

Історичні аспекти

УДК 355.48

Д.С. Борисов, А.Є. Кожанов, А.О. Лановий

Харківський національний університет радіоелектроніки, Харків

І.М. КОЖЕДУБ – ВИДАТНИЙ МАЙСТЕР ПОВІТРЯНОГО БОЮ

У статті описується військова кар'єра радянського льотчика українського походження часів Великої Вітчизняної війни Івана Микитовича Кожедуба. В статті розглянути його бойові досягнення, стиль ведення бою, початок його кар'єри як видатного аса радянської авіації. Також у статті розглядається його повоєнний життєвий шлях.

Ключові слова: майстер, ас, Велика Вітчизняна війна, Лавочкін, повітряний бій.

Найрезультативніший пілот винищувальної авіації СРСР, майстер наступального поєдинку, Іван Кожедуб виконав під час Великої Вітчизняної війни 330 бойових вильотів, провів 120 повітряних боїв і особисто збив 62 ворожих літака [2]. Автоматизм його руху був відпрацьований досконало: відмінний снайпер, він вражав ціль з будь-яких положень літака. Слід додати, що Кожедуб жодного разу не був збитий, хоча й неодноразово приводив пошкоджений винищувач на аеродром.

До Чугуївського військового училища Іван Кожедуб був прийнятий на початку 1940-го року, послідовно пройшов підготовку на УТ-2, УТИ-4 та І-16 [3]. Восени 1940-го року здійснив два чистих польоти на І-16 та був залишений інструктором в училищі. Восени 1942-го року, після численних прохань та рапортів, старший сержант Кожедуб серед інших інструкторів та випускників училища був направлений до Москви на пункт збору льотно-технічного складу, звідки і потрапив до 240-го винищувального авіаполку, яким командував ветеран Іспанії, майор Ігнатій Солдатенко.

В серпні 1942 році 240-й ВАП був одним з перших озброєних новими на той час винищувачами Ла-5 [5]. Однак перенавчання провели наспіх, за 15 днів, при експлуатації машин були виявлені конструктивні та виробничі дефекти, й, зазнавши на Сталінградському напрямі важких втрат, вже через 10 днів полк був виведений з фронту. Крім командира полку майора І. Солдатенко, в полку залишилося лише кілька льотчиків. У лютому 1943 року полк було перекинуто для введення бойових дій на Південно-Західний напрям.

Початок кар'єри Кожедуба був не надто вдалим. При розподілі бойової техніки йому дістався більш важкий п'ятибачний Ла-5 першої серії, з бортовим номером "75" (ціла ескадрилья таких машин була збудована на кошти, зібрані земляками великого льотчика) [4].

26 березня 1943 року Іван Микитович вперше вилетів на бойове завдання. Виліт виявився невдалим – під час атаки на пару Ме-110 його літак був

пошкоджений, а потім обстріляний зенітною артилерією своєї ж ППО. Кожедуб дивом залишився живим: броньована спинка захистила від фугасного снаряду авіаційної гармати [4].

Курська дуга. 6 липня 1943 року. Саме тоді, на своєму 40-му бойовому вильоті, 23-річний пілот відкриває бойовий рахунок. У тому поєдинку він міг бути підбитий, міг загинути. Але вступивши у складі ескадрильї в сутичку з 12 ворожими літаками, молодий льотчик здобуває першу перемогу — збиває пікірувальник Ju-87 [6]. На другий день він здобуває ще одну перемогу – збиває ще один Ju-87. 9 липня Іван Кожедуб знищує відразу 2 винищувачі Vf-109.

Незважаючи на те, що льотчикам-винищувачам не подобалися завдання з прикриття та супроводу наземних військ, Кожедуб, виконуючи їх, здобув свої перші 4 офіційні перемоги. Так зароджувалася слава видатного радянського льотчика, так він набував досвіду.

До жовтня 1943 року командир ескадрильї 240-го винищувального авіаполку старший лейтенант І.М. Кожедуб здійснив 146 бойових вильотів і особисто збив 20 літаків супротивника [7]. Він вже на рівних б'ється з німецькими асами. У активі пілота – сміливість, холоднокровність, точний розрахунок. Техніку пілотування Кожедуб вмів поєднувати з прицільним вогнем, але перед льотчиком ще широке поле вдосконалення бойових прийомів. Жовтень став надзвичайно напруженим місяцем для Кожедуба. В одній із сутичок він низько вийшов з атаки над палаючим "Юнкерсом", внаслідок чого був підпалений чергою бортового стрілка німецького літака. Тільки круте пікірування майже до самої землі допомогло збити полум'я з крила Ла-5.

Почастішали зустрічі з "мисливцями" Люфтваффе, метою яких була дезорганізація радянських груп винищувачів, відволікання їх з району прикриття і знищення ведучих. Нападали вони також на одиночні та підбиті літаки. Перша сутичка над Дніпром на зустрічних курсах з німецькими асами залишила неприємні спогади у пам'яті Кожедуба. У

лобовій атаці він не встиг вчасно відкрити вогонь, і ворожі снаряди пройшли лише в декількох сантиметрах вище його голови, розбивши рацію і перебивши тягу керма повороту винищувача [5]. Наступного дня вдача була на боці Кожедуба – довгою чергою він зумів прошити ведучого пари "Мессерів", що намагалися збити Як-7Б, який відстав від своїх.

15 жовтня четвірка Ла-5, очолювана Кожедубом, знову вилетіла на прикриття наземних військ. Незважаючи на те, що всі льотчики були насторожі, пара Вф-109 все ж таки змогла підловити ланку Ла-5 під час розвороту і раптовою атакою в лоб з боку сонця відразу підбила 2 літаки. Потім, користуючись перевагою у висоті, вони взяли "в кліщі" винищувач Кожедуба, стріляючи навскидку з перевернутого положення. Спроби скинути супротивників з хвоста не дали результатів, і врешті-решт Кожедуб зважився на досить незвичайний маневр – кинувши літак в крутий віраж, він одночасно виконав напівбочку [5]. Ворожі винищувачі проскочили вперед, але відразу ж зробили гірку і легко війшли з-під обстрілу втраченого швидкість "Лавочкина". У безсиллі Кожедуба залишалося тільки погрозити їм услід кулаком...

У боях за Дніпро льотчики полку, в якому воював Кожедуб, вперше зустрілися з асами Герінга з ескадри "Мельдерс" й виграли поєдинок. Збільшив свій рахунок і Іван Кожедуб. Лише за 10 днів напружених боїв він особисто збив 11 ворожих літаків.

У листопаді 1943 року на рахунок було 26 збитих літаків противника, за що 7 листопада Кожедуб був нагороджений Почесною грамотою ЦК ВЛКСМ [2].

На початку 1944 року полк знову включився у військові дії, підтримуючи наступ радянських військ на правобережній Україні. У березні частини Червоної Армії форсували Південний Буг. Переприви і плацдарми знову потребували прикриття винищувальною авіацією, але німці, відступаючи, в першу чергу виводили з ладу аеродроми, а польові майданчики були погано пристосовані для базування літаків через весняне бездоріжжя. Тому винищувачі не могли розташовуватися біля лінії фронту й діяли на самій межі свого льотного радіусу.

4 лютого 1944 за мужність і військову доблесть, проявлені в боях з ворогами, Івану Кожедубу було присвоєно звання Героя Радянського Союзу.

14 березня шістька Ла-5 вилетіла до переприви на відстань, граничну для цього типу винищувачів. З бриючого польоту вони атакували над лісом дев'ятку Ju-87. У лобовій атаці знизу Кожедуб відразу збив один бомбардувальник. Розігнавши першу групу німецьких машин, радянські льотчики напали на наступну дев'ятку. Знову загорівся черговий "Юнкерс" – решта, поспішно скинувши бомби, пішли назад. Був підбитий і один з "Лавочкиних" [6].

Вимогливий, шалений і невтомний в бою, Кожедуб був ідеальним повітряним бійцем, ініціативним і виконавчим, зухвалим і розважливим, відважним і вмілим, лицарем без страху і докору. "Точний

маневр, приголомшуюча стрімкість атаки і удар з гранично короткої дистанції", – так Кожедуб визначав основу повітряного бою [4]. Він був народжений для бою, жив боєм, жадав його.

Ставлення Кожедуба до бойової машини було особливим. "Мотор працює чітко. Літак слухається кожного мого руху. Я не один - зі мною бойовий друг", – у цих рядках описано ставлення аса до літака. Підходячи до машини до вильоту, він завжди знаходив для неї кілька ласкавих слів, в польоті розмовляв як з товаришем, який виконує важливу частину роботи. За війну він змінив 6 "Лавочкиних" і він не втратив жодного літака.

У травні 1944 року командир ескадрильї капітан І.М. Кожедуб, що мав вже 38 повітряних перемог, отримав новий Ла-5Ф — подарунок колгоспника В. В. Конєва. Той вніс свої гроші до фонду Червоної Армії і попросив побудувати літак імені свого племінника, підполковника Г. Н. Конєва, який загинув на фронті. Це був відмінний винищувач полеглоного типу з номером "14" і написами, виведеними білим з червоною окантовкою: на лівому борту - "Імені Героя Радянського Союзу Підполковника Конєва Г.Н.", на правому – "Від колгоспника Конєва Василя Вікторовича".

На Ла-5Ф В.В. Конєва. Кожедуб протягом короткого часу збив 8 літаків супротивника (враховуючи 4 FW-190), довівши рахунок своїх перемог до 45.

Наприкінці червня 1944 радянській ас був переведений заступником командира у відомий 176-й Гвардійський винищувальний авіапункт. Це з'єднання, першим в Радянських ВПС, в серпні 1944 року отримало новітні винищувачі Ла-7.

До середини 1944 капітан гвардії І. М. Кожедуб довів рахунок бойових вильотів до 256 і збитих літаків супротивника до 48.

За зразкове виконання бойових завдань командування, мужність, відвагу і героїство, проявлені в боротьбі з німецько-фашистськими загарбниками, Указом Президії Верховної Ради СРСР від 19 серпня 1944 був удостоєний звання другої медалі "Золота Зірка".

Освоївши новий винищувач, Кожедуб з вересня 1944, вже в Польщі, на лівому крилі 1-го Білоруського фронту, вів бої способом "вільного полювання". Спочатку він отримав 3-гарматний варіант винищувача, а потім пересів на звичайний 2-гарматний. На цьому літаку з бортовим номером "27", Іван Кожедуб здобув 17 останніх перемог [1].

Наприкінці вересня 1944 року за наказом командувача ВПС маршала А. А. Новикова в Прибалтику для боротьби з винищувачами-"мисливцями" супротивника була направлена група льотчиків під командуванням Кожедуба.

Взимку 1945 полк продовжував вести напружені повітряні бої. 12 лютого шістька "Лавочкинів" провела напружений бій з 30 ворожими винищувачами. У цьому поєдинку наші льотчики домоглися нової перемоги – збили 8 FW-190, з них 3 – на рахунок Кожедуба. Наші втрати - один літак.

17 квітня 1945, в 5-му за день вильоті, над столицею Німеччини, Іван Кожедуб здобув свої останні перемоги – збив 2 винищувачі FW-190[4].

До кінця війни майор гвардії І.М. Кожедуб здійснив 330 успішних бойових вильотів, провів 120 повітряних боїв і особисто збив 63 літаки противника. За високу військову майстерність, особисту мужність і відвагу, 18 серпня 1945 йому в третій раз було присвоєно звання Героя Радянського Союзу.

У кожного льотчика-аса свій, притаманний тільки йому одному, почерк у небі. Іван Кожедуб вмів точно і швидко зважити обстановку, миттєво знайти в ситуації, що склалася, єдино вірний хід. Машиною він володів віртуозно. Всі його польоти були каскадом всіляких маневрів: розворотів і змійок, гірок та пікірування. Кожедуб завжди прагнув відшукати супротивника першим. Але при цьому і "не підставитися" самому. Адже в 120 повітряних боях він жодного разу не був збитий!

Кожедуб рідко повертався з бойового вильоту без перемоги. Але, будучи яскраво обдарованим, талановитим людиною, в той же час незмінно виявляв велику скромність. Він, наприклад, ніколи не записував на свій рахунок збитий літак противника, якщо сам не бачив, як той упав на землю. Навіть не доповідав.

У квітні 1945 року загороджувальною чергою Кожедуб відігнав пару німецьких винищувачів від американського В-17, але був атакований літаками прикриття, які відкрили вогонь з великої дистанції. З переворотом через крило Кожедуб стрімко атакував крайню машину. Той задимів і зі зниженням пішов у бік наших військ, а пілот незабаром вистрибнув з парашутом. Виконавши бойовий розворот, з перевернутого положення, Кожедуб атакував і ведучого – той вибухнув у повітрі. Дещо пізніше йому пізніше йому вдалося розглянути білі зірки на незнайомих машинах – це були «Мустанги». Завдяки командирі полку П. Чупікову все обійшлося. На жаль, цей бій був не єдиним між радянськими та американськими льотчиками в роки Другої Світової війни.

Після війни майор І. М. Кожедуб продовжив службу в 176-му ГвіАП. У 1949 році Іван Микитович закінчив Військово-Повітряну академію[5], отримав призначення на посаду комдива під Баку, але Сталін залишив його під Москвою, в Кубинці, заступником, а потім й командиром 326-ї винищувальної авіаційної дивізії. Ця дивізія була однією з перших, котру озброїли новими реактивними літаками МіГ-15 та наприкінці 1950 року направили на Далекий Схід. Там прославленому радянському льотчику довелося взяти участь у ще одній війні.

3 березня 1951-го до лютого 1952-го року, відбиваючи нальоти на Північну Корею, дивізія Кожедуба здобула 215 перемог, збила 12 В-29, втративши 52 літака і 10 льотчиків. Це була одна з найяскравіших сторінок бойового застосування реактивної авіації в історії радянських ВПС. Суворий наказ командування забороняв комдиву вступати в бій

особисто, й жодних офіційних перемог він у цей період не здобув.

Під час свого відрядження вже полковник І.М. Кожедуб не тільки здійснював оперативне керівництво дивізією, а й брав активну участь в організації, підготовці та переозброєнні ВПС КНР.

У 1952 році 326-у ВАД було передано до системи ППО і переведено під Калугу. З ентузіазмом узявся Іван Микитович за нову для себе мирну справу облаштування особового складу дивізії. За короткий термін було збудовано 150 будинків для житла, обладнано аеродром і військове містечко. Неналадженим залишався лише побут самого командира, що влітку 1953 став генерал-майором. Його сім'я, з малолітніми сином і дочкою, мешкала то у тимчасовій будівлі на аеродромі, то з іншими сім'ями у «караван-сараї» — старій дачі. Через рік Кожедуб був направлений на навчання до академії Генерального штабу. Частина курсу він пройшов екстерном, бо через службові обставини запізнився на початок занять.

Після закінчення академії Іван Кожедуб був призначено першим заступником начальника Управління з бойової підготовки ВПС СРСР. З травня 1958-го по 1964-й рік він був першим заступником командувача ВПС Ленінградського, а потім Московського військових округів.

До 1970 року Іван Микитович регулярно літав на винищувачах, освоїв десятки типів літаків і вертольотів. Останні польоти він здійснив на МіГ-23. З льотної роботи пішов сам і відразу...

Частини, якими керував Кожедуб, завжди відрізнялися низьким рівнем аварійності, і сам він як льотчик не мав аварій, хоча "позаштатні ситуації", звичайно, траплялися. Так, у 1966 році, під час польоту на малій висоті його МіГ-21 зіткнувся зі зграєю грачів; один з птахів потрапив до повітрозабірника і пошкодив двигун. Для приземлення знадобилась уся його льотна майстерність [4].

З посади командувача ВПС Московського військового округу Кожедуб повернувся на посаду першого заступника начальника Управління з бойової підготовки ВПС, звідки був переведений майже 20 років тому.

Бездоганий повітряний боець, льотчик і командир, офіцер, самовідданий своїй справі, Кожедуб не володів «вельможними» якостями, не вмів і не вважав за потрібне лестити, інтригувати, плекати потрібні зв'язки, помічати смішні, а часом й злісні задрощі своїй славі. У 1978 році він був переведений до групи Генеральних інспекторів Міністерства оборони СРСР. У 1985 році Івану Микитовичу було присвоєно звання Маршала авіації.

Весь цей час Кожедуб проводив величезну громадську роботу. Депутат Верховної Ради СРСР, голова або президент десятків різних товариств, комітетів і федерацій, він був простим і чесним як з першою особою держави, так і з провінційним шу-

качем правди. А яких сил коштували сотні зустрічей і поїздок, тисячі виступів, інтерв'ю, автографів...

Останні роки життя Іван Микитович тяжко хворів: позначалися напруга військових років і не легка служба в мирні роки. Він помер у себе на дачі від серцевого нападу 8 серпня 1991 року, не доживши 2-х тижнів до розпаду великої держави, частиною слави якої був сам Кожедуб.

У наш час славетне ім'я видатного льотчика носить Харківський університет Повітряних Сил, який готує висококваліфікованих фахівців для Збройних сил України.

2. Быков М.Ю. Советские асы. 1941 – 1945 гг. Победы сталинских соколов / М.Ю. Быков. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 1477 с.

3. Кожедуб И.Н. Верность отчизне / И.Н. Кожедуб. – М.: Детская литература, 1975. – 430 с.

4. Кожедуб И.Н. Верность отчизне. Ищущий боя / И.Н. Кожедуб. – М.: Яуза, Эксмо, 2006. – 608 с.

5. Кожедуб И.Н. Неизвестный Кожедуб. Служу Родине / И.Н. Кожедуб. – М.: Яуза, Эксмо, 2009. – 368 с.

6. Иванов С.В. Война в воздухе / С.В. Иванов. – 2001. – № 70. – С. 42-46.

7. Сто сталинских соколов в боях за Родину. – М.: Яуза, Эксмо, 2005.

Список літератури

Надійшла до редколегії 22.02.2013

1. Наградной лист Кожедуба [Электрон. ресурс]. – Режим доступа : <http://airaces.narod.ru/all1/kojedub4.htm> –

Рецензент: канд іст. наук В.В. Заборовський, Харківський національний університет радіоелектроніки, Харків.

И.Н. КОЖЕДУБ – ВЫДАЮЩИЙСЯ МАСТЕР ВОЗДУШНОГО БОЯ

Д.С. Борисов, А.Е. Кожанов, А.А. Лановой

В статье описывается военная карьера советского лётчика украинского происхождения времён Великой Отечественной войны Ивана Никитовича Кожедуба. В статье рассмотрены его боевые достижения, стиль ведения воздушного боя, начало его карьеры как выдающегося аса советской авиации. Также в статье рассматривается его послевоенный жизненный путь.

Ключевые слова: мастер, ас, Великая Отечественная война, Лавочкин, воздушный бой.

I.N. KOZHEDUB – AN OUTSTANDING MASTER OF AIR COMBAT

D.S. Borisov, A.E. Kozhanov, A.O. Lanoviy

The article describes the military career of the Soviet pilot of Ukrainian descent Ivan Nikitovich Kozhedub during World War II. The article covers his battle achievements, combat style, and his career as outstanding ace of Soviet airforces. Also, the article discusses his post-war career.

Keywords: master, ace, Great Patriotic War, Lavochkin, air combat.