

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 Ме-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 Ме-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 Ме-109 и очередью с дистанции 100 м поджег его. В это время Мотуз и сам был атакован Ме-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 па 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 неконтактны 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

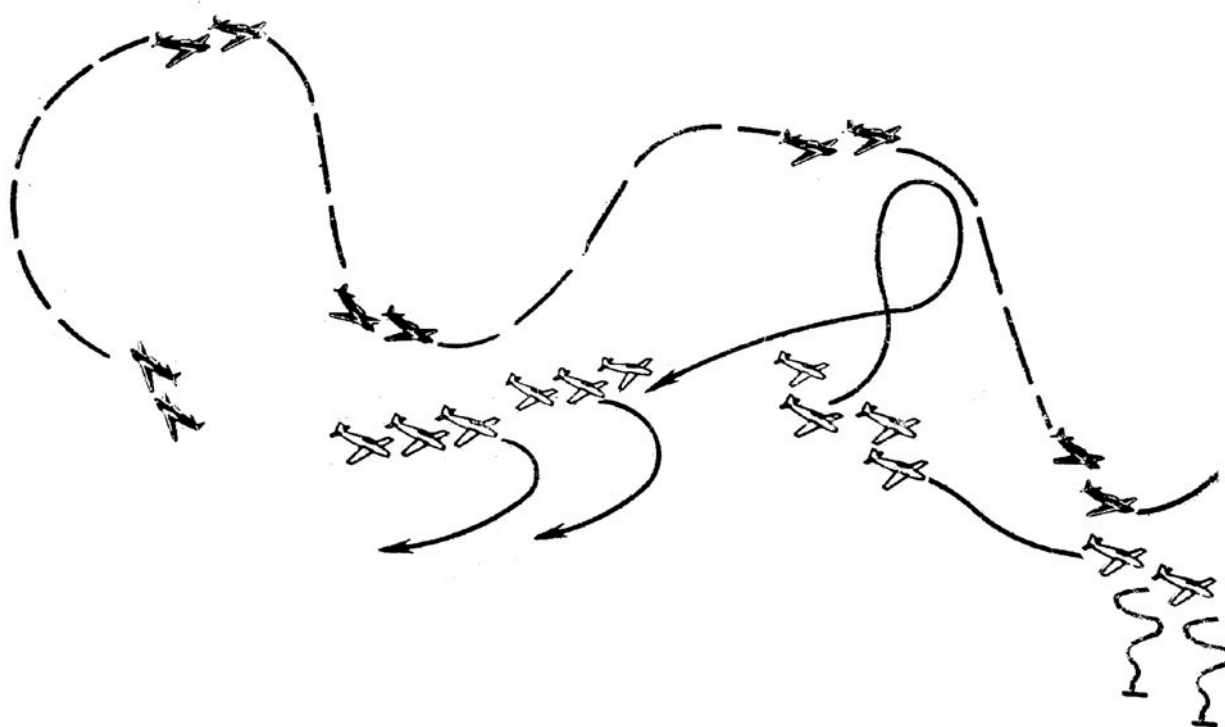


Рис. 1. Воздушный бой пары (ведущий Герой Советского Союза капитан И. К. Сомов) с группой истребителей противника

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. Р-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

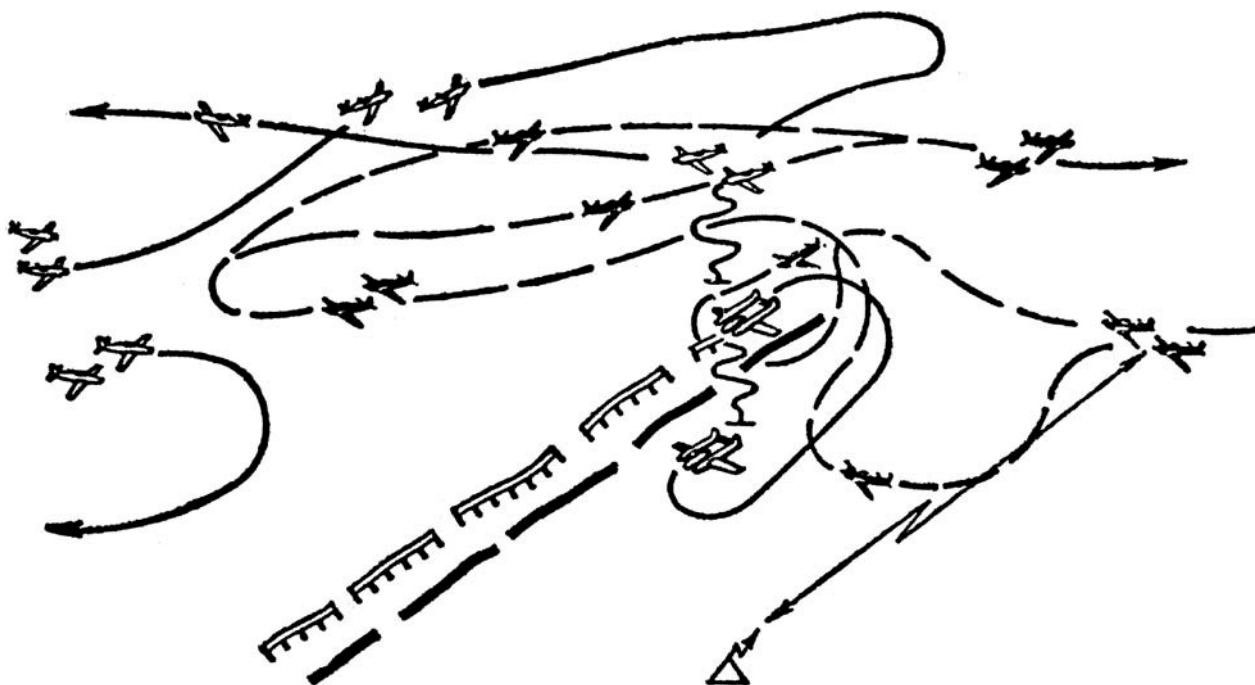


Рис. 2. Воздушный бой пары (ведущий лейтенант Казаченко) с самолетом-разведчиком и звеном истребителей противника в январе 1944 г.

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 на 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 на 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 на 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 на «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.

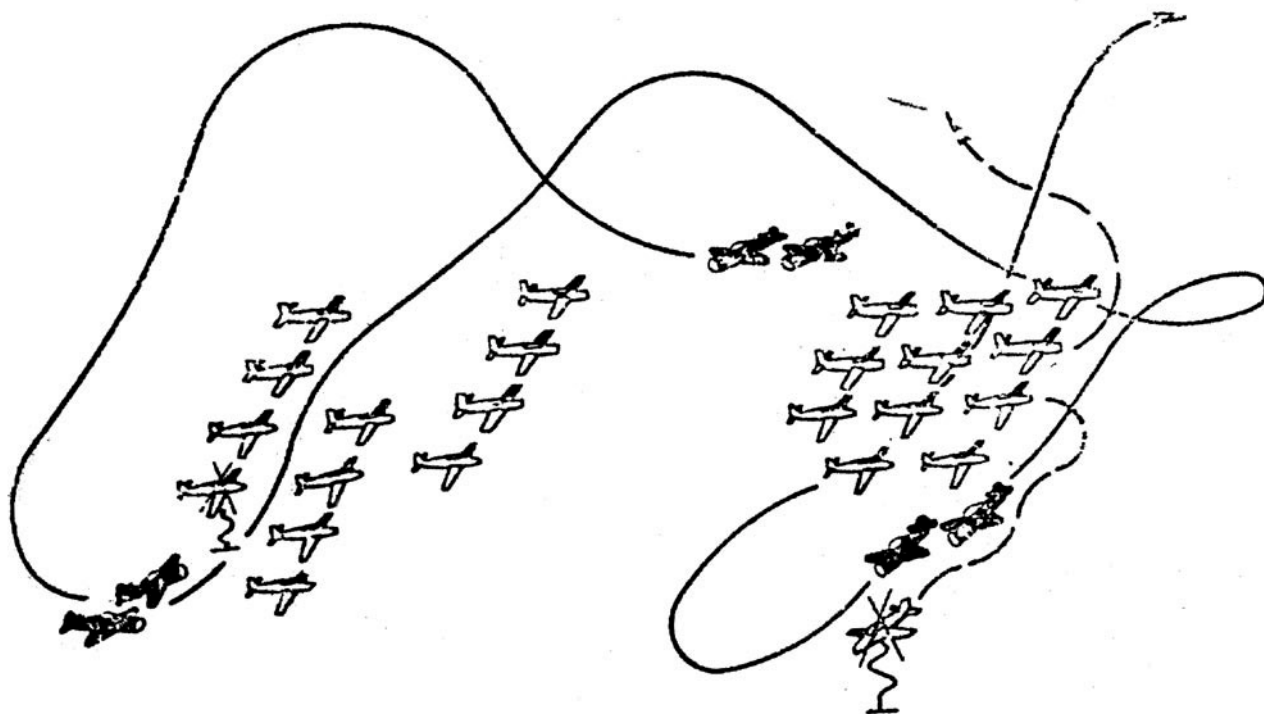


Рис. 3. Боевые действия пары «охотников» (ведущий дважды Герой Советского Союза капитан И. Н. Кожедуб) 17 апреля 1945 г.

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.