

ФРОНТОВАЯ БИБЛИОТЕКА
КОМАНДИРА ВМФ



781
55

Действия
истребительной
авиации
ВМФ



выпуск

6

Морской флот
К. В. М. Ф. СССР
1942

Смерть немецким оккупантам

130

ФРОНТОВАЯ БИБЛИОТЕКА КОМАНДИРА

781
55

БФ995-кшз

ДЕЙСТВИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ ВМФ



ВОЕННО МОРСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО НКВМФ СОЮЗА ССР
МОСКВА 1942

Содержание

Полковник А. Иванов — Боевое взаимодействие средств ПВО военно-морской базы	3
2047-43 Старший политрук И. Власов — Взаимодействие истребительной авиации и зенитной артиллерии ночью	8
Капитан П. Пономарев — Прикрытие морской базы с воздуха	13
Капитан Н. Спиров — Прикрытие коммуникаций	17
Капитан М. Литвин — Борьба с немецкой миноносной авиацией	20
Герой Советского Союза подполковник П. Кондратьев — Боевой опыт гвардейцев	26
Майор В. Корешков — Летная культура молодого истребителя	31
Бригадный комиссар А. Иванов — Чему учат воздушные бои	35
Старший лейтенант А. Татарчук — Групповой воздушный бой на «И-16»	42
Капитан Н. Дунаев, Герой Советского Союза старший лейтенант Н. Шумилов — Бить воздушного врага с коротких дистанций	49
Капитан А. Дижевский — Воздушный бой с бомбардировщиками противника	53
Герой Советского Союза гвардии капитан М. Васильев — Штурмовка на истребителе	61
Майор М. Предков, батальонный комиссар А. Кутырев — Бомбометание с истребителей	68
Полковник А. Жуков — Засады истребителей	72
Подполковник Е. Савицкий — Боевое взаимодействие истребителей и штурмовиков	77
А. Панов — Сопровождение «Илов»	81
Майор А. Алексюк — Прикрытие наземных войск	85
Старший лейтенант М. Кочуев — Из опыта боев с «Ме-109 ф»	90
Майор Н. Кривяков — Восстановление ориентировки после боя	92

Полковник А. ИВАНОВ

БОЕВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СРЕДСТВ ПВО ВОЕННО-МОРСКОЙ БАЗЫ

Бой с воздушным противником, атакующим военно-морскую базу, крайне динамичен, скоротечен и характерен многогранностью быстро меняющейся обстановки. Основа успеха этого боя в четко налаженном взаимодействии всех сил и средств ПВО.

Еще задолго до Великой отечественной войны военная пресса уделяла много внимания организации противовоздушной обороны. Предлагались самые различные, порой противоречивые формы и методы взаимодействия, причем рассматривалось главным образом боевое взаимодействие двух основных средств: истребительной авиации и зенитной артиллерии.

Что же показывает опыт войны?

Все воздушные схватки с врагом подтвердили, что истребители являются основной силой противовоздушной обороны, наиболее эффективно воздействующей на противника. Цифры вражеских самолетов, сбитых истребителями и зенитной артиллерией, полностью подтверждают это положение.

Поскольку авиация является главным, наиболее действенным средством, командир, организующий противовоздушную оборону базы, обязан сделать все необходимое, чтобы истребители не были ограничены в своем маневре для поиска и уничтожения самолетов противника. Процент встреч истребителей (особенно одноместных) с противником невелик. Вот почему нашим самолетам, уже обнаружившим противника и пошедшим ему навстречу, нельзя мешать. Они атакуют врага там, где его обнаружили, и ведут бой до уничтожения вне всяких зон. Единственным ограничением в преследовании противника может быть только радиус действия самого истребителя.

Но для успеха боя летчик-истребитель в исключительно напряженной и скоротечной воздушной схватке должен быть освобожден от оценки боевых действий наземных средств ПВО и от подачи «земле» каких-либо сигналов. «Земля» сама обязана следить за истребителями, понимать их маневр и в соответствии с ходом боя правильно оценивать обстановку.

Опыт войны позволяет сделать и другой вывод: «земля» должна всеми средствами обеспечить целеуказание — навести истребителей на противника.

Личный состав всех наземных средств ПВО должен уметь взаимодействовать с истребителями. Навести истребителей на противника — этой основной задаче следует подчинить все. Служба ВНОС, связь, зенитная артиллерия, зенитные про-

жекторы — все эти средства должны быть готовы к взаимодействию с истребителями.

Успех отражения налета вражеской авиации на базу при взаимодействии зенитной артиллерии с истребителями зависит в основном от боевой сработанности, взаимного понимания и прежде всего от понимания командирами зенитных батарей маневра истребителей. Если это не достигнуто, тогда помехи неизбежны. Следовательно, одна из важнейших задач командира-зенитчика состоит в том, чтобы обучить своих подчиненных правильно оценивать каждый маневр истребителей, понимать тактику воздушной войны.

Если истребители не уверены в том, что им удастся разбить строй вражеских самолетов, предотвратить прицельное бомбометание, они не выходят в атаку на противника, и по нему ведет массированный огонь зенитная артиллерия. Это может быть в случаях очень значительного численного превосходства врага. Командир-зенитчик должен сразу оценить обстановку и не прекращать начатый огонь, чтобы в самый решительный момент обороны продолжить воздействие на противника. Когда зенитчики расстроят боевой порядок противника, истребители атакуют оторвавшиеся от строя вражеские самолеты и уничтожают их, не мешая зенитчикам вести огонь.

Особой сработанности требует борьба с одиночными вражескими самолетами-разведчиками. Если при появлении противника в воздухе находятся наши истребители, то зенитные батареи

открывают огонь по разведчику только тогда, когда командир батареи убежден, что наши летчики не видят врага. В этом случае стрельба зенитной артиллерии является действенным средством наведения истребителей. Командир батареи немедленно прекращает огонь, как только убедится, что истребители обнаружили противника и разворачиваются для атаки.

Летчики-истребители должны знать, что при стрельбе зенитной артиллерии на большие дальности время полета снаряда до цели исчисляется 15—20 секундами. После последнего залпа зенитной батареи у цели могут разрываться снаряды еще от 3—4 предыдущих залпов. Отстающие по направлению разрывы не поражают противника и мешают «передаче» цели истребителям. Отстающие снаряды своими «хвостами» (разрывами, последовавшими после последнего залпа) будут мешать истребителям атаковать противника с наиболее выгодной полусферы. Поэтому командир-зенитчик должен сделать все необходимое, чтобы при стрельбе не было отстающих разрывов.

Работники противовоздушной обороны обязаны учитывать, что зенитная артиллерия, помогая истребителям по разрывам найти цель, все же не является решающим средством наведения, ибо она не может указать противника до того, как он подошел к базе. Задача «земли» заключается в том, чтобы навести истребителя на противника еще в то время, когда он находится на подсту-

пах к базе, обеспечить перехват врага до выполнения им боевой задачи. В этом — основная задача боевого управления истребителями.

Служба ВНОС наших военно-морских баз имеет в своем распоряжении достаточные средства, чтобы своевременно обнаруживать самолеты противника, и средства связи — для оповещения. Навести истребителей на врага сможет только тот командный пункт ПВО, где концентрируются все донесения о противнике, где имеются средства связи с истребителями и где ведется тщательная прокладка курса противника. На этом командном пункте должен находиться представитель истребительной авиации, лично наблюдающий обстановку в воздухе и лично отдающий приказания летчикам.

Несколько сложнее совместное отражение воздушных налетов в темное время суток. Ночь осложняет взаимодействие. Она лишает наблюдателей возможности следить за истребителями и быстро оценивать их намерения. Прожекторы-искатели должны быть в центре внимания командования ПВО, ибо от них зависит исход ночного боя. Освещенный лучами самолет противника — отличная цель и для истребителей и для зенитной артиллерии.

Тщательно слаженное взаимодействие всех средств ПВО обеспечивает успех обороны базы — таков урок войны.

«Красный Флот» 18 июня 1942 г.

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ И ЗЕНИТНОЙ АРТИЛЛЕРИИ НОЧЬЮ

В районе одной из наших военно-морских баз фашистская авиация, неизменно битая при дневных налетах, пыталась активизировать свои действия ночью. Немцы стремились под покровом ночи главным образом минировать наши рейды и фарватеры, чтобы стеснить боевые действия кораблей. Перед морскими летчиками и зенитчиками, охраняющими базу с воздуха, командование поставило задачу: сорвать планы врага и нанести ему решительный удар.

Активизация немцев в районе базы не была неожиданной для наших летчиков и зенитчиков: враг потерял здесь уже около сотни самолетов. И на этот раз командование авиачасти выделило группу опытных летчиков-ночников для отражения атак противника. На-чеку были и зенитчики.

Однако первые ночные воздушные бои показали, что в совместных действиях истребителей, зенитчиков и прожектористов есть ряд недоговоренностей. В первую ночь, например, были моменты, когда летчик не мог атаковать освещенный прожекторами самолет противника из-за сильного артиллерийского огня своих же батарей. Иногда большинство зенитных средств концентрировало огонь по одиночному самолету врага, рискуя при этом оставить незамеченными

или пропустить к цели другие немецкие бомбардировщики. Некоторым фашистским летчикам удавалось быстро выходить из лучей прожекторов.

Необходимо было до деталей обработать взаимодействие между воздушными и наземными средствами обороны базы. Командование решило избрать для этого способ личного общения истребителей с зенитчиками и прожектористами. Командиры артиллерийских подразделений посетили командный пункт авиачасти, тщательно ознакомились с планами отражения вражеских налетов силами истребителей — наиболее действенного средства противовоздушной обороны. Летчики в свою очередь подробно изучили расположение зенитных батарей и побывали на них лично. Некоторые вопросы пришлось решать не только путем договоренности, но и практически. Летчик Батурин поднялся ночью в воздух специально для того, чтобы показать, чего истребители хотят от зенитчиков и прожектористов.

Прежде всего были распределены и уточнены зоны действия истребителей и зенитных батарей. Командование после первого же ночного налета установило маршрут полета немецких бомбардировщиков, тактику их захода на цель и отхода. Эти данные легли в основу распределения зон. Особенно тщательно были проинструктированы прожектористы. Они играют важнейшую роль при отражении ночных налетов. Летчики поделились личным опытом, когда всего труднее выхо-

дить из лучей прожекторов, рассказали, как маневрируют немецкие самолеты.

Для того чтобы зенитчики, прожектористы и летчики в любую минуту понимали ход боя, не мешали, а помогали друг другу бить врага, были приняты меры, которые не предусмотрены в инструкциях. Например, командование авиачасти условилось с зенитчиками о простом, хорошо видимом с земли сигнале, который означал: «Вижу противника — иду в атаку». При этом сигнале зенитчики обязаны были прекращать стрельбу в данной зоне и давать полную свободу действий истребителям.

Фашисты немедленно почувствовали силу четкого боевого взаимодействия средств противовоздушной обороны.

В первых же ночных воздушных боях летчики подполковник Корешков и капитан Соловьев открыли счет сбитых вражеских самолетов. Находясь в зоне ожидания, они вдвоем заметили в стороне освещенный прожекторами «Хейнкель-111». Корешков подошел к врагу с темной стороны горизонта и на дистанции 40—60 м открыл прицельный огонь. Пулеметная очередь прошла вдоль всего фюзеляжа. «Хейнкель» резко свалился на крыло и перешел в беспорядочное падение. Прожекторы продолжали держать его в своих лучах. Капитан Соловьев, находясь немного ниже, тоже успел дать по врагу меткую очередь, предупреждая излюбленную фашистами имитацию падения. «Хейнкель» врезался в воду.

Для ослепленных прожекторами экипажей немецких бомбардировщиков наши атаки были почти всегда неожиданными. Советские летчики подходили к противнику и на самой короткой дистанции расстреливали вражескую машину в упор. Майор Бискуп в километре от себя заметил бомбардировщик противника, сблизился с ним и на дистанции 50 м дал из всех пулеметов прицельную очередь по моторам. «Хейнкель» резко свалился на крыло, и самолеты едва не столкнулись. Фашистский летчик все же сумел выравнять самолет, а стрелок открыл беспорядочный огонь. Двумя следующими атаками на близких дистанциях майор Бискуп одержал победу. Полковой комиссар Сербин, увидев разрывы зенитных снарядов, пошел туда и вскоре обнаружил вражеский самолет. Перед этим у Сербина было несколько воздушных столкновений, и только в одном пулемете оставалось не больше шестидесяти патронов. Но отважный комиссар решил уничтожить врага. Он дал сигнал на землю: «Иду в атаку». Артиллерия тотчас прекратила огонь. Сербин атаковал немецкий самолет на встречном курсе, сблизился с ним до 100 м и дал длинную очередь, выпустив все патроны. Бомбардировщик моментально свалился в пике, вспыхнул и упал в море.

Неся каждую ночь потери на подступах к базе, фашисты стали менять тактику ночных действий. Они увеличили количество бомбардировщиков, стали применять звездный подход к

цели, эшелонировать самолеты по высоте, чтобы рассредоточить огонь зенитных средств. Вместо «Хейнкелей-111» чаще стали появляться более скоростные самолеты — «Юнкерс-88». Чтобы противодействовать атакам наших истребителей, вражеские самолеты стали ходить группами от двух до восьми машин, выделяя специальное прикрытие. Противник пытался действовать по огневым точкам, уходить от преследования резким снижением на полном газу.

Но никакие уловки врага не заставляли врасплох наших летчиков, зенитчиков и прожектористов. Они устраивали общие разборы ночных операций, обменивались опытом, уточняли отдельные вопросы взаимодействия, противопоставляли тактике немцев свое мастерство.

Благодаря четкому боевому взаимодействию нашей системы ПВО редкому фашистскому летчику удавалось уходить безнаказанно. Истребители неизменно встречали и сбивали врага на подходах к цели и на отходе. За 10 боевых ночей летчики сбивали 24 фашистских самолета, не потеряв ни одного своего. Помогая авиации, крупную победу одержали и зенитчики, уничтожив свыше десятка вражеских машин. Не добившись успеха и понеся большие потери, фашисты прекратили ночные налеты на нашу базу. Но наши летчики, зенитчики, прожектористы продолжают совершенствовать боевое взаимодействие, силу которого враг отлично испытал на себе.

«Красный Флот» 31 июля 1942 г.

ПРИКРЫТИЕ МОРСКОЙ БАЗЫ С ВОЗДУХА

За время войны наша часть накопила значительный опыт прикрытия морской базы с воздуха. Успех выполнения этой задачи в основном зависит от тщательной организации и строгого расчета. Обычно, получив задание, мы составляем график прикрытия. Командир эскадрильи собирает летный состав, подробно разъясняет задачу, указывает высоту полета, метеорологическую обстановку и т. д. В плане прикрытия учитываются тактика противника, методы налетов.

Внимательно изучая врага, мы научились разгадывать его уловки и, используя слабые места противника, наносить ему тяжелые удары. В первый период войны немцы выполняли предварительную перед ударом разведку на больших высотах. Одиночные «Юнкерсы» и «Мессершмитты-110» проходили над базой на высоте от 5 до 8 тыс. м. Для ночной разведки и атаки использовались также и «Хейнкели-111». Интересная деталь в тактике ночных налетов врага — это одиночные заходы на цель. Подойдя с одного направления, группа в районе базы рассредоточивается: одни самолеты стараются привлечь к себе внимание прожектористов и зенитчиков, а другие незаметно с приглушенными моторами подходят к объекту.

Враг настойчиво старается добиться успеха. Неудачи далеко не всегда заставляют его отка-

зываются от выполнения поставленных задач. Немцы тщательно выбирают время для налетов. Они могут несколько дней выжидать, пока над районом объекта будут выгодные для атаки метеорологические условия. Фашисты используют сплошную облачность, когда самолет, скрываясь в нижнем слое облаков, плохо виден с земли, а экипаж хорошо видит объекты. Рваную облачность в 5—6 баллов немцы считают благоприятной для бомбометания. Подходя к цели за облаками, они бомбят в «окна» и затем быстро скрываются. Бомбардировщики чаще всего заходят в атаку с тыла для того, чтобы после сбрасывания бомб не делать разворотов, а, произведя противозенитный маневр, уйти на свою территорию. Если налет организуется днем, немцы заходят со стороны солнца на высоте до 4 тыс. м. При этом в районе цели они идут на максимальной скорости, со снижением и, сбросив бомбы, разворачиваются в сторону моря, прижимаясь к воде. Эта тактика объясняется тем, что «Юнкерсы-88» весьма уязвимы для атак с нижней полусферы.

Готовясь к дневному налету, фашисты всегда выделяют сильное прикрытие. Особенно большим количеством истребителей они охраняют бомбардировщики «Юнкерс-87». Они подходят к цели на меньшей высоте, разворачиваются на 180° непосредственно над целью и с пикирования с высоты до 1000 м сбрасывают бомбы. Уходят «Ю-87» от цели также со снижением. При массовых налетах, особенно в ясную погоду,

враг впереди бомбардировочной группы обычно посылает истребители «Ме-109», которым ставит задачу связать действия наших истребителей и боем оттянуть их от базы.

Быстро распознавая приемы врага, летчики нашей эскадрильи самоотверженно отражают все налеты противника. Смелость, отвага и воинское мастерство морских соколов позволяют им почти всегда срывать прицельное бомбометание. Учитывая тактику противника и действия фашистских истребителей прикрытия, мы постоянно напоминаем летчикам, чтобы они как можно меньше времени находились в полете на прямой, особенно при отходе от солнца. Это снижает опасность внезапной атаки, уменьшает шансы противника незаметно прорваться к базе. Ведомым мы рекомендуем ходить внутренними, а на разворотах переходить на внешнюю сторону, чтобы лучше видеть заднюю полусферу.

Особенно тщательно наши летчики следят за солнечной стороной. Искусно прикрываясь плоскостью, а на некоторых самолетах стойкой, надевая очки со светофильтром, они научились своевременно обнаруживать врага и всегда решительно вступают с ним в бой. При этом летчики понимают, что главная их цель — бомбардировщик, и стремятся уничтожить его в первую очередь. Только одна наша эскадрилья, защищая воздушные подступы к базе, сбила в боях 13 бомбардировщиков и 4 истребителя противника, не потеряв ни одного своего самолета.

Характерный бой провели старший лейтенант Ципалыгин и лейтенант Сидушкин. Прикрывая базу, они заметили на высоте 2 тыс. м два «Мессершмитта» и решительно атаковали их. Фашисты с разворотом влево и со снижением ушли, пытаясь оттянуть наших летчиков от объекта. Но тт. Ципалыгин и Сидушкин не поддались на уловку врага. Тогда «Мессершмитты» минут через десять появились с другой стороны. Используя двухслойную облачность, они намеревались внезапно атаковать наши машины. Бережно сохраняя преимущество в высоте, наши летчики решительно пресекли эту попытку. Развернувшись на 180°, они пошли в лобовую атаку. Немцы не выдержали — один нырнул вниз, второй полез вверх. Тт. Ципалыгин и Сидушкин с короткой дистанции дали длинные очереди, и один «Мессершмитт» врезался в землю. Попытка противника оттянуть наши истребители прикрития от базы провалилась. Также не удавалась она и в других случаях. Летчики не уходили от базы, бдительно прикрывая ее объекты.

В успешном отражении налетов авиации противника исключительно важно тесное взаимодействие истребителей с зенитчиками. Барражируя над базой, наши летчики внимательно следят за сигналами с земли. Зенитчики, которым легче обнаружить самолеты противника, дают несколько сигнальных выстрелов, и по разрывам снарядов летчик определяет, откуда идет враг. В условиях, когда линия фронта находится недалеко от базы,

этот способ наведения истребителей на цель надо считать наилучшим. Он быстро воспринимается летчиками, позволяет им набрать достаточную высоту и занять выгодную позицию для атаки. Естественно, что летчики не должны устремляться к разрывам, если они далеко от базы, не гоняться за уходящими самолетами противника, чтобы не оставлять объекты без прикрытия.

Своевременное предупреждение позволяет нашим летчикам еще до подхода самолетов противника к району объектов совершать иногда до двух атак. Ни ночь, ни облачность не спасают «Юнкерсы» и «Хейнкели» от гибели. Подходя на короткую дистанцию, советские летчики меткими очередями сбивают самолеты.

Продолжая совершенствовать организацию и тактику прикрытия, отшлифовывая взаимодействие с другими средствами ПВО, наши летчики надежно охраняют объекты флота.

«Красный Флот» 24 июля 1942 г.

Капитан Н. СПИРОВ

ПРИКРЫТИЕ КОММУНИКАЦИЙ

Это было в первые месяцы войны, когда враг, продвинувшись по побережью, усилил налеты на морские коммуникации. Коммуникационная линия была большой протяженности, и поэтому прикрывать ее всю истребителями мы не могли.

Немцы усилили налеты на неприкрытый район и на корабли в море. Возникла потребность в специальном аэродроме. Базируясь на отдаленном аэродроме, летчики должны были охранять маневренную базу и все морские коммуникации, не допускать прицельного бомбометания по нашим транспортам и обеспечить им нормальное следование.

Когда немецкие самолеты показались над базой, их встретили наши истребители. Враг был обескуражен, этого он никак не ожидал. С этой поры число налетов противника на маневренную базу и морские коммуникации резко сократилось. Фашисты стали упорно искать наш аэродром. Однако обнаружить его было очень трудно. Самолеты тщательно маскировались и с воздуха были не видны. Даже наши летчики, возвращаясь после выполнения боевого задания, делали несколько кругов над аэродромом в поисках посадочной площадки и производили посадку только по особым ориентирам.

Истребители привлекались для обеспечения нормальной эвакуации. Пока производилась погрузка, группа истребителей барражировала ежедневно над портом. Все внимание сосредоточивалось на том, чтобы не допустить противника к месту погрузки войск и не дать ему произвести прицельное бомбометание. Истребители не допустили к пункту погрузки ни одного вражеского самолета.

С началом движения истребители, шедшие в

охранении транспортов, не допускали вражеские бомбардировщики к нашим кораблям. Благодаря надежной воздушной охране врагу не удалось потопить ни один наш транспорт. Напряженность работы была исключительной. Летчикам приходилось совершать по 4—6 вылетов и в каждый вылет встречаться с врагом по нескольку раз.

Когда эвакуация закончилась, часть истребителей ушла, остальные остались для прикрытия личного состава и войск, находившихся в пункте расположения аэродрома. Тогда мы уже в сущности были в тылу у противника. Летчики прикрывали эвакуирующиеся войска, совершали разведывательные полеты над морем, выслеживали транспорты противника.

Разведку приходилось вести на разных высотах вплоть до бреющего полета. Все зависело от погоды, так как мы летали при любых метеословиях.

Наконец, появились самолеты противника и над нашим аэродромом. Озлобленный враг посылал до двенадцати «Юнкерсов-88». Они сбросили около 150 100-кг бомб. Зенитная артиллерия не позволила им произвести прицельное бомбометание.

Чтобы отвлечь внимание противника от аэродрома, мы использовали вышедший из строя транспорт, находившийся вблизи от берега. Мы закладывали в трубу парохода дымовую шашку и при появлении противника зажигали ее. Думая, что к нам пришел транспорт, противник усердно бомбил судно. Характерно, что в пароход немцы

ни разу не попали. Долгое время этот неисправный, брошенный транспорт был объектом усиленных налетов со стороны одураченного врага.

Следует отметить тактику противника. Придя на цель, бомбардировщики выстраивались в колонну, при этом первые 4—5 бомбардировщиков приступали к бомбометанию, а остальные наблюдали за зенитными батареями, засекали их и потом, при следующем налете, стремились подавить их.

«Красный Флот» 16 мая 1942 г.

Капитан М. ЛИТВИН

БОРЬБА С НЕМЕЦКОЙ МИНОНОСНОЙ АВИАЦИЕЙ

Действуя в приморских районах, немецко-фашистское командование большое место уделяет минным постановкам и налетам на наши базы и порты. Действуя против баз, враг стремится закупорить их, снизить боевую деятельность кораблей. Для ночных действий против портов и для минных постановок противник чаще всего использует бомбардировщики «Хейнкель-111». Это объясняется тем, что группы «Хейнкелей», пытавшиеся совершать налеты на базы днем, несли большие потери от огня зенитной артиллерии и истребительной авиации. В темное время суток и в сложных метеорологических условиях летчи-

ки этих бомбардировщиков считают себя менее уязвимыми.

Наиболее активную деятельность бомбардировочная и миноносная авиация противника развила против военно-морской базы Н. Ежедневно в ночное время фашистские самолеты сбрасывали мины на фарватерах у базы.

Чтобы не раскрыть район базирования, немецкие самолеты-миноносцы в первый период действовали одиночно. К цели они подходили обычно на высоте 1000—1500 м. Перед тем как сбросить мины, «Хейнкели» переходят в пологое пикирование, затем сбрасывают на парашюте мины и с резким снижением до 100—150 м уходят в темную часть горизонта.

Одним из наиболее эффективных методов борьбы с самолетами-миноносцами противника является уничтожение их на аэродромах. Это позволяет выбить у врага инициативу, нанести ему тяжелые потери, сократить или совершенно сорвать минные постановки.

Капитан Соловьев и старший лейтенант Батурин во время барражирования обнаружили немецкий миноносный самолет. Они решили дойти до места его посадки. Летчики быстро подстроились к «Хейнкелю» в хвост и следовали за ним. Фашистский летчик, предполагая, что за ним наблюдают, хитрил, маневрами запутывал маршрут. Истребители могли остаться без горючего. Поэтому они решили атаковать «Хейнкель» с короткой дистанции. Возвращаясь обратно, летчики

встретили еще два самолета-миноносца и немедленно их атаковали. В результате боя еще один «Хейнкель» был сбит.

Этот успех летчиков Н-ской части объясняется тем, что они внимательно изучали тактику противника, методы его действий. Они установили, например, что одиночные самолеты врага идут обычно одним и тем же маршрутом. Фашисты знали определенные ориентиры и придерживались их. Они боялись отойти от проложенного на земле и заранее рассчитанного маршрута и потерять ориентировку. Правильно используя все эти сведения, наши летчики безошибочно выходили в район наиболее вероятного направления противника и быстро находили вражеские самолеты-миноносцы.

Убедившись, что заходы для минных постановок с одного направления приводят к большим потерям, немецкое командование изменило тактику. Противник решил добиться успеха, используя метод звездного налета и эшелонирования по высоте.

Разделившись, 6—9 фашистских машин подходят к базе на небольшой высоте — 1000—1200 м. После сбрасывания мин они снижаются до высоты 100—150 м и, разворачиваясь, уходят по заранее установленному обратному маршруту. В это же время другие 4—6 самолетов «Хейнкель» летят на 1800—2500 м и уходят после сбрасывания мин со снижением максимум до

1000 м. Таким образом эшелонирование по высоте остается и после ухода от цели.

Наши летчики быстро нашли уязвимые места этого приема и, изменив тактику действий, вновь нанесли врагу жестокие удары.

Немцы снова изменили тактику. Для бомбардировочных ударов и минных постановок они решили использовать более скоростные самолеты «Ю-88». При этом вместо одиночных машин стали действовать группы. Таким образом наши истребители встречали уже организованный групповой огонь.

Командование Н-ской части быстро реагировало на это изменение тактики противника. С помощью опытных летчиков-ночников оно, в свою очередь, разработало эффективные контрприемы, еще тщательнее стало организовывать взаимодействие истребителей с зенитной артиллерией и другими средствами ПВО. В результате, несмотря на все ухищрения немцев, их потери продолжали расти.

В связи с этим враг снова изменил методы ночных действий против наших баз и кораблей. Впереди основной группы, имеющей по 1—2 мины на самолете, фашисты стали посылать бомбардировщики. Прорываясь в район цели, они старались отвлечь на себя внимание наших зенитных батарей и истребительной авиации, чтобы тем самым дать возможность самолетам-миноносцам прицельно сбрасывать мины. В этот период умение командира-зенитчика и летчиков определить,

где основная цель, во многом решает успех отражения атаки.

При организации противодействия налетам фашистской авиации на наши базы и корабли надо учитывать, что немецкие летчики, обнаружив наши истребители в воздухе, немедленно сообщают по радио идущим сзади самолетам об опасности. При значительном эшелонировании в глубину сигнал получает большая группа бомбардировщиков и немедленно реагирует изменением высоты, чтобы затем на приглушенных моторах прорваться к цели. Когда фашистский самолет попадает в лучи прожекторов, то другие, следующие за ним, уже не идут по прямой. Летчик же освещенного бомбардировщика пытается уйти из луча резким снижением в сторону или уходит в облака.

При встрече с нашими истребителями «Хейнкели» обычно стараются избежать воздушного боя. Если сразу оторваться от преследования не удастся, фашисты открывают заградительный огонь, но ведут его не прицельно. Если и это не помогает, враг имитирует поражение. Летчик бросает управление, и истребителю кажется, что бомбардировщик уже подбит. Когда наш летчик прекращает преследование, «Хейнкель», снизившись до высоты 50—30 м, выравнивается и над водой уходит к своей территории.

Эффективность использования истребителей для противодействия минным постановкам подтверждается еще и тем, что «Хейнкели» и «Юн-

керсы», едва заметив издали наш самолет, не выполняют заданий и уходят с курса.

В зависимости от воздушной обстановки на участке фронта враг меняет и тактику боевых действий своей миноносной и бомбардировочной авиации против наших военно-морских баз. В первый период борьбы за Севастополь фашистские «Хейнкели» и «Юнкерсы» налетали на базу в основном группами и на значительно большей высоте, чем на других театрах военных действий. Как правило, немецкие самолеты заходили со стороны моря, на высоте 2500—4000 м. В районе базы они расходились поодиночке, и затем основная группа снижалась для постановки мин. В это время 1—2 самолета, оставаясь на высоте, старались отвлечь на себя огонь зенитной артиллерии и наши прожекторные станции. Постановка мин производилась с планирования, на приглушенных моторах.

Опыт отражения налетов на наши военно-морские базы показывает, что особое внимание надо уделять отработке целеуказания. Летчику-истребителю ночью чрезвычайно трудно обнаружить вражеский бомбардировщик до того, как его осветил прожектор. Поэтому очень важно заранее продумать методы и способы наведения истребителей на цель, организовать наблюдение за их действиями, чтобы в момент, когда истребитель перешел в атаку, зенитная артиллерия прекращала огонь по вражескому самолету.

Опыт показал также, что по одиночному вра-

жескому самолету, который появляется в районе наших военно-морских баз, никогда не следует вести огонь одновременно несколькими зенитными батареями. Самый лучший метод борьбы с одиночными самолетами-миноносцами — это подъем в воздух наших ночных истребителей и наведение их на цель. Если истребители уже подняты, то они в зоне ожидания на вероятном направлении самолетов противника могут встретить фашистский бомбардировщик еще до того, как он подошел к району базы.

Уровень подготовки наших летчиков и качество материальной части позволяют надежно прикрыть военно-морские базы от ночных налетов противника. Для этого надо еще тщательнее отшлифовывать взаимодействие авиации и зенитной артиллерии, настойчиво учить прожектористов и зенитчиков искусству совместной работы с истребителями, твердо соблюдать дисциплину боя.

«Красный Флот» 26 августа 1942 г.

Герой Советского Союза подполковник П. КОНДРАТЬЕВ

БОЕВОЙ ОПЫТ ГВАРДЕЙЦЕВ

В ожесточенной битве с врагом летчики-гвардейцы нашей части показали беспримерное мужество, стойкость и отвагу. За дни войны наш летный состав совершил несколько тысяч боевых вылетов. Проведены сотни воздушных боев, сотни штурмовок и разведок на суше и на море.

За период отечественной войны у нас выросли и закалились новые, замечательные кадры. Отлично владея техникой пилотажа и материальной частью боевых машин, они стали грозой для немцев.

Наши летчики, когда требовала обстановка, смело шли на таран. На весь Советский Союз прогремела слава летчиков-гвардейцев Мартыщенко, Митина и Богрянцева, таранивших фашистские самолеты.

Немецкие хваленые «ассы» редко прибегают к открытому бою, особенно избегают они лобовых атак. Наши же летчики, наоборот, ищут врага, ищут боя, навязывают его противнику.

Наш боевой опыт неизмеримо обогатился, многое, что нам в первые дни войны казалось недостижимым, осталось далеко позади.

В первые же декады войны даже для фашистов стало ясно, что немецкие машины уступают советским. Чтобы продолжать борьбу, немцы должны были в максимально сжатые сроки заменить свои машины новыми или радикально модернизировать их.

Летчик-гвардеец Мясников шел к своему аэродрому. На высоте 400 м он обнаружил нагоняющих его «Мессершмиттов-109». Мясников развернулся и пошел в лобовую атаку. Завязался бой, который длился около 20 минут. Немцы проявили особую активность, но вот Мясников заметил приближающихся два наших истребителя. Он сразу же занял новую позицию. Как толь-

ко один из истребителей стал подходить, Мясников построил так маневр, что самолет противника своим хвостом оказался под ударом нашего истребителя. Короткая очередь, и «Мессершмитта» не стало. Второй быстро сделал горку и ушел.

Практика показывает, что немецкие летчики-истребители выработали своеобразные приемы борьбы. Как правило, они никогда не появляются по-одному: летают всегда парами или четверками с интервалом между парами до 1000 м. Ходят обычно змейкой, меняя высоту полета.

В хорошую ясную погоду фашистские истребители летают на высоте от 2000 до 5000 м. В облачные дни ходят под самой кромкой облаков, а при наличии в этом районе наших истребителей — в нижней кромке облачности, все время высматривая наши самолеты.

Открытого боя фашисты избегают даже в тех случаях, когда перевес в силах на их стороне. Они прежде всего стремятся нанести внезапный удар, для чего часто используют сектор, освещенный солнцем; атаку производят сверху, со стороны солнца. В облачную погоду сближаются, используя облачность, производят атаку с минимальной дистанции и обратно уходят в облака. Атаку обычно производит один самолет, второй ведет наблюдение или прикрывает.

При наличии нескольких пар самолетов они стремятся прежде всего разъединить наши машины на мелкие группы или вырвать одиночные самолеты и затем парами вступают в бой, причем

на высоте 800—1000 м они оставляют одну пару прикрытия, которая одновременно атакует отрывающиеся наши одиночные самолеты.

Изучение тактики врага позволило нам разработать ряд приемов, которые значительно увеличили ударную силу наших истребителей.

На хитрость и разбойничью тактику врага наши летчики отвечают двойной и тройной русской смекалкой, упорством и беспощадной местью врагу. Теперь уже наших летчиков не обманут коварные методы противника. Каждый летчик знает, что враг наглет только тогда, когда может использовать облачность, дымку, солнце; он нападает на тех, кто по каким-либо причинам оторвался от своих товарищей, зазевался или идет в одиночку.

В нашей части боевой опыт обобщают не только руководящие кадры, но и рядовые летчики. Установившаяся хорошая практика, регулярное проведение совещаний боевого актива позволяет нам все время идти в ногу с обстановкой, не выпускать из виду ни одного даже малейшего изменения в технике или тактике врага.

Опытный летчик Бондаренко проделал значительную работу по обобщению опыта. Он собрал большой материал о тактике ведения воздушного боя с истребителями и бомбардировщиками противника. Он установил, что умело построенный горизонтальный маневр или взаимодействие наших самолетов гарантирует сохран-

ность наших машин и позволяет наносить сильные удары по самолетам врага. По-иному он поставил вопрос и о внезапности атак по истребителям противника и об эшелонировании в воздухе.

Собраны и обобщены материалы и по другим вопросам тактики.

Длительным наблюдением мы установили, что увлекаться во время сопровождения штурмовиков и бомбардировщиков воздушными боями с истребителями противника, особенно при подходе к цели, не следует. Воздушный бой в этом случае необходим только при условии угрозы расстроить боевой порядок нашей группы.

Первое время наши отдельные истребители недопонимали значения сопровождения, рассматривая его как нечто дополнительное, второстепенное. Только разъяснив значение сопровождения, мы добились того, что истребители теперь рассматривают это как ответственное боевое задание.

Воздушная разведка имеет исключительное значение. И она нами производилась в различных метеорологических условиях. Подготовка летчика перед вылетом в разведку мы уделяем много внимания. Он должен детально знать район разведки, иметь предварительные сведения о месте расположения зенитных средств, примерные данные об авиации и наземных частях противника на этом участке.

В разведку наши истребители обычно ходят

на полный радиус с учетом 20% времени на возможный воздушный бой. Как учит опыт, посылать истребителей целесообразнее в разведку парой, так как им удобнее итти и пара, конечно, маневреннее звена. Это подтверждается разведывательными полетами летчика Костылева. Он ходил парой. Несмотря на то, что почти весь полет проходил над территорией, занятой врагом, пара, применяя приемы военной хитрости и маневры, не встретила нигде зенитного огня.

Опыт гвардейцев, приобретенный в боях, много обогатил нашу практику.

Майор В. КОРЕШКОВ

ЛЕТНАЯ КУЛЬТУРА МОЛОДОГО ИСТРЕБИТЕЛЯ

В воздушном бою заранее всего не предусмотреть, причем время на обдумывание исчисляется не часами и минутами, а буквально сотыми долями секунды. В бою медлить нельзя, нужно действовать быстро, четко, но продуманно. У молодых летчиков весьма силен боевой азарт, и здесь очень важно командиру сдерживать этот азарт или, наоборот, повышать его. В зависимости от обстановки должна поощряться или пресекаться инициатива молодого летчика. Сбить вражеский самолет одному лестно, но сбить несколько самолетов сообща — это уже победа. Поэтому чувство коллектива в бою, чувство

взаимной поддержки, выручки должно воспитываться у наших военных летчиков с того момента, когда они впервые подходят к боевой машине. Насколько это важно, показывает следующий эпизод.

Во время одной из штурмовок зенитным снарядом у машины летчика Мазуренко были повреждены рули глубины и поворота. Машина потеряла управляемость. Летчик решил выпрыгнуть с парашютом. Но, проверив работу мотора, он изменил решение и попытался на газу дотянуть до своей базы.

Командир звена коммунист Абрамов заметил, что Мазуренко летит на сильно израненной машине, и решил его прикрыть. Сделать это было нелегко, так как Абрамов и остальные летчики были связаны воздушным боем с истребителями противника. Но долг летчика обязывал его помочь товарищу.

Три фашистских стервятника, заметив Мазуренко, решили добить его. Двое ринулись прямо на Мазуренко, третий пошел в обход. Абрамов бросился на двух идущих в атаку истребителей и прогнал их, третий удрал сам. В это время Мазуренко резко пошел на снижение и свалился на лед. Быстро выскочив из машины, он из парашюта сделал маскировочный халат и побежал в сторону от самолета. И только он успел отбежать на несколько метров, как появились две финские «чайки», одна из них стала пикировать на самолет. Абрамов зашел снизу и метров с пятнадцати

прямо в брюхо пирату всадил очередь, и тот, не выходя из пике, врезался в лед. Вторая машина сразу же бросилась наутек. Зная, что горючее уже на исходе, Абрамов все же решил сделать еще несколько кругов над местом падения Мазуренко и, лишь убедившись, что тот жив, направился к нашей территории.

Фашисты не унимались. Они знали, что Абрамов долго не продержится в воздухе. Два «Бристоль-Бульдога» с большой высоты стали пикировать на Абрамова. Он их не видел, но их хорошо видели наши зенитчики. Они пришли теперь на выручку Абрамову. Залп. И Абрамов заметил врагов. Быстро развернувшись, на последних каплях горючего и с последними патронами в магазине он пошел в атаку. Фашисты не выдержали и удрали.

Абрамов, не имея горючего и боезапаса, рисковал, но он рисковал во имя товарища, он боролся за его жизнь. Приземлившись в пункте Х., Абрамов решил сначала починить пробитый в нескольких местах бензобак, а затем уже раздобывать горючее. Он пытался деревянными палочками закрыть пробоины, но ничего не вышло. Вскоре Абрамов заметил разбитый самолет. Осмотрев его, он нашел там целый бак. Переставив его на свою машину, Абрамов благополучно вернулся на свой аэродром.

На войне риск неизбежен, но риск должен быть осознанным, продуманным, не перерастать в удачу и лихачество. Рисковать может тот лет-

чик, который отлично знает распределение огня, летно-тактические данные самолета противника, его тактику. Нельзя каждую удачу молодого летчика связывать с риском. Надо приучать его к тому, чтобы он даже хорошо сделанную посадку расценивал как рискованную. Риск всегда должен сочетаться с умением, со знанием дела.

Как бы ни складывалась обстановка, летчики всегда должны воевать кучно, одним кулаком. Отрыв от группы, как правило, ведет к гибели. Наша сила в том, что летчики всегда следуют за ведущим, поддерживают друг друга. Был случай, когда наша пятерка под командованием трижды орденосца капитана Соловьева встретилась с 23 вражескими машинами, вступила в бой и победила. Секрет успеха здесь кроется в законе советских летчиков — раз ведущий решил драться, значит надо драться и победить.

Группа вражеских бомбардировщиков шла к городу Л. Четыре наших истребителя под командованием старшего лейтенанта дважды орденосца т. Батурина решили сорвать план врага, но, когда они миновали пункт К., им преградило путь вчетверо большее количество вражеских истребителей. Ведущий решил вступить в бой. Пока здесь шла схватка, вторая наша группа истребителей без помех достигла города Л. и встретила там бомбардировщики. Планы врага были сорваны. Потеряв несколько машин и не выполнив задания, фашисты убралась во-свояси.

Для морского летчика-истребителя очень важ-

но изучить район действия своей части. Каждый летчик обязан хорошо ориентироваться в курсах и характерных извилинах береговой черты, знать по контурам острова.

Если только в воздухе нет противника, командирам звеньев следует шире практиковать замену ведущего рядовым летчиком. Пусть он ведет звено. Такое натаскивание оказывает большую помощь молодым летчикам.

Особое внимание следует обращать на получение летчиками навыка быстро определять количество вагонов и класс вагонов, количество и класс автомашин, количество и классы кораблей. Это достигается повседневной тренировкой.

Бригадный комиссар А. ИВАНОВ

ЧЕМУ УЧАТ ВОЗДУШНЫЕ БОИ

Изучение воздушных боев, проведенных 20 и 21 марта, позволило сделать ряд ценных выводов, обогативших нашу практику, еще раз подтвердивших превосходство советского летчика над фашистским.

Ход воздушных боев семи против 15 и семи против 23 вражеских самолетов протекал следующим образом. В первом случае семерка наших «И-16» под командованием лейтенанта Белова сопровождала бомбардировщик, производивший фотографирование неприятельских объектов. На высоте около 400 м наши летчики встретили две

группы немецких истребителей «Ме-109», прикрывающих бомбардировщики. Первая группа «Ме-109» шла парами в правом пеленге со стороны солнца, вторая, состоящая из трех машин, сохраняла строй «змейкой» и шла на удалении от первой в 3—4 км.

Ведущий лейтенант Белов подал команду атаковать противника, а для прикрытия нашего бомбардировщика оставил опытного летчика лейтенанта Бондарец.

Первую группу вражеских истребителей атаковали и связали боем лейтенанты Белов и Плавский. Они вели бой в правом пеленге, причем ведомый прикрывал хвост ведущего.

Два самолета сбил лейтенант Белов. Он вел огонь с близких дистанций (50—100 м), стараясь поразить жизненно важные части немецких самолетов, главным образом моторы. И каждый раз атаки Белова прикрывал летчик Плавский. С свою очередь, когда Плавский на пикировании расстреливал пулеметным огнем «Ю-88», его сзади прикрывал лейтенант Белов.

В том же порядке действовали лейтенант Савченко, Трещов и другие летчики. Было сбито пять немецких самолетов.

На следующий день та же семерка лейтенанта Белова, патрулируя в одном районе, заметила 23 вражеских самолета. Решение навязать бой численно превосходящему противнику пришло немедленно. И снова в ходе ожесточенной воздушной схватки повторились в основном те же

тактические приемы. Летчики снова атаковали парами, поочередно и, прикрывая один другого, вели прицельный огонь с близких дистанций. На этот раз было сбито шесть немецких самолетов. С нашей стороны снова не было потерь.

Таковы основные тактические принципы этих воздушных боев. В победе семи наших истребителей некоторые еще видели пусть блестящий, но все же в известной мере выходящий из общего правила боевой успех. Однако последующие бои подтвердили правильность использованных тактических приемов. Война не терпит рутины и застоя в военном искусстве, настойчиво выдвигает новые формы борьбы, активизирует, направляет боевое творчество наших летчиков. В этом свете огромное значение получает беспрецедентная победа шести героев-летчиков Ленинградского фронта в бою против 70 вражеских самолетов. Изучение всех особенностей этого боя позволяет сделать вывод, что действия нашей шестерки и их успех не случайны, а обдуманы, последовательны, отличаются тактическим совершенством и искусством.

Шестерка выполняла задание по разведке. Боевой порядок состоял из двух самолетов-разведчиков (под управлением старшего лейтенанта Татарчука и младшего лейтенанта Горбачева) и четырех прикрывающих самолетов, идущих парами сзади на расстоянии 100—200 м и с превышением в 100 м. Ведущим группы прикрытия был старший лейтенант Обиралов. Самолеты находи-

лись вблизи одной станции над территорией, временно захваченной противником, когда появилась большая группа немецких бомбардировщиков и истребителей. За ними показалось еще много вражеских самолетов, идущих эшелонированно на разных высотах — от 400 до 3000 м. Наши истребители имели в это время высоту в 2700 м.

Ведущий Татарчук направил свою машину наперерез вражеским самолетам, вышел на их курс и, развернувшись, устремился в лобовую атаку на первую шестерку «Ю-88». Остальные наши летчики строго повторили маневр командира.

Дальнейшие действия развивались так. Выпустив снаряды, наши летчики рассеяли ведущую шестерку фашистских бомбардировщиков и устремились на следующую. Под воздействием снарядов и эта группа рассыпалась по одному.

В противовес фашистам наши истребители старались действовать парами. И уже в начальной стадии боя сложились три такие пары: Татарчук — Горбачев, Обиралов — Устинов, Братушко — Котельников. В то же время все летчики группы стремились не терять зрительной связи, чтобы теснее взаимодействовать между собой и в случае необходимости немедленно притти на помощь той или другой паре.

После того как две головные группы «Ю-88» были рассеяны, завязался бой с фашистскими истребителями прикрытия. Но действовали немцы на первых порах не очень активно. Видимо, их уверенность в своем преимуществе была настоль-

ко велика, что они считали положение советских истребителей безнадежным.

Эта самоуверенность дорого обошлась врагу. Отразив первые, довольно вялые атаки «Хе-113» и «Ме-109», наши летчики обрушились на бомбардировщики.

Правильно выбрать цель для атаки — вот первое условие, с которым пришлось столкнуться советским истребителям при таком превосходстве врага. И здесь они старались нанести удар быстро и внезапно, широко применяли пикирование и прицельную стрельбу с коротких дистанций.

Старший лейтенант Татарчук заметил два «Хе-111», идущих отдельно от общей группы ниже на 1000 м. Татарчук ввел свою машину в пике и быстро нагнал «Хейнкели». Хвост атакующего прикрывал шедший с ним в паре Горбачев. После первой атаки правый ведомый бомбардировщик начал отставать. Тогда Татарчук сблизился с ним до 100 м и выпустил снаряд в центроплан. «Хе-111» резко метнулся вправо и затем стал падать. В этот момент три немецких истребителя напали на самолет Горбачева. Татарчук, сделав боевой разворот с последующим виражем, устремился на помощь. Но Горбачев уже вышел из опасного положения. Он увернулся от ближайшего истребителя, убрав газ. Тот проскочил мимо и правым виражем пытался зайти в хвост Татарчуку, но Татарчук опередил его в этом и открыл огонь из пулеметов. Фашист с виража переворотом ушел вниз. Это позволило паре

Татарчук — Горбачев приступить к атаке следующей группы бомбардировщиков.

Учитывая, что самолеты противника шли на разных высотах, летчики, возглавляемые старшим лейтенантом Обираловым, держались на 1000 м ниже Татарчука и Горбачева. Таким образом истребители противника, атакованные внизу, неохотно уходили вверх, где могли попасть под огонь Татарчука и Горбачева. Поэтому они делали переворот и шли вниз, выходя из боя, либо завязывали невыгодный для них бой на виражах. В то же время и немецкие бомбардировщики, атакованные сверху, неизбежно натыкались на две пары «ястребков», оперирующих ниже. Такое построение, помогавшее сохранить зрительную связь и быстро оказать взаимную поддержку, — одна из отличительных особенностей описываемого воздушного сражения.

Бой, длившийся 20 мин., изобиловал острыми и сложными положениями. Шестерка истребителей навязывает бой 70 вражеским самолетам, расстраивает их боевые порядки и наносит ущерб материальной части и живой силе. Во всех отношениях задача была решена блестяще. Советские летчики сбили три немецких бомбардировщика. С нашей стороны ранен лишь сержант Котельников, который героически проявил себя в бою, уничтожил вражеский самолет и успешно посадил машину на аэродром.

Эти бои характерны инициативой наших летчиков. И в первом случае — 20 марта и во вто-

ром — 28 мая советские истребители не имели прямой задачи вступать в борьбу, да еще с противником, обладавшим подавляющим численным преимуществом. Но герои-летчики, верные лучшим традициям русского оружия, проявили разумную инициативу. Не ожидая удара врага, они стремились первыми нанести его, навязать противнику бой.

В тактическом отношении общая черта разбираемых воздушных боев — успешно примененный метод действий парами, причем во всех случаях ведомый прикрывал атаку ведущего с хвоста. Это еще раз подтверждает, что полет парой обеспечивает наилучшую маневренность группы и повышает огневое взаимодействие между самолетами.

Бой с вражескими истребителями на виражах и с бомбардировщиками на вертикалях, особенно на самолетах «И-16», — вторая характерная особенность указанных воздушных схваток.

Наконец, ведение прицельного огня с близких дистанций, точная стрельба по винто-моторной группе, по кабинам пилота и стрелка-радиста вражеских самолетов — третье, что отчетливо проявилось в этих схватках.

Таким образом можно говорить о ряде вполне сложившихся тактических приемов, с успехом примененных летчиками Ленинградского фронта в борьбе с многократно превосходящим числом вражеских самолетов. Они показывают, что и малыми силами при умелом взаимодействии и от-



2018836612



Библиотека
Книгобмен
в Ленинград
1944

БИБЛИОТЕКА
ИМЕНИ
В. И. ЛЕНИНА

личной выучке можно не только достичь победы в неравном бою, но и одержать ее без потерь.

В этом — один из уроков воздушных боев отважной шестерки, на деле осуществившей золотое суворовское правило: воевать не числом, а умением.

Воздушные бои протекают в самой различной обстановке, и порой небольшим группам наших истребителей приходится бороться с численно преобладающим противником. В этих случаях не следует забывать о новых формах и приемах борьбы, рожденных боевой практикой передовых летчиков и заслуживающих всестороннего изучения и смелого применения в воздушной войне против немецко-фашистской авиации.

«Сталинский сокол» 12 июня 1942 г.

Старший лейтенант А. ТАТАРЧУК

ГРУППОВОЙ ВОЗДУШНЫЙ БОЙ НА «И-16»

«И-16» является одним из старых типов советских истребителей. И часто в разговорах молодежи, только что пришедшей из школы, можно услышать нотки некоторого сомнения в возможности успешно воевать на самолете «И-16» против, скажем, «Ме-109».

Летчикам нашей части довелось провести сотни воздушных боев на самолете «И-16». И если спросить нашего летчика, десятки раз уже побывавшего в воздушных схватках, права ли моло-

дежь, он искренне ответит: «Умей только правильно использовать все летно-тактические преимущества своей машины, и победа будет за тобой!»

В процессе многочисленных боев в воздухе на различных фронтах уже выработался наиболее эффективный строй самолетов «И-16». Это строй парами. Боевой опыт отверг построение самолетов звеньями. Третий здесь всегда оказывается лишним. Он стесняет ход боя, делает его невыгодным для своей группы летчиков.

Если в воздухе четыре самолета, они должны идти попарно, фронтом и при резких маневрах сразу занять правильную исходную позицию для боя, прикрывая друг другу хвосты самолетов. Ни в коем случае нельзя идти растянутым пеленгом, так как это ухудшает наблюдение и возможность быстрого оказания поддержки при внезапном падении противника.

Как-то наша четверка «И-16» сопровождала транспортные самолеты. Мы шли строем кильватера. И вот что произошло: пропустив первую пару «И-16», три «Ме-109» атаковали вторую пару (еще два «Мессершмитта» остались дежурить сверху). Ведущая пара из-за неправильного построения ничего не заметила и продолжала движение вперед. Все обошлось благополучно только потому, что ушедшие вперед два «И-16» были оповещены по радио и вступили в бой.

В среде наших летчиков высоко развито чувство взаимной выручки, помощи друг другу в

бою. Поэтому при выработке наиболее эффективного строя мы никогда не забываем об осмотрительности, выходя на боевое задание, зорко смотрим друг за другом. Строй порой как раз и дает наилучшую осмотрительность и ведущему и ведомому.

Вот характерный пример. Две пары наших самолетов, шедших фронтом, возвращались с разведки. Я был ведущим. Вдруг появляются два «Мессершмитта». Сразу иду в лобовую атаку. Все заметили мой маневр и стали прикрывать друг друга. Характерно, что в числе ведомых были молодые, неопытные летчики. Когда я стал маневрировать, разворачиваться, «Мессеры», не приняв лобовой атаки, пытались найти в нашей четверке зазевавшихся. Но таких не оказалось. Все уже были наготове. Немцы поняли, что здесь им делать нечего, и поспешили удрать, не приняв боя.

В среде летчиков нашей части сложилось правило:

«Заметил противника — иди в атаку. Не жди, пока нанесут тебе удар. Не обороняйся, а наступай. Есть возможность — подай всей группе, сигнал о вступлении в бой и лобовой атакой иди на противника!»

Если количество самолетов, находящихся в воздухе, восемь и больше, то мы обычно распределяем свои силы на два яруса: четыре идут ниже, четыре — выше. Расстояние между ними примерно 1000 м. Как правило, «Мессершмитты»

уходят с набором высоты или переворотом вниз. В случае, если они атакуют нижние пары и уходят вверх, то их будут бить самолеты, находящиеся в верхнем ярусе. Если же бой развернется наверху и немец станет уходить вниз, то он встретит наших истребителей нижнего яруса. Подобным построением «И-16» мы парализуем такой маневр «Мессершмиттов», как бой по вертикали. Кстати, если в воздушном бою участвуют «ЛАГГи», и «МИГи», то, чтобы еще больше связать немцев в их маневре по вертикали, число ярусов следует увеличить.

Связав «Мессершмитты» или «Хейнкели» в маневре по вертикали, мы заставляем их вести бой на виражах. В этом случае каждый летчик должен стремиться зайти в хвост и вести огонь обязательно с небольшой дистанции, а на встречном или попутном курсе открывать огонь снарядами. Дистанция для эффективного пушечно-пулеметного огня — 50—150 м. При большой дистанции пушечный огонь открывать не следует, если только нет необходимости выбить вражеский самолет из-под хвоста самолета товарища. В этом случае, конечно, мы открываем заградительный огонь.

Какие иногда допускаются ошибки, наиболее типичные в ходе самого боя? Подчас летчик, стараясь во что бы то ни стало сбить вражеский самолет, увлекается и забывает о товарище, не следит за ним, не прикрывает хвост его машины. Золотое правило группового воздушного боя —

следи друг за другом и в нужный момент помогай товарищу, атакуй противника.

Несколько слов о тактике группового воздушного боя на самолете «И-16» против бомбардировщиков. Чаще всего бомбардировщики стараются уйти с набором высоты. Поэтому мы стремимся занять положение выше самолетов противника. Еще выгоднее распределить силы таким образом, чтобы одна группа самолетов находилась выше, другая ниже противника. Создав эшелонирование по высоте, мы навязываем противнику бой. При этом не все самолеты сразу вступают в бой. Одна пара атакует, а другая, в стороне, стережет, не появятся ли вражеские истребители.

Опыт многочисленных боев говорит о том, что немецкие бомбардировщики, как правило, идут с прикрытием истребителей. В этом случае одна наша группа оттягивает на себя истребителей, а вторая атакует бомбардировщиков. Именно такая тактика решила успех боя нашей шестерки против 70 немецких самолетов.

Мы указывали уже, что на самолете «И-16» стараемся навязать бой на виражах. Но эта тактика оправдывает себя при встречах с такими самолетами, как «Ме-109». Однако на ряде участков фронта нам приходится встречаться с финской истребительной авиацией, главным образом с самолетами типа «Брустер». Здесь для самолетов «И-16» лучшим является маневр по вертикали. «Брустеры» очень подвижны на горизон-

тальных маневрах, но значительно хуже себя чувствуют, когда бой протекает в вертикальной плоскости. Искусство нашего истребителя в том и заключается, чтобы, зная летно-тактические особенности вражеских машин, навязать бой в невыгодных для них условиях. В этом отношении показателен проведенный нами воздушный бой с 12 финскими «Брустерами».

Наша пятерка возвращалась с задания. Я шел ведущим в паре с младшим лейтенантом Сагатенко. Левее, сзади нас, летело звено младшего лейтенанта Горбачева (ведомыми у него были Глуховец и Братушко). На встречном курсе появились 12 финских «Брустеров». Мы находились еще над вражеской территорией и шли со стороны солнца выше белофиннов. Они нас не замечали, и мы не преминули этим воспользоваться. Пропустив под собой вражеский строй, я дал сигнал: «В атаку». Я и Сагатенко развернулись, зашли в хвост последнему звену «Брустеров» и стремительно пикировали на них. Нападение оказалось неожиданным. Сагатенко сразу же сбил левого ведомого последнего звена. Правда, ведущему удалось увильнуть от моего удара, но строй был уже разбит. Мы набрали высоту и подготовились к новой атаке.

Тем временем Горбачев со своим звеном тем же способом атаковал и разогнал среднее звено «Брустеров». Остальные финские самолеты рассыпались в стороны. Так закончилась первая фаза боя. Боевой порядок финнов был разбит.

Преимущество в высоте — за нами. «Брустеры», находясь ниже нас на 500—600 м, шли в беспорядке.

Используя приемы оборонительного боя, финны, однако, попытались отколоть какой-нибудь из наших самолетов. Враг пошел на хитрость. Один из «Брустеров» начал демонстративно набирать высоту. Но стоило только броситься ему навстречу, как финн сделал поворот и ушел вниз, стараясь подвести атакующего под удар остальных «Брустеров». К сожалению, на эту уловку попался Глуховец. Преследуя вражескую машину, он оказался в клещах. Летчик мог бы исправить свою ошибку, если бы правильно использовал маневренные свойства «И-16» и резко набрал высоту. Но Глуховец допустил вторую ошибку — попытался уйти из-под обстрела левым разворотом — и был подбит.

Ошибку Глуховца учли остальные летчики. Весь бой они провели таким образом, что все время атаковали и маневрировали на вертикалях. Маневр этот и обеспечил нам успех. Пикируя в паре с Сагатенко на звено «Брустеров», только что подбивших нашего друга, я расстрелял из пулемета сначала ведущего, а затем и ведомого финна. Горбачев дрался в паре с Братушко. Характерно, что и Горбачев, так же как и Глуховец, оказался между тремя «Брустерами». Но он не повторил ошибки Глуховца. Опытный летчик, хорошо знающий качества своей машины, ее преимущества, он, избегая виража, легко вышел

из-под обстрела змейкой с набором высоты. А набрав высоту, резко развернулся и меткой короткой очередью сбил один «Брустер». Это была четвертая по счету машина, сбита нами в бою с 12 финнами.

Этот бой, как и многие другие, еще и еще раз убеждает нас в том, что ветеран истребительной авиации — «И-16», если правильно умело использовать его летно-тактические данные, является грозной машиной для врага.

«Сталинский сокол» 10 июля 1942 г.

*Капитан Н. ДУНАЕВ,
Герой Советского Союза старший лейтенант Н. ШУМИЛОВ*

БИТЬ ВОЗДУШНОГО ВРАГА С КОРОТКИХ ДИСТАНЦИЙ

Бить воздушного врага в упор, с самых коротких дистанций — вот что отныне должно стать законом для каждого летчика истребительной авиации.

Основные преимущества коротких дистанций в том, что при существующих прицелах и величине рассеивания эффективные результаты могут быть достигнуты только стрельбой с близкого расстояния.

Разберем одиночный бой истребителя с немецкими бомбардировщиками «Ю-88» и «До-215». С передней полусферы истребитель, как правило, может сделать только одну атаку, а все после-

дующие — со стороны задней полусферы. Поэтому он должен стремиться зайти точно в хвост бомбардировщику на близкую дистанцию 20—30 м. Таким образом он будет находиться в зоне мертвого конуса, вне обстрела верхнего и нижнего стрелков.

Если бой против вражеского бомбардировщика ведет звено, то ведомые берут противника в клещи и с дистанции 150—200 м открывают огонь по моторам и стрелку под ракурсом $\frac{1}{4}$ и $\frac{3}{4}$ сбоку с верхней или нижней полусферы. Этим они отвлекают внимание стрелков от самолета, заходящего в хвост бомбардировщику. Истребитель же, который зашел в хвост, ведет с дистанции 20—30 м прицельный огонь по наиболее уязвимым местам бомбардировщика, в частности по центроплану и моторам, особенно по нижней их части, где смонтирована бензосистема. Вероятность пожара на вражеском бомбардировщике при такой стрельбе почти стопроцентная.

Такую тактику применили четыре летчика нашего подразделения, когда за один вылет сбили четыре «Ю-88». Первой атакой они нарушили строй бомбардировщиков. Во время повторной атаки один из истребителей зашел в хвост противнику на дистанцию 30—50 м, а другой в это время атаковал сбоку, отвлекая стрелка и принимая на себя огонь. Этот же маневр применила другая пара.

Преимущество такого рода атаки очевидно. Истребитель находится в выгодных условиях по отношению к вражескому стрелку. При любом

маневре бомбардировщика стрелок не может вести огонь по истребителю, так как последний находится у него в хвосте и способен делать такие же маневры, как противник. Короткая дистанция позволяет истребителю вести меткий огонь.

Рассмотрим атаку с короткой дистанции в воздушном групповом бою с истребителями «Ме-109». Для примера возьмем бой, в котором участвовали «МИГ-3» и «И-16».

Лобовых атак немцы не принимали. Поэтому наши истребители старались зайти в хвост противнику. Завязался бой на виражах. «И-16», более маневренный по горизонтали, чем «МИГ-3», на внутреннем вираже расстреливал «Ме-109» с коротких дистанций. Летчики нашего подразделения Бурьян и Коршунов, используя высокую маневренность «И-16» по горизонтали, сбили по одному «Мессершмитту». На малой дистанции вражеский истребитель стеснен маневром и не имеет возможности уйти от огня. «Ме-109» обычно не делает резких эволюций по горизонтали. Немцы иногда применяют виражи с большим креном, но это в большинстве случаев приводит их к гибели, так как «И-16», имея меньший, чем «Ме-109», радиус виража, открывает пулеметно-пушечный огонь в более выгодных условиях.

При совместной атаке «И-16» должны держаться внутри группы, ведущей бой на виражах. Следует, однако, помнить, что отрыв от группы за уходящим в пикирование «Ме-109» может

привести к гибели летчика, ибо фашистские пираты любят охотиться за оторвавшимся самолетом. Кроме того, атака пикирующего «Ме-109» редко приводит к желательному результату: «Мессершмитт» выходит из боя почти отвесным пикированием на максимальной скорости, дистанция между «И-16» и «Ме-109» при этом быстро увеличивается, а следовательно, уменьшается и эффективность огня.

Особенным умением должны владеть летчики в бою с «Ме-109». Эти самолеты обладают большой скоростью и маневренностью. Чтобы подойти на короткую дистанцию, надо первым обнаружить их.

Приведем несколько возможных случаев встреч с истребителями противника, когда можно открывать по ним огонь с короткой дистанции.

Первый случай: противник идет под нижним краем облачности. Иногда он прячется в тучи. При хорошо организованном наблюдении его можно легко обнаружить. Нужно точно определить, каким курсом идет вражеский самолет, и итти на сближение. Облачность надо использовать с целью маскировки, периодически выныривая из нее с тем, чтобы убедиться, что противник идет по установленному курсу.

Сблизившись до дистанции 200—150 м, следует выйти из облаков и с принижением в 50—30 м встать в хвост противнику. К этому времени дистанция сократится до 50—40 м и можно открывать огонь.

Второй случай: погода ясная. Наши истребители барражируют на высоте 2000—3000 м. Заходить на прикрываемый участок надо обязательно со стороны солнца, хотя бы для этого пришлось пролететь лишний отрезок маршрута.

В том случае, если над прикрываемым участком находятся вражеские истребители, нужно точно определить их курс и, выждав момент, когда истребители будут уходить от солнца, подойти сзади и незаметно приблизиться на соответствующую дистанцию.

Если же над охраняемым участком противника нет, ведущему группы необходимо учесть наиболее вероятное направление, с какого может появиться враг, и строить маршрут своего барражирования таким образом, чтобы в момент появления неприятельских истребителей наша группа могла совершить маневр со стороны солнца.

Само собой разумеется, что для атаки с короткой дистанции нужно в совершенстве владеть оружием и техникой пилотирования.

Капитан А. ДИЖЕВСКИЙ

ВОЗДУШНЫЙ БОЙ С БОМБАРДИРОВЩИКАМИ ПРОТИВНИКА

Одна из основных задач истребителя — уничтожать бомбардировщики. Чтобы успешно выполнять эту задачу, нам, советским истребите-

лям, надо знать уязвимые места «Юнкерсов», их приемы, учиться умело противодействовать тактике противника. Поделюсь своим боевым опытом по уничтожению фашистских бомбардировщиков.

Как обнаруживать самолеты противника по характерным боевым порядкам и приемам подхода к объектам бомбометания?

Бомбардировщики противника ходят группами от 4 до 8—9 самолетов. Прикрывают их истребители в зависимости от противовоздушной обороны объекта. Наибольшее прикрытие — 3 группы истребителей. Ударная группа идет впереди или над бомбардировщиками выше на 800—1500 м, завязывает бой с нашими истребителями, ставя задачей — сковать наших истребителей и отвлечь их внимание от бомбардировщиков. Вторая группа непосредственного прикрытия идет всегда в непосредственной близости от бомбардировщиков сзади или сбоку с превышением в 150—200 м. Ее задача — уничтожать истребители, прорвавшиеся для атаки бомбардировщиков. Третья — группа отсечения. Она находится в зоне ожидания у хорошо заметного, характерного ориентира на обратном маршруте бомбардировщиков, вступает в бой с истребителями, преследующими бомбардировщики после бомбометания.

Излюбленный строй бомбардировщиков противника: клин звеньев, пеленг звеньев, колонна звеньев (чаще всего ходят «Ю-88»). Применяют

также пеленг и вытянутый пеленг парами. При заходе на бомбометание с пикирования перестраиваются в вытянутый пеленг парами и пикируют на цель, как правило, парами (особенно «Ю-87»). При бомбометании с больших высот с горизонтального полета сохраняют строй колонны звеньев или пеленга звеньев.

В тактике противника выявились и наиболее характерные приемы подхода к объекту бомбометания: заход на большой высоте из-под солнца с последующим снижением с приглушенными моторами и пикированием для бомбометания (наиболее часто применяемый прием); заход из-за облачности; заход из-под солнца и из-за облачности; заход между ярусами облаков.

Характерно, что немцы, избрав один метод ухода после бомбометания, придерживаются его довольно долго, изменяя только отдельные незначительные детали.

Поэтому после двух-трех нападений на объект можно почти точно сказать, каков будет маршрут ухода бомбардировщиков противника, и соответственно построить тактические приемы противодействия.

Как показал опыт войны, в воздушном бою с бомбардировщиками противника вполне возможно и необходимо нанести ему серьезный ущерб с первой же сосредоточенной массовой атакой. Первой групповой атакой необходимо добиться прежде всего нанесения значительного ущерба, рассредоточения и расчленения самолета-

тов противника на группы, для того чтобы разбить его огневое взаимодействие и бить потом по частям и поодиночке, сбить бомбардировщики с заранее разработанного ими маршрута ухода на свою территорию и тем самым отрезать их от истребителей прикрытия.

Для того чтобы завоевать это, необходимо: наиболее выгодно построить боевой порядок и маневр группы, добиться внезапности атаки, огонь вести при сокращенных интервалах. Направлять огонь по голове боевого порядка бомбардировщиков противника. Смелым, решительным ударом добиваться расчленения группы, оттеснения ее в нужном нам направлении и по мере рассредоточения противника перейти попарно к преследованию и уничтожению одиночных самолетов. В основу своих действий следует брать уничтожение отставших с последующим переходом к уничтожению впереди идущих самолетов.

Чтобы парализовать действия истребителей противника, надо вступать в бой двумя группами: ударной, задача которой — уничтожать бомбардировщики противника, и прикрывающей (сковывающей), с задачей связать боем истребители, охраняющие бомбардировщики.

Остановлюсь на характерных боях, проведенных летчиками нашей эскадрильи.

Бой 18 мая. Шестерка самолетов вылетела для отражения налета бомбардировщиков про-

тивника. На высоте 2000 м ведущий группы старший лейтенант Дорошин заметил заградительный огонь зенитной артиллерии, а затем бомбардировщики, пикирующие на объект Н. Вместе с бомбардировщиками в стороне выше пикировали два «Ме-110». Дорошин повел группу в атаку. Четыре «Ю-88», охраняемые парой «Ме-110», после бомбометания должны были пройти через район отсечения своих истребителей, где находились четыре «Ме-109» и два «Ме-110». Атакуя в лоб бомбардировщики, Дорошин заставил их сбросить бомбы вне объекта и уходить по маршруту, не обеспеченному истребителями. Два «Ме-110», пытавшихся связать боем наши истребители, атаковала наша задняя пара, прикрывающая ударную четверку, и завязала с ними бой на виражах; в результате один «Ме-110» был сбит. После атаки «Ю-88» рассыпались и пытались поодиночке на бреющем полете уходить на свою территорию. Энергичным преследованием, решительными атаками три бомбардировщика были сбиты. Группа отсечения осталась вне маршрута ухода бомбардировщиков и не могла поэтому противодействовать атакам наших истребителей.

Бой 2 июня. Группы самолетов — ударная и сковывающая — вылетели на прикрытие пункта Н. На подходе к объекту сковывающая группа, возглавляемая капитаном Адонкиным, обнаружила противника: восемь «Ю-87» с четверкой «Ме-110» как группой непосредственного при-

крытия и в стороне выше четыре «Ме-109» — ударную группу прикрытия бомбардировщиков. Наша сковывающая группа завязала бой с четырьмя «Ме-109», тем самым изолировав их от бомбардировщиков. «Ю-87» в сопровождении четырех «Ме-110» продолжали заход со стороны солнца для бомбометания.

Ударная группа, ведомая мной, находилась на высоте 2500 м, бомбардировщики — 4000 м. Атаковать бомбардировщики на подходе к объекту не представлялось возможным: они имели большое превышение и были обнаружены на большой дистанции от нас. Поэтому я принял решение атаковать их на пикировании и повел группу с набором высоты на сближение. «Юнкерсы» пикировали попарно. Когда наша группа ударила противника в лоб, четыре «Ме-110» пытались, в свою очередь, атаковать нас. Дорошин и Диланян завязали с ними бой. Оставшаяся четверка продолжала бить пары «Юнкерсов» на пикировании. Короткими очередями в лоб мы принудили бомбардировщики рассеяться и сбросить бомбы неприцельно. Переворотом вошли в пикирование за «Юнкерсами», нагоняя их и поодиночке уничтожая. Часть бомбардировщиков уничтожили на пикировании, часть — в преследовании на бреющем полете вплоть до группы отсечения. Всего в этом бою было сбито пять «Ю-87», один «Ме-110» и один «Ме-109» — ударной группой, один «Ме-109» — сковывающей группой.

Характерно в этом бою следующее. Недочет — малая высота ударной группы, что не дало возможности атаковать противника на подходе к объекту. Второй минус — каждый летчик при атаке «Юнкерсов» действовал самостоятельно, нарушился принцип пар.

Бой 1 июля. 7 самолетов в составе двух групп: ударной — 4 самолета (ведущий — капитан Сгибнев) и сковывающей — 3 самолета (ведущий — капитан Дижевский), вылетели на прикрытие пункта М. Над охраняемым объектом на высоте 6000 м обнаружили на подходах группу противника: девять «Ю-87» и в стороне от них — четыре «Ме-109». Ударная группа, зайдя со стороны солнца, атаковала «Юнкерсы» сверху сбоку. Сковывающая группа, видя, что «Мессершмитты» находятся на большом удалении и не противодействуют нашим истребителям, также атаковала бомбардировщики с другого направления — сверху в лоб. «Юнкерсы» оказались зажатыми в клещи. С первой же атаки три подожженных «Юнкерса» вышли из строя. Остальные попытались организовать оборону: стать в кольцо.

Не давая опомниться врагу, решившему принять бой на виражах, все наши истребители смело ворвались в кольцо, заставили «Юнкерсы» рассыпаться. Бомбардировщики пытались уйти от напора истребителей в облачность, причем каждый удирал в одиночку. Их и стали сбивать

на преследовании. Истребители прикрытия, не рискуя мешать нам, ушли в сторону. В бою нами уничтожено семь «Ю-87».

Что нового в этом бою по сравнению с разобранными ранее боями?

Во-первых, бомбардировщиков встретили на подходе к объекту. Во-вторых, нанесли серьезный ущерб с первой атаки (сбито три «Юнкерса»). Наши истребители имели преимущество в высоте, позволившее своевременно обнаружить и перехватить противника на большом удалении от объекта. Далее, групповая атака с двух направлений. Внезапность и стремительность атаки помешали «Мессершмиттам» во-время помочь своим бомбардировщикам. Наконец, из этого боя очевидно, что сковывающая группа может также атаковать бомбардировщики в случае, если отсутствует противодействие истребителей противника.

В этих трех боях мы не потеряли ни одного своего летчика. И если бы мы избежали ошибок, то, во-первых, ни одного «Юнкерса» не допустили бы к объекту (как это случилось в первых двух боях) и, во-вторых, могли бы уничтожить всех.

«Ю-88» выгоднее всего атаковать сзади на одной высоте под углом $5-10^\circ$. Огонь из пушек открывать с дистанции 400 м, ставя себе задачей поразить стрелка короткими очередями, затем сближаться на минимально короткую дистанцию до 50—20 м, бить шквальным огнем по моторам,

центроплану и кабине до полного уничтожения. Выход из атаки проскоком вниз с пикированием под кабину. Атака прямо в лоб невыгодна. На лобовой необходимо заходить под углом в 20—30°. Атака сбоку осуществима. Необходимо точно брать упреждение. «Ю-87» выгоднее всего атаковать сзади снизу под углом в 10—15°. Бить с минимально короткой дистанции по мотору и центроплану. Атака сверху менее выгодна. Нужно уничтожить стрелка или воспользоваться временем, когда он перезаряжает магазин пулемета (15—20 сек.). При лобовой атаке надо заходить под углом 15—20°, чтобы избежать огня неподвижных пулеметов, установленных в центроплане. Во всех случаях лучший прием выхода из атаки — проскакивание вниз на пикирование под самолет; также хорошо уходить переворотом. «Ю-87» обладает хорошим маневром, может вступить в бой на виражах. Однако диапазон скоростей истребителя позволяет ему быстро зайти в хвост бомбардировщику, а огонь стрелка на вираже малоэффективен.

Герой Советского Союза гвардии капитан М. ВАСИЛЬЕВ

ШТУРМОВКА НА ИСТРЕБИТЕЛЕ

Гвардейцы Н-ской истребительной части накопили большой опыт умелых штурмовых ударов, замечательно используя для этого все боевые качества самолета-истребителя.

Самолет, на котором действуют наши летчики, при штурмовых операциях имеет ряд преимуществ перед другими типами истребителей. Поставленный на нем мотор воздушного охлаждения надежно прикрывает летчика от ружейно-пулеметного огня и сам малоуязвим.

Вооружение самолета позволяет наносить эффективные удары по самым различным целям. Скорость и маневренность обеспечивают быстроту и скрытность подхода к объекту и выход из-под огня зенитных средств противника. Гвардейцы научились в совершенстве использовать совокупность всех этих качеств своего самолета.

Наши летчики относятся к штурмовке как к одной из сложных и ответственных боевых операций. Они тщательно изучают все элементы этой операции — подготовку к вылету, организацию боевого порядка, выбор наивыгоднейшего строя, организацию противозенитного маневра на маршруте и в районе цели, использование своего оружия. Каждый полет на штурмовку тщательно готовится, а результаты его обобщаются и анализируются.

При подготовке к вылету летчики глубоко изучают район полета и схему цели, систему зенитного огня на маршруте и в районе цели. Серьезное внимание они уделяют выбору маршрута, профиля полета и направления атаки, порядку выхода из атаки. Успех штурмового удара в большой степени зависит от знания

района полетов, особенно при штурмовке позиций противника в лесистой местности. Глубокое знание района позволяет также быстро и наиболее правильно выбрать маршрут, боевой порядок, направление атаки, отход от цели и другие элементы операции.

Однажды перед нашими летчиками была поставлена задача нанести штурмовой удар по группе противника, окруженной нашими войсками в пункте Н. На площади незначительного размера немцы создали круговую оборону и мешали нашему продвижению вперед. Штурмовка этого ограниченного участка требовала от летчиков исключительной точности удара. Отсутствие характерных ориентиров и лесистая местность затрудняли поиск цели, а малейшее отклонение могло привести к поражению своих войск. Но гвардейцы, ведомые Героем Советского Союза Цоколаевым, хорошо зная район и тщательно подготовившись к операции, с честью выполнили задачу. Вражеский узел сопротивления был смят, при этом в расположение наших войск не упал ни один снаряд, ни одна пуля.

Опыт штурмовых действий показывает, что немцы неплохо организуют противовоздушную оборону своих войск и объектов. Как правило, все основные трассы, места скопления войск, населенные пункты и т. д. прикрываются сильным огнем зенитных средств. Поэтому маршрут и профиль полета надо избирать с учетом характера цели, глубины ее удаления от линии фронта,

системы противовоздушной обороны, метеообстановки и времени суток. Населенные пункты следует обходить, придерживаясь при этом лесных массивов, болот и т. д.

При стандартном профиле и маршруте полета противник быстро стремится создать противодействие, организует воздушные засады, выставляет зенитные средства и т. д. Чтобы спутать врага, не дать ему возможности раскрыть наши намерения, следует всячески избегать стандартных полетов.

Взаимодействуя с наземными войсками в наступательных операциях, летчикам гвардейского полка приходилось одно время летать на один и тот же объект по нескольку раз в день. Поэтому маршрут до цели, заход на цель и профиль полета гвардейцы в каждом отдельном случае меняли, и если повторяли, то через неопределенное время и в другой последовательности. Высота полета при подходе к цели была также не одинаковой.

Практика штурмовых действий на нашем самолете подтверждает, что большая высота нужна только для того, чтобы пересечь линию фронта, насыщенную зенитной артиллерией.

Направление атак по цели следует выбирать с учетом зенитного огня противника, используя солнце. Уходить от цели нужно обязательно на бреющем полете на большой скорости и противозенитным маневром. Выход на свою террито-

рию важно производить по кратчайшему расстоянию, но обходя населенные пункты. Еще при подготовке к вылету следует наметить около характерного ориентира место сбора после штурмового удара. Если штурмовка производилась вблизи линии фронта, это место должно быть при выходе на свою территорию.

Известно, что цели для штурмовок подразделяются на точечные (артбатарея, корабль и т. д.), линейные (колонна войск на походе, автоколонна, обоз, железнодорожный эшелон и т. д.) и площадные (войска на привале, передовая линия фронта, населенный пункт и т. д.). В зависимости от характера цели, а также от прикрытия ее зенитной артиллерией и истребительной авиацией устанавливаются количество и боевой порядок самолетов-штурмовиков. Как правило, для действий по точечным целям применяется строй круга или замкнутой цепочки, по линейным — строй пеленга с острым углом и по площадным — строй пеленга с тупым углом.

Чтобы успешно провести штурмовую операцию, нужно выделять не менее шести самолетов, так как цели часто прикрываются истребителями противника, и нашим штурмовикам приходится делиться на две группы — ударную и прикрытия. Кроме того, в ударной группе несколько самолетов выделяется для подавления зенитных средств. При штурмовых действиях, как и в воздушном бою, наши гвардейцы показывают образ-

цы взаимной выручки и поддержки. Боевой порядок они строят на принципе прикрытия самолета, выходящего из атаки, зорко охраняя друг друга. Если летчик заметил, что по самолету, выходящему из атаки, стреляет зенитная точка, он считает своим долгом прежде всего подавить эту точку.

Восьмерке гвардейцев-истребителей было дано задание произвести штурмовой удар по скоплению немецких войск на фланге наших частей, вклинившихся в оборону противника. До полка вражеской пехоты готовилось в атаку, чтобы отрезать и окружить наши части. Но план фашистов сорвался. В напряженный момент наземного боя в воздухе появились наши истребители. Линию фронта немцы насытили зенитными средствами, и все они были приведены в действие. Но гвардейцы не дрогнули. Искусно маневрируя под огнем, они пошли на снижение, обнаружили цель и с пикирования стали обстреливать врага из пушек и пулеметов. Не видя в воздухе истребителей противника, в штурмовке приняла участие и наша группа прикрытия. Летчики, снижаясь до бреющего полета, быстро подавляли зенитные точки врага, обеспечивая эффективные удары всей восьмерки. Немцы не выдержали удара и обратились в бегство. Наши части продолжали развивать успех. Командование фронта за обеспечение действий войск объявило летчикам благодарность.

Эффективными штурмовками наши истреби-

тели не раз содействовали в операциях и Балтийскому флоту.

Нередко противник, стремясь воспрепятствовать высадке нашего десанта, предпринимает контрмеры. Если действия развиваются на острове, он старается быстро переправить на него живую силу и боезапас с близлежащих островов или с материка. Наши истребители, штурмуя занятые перевозкой суда малого тоннажа, не раз срывали эти замыслы врага. Гвардейцы потопили десятки катеров с фашистской пехотой и оружием.

Несмотря на сильное огневое противодействие, нашим истребителям не раз приходилось штурмовать танковые и автоколонны врага. Гвардейцы показали в этих операциях образцы смелости и умения. Только при одном налете шестерки наших истребителей на мотомехколонну противника было уничтожено 5 фургонов с пехотой, 18 автомашин с пехотой и грузами и 10 мотоциклистов.

Характерно в этой операции взаимодействие истребителей. Не доходя до объекта, три самолета с преимущественно пушечным вооружением перешли на бреющий полет в стороне от дороги, по которой двигался противник, а три самолета с бомбами остались на высоте для нанесения бомбового удара по колонне и наведения на цель остальных истребителей. Начало бомбометания являлось сигналом для атаки звена, шедшего бреющим полетом. После сбрасывания бомб

истребители отошли в сторону, а затем вслед за первым звеном на бреющем полете удачно обстреляли врага из пушек и пулеметов. Сделав до шести заходов, все наши летчики благополучно вернулись на свой аэродром.

Красный Флот» 8 августа 1942 г.

*Майор М. ПРЕДКОВ,
Батальонный комиссар А. КУТЫРЕВ*

БОМБОМЕТАНИЕ С ИСТРЕБИТЕЛЕЙ

Летчики-истребители нашей авиачасти совершили десятки боевых вылетов, во время которых они наряду с выполнением своей основной задачи (прикрытие наземных войск) попутно производили бомбометание.

Прямыми попаданиями авиабомб удалось подавить огонь нескольких батарей полевой и зенитной артиллерии, взорвать вражеский железнодорожный эшелон, нанести удары по скоплениям войск противника. Достигнутые результаты дают основание считать, что использование истребителей в качестве ближних легких бомбардировщиков целиком себя оправдало.

Однако добиться эффективности при бомбометании с истребителей можно лишь при том условии, если весь летный состав будет соответствующим образом подготовлен к этой работе. В чем заключалась подготовка, проведенная в нашей части?

Мы организовали прежде всего теоретические занятия по бомбометанию как с летчиками, так и с техниками. Ввиду ограниченного времени, которое отводилось на подготовку, занятия пришлось проводить по сокращенной программе, заостряя внимание слушателей на основных особенностях бомбометания с истребителей. К таким вопросам относятся: типы и характеристики авиабомб, условия взлета и посадки с полной бомбовой нагрузкой, выбор наивыгоднейшего угла пикирования и выход из него и т. д.

В полку со всем летным и техническим составом были также проведены практические занятия по подвеске бомб. Заключительным этапом учебы явилось бомбометание на полигоне.

Как мы уже упомянули, на счету нашего полка числится несколько десятков боевых вылетов с бомбометанием. Сейчас представляется возможным сделать некоторые выводы из опыта этой новой для нас работы.

Прежде всего — о взлете. Первое время некоторые молодые летчики предполагали, что взлет истребителя с полной бомбовой нагрузкой будет сложен и на оперативном полевом аэродроме, имеющем ограниченные размеры, вряд ли возможен. Практика показала, что опасения эти неосновательны. Самолет вел себя на разбеге вполне устойчиво и сравнительно легко отрывался от земли. Важно лишь, чтобы в момент отрыва машина не «козлила» и строго выдерживалась над землей до набора нужной скорости. Отры-

ваться самолет будет на скорости выше нормальной на 10—12 км/час. На повышенной скорости нужно делать и первый разворот, не допуская при этом слишком большого крена.

Значительную роль играет правильное построение истребителей в воздухе. Как правило, из общей группы должно выделяться прикрытие. Истребители прикрытия в случае необходимости вступают в бой с воздушным противником, имея целью не допустить последнего к остальным самолетам, на которых возложено нанесение основного бомбардировочного удара. Прикрывающие истребители могут также иметь бомбы, но мелкого калибра. Перед воздушным боем бомбы сбрасываются (если бой происходит над своей территорией, то сбрасывают их на «невзрыв»). Этим же истребителям при отсутствии у цели истребителей противника можно поручить подавление огневых точек ЗА в районе цели, оставив все же часть сил для прикрытия.

При сопровождении бомбардировщиков или штурмовиков истребители также могут брать с собой бомбы. Но в таких случаях основной, главной целью истребительной авиации все же остается охрана сопровождаемых. Истребители наносят бомбовый удар лишь тогда, когда штурмовикам или бомбардировщикам не угрожает опасность.

Интересный воздушный бой произошел над одним из участков нашего фронта. Звено истребителей, вооруженное бомбами, сопровождало

штурмовиков. На подходе к цели, над линией фронта, наши самолеты были встречены двумя «Ме-109 ф», которые пытались атаковать строй советских штурмовиков. Заметив противника, два наших истребителя отбомбились по переднему краю противника и вступили в воздушное сражение. Третий же наш летчик — сержант Нечитайло — отбомбиться не успел, и ему пришлось драться, имея под плоскостями своего самолета подвешенные бомбы. Несмотря на это, самолет сохранил достаточную маневренность. Само собой разумеется, что все же, как правило, летчики-истребители перед тем, как вступать в бой, должны освободиться от бомб.

В первые дни некоторые летчики не умели правильно выводить самолет из пике: в одном случае они выводили его слишком резко и несколько преждевременно, в другом, прицеливаясь, продолжали пикировать даже после того, как бомбы были сброшены, не доверяя, видимо, показаниям сигналов. Сейчас эти ошибки исправлены. Сбросив бомбы, летчик начинает плавно выводить машину из пикирования, одновременно наблюдая за результатами бомбометания.

Отбомбившись, атакующие самолеты должны немедленно уступать место второй группе истребителей, которая прикрывала их во время бомбометания, и принимать в свою очередь на себя прикрытие.

Не рекомендуется после бомбометания делать сложные боевые фигуры, связанные с уходом на

высоту. В этом случае летчик может легко оторваться и потерять из виду остальных истребителей.

В заключение следует остановиться еще на одном обстоятельстве. В боевой работе может случиться, что истребитель должен будет совершить посадку с бомбами. Такой случай имел однажды место и в нашем полку. Благодаря тому, что летчик строго рассчитал заход и приземлил самолет с соблюдением всех мер предосторожности, посадка прошла благополучно. Это свидетельствует, что посадка с бомбами вполне возможна. Но это, конечно, нужно делать лишь в самых крайних, исключительных случаях.

«Сталинский сокол» 31 июля 1942 г.

Полковник А. ЖУКОВ

ЗАСАДЫ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ-

Воздушные засады — одно из действенных средств борьбы с вражеской авиацией. Оно неоднократно проверено на практике и полностью оправдало себя. Тем не менее приходится иногда встречать авиационных командиров, которые недоверчиво относятся к воздушным засадам. Почему? Да потому, видите ли, что в части были случаи, когда летчики, просидев в засаде 2—3 суток, не сделали за это время ни одного боевого вылета, не провели ни одного воздушного боя. На этом основании некоторые командиры делают

поспешный вывод о нецелесообразности создания засад.

Между тем причины неудач объясняются отнюдь не порочностью самого метода действий из засад, а неумелой организацией этих действий, недостаточной опытностью командиров.

В самом деле, почему летчики, просидев 2—3 дня в засаде, не имели ни одной встречи с воздушным противником? Объяснить это можно прежде всего тем, что место засады было выбрано неудачно. Как правило, перед устройством засад следует учесть все факторы, влияющие на выбор маршрутов экипажами немецких самолетов. Только таким путем можно установить вероятные районы, куда будет стремиться проникнуть вражеская авиация, как бомбардировочная, так и разведывательная. К таким районам относятся пункты сосредоточения наших войск, важные коммуникации, места расположения складов и военно-промышленных объектов и т. д. На подходах к этим районам и должны базироваться наши истребители-перехватчики.

Большое значение имеет выбор посадочной площадки. Само собой разумеется, что она должна быть надежно замаскирована, что, собственно, и является основным условием, обеспечивающим внезапность действий наших истребителей. Поэтому лучше всего надо использовать для размещения засад лесные поляны и опушки, где имеется возможность естественной маскировки материальной части.

Иногда затруднения возникают из-за отсутствия площадок нужных размеров. В таких случаях целесообразно использовать самолеты «И-16» и «чайки», которые имеют небольшие взлетно-посадочные скорости, и, кроме того, эти истребители неприхотливы в смысле технического обслуживания.

Как показал опыт, засады лучше всего устраивать на удалении 8—10 км от линии фронта, что позволяет перехватить вражеские бомбардировщики и разведчики на пути к цели и тем самым лишить их возможности выполнить боевую задачу.

Кроме того, засады должны находиться недалеко от общевойскового КП. При соблюдении этого условия значительно облегчается, во-первых, связь с КП, куда поступают все донесения от постов ВНОС о пролете линии фронта немецкими самолетами. Крайне желательно, чтобы эти сведения одновременно передавались на площадки засады (это, однако, не исключает необходимости наблюдения за воздухом непосредственно с самой площадки). Во-вторых, при таком расположении воздушной засады последняя в случае необходимости будет прикрыта средствами ПВО, которые находятся в расположении КП. Эти же средства могут быть использованы и для облегчения выполнения боевой задачи летчиками-перехватчиками (например, при отсечении вражеских истребителей от сопровождаемых ими бомбардировщиков).

Количество самолетов, выделяемых в засаду, как правило, не должно превышать 2—4. При такой численности засады отпадает необходимость брать с собой много авиационно-технического имущества, и снабжение всей группы можно осуществлять с помощью одного самолета «У-2». Это обстоятельство особенно важно, так как для повышения эффективности борьбы с вражеской авиацией самолеты-перехватчики должны систематически менять место базирования, учитывая изменения в маршрутах немецких самолетов.

При соблюдении всех этих условий воздушные засады могут принести большую пользу. Мы много раз в этом убеждались.

Звено наших самолетов находилось в засаде недалеко от населенного пункта. В этом районе противник усиленно вел воздушную разведку. Однажды в засаде получили сообщение, что через линию фронта по направлению к этому пункту летит «Хеншель-126». Чтобы не спугнуть немецкого летчика, наши истребители дали ему возможность пройти над своей посадочной площадкой и только после этого взлетели. Сразу же истребители ушли в сторону и здесь набрали наиболее выгодную для атаки высоту. На этой высоте — 1 500 м — они бросились в погоню за «Хеншелем». Немецкий пилот, заметив советские самолеты, пытался скрыться, но было уже поздно. Наши летчики дружно атаковали его и подожгли.

В другой раз над одной рокадной дорогой был замечен «Фокке-Вульф-189», производивший

разведку. На перехват его вылетел наш истребитель. Так же, как и в первом случае, он набрал в стороне высоту и, прикрываясь облачностью, пошел на сближение с неприятельским разведчиком. Последний не замечал нашего самолета до того момента, когда советский летчик подошел к нему на близкую дистанцию и почти в упор дал по немецкой машине несколько очередей из пулемета. «Фокке-Вульф» был сбит.

Несколькими часами раньше в этом же районе вел разведку другой немецкий самолет. Но ему удалось ускользнуть от наших перехватчиков, так как они слишком рано обнаружили себя.

Одно время немцы одиночными самолетами, действующими под прикрытием облачности, пытались бомбардировать один из наших городов, расположенный недалеко от линии фронта. Туда была выслана воздушная засада, состоявшая из трех истребителей «И-16». Летчики, получив сообщение о пролете немецкого бомбардировщика, немедленно взлетали и, спрятавшись в облаках, ожидали противника в воздухе. Потеряв в первый день боевой работы наших перехватчиков один свой самолет, противник на второй день уже не показывался над городом.

Неоднократно воздушные засады прикрывали выход из боя наших бомбардировщиков и штурмовиков. Был случай, когда «Ме-109» преследовали двух «Илов». Летчики-штурмовики, зная место базирования перехватчиков, вывели немецких истребителей прямо на площадку воздушной за-

сады. На помощь «ИЛам» поднялись перехватчики. «Мессершмитты» бросились обратно, и штурмовики получили возможность следовать своим курсом.

В другой раз летчики воздушной засады пришли на помощь нашему пикирующему бомбардировщику, который отбивался от двух немецких истребителей. В этом бою один «Ме-109» был сбит, а другой обращен в бегство.

Подобных случаев можно привести много. Они свидетельствуют о том, что воздушные засады, если они, повторяем еще раз, организованы правильно и умело, могут оказать активное противодействие немецкой авиации.

«Сталинский сокол» 14 августа 1942 г.

Подполковник Е. САВИЦКИЙ

БОЕВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ИСТРЕБИТЕЛЕЙ И ШТУРМОВИКОВ

В течение долгого времени на одном из участков фронта хорошо работают штурмовики и истребители. В процессе совместной работы они провели ряд мер, которые улучшили организацию вылетов и эффективность действий истребителей и штурмовиков. Штурмовики почти не имели потерь от истребителей противника и всегда выполняли поставленную перед ними задачу.

Приступая к работе со штурмовиками, истребители первым делом позаботились об органи-

зации четкого управления и бесперебойной связи.

Для прикрытия взлета и сбора штурмовиков, идущих на задание, обычно поднимается в воздух группа истребителей. Когда штурмовики проходят над командно-сигнальной площадкой и самолеты принимают боевой порядок, командир истребителей дает сигналом приказ идти на цель, одновременно дублируя его по радио. В случае изменения наземной обстановки (а это может быть часто, особенно когда штурмовики действуют по переднему краю во взаимодействии с наземными войсками), с сигнальной площадки подается команда о прекращении полета или перенесении удара на другую цель.

Перед вылетом истребители подробно договариваются со штурмовиками о маршруте до цели и обратно, о количестве атак, с какой стороны штурмовики будут заходить на цель и отходить от нее, о боевом порядке штурмовиков в районе атаки и на маршруте. Такая договоренность облегчает работу истребителей и предотвращает недоразумения, которые может повлечь за собой отрыв истребителей от группы штурмовиков. В тех случаях, когда приходится действовать по новой цели, необходимы личная встреча и обсуждение деталей полета между ведущими групп штурмовиков и истребителей.

В первые дни совместной работы были случаи, когда истребители теряли из виду «ИЛов». Следуя на небольшой высоте, штурмовики сливались с окружающей местностью, и, естествен-

но, их трудно было разглядеть с большой высоты. Чтобы избежать этого, усилить наблюдение и огневое взаимодействие при сопровождении, истребители начали прикрывать штурмовиков двумя группами. Первая — группа непосредственного прикрытия — следует вслед за штурмовиками с превышением в 500—600 м. Обязанность летчиков этой группы — не терять из виду сопровождаемых и отражать атаки истребителей противника, прорвавшихся сквозь заслон второй — сковывающей группы. Сковывающая группа следует выше группы непосредственного прикрытия. Ее задача — связать боем противника. Таким образом получается своеобразная лестница, дающая возможность летчикам организовать хорошее наблюдение за воздухом и сопровождаемыми самолетами.

Практика показала, что помимо групп непосредственного прикрытия и сковывающей целесообразно выделять пару или звено так называемых снайперов. Это, как правило, наиболее опытные летчики, которые идут еще выше сковывающей группы, несколько в стороне и сзади. Они отражают внезапные атаки истребителей противника. Часто немцы нападают из-за облаков. В этих случаях снайперы, летящие на значительной высоте и, стало быть, имеющие свободу маневра, выгодную позицию для атаки, преимущество в высоте и в скорости при снижении, могут весьма эффективно оберегать наши самолеты от истребителей противника.

Группа штурмовиков возвращалась с задания, когда из-за облаков выскочили 4 «Ме-109 ф» и пытались атаковать скользящую группу старшего лейтенанта Силина. В это время два наших истребителя летели выше группы Силина. Завидев противника, они использовали свое преимущество в высоте, стремительной атакой обрушились на «Мессершмиттов» и сбили одного из них. Остальные моментально вышли из боя и скрылись.

При сопровождении штурмовиков истребителям пришлось много раз вести воздушные бои, причем очень часто советские истребители дрались с численно превосходящим противником. Из этих схваток следует прежде всего сделать один вывод: каждый воздушный бой, навязанный врагу советскими истребителями, должен быть наступательным. В тех случаях, когда наши летчики упреждали врага и первыми наносили ему удар, они выигрывали сражение, причиняли немцам урон, сами не имея потерь. Вместе с тем были случаи, когда наши летчики не нападали, а ограничивались лишь обороной, хотя имели численное превосходство перед противником. Такие бои, как правило, кончались безрезультатно.

В боевом взаимодействии истребителей и штурмовиков немалое значение имеет прикрытие посадки возвращающихся с задания самолетов. Фашисты часто беспрепятственно пропускают наши самолеты на обратном маршруте для того, чтобы обмануть бдительность советских летчи-

ков. А тем временем группа немецких истребителей приходит в район аэродрома и, патрулируя на большой высоте, атакует во время посадки возвращающиеся с задания самолеты.

Чтобы избежать потерь при посадке, истребители к моменту возвращения штурмовиков поднимают в воздух пару или звено самолетов, которые патрулируют на большой высоте и усиленно наблюдают за воздухом. Кроме того, на обратном маршруте из групп, сопровождающих штурмовиков, высылают вперед пару истребителей. Они становятся в круг над аэродромом и прикрывают посадку остальных самолетов. Благодаря такому порядку патрулирования предотвращаются потери штурмовиков при посадке.

«Сталинский сокол» 21 августа 1942 г.

А. ПАНОВ

СОПРОВОЖДЕНИЕ «Илов»

При сопровождении штурмовиков у нас, как правило, применяется тактика непосредственного прикрытия.

Но неправильно считать этот прием единственным. Есть и другая форма, даже необходимая, — это тактика «выметания» вражеской авиации с участков, где должны работать штурмовики и бомбардировщики. Для этого на направлении удара необходимо иметь мощную истребительную группу, которая в период проведения операции должна обладать господством в воздухе. При

организации подобного налета требуется четкое и точное планирование боевой работы, обеспечение надежных средств связи, пунктуальное выполнение летчиками плановой таблицы.

Нам довелось в последнее время обеспечивать работу штурмовиков, пользуясь приемом «выметания» немецких истребителей из районов действия «ИЛов». Эти массированные удары прошли очень удачно при минимальных потерях нашей авиации. Организовали мы их примерно так. За пять, иногда десять минут в район цели приходила эшелонированная в глубину группа истребителей. Ее задачей было изгнание из района бомбометания вражеских истребителей. Помимо этого на маршруте штурмовиков и бомбардировщиков, главным образом у линии фронта и над территорией, занятой врагом, патрулировали небольшие группы отсечения. Бомбардировщики шли группами в строго установленное время. За ними следовали штурмовики. Бомбардировщики и штурмовики в спокойной обстановке метко разили цель. Эффект был значительным.

Интересно, что на одном из участков фронта подобный метод массированных налетов явился для немцев неожиданным и очень их обескуражил. Дело в том, что противник привык к налетам небольших групп с непосредственным прикрытием. Это до некоторой степени облегчало работу немецких истребителей. И вдруг в течение трех дней мы совершенно вытеснили воздушного врага там, где нам надо было. Боевые порядки и

объекты фашистов подверглись ощутительным ударам. Немецкое командование вынуждено было стянуть на этот участок массу истребителей, оголив другие районы. К концу третьего и на четвертый день в районе цели появились группы немецких истребителей до 100 машин, но было уже поздно: наши бомбардировщики и штурмовики сделали свое дело и перенесли удар в другое место.

Таким образом мы видим, что тактика «выметания» вражеских истребителей из районов цели при организации массированных налетов весьма эффективна. При этом даже происходит экономия сил истребителей.

Но надо помнить, что организовать взаимодействие, о котором идет речь, значительно труднее, нежели простое сопровождение. Опоздание штурмовиков на 10—15 мин. может оказаться губительным для них, так как наших истребителей уже в районе цели не будет. Вот почему требуются особая четкость и строгость в организации подобного взаимодействия, которое без надежной связи между частями невыполнимо.

Другим, наиболее распространенным методом обеспечения работы штурмовиков является тактика непосредственного прикрытия их до цели и обратно. Нашему полку в основном приходилось заниматься именно сопровождением. Вопрос этот не нов, однако в различных частях его по-разному разрешают.

Нередко можно услышать жалобы команди-

ров штурмовых частей на истребителей, которые будто бы теряют из виду «ИЛов», зря ввязываются в бой и прочее. Мне кажется, что это неправильная точка зрения. Корень зла кроется в недостаточно четкой организации взаимодействия штурмовиков и истребителей, в несоблюдении его основных принципов как теми, так и другими.

Из опыта работы нашей части мы сделали такой вывод: тактика обороны «ИЛов» состоит в том, что и штурмовики самообороняются во взаимодействии с истребителями. Если по маршруту или у цели наших штурмовиков атакуют немецкие истребители, то штурмовики обязаны стать в круг на высоте в 300—400 м. Замкнутое кольцо позволит им вышибать из-под хвоста товарища провавшиеся одиночные самолеты врага, отражать атаки снизу и растянутым виражем итти в сторону цели или на свою территорию. В это же время наши истребители ведут бой, не отрываясь от штурмовиков и не увлекаясь преследованием врага.

Недавно произошел характерный бой, выигранный нами при соблюдении указанного выше принципа. 8 «ИЛов» в сопровождении 6 истребителей у цели были атакованы 7 «Me-109». Штурмовики немедленно стали в круг, а истребители встретили врага. В первой же атаке летчик-истребитель лейтенант Добровольский сбил одного немца. Фашисты еще яростнее повели атаки, но не могли разобщить обе группы наших самолетов. Истребители держались над «ИЛами», не подпускали к ним врага, не дробили своих

сил, действуя компактно. Через несколько минут младший лейтенант Бунаков и сержант Баришнев подожгли еще два «Ме-109». Активность немцев значительно снизилась, и штурмовики начали поражать цель, не меняя при этом прежнего боевого порядка. Увидев свою беспомощность, немцы вышли из боя, а наши самолеты, выполнив задачу, благополучно возвратились на аэродром. Если бы в процессе боя произошло наращивание сил врага, то выход из него обе группы самолетов совершили бы растянутым выражением в сторону своих войск.

Предположим теперь, что штурмовики, не став в круг, поспешно израсходовали бы боеприпасы и попытались бы уйти, оторвавшись от истребителей прикрытия, занятых боем. В этом случае достаточно было двум вражеским самолетам выйти из боя, догнать штурмовиков, и последние, весьма вероятно, понесли бы потери. К сожалению, именно такие явления нам приходится иногда наблюдать.

Особенно недопустим отрыв одиночных «Илов». Надо помнить, что тактика немцев в том и состоит, чтобы бить штурмовиков, оторвавшихся от группы. С этой целью они высылают специальных «охотников». Вот почему нам кажется, что лучшей формой противодействия этой немецкой тактике является оборона, основанная на взаимодействии по вертикали истребителей и штурмовиков. Это положение подтверждается опытом боевой работы,

ПРИКРЫТИЕ НАЗЕМНЫХ ВОЙСК

Организуя прикрытие с воздуха наземных войск, нельзя придерживаться шаблона. На разных участках нашего фронта бомбардировщики противника применяют различную тактику борьбы с нашими наземными частями. С учетом этого и должна строиться боевая работа истребителей.

Весьма распространенным приемом фашистских летчиков является нападение на наши боевые порядки (на марше) с хвоста колонны, с тыла. Но это удается немцам только в тех случаях, когда истребители прикрывают лишь головную часть колонны. Если же наблюдение с воздуха организовано так, что истребители патрулируют над всем районом движения войск, то фашистские бомбардировщики не могут принести никакого вреда наземным частям.

Приведем несколько характерных встреч с воздушным противником, которые имели место на нашем участке фронта.

Однажды звено «ЯКов» вылетело на прикрытие кавалерийской части. Конники двигались по двум параллельным дорогам. Погода в тот день благоприятствовала действиям воздушного противника: стояла облачность высотой в 400 м. Фашистские бомбардировщики имели возможность скрытно выйти в район движения наших войск и, используя облачность, неожиданно напасть на них. Учитывая это, истребители патру-

лировали под самой кромкой облаков. Чтобы держать под наблюдением обе колонны с головы до хвоста, наши самолеты непрерывно делали в воздухе «восьмерки», обеспечивающие хороший обзор вперед и назад.

На очередном развороте летчик ведущего самолета заметил вынырнувшие из-за облаков три немецких бомбардировщика. Они заходили на колонну с хвоста в строю пеленга. Но прежде чем немцы успели выйти на цель, наше патрульное звено немедленно развернулось и пошло на сближение с ними. Фашисты торопливо где попало сбросили бомбы и поспешили скрыться в облаках.

Этот случай наглядно показывает, насколько важно для летчика-истребителя, несущего патрульную службу, первым и во-время заметить врага. Если бы летчик ведущего самолета обнаружил врага на несколько минут позднее, боевые порядки наших войск оказались бы под ударом вражеских бомбардировщиков.

Но для того, чтобы первым и своевременно заметить противника, летчик должен всегда занимать в воздухе такую позицию, которая обеспечивает хорошее наблюдение и вместе с тем дает возможность немедленно вступить в бой.

Некоторое время назад мы патрулировали над одним районом, где находились наши войска. Я был ведущим в пятерке истребителей. Стояла ясная, безоблачная погода. С запада показалась группа немецких самолетов. Чтобы лучше следить за противником, мы заняли позицию со сто-

роны солнца. Фашисты решили взять нас хитростью: они изменили курс полета и прошли стороной, мимо района сосредоточения наших войск. Пройдя таким курсом несколько километров, они развернулись и направились прямо на цель. С большой высоты благодаря удачно выбранной позиции мы хорошо видели и понимали маневр врага. Я подал сигнал к атаке, оставив на всякий случай в резерве два самолета. Это оказалось не лишним. Во время воздушного боя от группы немецких самолетов отделились несколько бомбардировщиков и стали выходить на цель. Тут-то и пригодился наш резерв. Истребители внезапно напали на «Ю-88», одного из них сбили, а остальных обратили в бегство.

Надо сказать, что такой прием — нападение двумя группами — немцы практикуют довольно часто. Как-то во время патрулирования мы заметили приближающиеся к охраняемому нами объекту немецкие самолеты. На подходе к цели немцы разбились на две группы: истребители вышли вперед, а бомбардировщики продолжали идти ниже сзади. Мы тоже разделились на две группы: одна завязала бой с вражескими истребителями, а вторая пошла на сближение с бомбардировщиками. Последние пытались самостоятельно обороняться. С этой целью они встали в круг, открыв сильный пулеметный огонь. Нашим истребителям пришлось ходить над противником с некоторым превышением, атакуя их сверху. Круговая оборона явно не удалась немцам. Не дождав-

шись помощи от своих истребителей, они разорвали кольцо и поодиночке начали выходить из боя, потеряв при этом три самолета.

В другой раз противник несколько видоизменил свою тактику. Сначала к цели на высоте 2500 м была направлена истребительная группа. Завязался воздушный бой. В самый разгар его в районе было замечено появление группы «Ю-87», которые шли на высоте 800 м. Только благодаря тому, что наши истребители патрулировали в несколько ярусов и каждая группа четко выполняла свою задачу, не уходя с заданной высоты и не ввязываясь без особой надобности в бой, удалось перехватить немецких бомбардировщиков и сорвать план противника.

Вообще следует заметить, что при появлении в районе расположения наших войск вражеской истребительной авиации наши летчики должны быть вдвойне бдительны, так как вслед за истребителями почти всегда следует ожидать бомбардировщиков. Особенно внимательно нужно следить не только за горизонтом, но и за землей, так как фашистские бомбардировщики часто пытаются нападать на наши боевые порядки с малых высот, заходить на цель с бреющего полета. В таких случаях истребители, патрулирующие в нижнем ярусе, должны, если они не связаны между собой радио, покачиванием крыльев или каким-либо другим условным сигналом дать знать о противнике самолетам, дежурящим на большой высоте.

Помимо борьбы с бомбардировочной авиацией противника нужно принимать все меры к тому, чтобы не допустить в район сосредоточения наших боевых порядков или резервов немецких воздушных разведчиков. Перехват и уничтожение разведывательных самолетов противника является важнейшей задачей истребительной авиации, прикрывающей наземные войска.

«Сталинский сокол» 10 июня 1942 г.

Старший лейтенант М. КОЧУЕВ

ИЗ ОПЫТА БОЕВ С «Ме-109 ф»

Обычно «Ме-109 ф» ведут воздушный бой парами. Этот строй дает преимущество в маневренности, да и сам маневр несложен. Он позволяет лучше организовать взаимодействие и вести наблюдение. «Ме-109 ф» всегда стараются навязать бой по вертикали. Этот способ нападения при наличии превышения всегда выгоден, так как позволяет сохранять преимущество в высоте, а следовательно, и в бою. В горизонтальной плоскости они дерутся только в исключительных случаях, когда их вынудит к этому необходимость.

Излюбленным методом «Ме-109 ф» является атака сзади в хвост сверху и снизу. Обычно они стараются использовать при нападении солнце, облачность. После этой атаки немецкие истребители круто уходят вверх для занятия нового исход-

ного положения. Но, если вражеский летчик заметит, что атакуемому идет на помощь другой наш самолет, то он незамедлительно уходит дальше в сторону, с тем чтобы выждать удобный момент и внезапно атаковать отдельные наши самолеты, отколовшиеся от группы.

Иногда «Ме-109 ф», во время действия наших бомбардировщиков под прикрытием истребителей, не появляются над целью. Но зато, как только советские самолеты ложатся на обратный курс, на них нападают «Ме-109 ф». Так, после выполнения боевого задания наши бомбардировщики, сопровождаемые истребителями, шли на свой аэродром. Наше звено истребителей летело замыкающим. Мы все время менялись местами, просматривая воздух. Вдруг сзади из облачности вынырнули два самолета «Ме-109 ф». Они изо всех сил старались сблизиться с нами. Один из них стал подкрадываться под хвост самолета летчика Беликова. Я заметил это и, выбрав удобный момент, атаковал врага, не дав ему возможности открыть огонь. Вражеский летчик сделал крутую горку и с переворотом пошел вниз. Улучив момент, я с короткой дистанции дал еще одну прицельную очередь, и вражеский истребитель, перейдя в отвесное пикирование, врезался в землю.

Во время воздушного боя «Ме-109 ф» главным образом применяют боевые развороты с набором высоты, а затем пикируют. Во время этих эволюций их с успехом можно ловить в прицел и расстреливать.

Однажды наше звено вступило в бой с тремя «Ме-109 ф». В ходе боя мы заметили, что два из них резко вырвались вперед, а третий куда-то скрылся. Значит, он кому-нибудь зашел в хвост. Сделав разворот, я заметил, что с правой стороны моего самолета промелькнула очередь трассирующих пуль. Я развернулся влево. В это время «Мессершмитт» проскочил мимо меня вперед. Вот он уже стал разворачиваться. Я в этот миг машину чуть «подзадрал» и примерно с дистанции 70 м под ракурсом $\frac{1}{4}$ дал хорошую очередь. «Ме-109 ф» задымил. Вражеский летчик выпрыгнул на парашюте над нашей территорией и был взят в плен.

«Сталинский сокол» 7 августа 1942 г. |

Майор Н. КРИВЯКОВ

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ОРИЕНТИРОВКИ ПОСЛЕ БОЯ

Однажды после большого группового боя мне пришлось наблюдать следующую картину. Стрельбы уже нет, схватка окончена, а самолеты противника все еще носятся в разные стороны. Повидимому, это молодые истребители восстанавливали ориентировку.

Воздушный бой — горячее дело. После него не сразу восстанавливает равновесие даже бывалый старый истребитель. Для молодого летчика бой проходит еще напряженней. Он легко может

оторваться от товарищей, от ведущего, даже сгоряча пристроиться к самолетам противника и, наконец, потерять ориентировку. В этом случае необходимо после боя как можно скорее определить свое местонахождение и найти верный курс.

Нужно отлично знать район своих действий. Этого следует добиться еще на земле, до боевых вылетов. Затем необходимо запомнить расположение соседних аэродромов и площадок, так как не всегда хватит горючего до своего.

Во время любого полета на боевое задание надо постоянно представлять себе, где вы в данную минуту находитесь. Если не успеваете ориентироваться, запросите ведущего по радио. Примечайте крупные ориентиры, запоминайте их. Бой может возникнуть в любой момент, но всегда надо знать, где, на каком курсе и в какое время он начался. Для этого вырабатывайте в себе привычку перед началом боя посмотреть на компас, на часы и на землю и, кроме того, обязательно запомните положение солнца.

Допустим, что наш район действий ограничен с юга железной дорогой, а с запада — тремя параллельно текущими реками, впадающими в большое озеро, с востока — шоссейной и железной дорогами. Получается почти замкнутый треугольник (схема 1). Вы заметили вражеский разведчик и бросились в погоню. Это было в час дня, около линии фронта, а противник шел курсом 270° . Удирая, он вилял, путь его был извилист, но все же имел основное направление на запад. Во вре-

мя атак некогда было взглянуть вниз, а вы посмотрели на землю только тогда, когда на ней уже горел сбитый вражеский самолет. Здесь-то и обнаружилось, что местность незнакомая, горючего в баках немного, а по расчету времени вы находитесь над территорией врага. Тут уж не до детальной ориентировки.

Какое вы принимаете решение? Раз летели на запад, надо развернуться на 180° . Идете на бреющем, смотрите на часы. По времени уже должна быть своя территория. Какой линейный ориентир вам обязательно должен попасться по пути на восток? Железная дорога и шоссе. Смотрите внимательно, не прозевайте их. Вот вы вышли на железную дорогу. Идете вдоль нее и смотрите на компас. Курс дороги — 340° . Какая эта дорога? Конечно, не та, что ограничивает нас с юга, ее курс — 90° , это вы должны помнить. Значит, под вами как раз нужная дорога. Выходите по ней на населенный пункт с отходящей от него на северо-восток заводской веткой и с железнодорожным мостом через реку около станции. Ориентировав карту, найдите на ней этот пункт. Теперь местонахождение самолета ясно.

Бой с бомбардировщиками, ставшими в круг или с истребителями редко перемещается за пределы круга радиусом в 20—25 км. Здесь опять-таки нужно знать ограничивающие этот район линейные ориентиры, а перед началом боя постараться зацепиться за какой-нибудь характерный признак. Запомните своеобразную конфигурацию

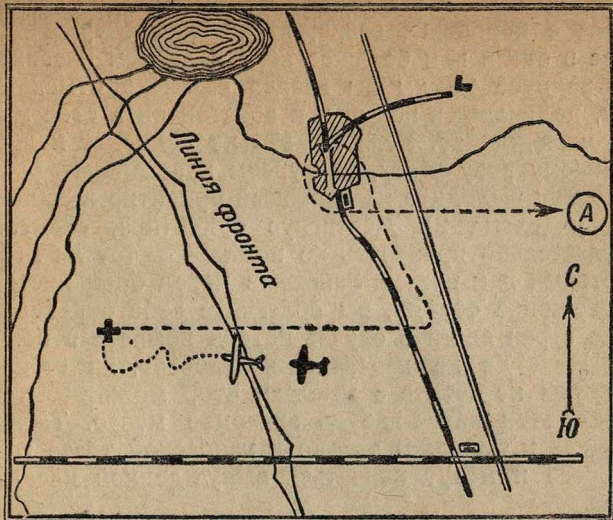


Схема 1

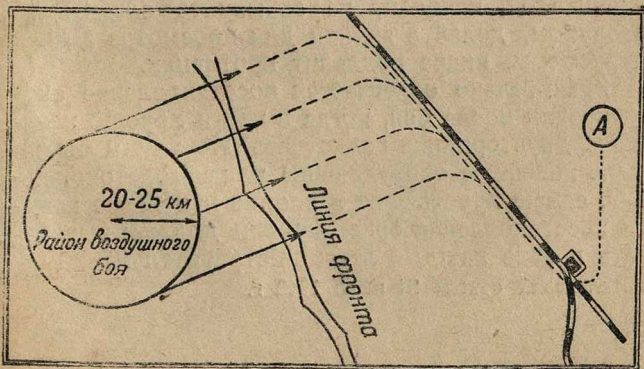


Схема 2

села с церковью, озеро, характерно очерченный лес в степи или большое поле в лесном массиве. В радиусе 25 км вы всегда сможете отыскать их, поднявшись повыше, и восстановить свое местонахождение. Если же это не приведет к желанному результату, то курсом кратчайшего расстояния выходите на линейный ориентир в нашем тылу (схема 2). Достигнув ориентира, следует обязательно проверить по компасу — тот ли это, который вам нужен. Запомнив перед боем местоположение солнца, вы облегчите себе определение стран света в случае потери компаса в бою.

Никогда не надейтесь на «авось», ни одной минуты не летите с мыслью, что, может быть, покажется какое-нибудь знакомое место. Такие надежды приводят только к напрасной трате горючего и могут кончиться вынужденной посадкой.

Заблудившись, следует выдерживать крейсерскую скорость, на ней вы покроете большее расстояние. И, наконец, не забывайте следить за воздухом, делайте змейки для просмотра задней полусферы, иначе подловит противник.

Значительно облегчается восстановление ориентировки после боя, когда в части хорошо налажена двусторонняя радиосвязь. Но каким бы ни было новейшее оборудование для самолетовождения, самые простейшие и вполне надежные навыки восстановления ориентировки должен выработать в себе каждый летчик-истребитель.

«Сталинский сокол» 24 июня 1942 г.

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Выпуски фронтовой библиотеки командира ВМФ имеют целью обобщение боевого опыта, накопленного Военно-Морским Флотом Союза ССР в войне с немецко-фашистскими захватчиками.

Издательство просит командно-начальствующий состав ВМФ присылать материалы для фронтовой библиотеки, а также свои пожелания по адресу: Москва, 22, Малая Грузинская, 6, ВОЕНМОРИЗДАТ.

Редактор гвардии капитан *А. Машаров*

Подписано в печать 25/XI 1942 г. Г.М 32008. Печ. л. 3.
Печ. зч. в 1 печ. л. 42430. Уч.-авт. л. 3,2.

Набрано фабрикой детской книги Детгиза Наркомпроса РСФСР.
Москва, Сущевский вал, 49.

Отпечатано в 1-й типографии НКПС. Москва. Заказ 3850.