



DOI: <https://doi.org/10.15407/uhj2020.03.187>
УДК: 629.7.016:355.356«1920/2020»Кожедуб

Олександр Лисенко

доктор історичних наук, професор,
завідувач відділу історії України періоду Другої світової війни,
Інститут історії України НАН України
(Київ, Україна), ukr2ww@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4003-6433>

Олександр Филь

кандидат історичних наук,
заступник директора,
Національний військово-історичний музей України
(Київ, Україна), fam_2010@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0662-8654>

Іван Кожедуб – найрезультативніший льотчик-випилювач антигітлерівської коаліції (до 100-річчя з дня народження)

Анотація. Мета цієї розвідки полягає у спробі реконструкції історичного портрета одного з найяскравіших учасників Другої світової війни. **Методологія дослідження** ґрунтується на засадах історизму, використанні прийомів історичної біографістики та військово-історичної науки. **Наукова новизна** визначається залученням маловідомих архівних джерел, статистичних викладів із зарубіжних видань, що дало змогу не тільки відтворити цікаві деталі біографії знаного льотчика, а й визначити місце цієї постаті у шереху кращих пілотів Другої світової війни. **Висновки.** Особистість І.Кожедуба формувалася під впливом тогочасних реалій: партійної диктатури, ідеологічної індоктринації суспільства, а також важких соціально-побутових умов. Ці обставини визначили його світогляд і загартували характер, спонукаючи до самовдосконалення й навчання, розвиваючи вміння самостійно ухвалювати рішення та нести відповідальність за їх наслідки, а ще здатність цінувати людей, з якими він поділяв усі випробування воєнної доби. На підставі статистичних даних, проаналізованих вітчизняними та зарубіжними фахівцями, можна впевнено стверджувати, що І.Кожедуб став найрезультативнішим пілотом у збройних силах держав антигітлерівської коаліції. Констатується, що бойові заслуги цієї людини знаходять належне відображення у мнемонічних практиках.

Ключові слова: Кожедуб, біографічний портрет, Друга світова війна, авіація, антигітлерівська коаліція.

У глорифікованому та вкрай ідеологізованому полотні радянського міфу «Великої Вітчизняної війни», що з 1960-х рр. відігравав роль осердя офіційної історичної й комеморативної політики, особливу роль посідала галерея героїв. Оминаючи містифіковані епізоди, сконструйовані пропагандистським апаратом, усе ж слід визнати, що більшість вояків, відзначених за свої подвиги найвищими нагородами СРСР та інших держав, цілком заслужили на почесне місце в нашій історії. Серед них – чимало українців та представників інших національностей, які проживали в тогочасній Україні, і для яких війна стала не тільки особистим

викликом, а й виміром їхнього громадянського обов'язку. Тричі Герой Радянського Союзу Іван Микитович Кожедуб – один із найушлюбленіших наших земляків, котрі боронили рідну землю від нацизму та фашизму. Цій непересічній постаті в радянські часи було присвячено цілий пласт літератури, де образ героя війни, щоправда, формувався здебільшого за лекалами й канонами панівної ідеології¹. У сучасній вітчизняній історіографії він представлений дещо менше². Не претендуючи на новітні відкриття, автори цієї публікації хотіли б додати кілька штрихів до портрета людини та воїна, який для кількох поколінь співвітчизників став символом незнищенного почуття свободи, сили духу, мужності й самовідданості.

Народився майбутній льотчик 8 червня 1920 р. у с. Ображіївка Глухівського повіту на Чернігівщині (нині Шосткинський р-н Сумської обл.) в багатодітній селянській родині. Існує й інша версія. У 1934 р., вступаючи на робітфак Шосткинського хіміко-технологічного технікуму, Іван нібито додав собі два роки. Тому датою народження деякі біографи вважають 6 липня 1922 р. Хлопець був найменшим у родині Кожедубів. Троє його братів – Яків, Олександр, Григорій – батракували у заможних господарів, а сестра Мотря допомагала матері по господарству. Ще двоє дітей не пережили Голодомор. Попри те, що всі важко працювали, сім'я відчувала скруту. Власне це і стало причиною ранньої смерті матері, яка підірвала здоров'я виснажливою роботою.

Юнак дуже любив малювати, хоча ані паперу, ані олівців тоді не мав – використовував свинцеві загострені стрижні. Згодом ця схильність дала йому змогу розвинути окомір та зорову пам'ять. Доволі рано, як на той час, самотужки навчився читати – за обгортками від цукерок. До школи його привів на кілька років старший сусід, тож хлопчика, який уже володів грамотою, зарахували до чотирирічки.

Потім батьки віддали старанного учня до семирічки. Від природи міцний, Іван активно займався спортом, зокрема гирями та гімнастикою. Згодом вступив до школи робітничої молоді. Фах вирішив здобувати у Шосткинському хіміко-технологічному технікумі, хоча була в нього так і не реалізована мрія – навчатися у художньому закладі (ознайомившись з умовами прийому та вимогами до абітурієнтів, відмовився від цієї думки). Попри те, що отримував стипендію й мав гуртожиток, юнак підробляв, малюючи на замовлення плакати, оголошення, вівіски тощо. А ще доволі важко звивав до міського російськомовного середовища³. Саме у Шостці Іван уперше побачив літак і, за його словами, не відважився б полетіти («вирішив про себе, що льотній справі навчитися важко, а льотчики повинні бути людьми казково сміливими: подумати тільки – у повітря підіймаються, здійснюють такі перельоти! І ні на секунду тоді не виникла у мене думка присвятити своє життя авіації»⁴).

¹ Денисов Н.Н., Карпович М.Д. Трижды Герой Советского Союза И.Н.Кожедуб. – Москва, 1948; Молодые герои Великой Отечественной войны / Сост. В.Быков. – Москва, 1970; Люди бессмертного подвига: очерки о дважды, трижды и четырежды Героях Советского Союза / Под ред. Л.Г.Беляевой. – Кн.1. – Москва, 1975; Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в двух томах. – Т.1 / Пред. ред. колл. И.Н.Шкадов. – Москва, 1987 та ін.

² Легасова Л.В. Кожедуб Іван Микитович // Енциклопедія історії України. – Т.4: Ка–Ком. – К., 2007. – С.401; Ланікура В., Ланікура Н. Про Григорія Сковороду, Жана Анрі Фабра, Петра Котляревського, Івана Кожедуба, Михайла Остроградського. – К., 2008; Пилипчук Р.В. Кожедуб Іван Микитович // Енциклопедія сучасної України. – Т.13. – К., 2013. – С.603; Філь О., Лекарь С. За Ваш геройський подвиг... – К., 2020. Див. також: Бодрихін Н.Г. Кожедуб. – Москва, 2010; *Его же*. Советские асы: Очерки о советских лётчиках. – Москва, 1998; Толливер Р.Ф., Констель Т.Дж. Лучший ас Второй мировой / Пер. с англ. – Москва, 1999; Спик М. Истребители: Асы XX в.: 1914–2000 / Пер. с англ. – Москва, 2001; Полак Т., Шоурз К. Асы Сталина: Энциклопедия / Пер. с англ. – Москва, 2003.

³ Центральний державний архів громадських об'єднань України (далі – ЦДАГО України). – Ф.166. – Оп.3. – Спр.20. – Арк.17–17 зв.

⁴ Кожедуб І.Н. Верность Отчизне. – С.61.

Присвятити себе авіації І.Кожедуб вирішив улітку 1938 р., після прикордонного конфлікту з Японією на оз. Хасан. Він вступив до місцевого аероклубу й почав жити в новому ритмі: шість годин на день проводив у технікумі, ще п'ять – в аероклубі. Охоче вивчав теорію польоту та матеріальну частину – усе заради того, аби одного разу на решті сісти за штурвал. На все життя запам'яталися настанови інструктора Калькова, завдяки якому вдалося добре освоїти техніку пілотування й на «відмінно» скласти практичний іспит. У квітні 1939 р. початківець здійснив свій перший самостійний політ⁵.

До Чугуївського військового авіаційного училища льотчиків ім. двічі Героя Радянського Союзу С.Грицевця І.Кожедуб потрапив на початку 1940 р. Він успішно пройшов підготовку на літаках УТ-2, УТІ-4, а також винищувачі І-16. Восени того року його та кількох найкращих льотчиків залишили працювати в училищі на посаді інструкторів. Відразу отримав призначення командира льотної групи, згодом став командиром відділення, а пізніше – старшиною ланки курсантів. Молоді наставники очікували, що їм присвоять офіцерські звання – навіть «кубики» й петлиці придбали. Але командування не поспішало заохочувати амбітних старшин і сержантів.

Німецько-радянська війна застала І.Кожедуба на Малинівському аеродромі. Старший сержант був переконаним, що його місце – на передовій. Однак на всі його рапорти з проханням відправити на фронт від керівництва надходила незмінна відповідь, що його обов'язок – готувати пілотів для армії, котра зазнає великих втрат.

22 вересня 1941 р. розпочалася евакуація Чугуївського училища – спочатку в Уразово, потім переліт до Старого Оскола, Воронежа, Борисоглібська. Саме в Борисоглібську інструктори одержали наказ розібрати літаки, повантажити їх на залізничні платформи для переїзду в Південний Казахстан. Майже місяць тривала ця подорож. Після прибуття до Чимкента інструкторський склад і техніки училища приступили до монтажу літаків – фронт потребував льотчиків. Тому майже без перерви Чугуївське льотне училище розпочало підготовку кадрів. У Середній Азії, глибокому тилу, також доводилося ризикувати здоров'ям і життям, виконуючи посадові обов'язки. Одного разу під час навчального польоту через помилку курсанта трапилася аварійна посадка у степу. Літак зазнав серйозних ушкоджень, а призвідник аварії – розтягнення хребта. На інструктора І.Кожедуба наклали стягнення.

Звичайно ж командир навчальної ескадрильї продовжував проситися на фронт. Однак резолюція керівництва училища на його рапортах залишалася традиційною: готувати й надалі льотчиків, рапортів не писати.

За спогадами випускника Чугуївського льотного училища В.Борейка, І.Кожедуб не вирізнявся особливою дисциплінованістю, часто отримував стягнення. Особливою його пристрастю були гральні карти. Власне й на фронт його відправили чи не з гауптвахти. Коли вже оформляли документи, Іван нібито сказав начальникові училища: «Ви про мене ще почувете!». На що той відповів: «Іди, іди, німці з тебе стружку знімуть!»⁶.

До речі, той самий В.Борейко запевняв, що після того, як 4 лютого 1944 р. І.Кожедуб отримав свою першу «Золоту зірку» Героя Радянського Союзу й це стало відомо начальникові Чугуївського льотного училища, той довго не давав дозволу розмістити прізвище заслуженого вихованця на дошці пошани. Поступився він лише тоді, як його колишнього підлеглого нагородили вдруге.

У листопаді 1942 р. І.Кожедуба разом з іншими інструкторами та випускниками училища, котрі налітали на УТІ по 500 год., відрядили до Москви на пункт

⁵ ЦДАГО України. – Ф.166. – Оп.3. – Спр.20. – Арк.18.

⁶ Іван Кожедуб – великий українець. І найбільший ас союзників [Електронний ресурс]: <https://www.istpravda.com.ua/articles/2011/06/8/42013/>

збору льотно-технічного складу, а вже потім в Іваново, де дислокувався 240-й винищувальний авіапункт, що входив до складу 302-ї винищувальної авіадивізії. Командиром полку був учасник боїв в Іспанії майор Г.Солдатенко.

У серпні 1942 р. частина отримала нові винищувачі Ла-5. Невдовзі надійшов наказ перенавчатися на американські «аерокобри». Через якийсь час думка знову змінилася й після короткого курсу освоєння Ла-5 полк відправили під Сталінград. Непідготовленість льотної команди, а також конструктивні та виробничі дефекти радянської техніки призводили до важких втрат. Лише за півтора тижня боїв частину довелося відводити в тил на переформування, адже у строю крім майора Г.Солдатенка залишалися всього декілька льотчиків. Саме до 240-го полку разом з іншими членими й було зараховано І.Кожедуба. Ось як згадував про це його однополчанин і товариш двічі Герой Радянського Союзу К.Євстигнєєв:

«Серед нас була ще одна група сержантів, що прибула восени із Чугуївської авіаційної школи пілотів. Я відразу звернув увагу на одного крем'язня невисокого зросту. Із густими бровами, які нависали над світлими очима, хлопець цей більше мовчав, прислухався, а коли говорив, то наче важким колуном рубав дровину: мова його була уривчаста, тверда й вагома. Під удаваною нерозторопністю вгадувалася поривчастість. Весь його незворушно-спокійний образ ніби говорив: я знаю для чого сюди прийшов, і свого доб'юся. Це був Іван Кожедуб, майбутній прославлений ас, тричі Герой Радянського Союзу»⁷.

Частину переформували в Борисоглібську. Тут молодий пілот уперше побачив нові «яки» та льотчиків із бойовими нагородами. У січні 1943 р. він отримав свою першу машину – винищувач конструктора С.Лавочкіна Ла-5. На фюзеляжі білою фарбою було виведено напис «Валерій Чкалов» і бортовий номер «75». І хоча, на думку І.Кожедуба, літак був заважкий, вимагав значних фізичних зусиль під час керування в повітрі, усе ж завдяки чималому нальоту та вагомому стажу інструкторської роботи він успішно опанував цю модель винищувача. Паралельно вивчав трофейні Вф-109, детально замальовував контури ворожих літаків та визначав їх вразливі місця.

У березні 1943 р. командування почало «втягувати» в бойові вильоти й недосвідчене поповнення – надто вже «гаряче» було тієї весни під Харковом. На завдання з прикриття штурмовиків винищувачі літали без належної попередньої підготовки. Це спричиняло великі втрати. Зокрема вже перший бойовий виліт, за визнанням майбутнього аса, міг стати для нього й останнім. 26 березня 1943 р. І.Кожедуб у парі з ведучим молодшим лейтенантом В.Габунією отримав наказ приступити до повітряного чергування. В.Габунія швидко злетів. Натомість І.Кожедуб дещо забарився на злеті та після першого розвороту втратив напарника з поля зору. Зв'язатися по радіо ані з ним, ані із командним пунктом не вдалося. Тоді він вирішив здійснити пілотаж над аеродромом. Набрив 1500 м висоти. Нижче від себе на 800 м помітив 6 літаків, що за контурами нагадували радянські пікірувальники Пе-2. Однак це виявилися німецькі важкі двомоторні винищувачі Вф-110. І.Кожедуб пішов в атаку. Коли до противника залишалося 500 м, він побачив, що його Ла-5 переслідує пара Вф-109 з групи прикриття. Снаряд «мессера» влучив у кабіну – пілота врятувала бронеспинка. Він був змушений вийти з бою, однак і німці вирішили відмовитися від заходу на бомбардування⁸. Але потім літак І.Кожедуба

⁷ *Євстигнєєв К.* Крылатая гвардия: Есть упоение в бою. – Москва, 2005. – С.42.

⁸ Там же. – С.53.

потрапив під щільний вогонь власних зеніток. Після посадки на фюзеляжі та крилах його «сімдесят'ятки» техніки нарахували з півсотні пробойн.

Такий «дебют» (втрата ведучого, ушкодження літака) міг обернутися переведенням у наземну службу. Із машини І.Кожедуба зняли два паливних баки, оскільки для бою вона вже не годилася. Відтепер він літав як делегат зв'язку. Однак час минав. Полк зазнавав втрат: загинули колишній ведучий І.Кожедуба В.Габунія, комеск Гавриш, а 14 квітня 1943 р. під час авіанальоту на аеродром і командир Г.Солдатенко. Льотчиків катастрофічно не вистачало. Уже «обстріляного» І.Кожедуба призначили заступником командира ескадрильї. Він зробив висновки зі свого невдалого бойового хрещення.

І.Кожедуб багато літав, вступав у бої з противником, однак повітряні перемоги до часу обходили його стороною. Одного разу він навіть наважився на лобову атаку проти двох «мессершмітів», однак не встиг прицілитися і програв – довелося виводити підбиту машину з бою. Це стало ще одним уроком і корисним досвідом. Він продовжував аналізувати вильоти, шліфуючи свій індивідуальний стиль, який мав би забезпечити перевагу над німецькими льотчиками. 15 травня 1943 р. йому присвоїли звання молодшого лейтенанта.

Зірковим часом І.Кожедуба стала Курська битва. 5 липня 1943 р. німецькі війська перейшли в наступ, а вже 6 липня, на 40-му бойовому вильоті, він збив першого ворожого літака – Ju-87. 7 липня рахунок подвоєно, і знову це був пікіруючий бомбардувальник люфтваффе. А 9 липня І.Кожедуб здобув подвійну перемогу над винищувачами Vf-109. Саме у цей час авіатори вчилися літати в бойовому порядку, не «розсипатися», миттєво орієнтуватися у швидкоплинних епізодах, обирати правильні тактичні рішення. Не забарилася й перша нагорода – орден Червоного прапора⁹.

Із наближенням радянських військ до Дніпра І.Кожедуб мав на особистому рахунку 9 збитих літаків противника, став комеском, водив групи. У битві за Дніпро перелік перемог винищувача поповнили ще 11 літаків противника¹⁰. На жовтень 1943 р. командир ескадрильї старший лейтенант І.Кожедуб здійснив 146 бойових вильотів, під час яких здобув 20 трофеїв. Мав уже два ордени Червоного прапора.

Варто зауважити, що високий темп повітряних перемог дав змогу І.Кожедубу провести 120 повітряних поєдинків і здобути загалом 63 перемоги. Тобто кожен другий бій завершувався результативно. Саме за цим співвідношенням він випередив в ефективності навіть найуспішнішого за всю історію авіації пілота-винищувача німця Е.Гартманна, котрий мав на рахунку 1404 бойових вильоти, провів 802 повітряних поєдинки та збив 352 літаки противника.

У бою І.Кожедубові були притаманні сміливість і холоднокровність. Його численні перемоги в небі вможлилювали точний розрахунок у поєднанні з бездоганною технікою пілотування. Він уважно придивлявся до тактики ведення бою противником, розумів, що лише стрімке зближення і влучний вогонь можуть дати максимальний результат («Точний маневр, приголомшуюча стрімкість атаки та удар із гранично короткої дистанції»¹¹). Подібну формулу бою використовував і Е.Гартманн, котрий діяв за принципом: «побачив – вирішив – атакував – відірвався». Німецький ас унікав маневрового бою, віддаючи перевагу швидкісному удару й наступному відриву¹².

⁹ ЦДАГО України. – Ф.166. – Оп.3. – Спр.20. – Арк.23.

¹⁰ Там само. – Арк.25.

¹¹ [Електронний ресурс]: aviaport.ru/digest/2020/06/08/641155.html

¹² *Толивер Р.Ф., Констебль Т.Дж.* Лучший ас Второй мировой. – С.93.

4 лютого 1944 р. вийшов указ Президії Верховної Ради СРСР, згідно з яким командирові ескадрильї старшому лейтенантові І.Кожедубу присвоєно звання Героя Радянського Союзу. На той час лік його повітряних перемог сягнув понад 30.

Від травня 1944 р. І.Кожедуб воював на Ла-5ФН, збудованому на кошти колгоспника-бджоляра зі Сталінградської обл. В.Конева, на прохання котрого літакові було надане ім'я племінника – Героя Радянського Союзу командира 21-го гвардійського винищувального авіаполку гвардії підполковника Г.Конева, який загинув у повітряному бою 30 грудня 1942 р. Лише через кілька днів після отримання нової бойової машини І.Кожедуб збив на ній німецького пікірувальника Ju-87, а згодом – ще 8 літаків противника, довівши таким чином рахунок своїх повітряних перемог до 45.

Варто зазначити, що подібні іменні машини певним чином «демаскували» пілотів, адже німецькі льотчики розуміли, що за штурвалом такого винищувача далеко не рядова людина, тож під час бою намагалися збивати їх у першу чергу. Однак напарник І.Кожедуба гвардії лейтенант В.Мухін надійно прикривав свого командира. Ось як останній згадував про це: «Озираюся. Бачу – Мухін у вигідному положенні. Передаю по радіо: “Васю, бий його! Прикриваю!”. Або: “Васю, беремо у кліщі крайнього!”»¹³. Завдяки цій ратній співдружності ведений І.Кожедуба також був відзначений «Золотою зіркою» Героя Радянського Союзу (указ Президії Верховної Ради СРСР від 23 лютого 1945 р.). На липень 1944 р. гвардії лейтенант В.Мухін здійснив 227 бойових вильотів, у 64 повітряних боях збив 15 літаків противника¹⁴.

А щодо винищувача Ла-5ФН із бортовим номером «14», то після відбуття І.Кожедуба до 176-го гвардійського винищувального авіаполку його було передано Героєві Радянського Союзу П.Бризгалову, а згодом – майбутньому двічі Героєм Радянського Союзу К.Євстигнєєву, який зіб'є на цій машині 6 ворожих літаків¹⁵.

Варто зазначити, що впродовж усєї льотної кар'єри ставлення І.Кожедуба до своєї техніки виходило за межі звичайної експлуатації літального апарату – у польоті він зливався з літаком в єдине ціле. Підходячи до машини перед вильотом, завжди знаходив для неї декілька лагідних слів, у небі розмовляв як із товаришем, котрий виконує важливу частину роботи. Адже в льотній професії доля людини неабияк залежить від поведінки машини. За війну І.Кожедуб змінив 6 «лавочкиних», і жоден літак не підвів його, як і він не втратив жодного, хоча випадало й горіти, і привозити пробоїни, і сідати на всіяні вирвами аеродроми. Із його машин найбільш відомі дві. Уже згаданий винищувач Ла-5ФН, збудований на кошти колгоспника В.Конева, а також Ла-7 із бортовим номером «27». Сьогодні цей літак експонується у Центральному музеї військово-повітряних сил у підмосковному Моніно. Саме на ньому І.Кожедуб закінчував війну, і на ньому він здобув 14 перемог над противником¹⁶.

Наприкінці червня 1944 р. І.Кожедуб отримав призначення на посаду заступника командира 176-го гвардійського винищувального авіаполку. Це була єдина повітряна частина Червоної армії, котра займалася «вільним полюванням». Полк першим у радянських ВПС отримав новітній винищувач Ла-7. Носи бойових машин були пофарбовані у червоний колір, що мало справляти психологічний вплив на противника. Командування використовувало це формування на різних оперативних напрямках. У різні роки в полку проходили службу 29 Героїв Радянського

¹³ Кожедуб И.Н. Верность Отчизне. – С.281.

¹⁴ Герои Советского Союза: Краткий биографический словарь в двух томах. – Т.2. – С.130.

¹⁵ Фалалев Ф.Я. Сто сталинских соколов: В боях за Родину. – Москва, 2005. – С.127.

¹⁶ Там же.

Союзу. Під час війни його льотчики здійснили 8522 вильоти, із них 3521 – на «вільне полювання». Загалом особовий склад частини знищив 389 літаків противника. І.Кожедуб швидко налагодив мікроклімат, адже спочатку старожили дещо скося поглядали на «зухвальця», що мав на рахунок 45 повітряних перемог (більшість із них на той час могли похвалитися «лише» плюс-мінус 20 збитими літаками). У небі Бессарабії за десять днів здобув ще 8 індивідуальних перемог. Командувач фронту генерал армії Р.Малиновський особисто вручив І.Кожедубові цінний подарунок під час урочистостей у 5-й повітряній армії¹⁷.

У 176-му полку гвардії капітан І.Кожедуб отримав той самий винищувач Ла-7 із бортовим номером «27». До середини 1944 р. він здійснив 256 бойових вильотів і збив 48 літаків противника. Указом Президії Верховної Ради СРСР від 19 серпня 1944 р. його було повторно нагороджено медаллю «Золота зірка».

Наприкінці вересня 1944 р. за наказом командувача ВПС РСЧА головного маршала авіації О.Новикова до Прибалтики було направлено групу льотчиків під командуванням двічі Героя Радянського Союзу гвардії капітана І.Кожедуба. Вони мали покласти край пануванню в небі німецьких винищувачів, що завдавали відчутних втрат радянським бомбардувальним і штурмовим авіачастинам. За короткий час кожедубівці збили 12 літаків противника, втративши при цьому 2 своїх. Українець записав на свій рахунок три перемоги.

Далі була участь у Вісло-Одерській операції. 24 лютого 1945 р. І.Кожедуб збив новітній реактивний винищувач Вф-262, який в оперативних документах запишуть «Ме-109 із реактивним двигуном», а надалі позначатимуть як «Ме-262»¹⁸.

У квітні 1945 р. в бойовій біографії радянського льотчика трапилася й сутичка з союзниками. Існують декілька версій того бою, які, утім, не підтверджені документально. За однією з них І.Кожедуб під час патрулювання загороджувальним вогнем відігнав від американського бомбардувальника В-17 («Летюча фортеця») пару німецьких літаків та відразу ж був атакований ланкою винищувачів Р-51 («Мустанг»), які сприйняли його Ла-7 за FW-190 люфтваффе. Американський пілот із далекої дистанції обстріляв І.Кожедуба. Той миттєво відреагував, переверотом через крило зайшовши у хвіст крайнього у групі, і відкрив вогонь. Союзницький літак, потягнувши за собою шлейф диму, пішов до землі в бік радянських військ. Виконавши бойовий розворот, І.Кожедуб атакував другого «мустанга» – він вибухнув у повітрі. Звичайно ж, радянський льотчик не міг не бачити білі зірки на фюзеляжах і крилах американських винищувачів. Одному з американських пілотів тоді вдалося врятуватися. На запитання, хто його збив, він відповів, що це був «фоккевульф» «із червоним носом». Командир полку полковник П.Чупиков віддав півки з фотокулемета, де було зафіксовано перемогу над «мустангами», своєму заступникові зі словами: «Забери їх собі, Іване... і нікому не показуй»¹⁹.

Уже по завершенні німецько-радянської війни, 18 серпня 1945 р., указом Президії Верховної Ради СРСР гвардії майора І.Кожедуба втретє було нагороджено «Золотою зіркою» Героя Радянського Союзу. Таким чином він став третім на той час за ліком (після полковника О.Покришкіна та маршала Г.Жукова) тричі кавалером цієї високої відзнаки.

26 вересня 1945 р. І.Кожедуб прилетів до Шостки й того ж дня вирушив на свою малу батьківщину – у рідну Ображіївку. Ось як про це згадував місцевий уродженець Герой Радянського Союзу П.Бочек:

¹⁷ ЦДАГО України. – Ф.166. – Оп.3. – Спр.20. – Арк.26.

¹⁸ Бьков М.Ю. Асы Великой Отечественной: Самые результативные летчики 1941–1945 гг. – Москва, 2007. – С.605.

¹⁹ Фалалеев Ф.Я. Сто сталинских соколов... – С.128.

«У серпні 1945 р. я приїхав у відпустку до рідного села. Відпустка пролетіла швидко. Прийшов до военкома, щоб той поставив мені позначку про відбуття до частини. А военком мені: “Куди тебе чорт несе! Завтра прилітає Кожедуб, а ти зібрався у частину. Ти що надумав! Залишайся! Зрозумів? Я продовжу тобі відпустку на десять днів!”. В Ображіївку Іван Микитович приїхав у супроводі цілої делегації. Ну, ви розумієте, обласне там, районне начальство, усе таке. Ось тоді я вперше його й побачив. Народу зібралось в нашому селі повнісінько, тому що з довколишніх сіл народ просто ринув до нас в Ображіївку. Було море народу!»²⁰.

Після завершення бойових дій ушлявлений ас отримав направлення на навчання до Військово-повітряної академії. Тут, у підмосковному Моніно, співробітники комісії зі складання «Хроніки Великої Вітчизняної війни» записали з ним спогади.

У 1949 р. І.Кожедуб закінчив академію й отримав призначення на посаду командира авіадивізії, що дислокувалася в Баку. Однак після втручання всесильного на той час командувача ВПС Московського військового округу генерал-майора авіації В.Сталіна переїзд до Азербайджану не відбувся. І.Кожедуб залишився в підмосковній Кубинці, де отримав призначення на заступника, а згодом і командира 324-ї винищувальної авіаційної дивізії. Саме це з'єднання одним із перших у СРСР одержало нову матеріальну частину – винищувачі МіГ-15. Наприкінці 1950 р. дивізія відбула на Далекий Схід.

А далі була війна в Кореї. 324-та дивізія полковника І.Кожедуба у складі 64-го винищувального авіакорпусу взяла участь у бойових діях. Із березня 1951 до лютого 1952 рр. з'єднання під командуванням «Крилова» (саме такий псевдонім отримав І.Кожедуб на час відрядження до Північної Кореї), згідно з офіційними даними, здобуло 215 повітряних перемог. Серед збитих її пілотами літаків противника – 12 важких бомбардувальників далекої дії В-29 («Суперфортеця»). Дані про втрати 324-ї авіадивізії різняться. Згадуються різні цифри – від 27 до 52 машин, а також до 10 льотчиків, які не повернулися з бойових завдань.

Висуваються різні версії щодо участі самого І.Кожедуба в повітряних боях. Відомо, однак, що йому це було суворо заборонено. Деякі автори все ж стверджують, нібито в небі Кореї він збільшив лік своїх перемог на кілька одиниць. Але такі розмови не підкріплені документально. До того ж офіцери підрозділів військової контррозвідки (особливі відділи) навряд чи допустили б порушення комдивом наказу Москви не вступати в бій з американцями. І.Кожедуб здійснював тренувальні вильоти, але у визначених межах.

Після повернення з Кореї 324-та винищувальна авіаційна Свирська Червонопрапорна дивізія ввійшла до складу 78-го винищувального авіакорпусу ППО з місцем дислокації в Калузі. Полковник І.Кожедуб відтепер, окрім бойової підготовки, опікувався ще й налагодженням побуту сімей льотчиків, технічного складу в умовах післявоєнного життя. На той час у родині Івана та Вероніки Кожедубів підросло двоє дітей – донька Наталія й син Микита.

У 1953 р. новоспечений генерал-майор авіації отримав направлення на навчання до Академії генерального штабу. Після її закінчення його призначили першим заступником начальника управління з бойової підготовки ВПС СРСР. А з травня 1958 до 1964 рр. він послідовно обіймав посади першого заступника командувача ВПС Ленінградського, а потім і Московського військових округів. Згодом Іван Микитович очолив ВПС столичного округу.

До свого 50-річчя він продовжував сидати за штурвал і підніматися в небо. Опанував десятки типів літаків та вертольотів. Свій останній політ генерал-полковник авіації І.Кожедуб здійснив у 1970 р. на винищувачі МіГ-23.

²⁰ Див.: Філь О., Лекарь С. За Ваш геройський подвиг... – С.31–32.

Із посади командувача ВПС Московського військового округу І.Кожедуба перевели на посаду першого заступника начальника управління з бойової підготовки ВПС. У 1978 р. він увійшов до групи генеральних інспекторів МО СРСР. 7 травня 1985 р. І.Кожедубові присвоєно звання маршала авіації. Помер Іван Микитович 8 серпня 1991 р. на дачі від серцевого нападу.

Тричі Герой Радянського Союзу був кавалером двох орденів Леніна, сімох Червоного прапора, орденів Олександра Невського, Вітчизняної війни 1-го ст., двох Червоних зірок, «За службу Батьківщині у Збройних силах СРСР» 3-го і 2-го ст. Мав численні іноземні відзнаки. Його визнано почесним громадянином міст Калуга (Російська Федерація), Чугуїв, Шостка, Куп'янськ, Суми (Україна), Бельці (Республіка Молдова). Ім'я І.Кожедуба носить нині Харківський університет повітряних сил і Шосткинський хіміко-технологічний коледж, вулиці та парки в різних містах. Уславленому льотчикові встановлено пам'ятники, відкрито меморіальні дошки у країнах колишнього СРСР.

Що стосується результативності уродженця України, то, згідно з підрахунками британського історика авіації М.Спіка, І.Кожедуб здобув 62 повітряних перемоги. Серед збитих ним літаків – 22 винищувачі FW-190 (в тому числі 2 FW-190D), 19 винищувачів Vf-109, 18 пікіруючих бомбардувальників Ju-87, 2 середніх бомбардувальники He-111, а також 1 турбореактивний винищувач Me-262²¹. Про таку саму кількість згадують англійці Т.Полак і К.Шоурз²², російський дослідник авіації О.Смыслов (він же доводить, що І.Кожедуб окрім індивідуальних мав ще й 29 групових перемог)²³. Інший російський автор запевняє, що на рахунок радянського аса 64 збитих літаки противника²⁴.

Як би там не було, підрахунки британських і російських істориків авіації виводять українця за кількістю повітряних перемог на перше місце серед льотчиків-винищувачів країн антигітлерівської коаліції (див. табл. 1). Крім того, І.Кожедуб упевнено лідирує за числом перемог, здобутих над винищувачами противника (див. табл. 2). А за кількістю збитих винищувачів FW-190 (21 одиниця) він поступився лише М.Пивоварову (див. табл. 3)²⁵.

Табл. 1

**Найрезультативніші льотчики-винищувачі
антигітлерівської коаліції**

	Льотчик	Перемоги особисті	Перемоги у групі	Бойові вильоти / повітряні бої	Літак
1	І.Кожедуб	64	0	330 / 120	Ла-5, Ла-7
2	Г.Речкалов	61	4	450 / 122	МиГ-3, І-16, Як-1, Bell P-39 Airacobra
3	О.Покришкін	59	6	650 / 140	МиГ-3, І-16, Як-1, Bell P-39 Airacobra
4	М.Гулаєв	55	5	250 / 49	МиГ-3, Як-1, Bell P-39 Airacobra

²¹ Спик М. Истребители: Асы XX в.: 1914–2000. – С.158.

²² Полак Т., Шоурз К. Асы Сталина: Энциклопедия. – С.279.

²³ Смыслов О.С. Асы против асов: в борьбе за господство. – Москва, 2006. – С.273.

²⁴ Быков М.Ю. Асы Великой Отечественной... – С.605.

²⁵ Таблиці складено за: Быков М.Ю. Асы Великой Отечественной...; Спик М. Асы союзников / Пер. с англ. – Смоленск, 2000; Его же. Истребители: Асы XX в.: 1914–2000.

5	К.Євстигнєєв	52	3	283 / 113	Ла-5
6	П.Мармадюк	51	0	–	Gloster Gladiator, Hawker Hurricane
7	Д.Глінка	50	0	265 / бл.100	Як-1, Bell P-39 Airacobra
8	О.Колдунов	46	1	412 / 96	Як-1, Як-7, Як-9, Як-3
9	А.Ворожейкін	45	1	300 / ?	I-16, Як-7, Як-9, Як-3
10	М.Скоморохов	44	2	бл. 600 / 143	ЛаГГ-3, Ла-5, Ла-7

Табл. 2

**Найрезультативніші радянські аси, які здобували перемоги
над німецькими винищувачами Вf-109 та FW-190**

	Льотчик	Перемоги особисті та у групі	Бойові вильоти й бої	Вf-109	FW-190	Усього Вf-109 та FW-190
1	І.Кожедуб	64 / 0	330 / 120	18	21	39
2	М.Скоморохов	46 / 8	бл. 600 / 143	17	19	36
3	Д.Глінка	50 / 0	бл. 300 / бл. 100	24	11	35
4	Г.Речкалов	61 / 4	понад 450 / 122	30	5	35
5	О.Колдунов	46 / 1	412 / 96	21	13	34
6	М.Пивоваров	40 / 1	350 / бл. 80	12	22	34
7	К.Євстигнєєв	52 / 3	283 / 113	16	14	30
8	С.Моргунов	41 / 0	350 / 96	14	15	29
9	І.Федоров	35 / 0	404 / 107	14	15	29
10	М.Комельков	33 / 7	321 / 75	20	9	29

Табл. 3

**Найрезультативніші радянські аси, які здобували перемоги
над німецькими винищувачами FW-190**

	Льотчик	Перемоги особисті та у групі	Бойові вильоти й бої	Збитих FW-190
1	М.Пивоваров	40 / 1	350 / бл. 80	22
2	І.Кожедуб	64 / 0	330 / 120	21
3	В.Серов	39 / 6	бл. 300 / 104	20
4	М.Зельонкін	28 / 4	264 / 45	19
5	І.Лихобабін	32 / 5	224 / 57	19
6	М.Скоморохов	46 / 8	бл. 600 / 143	19
7	С.Моргунов	41 / 0	350 / 96	15
8	І.Федоров	35 / 0	404 / 107	15
9	І.Степаненко	32 / 9	414 / 118	15
10	А.Борових	27 / 17	475 / 113	15



Ілюстр.1.
Сержант І.Кожедуб, 1941 р.



Ілюстр.2.
І.Кожедуб у 1944 р. Фото О.Лесса



Ілюстр.3.
Перед бойовим вильотом, 1944 р.



Ілюстр.4.
І.Кожедуб у 1945 р.



Ілюстр.5.
І.Кожедуб у рідному селі Ображіївці на Сумщині, 1945 р.

REFERENCES

1. Bodrikhin, N. (1997). *Stalinskije sokoly*. Moskva. [in Russian].
2. Bodrikhin, N. (1998). *Sovetskie asy: Ocherki o sovetskikh letchikakh*. Moskva. [in Russian].
3. Bodrikhin, N. (2010). *Kozhedub*. Moskva: Molodaya gvardiya. [in Russian].
4. Bykov, M.Yu. (2007). *Asy Velikoj Otechestvennoj: Samye rezultativnye letchiki 1941–1945 gg.* Moskva: Yauza, Eksmo. [in Russian].
5. Bykov, V. [Comp.]. (1970). *Molodye geroi Velikoj Otechestvennoj vojny*. Moskva: Molodaya gvardiya. [in Russian].
6. Denisov, N.N., & Karpovich, M.D. (1948). *Trizhdy Geroj Sovetskogo Soyuza I.N.Kozhedub*. Moskva: Voenizdat. [in Russian].
7. Evstigneev, K. (2005). *Krylataya gvardiya. Est upoenie v boyu*. Moskva: Eksmo. [in Russian].
8. Falaleev, F.Ya. (2007). *Sto stalinskikh sokolov: V boyakh za Rodinu*. Moskva: Yauza, Eksmo. [in Russian].
9. Fil, A. & Lekar, S. (2020). *Za Vash gerojskij podvig...* Kiev: Kyivska pravda. [in Russian].
10. Kozhedub, I.N. (1969). *Vernost Otchizne*. Moskva: Detskaya literatura. [in Russian].

11. Lehasova, L.V. [2007]. Kozhedub Ivan Mykytovych. *Entsyklopediia istorii Ukrainy*, 4. Kyiv. [in Ukrainian].
12. Polak, T. & Shourz, K. *Asy Stalina: Entsyklopediya*. Moskva: Eksmo. [in Russian].
13. Pylypchuk, R.V. [2013]. Kozhedub Ivan Mykytovych. *Entsyklopediia suchasnoi Ukrainy*, 13. Kyiv: In-t entsyklopedychnykh doslidzhen NANU. [in Ukrainian].
14. Shkadov, I.N. (Ed.). [1987–1988]. *Geroi Sovetskogo Soyuza: Kratkij biograficheskij slovar v 2 t*. Moskva: Voenizdat. [in Russian].
15. Smyslov, O.S. [2006]. *Asy protiv asov: v borbe za gospodstvo*. Moskva: Veche. [in Russian].
16. Spik, M. [2000]. *Asy soyuznikov*. Smolensk: Rusich. [in Russian].
17. Spik, M. [2001]. *Istrebiteli: Asy XX veka: 1914–2000*. Moskva: Eksmo-Press. [in Russian].
18. Toliver, R.F. & Konsteb, T.Dzh. [1999]. *Luchshij as Vtoroj mirovoj*. Moskva: AST. [in Russian].

Oleksandr Lysenko

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History), Professor,
Head of Department of History of Ukraine During World War II,
Institute of History of Ukraine NAS of Ukraine
(Kyiv, Ukraine), ukr2ww@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-4003-6433>

Oleksandr Fyl

Candidate of Historical Sciences (Ph. D. in History),
Deputy Director,
National Military History Museum of Ukraine
(Kyiv, Ukraine), fam_2010@ukr.net
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0662-8654>

Ivan Kozhedub – the Most Effective Fighter Pilot of the Anti-Hitler Coalition (To the 100th Anniversary of the Birth)

Abstract. The purpose of this reconnaissance is an attempt to reconstruct a historical portrait of one of the brightest participants of the World War II – Ivan Kozhedub. The research methodology based on the principles of historicism, the use of techniques of historical biography and military history, as well as the modern conceptual apparatus with which they operate. The novelty of the text determined by the involvement of little-known archival sources, statistical statements from foreign publications, which allowed not only to reproduce interesting details of the biography of the famous pilot, but also to determine the place of this figure among the best pilots of World War II. The refusal to glorify and idealize the main character made it possible to actualize other contexts related to his life trajectories and military affairs. **Conclusions.** I.Kozhedub personality formed under the influence of the realities of the time: party dictatorship, ideological indoctrination of society – on the one hand, and difficult social and living conditions – on the other. These circumstances defined his worldview and hardened his character, encouraging self-improvement and learning, developing the ability to make decisions independently and be responsible for their consequences, as well as the ability to appreciate people with whom he shared all the trials of wartime. Based on statistical data analyzed by domestic and foreign experts, it is safe to say that I.Kozhedub became the most effective pilot in the armed forces of the Anti-Hitler coalition. It stated that the military merits of this man and warrior properly reflected in mnemonic practices.

Keywords: Kozhedub, biographical portrait, World War II, aviation, Anti-Hitler Coalition.