

Ю.И. МАСЛЕННИКОВ

ТАКТИКА В БОЕВЫХ ПРИМЕРАХ



ЭСКАДРИЛЬЯ-
ЭКИПАЖ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Великая Отечественная война продолжает жить в нашей памяти как самое суровое испытание в жизни советского народа. В этой войне были с исключительной яркостью продемонстрированы величие духа, беспримерный героизм и мужество советских людей. «В длительной, самой тяжелой из войн в истории нашей Родины, — говорится в постановлении ЦК КПСС «О 60-й годовщине Великой Октябрьской социалистической революции», — советский народ совершил подвиг, равного которому еще не знало человечество. Он сумел не только отстоять свою свободу и независимость, но и внес решающий вклад в дело спасения европейской и мировой цивилизации от уничтожения фашистскими варварами».

Значительная роль в разгроме немецко-фашистских войск принадлежит и советским ВВС. Своими действиями авиация расчищала путь пехоте и танкам, помогая им быстрее прорывать оборону и стремительнее преследовать противника, окружать и уничтожать его группировки, форсировать водные преграды, захватывать, и удерживать важнейшие плацдармы, срывая планы немецко-фашистского командования.

В годы Великой Отечественной войны советская истребительная авиация была самым многочисленным родом авиации и являлась главным средством борьбы за господство в воздухе. Она совершила в общей сложности, около 1,5 млн. самолето-вылетов и уничтожила в воздушных боях более 44 тыс. самолетов, что составляло 57% общего числа потерь немецко-фашистских ВВС на советско-германском фронте. Таким образом решающее значение в разгроме авиации противника имели воздушные бои и сражения, в ходе которых не только уничтожались самолеты, но и в 70—80% случаев погибали летные экипажи противника. Истребительная авиация, кроме того, осуществляла прикрытие сухопутных войск, объектов фронта и тыла, обеспечивала боевые действия бомбардировщиков и штурмовиков, вела разведку и уничтожала авиацию противника на аэродромах.

Грозные события Великой Отечественной войны все дальше и дальше уходят в прошлое, но боевой опыт, накопленный в воздушных боях и сражениях нашими летчиками-истребителями, не забыт, он продолжает играть важную роль в укреплении боевой мощи современной авиации. Но чтобы правильно использовать опыт Великой Отечественной войны в решении современных практических задач, необходимо особенно внимательно отбирать то, что не утратило своего значения и сегодня, что позволяет делать правильные выводы на будущее.

В настоящей книге приведено достаточно много примеров ведения воздушных боев, показано, как в годы Великой Отечественной войны на основе постепенного накопления боевого опыта вырабатывался и новый подход к тактике боя, складывались общие принципы действий истребителей в воздушном бою. Как показывает опыт, анализ и обобщение тактики в ходе боевых действий помогали нашим летчикам выходить победителями в самых сложных ситуациях, складывающихся в воздухе. Именно тактика в годы войны явилась самым подвижным элементом военного искусства, именно в ней были наиболее разнообразны приемы и способы решения боевых

задач. Один воздушный бой никогда не был похож на другой. Это требовало от авиационных командиров творческого и глубокого анализа проведенных воздушных боев, принятия правильных решений, умелой организации боя и постоянного поиска новых тактических форм и приемов. Воздушный бой только непосвященному может показаться стихийным, неуправляемым, но он развивается согласно своим законам. Лишь познав эти законы авиационный командир может стать настоящим организатором боя.

Крупица за крупницей нам приходилось собирать полезное, нужное, целесообразное из накапливающегося боевого опыта. Анализ этого опыта уже в первые месяцы войны потребовал изменений в тактике действий и организационной структуре ИА. В годы войны родилась знаменитая формула воздушного боя: «Высота — скорость — маневр — огонь». Постоянной огневой и тактической единицей в ИА стала пара истребителей. Боевой порядок эскадрильи и полка ИА стал включать несколько групп, каждая из которых имела свое тактическое назначение (ударная, прикрытия, подавления средств ПВО, резервная и др.). Это позволило осуществлять четкое управление и взаимодействие истребителей в воздушных боях, стремительно наносить по противнику внезапные удары и добиваться победы над его не только равными, но и превосходящими по численности силами. Групповой воздушный бой стал важнейшим видом деятельности ИА. Групповые воздушные бои по своему размаху нередко перерастали в воздушные сражения. В битвах под Москвой, за Кавказ, в Сталинградской и Курской битвах ИА завоевала господство в воздухе. С каждым годом Великой Отечественной войны совершенствовалась тактика ИА и росло боевое мастерство летчиков. И конечно, доставалось это дорогой ценой. Победа достигалась тогда, когда, зная множество тактических приемов в воздушном бою, командир умел применить наиболее целесообразный в данной тактической обстановке. Однако выбрать такой прием авиационный командир мог в том случае, когда сам совершал боевые вылеты, участвовал в воздушных боях. Это я могу утверждать, исходя из собственного опыта.

В годы Великой Отечественной войны я командовал 240-й истребительной авиационной дивизией; она принимала участие в боевых действиях на Северо-Западном, Ленинградском, 1-м Прибалтийском, 2, 3 и 1-м Белорусских фронтах, Смоленской, Невельской, Белорусской, Восточно-Прусской и Берлинской операциях. Постоянно совершая вылеты на боевые задания, я твердо убедился в том, что опыт воздушных боев помогает в последующем анализировать ситуацию в воздухе и принимать обоснованные решения. Необходимо, на мой взгляд, сказать и несколько слов о месте командира в воздушном бою, поскольку существовали разные мнения по этому вопросу. Конечно, достойно было записать на свой счет сбитый фашистский самолет. Безусловно были случаи, когда пойти в атаку первым было просто необходимо. Но много раз я убеждался, что ведущему группы, состоящей из нескольких эшелонов истребителей, целесообразней было находиться в среднем или верхнем эшелоне и оттуда руководить боем, чтобы основной очаг боя, главный удар истребителей находился под непосредственным руководством командира. Тогда бой становился управляемым процессом и был, как правило, результативным, так как командир видел весь бой и мог на него влиять. Тактика - второе оружие летчика. Чем выше тактическая выучка летного состава, тем успешнее может он решать поставленные боевые задачи. Летчик-истребитель - это боец. Исход боя в основном зависит от летчика, его профессионального мастерства, морального

облика и физической закалки. В Великой Отечественной войне личная отвага, храбрость приносили успех воздушным бойцам лишь в сочетании с их высоким воинским мастерством и крепкой дисциплиной. Боевая зрелость завоевывалась огромным напряжением всех сил и стоила немалой крови. В боях с врагом летчики-истребители проявляли беспримерное мужество и героизм, тактическое, мастерство, незаурядную изобретательность и новаторство. Родина высоко оценила заслуги летчиков-истребителей. Двое из них - маршал авиации А. И. Покрышкин и генерал-полковник авиации И. Н. Кожедуб стали трижды Героями Советского Союза, 26 - дважды Героями Советского Союза, а 895 - Героями Советского Союза.

Но объяснить причину победы наших летчиков только моральным превосходством и выучкой было бы неправильно. Огромную роль в завоевании победы сыграл технический прогресс нашей Родины, и особенно в области авиации, известно, что за время войны трижды обновлялся самолетный парк нашей истребительной авиации, и каждый раз поступали новые улучшенные модели самолета, что, естественно, влекло за собой и соответствующие изменения в тактике действий летчиков-истребителей. Все это, вместе взятое, помноженное на любовь советских воинов к своей Родине, Коммунистической партии, и обеспечило в конечном счете нашу победу в Великой Отечественной войне.

На подвигах летчиков-фронтовиков, их боевых примерах учатся те, кто сейчас в боевом строю продолжает славные традиции защитников Советской Родины, кто изо дня в день крепит боевую мощь нашей страны, бдительно стоит на страже мирного труда советского народа, кто готов в любую минуту по приказу Родины выступить на борьбу с ее врагами и драться против них так же мужественно и героически, как сражались наши лучшие летчики-истребители в годы Великой Отечественной войны.

Тактическая подготовка и в настоящее время - тот фундамент, на котором основывается способность авиационного командира быть организатором боя, умело управлять подразделением, частью и успешно выполнять поставленные боевые задачи. Глубоко изучая тактику, командир вооружает себя способностью глубоко, со, всех сторон, в сжатые сроки анализировать обстановку, делать из нее правильные выводы и принимать обоснованное решение. Военно-теоретическая зрелость авиационного командира должна сочетаться с его высокой политической зрелостью, что с объективной необходимостью предполагает систематическое овладение марксистско-ленинской теорией - методологией революционного мышления и практики. Огромное значение для становления командира имеет изучение опыта Великой Отечественной войны, творческое использование этого опыта. На примерах из фронтовой практики с учетом качественных изменений в военном деле, опыта действий войск в современных условиях необходимо учиться искусству организации боя и боевого управления, правильно осмысливать новые явления в военном деле, важнейшие закономерности и тенденции развития тактики истребительной авиации. И в этом отношении читателю безусловно поможет настоящая книга, в которой рассмотрены вопросы развития тактики ИА в годы Великой Отечественной войны, приведены боевые примеры выполнения истребителями различных задач. В этих примерах раскрывается тактика действий истребителей и рассказывается о героических подвигах летчиков-истребителей. В книге Ю. И. Масленникова отражены наиболее характерные боевые примеры, подобранные таким образом,

чтобы оказать помощь читателю в изучении опыта Великой Отечественной войны, в познании этапов развития тактики ИА.

На мой взгляд, настоящая книга будет с пользой прочитана не только летчиками-истребителями, но и всеми, кто интересуется нашей военной авиацией.

Герой Советского Союза
маршал авиации Г. Зимин

Глава 1

РАЗВИТИЕ ТАКТИКИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ

С начала войны фашистская авиация подвергла массированным ударам наши аэродромы, бросив на уничтожение советской авиации до 50% авиационных сил, сосредоточенных у наших границ. Нанеся тяжелый урон советской авиации, ВВС фашистской Германии захватили господство в воздухе на важнейших направлениях военных действий. Однако, несмотря на трудные условия обстановки и огромные потери, наши ВВС вели активные боевые действия, совершив за первые 18 дней войны более 45 тыс. боевых вылетов.

Только в первый день войны наши летчики сбили более 200 самолетов противника. За период с 22 июня по 10 июля 1941 г. летчики-истребители, прикрывая войска и тыловые объекты, а также обеспечивая боевые действия других родов авиации, сбили в воздушных боях около 600 самолетов противника, а всего от воздействия советских ВВС фашисты потеряли около 950 самолетов. И так, в труднейших для себя условиях наши истребители смогли противостоять воз душному противнику, одерживать победы над фашистскими летчиками. Безусловно, тактическая подготовка летчиков-истребителей, авиационных командиров была одной из причин этих побед. Вторая причина заключалась в том, что мы смогли в зависимости от объективно складывающихся ситуаций, менять свою тактику, выработать тактические приемы и способы боевых действий, позволявших нашим летчикам выходить победителями из самых сложных ситуаций в воздухе.

Остановимся на этом вопросе.

Изменения в тактике, коснулись не только тактических приемов, но и содержания основных задач, решаемых истребителями. А поэтому целесообразно проанализировать эти изменения при выполнении ИА своих основных задач.

Уничтожение истребителями, воздушного противника в интересах прикрытия войск и тыловых объектов осуществлялось днем и ночью в простых и сложных метеорологических условиях. Задачи прикрытия войск и тыловых объектов решались тремя способами: патрулированием в воздухе, перехватом самолетов противника из положения дежурства на аэродроме, или из засад и «свободной охотой».

Патрулирование являлось самым распространенным (90,3% всех вылетов, затраченных на прикрытие) и надежным способом боевых действий истребителей при прикрытии войск на поле боя. Этот способ был относительно прост и надежен, но при его использовании расход сил и средств был очень большим. Он применялся в наиболее напряженные периоды действий войск. В первые недели, войны истребители чаще всего патрулировали одной компактной группой. Затем по мере накопления боевого опыта боевой порядок патрулей стал делиться на ударную и прикрывающую группы. При этом практиковался смешанный боевой порядок из поступавших на

вооружение самолетов МиГ-3 и ЛаГГ-3 и устаревших И-16, И-153.

Истребительные патрули в начале войны были малочисленными. Но по мере поступления от промышленности боевой техники состав патрулей увеличивался. В последующем группы патрулей в зависимости от поставленных задач включали от пары до двух-трех эскадрилий. Патрулирование осуществлялось в заранее намеченных зонах, которые до 1943 г. находились непосредственно над объектами прикрытия и имели размеры 10-12 км по фронту - и в глубину. В зонах группы - эшелонировались по высоте от 500-600 до 4000-5000 м («кубанская этажерка»). Для сохранения истребителями своего положения в зонах они назначались над, характерными наземными ориентирами или вблизи их. В целях экономии сил и средств авиационные командиры стремились всемерно продлить - время патрулирования каждой группы. Это удавалось достигнуть путем подбора наиболее выгодного режима полета, а также за счет приближения аэродромов базирования к линии фронта. Довоенными уставами предусматривалось базировать истребители на удалении от 25 до 100-150 км от линии фронта. На практике же оказалось целесообразно иметь аэродромы истребителей в зоне, удаленной от линии фронта на 20—50 км. При наличии аэродромов вблизи линии фронта появилась возможность перехватывать самолеты из положения дежурства, на земле.

Перехват из положения дежурства на аэродроме был очень экономным, но не вполне надежным способом боевых действий. Он нашел широкое применение в ИА ПВО, а с поступлением на вооружение радиолокационных станций так же и у фронтовых истребителей. В последующем по мере поступления в ВВС радиолокационных станций перехват из положения дежурства, на аэродроме стал иногда основным способом действий фронтовых истребителей. Он широко применялся в периоды боевых действий, когда активность авиации противника падала. На перехват из положения дежурства на аэродромах фронтовыми истребителями было выполнено 4% всех вылетов, совершенных ими на прикрытие войск. Вылеты на перехват самолетов противника из засады. применялись главным образом для борьбы с воздушными разведчиками противника. В засадах дежурили пары или звенья истребителей. Находясь на посадочных площадках в 10-15 км от линии фронта, они вылетали на перехват вражеских самолетов «по-зрячему». Этот способ применялся нашими летчиками в 1942-1943 гг., когда фронтовая авиация еще не имела системы радиолокационного обнаружения самолетов противника.

В конце 1942 г. советские истребители стали применять новый способ боевых действий - «свободную охоту». Этот способ возник тогда, когда на вооружении истребительной авиации появились новые самолеты, превосходившие по своим тактико-техническим данным самолеты противника, а советские летчики приобрели боевой опыт.

«Охота» истребителей отличалась высокой эффективностью, хотя сил и средств на ее ведение затрачивалось относительно немного. Однако следует учитывать, что для ведения боевых действий таким способом могли привлекаться только наиболее опытные летчики, грамотные в тактическом отношении, хорошо знающие слабые и сильные стороны противника, умеющие выполнять боевые задачи в сложных метеорологических условиях и использовать для маскировки облачность, солнце, рельеф местности и различные высоты построения маршрутов.

Следует указать, что ни один из рассмотренных нами способов боевых действий истре-

бителей, взятый отдельно, не мог обеспечить надежное прикрытие войск и объектов. Поэтому они в годы войны применялись одновременно, в различном сочетании. Их удельный вес в тот или иной период определялся характером наземной и воздушной обстановки, а также другими факторами (наличием сил истребительной авиации, средств обнаружения и т. д.).

В 1942 г. в боях под Ленинградом и на подступах к Сталинграду стало успешно применяться управление действиями истребителей по радио. Опыт управления, оповещения и наведения истребителей на самолеты противника штабами 16 и 8 ВА был обобщен и в виде инструкций доведен до подчиненных частей, а затем использован во всех ВА. Летом 1942 г. советское командование обратило серьезное внимание на выбор объектов атак для истребителей. Народный комиссар обороны в приказе от 17 июня 1942 г. требовал главными силами атаковать бомбардировщики, сковывая мелкими группами истребителей сопровождения. Известным стимулом для повышения активности летчиков послужил приказ Народного комиссара обороны от 9 сентября 1942 г. о введении определения «боевой вылет». В соответствии с этим приказом боевым вылетом для истребителей стал считаться только такой полет, в котором произошла встреча с противником и состоялся воздушный бой, а при выполнении задачи по прикрытие штурмовиков и бомбардировщиков боевым вылетом, считался только такой вылет, при котором штурмовики и бомбардировщики при выполнении боевой задачи не имели потерь от атак истребителей противника. В этом же приказе указывалось, что истребители должны в первую очередь уничтожать бомбардировщики, не ввязываясь в бой с истребителями. Перед летчиками-истребителями ставились требования разнообразить способы боевых действий, применять наступательный воздушный бой на вертикалях.

В последующем эти требования неукоснительно выполнялись нашими летчиками.

Изменения произошли в боевых порядках истребителей. Поскольку устаревшие типы самолетов имели относительно невысокие скорости полета, были в подавляющем большинстве вооружены лишь пулеметами и, не имея на борту радиостанций, управлялись визуально, летчики были вынуждены действовать в плотных боевых порядках. Деление на подгруппы тактического предназначения - ударную и прикрывающую - допускалось только при одновременном полете группы не менее 30—45 самолетов. В звено истребителей входило три самолета, летавших, как правило, в строю «клин». Боевой порядок эскадрильи состоял из «клина звеньев». Практика боевых полетов начала войны показала, что плотные боевые порядки обладают многими недостатками. Они в значительной степени сковывали маневр истребителей и лишали их целого ряда тактических преимуществ, особенно в начале воздушного боя. В звене трехсамолетного состава в первой атаке практически участвовал лишь один ведущий, а роль ведомых сводилась к его прикрытие. Кроме того, в сомкнутых боевых порядках самолеты обнаруживались визуально на большом расстоянии и вражеские летчики получали возможность осуществлять внезапные атаки.

Появление на фронте новых типов самолетов, оснащенных радиостанциями, накопление боевого опыта дало возможность начать переход к разомкнутым боевым порядкам. Все чаще истребители эшелонировались по высоте, а осенью 1941 г. в битве под Москвой стали практиковать деление общей группы истребителей на прикрывающую и ударную группы. При этом непосредственное сопровождение других родов авиации было одним из наиболее часто выполняемых

истребителями задач.

К этому виду боевой деятельности наши истребители привлекались обычно в тех случаях, когда бомбардировочная или штурмовая авиация на маршруте своего полета и в районе цели встречала активное противодействие со стороны истребителей противника и не могла преодолеть его своими силами.

Непосредственное сопровождение считалось наиболее надежным способом обеспечения.

При непосредственном сопровождении обычно повышались и результаты действий бомбардировщиков и штурмовиков. Последние имели возможность уделять больше внимания ориентировке и поиску для атаки объектов и уничтожать их с нескольких заходов даже при появлении воздушного противника. Все это сказалось на способах применения нашей истребительной авиации и привело к тому, что основные ее силы стали привлекаться для обеспечения действий других родов авиации, в большинстве случаев путем непосредственного сопровождения.

Однако если бомбардировочной и штурмовой авиации непосредственное сопровождение давало ряд преимуществ, то для истребительной авиации оно было самым сложным и, главное, пассивным видом боевой деятельности. Истребитель - самолет воздушного боя; он является оружием наступления и предназначен в первую очередь для уничтожения вражеской авиации в воздухе путем активной борьбы с ней. Истребитель может выполнить эту задачу, если ему будет предоставлена в полете полная инициатива. При сопровождении же других родов авиации наши истребители не располагали свободой действий; они, как правило, не могли предупредить воздушного противника в нападении, так как для этого нужно было уйти в сторону от прикрываемых самолетов, вследствие чего терялась огневая, а иногда и зрительная связь с ними.

Трудность выполнения этой задачи видна из следующего расчета. Если прикрываемые самолеты шли со скоростью – 100-110 м/с, то за один вираж (требующий 20-25 с) истребитель мог отстать от общей группы на 2-2,5 км, что сразу же приводило к нарушению взаимодействия, а при плохой видимости - к уходу прикрываемой группы из поля зрения истребителей. В силу этого истребителям было не выгодно выполнять развороты на противника при его атаках с задней полусферы прикрываемой группы; они могли наиболее успешно оказывать противодействие воздушному противнику только с передней полусферы. Противник, учитывая в таких случаях ограниченные возможности истребителей прикрытия, стремился атаковать, как правило, с задней полусферы.

Наиболее сложным для наших истребителей было сопровождение штурмовиков, действующих чаще всего на предельно малых высотах. Следуя с небольшим превышением над штурмовиками, истребители сопровождения в районе цели нередко, попадали под огонь зенитных средств; при недостатке выделенных для сопровождения сил они не могли достаточно глубоко эшелонировать свои боевые порядки, что снижало их возможности по противодействию истребителям противника, атакующих сверху. При полете штурмовиков на высоте 800-1000 м и более условия для их сопровождения значительно улучшались. В этом случае истребители действовали несколько свободнее, находились в более выгодном положении, чем при сопровождении бомбардировщиков.

Штурмовики, имея возможность вести мощный пушечно-пулеметный огонь вперед, не нуждались в прикрытии с передней полусферы. При лобовых атаках они успешно оказывали

противодействие воздушному противнику и этим значительно облегчали задачу своим истребителям. Кроме того, штурмовики, широко используя, свои маневренные возможности в горизонтальной плоскости, могли гибко взаимодействовать между собой в воздушном бою и успешно вести его с частью сил истребителей противника, прорвавшихся через прикрытие наших истребителей. Бомбардировщики, не располагая в передней полусфере достаточно сильным огнем, нуждались в прикрытии спереди и требовали большего наряда истребителей для сопровождения. Однако независимо от количества сил, выделяемых для сопровождения, истребители не могли решить свою задачу путем активного наступления - они отражали лишь атаки нападающих истребителей противника. Непосредственное сопровождение других родов авиации требовало тщательной организации взаимодействия истребителей со штурмовиками или бомбардировщиками. Наилучшим образом взаимодействие достигалось при базировании на одном аэродроме или на разных аэродромах, но расположенных поблизости один от другого. В этих случаях командиры подразделений и даже отдельные летчики имели возможность путем личного общения заранее договориться о совместных действиях.

Совместные действия значительно облегчались, если к сопровождению других родов авиации в течение длительного периода времени привлекались одни и те же группы истребителей. Но постоянное, закрепление истребителей за соединениями других родов авиации не всегда было возможным. Оно оправдывалось лишь в тех случаях, когда истребители кроме непосредственного сопровождения обеспечивали своих бомбардировщиков или штурмовиков другими способами, дающими истребителям возможность вести активную борьбу за господство в воздухе.

При сопровождении штурмовиков или бомбардировщиков боевые порядки истребителей обычно состояли из трех групп: непосредственного прикрытия, ударной и резервной.

Группа непосредственного прикрытия, как правило, располагалась вблизи бомбардировщиков или штурмовиков и предназначалась для отражения нападений истребителей противника, прорвавшихся к сопровождаемым самолетам. Ударная группа следовала обычно с превышением 500-800 м над бомбардировщиками или штурмовиками и в большинстве случаев располагалась сзади сбоку с таким расчетом, чтобы постоянно держать в поле зрения наши самолеты, находившиеся внизу. В ее задачу входило обнаружить и связать боем истребителей противника, не дав им при этом возможности приблизиться к прикрываемой группе.

Группа резерва находилась по отношению к ударной группе и группе непосредственного прикрытия в стороне или сзади, маскируясь при этом облачностью и солнцем. Ее превышение над ударной группой было 400-1000 м. В состав группы резерва входили обычно наиболее подготовленные и опытные летчики. Они должны были наносить внезапные удары в критические моменты боя, а также сковывать вертикальный маневр истребителей противника и уничтожать его самолеты, уходящие после, атаки вверх. Когда для сопровождения выделялось небольшое количество истребителей, то группа резерва, а иногда и ударная группа не создавались: обеспечение действий бомбардировщиков или штурмовиков во многих случаях осуществлялось лишь группой непосредственного прикрытия.

При выделении трех групп истребителей каждой из них обычно указывалось определенное место в общем боевом порядке группы. Как показывал опыт, успех их действий зависел главным

образом от эшелонированного построения всех групп прикрытия и правильной организации управления ими в воздухе.

Расположение истребителей группами на различных высотах с уступом назад позволяло создать наиболее надежное прикрытия бомбардировщиков или штурмовиков с задней полусферы, откуда противник чаще всего пытался совершить свои нападения.

Кроме того, эшелонированное по высоте построение боевых порядков наших истребителей значительно ограничивало истребителей противника в применении вертикального маневра и лишало их возможности наносить внезапные удары.

Из-за сложности управления в воздухе было нецелесообразно создавать большие группы истребителей, поэтому при наличии мощного противодействия со стороны противника выделялось одновременно несколько групп, а функции управления строго разграничивались между их командирами.

Если нужно было сопровождать несколько групп, наносивших сосредоточенный удар по одной цели с небольшим интервалом, или колонну, то истребители сопровождения следовали обычно группами по 10-12 самолетов, которые располагались вдоль общей колонны, как правило, вне зрительной и огневой связи между собой. Каждая такая группа (эскадрилья) истребителей могла самостоятельно выполнять поставленную перед ней задачу. Их взаимодействие осуществлялось на основе разработанного на земле плана воздушного боя и уточнялось путем согласования ряда вопросов в полете по радио.

При сопровождении бомбардировщиков и штурмовиков наши истребители иногда ввязывались в воздушный бой и отрывались от сопровождаемых самолетов. Имели место полеты наших истребителей в сомкнутых и неэшелонированных боевых порядках по высоте, в результате чего иногда противнику удавалось незначительными силами сковать их действия, нанести удары по прикрываемым самолетам. Некоторые командиры групп делали попытки управлять в воздухе всеми самолетами.

Свою главную задачу - завоевание господства в воздухе истребительная авиация решала в основном в воздушных боях. На выполнение этой задачи в годы войны было затрачено: фронтовой авиацией 35,2%, авиацией ВМФ — 55,2%, ИА ПВО — 83,8% всех боевых вылетов.

Анализ многочисленных воздушных боев периода Великой Отечественной войны, побед и неудач в них, анализ уставов и ряда других документов периода войны позволяет выделить сложившиеся в те годы принципы воздушного боя. К основным из них можно отнести следующие: наступательный и решительный характер действий; высокая эффективность первой атаки; внезапность и стремительность действий; уничтожение воздушного противника с первой атаки; строгая согласованность действий и взаимная поддержка; отсутствие шаблона в действиях.

Наступательный характер действий наших истребителей строился на основе настойчивого желания летчиков найти воздушного противника и уничтожить его, их умения упреждать врага в выполнении атак и непрерывно сохранять инициативу действий в бою.

Высокая эффективность первой атаки являлась важным условием достижения успеха в воздушном бою. Она достигалась скрытностью сближения с противником и выхода в атаку, правильным выбором вида оружия и порядком его применения в зависимости от условий, в которых

выполнялась атака, боевой зарядки, составом группы истребителей, последовательным применением в одной атаке различных средств поражения.

Внезапность являлась важным фактором, обеспечивающим истребителям захват инициативы в бою. Внезапная атака резко ослабляла ответный огонь противника и сокращала возможность применения им оборонительного маневра. Внезапность достигалась также применением новых неожиданных тактических приемов и обманом противника. Это позволяло ввести противника в заблуждение относительно времени и направления наших атак, их количества и боевого порядка нападающих. Например, выход части истребителей в исходное положение для атаки или в зону (обнаружения) с задачей отвлечь на себя внимание экипажей противника и вслед за этим атаки других истребителей с иного направления обеспечивали успешное преодоление противодействия противника.

При ведении воздушного боя огромное значение имело стремление уничтожить противника с первой атаки. С переходом истребительной авиации в годы Великой Отечественной войны на пушечное оружие значение первой атаки еще больше возросло.

Строгая согласованность действий между истребителями и взаимная поддержка друг друга в бою обеспечивали наращивание ударов и защиту от возможных атак противника. Атаки летчиков или подразделений поддерживались или обеспечивались другими летчиками группы. И это приносило успех в бою.

Взаимодействие между истребителями в групповом воздушном бою достигалось: заблаговременной разработкой возможного варианта боя и доведением его до всех участвующих в бою летчиков; боевым порядком, обеспечивающим взаимодействие; своевременной постановкой боевых задач; правильным пониманием каждым летчиком своего места и роли в общей задаче подразделения (группы). Отсутствие шаблона в действиях предполагало изыскание и применение новых, неожиданных для противника тактических приемов. Часто повторяющиеся тактические приемы быстро раскрывались противником, и он применял меры противодействия. С этой целью летчики-истребители должны были иметь на вооружении арсенал заранее рассчитанных, промоделированных и отработанных в тренировочных полетах эффективных тактических приемов и уметь применять их в различных сочетаниях с учетом сложившейся обстановки и тактики противника. Тактический прием - способ выполнения того или иного элемента боевого полета. Тактические приемы истребителей в воздушном бою в годы войны предполагали, например, правильное построение боевого порядка, целесообразный маневр при сближении и атаке, использование солнца, а также освещенности и других метеорологических условий для достижения внезапности. Выше уже говорилось о значении своевременного анализа опыта начального периода для последующих выводов и предложений по совершенствованию тактики ведения, боевых действий ИА.

Наше авиационное командование, обобщая этот опыт, вырабатывало конкретные рекомендации, в том числе и по тактике ведения воздушных боев. В качестве примера приведу некоторые наиболее значительные, на мой взгляд, правила ведения наступательного и оборонительного воздушных боев, которые рекомендовались летчикам-истребителям в годы войны.

При ведении наступательного воздушного боя летчик-истребитель должен был:

- стремиться упредить противника в обнаружении, тем самым создать условия для нанесения по нему. внезапного удара и захвата инициативы в бою;

- после обнаружения противника или получения о нем информации обеспечить себя скоростью; необходимый запас скорости позволял стремительно сблизиться и нанести по противнику внезапный удар или выполнить маневрирование с большими перегрузками, кроме того, большая скорость полета уменьшала вероятность внезапных атак истребителей противника с задней полусферы;

- стремиться атаковать противника на дальних рубежах; атака в лоб расстраивала боевой порядок противника, вынуждала его к выполнению оборонительного маневр и создавала тем самым условия для его последующего разгрома;

- при выходе из атаки на большой скорости, выполненной в заднюю полусферу, принять все меры, к избежанию проскакивания впереди противника, так как он этим мог незамедлительно воспользоваться и сам начать атаку, захватив инициативу в свои руки; рекомендовалось при угрозе проскока избыток скорости использовать для набора высоты, чтобы, не теряя противника из виду, вновь перейти в атаку сверху;

- перед атакой убедиться в том, что сам не будешь атакован противником; во время атаки рекомендовалось стремиться к тому, чтобы избегать положений, при которых атакующие истребители могли бы попасть между истребителями противника;

- всегда стремиться к скрытию своих намерений от противника; в групповом бою этого можно было достичь

применением обманных, демонстративных и сковывающих действий, чтобы частью сил отвлечь истребителей обеспечения противника, сковать их боем, а другой частью - нанести по его основным силам внезапный сокрушительный удар;

- в воздушном бою для упреждения действий противника, зная маневренные возможности его самолетов, прогнозировать дальнейшее их движение, чтобы выбрать эффективный боевой маневр для выхода в область применения оружия;

- прекращать бой неожиданным для противника маневром, который обеспечивал бы быстрый отрыв от него за пределы зрительной связи.

Командиру группы рекомендовалось при ведении воздушного боя с численно превосходящим противником создавать свое численное преимущество на наиболее важной части боевого порядка противника за счет применения различных тактических приемов.

В оборонительном воздушном бою летчик-истребитель должен был:

- вести визуальное наблюдение так, чтобы не оказаться атакованным противником внезапно;

- при обнаружении противника под большими курсовыми углами маневрировать таким образом, чтобы исключить его выход в область применения оружия; в том случае, если оторваться от противника не удавалось, рекомендовалось вынудить его проскочить вперед, но не терять при этом самому скорости до такой степени, когда энергичный маневр уже станет невозможным.

Эффективность воздушного боя в значительной степени зависела от вооружения самолета-истребителя и правильного использования этого вооружения. Установка на истребители пушек вместо пулеметов более чем в два раза увеличила секундный залп самолета и тем самым повысила

результативность атак. Вместе с тем распространенный в начале войны недостаток в подготовке летчиков - открытие огня с больших дистанций - значительно снижал эту; результативность. Иногда молодые летчики, стреляя издали, бесцельно расходовали весь боекомплект и не могли продолжать воздушный бой. Командование ВВС в годы войны уделяло самое серьезное внимание повышению огневой выучки летного состава. В строевых и запасных частях была значительно повышена роль воздушно-стрелковой подготовки. На полевых аэродромах - молодые летчики обучались тактическим приемам и правилам применения оружия в воздушных боях. Для повышения практической и огневой подготовки командиров полков и эскадрилий были организованы специальные курсы. Опыт, приобретенный летчиками-истребителями в течение первых полутора лет войны, был обобщен в проекте Руководства по боевым действиям истребительной авиации, изданном в декабре 1942 г.

На протяжении всей войны летчики-истребители привлекались для выполнения задач воздушной разведки. В общей сложности на ее ведение было затрачено 11% всех вылетов фронтовой авиации. Из общего количества самолето-вылетов, совершенных на разведку, 81% приходится на истребителей, бомбардировщиков, штурмовиков и 19% на специальные разведывательные части.

Истребители, обладая большой скоростью и высокой маневренностью, способны были успешно вести разведку как наземных (морских), так и воздушных целей в условиях сильного противодействия истребительной авиации и зенитных средств противника, когда ведение разведки для самолетов других родов авиации было затруднено. Как показал, опыт Великой Отечественной войны, ведя разведку таких условиях, истребители-разведчики добывали общевойсковому командованию ценные и достоверные данные о противнике.

Истребители-разведчики вскрывали, уточняли места расположения артиллерии и других средств нападения противника, определяли места сосредоточения (скопления) войск противника, характер их маневра на поле боя и на подходах к нему, определяли занятость войсками противника полос, позиций и рубежей обороны и уточняли данные об отдельных объектах обороны, выявляли аэродромы противника, находящиеся в пределах тактического радиуса действия наших истребителей, определяли характер действий; авиации с этих аэродромов и выполняли многие другие задач воздушной разведки.

Задачи на разведку летчику ставились с учетом его уровня подготовки и возможностей по ведению разведки.

Способами воздушной разведки, применявшимися в годы Великой Отечественной войны истребителями-разведчикам являлись визуальное наблюдение и воздушное фотографирование.

Тактические приемы разведки, применяемые истребителями, должны были обеспечить летчикам внезапность выхода на объекты разведки и наиболее выгодные условия для визуального наблюдения или воздушного фотографирования этих объектов. Из тактических приемов, независимо от характера объектов разведки, можно выделить следующие:

- полет к объекту разведки на малой высоте с набором ее непосредственно при подходе к объекту и последующее снижение при уходе от цели до высоты, не позволяющей противнику вести наблюдение за разведчиками;

- полет к объекту разведки на скорости, близкой к максимальной, что сокращало противнику время на организацию перехвата разведчика;
- полет к объекту разведки по маршруту, состоящему из нескольких неодинаковых по протяженности изломов, отличающихся по направлению один от другого на 20-40°;
- заход на разведываемые объекты, с тыла и с других неожиданных для противника направлений;
- проникновение к объектам разведки в периоды активных действий авиации обеих сторон с использованием для маскировки групп или одиночных самолетов, производящих полет вблизи объекта разведки;
- расхождение разведчиков попарно при подходе к рубежам вероятного перехвата их истребителями противника, что расплывало силы противника и усложняло для него воздушную обстановку;
- выход на объекты из облаков, со снижением и разворотами, со стороны солнца, с темной стороны горизонта;
- одновременный выход на объекты разведки нескольких истребителей с разных направлений.

Истребители вели воздушную разведку обычно парами. При этом ведущий пары основное внимание уделял ведению воздушной разведки, а ведомый летчик - наблюдению за воздушной обстановкой в целях исключения внезапного нападения истребителей противника. Ведомый летчик всегда должен был: быть готов отразить внезапную атаку истребителей противника. Вместе с тем ведомый летчик обязан был находиться в постоянной готовности перейти непосредственно к ведению разведки заданного объекта, а при потере ведущего - принять все меры к точному выполнению задачи разведки самостоятельно. Для эффективного использования результатов разведки общевойсковым и авиационным командованием от истребителей-разведчиков требовалось быстро, четко, грамотно и правдиво докладывать разведывательные данные, полученные в полете. Умение вести наблюдение за объектами разведки на поле боя находилось в прямой зависимости от степени тактической подготовки истребителей-разведчиков.

В годы Великой Отечественной войны совершенствование воздушной разведки самолетами-истребителями шло по линии улучшения ее организации, увеличения глубины и объема решаемых задач, повышения роли инструментальных методов получения необходимых данных. Выполняя задачу борьбы с разведчиками и корректировщиками противника, истребительная авиация практиковала в годы войны способ действия из засад. Рассмотрим этот способ подробнее.

Он широко применялся в основном в 1942—1943 гг., когда советская авиация еще не имела системы радиолокационного обнаружения самолетов противника.

Боевой опыт войны показал, что противник в любой обстановке настойчиво стремился вести ближнюю разведку расположения наших войск в целях вскрытия огневых позиций артиллерийских и минометных батарей, сосредоточения резервов, расположения штабов, производимых перегруппировок войск и т. д. Для этого он использовал истребители Ме-109 и ФВ-190, а в качестве корректировщиков артиллерийского огня - самолеты Хш-126.

Корректировщик Хш-126, как правило, выполнял свою задачу под прикрытием пары истребителей. Самостоятельная разведка истребителями велась в большинстве случаев парой, реже

- четверкой самолетов.

Борьба с ближними разведчиками и корректировщиками противника путем вылета наших истребителей на перехват с основных аэродромов, удаленных от линии фронта более чем на 25 км, нередко оказывалась малоэффективной. Самолеты противника, углубляясь на нашу территорию на расстояние, не превышающее 15—20 км, при появлении угрозы встречи с нашими истребителями, как правило, успевала уйти на свою территорию. Наиболее эффективными оказались перехваты, выполняемые из положения дежурства на земле на специальных площадках, расположенных вблизи линии фронта (действия из засад). Так, на одном из участков войск 2-го Белорусского фронта было создано несколько засад истребителей. Одна из них находилась на удалении 18 км от линии фронта на опушке, леса на площадке размером 1000х300 м. На ней, замаскированные, дежурили две пары Як-9: первая пара в готовности № 1, вторая - в готовности № 2.

В 100 м от самолетов располагалась радиостанция, работающая на одной частоте с радиостанциями наведения. На эту же частоту настраивались и радиостанции самолетов. Кроме этого, засада прямым проводом связывалась с радиопостами воздушного наблюдения, оповещения и связи (РЛ ВНОС) наземной армии. В засаде целесообразно было иметь четверку истребителей, так как одна пара не обеспечивала наращивания сил в случае необходимости. Кроме того, непрерывное дежурство в течение дня для летчиков одной пары было утомительно.

На каждой из засад постоянно наблюдали за воздухом два человека из числа обслуживающей комендатуры БАО или технического состава. Обнаружив самолет противника, они голосом подавали сигнал дежурной паре истребителей. При этом сообщалось количество, высота и курс самолетов противника, появившихся в районе засады. Взлет в этом случае производился «по-зрячему».

Кроме того, с появлением самолетов противника над линией фронта их засекали РП ВНОС наземной армии, которые немедленно сообщали командиру засады высоту, курс, время наблюдения и количество самолетов противника. В свою очередь, радиостанции наведения, обнаружив противника, вызывали истребителей засады в воздух через станцию РСБ путем передачи условного сигнала. Наблюдательные посты располагались на специально оборудованной вышке (на дереве, крыше высокого здания и т. д.), обеспечивающей круговое наблюдение на 360°. Наблюдательный пост должен был иметь связь с дежурной парой истребителей по телефону и с помощью ракет. В качестве наблюдателей следовало иметь специально подготовленных расторопных и исполнительных бойцов. Таким образом, вылет истребителей на перехват воздушного противника мог быть произведен тремя способами: «по-зрячему», по сигналам РП ВНОС или по радиостанции наведения.

Как показал опыт, на вылет пары истребителей, находящейся в готовности № 1, от момента получения сигнала до взлета затрачивалось 30—60 с. Вторая пара после взлета первой переходила в готовность № 1. После взлета самолеты связывались с радиостанцией наведения и в дальнейшем выполняли ее команды. Если противник менял курс и оказывался в зоне действий другой радиостанции наведения, то истребители наводились на цель по ее данным.

Практика показала, что самолеты противника, идущие на большой высоте, перехватить «по-

зрячему», без наведения было очень трудно. Данные радиостанции наведения должны были непрерывно ориентировать летчиков о положении противника.

Таковы некоторые этапы развития и совершенствования тактики ИА в годы войны и основные задачи, которые выполняли летчики-истребители в ходе боевых действий. Приведенные в последующих главах книги боевые примеры иллюстрируют ход развития тактики и порядок решения той или иной задачи в конкретных ситуациях и конкретными летчиками-истребителями. Их тактические находки при ведении воздушных боев, нанесении ударов по наземным целям или ведении разведки в конечном счете являлись теми элементами, из которых и складывалась тактика истребительной авиации советских ВВС.

Глава 2

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ОДИНОЧНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ И ПАРЫ

В годы Отечественной войны воздушный бой одиночного истребителя являлся, как правило, вынужденным и велся в случае отрыва от группы или потери напарника. Однако в некоторых условиях одиночный воздушный бой был единственно возможным. Такими условиями могли быть, например, отсутствие визуальной видимости (ночь, облака) или запаса тяги. (бой на потолке самолета). Для одиночного воздушного боя правомочны те же принципы и правила, что и для группового, однако одиночный экипаж был более свободен в выборе тактических приемов и маневра и мог максимально использовать преимущество своего самолета и недостатки самолетов противника.

Каждый тип самолета противника обладал своими летно-тактическими данными и мог быть встречен на любых высотах в большом диапазоне скоростей и режимов полета. Это обуславливало и разнообразие тактических приемов, которые можно было применять в воздушном бою с любым самолетом противника при любых условиях действий. Одиночный воздушный бой с истребителями противника, как правило, был маневренным, с использованием предельных перегрузок. Выбор тактических приемов и боевых маневров для сохранения выгодного положения при выполнении атаки зависел от тактических приемов, применяемых противником, взаимного положения сторон и маневренных качеств самолетов с выполнением маневров в любой плоскости.

Так, например, летчик майор К. А. Груздев разработал и применил в воздушных боях весьма эффективный прием борьбы с самолетами Me-110. Сам летчик-испытатель, он знал, что Me-110 имеет плохую маневренность и ограниченную скороподъемность. В боях с этими самолетами Груздев на большой скорости выполнял восходящую спираль и проскакивал вперед, как бы подставляя себя под огонь противника. Фашистский летчик охотно ввязывался в бой, надеясь на мощь своего носового оружия (2 пушки калибра 20 мм, 4 пулемета калибра 7,92 мм). Постепенно Груздев увлекал Me-110 на высоту 5—6 тыс. м. На этой высоте благодаря большой высотности мотора AM-35A летные качества самолета МиГ-3, на котором летал Груздев, значительно улучшались, а самолета Me-110 ухудшались. Скорость последнего при маневрах резко падала. Немецкий летчик, будучи не в силах зайти в хвост советскому истребителю, находившемуся выше его и под большим ракурсом периодически производил стрельбу короткими очередями. Увлеченный боем, он больше следил за ускользающим «мигом», чем за постоянно падающей скоростью своей машины. Груздев обычно выполнял ранверсман, заходил фашисту в хвост и почти в упор расстреливал его.

Майору Груздеву также принадлежит инициатива в использовании щитков для уменьшения

радиуса виража. Во время воздушного боя на самолете ЛаГГ-3 он отклонял щитки на 10—15° и, делая крутой вираж, заходил в хвост «мессершмитту» и сбивал его.

Пара являлась основой для построения боевых порядков подразделений в годы войны.

Воздушный бой в составе пары был для истребителей наиболее частым, так как даже в том случае, если бой завязывался звеном или эскадрильей, он обычно распадался на ряд отдельных боев, в которых действовали пары, иногда не объединенные общим управлением и ведущие бой самостоятельно.

Основой успеха пары истребителей в воздушном бою являлось правильно и четко организованное огневое взаимодействие между экипажами, слаженность их действий, взаимное понимание летчиками пары друг друга. Решающая роль в этом принадлежала ведущему пары, его умению правильно оценить сложившуюся обстановку, использовать имеющуюся информацию о противнике и выбрать наиболее эффективный тактический прием в данной конкретной обстановке для занятия или удержания тактически выгодного положения, выхода в возможную область применения оружия или ухода из-под удара противника.

Тактические приемы воздушного боя пары чрезвычайно многообразны. Вместе с тем существовали некоторые общие принципы воздушного боя пары, основным из которых является ее неделимость. Каждый истребитель пары обязан был действовать в соответствии с замыслом командира, организующего бой. При расхождении пары в процессе воздушного боя на одиночные самолеты ведущий и ведомый должны были принять все меры для быстрейшего сбора в единый боевой порядок: Особенно большое значение в воздушном бою пары имела взаимопомощь ведущего и ведомого. В бою пара действовала в зависимости от предпринятого противником маневра и соотношения скоростей своих самолетов и самолетов противника к началу атаки.

В воздушном бою ведомый должен был занимать такое положение относительно ведущего, из которого он мог бы постоянно следить за ним, и своим огнем воспретить выход противника из-под удара ведущего, а также прикрыть ведущего от атак вражеских истребителей. В том случае, когда атакующая противника пара не расчленила своего боевого порядка воздушный бой принимал форму одиночного маневренного боя, с той лишь разницей, что радиусы маневров увеличивались. Если же пара расчленила свой боевой порядок, то возможно было применение различных тактических приемов, аналогичных тактическим приемам, рассматриваемым для более крупных групп истребителей. При действиях в звеньях и эскадрильях боевая мощь пары увеличивалась и пара истребителей могла успешно вести борьбу с группами самолетов противника. Осуществляя поиск противника, пара истребителей рассредоточивалась по фронту с таким расчетом, чтобы интервал между самолетами сохранялся в пределах 100-150 м, а дистанция - 10-50 м. Такой боевой порядок обеспечивал паре хороший обзор вперед и в стороны, наблюдение за задней полусферой, а также взаимную огневую поддержку. Перед началом атаки дистанции между самолетами обычно увеличивались, а интервалы уменьшались, изменялось также и превышение.

При атаке одиночного самолета противника летчики пары действовали последовательно, по очереди прикрывая друг друга и наращивая удары. Если же необходимости во взаимном прикрытии не было или действия пары прикрывались другими самолетами, то пара наносила удар по противнику с одного или двух направлений одновременно. Успех боя с истребителями

противника достигался умением летчиков осуществлять тесное взаимодействие в паре и сохранять строй даже при выполнении маневра в самых сложных условиях боя. «Ни при каких, даже самых трудных условиях, - пишет в своей книге «В паре с «сотым» Герой Советского Союза Г. Г. Голубев, — пара не должна распадаться. Пара - одно целое». Хорошо слетанная пара истребителей могла успешно действовать самостоятельно даже над территорией противника в глубине его обороны

Так, 24 сентября 1943 г. в район западнее Киева по заданию командира 3 иак была выслана пара Ла-5 для свободного поиска и уничтожения самолетов противника. В ход выполнения задания наши летчики встретились с шестью Хе-111, следовавшими к линии фронта. Истребители атаковали вражеские бомбардировщики. В результате первой атаки сзади один Хе-111 был сбит.

При выходе из пикирования на высоте 2000 м пара Ла-5 была атакована четверкой ФВ-190 и вступила с ними в бой. Маневрируя в вертикальной плоскости, наши летчики использовали каждую возможность для атаки по истребителю противника. Во время боя один ФВ-190 оторвался от группы и был атакован ведущим пары. Ведомый по приказанию своего командира, маневрируя в горизонтальной плоскости прикрывал его от нападения с верхней полусферы.

Истребитель ФВ-190, пытаясь уйти от атаки, после пикирования выполнил горку, вышел на одну высоту с ведомым и был сбит огнем обоих наших самолетов. Остальные ФВ-190 из боя вышли.

Воздушный бой пары наших истребителей с четверкой ФВ-190 закончился успешно благодаря хорошо отработанному взаимодействию в паре и умелому применению маневра в вертикальной плоскости.

Наряду с умением маневрировать в паре по вертикали в воздушном бою особенное значение имели взаимная выручка и чувство ответственности за прикрытие друг друга

Слетанность в паре отработывалась настолько, чтоб летчики, не подавая друг другу специальных сигналов команд, могли по движению самолетов своего напарника ранее предугадать его намерения.

Не менее важным условием для осуществления тесного и правильного взаимодействия пары в бою были разработка и изучение на земле различных вариантов атак, заранее определяющих действия летчиков в воздухе.

Все основные варианты боя разрабатывались на земле в соответствии с ожидаемыми типами самолетов противника и ракурсами встречи с ними, а также с учетом различных условий обстановки (положение солнца и облаков, характер видимости и т. д.). Заблаговременная подготовка давала возможность летчикам в бою быстро принимать наиболее правильные решения и осуществлять их в полном взаимодействии между собой.

Пара была основной тактической единицей при действиях истребителей способом «свободной охоты». Способ этот был достаточно эффективным и при борьбе с авиацией противника, и при действиях по наземным целям. Как правило, действия «охотников» были наиболее успешны, когда им предшествовала хорошо организованная разведка. Не менее важным условием в достижении успеха было умение «охотников» выполнять полеты в сложных метеорологических условиях и использовать в качестве маскировки облачность, плохую видимость, солнце, рельеф местности и переменный профиль полета.

Для действий «охотников» выбирались те районы, где базировалась основная масса вражеской авиации и где движение всех видов транспорта было наиболее интенсивным.

Удаление района действий определялось так, чтобы обеспечить «охотникам» возможность пребывания над территорией, занятой противником, в течение 20—30 мин. Наибольшего успеха «охотники» добивались при действиях в районах, удаленных на 50—100 км от линии фронта. Там противник часто пренебрегал правилами маскировки, его войска двигались плотными колоннами и не были прикрыты достаточно сильными средствами ПВО. Линию фронта «охотники» перелетали каждый раз в новых районах на бреющем полете или маскируясь нижней рамкой облачности. Если слой облаков был тонкий, то они пробивали его и, выйдя вверх, укрывались от зенитного обстрела, а затем по расчету времени снова снижались под облачность. Выход на территорию, занятую противником, «охотники» в большинстве случаев выполняли над малонаселенными районами. В каждом вылете «охотники» меняли высоту и маршрут полета, уклонялись от боя с превосходящими силами истребителей противника и обходили аэродромы их базирования.

При поиске целей «охотники» выбирали маршруты вблизи железных и шоссейных дорог, а также в полосе полета транспортных самолетов противника и в районах аэродромов их базирования. Выполняя полет вдоль автомагистрали, «охотники» периодически пересекали их. На атаку целей «охотники» обычно заходили с тыла противника и этим добивались внезапности удара.

При атаках транспортных самолетов «охотники» открывали огонь с дальности 100-50 м. Если самолеты противника шли на высотах 200-300 м, то атака выполнялась снизу сзади и, как правило, оказывалась внезапной. Сближение с транспортными самолетами «охотниками» осуществлялось сзади сверху и строго в хвост. При блокировании аэродрома «охотники» обычно выполняли полет в сторону от аэродрома. При наличии облачности они использовали ее для маскировки. Взлетевшие с аэродрома вражеские самолеты уничтожались «охотниками» в тот момент, когда они выходили из зоны прикрытия своих зенитных средств, и наши летчики могли снизиться до высоты бреющего полета и нанести внезапный удар. «Охотники» открывали огонь лишь в том случае, если были уверены, что атака приведет к положительным результатам.

При обнаружении большой группы - истребителей противника, возвращающихся на свой аэродром, «охотники» занимали выгодную исходную позицию и выполняли атаку момент захода их на посадку, а затем уходили в другой район. По окончании блокирования аэродрома «охотники» иногда обстреливали самолеты противника на стоянках, добиваясь при этом также внезапности удара.

Атаки колонны автомашин «охотниками» обычно производились под ракурсами 1/4 с пикирования под углом 20-30°. В первую очередь уничтожались автобусы и легковые машины, находившиеся в движении, а также грузовики в местах их скопления.

При действиях по колонне автомашин более высокие результаты достигались прицельной стрельбой каждого летчика по одной из машин. Перенос огня на другие автомашины при их движении на удалении 50—100 м друг от друга нецелесообразен.

В целях достижения внезапности атака живой силы и обозов противника выполнялась «охотниками» с бреющего полета со стороны, навстречу движению цели. Перед атакой наши

лётчики уходили в сторону и снижались вне поля зрения противника. По характерному ориентиру, намеченному перед снижением, «охотники» выходили на объект атаки и обстреливали его одновременно из всех огневых точек. Повторных заходов по одной и той же цели, как правило, не выполнялось.

При действиях по железнодорожному эшелону «охотники» стремились в первую очередь вывести из строя паравозы, атаки по которым осуществлялись под углом не менее 75°. В противном случае снаряды рикошетировали, не пробивали котел, и паровоз продолжал движение. При атаке железнодорожных эшелонов в движении на перегоне «охотники» нередко повторяли заходы до тех пор, пока поезд не останавливался.

Рассмотрим далее примеры боевых действий одиночного экипажа и пары.

Воздушный бой одиночного истребителя с одиночным бомбардировщиком днем в сложных метеорологических условиях. В 1941 г. 171 иап, входивший в систему Московской зоны ПВО (командир полка подполковник С. И. Орляхин), выполнял задачу по охране воздушного пространства на подступах к Туле. В один из дней с поста ВНОС поступило оповещение о том, что с юго-запада в направлении на Тулу идет немецкий бомбардировщик Ю-88. На аэродроме дежурила пара истребителей (ведущий капитан Г. Старцев). Однако по сигналу на взлет из-за неисправности самолета ведомый капитана Старцева не смог подняться в воздух, ведущий ушел на выполнение задания один. Вскоре летчик обнаружил вражеский самолет. Заняв исходное положение сзади него снизу, Старцев выполнил по нему несколько атак. Фашистский летчик при атаках осуществлял маневрирование по высоте и направлению, создавая себе выгодные условия для стрельбы, и использовал облачность для маскировки. А затем, резко развернувшись на 180°, он под прикрытием облачности на предельной скорости ушел на запад. Старцев взял курс на свой аэродром. Зорко осматривая попеременно то переднюю, то заднюю полусферу, он уже в районе Скуратово снова обнаружил фашистский самолет, пошел на сближение с ним и с дистанции 4-5 км опознал Ю-88. Внезапное появление немецкого бомбардировщика на ближних подступах к Туле можно было объяснить только тем, что до определенного рубежа «юнкерс» шел в облаках и теперь вынырнул из облачности, чтобы сориентироваться по местности и взять точный курс на цель.

Положение Старцева осложнялось тем, что у него был израсходован почти весь боекомплект. Самолет противника шел метрах в пятистах от нижней кромки облаков. Старцев, увеличив скорость, занял более выгодное положение для атаки - подошел почти вплотную к облакам, затем резко перешел в атаку. Фашистский самолет рванулся было вверх, чтобы уйти в спасительные облака, но встречный огонь пресек эту попытку. Тогда гитлеровский летчик стал уходить вниз, не меняя курса полета. Используя преимущество в высоте и скорости, советский истребитель быстро настиг противника. Но после второй очереди боеприпасы у Старцева кончились. Тогда он решил таранить фашиста.

Истребитель настиг «юнкерса»; расстояние между ними уменьшалось с каждой секундой. Вражеский летчик осуществлял маневр по курсу и высоте. Его стрелок почему-то не вел огня: то ли был убит во время воздушной дуэли со Старцевым, то ли у него тоже не было патронов. Когда до хвоста Ю-88 осталось несколько десятков метров, Старцев уменьшил обороты двигателя и, сблизившись, ударил винтом своего самолета по хвостовому оперению бомбардировщика. Тот

клюнул носом, точно споткнулся обо что-то, и рухнул вниз. Самолет Старцева тоже был поврежден, и летчик покинул его.

Воздушный бой одиночного истребителя против группы истребителей противника. В годы войны иногда боевая обстановка требовала от летчика-истребителя вступить в бой с намного превосходящими силами противника. Воздушный бой одиночного истребителя против нескольких самолетов противника был особенно сложен и требовал от летчика большого мастерства, смелости и выдержки. Рассмотрим пример такого боя.

13 августа 1942 г. на одном из участков фронта происходили напряженные воздушные бои. Для усиления группы, ведущей воздушный бой с превосходящими силами противника, была дополнительно поднята пара (ведущий И. Ф. Мотуз).

Сразу же после взлета выяснилось, что ведомый Мотуза не может продолжать полет из-за неисправности материальной части. Приказав ведомому вернуться на аэродром, Мотуз продолжал полет один.

В это время обстановка в воздухе изменилась. Та группа, на усиление которой летел Мотуз, сама одолела противника и уже возвращалась на аэродром. Но с другой стороны, к аэродрому на высоте 2000 м уже подходила новая группа истребителей противника. На эту группу, состоящую из шести Me-109, был по радио перенацелен Мотуз.

Советский летчик понял, что враг стремится перехватить и уничтожить в районе аэродрома наши самолеты, возвращающиеся с боевого задания. Если пропустить самолеты противника к аэродрому, то возвращающиеся истребители, израсходовавшие боезапас в воздушных боях и имеющие небольшой запас топлива, могли оказаться в тяжелых условиях. Необходимо было связать группу истребителей противника боем и не пропустить к району аэродрома, обеспечив тем самым свободную посадку нашим самолетам. До встречи с противником Мотуз набрал высоту 2000 м. Вскоре на встречных курсах он обнаружил шестерку Me-109. Четверка летела в сомкнутом боевом порядке, а пара шла несколько в стороне, не заметив советского истребителя, она в дальнейшем в бою не участвовала.

Четверку вражеских истребителей Мотуз, не теряя ни секунды, атаковал на встречных курсах. Неожиданная атака вызвала у фашистов в первые секунды растерянность. Они стали поспешно строить оборонительный круг, но, поняв, что перед ними один истребитель, обрушились на него всей четверкой.

Надеясь на легкую победу, гитлеровцы нарушили свой боевой порядок. Советский летчик не замедлил этим воспользоваться. Он зашел в хвост одному Me-109 и очередью с дистанции 100 м поджег его. В это время Мотуз и сам был атакован Me-109. Осколком снаряда, разорвавшегося в кабине самолета, наш летчик был ранен в правую руку и в ногу, но боя не прекратил. Резко переведя самолет в набор высоты, он переворотом на горке вышел из-под атаки. Бой принимал все более ожесточенный характер. Враг, потеряв самолет, упорно стремился рассчитаться с советским летчиком. Но Мотуз, несмотря на ранение, продолжал искусно вести бой.

Противник предпринял попытку применить следующий тактический прием. Пара его самолетов, набрав высоту, приняла на себя роль сковывающей группы. Третий истребитель, по всей вероятности наиболее опытный, продолжал вести бой с Мотузом. Стоило нашему летчику

занять выгодное положение для атаки, как верхняя пара сразу же приходила на выручку своему самолету. Советскому истребителю приходилось прекращать атаку и уклоняться от огня верхней пары. Но и этот тактический прием не дал врагу никаких результатов. Бой шел уже 25 мин. Наконец, самолеты противника, построившись в «цепочку», стали на большой скорости поочередно атаковать наш истребитель. При этом враг стремился затянуть его па вертикаль. Такой прием, возможно, позволил бы одному из летчиков противника поймать наш самолет па вертикали и атаковать. Разгадав замысел врага, советский летчик продолжал воздушный бой на виражах. Когда же наверху не было самолета противника, он переходил на вертикальный маневр. В ходе боя па какое-то время строй самолетов противника нарушился. Этого оказалось достаточным для того, чтобы один самолет врага был пойман Мотузом в прицел. Меткая очередь с короткой дистанции - и второй самолет противника, загоревшись, врезался в землю.

Оставшаяся пара самолетов врага предприняла еще одну попытку атаковать советский истребитель снизу. Мотуз немедленно перешел в вираж. Попав в невыгодное положение, противник отказался от задуманного маневра и поспешил выйти из боя. После окончания боя Мотуз, собрав все силы, довел самолет до аэродрома и благополучно произвел посадку.

Успех этого боя был обеспечен тем, что советский истребитель придерживался наступательной тактики и использовал малейшую оплошность врага. Советский летчик грамотно использовал возможности своего самолета па виражах. Действовал смело, решительно, экономно расходовал боеприпасы, открывал огонь только с короткой дистанции и наверняка. Весь бой он стремился провести без потери высоты.

Воздушный бой одиночного истребителя с группой бомбардировщиков противника.

Оперативная сводка Совинформбюро за 13 июля 1943 г., отмечая успешные действия наших войск на Орловско-Курском и Белгородском направлениях, сообщала о том, что летчики одной гвардейской части за три дня боев сбили 156 немецких самолетов.

Герой Советского Союза гвардии лейтенант Новиков уничтожил в этих боях пять вражеских самолетов. Гвардии старший лейтенант Горовец встретился в воздухе с группой немецких самолетов. Вступив с ними в бой, Горовец сбил девять немецких бомбардировщиков.

Девять сбитых самолетов в одном бою. История воздушных сражений еще не знала такого подвига. Вот как это было.

Восьмерка Ла-5 во главе с командиром эскадрильи 88 гиап гвардии капитаном В. И. Мишустиным патрулировала, прикрывая действия наших войск, в районе Владимировка, Ольховка. В составе группы действовал и заместитель командира эскадрильи гвардии старший лейтенант А. К. Горовец. Кончилось время патрулирования, и по команде ведущего группы истребители взяли курс на аэродром. Но в это время Горовец обнаружил подходящую группу фашистских бомбардировщиков. Развернув самолет, он на максимальной скорости устремился па врага. Атакованный в лоб, первый Ю-87 накренился, задымил и стал падать. Дерзкие атаки советского летчика следовали одна за другой. Мощное вооружение Ла-5 позволяло Горовцу вести меткий огонь и с каждой атаки сбивать бомбардировщика противника. Бой был скоротечным. На земле, объятый пламенем, взорвался восьмой самолет противника, а летчик уже выполнял новую атаку. Девятый бомбардировщик Ю-87 рухнул на землю. Но в этом бою погиб и гвардии старший

лейтенант А. К. Горовец.

Воздушный бой одиночного истребителя с одиночным бомбардировщиком противника ночью (с использованием САБ). Рассмотрим пример воздушного боя в северных районах. Условия ночных полетов в районе г. Мурманска имели ряд особенностей, обусловленных его географическим положением. Ночь в ее обычном понимании с продолжительностью, соответствующей широтам средней полосы Советского Союза, на севере бывает только в весенний и осенний период. Длительная полярная ночь зимой, когда солнце не показывается из-за горизонта, усложняет полеты, так как только в течение нескольких часов - примерно от 10 до 14 ч по местному времени - видимость допускает визуальную ориентировку с воздуха.

Немецко-фашистская авиация бомбовым ударам подвергала город и порт Мурманск, аэродромы и стоянки кораблей. Самолеты противника действовали по целям через равные промежутки времени с высот 3000 - 5000 м, подходили к цели с приглушенными моторами. При освещении бомбардировщиков лучами прожекторов они, как правило, отказывались от выполнения задачи и после бесприцельного сбрасывания бомб уходили на свою территорию с маневром по высоте и скорости.

Отражения налетов вражеской авиации осуществлялось путем перехвата самолетов противника из зон дежурства в воздухе или из положения дежурства на аэродромах в готовности № 1. Наведение истребителей выполнялось главным образом командами по радио открытым текстом, лучами сигнальных прожекторов и разрывами снарядов зенитной артиллерии в направлении на противника. Дальнейший поиск цели летчиками производился визуально. Светящиеся бомбы, которые пробовали применять с наших самолетов - истребителей для освещения пространства в целях лучшего поиска бомбардировщиков противника, оказались неэффективными. Поэтому нашим летчикам-истребителям приходилось действовать в очень сложной обстановке. Но тем не менее вылеты их были достаточно успешны. Об этом свидетельствует следующий пример.

13 марта 1943 г. с наступлением темноты одиночные Ю-88 с интервалами 10-40 мин начали производить налет на г. Мурманск. Маршрут их полета от аэродромов базирования проходил через н. п. Зимняя Мотовка, оз. Нял-Явр на Мурманск. Заблаговременно в зону ночного патрулирования на маршруте противника были подняты два наших самолета «Киттихаук»; один из них патрулировал на высоте 4000 м, другой - на высоте 5700 м. Самолеты имели по одной светящей бомбе САБ-50. В 20 ч 15 мин летчик-истребитель младший лейтенант Н. А. Бокий получил приказание с командного пункта 6 иад сбросить САБ. Но осмотр летчиком освещенного района никаких результатов не дал, так как освещение было слабым.

Примерно через 10 мин после сброса бомбы на фоне неба над горизонтом был замечен силуэт самолета, идущего на Мурманск. Бокий передал по радио: «Вижу самолет, иду в атаку». Зашел противнику в хвост, выпустил по нему с дистанции 200-150 м три коротких пулеметных очереди после чего самолет Ю-88 был им потерян. На следующий день постами наблюдения было установлено, что эта ночная атака была успешной, самолет противника был сбит и упал в районе оз. Код-Явр.

Воздушный бой одиночного истребителя с самолетом-разведчиком противника. 3 ноября 1943 г. помощник командира 519 пап старший лейтенант В. А. Башкиров перегонял самолет Як-7А

на новый аэродром. В отсеке фюзеляжа за бронеспинкой с ним находился механик самолета. В ходе полета Башкиров встретил одиночный самолет Ю-88. Очевидно, это был разведчик. Наш летчик решил атаковать противника. Фашистский разведчик пытался уйти из-под атаки со снижением, но советский истребитель настиг его. Башкиров подошел к бомбардировщику сзади сверху под ракурсом 1/4 и с дистанции 50 м открыл по нему огонь. На высоте 100 м «юнкерс» загорелся и врезался в землю. При выходе из атаки Башкиров внезапно для него был сам атакован четверкой ФВ-190. На пикировании один из них на большой скорости проскочил самолет Башкирова, оказался несколько ниже его, и наш летчик успел поймать фашиста в прицел. Еще один миг - и ФВ-190, оставляя после себя шлейф дыма, пошел к земле. Тем временем в атаку перешла вторая пара истребителей противника. Башкиров погасил скорость, убрав резко газ, и атакующий истребитель проскочил вперед, наш летчик с близкой дистанции открыл по нему огонь из пушки. Вражеский самолет сразу вспыхнул как факел. Чтобы сбить пламя с машины, фашистский летчик резко развернулся и неожиданно столкнулся со своим ведомым. Оба самолета от удара рассыпались в воздухе.

Так закончился поединок Башкирова, в ходе которого противник лишился четырех самолетов благодаря мастерству и мужеству советского летчика.

Воздушный бой пары с группой истребителей противника. В один из дней Висло-Одерской операции Герой Советского Союза капитан И. К. Сомов вместе со своим ведомым вылетели на разведку противника. В воздухе Сомов принял приказание по радио с КП прикрыть от ударов с воздуха наземные войска на одном из участков фронта. В указанном районе летчики обнаружили 10 ФВ-190 и атаковали их, открыв огонь с дистанции 100—50 м. Фашистские летчики пришли в замешательство. Строй их рассыпался.

Используя запас скорости, наша пара боевым разворотом вышла из первой атаки. Оправившись от первого удара, вражеские истребители попытались атаковать пару Сомова снизу. Но, сохраняя за собой инициативу боя, Сомов вновь повторил атаку. В это время он заметил, что 2 ФВ-190 пытаются перейти на бреющий полет и выйти из боя. Советские летчики атаковали эту пару ФВ-190 сверху и сбили оба самолета. После этого противник, беспорядочно сбросив бомбы частично на свои же войска, покинул поле боя (рис. 1). Так два советских летчика-истребителя в бою против десяти фашистских истребителей одержали победу.

Воздушный бой пары с одиночным бомбардировщиком противника ночью (в прожекторном поле). В 1942 г. с открытием навигации на Балтийском море противник решил заминировать с самолетов фарватеры военно-морской базы Кронштадт и тем самым закрыть наш флот в Ленинграде и Кронштадте. Особенно активно минные постановки противник выполнял в период с 28 мая по 14 июня 1942 г. За это время было сброшено 413 донных неконтактных мин.

Производилось минирование ночью самолетами Ю-88 и Хе-111, как правило, одиночно или мелкими группами самолетов. Тактические приемы авиации противника при минных постановках менялись при каждом налете. Так, например, в первом налете самолеты противника подходили на высотах 1500-2000 м, затем снижались до высоты 700-800 м и сбрасывали мины. В последующих налетах высота подхода увеличивались до 4000-3000 м, а высоты сбрасывания - до 1600-2000 м. Менялись и направления заходов.

Наша истребительная авиация вела борьбу с самолетами врага, препятствуя минированию

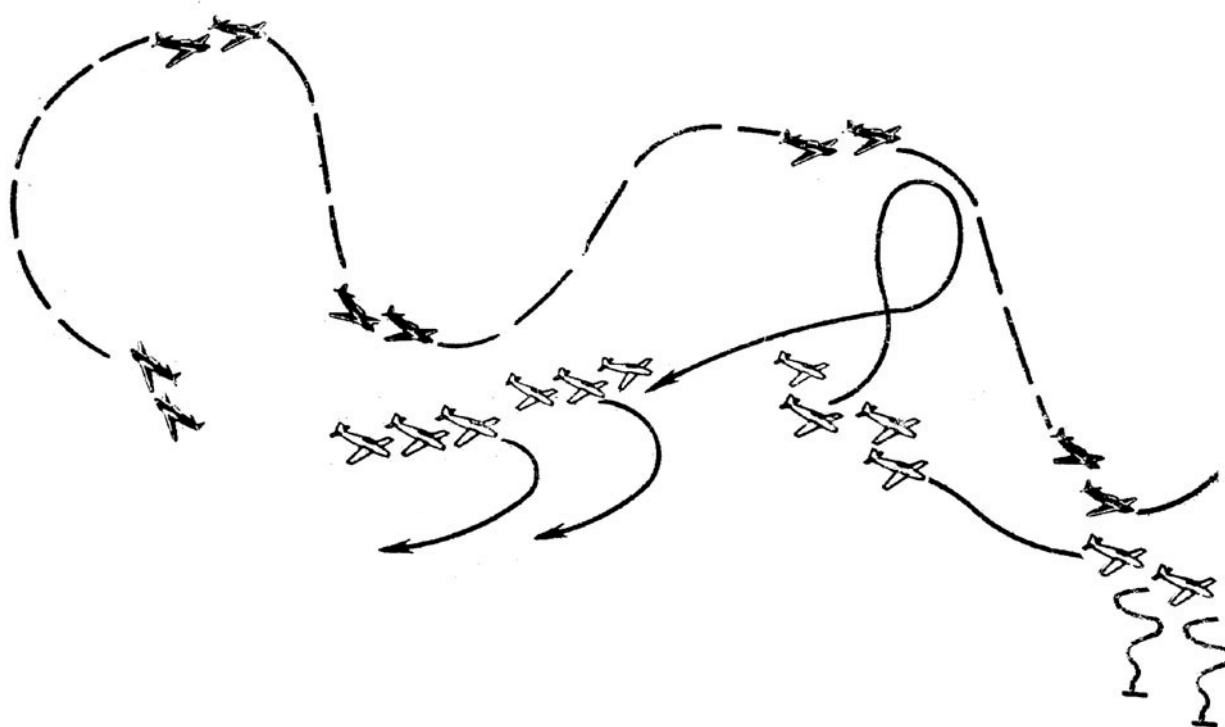


Рис. 1. Воздушный бой пары (ведущий Герой Советского Союза капитан И. К. Сомов) с группой истребителей противника

фарватеров.

В ночь на 4 июня 1942 г. летчики подполковник В. С. Корешков и майор И. И. Горбачев, находясь в зоне дежурства в воздухе, обнаружили разрывы снарядов зенитной артиллерии, а затем несколько лучей прожекторов; это были сигналы показывающие направление па самолеты противника. Летчики немедленно пошли со снижением в направлении разрывов снарядов зенитной артиллерии и на высоте 1600 м обнаружили Хе-111, который шел курсом на Кронштадт. Ведущий пары Корешков подал сигнал зенитной артиллерии о своей атаке (две короткие очереди из пулемета), и пара пошла па сближение с самолетом противника.

Зенитчики, заметив сигнал истребителей, прекратили огонь. Пара наших истребителей па высоте 1400 м подошла к Хе-111 сзади с принижением па дистанцию 100-150 м и нанесла удар по нему реактивными снарядами, и огнем из пулеметов. Самолет противника загорелся и упал. В последующем атаки самолетов противника ночью производились неоднократно. Как показал опыт боевых действий истребителей, ночью в паре эффективной была только первая атака, после которой летчики теряли друг друга из виду и обычно собирались только в зоне дежурства.

Воздушный бой пары при сопровождении штурмовиков. События происходили в июне 1944 г. Пара истребителей на самолетах Р-39 (ведущий Герой Советского Союза гвардии майор Ч. К. Бенделяни, ведомый гвардии майор Верховский) вылетела сопровождать группу Ил-2, которая направлялась к берегам Западного Буга на штурмовку подходивших к фронту резервов противника. Штурмовики при подходе к цели были встречены шестеркой ФВ-190. Вражеская группа сразу же разделилась. Два ФВ-190 пошли вниз, намереваясь, по-видимому, подстеречь наши самолеты на

выходе из атаки, а четверка осталась на высоте 1700 м и начала разворачиваться в сторону солнца. Маневр оставлял за фашистскими летчиками инициативу предстоящего воздушного боя и создавал выгодные условия для атаки. Они, видимо, решили пропустить «илы» и атаковать наших истребителей сзади. Но Бенделяни разгадал этот маневр и атаковал первым. P-39 на полной скорости ринулись в лобовую атаку. Фашисты из-за своей приверженности к шаблону продолжали завершать начатый маневр и в результате оказались под прицельным огнем советских истребителей.

Несколько коротких очередей — и ведущий «фоккеров» рухнул вниз, рассыпаясь в воздухе. Второй фашист едва успел увернуться от заградительной очереди Верховского. Строй вражеских самолетов распался. Этого и добивалась наша пара. Она тотчас перешла в пикирование, а затем атаковала тех двух «фоккеров», которые поджидали на малой высоте «ильюшиных». Стремительная атака сверху - и один ФВ-190 был поврежден очередью ведущего Бенделяни, но добивать его не было времени: сверху наседали тройка ФВ-190, к ее атаке присоединился и четвертый самолет противника, а затем появились еще две пары ФВ-190.

А штурмовики уже пошли на второй заход, расстреливая из пушек и пулеметов пехоту и технику противника, расположенную на окраине леса. Имея явное количественное преимущество, фашистские летчики наседали со всех сторон. Но наша пара успевала и отбивать вражеские атаки от штурмовиков, и защищать друг друга. После третьего захода Ил-2 легли на обратный курс. Замыкающий звена штурмовиков несколько приотстал. Пока ведущий нашей пары отбивал от него очередную атаку, фашистам удалось отсечь самолет Верховского и связать его боем.

Верховский яростно сражался с двумя фашистскими истребителями, а его ведущий - с четверкой. Штурмовики, прижимаясь к земле, следовали на свой аэродром. С запада появилась еще одна пара вражеских истребителей. На максимальной скорости они бросились догонять штурмовиков.

Майор Бенделяни заметил, что «илы» остались без прикрытия. Пройдет какая-нибудь, минута - и на них обрушится огонь двух истребителей врага.

Не обращая внимания на яростные атаки четверки «фоккеров», ведущий нашей пары перевел самолет в резкое пикирование и ринулся вслед за вражеской парой. Он знал, что на хвосте его самолета висит четверка истребителей противника, что его машина в зоне их огня, что через несколько секунд фашисты могут расстрелять его в спину. Знал, но иначе поступить не мог: долг истребителя - любой ценой сорвать атаку по прикрываемым самолетам.

Замыкающий фашистский летчик, увидев стремительно несущегося на него краснозвездного истребителя, трусливо шарахнулся в сторону. Он знал, чем кончаются такие атаки советских летчиков, и через две-три секунды еще раз убедился в этом: его ведущий, увлекшийся преследованием штурмовиков, вспыхнул факелом от меткой очереди.

Майор Бенделяни перевел свой самолет в боевой разворот. Но преследовавшие «фоккеры» были слишком близко, Они вели огонь из пушек и пулеметов. Снаряды рвали хвостовое оперение, решетили фюзеляж, секли крылья, чиркали по фонарю кабины. Четверо против одного. Самолет Бенделяни был подбит и начал падать. Вероятно, у него были перебиты тяги рулей управления. В таких случаях летчики покидают машину. Но он не мог этого сделать: до земли оставалось всего несколько метров. Вероятнее всего, летчик в последние секунды жизни думал лишь о том, как

сделать раненый истребитель послушным и как уберечь прикрываемые самолеты от атак вражеских истребителей, как выполнить боевую задачу. Он ее выполнил. Штурмовики вернулись домой невредимыми.

Вот второй пример воздушного боя при сопровождении штурмовиков (из опыта 240 иад). 23 июня 1944 г. пара Як-9 (ведущий гвардии лейтенант Туманский) прикрывала шесть Ил-2. В ходе полета на высоте 700 м Туманский обнаружил четыре Ме-109. Фашисты, заметив наши самолеты, разделились попарно. Пара Ме-109 пошла в атаку на Ил-2, вторая пара стала набирать высоту. Туманский отразил атаку пары, которая резким полупереворотом пошла вниз с последующим набором высоты. Вторая пара Ме-109 также пыталась атаковать Ил-2. Заметив это, Туманский сделал боевой разворот вправо, зашел в хвост ведомому Ме-109 и под ракурсом 1/4 с дистанции 75-100 м двумя длинными очередями сбил его. Ведомый Туманского, прикрывая сверху атаку ведущего, заметя, что первая пара Ме-109 заходит в хвост Туманскому. Он атакой сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 500 м также сбил самолет противника. Оставшиеся Ме-109; не вступая в дальнейший бой, ушли на запад.

Воздушный бой пары с самолетом-разведчиком противника. События происходили в июле 1944 г. в районе г. Львова. Пара самолетов Ла-5 из состава 16 гиап (ведущий дважды Герой Советского Союза А. И. Покрышкин, ведомый Г. Г. Голубев) была поднята в воздух для перехвата самолета-разведчика Ю-88. Метеоусловия благоприятствовали нашей паре: было ясно, хорошая видимость. Пара набрала высоту 7000 м. Обнаружив разведчика, ведущий решил пропустить его подальше в тыл, чтобы в ходе атаки он не ушел на свою территорию. Пара Ла-5 шла с небольшим набором высоты параллельно маршруту разведчика и внимательно следила за его действиями. Ю-88 по-прежнему, не меняя курса, продолжал полет в восточном направлении. Как только он подошел к намеченному рубежу перехвата, ведущий пары резко развернул свой истребитель в сторону «юнкерса» и скомандовал ведомому: «Пошли!» Увеличив скорость, пара начала догонять вражеского разведчика. Теперь обратный путь к линии фронта был ему отрезан. Противник заметил наши самолеты и с набором высоты начал уходить от них. За «юнкерсом» тянулись черные полосы дыма: его двигатели работали на форсажном режиме. Высота 8000 м. Наша пара зашла в хвост разведчику. Ю-88 стал со снижением разворачиваться в сторону линии фронта. Но этот маневр был лишь на пользу нашей паре: быстрее сократилось расстояние. Подойдя на дистанцию стрельбы, ведущий открыл огонь. Из правой плоскости «юнкерса» повалил дым. Самолет-противника загорелся и, пролетев немного, начал крениться на правую плоскость, а затем беспорядочно падать.

Воздушный бой пары с самолетом-разведчиком и звеном истребителей противника. События происходили в январе 1944 г. Пара Як-1 (ведущий лейтенант Казаченко) прикрывала наземные войска. Командир авиационного полка по радио навел истребителей на вражеский разведчик ФВ-189. Облачность была 10 баллов, нижняя кромка не выше 1500 м.

Ведущий пары, зная тактику вражеских самолетов-разведчиков - уходить из-под атаки на свою территорию, применил такой маневр. Он приказал своему ведомому остаться внизу (маскируясь на фоне местности, истребитель был незаметным для фашистского экипажа), а сам поднялся под нижнюю кромку облачности, откуда атаковал ФВ-189. Открыв по нему огонь с дистанции 50—100 м, Казаченко подбил его. Поврежденный самолет противника метнулся вниз,

но здесь его обстрелял ведомый. Тогда ФВ-189 снова стал набирать высоту. Сверху на него пошел в атаку Казаченко и, подойдя вплотную к вражескому разведчику, прицельной очередью добил его.

Видимо, гитлеровский летчик все же успел вызвать по радио на помощь истребителей. К месту воздушного боя подошли 2 Ме-109 и 2 ФВ-190. Пара Ме-109 скрылась за облаками, а ФВ-190 устремились па пару Казаченко. Заметив фашистские истребители, советские летчики с набором высоты пошли на них в лобовую атаку. Вражеские истребители поспешно ушли вниз. Предвидя бой с находившимися выше облаков истребителями противника, ведущий пары начал увеличивать скорость, чтобы в ходе боя получить над противником превосходство в высоте. Тем временем на наши истребители из-за облачности стали пикировать два Ме-109.

Пара Як-1, набрав скорость, выполнила крутой боевой разворот и оказалась выше самолетов противника. Приказав ведомому атаковать ведомого вражеской пары, ведущий в лоб атаковал ведущего Ме-109. Тот, не приняв боя, горкой ушел за облака.

Ведомый гитлеровский летчик опоздал сделать маневр, был настигнут ведомым нашей пары, который сблизился с противником на большой скорости на продольно малую дистанцию 25-30 м и прицельной очередью сбил его.

Успех этого воздушного боя стал возможным благодаря тому, что советские летчики сочетали грамотный маневр с мощным и метким огнем и все время держали инициативу боя в своих руках.

Лейтенант Казаченко и его ведомый не только знали летно-тактические данные своего самолета, но и умело использовали их. Создавая преимущество в скорости, они добивались затем

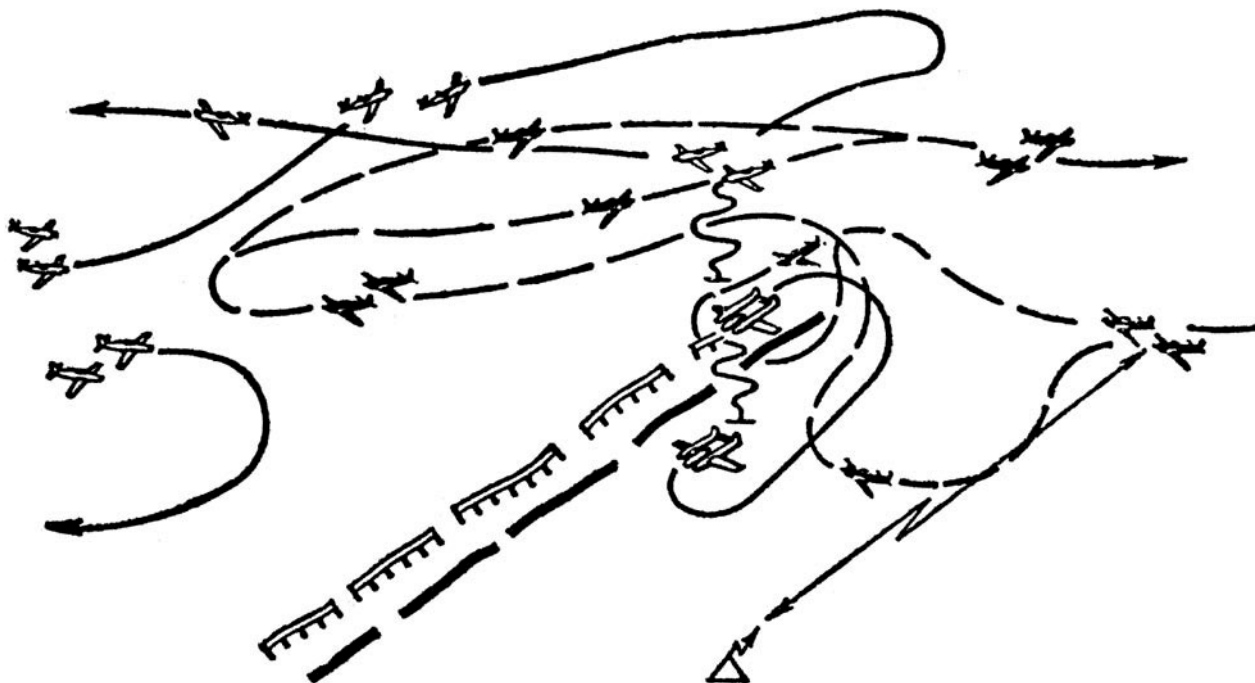


Рис. 2. Воздушный бой пары (ведущий лейтенант Казаченко) с самолетом-разведчиком и звеном истребителей противника в январе 1944 г.

превосходства над противником и в высоте, и побеждали его (рис. 2).

Действия пары по уничтожению аэростатов. Описываемые события произошли весной

1944 г. на Ленинградском фронте. На одном из участков фронта фашисты стали использовать привязной аэростат для ведения разведки позиций наших войск и корректирования огня артиллерии. Летчикам 171 иап было приказано уничтожить этот аэростат. Первый раз па выполнение задания вылетела пара Ла-5. При подходе истребителей к аэростату они были встречены плотным огнем зенитной артиллерии. Несколько попыток атаковать аэростат не увенчались успехом. Самолеты, изрядно посеченные осколками, вернулись на аэродром. Вылеты других истребителей тоже были безуспешными.

А вражеские наблюдатели между тем продолжали свою работу.

Уничтожение аэростата стало для полка одной из важнейших задач. Об этом же настойчиво просило летчиков командование наземных войск. После первых вылетов в полку разобрались в причинах неудач.

Хорошо прикрытый зенитками, аэростат можно было уничтожить только внезапной атакой. Нашим летчикам не удалось добиться этой внезапности. Кроме того, летчики старались атаковать цель сверху, уже находясь над нею. Противник издали замечал их подход, и зенитчики врага успевали изготовиться к отражению атаки.

В полку был выработан следующий тактический прием уничтожения аэростата. Предполагалось паре Ла-5 проскочить на бреющем полете в стороне от аэростата. Затем, углубившись на вражескую территорию, резко развернуться на 180° и атаковать аэростат с кабрирования.

Назначенные летчики тщательно изучили по крупномасштабной карте местность заданного района, продумали и согласовали свои действия на каждом этапе полета. После взлета полет проходил по намеченному плану. Самолеты шли в 20-30 км южнее аэростата.

- Аэростат поднят на высоту 500 метров, -сообщила летчикам радиостанция наблюдения.
- Вас понял, вижу его, — ответил ведущий.

Летчики разогнали самолеты до предельной скорости. Внизу блеснула р. Великая, отделявшая наши войска от противника. Самолеты были обстреляны зенитками. Но рвались снаряды далеко позади и значительно выше самолетов. Когда аэростат стал еле заметен, ведущий подал команду:

— Разворот вправо на сто восемьдесят!

Пара Ла-5 развернулась и взяла курс на цель. Впереди покачивался аэростат. Еще минута, другая - и под самолетами промелькнула деревушка. Это был рубеж перехода в набор высоты. Истребители резко взмыли вверх и открыли по аэростату огонь из пушек с дистанции 600—800 м. Аэростат вспыхнул и через несколько секунд превратился в серое облако дыма. Фашисты, опомнившись, открыли огонь по самолетам. Но было уже поздно — истребители вышли из зоны их огня.

В тот же день в эскадрилье был произведен разбор боевого вылета. Смелые и четкие действия летчиков вызвали у всех восхищение.

Боевые действия «охотников». 28 января 1944 г. пара самолетов Р-39 из состава 9 иап (ведущий старшин лейтенант А. Плотников) вылетела на «охоту», в район Николаева, Херсона. Нашим летчикам удалось подойти незамеченными к вражескому аэродрому. Наблюдая за аэродромом, они вскоре увидели, как с него взлетел самолет ФВ-200.

И одновременно летчики обнаружили, что над аэродромом патрулирует пара истребителей

противника. После взлета ФВ-200 взял курс па Одессу, а патруль стал его сопровождать.

Наши летчики пошли за противником и, выбрав удобный момент, внезапно сверху сзади под ракурсом 2/4 атаковали и сбили ФВ-200.

Истребители противника, заметив падение горящего самолета, безуспешно пытались обнаружить «охотников», но они уже успели скрыться.

Еще один пример.

В апреле 1945 г. шли ожесточенные бои па подступах к Берлину. Фашисты яростно сопротивлялись, но наши войска продолжали свое победоносное наступление. Нелегкой была обстановка не только на земле, но и в воздухе. Враг бросал с берлинских аэродромов большие группы самолетов - лучшее, что осталось от его потрепанных воздушных сил, на боевые порядки наших войск. 176 гиап имел задачу - вылетать на «охоту» в район Берлина. К вечеру 17 апреля вылетала на задание пара Ла-7 (ведущий дважды Герой Советского Союза капитан И. П. Кожедуб, его ведомый майор Д. Титаренко). Это был их пятый вылет за этот день. В воздухе в районе Берлина и Зееловских высот стояла густая дымка от пожаров на земле. Из-за плохой видимости можно было внезапно встретиться с противником. У фашистов, кроме того, было преимущество: они летели с запада, а наших летчиков слепили лучи заходящего солнца. Пара Ла-7 пересекла линию фронта на высоте 3500 м и подошла к северной части Берлина. Вскоре летчики обнаружили 4 ФВ-190 с подвешенными бомбами, летящих навстречу, стало ясно — собираются совершить удар по нашим войскам. Из-за плохой видимости противник был обнаружен неожиданно на близком расстоянии. Фашисты увидели нашу пару и открыли по ней огонь. В воздухе промелькнули трассы. Пара Ла-7 отвернула на 90° и с набором высоты ушла в сторону, в тыл фашистов. Уточнив тип и количество, ведущий доложил на КП о группе самолетов, и пара начала заход для атаки.

Противник, очевидно, решил, что советские летчики ушли, и продолжал полет.

Пара выполнила разворот и на предельной скорости сзади сверху начала сближаться с замыкающими самолетами колонны. Почти в упор Кожедуб открыл огонь. Одни ФВ-190, разваливаясь в воздухе, рухнул па окраину Берлина. Фашисты заметались. Некоторые начали сбрасывать бомбы. Боевой порядок вражеских самолетов нарушился.

Пара Ла-7 проскочила мимо вражеских самолетов, резко ушла вверх и пошла в новую атаку. Фашисты начали строить оборонительный круг. Но затем они, видимо, обнаружили, что в воздухе всего два советских самолета, и сами их атаковали.

В хвост к Кожедубу зашел ФВ-190. Титаренко отбил атаку и сбил фашиста. Завязался воздушный бой. Вскоре к месту боя подошла группа наших истребителей. Пара «охотников» из боя вышла и взяла курс на свой аэродром. Но при обратном полете, летчики впереди ниже себя обнаружили ФВ-190 с подвешенной бомбой. Вероятно, фашистский летчик вышел из боя и решил все-таки бомбить наши войска. «Охотники» настигли фашиста. Он заметил их, начал энергично маневрировать и со снижением, маскируясь фоном местности, постарался уйти. Но это ему не удалось. Атакой сверху Кожедуб сбил его ([рис. 3](#)).

Еще один пример. 19 августа 1944 г. пара Як-3 из состава 515 иап (ведущий капитан М. Н. Тюлькин) производила полет па «свободную охоту» в районе Магнушев, Маршамполь (южнее г. Варшава). Встреч с авиацией противника не было. На шоссе рядом с Козенице истребители

обнаружили колонны движущихся автомашин. Следуя вдоль шоссе «змейкой», летчики в результате нескольких атак подожгли три автомашины и уничтожили около 50 солдат противника.

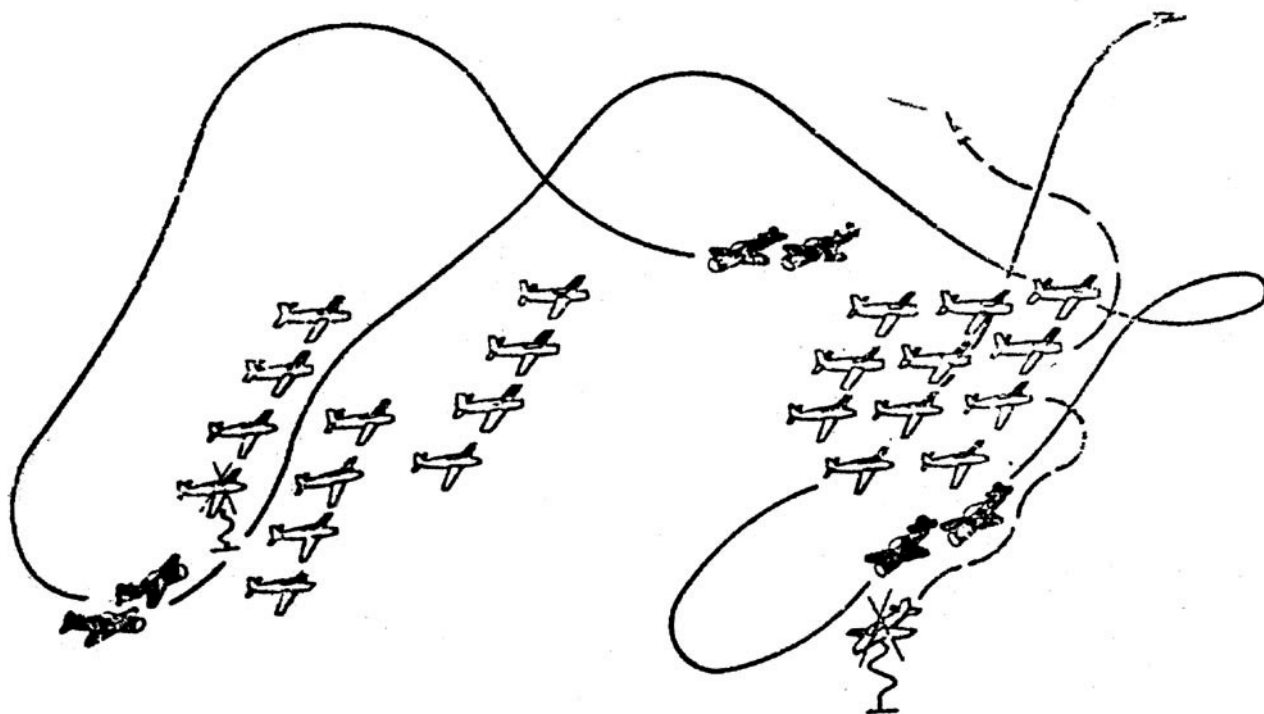


Рис. 3. Боевые действия пары «охотников» (ведущий дважды Герой Советского Союза капитан И. Н. Кожедуб) 17 апреля 1945 г.

Возвратившись на свой аэродром, истребители быстро дозарядились и через 40 мин вылетели снова в составе уже четырех Як-3, рассчитав, что автомашины противника еще не успеют уйти далеко. Действительно, на участке Козенище, Лугустув летчики обнаружили колонну в составе до 20 автомашин. На этот раз заход па цель выполнялся посамолетно со стороны солнца. Ввод в пикирование был начат с высоты 700 м под углом 30°. Вследствие удачного построения группы атака была непрерывной: к моменту выхода последнего самолета из первой атаки командир звена уже начинал вторую атаку. Этот прием обеспечивал одновременно и взаимное прикрытие. Двумя заходами истребителей было уничтожено шесть автомашин. Противодействия зенитной артиллерии не было.

Действия пары из засад. 1 июня 1944 г. два Як-9 (ведущий лейтенант Апостолов), находясь в готовности №1, приняли сообщение радиостанции наведения и от постов ВНОС о том, что в районе Чурилово на высоте 2000 м появился Хш-126. Через 30 с пара Як-9 взлетела. До подхода к району Чурилово летчики набрали высоту 2500 м. Радиостанция наведения, расположенная вблизи линии фронта, сообщила им, что противник ушел с курсом 270°. Возвращаясь па свою площадку, лейтенант Апостолов получил приказание от второй радиостанции наведения - идти в район Каменка, Дедня, где на высоте 2000 м корректировал огонь своей артиллерии самолет Хш-126. Придя в указанный район па высоте 2500 м, лейтенант Апостолов обнаружил на 200 м выше себя и на удалении 4 км этот самолет. Он шел на запад под прикрытием одного Ме-109. Самолеты противника наших истребителей не заметили.

Лейтенант Апостолов, набирая высоту, пошел за противником. В это время появился второй Me-109. Он выскочил вперед и, выполнив боевой разворот, с набором высоты начал сближаться с парой Як-9. Апостолов продолжал догонять Хш-126, однако последний вскоре скрылся в облаках.

Вражеский истребитель сблизился с парой наших истребителей и пытался выполнить атаку с кабрирования, но был своевременно контратакован Апостоловым и ушел с набором высоты. При выходе из этой атаки лейтенант Апостолов заметил атакующего его второго истребителя и пошел ему навстречу. Сближаясь, оба самолета открыли огонь с дистанции 800 м. Фашистский летчик в целях отворота накренил свой самолет влево. Этим воспользовался лейтенант Апостолов и с малой дистанции выпустил одну очередь, после чего истребитель противника еще больше накренился, перешел в пикирование и врезался в землю.

Во время преследования на пикировании вражеского истребителя другой Me-109 пытался сзади атаковать пару наших самолетов, но вскоре сам попал под огонь самолета младшего лейтенанта Вытнова и был им сбит.

Хорошая организация оповещения и наведения позволила паре наших летчиков своевременно обнаружить самолеты противника, а отличная профессиональная подготовка обеспечила уничтожение двух вражеских истребителей.

Одновременно с этим следует отметить, что корректировщик противника, являвшийся главной целью, сумел все же уйти из-под удара наших истребителей.

Второй пример. 26 мая 1944 г. на том же участке фронта пара Як-9 (ведущий лейтенант Чаплыгин), находясь в засаде, обнаружила на высоте 5000 м самолет Хе-111. Через минуту пара взлетела.

Во время набора высоты летчики пытались установить связь с радиостанцией наведения, но последняя и их вызовы не отвечала и нужной помощи в обнаружении воздушного противника не оказала. Выполняя полет на перехват Хе-111, наши летчики на высоте 300 м заметили другой самолет - Хш-126 и с ходу в боевом порядке «фронт пар» атаковали его сверху сзади.

Ведомый открыл огонь с дистанции 800 м. Самолет противника, обнаружив трассу, стал выполнять резкий маневр и со снижением уходит на занятую территорию. Чаплыгин продолжал преследовать Хш-126 и при попытке противника уйти глубокой спиралью на высоте 6000 м атакой сверху сзади сбил его. Ведомый прикрывал атаку своего командира.

Во время преследования Хш-126 зенитная артиллерия противника в районе Горки (железнодорожная ст. Погодино) открыла интенсивный заградительный огонь по самолету Чаплыгина; им удалось повредить двигатель его самолета.

По окончании преследования пара наших истребителей сверху сзади и под ракурсом 2/4 была атакована внезапно появившейся со стороны солнца парой ФВ-190. Ведомый, заметив атаку противника, резко повернул свой самолет влево, благодаря чему ведущий ФВ-190 проскочил мимо него, не открыв огня. В последующей атаке ФВ-190 удалось зайти в хвост самолета Чаплыгина и подбить его.

Чаплыгин при этом был ранен в руку. Несмотря на атаки противника, нашему летчику удалось со снижением оторваться от ФВ-190-и вернуться на свой аэродром.

Ведомый в это время был связан боем со вторым ФВ-190 и помощи своему ведущему оказать

не мог. Нашим летчикам в этом бою удалось не только перехватить вражеского корректировщика, но и уничтожить его. Однако ведущий пары лейтенант Чаплыгин при атаке самолета Хш-126 не учел возможного появления истребителей противника и не принял мер по обеспечению своих действий. Разумеется, диапазон действий пары, основной тактической единицы ИА, был много шире, чем приведенные примеры. Однако большинство выполняемых задач были близки к тем, которые показаны в настоящей главе. Хорошо слетанная пара тактически грамотных летчиков - истребителей являла собой весьма грозное оружие во время Великой Отечественной войны.

Глава 3

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ЗВЕНА

Звено истребителей являлось в годы Великой Отечественной войны наибольшим подразделением, способным, вести воздушный бой в одном «очаге» с сохранением визуальной связи между всеми экипажами. Звено было основной огневой единицей истребителей; оно составляло основу для построения групп различного тактического назначения. Оно способно было в ближнем воздушном бою нанести поражение не только равной по составу, но и количественно превосходящей группе истребителей противника. В последнем случае успех в бою определялся в первую очередь решительными, дерзкими действиями командира звена и умелым сохранением огневого и тактического взаимодействия между парами истребителей.

Командир звена должен был помнить, что обнаруженная группа самолетов противника может быть лишь частью его боевого порядка. Поэтому при выполнении первой атаки ведущей парой истребителей вторая пара должна была убедиться в безопасности атакующей пары от возможной контратаки ее другой тактической группой истребителей противника. Наиболее эффективными оказывались воздушные бои, в которых обе пары звена свободно маневрировали, направляя свои усилия на выполнение общей задачи.

В годы Великой Отечественной войны в предвидении воздушного боя звено рассредоточивалось по фронту и эшелонировалось в глубину на таком удалении, чтобы между парами постоянно сохранялась зрительная и огневая связь. В этих целях интервалы и дистанции между парами обычно устанавливались в пределах 200-400 м.

Воздушный бой с истребителями противника звено вело, как правило, на вертикальном маневре, добиваясь уничтожения его одиночных самолетов последовательными ударами пар с одного или разных направлений и сохраняя при этом принцип взаимного прикрытия.

Согласованность между парами в звене и их взаимное прикрытие являлось основным условием для достижения победы над противником, однако звено успешно действовало только в том случае, если оно было хорошо слетано. Победа достигалась обычно только при правильном распределении сил и четким взаимодействии между парами. Последнее обычно заключалось в нанесении одновременного удара по противнику с одного или разных направлений, а также в последовательном нанесении ударов. Если ударная пара была достаточно сильна для уничтожения противника, она переходила к его атаке, а прикрывающая пара в это время обеспечивала ее действия от атак с верхней полусферы. Если ударная пара выходила из атаки, то прикрывающая при необходимости наращивала ее удар и действовала уже под ее прикрытием.

Командир звена обязан был, исходя из обстановки в воздухе, предусмотреть характер боя и наметить ряд приемов и комбинаций, позволявших ведущему другой пары, не ожидая специальной

команды, правильно сочетать свои действия в бою с действиями его пары.

Приведем такой пример.

14 сентября 1943 г. звено Ла-5 из состава 3 иак, патрулируя в районе северо-восточнее Нежина, атаковало четверку ФВ-190, которая обстреливала наши войска. Первую атаку ведущая пара Ла-5 провела по замыкающему истребителю противника и сбила его. Прикрывающая пара в это время заняла исходное положение для атаки по второму ФВ-190, но осуществить ее не успела, так как истребители противника перешли на бреющий полет и на увеличенной скорости ушли в западном направлении. Звено снова собралось и вместе встретило 12 Ю-87, которые следовали в направлении нашей территории. Ведущая пара атаковала бомбардировщики противника, а вторая пара прикрывала ее от атак истребителей противника, которые появились вслед за группой Ю-87.

При выходе из атаки ведущая пара наших истребителей подвергалась атаке двух ФВ-190, но один из них еще до выхода на дистанцию действительного огня был сбит сверху сзади командиром прикрывающей пары, а второй вышел из боя. Во время пикирования прикрывающая пара наших истребителей была также атакована двумя ФВ-190, но их догнала в этот момент ударная пара, успевшая выполнить маневр для выручки прикрывающей пары.

Истребители противника прекратили атаки и вышли из боя, а звено наших истребителей стало набирать высоту и вскоре встретилось с новой группой бомбардировщиков противника, подходивших к району боя.

Командир звена приказал прикрывающей паре следовать его примеру и атаковать на встречных курсах второе звено фашистских бомбардировщиков в момент пикирования на наши войска. В результате атаки три Ю-87 были сбиты, после чего четверка Ла-5 провела еще три боя с бомбардировщиками и истребителями противника, уничтожив при этом один самолет ФВ-190 (шестой по счету в данном полете).

В результате правильного взаимодействия пар в звене, взаимного прикрытия и выручки в бою наши истребители добились большого успеха, не потеряв ни одного своего самолета. Когда же взаимодействие в звене нарушалось и командир звена не управлял в бою своими подчиненными, наши истребители были не в состоянии выполнить поставленную перед ними задачу и несли потери.

Вот один из таких примеров. 5 августа 1943 г. звено Ла-5, прикрывая наши войска в районе Любоши, Жули, Крушинки, на высоте 3000 м встретило четверку ФВ-190 и вступило с ней в бой. Командир звена не распределил силы перед боем, сам, стремясь добиться, личной победы, первым атаковал истребителей противника и сбил один ФВ-190. Противнику удалось вытеснить из района патрулирования прикрывающую пару наших истребителей и всеми силами атаковать ведущую пару. Первым в этой атаке был сбит командир звена. Его ведомый, отражая атаки противника, потерял зрительную связь со своим командиром и при попытке снизиться и определить принадлежность одного из упавших самолетов также был сбит при атаке сверху (прикрывающая пара никакого участия в бою не принимала).

Основной причиной гибели двух летчиков было плохое взаимодействие между парами в звене и отсутствие управления со стороны командира звена в бою.

Большую роль в организации взаимодействия играла предварительная отработка на земле

типовых вариантов воздушного боя. План воздушного боя, как показал опыт Великой Отечественной войны, должен был включать два-три варианта, не более. Способность летчиков звена не только действовать в соответствии с вариантами плана, но и проявлять разумную инициативу при изменении воздушной обстановки обеспечивала успех воздушного боя.

Рассмотрим далее некоторые типичные примеры воздушных боев звена истребителей по опыту Великой Отечественной войны.

Воздушный бой звена с истребителями и бомбардировщиками противника при прикрытии наземных войск. В августе - октябре 1943 г. наши войска проводили наступательные операции на направлении Духовщина, Смоленск, Новель, Витебск, Ярцево. Противник пытался сдержать наступление наших войск. Высокую активность проявляла бомбардировочная авиация противника. Она наносила удары по наземным войскам, как правило, эшелонировано группами по 6-9 самолетов с интервалом по времени до 2 мин на высотах 2000-4000 м, как правило, в утреннее время с 6 до 9 ч и вечером с 15 до 19 ч. При наличии облачности бомбардировщики шли за облаками, в районе цели снижались и производили бомбометание с самолетов Хе-111 с горизонтального полета, с самолетов Ю-88 и Ю-87 с пикирования. Высота ввода в пикирование была 2000-4000 м, вывода - 500-1000 м. Уход от цели производили: Ю-87 - на бреющем полете, Ю-88 и Хе-111—со снижением до малых высот.

Наши войска от ударов с воздуха прикрывала 3 ВА, в состав которой входила 240 иад; командовал дивизией полковник Г. В. Зимин. Наши истребители дежурили в воздухе группами от 4 до 10 самолетов. При появлении бомбардировщиков противника они или наводились по радио с ВПУ, или атаковали противника сами. При этом одна группа истребителей обычно связывала боем истребителей прикрытия, а вторая атаковала бомбардировщиков. Вот один из примеров такого воздушного боя.

7 октября 1943 г. звено Як-9Т из состава 900 иап под командованием лейтенанта Г. С. Лисецкого вылетело накрытие наземных войск на поле боя в районе оз. Сенница. На высоте 3000 м Лисецкий обнаружил девять Ю-88 под прикрытием четырех ФВ-190. Лисецкий дал команду атаковать фашистов. Самолеты противника, заметив наших истребителей, со снижением начали уходить на свою территорию, беспорядочно сбрасывая бомбы.

После двух атак сверху лейтенант Лисецкий и младший лейтенант А. И. Кученков сбили по одному Ю-88. В это время ФВ-190 атаковали наши истребители. Из них пара ФВ-190 атаковала пару старшего лейтенанта И. Е. Климова, ведомый которого отстал от ведущего и был ниже его на 400 м. Фашисты устремились на отставший самолет. Климов, сделав разворот влево, атаковал и сбил ФВ-190; Лисецкий, заметив, что ведомый Климова находится в угрожающем положении, устремился к нему на помощь. Он атаковал второй ФВ-190, но было поздно. Хотя Лисецкий и сбил врага, спасти нашего летчика не удалось.

Воздушный бой звена с истребителями и бомбардировщиками противника при прикрытии г. Геленджика. 12 ноября 1943 г. четверка ЛаГГ-3, патрулируя над линией фронта, обнаружила девять истребителей противника Ме-109. Ведущий четверки младший лейтенант Буйчашев со своим ведомым пошли в атаку на противника, ведущему второй пары было отдано приказание находиться выше и прикрывать первую пару. Воздушный бой перешел на вертикаль.

В ходе боя один Ме-109 зашел в хвост самолета Буйчашева, но был атакован и сбит прикрывающей парой. Атака была произведена сверху сзади под ракурсом 2/4 с последующим выходом боевым разворотом вверх. Огонь был открыт с дистанции 150—100 м. Второй Ме-109, пикируя до малой высоты, вышел из боя.

Через несколько минут Буйчашев обнаружил 8 Ю-87, идущих к линии фронта без прикрытия истребителей. Доложив об этом на пункт управления он получил приказание атаковать группу бомбардировщиков.

Ведущий звена, атакуя группу бомбардировщиков в лоб, заставил их развернуться. Строй бомбардировщиков был нарушен. После атаки четверка ЛаГГ-3 зашла в атаку с задней полусферы снизу и с дистанции 100-50 м осуществляла последующие атаки.

Бомбардировщики беспорядочно сбросили бомбы и стали уходить на свою территорию. Во время преследования было сбито 4 Ю-87. Наши истребители потерь не имели.

Воздушный бой звена с группой бомбардировщиков противника и истребителей в сложных метеорологических условиях. События происходили на Калининском фронте.

22 февраля 1942 г. звено И-16 под командованием лейтенанта В. Я. Алкидова вылетело на патрулирование. К заданному району группа подошла, маскируясь нижней кромкой облаков. Через несколько минут командир звена обнаружил впереди, на удалении 10-12 км, большую группу, которую прикрывали 8 Ме-109. Вместо практиковавшихся тогда атак «с хода в лоб» командир звена принял решение отойти от бомбардировщиков в сторону и, прикрываясь нижней кромкой облачности, атаковать их внезапно сверху. Атака была выполнена на большой скорости, огонь открыли с малой дистанции. Противник был ошеломлен внезапностью атаки.

Строй бомбардировщиков рассыпался, истребители противника не сумели организовать отражение атаки. Наши истребители сбили в этом бою четыре вражеских бомбардировщика и один истребитель. Враг беспорядочно сбросил бомбы, не дойдя до линии фронта, и повернул обратно. Наша группа потерь не имела.

Этот пример показывает правильность принятого лейтенантом Алкидовым решения на бой с численно превосходящим противником. Если бы Алкидов атаковал бомбардировщиков «с хода в лоб», начав сближение, как только увидел противника, т. е. с дистанции 10-12 км, то вполне вероятно, что истребители противника, обнаружив наших истребителей, могли сковать их боем. Командир звена правильно решил также использовать облачность для скрытного сближения и атаки с задней полусферы.

Заслуживает внимания и тот факт, что Алкидов заметил группу бомбардировщиков на довольно значительном удалении - 10-12 км. Вполне вероятно, что противник на таком расстоянии не мог обнаружить группу наших истребителей. Учитывая это, Алкидов решил совершить маневр на сближение с противником для наиболее выгодной атаки с задней полусферы.

Воздушный бой звена истребителей с группой бомбардировщиков противника при прикрытии железнодорожных объектов. 9 октября 1942 г. звено МиГ-3 под командованием лейтенанта Печеневского вылетело накрытие от ударов с воздуха железнодорожных перевозок на участке Бологое - Великие Луки. В это время на ж.-д. ст. Черный Дор (100км от ж.-д. ст. Бологое) находилось несколько немецких эшелонов с войсками и военными грузами.

Вскоре наши летчики обнаружили группу Хе-111, летевших на высоте 500 м в сторону ж.-д. ст. Черный Дор.

Печеневский решил всей четверкой атаковать группу фашистских самолетов, выбрав для своей атаки ведущего группы. Несмотря на сильный огонь бомбардировщиков противника Печеневский в паре со своим ведомым сумел подойти к ведущему группы бомбардировщиков на дистанцию 50-100 м и открыть по нему огонь. Но фашистский летчик, умело маневрируя и прикрываясь облачностью, ушел из-под атаки и продолжал вести свою группу к цели. Чувствовалось, что самолет ведет опытный летчик. Печеневский со своим ведомым снова произвели атаку по ведущему самолету, но опять, своевременно маневрируя, гитлеровец не дал возможности успешно завершить атаку нашим истребителям. Он настойчиво продолжал полет к цели, а за ним летела и вся группа. Тогда Печеневский решил таранить врага. Риск был огромным. Высота всего 500 м. Но стремление во что бы то ни стало выполнить боевую задачу - не допустить бомбометания по воинским эшелонам - побудило Печеневского пойти на такой риск.

Сблизившись с противником, советский летчик хотел винтом своего самолета отрубить хвостовое оперение вражеского самолета, но противник разгадал его замысел и успел отвернуть самолет. Печеневский сделал вторую попытку таранить противника. В этот раз он точно рассчитал маневр и разрушил правое крыло Хе-111. Самолет противника резко накренился, начал падать и в 1,5 км от станции Черный Дор врезался в землю, взорвался от своих бомб и сгорел.

Но и самолет Печеневского потерял от удара управляемость, и летчик на малой высоте покинул самолет. Приземление произошло благополучно недалеко от места падения самолета противника.

Гибель ведущего группы фашистских самолетов расстроила всю группу противника. Беспорядочно сбросив бомбы и скрываясь в облаках, они поспешно ушли на свою территорию.

Позже было установлено, что экипаж сбитого Хе-111 имел большой боевой опыт и принимал активное участие в разрушении городов Западной Европы. Командир экипажа, полковник, имел два Железных креста, медаль и высшую награду фашистской Германии - «Дубовые листья», у второго члена экипажа, тоже полковника, был Железный крест.

Второй пример. События происходили на Воронежском фронте. В мае 1943 г. в результате бомбардировочных ударов по ж.-д. мосту через р. Тим (3 км восточное ж.-д. ст. Черемисино) движение на линии Курск-Касторное было прервано, на станции Щигры скопились воинские эшелоны, и противник начал их бомбить.

8 мая 1943 г. звено Як-1 и Як-7 из состава 910 иап под командованием капитана Потапова вылетело на перехват группы самолетов противника и было по радио с КП оперативной группы направлено в район ж.-д. ст. Щигры, которую в это время бомбили вражеские самолеты. Вскоре ведущий группы капитан Потапов получил с КП вторую команду: «Идите на перехват - группа противника уходит на север».

Наши истребители в районе Мало-Архангельска на высоте 3000 м обнаружили большую группу Ю-88 под прикрытием 16 ФВ-190. Бомбардировщики шли колонной четверок в строю вытянутого левого пеленга, имея в группах прикрытия по шестерке ФВ-190 справа и слева и четверку ФВ-190 сзади.

Потапов принял решение прорваться всей четверкой к бомбардировщикам и атаковать их с малой дистанции. Набрал высоту 3500 м, звено наших истребителей стремительно пошло в атаку на бомбардировщиков. Истребители прикрытия противника атаковали наши самолеты, что бы отсечь их от своих бомбардировщиков. Завязался воздушный бой. Строй звена наших самолетов распался. Пары стали вести бой самостоятельно. Он протекал таким образом.

Пара ФВ-190 попыталась зайти в хвост нашей ведомой паре, но была своевременно ею обнаружена. Уклоняясь от атаки противника, ведомая пара стала в левый вираж, стремясь выйти в заднюю полусферу ФВ-190. Самолеты противника прекратили атаку и ушли вверх. Ведомая пара, преследуя их, обнаружила, что другая пара ФВ-190 сверху слева заходит в атаку на нашу ведущую пару. Ведомая пара атаковала эту пару ФВ-190, в результате чего один ФВ-190 был подбит и вышел из боя. В этот момент пара других истребителей противника стала заходить в хвост нашим истребителям. Заметив это, ведомая пара стала в правый вираж. Противник боя не принял, и пара ФВ-190 боевым разворотом ушла вверх в облачность. Выйдя из виража и развернувшись вправо, ведомая пара обнаружила 2 ФВ-190, идущих в атаку на нашу ведущую пару, и 1 Ю-88, оторвавшийся от группы. Ведущий ведомой пары старший лейтенант Гаенок принял решение - самому связать боем пару ФВ-190, а своему ведомому приказал атаковать Ю-88. Гаенок вступил в бой с двумя ФВ-190, атакуя их под ракурсом 4/4. Противник принял бой на виражах с одновременным снижением до бреющего полета. Наш летчик зашел в хвост ведомому самолету противника, но фашистские летчики с резким набором высоты вышли из боя. Потеряв зрительную связь с летчиками группы, старший лейтенант Гаенок возвратился на свой аэродром.

В это время его ведомый лейтенант Дердяшенко сверху сзади под ракурсом 1/4 атаковал Ю-88 и, ведя огонь с дистанции 100—70 м, сбил его. Выйдя из атаки вправо вверх, лейтенант Дердяшенко увидел двух парашютистов, выбросившихся из сбитого Ю-88, и одновременно обнаружил справа ниже двух истребителей ФВ-190. Подойдя незамеченным сзади сверху слева, Дердяшенко под ракурсом 1/4 атаковал ведомого, дав одну длинную очередь с дистанции 150—100 м, после чего вышел из атаки вверх вправо. При выходе из атаки он заметил, что па него идут в атаку на встречных курсах два ФВ-190. Лейтенант Дердяшенко ушел из-под атаки вправо вниз в облака. Выйдя из облаков самолетов противника не обнаружил и вернулся на свой аэродром.

Ведущий звена капитан Потапов и ведомый лейтенант Власов, набирая высоту после первой атаки, вошли в облака. Пробив облачность, лейтенант Власов потерял своего ведущего капитана Потапова, но заметил самолет противника ФВ-190, который тоже вышел из облаков и стал разворачиваться вправо. Власов скрытно сблизился с ФВ-190 и с дистанции 20-30 м подбил его. Сделав левый разворот, Власов обнаружил второй самолет ФВ-190, который шел относительно него с курсовым углом 90° с набором высоты. Советский летчик, повернув влево, сзади снизу под ракурсом 2/4 с дистанции 30-20 м открыл огонь по самолету противника; тот сразу же перевернулся через крыло и стал штопорить. Вслед за ним перевел свой самолет в пикирование и лейтенант Власов. На пикировании он дал еще одну очередь по штопорящему самолету противника, и, видя, что он падает, вышел из атаки и пошел с набором высоты с целью отыскать своего ведущего. В это время он увидел четырех снижающихся парашютистов, одним из которых был капитан Потапов.

В результате этого напряженного боя наши летчики сбили два самолета противника (Ю-88 и

ФВ-190), а один Ф-190 подбили, потеряв при этом один свой самолет. Причина потери - нарушение управления и взаимодействия в звене,

Воздушный бой звена истребителей при сопровождении штурмовиков. 20 мая 1944 г. звено Як-9 под командованием майора Дергача вылетело для сопровождения восьми Ил-2. В ходе сопровождения в районе н. п. Селище летчики обнаружили 6 ФВ-190.

Фашистские истребители, выйдя из облаков, начали попарно с набором высоты расходиться, видимо, они рассчитывали частью сил сковать боем наши истребители и остальными самолетами атаковать штурмовиков. Правым разворотом майор Дергач зашел в хвост двум ФВ-190 и с дистанции 150 м атаковал их. В это время другая пара ФВ-190 проскочила вниз для атаки Ил-2. Резким полупереворотом майор Дергач зашел в хвост ведомому этой пары ФВ-190 и с дистанции 75—50 м под ракурсом 1/4 тремя очередями сбил его. Развернувшись вправо, Дергач отразил атаку двух ФВ-190 от своего ведомого.

В это время ведущий второй пары, зайдя в хвост третьей паре ФВ-190 под ракурсом 0/4, с дистанции 200 м открыл огонь. В результате самолет противника задымил и с резким снижением ушел к земле.

Фашистские истребители от дальнейшего боя отказались и ушли в облака. Наши самолеты продолжали сопровождать Ил-2.

Следует отметить, что благодаря хорошей осмотрительности ведущего группы майора Дергача истребители противника были своевременно обнаружены, а их маневр разгадан. В результате четкого тактического взаимодействия пар в звене самолеты противника были скованы ударной группой и не допущены к штурмовикам группой непосредственного прикрытия. В результате боя были сбиты 2 ФВ-190. Наши истребители и Ил-2 потерь не имели ([рис. 4](#)).

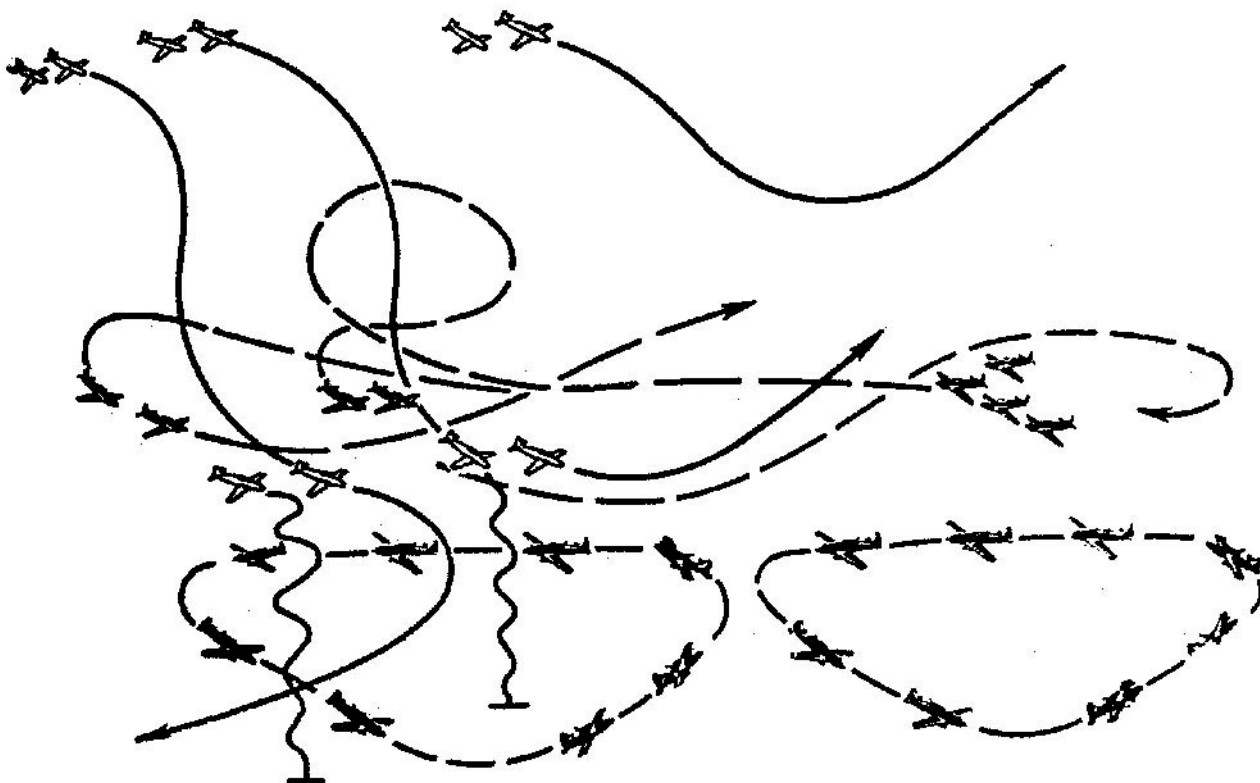


Рис. 4. Воздушный бой звена под командованием майора Дергача при прикрытии штурмовиков 20 мая 1944 г.

Воздушный бой звена истребителей при штурмовых действиях по наземным войскам противника. В сентябре 1941 г. звено И-153 под командованием капитана И. И. Полуднина получило задачу нанести удар по колонне мотоциклистов, двигавшейся по шоссе к линии фронта. Разведка сообщила, что над колонной противника патрулирует звено Ме-109. Оценив обстановку, командир звена решил, что одна пара звена будет штурмовать колонну мотоциклистов, другая, находясь выше штурмующей пары, прикрывать ее действия. Обе пары должны были сохранять между собой зрительную связь.

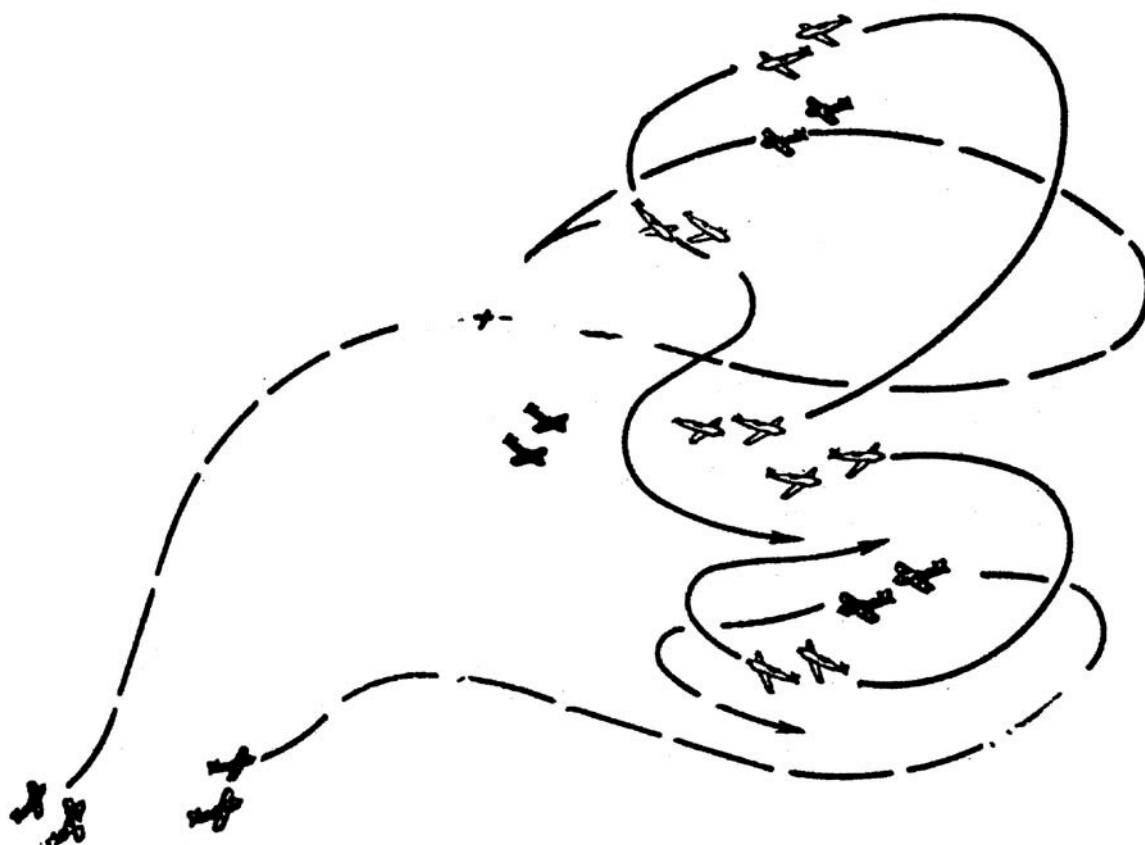


Рис. 5. Воздушный бой звена под командованием капитана И. И. Полуднина при штурмовых действиях по наземным войскам в сентябре 1941 г.

На высоте 50—100 м, маскируясь на фоне местности, советские самолеты вышли в район цели. В то время, когда ведущая пара во главе с Полудниным на бреющем полете подошла к колонне мотоциклистов и, сделав горку, атаковала ее, ведомая пара, имея превышение над патрулирующим звеном Ме-109, атаковала его сверху со стороны солнца. Строй истребителей противника, застигнутых врасплох, был нарушен. Но, оправившись от первой атаки советских самолетов, пара Ме-109 скрылась за облаками, другая пара стала пикированием выходить из-под удара, стремясь увлечь наши самолеты на малую высоту и тем самым поставить их под удар своей пары, скрывавшейся в облаках.

Но замысел врага был разгадан. Ведущий прикрывающей пары младший лейтенант В. С. Бабий прекратил преследование пикирующих истребителей противника и занял место в боевом порядке, надежно прикрывая действия пары, штурмующей колонну мотоциклистов. Когда

штурмующая пара с набором высоты выходила из атаки, истребители противника, находившиеся в облаках, ринулись на нее в атаку. Прикрывающая пара своевременно заметила это. Благодаря тому, что прикрывающая пара строго сохраняла свое место в боевом порядке и вела активный поиск противника, советские истребители получили возможность быстро нанести удар по атакующей паре противника, им удалось с малой дистанции сзади сверху сбить ее ведущего. В то же время летчики звена не упускали из виду и ту пару истребителей противника, которая выходила пикированием из боя. Набрав высоту, она пыталась атаковать штурмующую пару И-153. Прикрывающая пара младшего лейтенанта Бабия, находясь выше самолетов врага, пошла на сближение с ним. Под угрозой атаки сверху вражеские истребители отказались от атаки и стали в оборонительный круг.

Прикрывающая пара советских истребителей продолжала сковывать их боем, а ведущая пара в это время наносила эффективные удары по вражеской колонне мотоциклистов.

Боевое задание звеном было выполнено успешно. Этому в немалой степени способствовали умелое сохранение прикрывающей парой своего места в боевом порядке и боевая активность летчиков звена ([рис. 5](#)).

Глава 4

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ЭСКАДРИЛЬИ

В годы Великой Отечественной войны истребительная авиационная эскадрилья являлась основным тактическим подразделением истребительной авиации. Она была такой группой, которая располагала достаточным количеством самолетов для оказания противодействия бомбардировщикам противника одновременно на двух-трех эшелонах, обеспечивала взаимное прикрытие звеньев в бою и успешное ведение его в вертикальной плоскости с равными силами истребителей противника, обладала хорошей маневренностью и способностью самостоятельно действовать в отведенной ей полосе или районе.

Подготовка летного состава к боевым вылетам проводилась в эскадрилье. Боевую задачу командир эскадрильи получал лично от командира полка в форме устного боевого приказа или боевого распоряжения. После получения боевой задачи командир эскадрильи уяснял ее, определял время, необходимое летному составу для подготовки к выполнению боевой задачи, и затем, исходя из резерва времени, оценивал обстановку и ставил боевую задачу звеньям. Далее командиры звеньев готовили свои экипажи, уточняя порядок действий каждого из них в боевом полете, старшие летчики уточняли и отрабатывали с ведомыми порядок взаимных действий в боевом полете, особенно при ведении воздушного боя.

Боевой порядок эскадрильи в воздухе был эшелонирован по высоте. Многоярусное расположение эскадрильи истребителей целесообразно было строить по звеньям, так как группы большего состава были маломаневренны и трудно управляемы. При этом в конкретных условиях обстановки для сохранения взаимодействия между звеньями достаточно было расположить их в два-три яруса с превышением относительно друг друга в 500-1000 м. Такое превышение позволяло нижнему звену после выполнения им боевого разворота подойти к верхнему звену и оказать ему при необходимости содействие в бою или уйти под его защиту. При выполнении задания эскадрилей в составе более восьми самолетов одно звено или пара выделялись в резерв командира эскадрильи - и располагались выше прикрывающего звена.

Воздушный бой эскадрильи строился на основе огневого взаимодействия входящих в ее состав звеньев, которые эшелонировались по высоте и в соответствии с планом боя наносили, удар или наращивали его, взаимно прикрывая друг друга. Если ударное звено вступало в бой, то прикрывающее звено обеспечивало его от возможных атак истребителей противника, особенно с верхней полусферы, и при благоприятных условиях обстановки наносило удары по группе или одиночным самолетам противника. Резерв вводился в действие по сигналу командира эскадрильи для наращивания усилий одного из звеньев. В зависимости от обстановки в воздухе и плана боя резерв мог действовать и по своему усмотрению.

Успех боя эскадрильи зависел; прежде всего, от умения ее командира правильно распределять силы перед началом боя и в процессе его и от координации действий звеньев, входящих в состав эскадрильи, а также от подготовки к выполнению боевого задания, т. е. разработки перед вылетом плана боя.

Четкая согласованность действий ударного, прикрывающего и резервного звеньев оказывала существенное влияние на благоприятный исход боя. И наоборот, нарушение взаимодействия между ними приводило к потерям наших самолетов. Вот один из этих примеров.

22 октября 1943 г. эскадрилья в составе 10 Ла-5 прикрывала наши войска в районе Ходоров, Ромашка, Колесици. Боевой порядок эскадрильи состоял из ударного и прикрывающего звеньев, находившихся на высотах 2500 и 3500 м соответственно.

Пара самолетов Ла-5 составляла резерв командира эскадрильи. Она маневрировала выше прикрывающего звена и по радио докладывала командиру эскадрильи о том, что делается в верхней полусфере. Во время патрулирования она доложила командиру группы о подходе к полю боя двух десятков самолетов Ю-87, которые следовали на высоте 3500 м под прикрытием 12 ФВ-190 и Ме-109.

Командир группы приказал командиру прикрывающего звена гвардии капитану Мишустину, используя резерв, сковать боем истребители противника, а сам во главе ударного звена стал набирать высоту, маскируясь солнцем. В тот момент, когда группа истребителей противника была атакована сверху прикрывающим звеном наших истребителей, ударное звено произвело атаку по первой девятке Ю-87.

Истребители противника, пользуясь превосходством в силах, охотно приняли бой.

Прикрывающее звено наших истребителей в ходе боя потеряло связь не только с летчиками второй пары, но и со своим ведомым. Ударное звено, возглавляемое командиром группы, было атаковано парой ФВ-190. В результате того, что командир группы стремился в этот момент управлять действиями летчиков прикрывающего звена, ударное звено рассыпалось и потеряло при этом один самолет.

Чрезмерное ограничение инициативы командира прикрывающего звена привело к бездеятельности в отношении управления боем и тактически неправильным атакам, которые выполнялись им без прикрытия и взаимодействия со своими подчиненными. Рассыпавшись по одному, прикрывающее звено оказалось не в состоянии предотвратить нападение истребителей противника на ударное звено и своей задачи не выполнило. Ударное звено из-за отсутствия управления также раскололось, понесло потери и было вытеснено из охраняемого района вдвое меньшими силами противника.

В бою командир эскадрильи, как правило, не мог управлять отдельными самолетами и даже парами. С этой обязанностью успешно справлялся лишь командир звена. Эскадрилья в составе 8-12 самолетов была наибольшей группой, которой мог успешно управлять в бою командир эскадрильи через командиров звеньев. Она была достаточно мощной, чтобы выполнять самостоятельные задачи в назначенной ей полосе или районе. Увеличение количества самолетов, действующих в составе эскадрильи, часто стесняли маневр звеньев, нарушало взаимодействие их в бою и вносило путаницу в управление.

При выполнении задачи сопровождения бомбардировщиков или штурмовиков командир истребительной авиационной эскадрильи обычно находился в составе ударной группы которой лично управлял в бою, и координировал действия остальных групп, предоставляя возможность их командиру управлять боем своих подчиненных.

При появлении истребителей противника командир эскадрильи немедленно информировал об этом своих летчиков и командиров прикрываемых групп. Затем, если это было необходимо, отдавал приказания об изменении боевого порядка эскадрильи, вводил в действие резерв или в составе своей группы отражал первый удар воздушного противника.

Если командир эскадрильи непосредственно вступал в бой, то и в этом случае взаимодействие между всеми группами, как правило, не нарушалось. Оно сохранялось благодаря хорошей подготовке летчиков к выполнению задания на земле, а также умению командиров звеньев наращивать усилия в бою и своевременно оказывать взаимную поддержку. Успех воздушного боя часто решался группой резерва, летчики которой стремительными ударами сверху вынуждали истребителей противника прекращать бой, обеспечивая тем самым летчикам других групп возможность сохранения своего места в общем боевом порядке. Для наших истребителей это было особенно важно, так как в результате затяжного воздушного боя они могли оторваться от сопровождаемых самолетов.

Рассмотрим далее боевые примеры действий эскадрильи в годы войны.

Воздушный бой эскадрильи при прикрытии своих войск. 6 июля 1943 г. группа в составе 10 Як-7 под командованием Героя Советского Союза капитана И. С. Зудилова прикрывала боевые порядки наших войск в районе Поныри, Малоархангельск.

На высоте 1500 м наши истребители сверху из-за облачности были атакованы группой до 12 ФВ-190. В результате первой атаки был сбит один Як-7, летчик которого выбросился с парашютом и приземлился на нашей территории. В последующем воздушный бой проходил в облачности и в ее разрывах, со снижением с 1500 до 500-600 м, как на вертикалях, так и с использованием маневра в горизонтальной плоскости.

Капитан Зудилев на высоте 1200 м атакой сбоку снизу с дистанции 100 м сбил один ФВ-190 (тот пытался зайти в хвост одному из наших самолетов). Старший лейтенант Савченков на высоте 1400 м атакой снизу справа с дистанции около 100 м длинной очередью также сбил самолет противника. На высоте 800-1000 м лейтенант Маслов боевым разворотом снизу атаковал, и с дистанции 100-50 м сбил третий ФВ-190. Гвардии сержант Якимович на высоте 1000-1200 м атакой сверху справа сбил еще один ФВ-190. Потеряв четыре самолета, истребители противника вышли из боя.

В этом воздушном бою в полной мере проявилась характерная особенность самолетов ФВ-190: на малых высотах они были значительно слабее истребителей Як-7, которые легко настигали противника и свободно выходили из атаки. Это и учитывали наши летчики в воздушных боях. Тактический же просчет летчиков группы Зудилова заключался в том, что, несмотря на наличие облачности и необходимость в связи с этим повышения осмотрительности при полете под ней, первая атака противника оказалась для некоторых наших летчиков внезапной, что и являлось основной причиной гибели одного из наших самолетов.

В последующем, как показывает ход боя, решительные действия наших истребителей,

сочетаемые с правильным и полным использованием боевых возможностей самолета Як-7, обеспечили преимущество в воздушном бою и его успех.

Еще один пример. 8 июля 1943 г. 6 Як-9 под командованием капитана Силукова прикрывали свои войска в районе Снова, Поньри-2 и по радио была наведена на шестерку ФВ-190, шедшую ниже наших самолетов.

Используя превышение в 500 м, четверка наших истребителей немедленно атаковала противника, оставив вверху для обеспечения своих действий пару Як-9. После первой же атаки боевой порядок группы противника был нарушен.

Капитан Силуков под прикрытием ведомого летчика сверху зашел в хвост одному из ФВ-190 и с большой дистанции дал очередь; самолет противника был подбит и круто пошел вниз. Силуков продолжал преследовать его до высоты 200 м, после чего ФВ-190 перешел в отвесное пикирование и врезался в землю. В момент преследования Силуков сзади был атакован одним из истребителей противника, но атака была своевременно отражена второй парой ударного звена.

В ходе воздушного боя один ФВ-190 пытался зайти в хвост ведомому пары старшего лейтенанта Смелова. Последний, заметив это, стал в вираж и, зайдя противнику в хвост, с дистанции 100 м открыл огонь, после чего самолет противника перевернулся и вошел в пикирование. Смелов под прикрытием младшего лейтенанта Зеленцова начал его преследовать. На высоте 1500 м противник вышел из пикирования и сделал попытку уйти боевым разворотом. Смелов, воспользовавшись этим, снизу сзади с дистанции 20-30 м дал короткую очередь, после чего ФВ-190 снова вошел в пикирование и, не выходя из него, врезался в землю.

В итоге воздушного боя наши истребители сбили два самолета противника. Своих потерь не было.

Вступление в бой наших истребителей было выполнено тактически грамотно: полностью использовалось преимущество в высоте; атака прикрывалась сверху заранее выделенной парой, которая сковывала истребителей противника. Дальнейшие действия наших летчиков отличались хорошо отлаженным взаимодействием внутри пар и между ними:

один атакует, а второй прикрывает его атаку, отражая все попытки противника зайти в хвост.

В этом бою наши летчики проявили свою настойчивость и упорство. Не допуская свободного выхода из боя подбитых самолетов противника, они преследовали их и добивались полного уничтожения.

Второй пример. В ночь на 6 марта 1945 г. гитлеровские войска начали проводить наступательную операцию в районе оз. Балатон. Противник встретил упорное сопротивление советских войск. Развернулись тяжелые бои на земле и в воздухе.

В ходе этих боев перед эскадрилей Героя Советского Союза капитана А. И. Колдунова, входившей в состав 866 иап, была поставлена задача - прикрывать от ударов с воздуха войска в районе Аба, Шарбоград, Деч. В район, патрулирования вылетели 7 Як-3 под командованием командира эскадрильи. Зная тактику врага, капитан Колдунов распределил обязанности в бою следующим образом: часть самолетов под его руководством должна была вести борьбу с фашистскими штурмовиками, а другая, возглавляемая старшим лейтенантом Н. Г. Сурневым, сковывать боем вражеские истребители. Группа Колдунова вышла в район патрулирования на

высоте 2500 м, группа Сурнева - заняла положение правее и на 400 м выше ее.

Выполняя глубокий вираж, капитан Колдунов заметил две группы вражеских самолетов: в первой 10 ФВ-190, чуть сзади их еще 8 ФВ-190. Они шли в сторону позиций советских войск на высоте 2000 м. Колдунов повел свою группу на сближение с первой группой ФВ-190. С дистанции 70-50 м он открыл огонь по ведущему самолету фашистов и сбил его.

Группа Колдунова ушла вверх, занимая исходное положение для новой атаки. Уже на развороте Колдунов увидел, как второй ФВ-190 вошел в крутое пике, оставляя за собой шлейф дыма. Он был подбит другим летчиком группы. Сурнев, находясь со своим ведомым выше основной группы, внимательно следил за восьмеркой Ме-109. Она почему-то не торопилась вступать в бой. Тогда Сурнев решил сам атаковать вторую группу. В ходе атаки он сбил ФВ-190. При выходе из атаки его группа была атакована четверкой Ме-109. Сурнев, используя маневренные преимущества Як-3, вывел свою группу из-под удара и стал заходить в хвост неприятельским самолетам. Почувствовав опасность, фашистские летчики дрогнули, два из них переворотом ушли вниз, а два других стали в вираж. Сурнев внезапной атакой сзади снизу сбил ведомый Ме-109, а старший лейтенант Космин длинной пушечной очередью поджег ведущий Ме-109. Уцелевшие фашистские самолеты покинули поле боя. Капитан Колдунов, собрав эскадрилью, повел ее на свой аэродром. Задание было выполнено: штурмовики противника не были допущены к позициям наших войск (рис. 6).

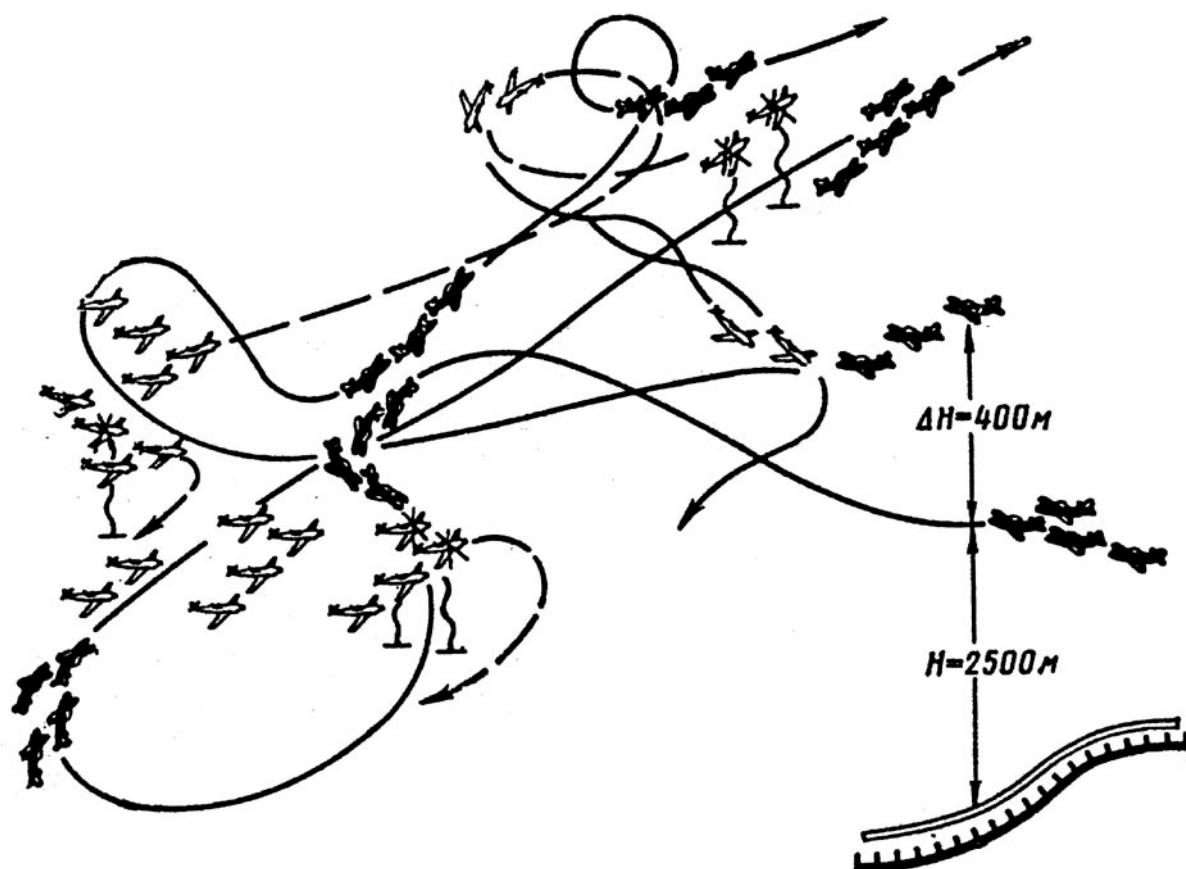


Рис. 6. Воздушный бой эскадрильи под командованием Героя Советского Союза капитана А. И. Колдунова. при прикрытии наземных войск 9 марта 1945 г.

Пример третий. 29 апреля 1943 г. 9 Як-1 под командованием капитана Лапшина, прикрывая свои войска в районе станиц Крымская и Абинская, на высоте 3500 м обнаружили 12 Ю-88, идущих в плотном боевом порядке под прикрытием 12 Ме-109. Наши истребители имели в ударной группе 5 Як-1. Сковывающая группа под командованием старшего лейтенанта Кривякова состояла из четырех Як-1. Сделав разворот, наши самолеты подошли к группе противника со стороны солнца. Ударная группа атаковала бомбардировщики противника, а сковывающая - прикрывающие истребители. В результате первой атаки, оказавшейся внезапной для противника, были сбиты 2 Ме-109.

Боевой порядок бомбардировщиков после первой атаки ударной группы нарушился, и оторвавшиеся от строя отдельные Ю-88 атаковались парами Як-1. В результате один Ю-88 был сбит и один подбит, вся группа бомбардировщиков противника рассеялась и, не выполнив задачи, вышла из боя.

После этого ударная группа наших истребителей пришла на помощь сковывающей группе, которая вела бой с истребителями прикрытия. Совместными усилиями обеих групп было сбито еще 2 Ме-109, после чего истребители противника вышли из боя и ушли на свою территорию. Наши самолеты потерь не имели.

В этом бою наши летчики действовали тактически грамотно: сковывающая группа вступила в бой с основными силами истребителей противника. Ей удалось первой внезапной атакой уничтожить часть самолетов противника, что привело в замешательство летчиков противника и придало уверенности нашим истребителям. Кроме того, ей удалось втянуть в бой всех истребителей противника. В результате этого бомбардировщики противника остались без прикрытия, понесли значительные потери и вынуждены были отказаться от выполнения задачи (рис. 7).

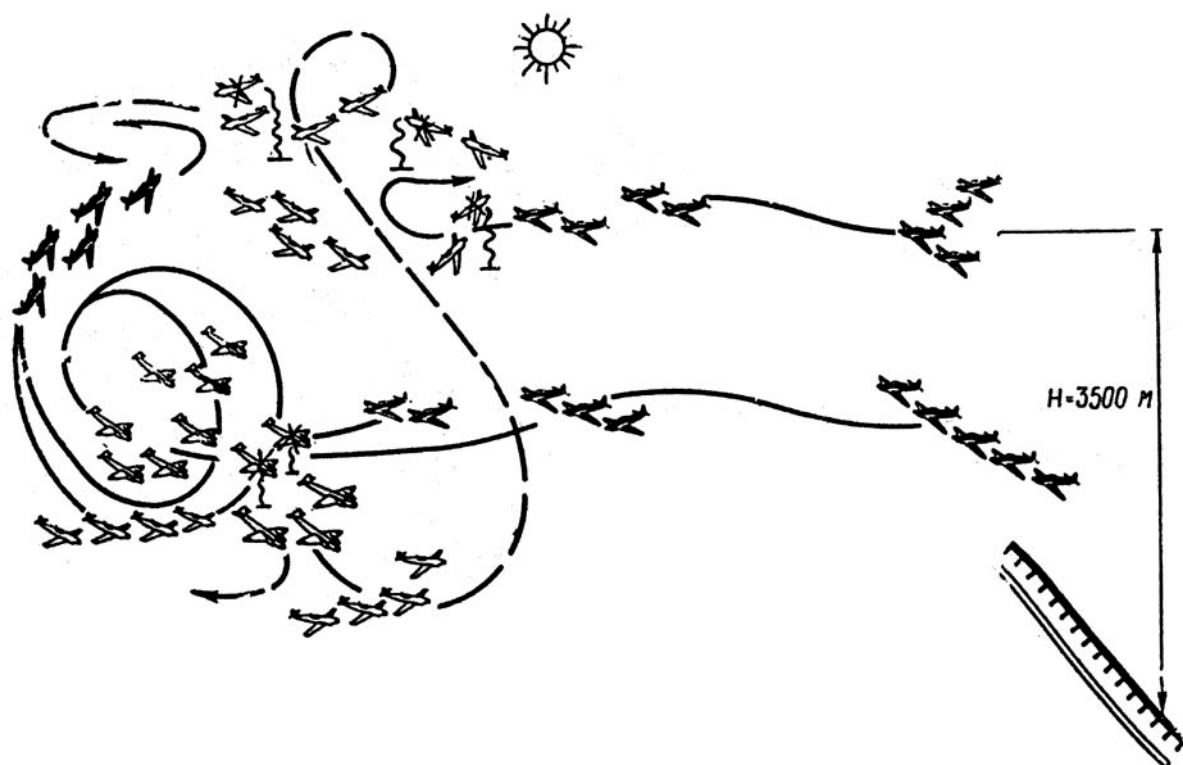


Рис. 7. Воздушный бой эскадрильи под командованием капитана Лапшина при прикрытии наземных войск 29 апреля 1943 г.

Воздушный бой эскадрильи истребителей во взаимодействии с зенитной артиллерией.

1 июля 1942 г. над Мурманском патрулировали 7 самолетов «харрикейн» 78 иап. Во время патрулирования летчиками была замечена серия разрывов снарядов зенитной артиллерии, которая являлась сигналом для наведения истребителей на самолеты противника. Следуя в указанном направлении, командир группы капитан П. Г. Сгибнев обнаружил 9 Ю-87, летящих на высоте 3000 м под прикрытием двух групп истребителей: первая в составе четырех Ме-109 впереди и выше своих бомбардировщиков, вторая - пара Ме-109 с небольшим превышением за первой группой. Бомбардировщики держали курс на Мурманск. Истребители противника, не заметив патрулирующих над Мурманском наших истребителей, отделились от общей группы и пошли в направлении полевого аэродрома Ваенга, имея, по-видимому, задачу блокировать аэродром, не допустив взлета истребителей на отражение удара бомбардировщиков по порту Мурманск. Сгибнев решил немедленно атаковать бомбардировщиков спереди. Стремительность атаки, отсутствие прикрывающих истребителей противника вынудили бомбардировщиков сбросить бомбы, не долетая до цели, развернуться, нарушить строй и уйти по одиночке на свою территорию. Преследуя противника, летчики группы Сгибнева сбили семь самолетов противника, не потеряв при этом ни одного своего самолета (рис. 8).

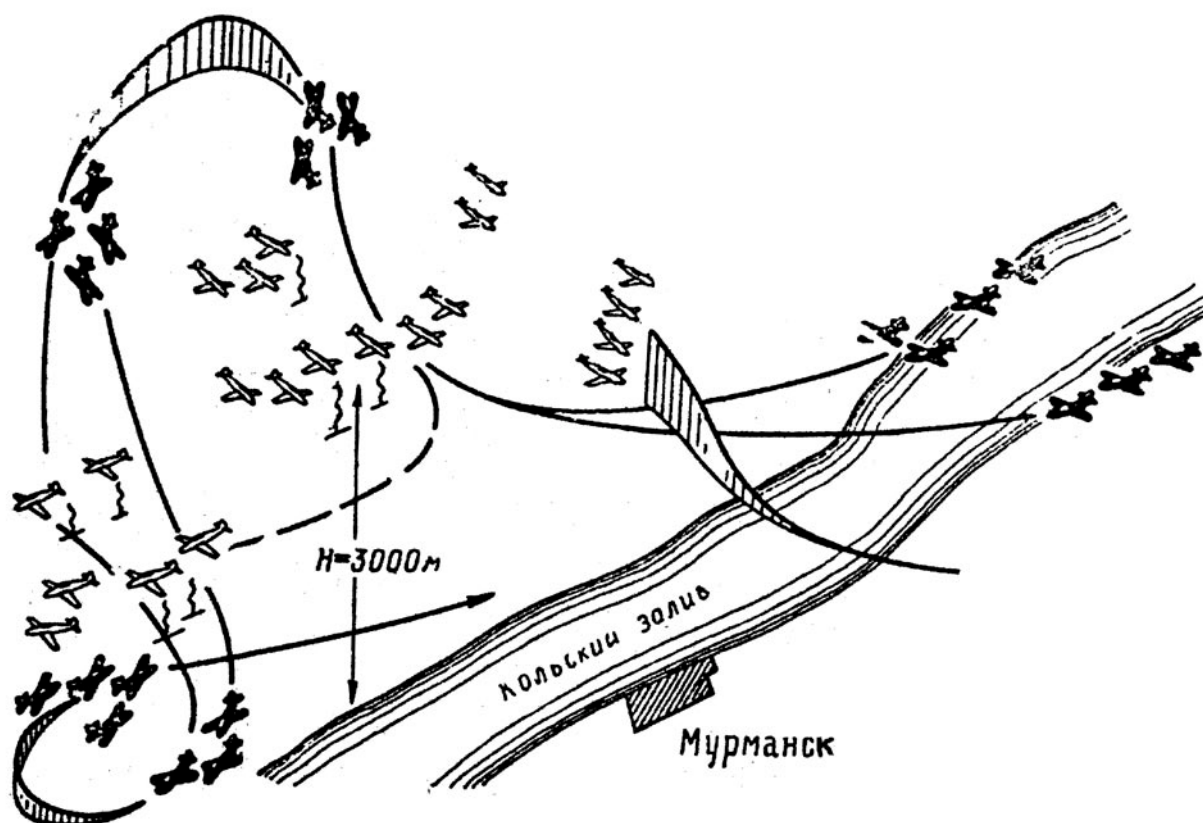


Рис. 8. Воздушный бой эскадрильи под командованием капитана П. Г. Сгибнева с группой бомбардировщиков противника 1 июля 1942 г.

Воздушный бой эскадрильи при прикрытии объектов. 9 сентября 1942 г. эскадрилья 629 иап в составе пяти И-16 и четырех И-153 под командованием командира эскадрильи лейтенанта

И. Ф. Бурназяна патрулировала над районом Сталинграда, Воропоново, Бекетовки. Наши летчики обнаружили подходящие с юго-запада 9 Ю-88 Ю-87 под прикрытием шести Ме-109. Группа И-16, не ожидая подхода бомбардировщиков противника к объектам, выполнила по ним лобовую атаку с последующим выходом вверх боевым разворотом. В результате атаки был нарушен строй бомбардировщиков противника. Они вынуждены были сбросить бомбы до цели и уйти на запад.

Во время атаки И-16 бомбардировщиков противника группа И-153 под командованием младшего лейтенанта Овсянникова завязала воздушный бой с истребителями противника. Имея численное превосходство над нашими истребителями, противник смело навязывал бой группе советских истребителей. Непосредственное участие в воздушном бою принимали 4 вражеских истребителя, 2 Ме-109 прикрывали их действия, находясь выше. Первая атака на встречных курсах с последующим выходом вверх не дала противнику никаких результатов. Ме-109 стали разворачиваться и заходить со стороны солнца для повторной атаки. Наши летчики, наблюдая за маневром противника, снизились до 200 м и сами навязали противнику свою тактику боя, применяя лобовые атаки. Повторив несколько безуспешных атак, вражеские истребители вынуждены были уйти на запад. Группа советских истребителей, набрав высоту 1200 м, вернулась в район патрулирования и, не обнаружив там самолетов, взяла курс на свой аэродром.

Во время подхода советских истребителей к своему аэродрому сверху и сзади из-за облаков появилось 7 Ме-109. Четыре из них сразу пошли в атаку. Наши летчики не успели развернуться и занять соответствующий обстановке боевой порядок. Врагу удалось подбить один самолет. Фашисты начали новую атаку. Они стремились расчленить звено советских истребителей и уничтожить их поочередно.

Отражая атаки вражеских самолетов, наши летчики понимали, что в этой невыгодной для них ситуации все зависит от взаимной выручки, поэтому они обращали большое внимание на защиту друг друга. Действия наших летчиков носили активный характер и заключались в навязывании противнику лобовых атак, которые тот не выдерживал.

Защищая друг друга, наши летчики подтягивали район воздушного боя ближе к своему аэродрому. Истребители противника, имея численное превосходство и превосходство в высоте, продолжали яростные атаки в целях уничтожения наших истребителей. В тот момент, когда наши летчики снизились до 200 м, их атаковала пара Ме-109 со стороны солнца. Тогда младший лейтенант Шацкий развернул свой самолет и под ракурсом 1/4 с передней полусферы снизу пошел в атаку на атаковую пару Ме-109, ведя прицельный огонь по ведущему. Противник левым разворотом пытался выйти из-под атаки, но, используя высокую маневренность своего самолета, младший лейтенант Шацкий зашел ведомому Ме-109 в хвост и с малой дистанции (70-50 м) сбил его. В ходе дальнейшего боя младший лейтенант Овсянников сбил еще один вражеский самолет. Самолеты противника выполнили еще несколько атак по нашим истребителям, но безуспешно. Все атаки противника были отражены. Вражеские летчики, не добившись успеха, вышли из боя и развернулись в сторону своего аэродрома. Таким образом, благодаря смелым и решительным действиям эскадрилья 629 иап под командованием лейтенанта Бурназяна успешно отразила налет группы вражеских бомбардировщиков, прикрытых истребителями, не дав им возможности сбросить авиабомбы на наши объекты. Разделение эскадрильи на две группы с учетом боевых возможностей

самолетов позволило советским летчикам сковать вражеские истребители одной группой и отразить налет бомбардировщиков второй (рис. 9). В этом бою наши летчики, учитывая преимущества Me-109 перед нашими самолетами в высоте и скорости, умело использовали уход на малые высоты, где маневренные качества И-16 и И-153 позволяли завоевывать тактическое преимущество.

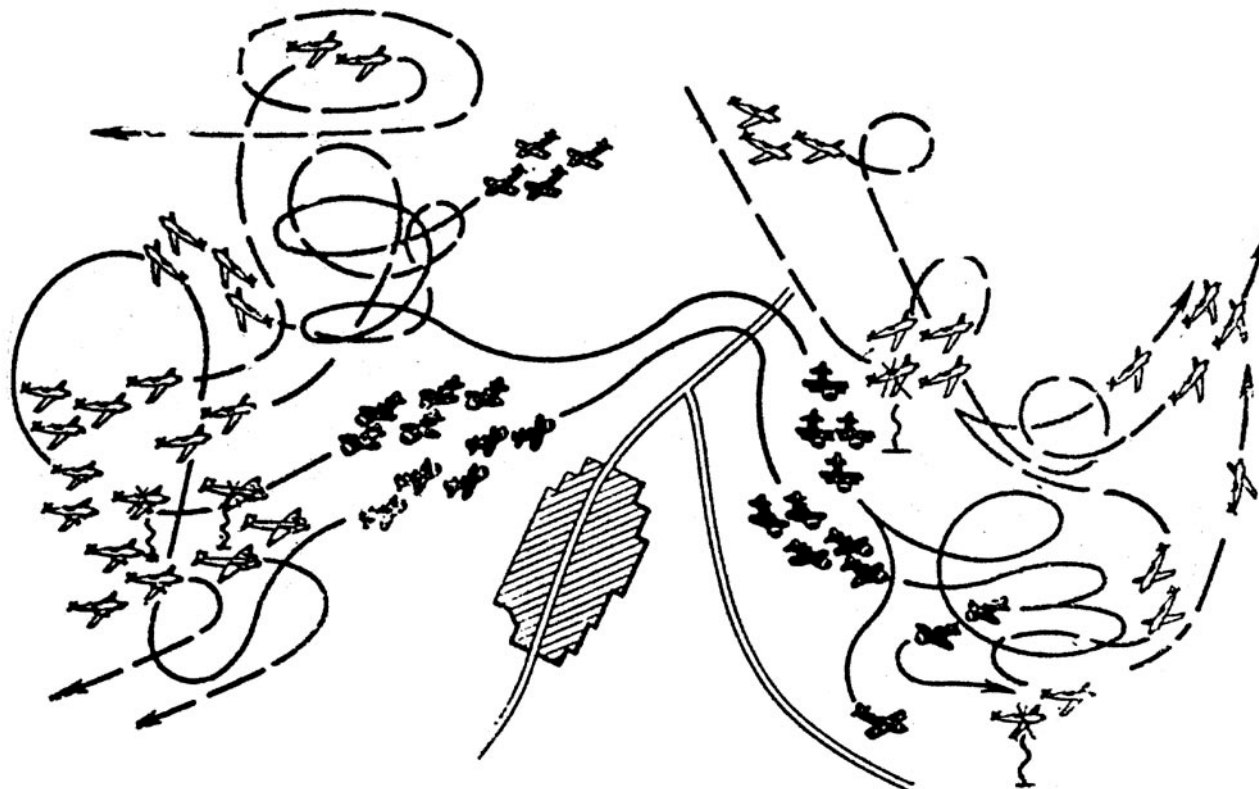


Рис. 9. Воздушный бой эскадрильи под командованием лейтенанта И. Ф. Бурназяна при прикрытии района г. Сталинграда 9 сентября 1942 г.

Воздушный бой эскадрильи истребителей при сопровождении штурмовиков. 9 августа 1943 г. 10 Як-1 из состава 247 иап под командованием капитана И. Ф. Базарова сопровождали 12 Ил-2, которые следовали в двух группах по 6 самолетов в каждой. Группа непосредственного прикрытия 6 Як-1 - следовала в боевом порядке пар в непосредственной близости от первой и второй шестерок штурмовиков на дистанции 300-400 м и с превышением 200-300 м. Ударная группа истребителей находилась выше штурмовиков на 500-600 м и сзади их на 800-1000 м.

При выполнении задания группа встретила 16 Me-109 и ФВ-190. Шестерка Me-109 завязала воздушный бой с группой непосредственного прикрытия, четыре вражеских истребителя пытались с двух направлений атаковать снизу штурмовики. Возглавлявший ударную группу наших истребителей старший лейтенант Н. В. Буряк разгадал маневр противника. Группа снизилась и заняла место группы непосредственного сопровождения, отразила все атаки вражеских истребителей. При этом противник потерял два самолета, наша группа потерь не имела (рис. 10).

В случае встречи с самолетами противника в ходе сопровождения наши истребители и штурмовики наносили серьезные удары. Вот один из примеров.

16 июля 1943 г. группа этого же полка в составе 12 Як-1 под командованием капитана

И. Ф. Базарова сопровождала 26 Ил-2. На подходе к цели наши самолеты встретили около 16 Ю-87, идущих тремя группами под прикрытием 12 Ме-109. Истребители противника при сближении с нашими самолетами разделились на пары и с разных направлений атаковали наши самолеты, оставив без прикрытия своих бомбардировщиков. Оценив обстановку, наши истребители также разделились на две группы: первая группа, возглавляемая капитаном Базаровым, подошла ближе к штурмовикам и отражала атаки истребителей противника; вторая группа во главе со старшим лейтенантом Н. В. Буряком атаковала боевой порядок бомбардировщиков. Часть штурмовиков, встав в круг, своим огнем поддерживала атаки наших истребителей. Бомбардировщики противника, беспорядочно сбрасывая бомбы на свою территорию, на большой скорости стали уходить на запад. В результате совместного воздушного боя истребители и штурмовики сбили 9 Ю-87 и 2 Ме-109.

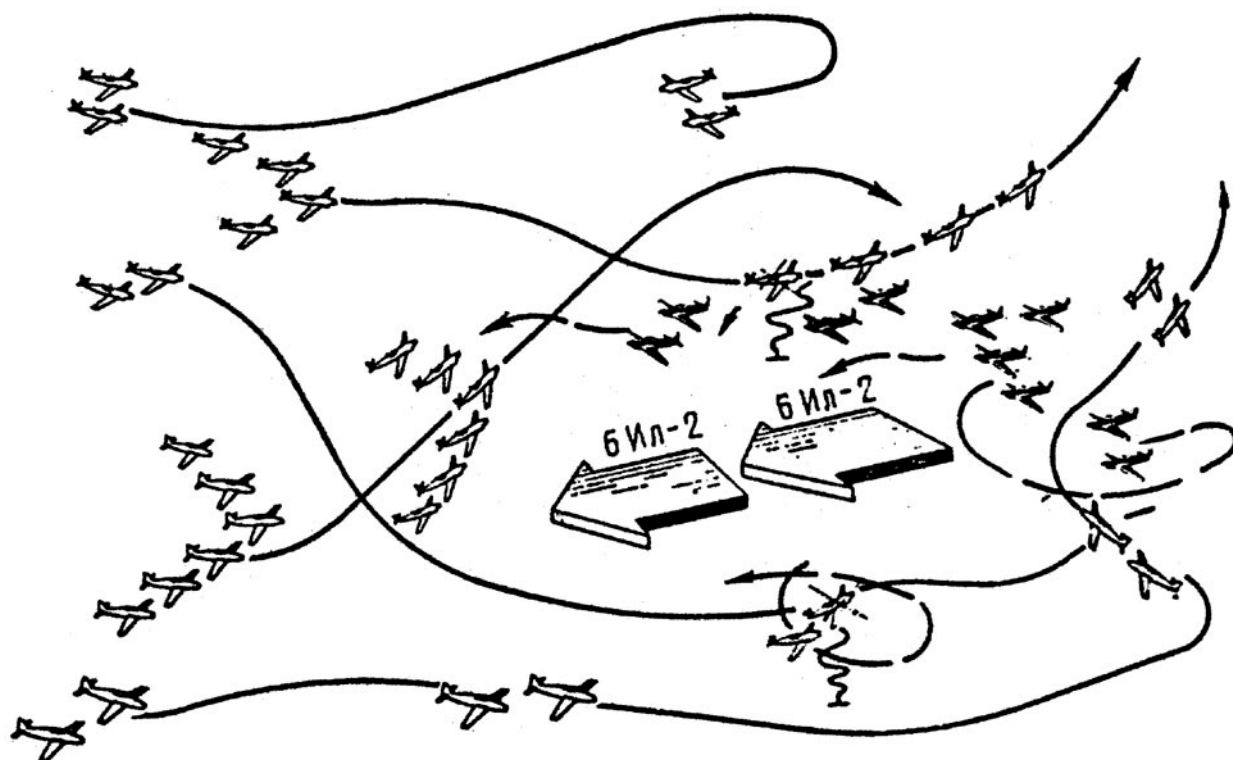


Рис. 10. Воздушный бой эскадрильи истребителей под командованием капитана И. Ф. Базарова при сопровождении штурмовиков 9 августа 1943 г.

Третий пример. 24 апреля 1943 г. 13 самолетов Р-39 из состава 16 гиап двумя группами сопровождали восьмерку Ил-2 в районе Федотовка (юго-западнее Новороссийска).

При подходе к цели группа непосредственного прикрытия под командованием Героя Советского Союза старшего лейтенанта Д. Б. Глинки на высоте 2800-3000 м вступила в бой с четверкой Ме-109, которая пыталась атаковать штурмовиков перед их переходом в пикирование. Глинка со своей группой, имея преимущество перед противником в высоте, отразил первую атаку Ме-109 и сбил один самолет. Остальные истребители противника пикированием вышли из боя и затем стали в стороне набирать высоту.

В это время ударная группа в составе восьми Р-39 под командованием дважды Героя Советского Союза гвардии капитана А. И. Покрышкина, находясь на высоте 3700 м, обнаружила

па высоте 3500 м 10 Ме-109, которые пытались атаковать штурмовиков сверху, сзади. Группа Покрышкина немедленно атаковала истребителей противника. В результате первой атаки было сбито 3 Ме-109. Противник отказался от атаки штурмовиков и вступил в бой с ударной группой истребителей.

Штурмовики, прикрываемые группой старшего лейтенанта Глинки, тем временем выполнили бомбометание, по окончании которого были снова атакованы парой Ме-109. Глинка отразил эту атаку и со всей своей группой включился в общий воздушный бой, происходящий между верхней группой противника и группой Покрышкина. Бой отличался большой активностью с обеих сторон. Он шел на виражах и на вертикалях с применением частых лобовых атак. Противник стремился затянуть наших истребителей на высоту, применяя атаки сверху вниз, сзади или сбоку с последующим набором высоты боевым разворотом. В отдельных случаях выход из атаки выполнялся резким пикированием, после чего Ме-109 уходили в сторону для набора высоты.

Активные и тактически грамотные действия наших летчиков обеспечили быстрый захват инициативы в воздушном бою. Командиры групп четко управляли по радио действиями своих самолетов. Нашим летчикам своевременно удавалось захватить преимущество в высоте, и грамотно его использовать, огонь открывался с дистанции 300-100 м на лобовых атаках и 100-75 м при атаках на попутных курсах. Летчики противника открывали огонь с дистанции 400-250 м, а на лобовых атаках с 400-300 м.

В процессе боя командир ударной группы гвардии капитан Покрышкин дал команду паре гвардии старшего лейтенанта В. И. Фадеева держаться в стороне, наблюдать за штурмовиками и атаковать отдельные самолеты противника, выходящие из боя. Выполняя эту задачу, пара, выбрав удобный момент, атаковала сверху 2 Ме-109 и сбила их. Заметив, что 2 Ил-2 стали выходить из боя, очевидно вследствие полученных повреждений, пара Фадеева снизилась и сопровождала штурмовиков до ближайшего аэродрома.

Всего в результате боя было сбито 9 Ме-109 из 14 самолетов, вначале вступивших в бой. Потерь со стороны наших истребителей не было.

Полный разгром противника в воздухе был достигнут в результате исключительно хорошо отработанного взаимодействия летчиков внутри пар и между ними, четкого и продуманного управления в бою и высокого мастерства и отваги наших летчиков.

Воздушный бой эскадрильи истребителей при сопровождении бомбардировщиков. 17 июля 1944 г. 6 Як-1 из состава 6 гиад под командованием гвардии майора Крайнова непосредственным сопровождением до цели и обратно обеспечивала действия девяти бомбардировщиков А-20Ж, наносящих удар по танкам противника в районе Плугов. На маршруте и в районе цели бомбардировщики осуществляли полет на высоте 2500 м в сомкнутом боевом порядке.

Боевой порядок истребителей был построен следующим образом: пара Як-1 гвардии лейтенанта Ананьева прикрывала правый фланг бомбардировщиков, следуя с превышением над ними до 300 м с интервалом 150-300 м; левый фланг бомбардировщиков аналогичным порядком прикрывала пара Як-1 гвардии младшего лейтенанта Осина.

Пара (ведущий гвардии майор Крайнов) была ударной группой, она следовала сзади бомбардировщиков на дистанции 400-500 м с превышением над ними 300-500 м и имела задачу

усилить ту группу, которой угрожает атака истребителей противника.

В момент отхода бомбардировщиков от цели пара гвардии майора Крайнова сверху сзади была атакована парой ФВ-190. Своевременно заметив противника, Крайнов вместе с ведомым развернулся на 180° и контратаковал его. Вражеские истребители, не приняв боя, с ходу проскочили под бомбардировщиками. Имея большой запас скорости, самолеты противника сделали попытку атаковать бомбардировщиков с левого фланга снизу сзади на кабрировании, но сами были атакованы парой Ананьева, находившейся справа от бомбардировщиков. Ведущий пары ФВ-190, поздно заметив атаку, попытался уйти правым разворотом. Ананьев, повторяя маневр атакуемого ФВ-190, с дистанции 100—75 м под ракурсом 1/4 тремя короткими очередями сбил его. Ведомый ФВ-190 пикированием ушел на свою территорию. Через минуту после первого боя бомбардировщики сверху слева были атакованы новой парой ФВ-190. Пара Ананьева, открыв с дальности 300 м заградительный огонь, отразила атаку истребителей противника, которые ушли вверх. Но в это время пара Осина начала атаку противника на вертикали, и Осин сбил ведомого пары ФВ-190. Таким образом, благодаря правильно выбранному боевому порядку попытки двух пар ФВ-190 атаковать наших бомбардировщиков были своевременно отбиты истребителями сопровождения. Боевой порядок обеспечивал свободу маневра прикрывающих пар и надежное взаимодействие их между собой и со стрелками бомбардировщиков.

Второй пример. Описываемые события происходили в 1944 г. при освобождении г. Львова. Наши бомбардировщики должны были нанести удар по фашистским танкам. Эскадрилья истребителей 5 гиап предстояло прикрыть их во время выполнения боевой задачи.

После взлета и сбора боевого порядка группа из 15 Пе-2 под прикрытием 12 Ла-5 взяла курс к цели. Когда через 25 мин полета внизу показалось скопление танков, Пе-2 перестроились и начали наносить по нему бомбовые удары.

Вскоре в небе показались вражеские истребители - 16 Ме-109. Наши летчики заметили опасность. Два звена Ла-5 под командованием Концевого находились по обоим флангам группы бомбардировщиков, ударная группа - чуть сзади с небольшим превышением. Такой боевой порядок истребителей обеспечивал ударной группе возможность атаковать истребителей противника сверху, лишь только они предпримут попытку атаковать бомбардировщиков. На большой скорости, с пологим снижением истребители противника атаковали четверку непосредственного прикрытия. Фашисты, видимо, рассчитывали прорваться через нее, выйти к бомбардировщикам.

Ведущий ударной группы Ла-5 Герой Советского Союза В. И. Попков энергичным разворотом со снижением начал стремительно сближаться с ведущим самолетом фашистской группы. Имея преимущество в высоте, он энергично свалил самолет на правое крыло в сторону ведущего фашистских истребителей и с полупереворота дал по нему короткую очередь. Самолет фашиста метнулся в сторону. Помогая Попкову, его ведомый выпустил очередь из пушек по вражескому самолету. Фашистский самолет вспыхнул. Ударная группа, отеснив противника, стремилась закрепить полученный после первой атаки успех. Вступив в огневой контакт с фашистскими самолетами, летчики непрерывно атаковали их. Чуть в стороне от ударной группы вела воздушный бой группа непосредственного прикрытия Концевого. Потеряв уже три самолета, фашисты, однако, не отказались от намерения прорваться к нашим бомбардировщикам. Пе-2 тем временем,

продолжали наносить удары.

- Задача выполнена. Уходим курсом девяносто, - раздался в эфире голос ведущего группы Пе-2.

Бомбардировщики быстро и организованно заняли строй колонны пятерок, которую сзади охватывали семь самолетов группы непосредственного прикрытия. Теперь на пути группы фашистских истребителей осталось лишь звено ударной группы истребителей. Каждый из летчиков этой четверки понимал, что ведущий группы непосредственного прикрытия не может оставить им в подкрепление ни одного самолета. Противник имеет более чем трехкратное превосходство в численности, и он навязывает нашему звену бой. Фашистские летчики во что бы то ни стало пытались отсечь истребителей прикрытия. Поначалу гитлеровцы, не обращая внимания на четверку Ла-5 ударной группы, бросились наперерез нашей возвращающейся колонне бомбардировщиков. Ведя огонь из всех точек, наша четверка пресекла их попытку.

- Заканчивайте. Можно отходить, — последовала команда в эфире.

Отходить... Но как? Ведь фашистские истребители только того и ждут, что бы прорвавшись через них, врезаться в середину строя бомбардировщиков. Сейчас главное - побольше задержать врага и дать возможность бомбардировщикам уйти. Наша четверка Ла-5 снова в лобовой атаке с истребителями противника.

- Боеприпасы кончились, - доложил ведущий второй пары.

- Отходить к основной группе. Прикрою.

Увидев, что «лавочкиных» осталось только два, фашисты не спеша перестроились; теперь они замкнули вокруг наших самолетов широкий круг, и четверка пошла па них в атаку с задней полусферы. Тогда наступила очередь показать свое мастерство ведомому. Взрыв с разворотом над ведущим, он выпустил длинную очередь прямо в лоб ведущему фашистскому самолету и сбил его. От неожиданности Ме-109 рассыпались в стороны. Но истребители противника не вышли из боя. Опять атака. Лобовая атака Ла-5, пушечная очередь - снова сбит Ме-109. Дымя, он отвалил в сторону. Теперь фашистские летчики обрушили па дерзкую пару всю мощь своего огня. Но всякий раз пара Ла-5 уходила из-под него. На протяжении всего боя надежно прикрывал своего ведущего ведомый. Но вот закончились боеприпасы и у ведущего. Надо выходить из боя. Но как? Враги плотным кольцом охватили пару. Теперь только хитрость могла спасти отважных летчиков. Не изменяя ни высоты, ни направления, «лавочкины» увеличивают скорость. Фашистский конвой пока не препятствует - советские летчики идут по его курсу. И тут впереди спасительные облака. Туда! Другого выхода нет.

Ведущий резко берет ручку на себя, ведомый — за ним Сплошная пелена окутывает машину комэска, но в наушниках голос ведомого:

- Не успел!

Ведущий выходит из облаков. Ручку от себя — и яркое солнце бьет в глаза. Между облаком и ведомым пара Ме-109. Ведущий имитирует атаку с задней полусферы по фашистскому ведущему. Гитлеровцы, видимо, решили не искушать судьбу - расходятся в разные стороны. Их уже не достать. На этот раз уже вдвоем наши летчики делают попытку уйти от врага. Но фашистские истребители огнем преграждают им путь. Теперь основное внимание они сосредоточили на ведущем нашей

пары, стремясь сбить или хотя бы подбить его самолет. Ведомый успел войти в облака. Теперь ведущий попросил его о помощи. И он немедленно возвратился. Увидев атакующего с задней полусферы ведущего Ме-109, ведомый немного повернул нос своего истребителя и - в атаку. Противник поспешил отвалить. Наконец в кольце врага образовалась маленькая, лазейка: немедленно в нее, затем - в облака. Они-то и помогли летчикам уйти от преследователей и сесть на прифронтовом аэродроме соседей.

В этом бою сильнее вражеских самолетов оказались взаимная выручка и мужество наших летчиков.

Штурмовые действия эскадрильи. 2 сентября 1941 г. при обороне Одессы группа истребителей в составе девяти И-16 из 8 иап под командованием командира авиаэскадрильи капитана Демченко штурмовыми ударами действовала по живой силе противника на высоте около хутора Красный Переселенец. Придя к указанной высоте, группа самолетов в боевом порядке «колонна звеньев» с высоты 1000-1500 м, пикируя под углом 30-45°, произвела атаку по скопившейся пехоте и артиллерии противника.

С началом штурмовки истребителями наша морская пехота перешла в контратаку, но была остановлена огнем пулеметов и минометов противника. Пять И-16, обнаружив огневые точки, мешающие продвижению морской пехоты, обстреливая их с пикирования под углом 45-60° пулеметно-пушечным огнем, подавили огонь противника и снова приступили к ударам по войскам на высоте. После штурмовки истребителями наша пехота поднялась и пошла в наступление. В этот день за успешные боевые действия эскадрилья получила благодарность от командования дивизии.

3 сентября 1941 г. эскадрилья этого же полка в составе девяти И-16 вылетела на штурмовку войск противника в районе Стара Вандалинка. При их поддержке наши войска перешли в атаку, разгромили пехотный полк и забрали все его оружие.

Напряжение боевой работы истребителей ВВС ЧФ на сухопутном фронте было высоким. Бойцы и командиры сухопутных войск отмечали хорошую работу летного состава.

Из самолетов И-16 эффективными для штурмовых действий по всем видам целей были самолеты 29-й серии, вооруженные двумя пушками ШВАК и РС-82, а некоторые самолеты - и бомбодержателями, превосходившие по своим штурмовым качествам даже И-153.

Еще один пример. 13 декабря 1941 г. разведка обнаружила скопление автомашин и пехоты в районе станции Румянцево по дороге Ржев-Москва. Командир звена лейтенант В. Е. Ковалев получил боевое задание: группой 9 Як-1 уничтожить обнаруженную цель. Для действий по цели на каждом самолете имелся полный боекомплект для двух пулеметов ШКАС и пушки ШВАК, кроме того, было подвешено по четыре реактивных снаряда РС-82.

После взлета группа набрала высоту 800 м и в строю «клин звеньев» взяла курс в район цели. Недалеко от ж.-д. ст. Румянцево на шоссе на дороге, идущей на Москву, летчики обнаружили скопление автомашин и пехоту противника. Оценив обстановку, Ковалев принял решение с ходу атаковать обнаруженную цель реактивными снарядами, а на выходе из атаки обстрелять ее из пулеметов и пушек. Перестроив группу в боевой порядок «пеленг звеньев», он повел ее на цель. Противник обнаружил группу наших самолетов и открыл по ней сильный зенитный огонь,

сосредоточив его в основном на самолете ведущего. Но ведущий, умело маневрируя, вывел группу в исходное положение для атаки и атаковал цель всей группой. Выпустив по врагу РС и обстреляв его пулеметно-пушечным огнем, командир группы повел группу на второй заход. Зенитная артиллерия противника усилила огонь по самолету ведущего, но Ковалев настойчиво продолжал полет к цели для повторной атаки, а за ним и его ведомые. Все же вражеским зенитчикам удалось подбить самолет Ковалева. Летчик ввел самолет в скольжение, пытаясь сбить пламя. Но неоднократные попытки не увенчались успехом. Лейтенанту Ковалеву оставался один выход - покинуть горящий самолет с парашютом. Но прыжок с парашютом - это вражеский плен. И Ковалев принял другое решение. Горящий самолет лейтенанта Ковалева устремился на скопление автомашин и батарею зенитной артиллерии. При пикировании на цель летчик выпустил оставшиеся реактивные снаряды и полностью израсходовал боекомплект, затем направил самолет в центр скопления автомашин, среди которых маскировались и зенитные орудия. Раздался сильный взрыв, сразу загорелось несколько автомашин, и прекратился огонь зенитной батареи. Подавление зенитной батареи лейтенантом Ковалевым создало благоприятные условия для действий ведомых летчиков группы. Не встречая сопротивления, наши истребители штурмовали скопление автомашин и живой силы противника до полного израсходования боекомплекта, мстя за гибель своего командира.

Действия эскадрильи по аэродромам противника. Примером таких действий может служить удар группы Ла-5 из состава 2 иак под командованием гвардии подполковника Г. А. Лобова 15 июля 1944 г. по аэродрому Каунас.

Удару предшествовала тщательная разведка аэродрома и изучение всем летным составом схем расположения самолетов на нем.

Первым вылетом пары Ла-5 за 10 ч до удара на аэродроме было обнаружено до 25 самолетов различных типов. Второй вылет за 1 ч до удара выполнила пара командира одной из штурмующих групп, установившей, что на аэродроме находится до 40 самолетов противника.

Каждой паре истребителей, участвующей в ударе, была указана своя цель. Все экипажи были разбиты на три группы: две восьмерки составляли ударную группу, одна четверка должна была подавлять зенитные точки, а вторая четверка была выделена в прикрывающую группу.

Командир общей группы находился в прикрывающей четверке. Самолеты ударной группы имели бомбовую нагрузку по 2 ФАБ-50, а группы подавления зенитной артиллерии - по 2 АО-25.

Взлет был выполнен в 20 ч 15 мин. К цели группа подошла, на высоте 2000 м в колонне четверок с дистанцией 500 м между четверками. Заход на цель был выполнен со стороны солнца. Ввод в пикирование экипажи выполняли попарно с высоты 1800-2000 м под углом 50-60°: бомбы сбрасывались с высоты 800 м; выход из пикирования выполнялся на высотах 600-700 м, после чего самолеты боевым разворотом стали в общий круг на высоте 1000 м. С круга самолеты попарно выполняли повторные заходы, обстреливая цели из пушек под углом 35-40° с выходом из атаки на высоте 150—100 м. В среднем каждый экипаж произвел три-четыре штурмовые атаки. Прикрывающая четверка в это время патрулировала на высотах 2000-2500 м. Противодействия со стороны истребителей противника не было, зенитная артиллерия вела слабый огонь. В результате удара, по докладам экипажей, было уничтожено: 7 ФВ-190, 1 Хш-126, 1 Хе-111, 2 Ю-52 и 4 Ю-88.

Кроме того, были повреждены 4 ФВ-190 и 3 Ю-88. (рис. 11).

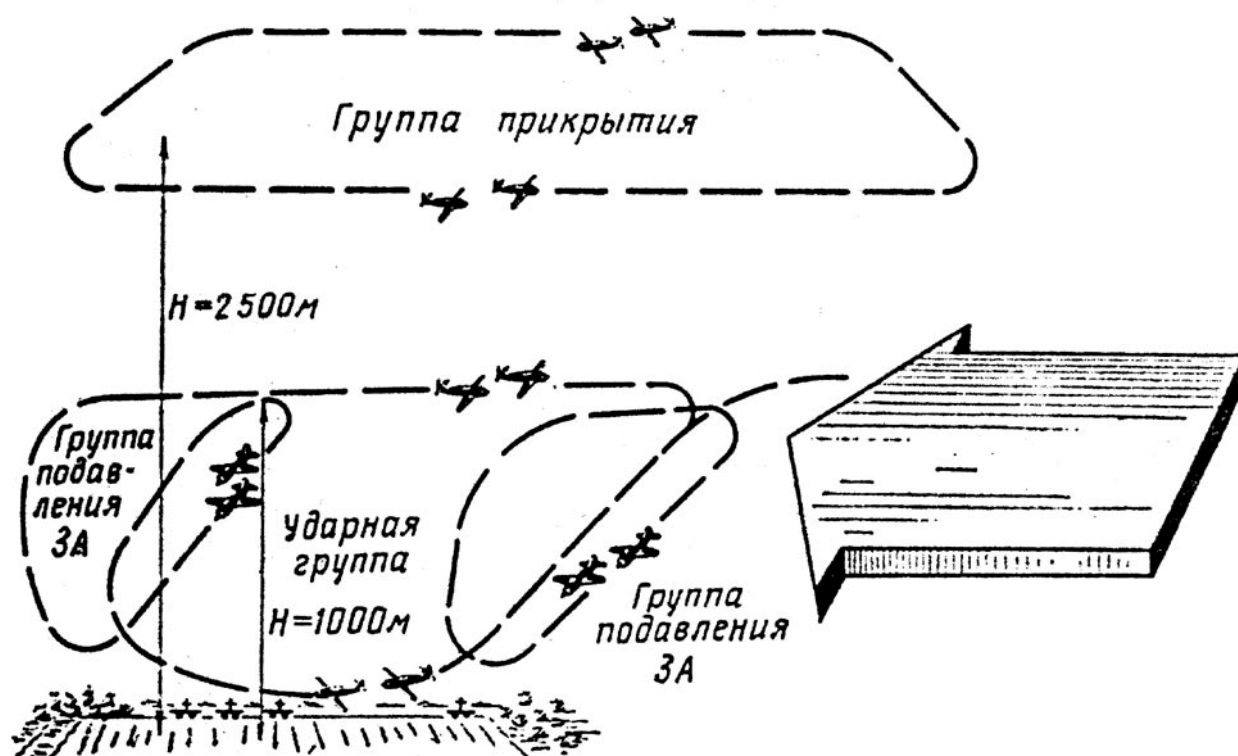


Рис. 11. Действия группы истребителей 2 иап под командованием гвардии подполковника Г. А. Лобова по аэродрому противника 15 июля 1944 г.

Второй пример. 13 июля 1944 г. воздушная разведка обнаружила на аэродроме Сала до 30 самолетов разных типов. В этот же день на уничтожение обнаруженных самолетов противника вылетели 8 Як-9 под командованием Героя Советского Союза капитана М. П. Моторного. Для вывода их на цель и в качестве лидеров была придана пара разведчиков, обнаруживших этот объект. Для отражения возможных атак воздушного противника и подавления зенитного огня из состава группы была выделена четверка истребителей.

Выйдя на аэродром Сала, на высоте 1400-1500 м группа, растянув попарно свой боевой порядок, начала атаку цели. Первой цель атаковала пара лидеров, вслед за которой удар произвела четверка капитана Моторного. Четверка Як-9 под командованием лейтенанта Задворных в это время встала в круг над аэродромом, прикрывая действия остальных. После первой атаки четверка капитана Моторного с набором высоты ушла от цели и заняла место четверки лейтенанта Задворных, которая, в свою очередь, начала атаку цели. В дальнейшем, последовательно чередуясь, каждая из этих четверок произвела по четыре захода, поражая вражеские самолеты с высоты 150-100 м огнем пушек и пулеметов.

Противодействие со стороны воздушного противника отсутствовало; появившиеся в период атаки 2 ФВ-190 никакого сопротивления не оказали. Истребители полностью использовали свои боевые возможности и в течение 30 мин держали противника под воздействием своего огня.

В результате удара на аэродроме Сала было выведено из строя и частично сожжено до 12 самолетов противника. Наши истребители потерь не имели.

Успеху данного удара способствовали хорошая подготовка удара и четкое взаимодействие внутри группы, а также точный выход группы на цель, что было достигнуто привлечением в качестве лидеров легчиков, производящих разведку цели (рис. 12).

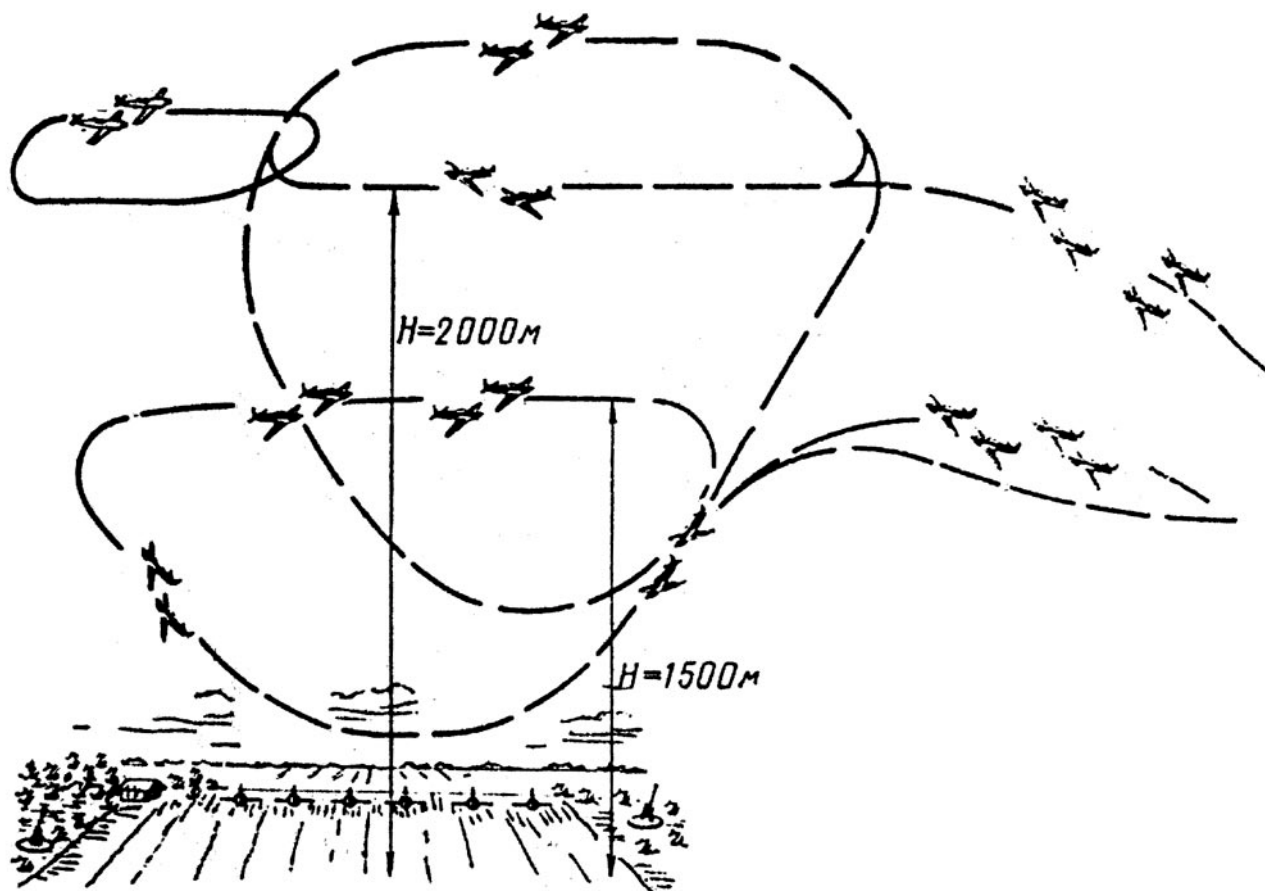


Рис. 12. Штурмовые действия эскадрильи истребителей под командованием Героя Советского Союза капитана И. П. Моторного по аэродрому противника 13 июля 1944 г.

Бомбардировочные действия эскадрильи. В августе 1941 г. были нанесены бомбовые удары по Черноводскому мосту через р. Дунай. Удары наносили самолеты - истребители И-16. Рассмотрим их действия подробнее.

Бомбардировочные удары по мосту, проведенные частями 62 авиабригады, желаемых результатов не дали. Задача по разрушению Черноводского моста была поставлена перед 2 аэ специального назначения 92 иап, вооруженного самолетами И-16 ВВС ЧФ. Для доставки И-16 к месту цели использовали авиаматку - самолет ТБ-3ВН. Он брал 2 И-16. Под крылья каждого истребителя подвешивались 2 ФАБ-250.

Для увеличения радиуса действия самолета И-16 группой технического состава авиаполка был сконструирован и установлен под фюзеляжем самолета специальный дополнительный топливный бак на 95 л, что позволило увеличить время пребывания самолета И-16 в воздухе на 35—40 мин. Первый удар по Черноводскому мосту был произведен 10 августа 1941 г. группой из двух звеньев. Третье звено из-за неисправности авиаматки задание не выполнило и возвратилось с маршрута.

События разворачивались так. Авиаматки с подвешенными И-16 взлетели с аэродрома

Евпатория. Маршрут группы был следующий: Евпатория - Черноводский мост - Одесса, расстояние 725 км. После взлета с аэродрома Евпатория на 310-м км маршрута на траверзе Георгиевского гирла в 15 км от берега была произведена отцепка истребителей, и они со снижением пошли на цель. Истребители подошли к цели на высоте 1800 м и с этой высоты с пикирования до высоты 300 м бомбили мост. В результате первого удара была выведена из строя ферма моста, а также серьезно повреждена трехпроводная магистраль горючих материалов. Над целью истребители были встречены сильным огнем крупнокалиберной зенитной артиллерии и автоматов. Уход от цели они произвели на бреющем полете на повышенной скорости с одновременной штурмовкой огневых точек противника в районе цели. Первую посадку И-16 произвели на аэродроме Одесса. После дозаправки самолеты перелетели на основной аэродром Евпатория.

13 августа 1941 г. был произведен второй удар по Черноводскому мосту. С аэродрома Евпатория самолеты-авиамайки с набором высоты 4000 м вышли на курс и продолжали полет. На 330-м км пути в 15 км от берега была произведена отцепка истребителей, которые легли курсом на цель. На пикировании с высоты 1700 м до 500 м истребители последовательно сбросили бомбы на цель. Было отмечено пять прямых попаданий в мост и одно попадание в 30-40 м от моста.

По фотоснимкам и уточненным данным установлено, что была полностью разрушена одна ферма моста и разбит нефтепровод. Истребители ушли от цели с набором высоты 1500 м. У цели противник встретил их сильным огнем крупнокалиберной зенитной артиллерии и автоматов. Противодействие зенитной артиллерии было также встречено у побережья после отцепки и в районе Сулина. Произведя штурмовку огневых точек противника, истребители продолжали полет на Одессу, где совершили посадку. После дозаправки истребители перелетели на основной аэродром Евпатория. Задание главного командования по разрушению Черноводского моста летчики 2-го специального назначения 92 иап под руководством и при непосредственном участии командира авиаэскадрильи капитана А. В. Шубикова было выполнено успешно и без потерь.

* * * * *

Опыт Великой Отечественной войны, ставший предметом исследования этой книги, - не только история. Он является достаточно грозным оружием воинов нашей современной армии. Но является он таковым только в том случае, если тщательно изучен, обобщен и переработан до уровня требований вооруженной борьбы в наше время.

Все сказанное полностью относится к опыту истребительной авиации вообще и к опыту ее тактики в частности. Большие изменения произошли в ИА за послевоенные годы. Новые самолеты, новые средства поражения, иные возможности средств обнаружения воздушных целей, средств наведения на них самолетов истребителей. И все-таки при внимательном рассмотрении даже самых новейших тактических приемов в них можно увидеть элементы тактики авиации

военного периода. Конечно, наилучшим образом усвоят эти приемы те летчики или авиационные командиры, которые хорошо знают историю их появления и развития в соответствии с требованиями времени.

Опыт Великой Отечественной войны учит нас необходимости внимательно изучать изменения объективно складывающейся обстановки боевых действий и быстро реагировать на них. Как видно из данной книги, изменения в тактике действий противника обязательно приводили к изменениям в нашей тактике, но к изменениям, ведущим к победе.

Однако этого было недостаточно. Чтобы навязывать свою волю фашистам, чтобы захватывать и удерживать инициативу в воздухе, надо было упреждать их в смене тактических приемов, в применении военной хитрости. Такой творческий подход командира любого ранга к выполнению своих задач не потерял значения и сейчас. И наиболее творчески будут подходить к принятию решения на воздушный бой или к принятию почти мгновенного решения уже в ходе боя те летчики, которые знают, как и какие решения принимали летчики прошлых поколений, особенно во время войны.

«Летчик - профессия героическая». Эта фраза стала крылатой. Вряд ли найдется человек, способный усомниться в ее верности. Действительно, выполнение поставленных задач в воздухе всегда было под силу только людям мужественным, наделенным самообладанием, сильной волей. Но ведь в несколько раз больше и мужества и воли нужно было летчику во время войны, например в реальном воздушном бою.

Героизм наших авиаторов в годы Великой Отечественной войны - предмет исследования последующих поколений. Их пример учит нас и сегодня, как нужно выполнять свой долг по защите нашей Родины. Приведенные в настоящей книге боевые эпизоды - наглядные примеры такого героизма.

Это лишь некоторые причины сегодняшнего интереса к опыту войны. Разумеется, их много больше.

Надеюсь, что настоящая книга поможет читателю глубже познать давшийся нам дорогой ценой опыт Великой Отечественной войны.

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	2
Глава 1. РАЗВИТИЕ ТАКТИКИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ	6
Глава 2. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ОДИНОЧНОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ И ПАРЫ	18
Глава 3. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ЗВЕНА	36
Глава 4. ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ЭСКАДРИЛЬИ	45