

## 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 сдерживать 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](#)).