

Глава 4

ТАКТИКА ДЕЙСТВИЙ ЭСКАДРИЛЬИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Рассмотрим далее боевые примеры действий эскадрильи в годы войны.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

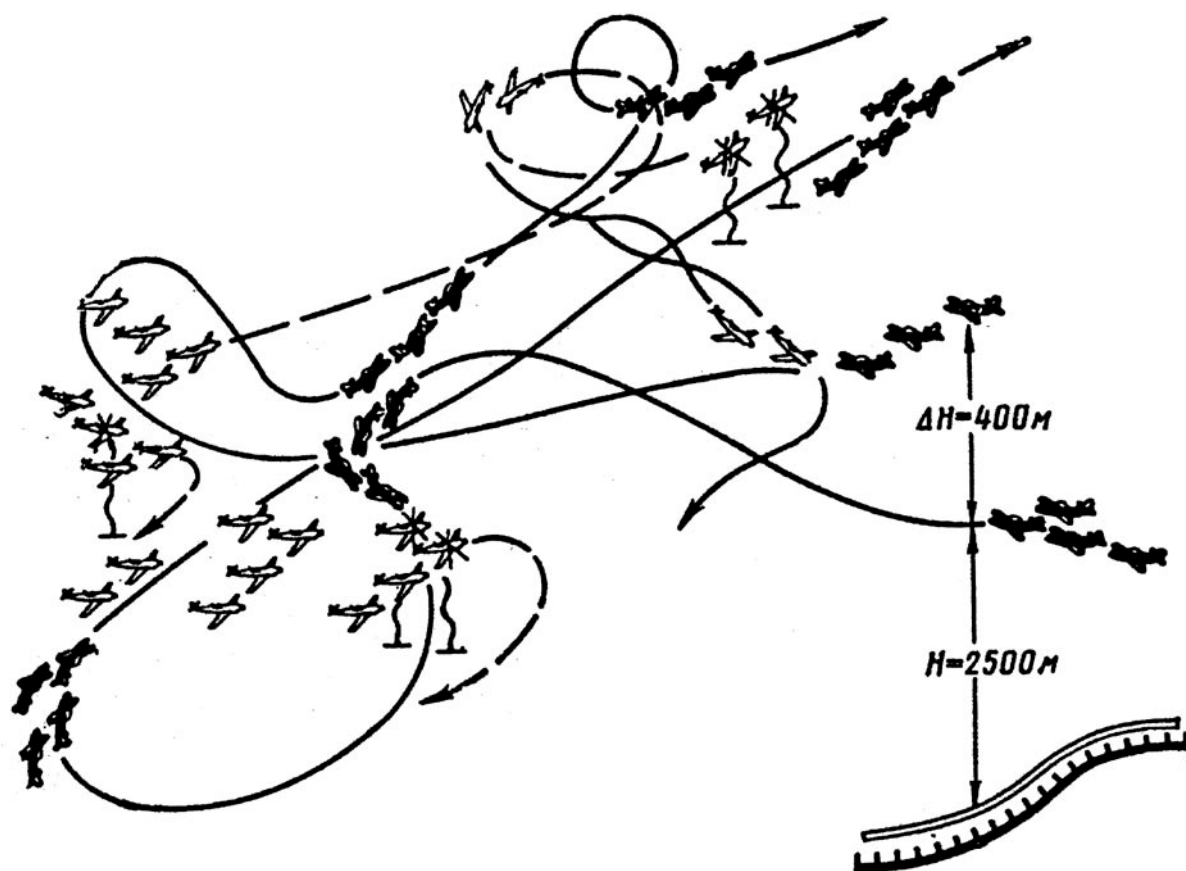


Рис. 6. Воздушный бой эскадрильи под командованием Героя Советского Союза капитана А. И. Колдунова. при прикрытии наземных войск 9 марта 1945 г.

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

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

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

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

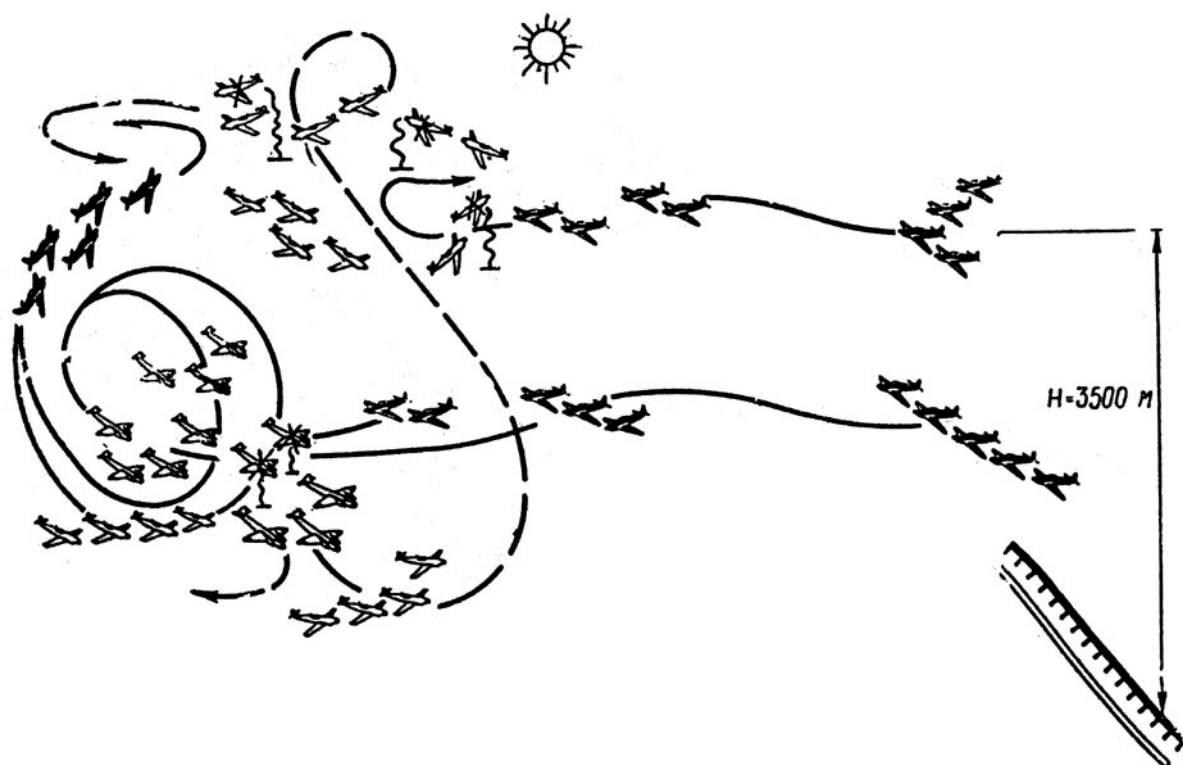


Рис. 7. Воздушный бой эскадрильи под командованием капитана Лапшина при прикрытии наземных войск 29 апреля 1943 г.

Воздушный бой эскадрильи истребителей во взаимодействии с зенитной артиллерией.

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

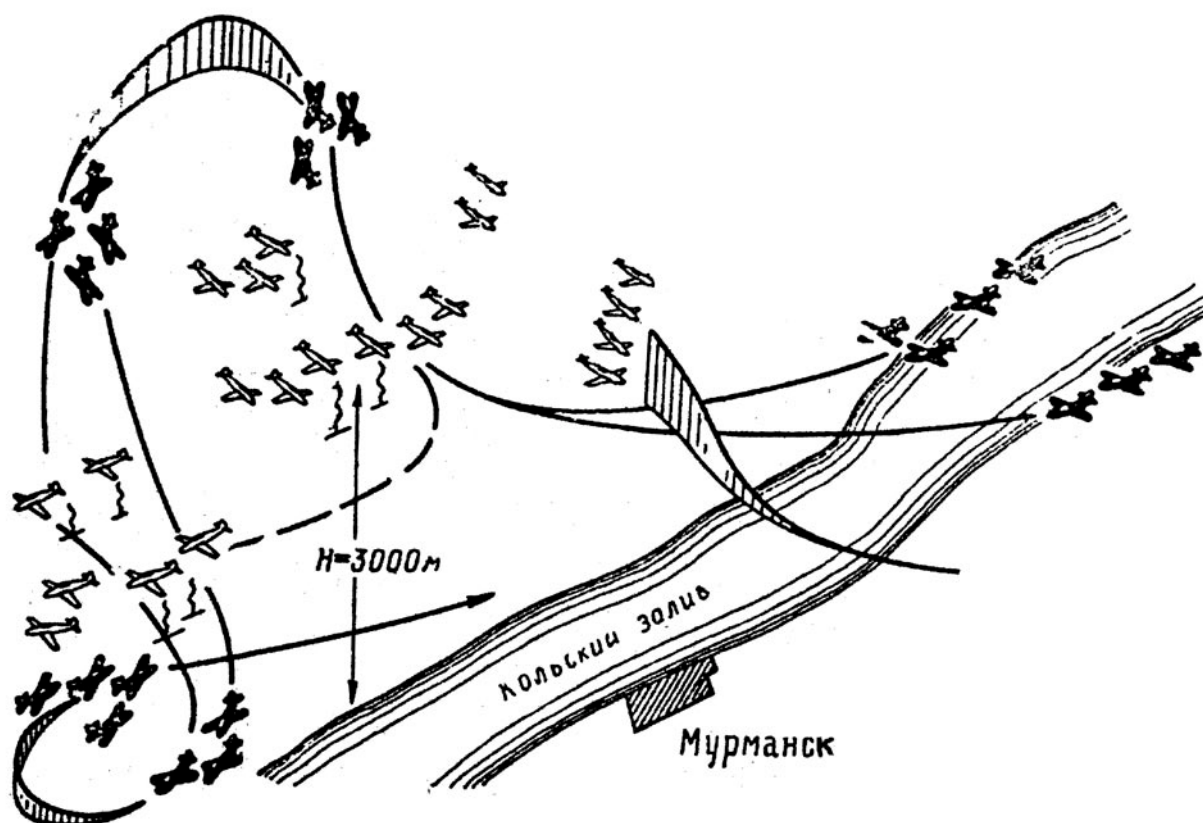


Рис. 8. Воздушный бой эскадрильи под командованием капитана П. Г. Сгибнева с группой бомбардировщиков противника 1 июля 1942 г.

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

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

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

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

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

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

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

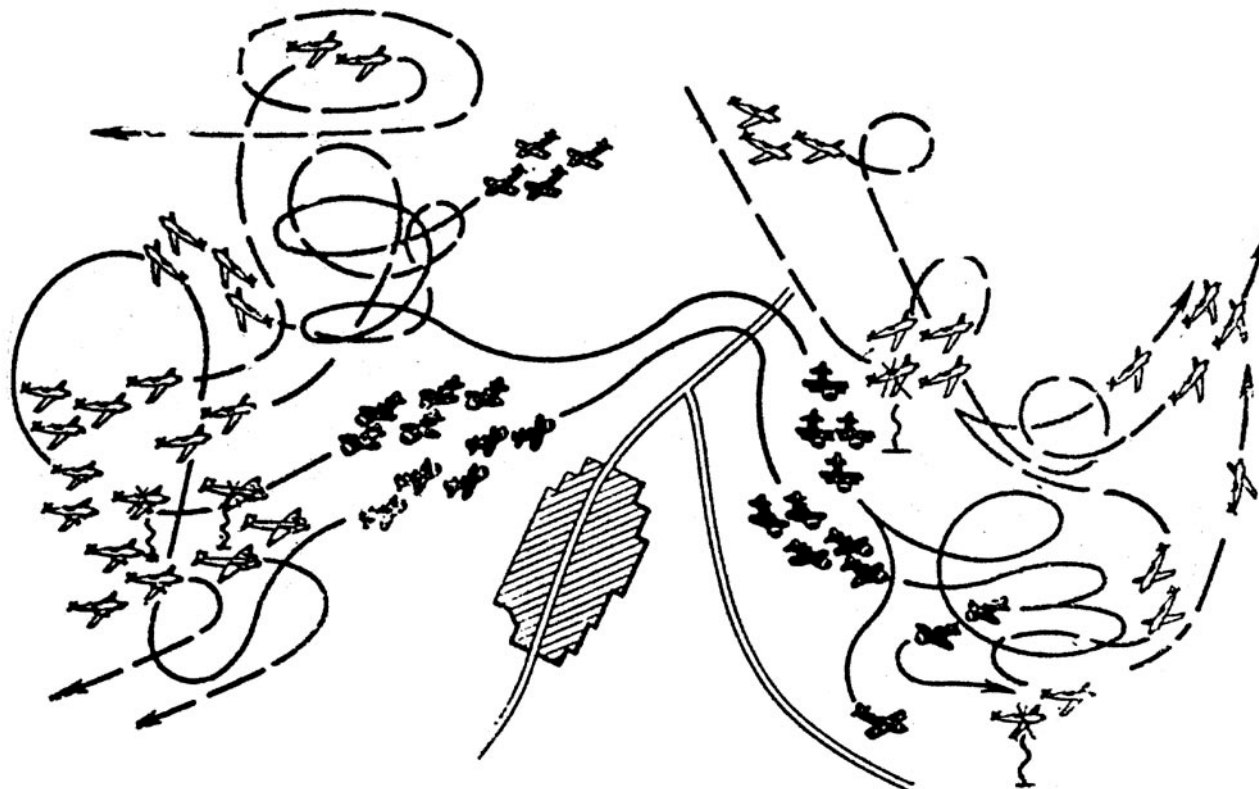


Рис. 9. Воздушный бой эскадрильи под командованием лейтенанта И. Ф. Бурназяна при прикрытии района г. Сталинграда 9 сентября 1942 г.

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

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

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

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

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

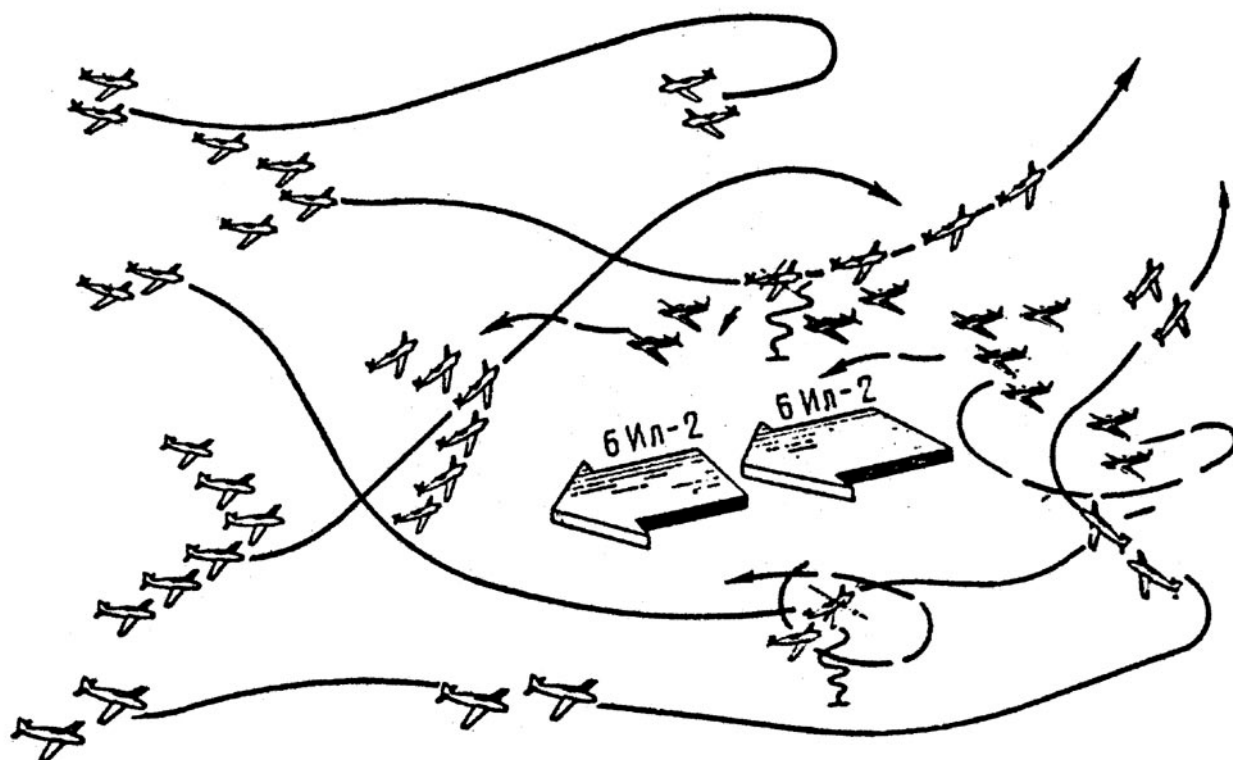


Рис. 10. Воздушный бой эскадрильи истребителей под командованием капитана И. Ф. Базарова при сопровождении штурмовиков 9 августа 1943 г.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

усилить ту группу, которой угрожает атака истребителей противника.

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

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

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

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

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

продолжали наносить удары.

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

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

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

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

- Боеприпасы кончились, - доложил ведущий второй пары.

- Отходить к основной группе. Прикрою.

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

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

- Не успел!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

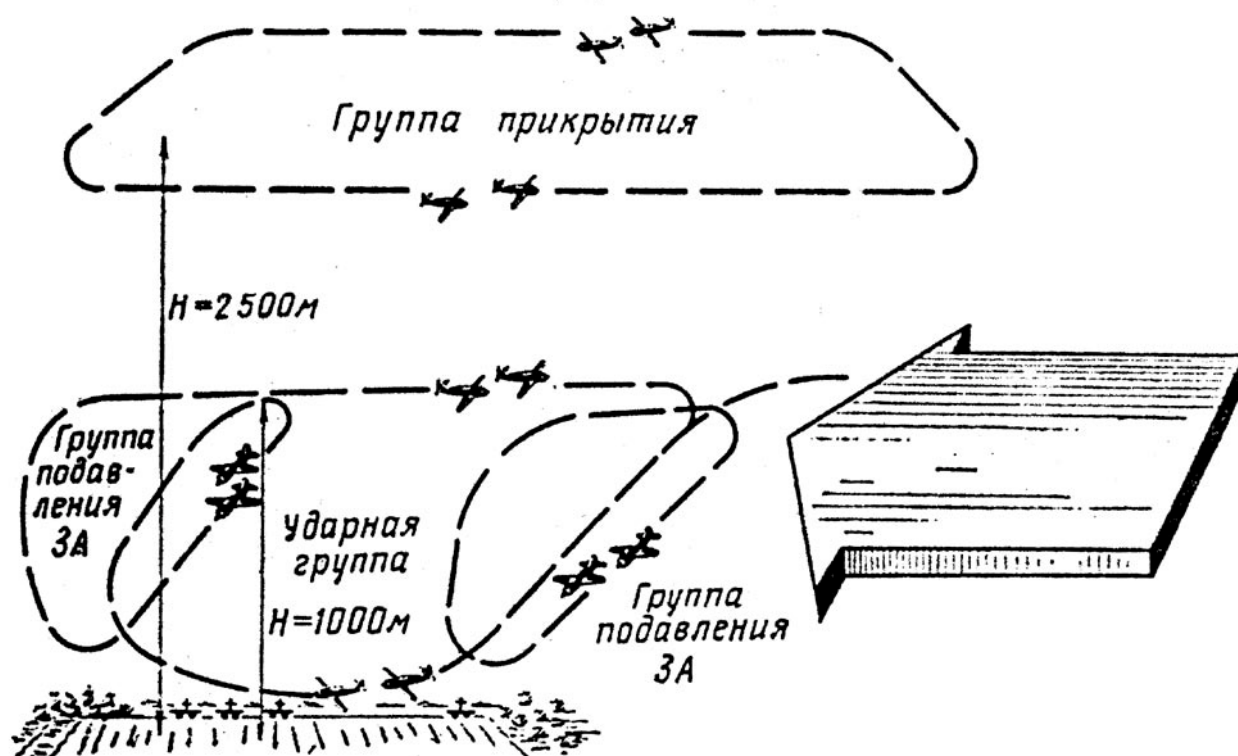


Рис. 11. Действия группы истребителей 2 иап под командованием гвардии подполковника Г. А. Лобова по аэродрому противника 15 июля 1944 г.

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

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

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

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

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

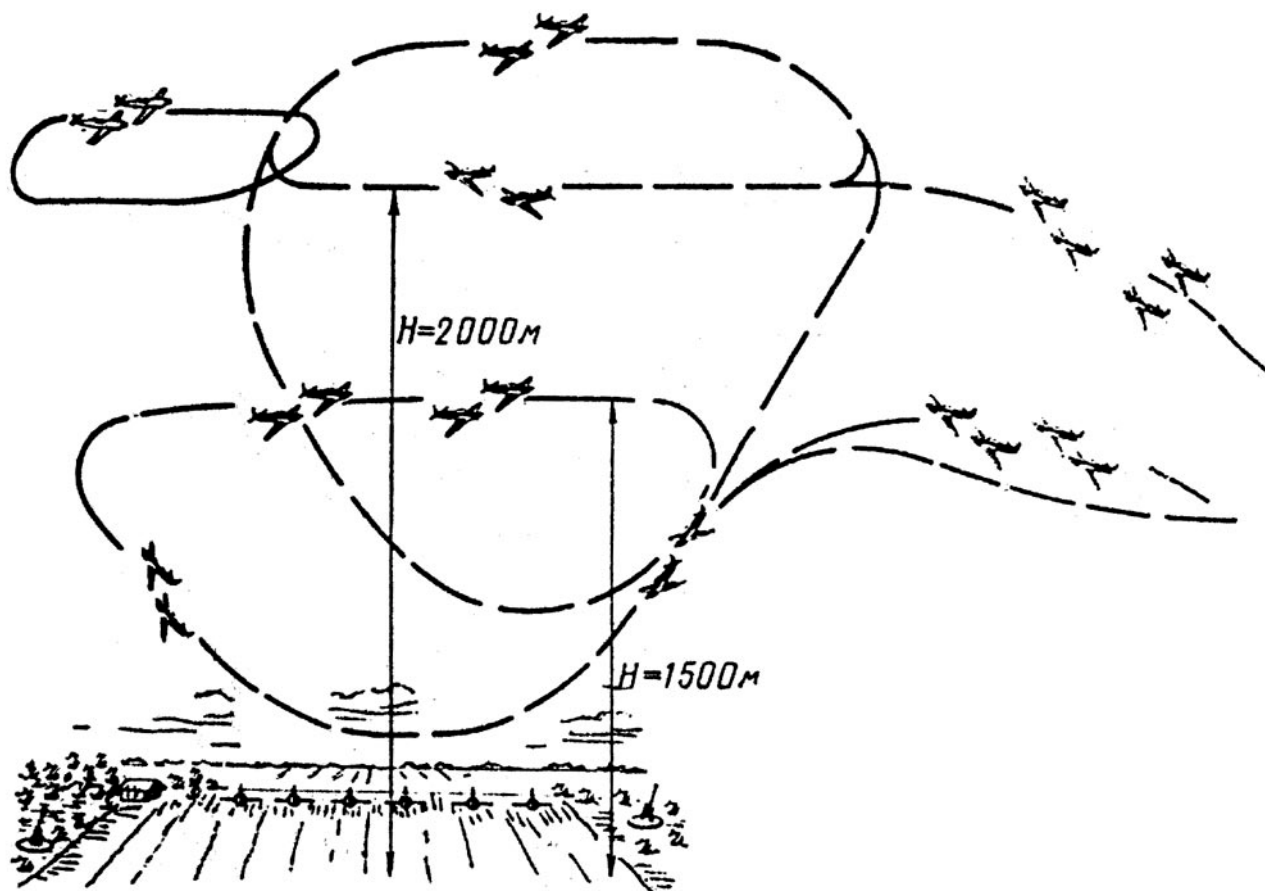


Рис. 12. Штурмовые действия эскадрильи истребителей под командованием Героя Советского Союза капитана И. П. Моторного по аэродрому противника 13 июля 1944 г.

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

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

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

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

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

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

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

* * * * *

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Содержание

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