

МБУ Новолеушковская сельская библиотека имени И. И. Никонова

«Небо покоряется смелым»

100 лет Ивану
Кожедубу

Подготовила
Библиотекарь
Хоровец Л. М.





Иван Никитович Кожедуб

Иван Никитович Кожедуб – прославленный летчик-ас Второй мировой войны, наиболее результативный летчик-истребитель в авиации союзников (64 личных победы). Трижды герой советского союза. Участвовал в боевых действиях с 1943 по 1945 год, все свои боевые вылеты совершал их на истребителях конструкции Лавочкина – Ла-5 и Ла-7. За все время войны ни разу не был сбит. По окончании войны продолжил службу в ВВС, оставаясь действующим пилотом и освоив реактивный истребитель МиГ-15. Окончил Краснознаменную Военно-воздушную академию, в 1985 году летчику было присвоено воинское звание маршала авиации.

- Иван Никитович Кожедуб родился 8 июня 1920 года в крестьянской семье в небольшом украинском селе Ображиевка Шосткинского района Сумской области. В последствии окончил химико-технологический техникум и Шосткинский аэроклуб. В Красную Армию попал в 1940 году. В 1941 году закончил Чугуевскую военную авиационную школу лётчиков, где служил инструктором. С началом Великой Отечественной войны Иван Кожедуб вместе с авиашколой был эвакуирован в Среднюю Азию. После подачи многочисленных рапортов с просьбой отправить его на фронт, его желание было удовлетворено. В ноябре 1942 года сержант Иван Кожедуб прибыл в распоряжение 240-го истребительного авиационного полка (ИАП) формирующейся 302-й истребительной авиадивизии. В марте 1943 года части дивизии были отправлены на Воронежский фронт.

- Свой первый боевой вылет будущий ас и Герой Советского Союза провел 26 марта, вылет закончился неудачно: его истребитель Ла-5 (бортовой № 75) в бою получил повреждения, а при возвращении на аэродром был вдобавок обстрелян своей зенитной артиллерией. С большим трудом летчик смог довести машину до аэродрома и совершить посадку. После этого примерно месяц летал на старых истребителях, пока вновь не получил новый Ла-5.



- Боевой счет своим победам летчик-ас открыл 6 июля 1943 года на Курской дуге, сбив пикирующий бомбардировщик Ju-87. Уже на следующий день Кожедуб одержал вторую воздушную победу, сбив еще один Ju-87, а в воздушном бою 9 июля смог сбить сразу 2 немецких истребителя Me-109. Уже в августе 1943 года Иван Кожедуб становится командиром эскадрильи. Первое звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» командир эскадрильи 240-го ИАП старший лейтенант Иван Кожедуб получил 4 февраля 1944 года за 146 боевых вылетов, в которых он сбил 20 немецких самолетов. С мая 1944 года Кожедуб воевал на новой модификации истребителя Лавочкина – Ла-5ФН (бортовой № 14), который был построен на деньги колхозника Сталинградской области В.В. Конева. Уже через несколько дней после получения он сбивает на нём Ju-87. В течение шести последующих дней летчик-ас записывает на свой счет ещё 7 вражеских самолётов. В конце июня он передает свой истребитель К.А. Евстигнееву (впоследствии дважды Герой Советского Союза), а сам переходит в учебный полк. Но уже в августе Иван Кожедуб назначается заместителем командира 176-го гвардейского полка ИАП. В это же время полк проходит процедуру перевооружения, получая новые истребители Ла-7. Летчику-асу достался самолёт с бортовым № 27. Иван Кожедуб будет летать на нем до самого конца войны.

- Второй медалью «Золотая Звезда» гвардии капитан Иван Кожедуб был награжден 19 августа 1944 года за 256 совершенных боевых вылетов, в которых он лично сбил 48 немецких самолетов. Однажды во время воздушного боя на истребителе Ла-7, который проходил над территорией противника, самолет Кожедуба был подбит. На машине заглох двигатель и Иван Кожедуб, чтобы не сдаваться в плен немцам, выбрал для себя на земле цель и начал на нее пикировать. Когда до земли оставалось совсем немного, двигатель истребителя неожиданно снова заработал и Кожедуб смог вывести машину из пикирования и благополучно вернулся на аэродром.





- 12 февраля 1945 года Иван Кожедуб в паре со своим ведомым лейтенантом В.А. Громаковским патрулировали пространство над передним краем, находясь в режиме «свободной охоты». Обнаружив группу из 13 истребителей FW-190, советские летчики немедленно атаковали их, сбив при этом 5 немецких истребителей. Три из них записал на свой счет Иван Кожедуб, два – Громаковский. 15 февраля 1945 года в полете над Одером Кожедуб смог сбить немецкий реактивный истребитель Me-262, которым управлял унтер-офицер К. Лянге из I./KG(J)54.

- К концу Великой Отечественной войны гвардии майор Иван Кожедуб выполнил 330 боевых вылетов и провел 120 воздушных боев, сбив при этом 64 самолета противника. В это число не входят 2 американских истребителя Р-51 «Мустанг», которые советский ас сбил весной 1945 года. При этом американцы первыми напали на истребитель Ла-7, которым и управлял советский летчик. По словам выжившего в этом воздушном бою американского пилота, они перепутали Ла-7 Кожедуба с немецким истребителем FW-190 и напали на него. Третью «Золотую Звезду» Иван Никитович Кожедуб получил уже после войны за высокое воинское мастерство, личное мужество и отвагу.

Среди сбитых Иваном Кожедубом вражеских самолетов были:

21 истребитель FW-190;
18 истребителей Me-109;
18 бомбардировщиков Ju-87;
3 штурмовика Hs-129;
2 бомбардировщика He-111;
1 истребитель PZL P-24 (румынский);
1 реактивный самолёт Me-262.

- Ла-5 и Ла-5ФН



Ла-5 – это одномоторный деревянный низкоплан. Как и у истребителя ЛаГГ-3, основным конструкционным материалом используемым в планере самолета была сосна. Для производства некоторых шпангоутов и лонжеронов крыла применяли дельта-древесину. Деревянные детали обшивки самолета склеивались при помощи специального карбамидного КМ-1 или смоляного клея ВИАМ-Б-3.

Крыло самолета, набранное из профилей НАСА-23016 и НАСА-23010, технологически подразделялось на центроплан и 2-е двухлонжеронные консоли, которые имели фанерную работающую обшивку. К металлической трубе при помощи торцевой нервюры присоединялись основные стойки шасси. Между лонжеронами центроплана находились кессоны для бензобаков, выклеенные из фанеры, а в носовой части размещались купола для колес шасси.

Лонжероны самолета были деревянными со специальными полками из дельта-древесины (на истребителях модификации Ла-5ФН, начиная с 1944 года, монтировались металлические лонжероны.) К консолям с фанерной обшивкой присоединялись автоматические предкрылки, элероны типа «Фрайз» с дюралевым каркасом, обшитые перкалью и щитки-закрылки типа «Шренк». Левый элерон имел триммер.



Фюзеляж истребителя состоял из деревянного монокока выполненного как одно целое с килем и передней металлической фермы. Каркас состоял из 15 шпангоутов и 4 лонжеронов. Фюзеляж истребителя был наглухо скреплен с центропланом 4-я стальными узлами. Кабина летчика закрывалась плексигласовым сдвижным фонарем, который мог стопориться в закрытом и открытом положениях. На шпангоуте за спинкой сидения летчика находилась бронеплита толщиной в 8,5 мм.

- Стабилизатор – двухлонжеронный, полностью деревянный с фанерной работающей обшивкой, оперение – свободнонесущее. Стабилизатор машины состоят из 2-х половинок, которые крепились к силовым элементам хвостовой части машины. Руль высоты с триммером обладал дюралевым каркасом, который обшивался полотном и также как стабилизатор состоял из двух половинок. Управление истребителем было смешанным: рулями высоты и поворота с помощью тросов, элеронами при помощи жестких тяг. Выпуск и уборка шитков-закрылков происходили при помощи гидропривода.

Шасси истребителя было убирающимся, двухопорным с хвостовым колесом. Основные опоры шасси обладали масляно-пневматическими амортизаторами. Основные колеса Ла-5 имели размеры 650х200 мм и оснащались воздушнокамерными тормозами. Хвостовая свободно ориентирующаяся опора также убиралась в фюзеляж и имела колесо размером 300 на 125 мм.



- Силовая установка истребителя состояла из звездообразного двигателя воздушного охлаждения М-82, который обладал максимальной мощностью в 1850 л.с. и трехлопастного винта изменяемого шага ВИШ-105В с диаметром 3,1 метра. Выхлопные патрубки объединялись в 2 коллектора реактивного типа. Для регулирования температурой двигателя использовались лобовые жалюзи, которые находились на переднем кольце капота, а также 2 створки по бокам капота за мотором. Двигатель самолета запускался при помощи сжатого воздуха. Масляный бак емкостью в 59 литров находился на месте стыка металлической фермы и деревянной части фюзеляжа. Топливо объемом в 539 литров находилось в 5 баках: 3-х центропланнх и 2-х консольных.

- Вооружение истребителя состояло из 2-х синхронных пушек ШВАК калибра 20-мм с пневматическим и механическим перезаряжанием. Общий боезапас равнялся 340 снарядам. Для наводки на цель использовался коллиматорный прицел ПБП-1а. На самолетах модели Ла-5ФН дополнительно устанавливались крыльевые бомбодержатели, которые были рассчитаны на подвеску бомб массой до 100 кг.

В состав оборудования истребителя помимо стандартного набора контролирующих и пилотажно-навигационных приборов включались кислородный прибор, коротковолновая радиостанция РСИ-4 и посадочная фара. Запаса кислорода хватало на 1,5 часа полета на высоте 8000 м.

Буквы ФН в маркировке Ла-5ФН расшифровывались как Форсированный Непосредственного впрыска топлива и относились к двигателю. Данный самолет начала поступать в войска с марта 1943 года. Его двигатель АШ-82ФН развивал максимальную мощность в 1850 л.с. и мог выдерживать форсированный режим в течение 10 минут полета. Данная версия истребителя Ла-5 была наиболее скоростной. У земли машина разгонялась до 593 км/ч, а на высоте в 6250 метров могла развить скорость в 648 км/ч. В апреле 1943 года в подмосковных Люберцах состоялась серия воздушных боёв между Ла-5ФН и трофейным истребителем Вф.109G-2. Учебные бои продемонстрировали подавляющее превосходство Ла-5 в скорости на малых и средних высотах, которые являлись основными для воздушных сражений Восточного фронта.

- Ла-7

Ла-7 стал дальнейшей модернизацией истребителя Ла-5 и одной из лучших серийных машин конца Второй мировой войны. Данный истребитель обладал отличными летными качествами, высокой маневренностью и хорошим вооружением. На малых и средних высотах он имел преимущество над последними поршневыми истребителями Германии и стран антигитлеровской коалиции. Ла-7, на котором заканчивал войну Кожедуб, в настоящее время находится в Центральном музее ВВС России в поселке Монино.



- По своему внешнему виду и размерам истребитель очень незначительно отличался от Ла-5. Одним из существенных отличий были лонжероны, которые, как и на последних сериях Ла-5ФН, были выполнены из металла. При этом обшивка и нервюры самолета остались без изменений. Размеры сечения лонжеронов были сокращены, что позволило освободить дополнительное пространство для топливных баков. Масса лонжеронов истребителя снизилась на 100 кг. Аэродинамика истребителя значительно улучшилось, достигалось это, в частности, путем переноса и улучшения формы радиатора. Также подверглась улучшениям внутренняя герметизация самолёта путем полной ликвидации просветов между трубами и отверстиями для них в противопожарной переборке и щелей в капоте. Все эти улучшения позволили Ла-7 получить над Ла-5 преимущество в скорости полета, скороподъемности и максимальном потолке. Максимальная скорость Ла-7 составляла 680 км/ч.

- В качестве вооружения на Ла-7 могли быть установлены две 20-мм пушки ШВАК или 3 20-мм пушки Б-20. Пушки имели гидромеханические синхронизаторы, которые препятствовали попаданию снарядов в лопасти винта. Большая часть Ла-7, как и Ла-5, вооружалась двумя пушками ШВАК, которые обладали боезапасом по 200 патронов на ствол. В состав боекомплекта истребителя входили бронебойно-зажигательные и осколочно-зажигательные снаряды массой в 96 грамм. Бронебойно-зажигательные снаряды на дистанции в 100 метров пробивали по нормали броню толщиной до 20 мм. на двух подкрыльевых узлах истребителя можно было повесить бомбы массой до 100 кг.

**После войны , Иван Никитович Кожедуб
продолжил летать, работал испытателем.**



