

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. Итак, 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 умело 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 1000x300 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.