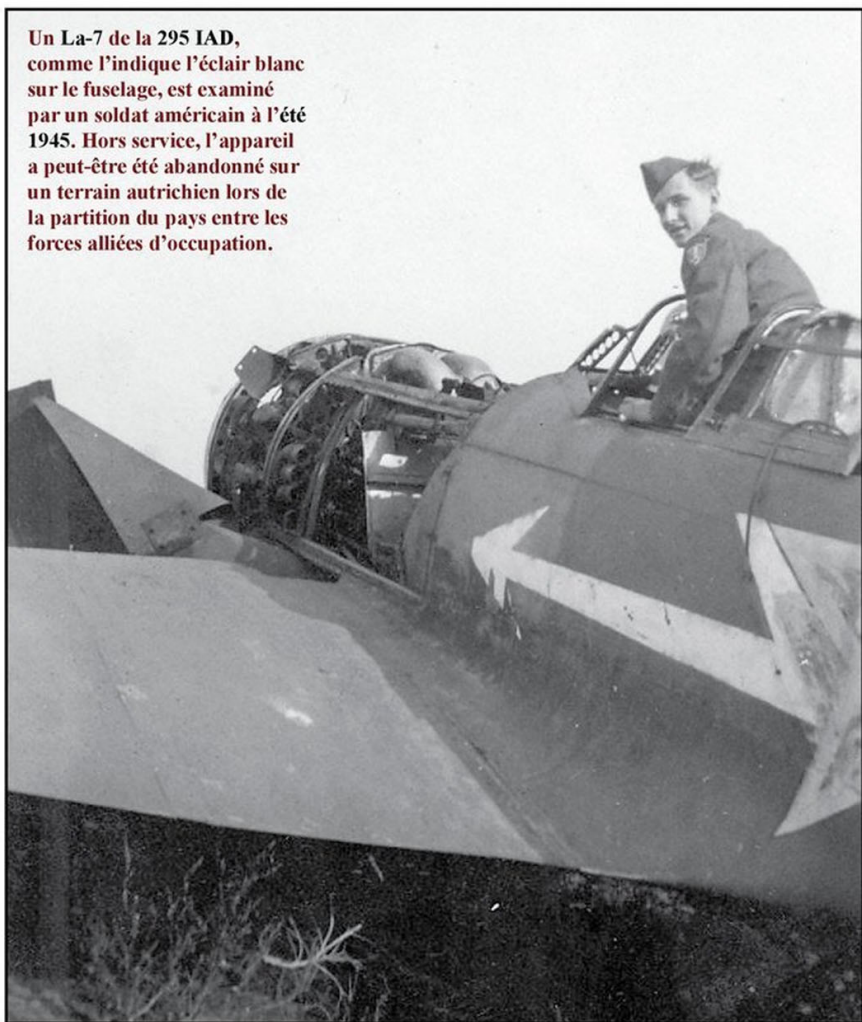


Messerschmitt Bf 109 G-14 du Hptm Erich Hartmann, commandant du L/JG 53, Veszprem (Hongrie) 4 février 1945.

Un Bf 109 G-10 abattu dans les lignes soviétiques à la fin de la guerre. Les marques de l'appareil indiquent qu'il appartient au *Stab* d'un I. Gruppe.



Un La-7 de la 295 IAD, comme l'indique l'éclair blanc sur le fuselage, est examiné par un soldat américain à l'été 1945. Hors service, l'appareil a peut-être été abandonné sur un terrain autrichien lors de la partition du pays entre les forces alliées d'occupation.



*je réduis tout doucement les tours, j'efface presque toute la piste et enfin je me vautre au bout de la bande ; je glisse vers le fossé et je me trouve arrêté, le fuselage à la verticale, la queue en l'air. Que faire ? Je n'ose pas me dégager de l'avion – il risque de basculer en m'écrasant. Les minutes semblent des années, enfin arrive un mécano puis un camion. On fait délicatement descendre la queue de l'appareil dans la caisse du camion. » L'examen de l'appareil blessé lui apporte l'explication de ses déboires : l'obus de la *Flak* qui a explosé dans l'empennage a arraché la gouverne de profondeur sur le côté gauche et a fortement détérioré celle du côté droit qui est demeurée bloquée. Skomorokhov est rentré, comme le dit une chanson russe, « sur une aile et sur une promesse »...*

Fin mars, la 295 IAD reçoit enfin une trentaine de Lavotchkine La-7, dont treize sont attribués au 31^e régiment de chasse. Skomorokhov remporte sa première victoire sur un La-7 « bien à lui » le 4 avril, en descendant un Fw 190 au sud de Medling. Trois jours plus tard, son régiment vient se baser à Bad Vöslau, en Autriche, d'où « Kolya » obtient en quelques jours une étonnante série de succès qui débute avec un Bf 109 le 8 avril et se poursuit avec deux Fw 190 le lendemain. Le 10 avril, conduisant un groupe de six chasseurs expérimentés, il part en « chasse libre » sur les Alpes autrichiennes mais remarque peu après le décollage qu'une meute d'au moins cinq patrouilles de Fw 190 et de Bf 109 se positionne pour attaquer les « Chtourmovik » du 672 ChAP. L'issue du combat, résultat de l'expérience acquise par les pilotes du 31 IAP ainsi que des excellentes performances du

La-7, est sans équivoque : les six avions emmenés par Skomorokhov abattent huit de leurs adversaires, dont trois de la main-même de Nikolaï. Un seul des Il-2 est touché par les Allemands, mais il réussit à se poser en urgence dans les lignes soviétiques.

Le 13 avril 1945, le jour de la prise de Vienne par l'Armée Rouge, le commandant de la division et celui du corps signent la proposition de décerner à Skomorokhov un deuxième titre de « Héros de l'Union Soviétique ». Établie au début du mois de mars, sa nouvelle citation fait état de 520 sorties de guerre totalisant 509 heures et 9 minutes de vol, 119 combats aériens, 35 victoires personnelles et 8 en groupe. L'étoile d'or n° 6913 lui sera finalement remise le 18 août 1945. Le 1^{er} mai, alors que Berlin tombe, Nikolaï descend à proximité de Brno (en Tchécoslovaquie) un dernier Fw 190 qui tentait de s'en prendre à des « Chtourmovik » ; son adversaire explose sur une colline. Ensuite, il offre à son nouvel allier le lieutenant Dmitriï Sokha, qui vient d'arriver à l'unité, l'occasion d'ouvrir son palmarès : changeant de rôle dans la formation, le nouvel arrivant attaque à plusieurs reprises un Focke-Wulf tandis que Skomorokhov lui prodigue des conseils, tout en repoussant les attaques d'autres chasseurs allemands. L'affaire se termine par la chute du Fw 190 en flammes dans un massif boisé.

Le 9 mai 1945, le 31^e régiment de chasse est réveillé avant l'aube par des tirs. Les pilotes s'habillent rapidement et, prenant leurs armes individuelles, sortent dehors ; on dirait qu'il fait grand jour tellement il y a de fusées dans le ciel. La nouvelle tombe bientôt : l'Allemagne vient de capituler ! La joie et l'immense sentiment de soulagement que cause cette annonce se traduisent par une immense fête et une incroyable pétarade de toutes les armes disponibles... Mais cette célébration est prématurée : malgré la fin officielle de la guerre avec l'Allemagne [6], les pilotes du 31 IAP doivent à quatre reprises – trois fois le 9 mai et une fois à l'aube du 10 – effectuer des sorties en groupe avec pour mission d'arrêter les troupes allemandes qui tentent de battre en retraite vers l'Ouest, en direction des secteurs contrôlés par les alliés anglo-américains. Par des tirs de semonce et en cas de désobéissance, par des tirs effectifs, les chasseurs soviétiques contraignent les Allemands désespérés à interrompre leurs vaines tentatives de percer à travers les contreforts des Alpes.

Le 31^e régiment de chasse, décoré à trois reprises pendant le conflit, a effectué au cours de celui-ci 17 301 missions de guerre, mené 608 combats aériens en groupes et détruit 350 avions ennemis. Ses pertes s'élèvent à 54 pilotes et 175 avions. Considéré comme un des meilleurs pilotes de chasse de l'Union Soviétique, Nikolaï Skomorokhov arrive en tête de son régiment avec un palmarès véritablement impressionnant : 605 sorties de guerre, 143 combats aériens, 46 victoires individuelles et 8 autres en collaboration. De manière assez incroyable, ni son avion ni lui-même n'ont jamais été touchés en combat aérien durant toute la « Grande Guerre Patriotique » ! En ce qui concerne les accidents et la DCA, c'est autre chose...



UNE BRILLANTE CARRIÈRE D'APRÈS -GUERRE

Après la guerre, « Kolya » choisit de continuer à servir au sein de la Force aérienne soviétique ; nommé *Major*, il obtient le commandement du 111 IAP. Diplômé en 1949 de l'Académie militaire « M.V. Frounze », il se transforme sur chasseur à réaction et prend en novembre la direction de la 279 IAD stationnée en Transcarpatie. En avril 1952, il est lieutenant-colonel et commandant-adjoint de la 246 IAD en Transbaïkalie, puis passe colonel et commandant de cette même division en janvier 1954. Breveté en 1958 de l'Académie militaire de l'état-major général, il est promu l'année suivante général de brigade à seulement 39 ans ! Il continue à monter dans les degrés de commandement en devenant commandant-adjoint (octobre 1958) puis commandant (février 1961) du 71^e corps aérien de chasse, une formation faisant partie de la 24^e armée aérienne du Groupe des forces soviétiques en Allemagne. Nommé général de division en 1966, il devient en avril 1968 commandant de la 69^e armée aérienne du district de Kiev et passe général de corps d'armée en 1972.

Skomorokhov mène également une carrière politique puisqu'il est élu député lors des septième et huitième convocations du Soviet Suprême de l'Union Soviétique (de 1966 à 1970 et de 1970 à 1974). Nommé en août 1973 à la tête de l'Académie aérienne militaire « Youri Gagarine », il dirige cette prestigieuse institution pendant quinze ans et apporte une contribution importante à l'étude des tactiques de combat modernes en Union Soviétique. Très attaché à l'histoire de sa nation, il est également à l'origine de la restauration de nombreux aéronaves du Musée Central de l'Armée à Monino, allant de l'Ilya Mouromets au Tu-144 en passant par les SB, Il-2, Yak-3 et autre Su-100... Après avoir soutenu avec succès son doctorat de thèse de sciences militaires en février 1980, il est nommé l'année suivante maréchal d'aviation et reçoit le titre de professeur d'université en 1983. Le 9 mai 1985, au cours de la parade organisée à Moscou pour célébrer le 40^e anniversaire de la victoire de l'URSS dans la Grande Guerre Patriotique, c'est lui qui a l'honneur de porter le drapeau de la victoire sur la Place Rouge.

Lapot, automne 1945 : le Major « Kolya » Skomorokhov, double Héros de l'Union Soviétique, est félicité par ses parents Mikhaïl et Elena devant la maison familiale.

[6] L'acte de capitulation de l'Allemagne nazie a été signé le 8 mai 1945 peu avant minuit à l'heure des alliés occidentaux, soit le 9 mai peu avant une heure du matin pour les Soviétiques qui avancent d'une heure.



Portrait officiel du général de division Skomorokhov en 1966.

À partir d'août 1988, le maréchal Skomorokhov devient Inspecteur militaire, conseiller du Groupe des inspecteurs généraux du ministère soviétique de la Défense.

Retraité en mai 1992, l'as est élu la même année président du Comité russe des anciens combattants et des membres du conflit armé. Nikolaï Skomorokhov est décédé le 14 octobre 1994 dans un accident automobile survenu au 38^e kilomètre de l'autoroute Gorky, juste en face de l'Académie aérienne militaire qu'il a dirigée pendant de nombreuses années ; il est inhumé au cimetière Novodevitchi de Moscou. Ce grand héros de guerre avait reçu au cours de sa carrière de multiples récompenses, dont les plus

célèbres sont les deux étoiles d'or de Héros de l'Union Soviétique (1945), les ordres de Lénine (1945), de la Révolution d'octobre (1980), du Drapeau rouge (à cinq reprises de 1943 à 1968), d'Alexandre Nevski (1944), de la Guerre Patriotique de 1^{re} classe (1944 et 1985), de l'Étoile rouge (1956) ainsi que les ordres « pour le service de la Mère Patrie au sein des Forces armées de l'URSS » de 3^e et 2^e classes (1975 et 1988) ; il était également titulaire de plusieurs décorations étrangères, parmi lesquelles l'ordre des Partisans de 1^{re} classe yougoslave (1945) ainsi que les ordres du Drapeau rouge hongrois (1955) et bulgare (1969).

FIN

Nikolaï Skomorokhov est l'auteur de nombreux livres consacrés à la guerre aérienne. Il dédicace ici l'un d'eux en 1980.



Le maréchal Skomorokhov à Moscou-Monino en 1982.



La tombe de Nikolaï Skomorokhov (Скоморохов en alphabet cyrillique) au cimetière Novodevitchi de Moscou.

Palmarès du maréchal Nikolaï SKOMOROKHOV

N°	Date	Avion abattu	Lieu	N°	Date	Avion abattu	Lieu
1	15 ?/01/1943	1 Fw 189 (1)	Popovo	28	21/12/1944	1 Fw 190	région du lac Velence
2	22/02/1943	1 Ju 87	O Mingreisk	29	21/12/1944	1 Fw 190	Kapolnach – Niesk
3	01/03/1943	1 Bf 109 (2)	Octobre Rouge	30	24/12/1944	1 Bf 109	S Zamol
4	14/06/1943	1 Fw 190 (3)	O terrain de Nijniaya Douvanka	31	24/12/1944	1 Fw 190	S Saar
5	14/06/1943	1 Fw 190 (3)	Souligovka	32	04/01/1945	1 Bf 109	O Bayna
6	24/07/1943	1 Bf 109	Dolgenkaya	33	04/01/1945	1 Fw 190	E Labotlan
7	24/07/1943	1 Bf 109 (3)	Dolgenkaya	34	xx/01/1945	1 Ju 87	région du lac Velence
8	07/08/1943	1 Bf 109	Tcherkasskaya	35	xx/01/1945	1 Ju 87	région du lac Velence
9	20/08/1943	1 Ju 87	Dolgenkaya	36	xx/01/1945	1 Ju 87	région du lac Velence
10	24/08/1943	1 Ju 88 (4)	Dolgenkaya – Golaya Dolina	37	xx/01/1945	1 Ju 87	région du lac Velence
11	26/08/1943	1 Ju 87 (5)	Dolgenkaya	38	16/01/1945	1 Bf 109	Demech
12	05/09/1943	1 Bf 109 (6)	gare de Doubovo	39	16/01/1945	1 Ju 52	N Taray
13	29/09/1943	1 Fw 189	S Zaporojie	40	16/01/1945	1 Ju 52	Pliszszentkerest
14	01/10/1943	1 Fw 189	Mokraya	41	22/01/1945	1 Bf 109	2 km O Shukkar (Sukoro ?)
15	29/10/1943	1 Bf 109	Nikopol	42	17/02/1945	1 Fw 190	O Muszla
16	30/11/1943	1 Bf 109	Kachkarovki	43	08/03/1945	1 Bf 109	NO Deg
17	10/03/1944	1 Bf 109	NO Bachtanka	44	09/03/1945	1 Fw 190	NE Mezoszentdijerd
18	12/05/1944	1 Bf 109	E Asnachen	45	04/04/1945	1 Fw 190	S Medling
19	17/05/1944	1 Fw 190	E Sagaïdak	46	08/04/1945	1 Bf 109	SE Tulln
20	24/11/1944	1 Fw 190	NO Mayich	47	09/04/1945	1 Fw 190	SE Grumentsov
21	24/11/1944	1 Fw 190	E Jagodnjak	48	09/04/1945	1 Fw 190	NE Perendorf
22	25/11/1944	1 Fw 190	NO Udvar	49	10/04/1945	1 Fw 190	SO Gerasdorf
23	25/11/1944	1 Fw 190	NO Udvar	50	10/04/1945	1 Fw 190	NE Grossdlersdorf
24	04/12/1944	1 Bf 109	N Székesfehérvár	51	10/04/1945	1 Fw 190	O Grossedlersdorf
25	04/12/1944	1 Bf 109	N Székesfehérvár	52	15/04/1945	1 Fw 190	SO Herzogenburg
26	20/12/1944	1 Bf 109	vers Székesfehérvár	53	25/04/1945	1 Fw 190	région de Vienne
27	21/12/1944	1 Fw 190	lisière N Pazmand	54	01/05/1945	1 Fw 190	vers Brno

Total : 54 victoires aériennes (46 individuelles + 8 partagées), plus 3 bombardiers détruits au sol près de Vukovar le 24 octobre 1944.

1 : en collaboration avec Lt Vladimir Evtodienko

2 : en collaboration (avec Sgt Viktor Kiriliouk ?)

3 : en collaboration avec Sgt Valentin Chevyrine

4 : en collaboration (avec Lt Anatolii Volodine ?)

5 : en collaboration avec Sgt Vasilii Ovtchinnikov

6 : en collaboration avec N. Dyakonov