

УДК 656.7.076; 355:94; 1939/1945”

О.І. Волков<sup>1</sup>, А.А. Шалигін<sup>2</sup>, М.М. Бреславець<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Командування повітряних Сил Збройних Сил України, Вінниця

<sup>2</sup>Харківський університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків

## **РОЗВИТОК ТАКТИКИ ВИНИЩУВАЛЬНОЇ АВІАЦІЇ В РОКИ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ**

*В статті розглянуто стан та розвиток тактики винищувальної авіації в роки Великої Вітчизняної війни, чинники, що впливали на вдосконалення форм і способів застосування винищувачів. Висвітлено вплив бойового досвіду тих років на сучасну тактику авіації.*

**Ключові слова:** *винищувальна авіація, тактика, способи бойових дій, бойові порядки, бойові можливості, бойовий досвід, перехоплення літаків, забезпечення бойових дій, прикриття, повітряна розвідка, пункти управління.*

### **Вступ**

Перед Великою Вітчизняною війною тактика родів авіації відповідала вимогам бою того часу та рівню розвитку авіаційної техніки.

Військові фахівці скрупульозно узагальнювали досвід використання військової авіації, результати навчань. У розробленій ними теорії бойового застосування винищувальної авіації визначалися способи бойових дій, бойові порядки і тактичні прийоми при виконанні різних завдань, достатньою мірою відпрацьовувалися питання управління та бойового забезпечення.

У 1939 р. вийшла в світ крупна праця Н.А. Лапчинського "Повітряна армія", де були викладені основні положення про можливий характер бойових дій

Військово-повітряних Сил (ВПС) в початковий період війни, і зокрема, про боротьбу за панування в повітрі.

Більш детально тактика винищувальної авіації була викладена в книзі П.П. Іонова "Винищувальна авіація", виданій в 1940 р., а також в книзі Б.Л. Теплінського "Основи загальної тактики Військово-повітряних Сил". У цих працях автори використовували все краще з отриманого бойового досвіду і розвитку вітчизняної авіації.

У 1940 р. вийшов Бойовий статут винищувальної авіації. У ньому вказувалося, що "винищувальна авіація є головним засобом боротьби з повітряним противником і має своїм основним призначенням знищення його на землі та в повітрі" [1]. Основними завданнями винищувальної авіації були: прикриття

військ, важливих об'єктів тилу та території країни; забезпечення дій інших родів авіації, боротьба з повітряними та морськими десантами противника. У особливих випадках винищувачі могли притягуватися для ведення повітряної розвідки і знищення військ в місцях їх зосередження та на марші.

Статутом були визначені способи бойових дій винищувальної авіації залежно від конкретного бойового завдання. Зокрема, при прикритті військ і об'єктів передбачалися патрулювання в повітрі і вильоти з положення чергування на аеродромі. Патрулювання в повітрі рекомендувалося здійснювати при слабо організованій службі повітряного спостереження, оповіщення і зв'язку і за наявності достатніх сил винищувачів. Вказувалося, що патрулювання в зонах краще будувати ешелоновано по висоті в три яруси на висотах 600 – 2000 – 3500 м. Для боротьби з повітряними розвідниками рекомендувалося застосовувати "засідки на землі". Забезпечення винищувачами дій інших родів авіації передбачалося безпосереднім супроводженням своїх літаків до цілі та на зворотному шляху. Винищувачі виконували польоти в щільних бойових порядках. Ділення на групи тактичного призначення – ударну та групу прикриття – допускалося тільки при одночасному польоті не менш 30 – 45 літаків. При забезпеченні інших родів авіації способом безпосереднього прикриття бойовий порядок винищувачів повинен був складатися з групи безпосереднього прикриття (1/3 сил) і ударної групи (2/3 сил), які виконували політ на визначеній відстані і вище за висотою польоту від групи літаків, що прикривались [1].

При знищенні авіації противника на аеродромах і бойовій техніки противника на полі бою бойовий порядок винищувачів передбачалося будувати з двох груп: ударної і групи прикриття. Атаку рекомендувалося проводити з висот 300 – 400 м, застосовуючи кулеметно-гарматний вогонь і, як додаткові засоби, дрібні сколкові бомби [2].

У Бойовому статуті винищувальної авіації були визначені основи управління. Передбачалося, що бойове завдання винищувальним авіаційним з'єднанням і частинам, враховуючи характер завдань і їх різноманітність, доцільно ставити тільки на один день і навіть на один виліт.

Визначалося місце, звідки командир з'єднання здійснював управління своїми частинами. Звичайне місце командира винищувального з'єднання (частини) і його штабу при вильотах на бойове завдання частин (підрозділів) – на головному аеродромі аеродромного вузла. Командир винищувального з'єднання (частини), що входить до складу пункту протиповітряної оборони (ППО), повинен був знаходитися на командному пункті (КП) начальника ППО, а начальник штабу авіаз'єднання – залишатися зі штабом на головному аеродромі.

При виконанні завдання по прикриттю своїх військ командир авіаз'єднання (частини) рекомендувалося знаходитися на КП одного із стрілецьких

корпусів, зазвичай центральному, і мати радіозв'язок з літаками, що знаходились в повітрі, а також дротяний і радіозв'язок з головним аеродромом і КП сусідніх корпусів, на яких повинні бути його спостерігачі. Подібне управління повинне було забезпечити спостереження і аналіз повітряної обстановки і своєчасне прийняття рішення. При вильоті всього складу з'єднання (частини) або його більшості на виконання одного і того ж бойового завдання командир з'єднання (частини) сам вів і управляв цією групою в повітрі.

Способи бойового застосування винищувальної авіації, що були розроблені і закріплені в бойових статутах в довоєнні роки, пройшли сувору перевірку у Великій Вітчизняній війні. Одні з них підтвердили свою життєвість на практиці, інші були замінені в ході війни на більш досконалі.

Зміни торкнулись і бойових порядків винищувачів. Оскільки застарілі типи літаків мали відносно невелику швидкість польоту, були в переважній більшості озброєні лише кулеметами і, не маючи на борту радіостанцій, управлялися еволюціями літака візуально, льотчики були вимушені діяти тільки в щільних бойових порядках. Ланка винищувачів складалась з трьох літаків, їх бойовий порядок, як правило, був "клин літаків". Бойовий порядок ескадрильї складався з "клин ланок". Практика бойових польотів з початку війни показала, що бойовий порядок "клин" має багато недоліків. Він в значній мірі сковував маневр винищувачів і позбавляв їх цілого ряду тактичних переваг. У ланці з трьох літаків в атаці практично брав участь лише один ведучий, а роль відомих зводилася до його прикриття. Крім того, щільні бойові порядки літаків виявлялись візуально на великій відстані і ворожі льотчики отримували можливість здійснювати раптові атаки [3].

Війна показала, що ефективнішою основною вогневою одиницею була "пара" літаків, з котрих складались бойові порядки різних тактичних груп з розмиканням по фронту і висоті. Крім того, при цьому створювались найкращі умови для відбиття атак противника [4].

У 1942 – 1943 рр. винищувачі перейшли до чотирьохлітакової ланки, що складалась з двох пар. Така ланка могла діяти в бойовому порядку "фронт", "пеленг" або "колона пар" [5].

Найбільш важливими завданнями, що вирішувались фронтними винищувачами в ході Великої Вітчизняної війни, були: прикриття сухопутних військ і об'єктів тилу від ударів з повітря та повітряної розвідки противника; забезпечення бойових дій інших родів авіації та прикриття аеродромів їх базування; завдання ударів по військах і техніці противника; ведення повітряної розвідки.

Завдання прикриття військ і об'єктів тилу вирішувались трьома способами: патрулюванням в повітрі, перехопленням літаків противника з положення чергування на аеродромі або із засідок і "вільним полюванням".

Патрулювання було найпоширенішим (90,3% всіх вильотів, витрачених на прикриття) і надійнішим способом бойових дій винищувачів при прикритті військ на полі бою. Проте ефективність цього способу в перші тижні війни була низькою. Винищувачі в зонах чергування виконували політ однією групою в зімкнутих бойових порядках, що сковувало їх маневр, заважало управлінню в бою. При цьому така група представляла легко уразливу ціль для винищувачів противника, особливо з боку верхньої півсфери. Використовуючи слабкі сторони в організації патрулювання наших винищувачів, противник нерідко сковував їх дії незначними силами і безкарно завдавав удари по наших військах.

Потім, з накопиченням бойового досвіду, бойовий порядок патрулів став ділитися на ударну і прикриваючу групи. При цьому практикувався змішаний бойовий порядок з літаків МіГ-3 і ЛаГГ-3, що поступали на озброєння, і застарілих І-16, І-153. У повітряних битвах на Кубані (весна 1943 року) застосовувалося ешелонування винищувачів в зонах чергування в повітрі по висоті від 500...600 до 4000...5000 м [3].

В цілях економії сил і засобів авіаційні командири прагнули продовжити час патрулювання кожної групи. Це вдавалося досягти шляхом підбору найвигіднішого режиму польоту, а також за рахунок наближення аеродромів базування до лінії фронту. Довоєнними статутами передбачалося базувати винищувачі на відстані від 25 до 100...150 км від лінії фронту. На практиці ж опинилося доцільним мати аеродроми винищувачів на відстані 20...50 км від лінії фронту. За наявності аеродромів поблизу лінії фронту з'явилася можливість перехоплювати літаки противника з положення чергування на землі [3].

Перехоплення літаків противника з положення чергування на аеродромі було економічним способом дій, проте його ефективність залежала перш за все від надійності роботи систем спостереження, оповіщення і зв'язку. Тому ширше застосування він отримав в третьому періоді війни з надходженням на озброєння ВПС станцій радіолокації. Спочатку станції радіолокації не мали взаємного зв'язку і підпорядковувались командирам винищувальних корпусів або дивізій. До кінця війни на головних напрямках вдавалося створювати суцільне поле радіолокації. Станції радіолокації групувалися у вузли радіолокації, зв'язані між собою радіорелейними лініями. Управління здійснювалося централізовано в масштабі повітряної армії [6].

Новим і надзвичайно важливим завданням, що вперше було поставлено перед винищувачами влітку 1943 р., стало прикриття рухомих військ, які вводились в прорив і діяли у відриві від загальновійськових армій. Для вирішення цього завдання спеціально виділялися з'єднання винищувачів. Командири цих з'єднань рухалися разом з командувачем танкової армії на бронетранспортері або автомашині з засобами радіозв'язку і управляли підлеглими: ви-

кликали групи літаків з аеродромів, ставили їм завдання, а іноді і наводили на повітряні та наземні цілі [4]. Вильоти на перехоплення літаків противника із засідки застосовувалися головним чином для боротьби з повітряними розвідниками противника. У засідках чергували пари або ланки винищувачів. Знаходячись на посадочних майданчиках в 10...15 км від лінії фронту, вони вилітали на перехоплення ворожих літаків "по-зрячому". Цей спосіб застосовувався нашими льотчиками в 1942 – 1943 рр., коли фронтова авіація ще не мала радіолокаційної системи виявлення літаків противника [3].

В кінці 1942 р. радянські винищувачі стали застосовувати новий спосіб бойових дій – "вільне полювання". Цей спосіб виник тоді, коли на озброєнні винищувальної авіації з'явилися нові літаки, які перевершували за своїми тактико-технічними даними літаки противника, а радянські льотчики набули бойового досвіду. Крім успішної боротьби з літаками противника на глибині 50 – 100 км за лінією фронту "мисливці" здобували цінні розвідувальні дані про розташування і дії наземних військ і авіації противника [3].

В ході війни відбулися також істотні зміни з організації пунктів управління авіаційних дивізій. Пункти управління і наведення винищувачів на повітряні цілі стали створюватися вже в перший період війни: спочатку під Ленінградом, а потім і на інших ділянках фронту. Так, в 1942 р. в боях під Ленінградом і на підступах до Сталінграду стало успішно практикуватися управління діями винищувачів із землі по радіо. Штабами 16-ї і 8-ї повітряних армій у вересні 1942 р. досвід управління, оповіщення і наведення винищувачів на літаки противника був узагальнений і у вигляді інструкцій доведений до підлеглих частин, а потім за вказівками штабу ВПС Радянської Армії використовувався у всіх повітряних арміях [6].

Важливим завданням винищувальної авіації було забезпечення бойових дій інших родів авіації, яке включало: безпосереднє супроводження бомбардувальників і штурмовиків до цілі і при їх поверненні; прикриття їх в районі бойових дій; блокування аеродромів противника.

При супроводі штурмовиків або бомбардувальників бойові порядки винищувачів зазвичай складалися з трьох груп: безпосереднього прикриття, ударної і резервної.

Група безпосереднього прикриття, як правило, розташовувалася поблизу бомбардувальників або штурмовиків і призначалася для відбиття нападів винищувачів противника. Ударна група слідувала зазвичай з перевищенням висоти на 500...800 м над бомбардувальниками або штурмовиками і в більшості випадків розташовувалася позаду збоку з таким розрахунком, щоб постійно тримати в полі зору наші літаки. У її завдання входило виявити і зв'язати боєм винищувачів противника, не давши їм при цьому можливості наблизитися до групи, що прикривається.

Група резерву знаходилася по відношенню до

ударної групи і групи безпосереднього прикриття осторонь або позаду, маскуючись при цьому хмарністю або сонцем. Її перевищення по висоті над ударною групою було 400...1000 м. До складу групи резерву входили зазвичай найбільш підготовлені і досвідчені льотчики. Вони повинні були завдавати раптових ударів в критичні моменти бою, а також скоувати вертикальний маневр винищувачів противника і знищувати його літаки, які виходили з атаки. Коли для супроводу виділялася невелика кількість винищувачів, то група резерву, а іноді і ударна група не створювалися. Забезпечення дій бомбардувальників або штурмовиків в таких випадках здійснювалося лише групою безпосереднього прикриття [3].

В умовах сильної протидії винищувачів противника разом з безпосереднім прикриттям штурмовиків і бомбардувальників застосовувалося розчищення повітряного простору. Винищувачі прибували в район бойових дій за 3...5 хвилин до завдання удару бомбардувальниками і штурмовиками і зв'язували боєм винищувачів противника. В деяких випадках, за наявності достатньої кількості сил, створювалися заслони на найбільш вірогідних напрямках появи винищувачів противника [3].

В ході війни удосконалювалася і тактика повітряного бою. Вирішальне значення на її розвиток надало поліпшення бойових можливостей наших літаків. З надходженням на озброєння частин ВПС нових винищувачів Як-3, Як-9, Ла-5, Ла-7, що мали високу тягоозброєність, повітряний бій на віражах поступився місцем вертикальному маневру, що дозволяло льотчикам вести наступальний бій і застосовувати ешелоновані по висоті бойові порядки. Тактика бою ґрунтувалася на раптовості, максимальному використанні швидкості, маневру, вогню, взаємодії в групі, на умілому використанні переваги свого літака і врахуванні слабких сторін літаків противника.

Разом з рішенням своїх основних задач фронтові винищувачі в роки війни епізодично притягувалися також до дій по різних наземних об'єктах противника. В більшості випадків винищувачі притягувалися для дій по наземних цілях з виконанням ними інших завдань. В той же час є немало прикладів з досвіду війни, коли подібні дії велися по наперед відомим цілям, зокрема по військах противника, залізничних станціях, аеродромах та інше, або по об'єктах, які виявлялися винищувачами у польоті, такі, як залізничні ешелони, автоколони та інше. Перевага використання винищувачів для ударів по аеродромах полягала в тому, що винищувачі, не вимагаючи для своїх дій якогось-небудь прикриття, здатні були вилітати в найкоротші терміни, що дозволяло застати літаки противника на аеродромах до того, як вони злетіли.

Впродовж всієї війни льотчики-винищувачі притягувалися для виконання завдань повітряної розвідки. В цілому на її ведення було витрачено 11% всіх вильотів фронтової авіації. Із загальної кількості літако-вильотів, здійснених на розвідку,

45% доводиться на винищувачі [3]. Винищувачі, володіючи великою швидкістю і високою маневреністю, здатні були успішно вести розвідку як наземних (морських), так і повітряних цілей в умовах сильної протидії винищувальної авіації і зенітних засобів противника, коли ведення розвідки для літаків інших родів авіації було ускладнено. В ході війни значення повітряної розвідки при проведенні наземних операцій неухильно зростали. Це зумовило необхідність в частинах і з'єднаннях винищувальної авіації виділяти і готувати спеціальні екіпажі і підрозділи для ведення повітряної розвідки. Вдосконалення повітряної розвідки винищувачами йшло по лінії поліпшення організації, збільшення глибини і об'єму вирішуваних завдань, підвищення ролі інструментальних методів розвідки.

## **Висновки**

Величезний бойовий досвід, який отриманий в ході Великої Вітчизняної війни, не втратив свого великого значення і на сьогодні. Основу сучасної тактики авіації складають: раптовість дій, активність і рішучість, ведення бойових дій з граничною напругою, економне витрачання сил і засобів, тісна взаємодія сил, що беруть участь в бойовому вильоті, тверде і безперервне управління ними, всебічне забезпечення бойових дій, облік і правильне використання морально-психологічного чинника, максимальне використання кожним екіпажем бойових можливостей літака для рішучої перемоги над супротивником.

Тактичні знахідки при веденні повітряних боїв, завданні ударів по наземних цілях або веденні розвідки кінцем кінцем були тими елементами, з яких і складалася тактика сучасної винищувальної авіації.

У тактиці винищувальної авіації не втратили свого значення знищення повітряного противника з положення чергування на землі або (та) в повітрі, введення до бою підрозділів (екіпажів) та ураження повітряних цілей із засідок, розчищення повітряного простору і заслони в повітрі, самостійний пошук і знищення повітряних цілей в заданому районі або смузі ("вільне полювання"), розчистка повітряного простору, патрульне супроводження, блокування аеродромів противника.

Основу бойових порядків у винищувальній авіації, як і раніше, складає пара літаків. Отримало подальший розвиток ділення бойових порядків на групи різного тактичного призначення.

У діях по наземних цілях подальший розвиток отримали удари з малих висот і з пікірування, зокрема зі складних видів маневру. Колишній «бриючий» політ трансформований в політ на малих і гранично малих висотах, що є в даний час для всіх родів авіації одним з найбільш ефективних тактичних прийомів подолання ППО противника і досягнення тактичної раптовості.

З приходом на озброєння Повітряних Сил нової техніки удосконалюються форми і способи бойового застосування авіації, змінюються старі і розробля-

ються нові тактичні прийоми ведення повітряних боїв і завдання ударів.

Досвід Великої Вітчизняної війни показав, що тактика винищувальної авіації потребує постійного розвитку з урахуванням бойових можливостей сучасних авіаційних комплексів, стану систем радіотехнічного забезпечення, зв'язку і управління, а також можливих змін характеру збройної боротьби.

### Список літератури

1. *Боевой устав истребительной авиации Красной армии (БУИА-40)*. – М.: Воениздат, 1940. – 150 с.
2. ЦАМО СССР, ф. 219, оп. вр. 999, д. 1, л. 99.

3. Масленников Ю.И. *Тактика в боевых примерах: Эскадрилья- экипаж / Ю.И. Масленников*. – М.: Воениздат, 1985. – 240 с.

4. Зимин Г.В. *Тактика в боевых примерах: истребительная авиационная дивизия / Г.В. Зимин*. – М.: Воениздат, 1982. – 175 с.

5. ЦАМО СССР, ф. 290, оп. 3284, д. 449, л. 61.

6. Тимохович И.В. *Оперативное искусство Советских Военно-Воздушных Сил в Великой Отечественной войне / И.В. Тимохович*. – М.: Воениздат, 1976. – 280 с.

Надійшла до редколегії 1.03.2010

**Рецензент:** д-р техн. наук, проф. Х.В. Раковський, Харківський університет Повітряних Сил ім. І. Кожедуба, Харків.

### РАЗВИТИЕ ТАКТИКИ ИСТРЕБИТЕЛЬНОЙ АВИАЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

А.И. Волков, А.А. Шалыгин, М.М. Бреславец

*В статье рассмотрено состояние и развитие тактики истребительной авиации в годы Великой Отечественной войны, показатели, которые влияли на усовершенствование форм и способов применения истребителей, освещено влияние боевого опыта тех лет на современную тактику авиации.*

**Ключевые слова:** истребительная авиация, тактика, способы боевых действий, боевые порядки, боевые возможности, боевой опыт, перехват самолетов, обеспечение боевых действий, прикрытие, воздушная разведка, пункты управления.

### DEVELOPMENT OF TACTIC OF FIGHTER AIRCRAFT IN YEARS OF GREAT PATRIOTIC WAR

A.I. Volkov, A.A. Shalygin, M.M. Breslavac

*In the article the state and development of tactic of fighter aircraft is considered in the years of Great Patriotic war, indexes which influenced on the improvement of forms and methods of application of destroyers, influence of smell of powder of those years is lighted up on modern tactic of aviation.*

**Keywords:** fighter aircraft, tactic, methods of battle actions, battle-orders, battle possibilities, smell of powder, intercept of air-planes, providing of battle actions, protection, airspionage, points of управления.