

**Директива об итогах боевых действий авиации армии в
Сталинградской операции и указания по ее дальнейшему
использованию (7 марта 1943 г.)**

**Директива
об итогах боевых действий авиации армии
в Сталинградской операции
и указания по ее дальнейшему использованию
(7 марта 1943 г.)**

**НКО СССР
Управление 8-й воздушной армии
ОТДЕЛ ОПЕРАТИВНЫЙ
7 марта 1943 г.
№ 0059**

**ИНСТРУКЦИЯ
ПО ДАЛЬНЕЙШЕМУ ИСПОЛЬЗОВАНИЮ АВИАЦИИ.**

Копия: **Командирам 2 САК, авиадивизий и отдельных
авиачастей 8-й воздушной армии.
Начальнику штаба ВВС Красной Армии**

I. Боевая деятельность авиачастей и авиасоединений 8-й воздушной армии в период героической защиты Сталинграда, мощного наступления войск Сталинградского, а затем Южного фронтов, которое закончилось окружением и уничтожением 6-й армии немцев и взятием Ростова, позволила выявить и сделать некоторые выводы о тактике ВВС противника за этот период.

Воздушная обстановка в период ...[«смазан» текст – В.Т.]... полного окружения сталинградской группировки противника характеризовалась соотношением сил примерно 1:3 в пользу противника.

С захватом левого побережья р. Дон в августе 1942 г. противник, сосредоточив на Сталинградском фронте до 1000 самолетов, из ...[«смазан» текст – В.Т.]... 300 истребителей и 600 бомбардировщиков, при их мощной поддержке с воздуха, начал наступление на Сталинград с целью захвата его с хода.

С выходом механизированных частей противника к внутреннему поясу обороны за Сталинград усилия авиации противника были направлены на преодоление сопротивления нашей обороны на окраинах города.

В эти периоды действия авиации противника характеризовались следующим:

Истребители

1. Группами до 12-20 самолетов прикрывали свои боевые порядки и до 8-12 самолетов атаковывали наши аэродромы.

2. Широко развил «свободную охоту», перехватывали и уничтожали наши одиночные самолеты, в частности самолеты связи По-2, заставив последних перейти к полетам в сумерках, ночью и на рассвете, а также внезапными атаками атаковывали наши боевые самолеты на маршруте, при взлетах и посадках.

3. Сопровождали своих бомбардировщиков. Прикрытие своих боевых порядков противник осуществляет группами, расчлененными попарно по фронту и высоте, предоставляя возможность широкого маневра каждой паре. Несколькими слоями по фронту – непосредственно на поле боя и на перехват по траверзе наших аэродромов.

При решительном противодействии наших истребителей противник весьма быстро наращивал свои силы путем вызова свежих сил. Отсутствие в первый период вызова свежих сил с нашей стороны принуждало наших истребителей вести оборонительный бой и зачастую отходить с боем вплоть до своих аэродромов.

«Охотники», как правило, действовали попарно, в открытый бой не вступали, а выбирали удобный момент для внезапной атаки.

За 5-10 минут до прихода бомбардировщиков в район цели приходили 1-2 пары истребителей с целью сковать наших истребителей и дать возможность беспрепятственно выполнить задачу своим бомбардировщикам.

При непрерывном действии бомбардировщиков истребители противника все время находились над полем боя и прикрывали их действия.

Как ...[«смазан» текст – В.Т.]... истребители противника сопровождали своих бомбардировщиков ...[«смазан» текст – В.Т.]... поля боя и за линию фронта после выполнения ими задач, а затем возвращались для прикрытия своих войск, перехвата наших самолетов, блокировки близлежащих наших аэродромов или же уходили на свой аэродром. Это объясняется тем, что преследование нашим ...[«смазан» текст – В.Т.]... бомбардировщиков противника в глубину занятой ими территории, как правило, не производилось.

В воздушных боях с нашими истребителями истребители противника действовали парами, эшелонируясь по высоте, атаки производились сверху и в хвост, открывая при этом огонь с дистанции 100-150 м. Второй самолет действующей пары стремился завершить атаку первого.

В воздушных боях истребители противника почти все имели превосходство в высоте над нашими истребителями.

Истребители противника, завязывая бой с нашими истребителями сопровождения, отрывали их от сопровождаемых, после чего выделяли пары или одиночные самолеты для борьбы с нашими бомбардировщиками и штурмовиками.

В большинстве случаев Ме-109 атакуют наши Пе-2 сзади снизу в хвост на одном уровне, иногда сзади сверху и часто с плоскостей под углом 60-70°, открывая огонь с дистанции 500-600 м. Пользуясь отсутствием маневра со стороны Пе-2 и организованной прицельной стрельбы, Ме-109 сближаются и короткими стремительными ударами сбивают Пе-2.

Неоднократно наши разведчики, летавшие на высоте 6000-7000 м, перехватывались истребителями противника.

Опыт боев под Сталинградом показывает, что истребители противника не атакуют наши штурмовики до подхода к цели, боятся подойти к организованной компактной группе, а производят атаки над целью и особенно после атаки цели, когда боевой порядок расстраивается и остаются одиночки.

В период завершения полного окружения войск противника под Сталинградом и начала разгрома котельниковской группировки противника истребители противника продолжали вести «свободную охоту», прикрывали свои войска и обеспечивали посадку и выгрузку грузов транспортных самолетов на аэродромах, расположенных на территории под Сталинградом.

Действия истребителей противника в этот период производились преимущественно парами, с расчленением по высоте в два-три яруса, в бой вступали, когда имелось численное превосходство, а при отсутствии превосходства проявляли трусость и ждали момента для внезапной атаки.

Новым в действиях истребителей противника в этот период можно считать патрулирование одновременно в трех зонах, группами до 6 самолетов: ст. Дубовское, Зимовники и ст. Куберле, причем в каждой зоне патрулирование производилось в два яруса – 2 самолета в верхнем и 4 в нижнем, с превышением до 600 м. Задачей первой зоны являлось сковать наших истребителей с целью отрыва их от сопровождаемых штурмовиков, задачей второй зоны атаковать наших штурмовиков, а в тех случаях, когда наши штурмовики проходили через первую зону, то вторая выполняла роль первой, а третья – роль второй.

Бомбардировщики

Группами 25-30 самолетов действовали по нашим войскам на поле боя, по аэродромам, железнодорожным эшелонам и транспортам на р. Волга.

В результате систематических налетов авиации противника система ПВО в районе Сталинграда была частично подавлена, а истребители, из-за их малочисленности, не в состоянии были в достаточной мере оказать противодействие. Поэтому бомбардировка производилась не только группами, но и парами, а иногда и одиночными самолетами, которые становились в «круг» и сбрасывали прицельные бомбы, как правило, с пикирования.

В период выхода механизированных частей к внутреннему поясу обороны за Сталинград противник применял массированные удары по нашим войскам, которые выражались не только одновременным налетом большого количества самолетов, но и непрерывностью бомбардировок по определенным участкам наших войск.

В сентябре 1942 г. на Сталинградском фронте было отмечено 17 300 самолето-пролетов противника, что в среднем составляло 577 самолето-пролетов в день в течение всего времени.

Массированные действия в этот период противник создавал за счет широкого маневра аэродромами, расположения бомбардировочной авиации на удалении, допускающем производить до 2-3 вылетов в день на один самолет.

Бомбардировщики противника распределяли свои функции следующим образом: Ю-87 действовали по переднему краю наших войск и, как исключение, заходили за левый берег р. Волга; Ю-88 и Хе-111, как правило, действовали в глубине тактической обороны на левом берегу р. Волга и фронтовых тылах (по артиллерийским позициям, железнодорожным станциям и населенным пунктам).

В зоне огня нашей зенитной артиллерии бомбардировщики противника расчленили свой боевой порядок на звенья или пары, причем ведущее звено или пара следовали, не изменяя курса, правое обходило сферу обстрела правым полукругом, а левое – левым, затем разворачивались на цель и если таковая была близко, производили бомбометание.

При наличии наших истребителей над полем боя бомбардировщики противника делали одни заход и уходили на свой аэродром, а при активном противодействии наших истребителей до подхода к цели разворачивались и уходили на свою территорию, но через некоторое время возвращались обратно для выполнения своей задачи. В тех случаях, когда наши истребители атаковывали бомбардировщиков в районе цели, последние, как правило, поспешно сбрасывали бомбы и уходили в облака или со снижением под защиту своей зенитной артиллерии.

В период завершения полного окружения войск противника под Сталинградом и разгрома котельниковской группировки основная задача ВВС противника была: транспортировка грузов для окруженной группировки в Сталинграде, прикрытие отхода своих войск и препятствие продвижению наших войск бомбардировочными действиями в составе групп 7-12 самолетов. Последнюю задачу бомбардировщики противника выполняли вплоть до занятия нами г. Ростова.

На Сталинградском, а также на Южном фронтах были отмечены следующие типы самолетов противника: Ю-88, Ю-87, Хе-111, До-215, До-217, Ю-52, ФВ-189, Хш-126, Ме-109, Ме-109Ф, Ме-109Г-2, Ме-110.

Появившийся на других фронтах истребитель ФВ-190 на нашем фронте не замечен.

II. В непрерывных жестоких боях за Сталинград – Ростов авиачасти 8-й воздушной армии накопили огромный боевой опыт по борьбе с воздушным и наземным противником.

В период до полного окружения сталинградской группировки противника наши истребители, штурмовики и бомбардировщики, при выполнении боевых задач, почти всегда вели ожесточенные бои с истребителями противника.

Оглядываясь на пройденный путь, можно сказать, что наши авиачасти по сравнению с тем, какими они были до августа 1942 г., стали неузнаваемыми.

За этот период:

1. Утвердилась и в основном была отшлифована тактика наших истребителей: действия парами, строи и боевые порядки в соответствии с выполняемыми задачами, новая для наших истребителей форма воздушного боя на вертикальных маневрах, тактика взаимодействия истребителей сопровождения со штурмовиками и бомбардировщиками, особенно взаимодействующая радиосвязь, систематическое выполнение истребителями разведки противника, «свободная охота».

Наши истребительные самолеты, уступая несколько по скорости немецким истребителям, оказались значительно лучшими по своей маневренности, не уступают по огневой мощи и в умелых руках наших летчиков позволяли одерживать блестящие победы даже при значительном превосходстве сил противника.

2. Родилась и целиком оправдала себя на практике боевой работы новая тактика действия штурмовиков со средних высот, с нанесением удара с пикирования бомбами со взрывателями мгновенного действия, в значительной степени повысилась эффективность действия штурмовиков и уменьшились их боевые потери.

Родилась и оправдала себя в боях тактика активного оборонительного воздушного боя штурмовиков с истребителями противника, прикрытие штурмовиками своих мест базирования, перехват штурмовиками бомбардировщиков противника, «свободная охота» штурмовиков в армейских и фронтовых тылах, применение штурмовиков для разведки, а также для действия в ночных условиях, патрулирование смешанных групп истребителей и штурмовиков для перехвата бомбардировщиков и транспортных самолетов.

Опыт сталинградских боев потребовал введения двухместных штурмовиков и внесения ряда изменений в конструкции самолетов, их вооружения и оборудования.

3. Дневная бомбардировочная авиация освоила бомбардирование целей с высот до 6000-7000 м, разведку в армейских и фронтовых тылах, блокирование аэродромов и внезапные удары по железнодорожным станциям массированными группами.

4. В небывалых размерах нашли себе боевое применение ночные легкие бомбардировщики По-2. Отработана тактика действия ночью и днем по различного рода целям; помимо применения бомб нашел себе широкое применение установленный на самолете пулемет ШКАС. По-2 показал прекрасные результаты по прикрытию речных катеров, переправлявших десанты и грузы для 62-й армии через р. Волга, для уничтожения пулеметным огнем зенитной артиллерии, зенитных пулеметов, прожекторов и транспорта, а в плохую погоду днем и пехоты противника.

По-2 нашел себе боевое применение не только ночью, но и днем в плохих метеорологических условиях для разведки противника.

Целиком оправдала себя служба ЭОС, отличная работа которой благоприятно сказалась на боевой работе не только ночной авиации нашей армии, но и АДД.

5. Совершенно по-новому налажено управление авиацией. Освоено и приведено в систему наведение и управление воздушным боем по радио с земли, а также управление боем в воздухе.

6. Значительно вырос уровень тактической подготовки нашего командного и летного состава, повысилась штурманская, бомбардировочная и огневая подготовка авиачастей.

Период борьбы за Сталинград был периодом не только ожесточенных боев с превосходящими силами противником, но и периодом упорной систематической учебы наших авиачастей по овладению новыми тактическими приемами и формами боевого применения всех родов авиации на основе боевого опыта.

Эта учеба велась как в процессе боевой работы авиачастей, так и на тыловых аэродромах, через которые прошли вес вновь прибывшие на пополнение 8-й воздушной армии авиачасти, и оказала большое влияние на успешный разгром фашистских войск под Сталинградом – Ростовом.

Наряду с перечисленными положительными сторонами имелся ряд недостатков, которые влияли на успешную деятельность нашей авиации.

Основными недостатками считаю

Истребителей:

1. Слабая осмотрительность летчиков в воздухе, особенно над своей территорией и при подходе к своему аэродрому, пренебрежение сигналами с земли и маневром приводили иногда к бессмысленным жертвам, давали совершенно незаслуженную победу врагу.

2. Все еще не отработано взаимодействие истребителей в паре и между парами. Ведомые не понимали действий ведущих и теряли их, ведущие забывали о ведомых, и зачастую как те, так и другие вели бой по одиночке. Ведомые слепо держались ведущих и, не осматривая заднюю полусферу, зачастую ставили под удар себя и своих ведомых.

Плохое взаимодействие истребителей в паре и в группе в целом, отсутствие, а иногда безграмотное управление со стороны ведущих командиров в отдельных случаях приводили к совершенно неоправдываемым потерям.

Так, например, 28 октября 1942 г. группа 6 Як-1 287 ИАД, имея целью прикрыть наши войска в Сталинграде, вступила в бой с двумя Ме-109Г, зная, что через несколько минут обязательно появятся бомбардировщики. Бой велся скученно, без достаточной осмотрительности, без расчленения по высоте, команды пункта наведения не выполнялись, вследствие чего один Як-1 был сбит, несмотря на превосходство наших сил.

3. Борьба за превосходство в высоте в воздушных боях не всегда проводилась. Во многих случаях истребители «сползали» вниз до 100 м, вели бой с применением горизонтального, а не вертикального манера, не расчленяла боевой порядок по высоте, не вели наступательного боя и тем самым упускали инициативу боя.

4. Стрельба истребителей производится все еще с дальних дистанции. Атаки слишком короткие, не доводились до конца, вследствие чего противнику не наносилось поражение. Преследование противника при уходе его на занятую им территорию, как правило, не производилось.

5. Взаимодействие истребителей сопровождения со штурмовиками и бомбардировщиками не во всех авиачастях отработано. Несмотря на превосходство наших истребителей, иногда истребители противника сбивали как штурмовиков, так и самих истребителей.

8. Некоторые истребители не умеют атаковать бомбардировщиков, особенно пикирующих, слишком ране отваливают, боятся подойти и расстрелять противника с близкой дистанции.

Бомбардировщиков:

Слабая слетанность бомбардировщиков, неумение маневрировать, слабая подготовка стрелков и организация взаимодействия огня в группе приводят к потерям самолетов и летного состава. Свои потери бомбардировщики обычно относят за счет истребителей сопровождения, вины и ответственности с которых никто не снимал. Однако в отдельных случаях бомбардировщики обязаны сами прокладывать себе путь к цели и обратно, если они временно лишились поддержки истребителей.

Нельзя считать нормальным такой факт: 13 декабря 1942 г. 6 Пе-2, в сопровождении 4 Як-1, были атакованы 6 Ме-109Г. Связав боем 4 Як-1, пара Ме-109Г вышла из боя и атаковала группу Пе-2. После третьей атаки один Пе-2 был сбит. Несмотря на превосходство, группа Пе-2 не смогла защитить себя и потеряла один самолет.

Ночные бомбардировщики Пе-2, имея большие достижения по интенсивности боевой работы, не сумели добиться меткости бомбометания и стрельбы.

Штурмовиков:

1. Порядок действия штурмовиков по наземным целям не во всех частях отработан. Указания 8-й воздушной армии № ВС/255 от 15 октября 1942 г. многими штурмовыми авиаполками не выполнены, бомбы сбрасываются неправильно, атаки зачастую мало эффективны.

2. Тактика и способы выполнения повторных атак штурмовиками не отработаны. Продолжительность огневого воздействия на противника мала, задачи выполняются наспех, иногда с одного захода. Строи и боевые порядки иногда применялись без учета обстановки и характера цели. Сигналы для перестроения, перехода в атаку и сбора группы не отработаны.

3. Применение боеприпасов в соответствии с характером цели и тактической обстановкой не всегда было грамотным. При действии по танковым колоннам применялись пушки ШВАК, РС-82, а иногда и пулеметы ШКАС без учета типа танков, тогда как по танкам типа АРТ-ШТУРМ и Т-3 эти средства непригодны.

4. Разведка и доразведка, а особенно фотографирование целей и контроль выполнения боевых задач поставлены плохо. Вследствие недостаточного изучения летным составом поставленной задачи, маршрута следования, характера цели и тактической обстановки, а также стремления выполнить задачу без детального просмотра цели, выбора наиболее выгодных точек прицеливания, имелись случаи поражения своих войск, а также бомбометание и штурмовка по несколько раз уже уничтоженных или поврежденных танков и автомашин.

Общий недостаток – большое количество отказов материальной части в значительной степени отражалось на интенсивности боевой работы. Только за декабрь 1942 г. из-за неправильной эксплуатации материальной части и халатности со стороны командного, летного и технического состава произошло 39 % общего количества неисправностей.

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Истребителям

1. Поднять осмотрительность летного состава в воздухе. Исключить потери самолетов и личного состава от внезапных атак противника и добиться внезапности своих атак.

Требовать от летного состава и жестко наказывать зевак, ротозеев за несвоевременное обнаружение врага.

2. Боевые порядки истребительных групп из четырех и более самолетов, прикрывающих свои войска или порученный объект на маршруте до обнаружения противника, строить из пар, расчлененных по фронту и высоте.

Например: строй шестерки – интервал между парами 400-800 м, превышение средней пары над крайними 500-700 м, интервал между ведомым и ведущим в паре 200-300 м. При обнаружении противника и завязке боя действовать только по команде командира группы. *При завязке боя одной из крайних пар* последняя стремительно атакует, стараясь достигнуть внезапности, не упустить инициативу боя. *Средняя пара разворачивается на противника и, имея превышение, атакует его, учитывая, что противник обычно применяет вертикальный маневр.*

Вторая крайняя пара набирает высоту и занимает место средней пары или заходит со стороны солнца, выжидает прихода бомбардировщиков противника и одновременно прикрывает своих истребителей от неожиданных атак групп усиления. Эта пара вступает в бой только тогда, когда окажется превосходство на стороне истребителей противника, или по приказанию командира группы.

При завязке боя средней парой одна из крайних пар, которой будет приказано командиром группы, набирает высоту и идет на помощь средней. Командир группы, как правило, находится в средней паре.

Истребители прикрытия должны помнить, что их основная задача – борьба с бомбардировщиками и не поддаваться на уловки врага, цель которого оттянуть наших истребителей от прикрываемого объекта.

При появлении бомбардировщиков противника как свободная пара, так и пары ведущие бой, используя вертикальный маневр для выхода из боя, должны стремительно атаковать и уничтожать бомбардировщиков до подхода их к цели.

Боевой порядок с целью поиска противника может быть построен уступом, т. е. когда группа расчленяется попарно с интервалом 400-800 м и с превышением 500-700 м одна над другой в сторону солнца. Командир группы находится в верхней или средней паре.

При наличии в группе самолетов больше 6 выделять пары для прикрытия хвоста группы, а также выделять специальную пару с целью связать боем истребителей противника, предоставив возможность своим истребителям выполнять поставленную задачу. Приведенный выше пример нельзя рассматривать шаблонно. Боевые порядки строить в зависимости от обстановки и метеорологических условий.

3. Закрепить постоянство пар. При неисправности самолета допускать замену только самолета, а не летчика. При выходе из строя одного из летчиков пары на место убитого назначать из подготовленных одиночек, при этом учитывая подготовку и боевой опыт летчиков пары.

Боевой порядок пары строить: до атаки – с интервалом 200-300 м и дистанцией до 50 м; по команде командира пары перед атакой ведомый становится в пеленг, дистанция 200-300 м, интервал 50-70 м.

Установить правило – ударной силой истребителей является ведущий (ведущий атакует, ведомый прикрывает), а также строжайшую ответственность ведомого за своего ведущего, и наоборот. Точно так же установить ответственность ведомой пары за ведущую в процессе боя.

На обязанности ведущего лежит ориентировка и поиск противника в передней полусфере, уничтожение противника; ведомых – прикрытие своих командиров и поиск противника, главным образом в задней полусфере.

В тех случаях, когда атака ведущего не увенчалась успехом, ведомый завершает атаку, а ведущий становится на его место и прикрывает.

4. В период сближения особое внимание должно быть уделено на грамотную оценку обстановки и занятие наивыгоднейшего положения для атаки. Как в период сближения, так и в период боя не терять превосходства в высоте над противником, для чего одну пару всегда иметь выше над противником для прикрытия пар, ведущих бой.

5. Научить командиров ведущих групп и требовать от них отличного знания и применения сигналов и управления боем по радио и эволюциями самолета, а от ведомых своевременное наблюдение за сигналами и их выполнение.

Сигналы эволюциями самолета применять согласно проекту Руководства по боевым действиям истребительной авиации, изд. 1942 г.

6. При сопровождении штурмовиков и бомбардировщиков боевой порядок истребителей строить из группы главных сил прикрытия и группы непосредственного прикрытия. Группа главных сил прикрытия должна следовать с превышением на 800-1200 м, с расчленением пар по фронту, как это указано в п. 2. При приближении к цели группа главных сил прикрытия выходит вперед, окаймляет район цели и не допускает истребителей противника к штурмовикам и бомбардировщикам. Смелыми и решительными действиями группа главных сил прикрытия должна связать боем истребителей противника, отвести в сторону от района цели и дать возможность беспрепятственно выполнить задачу штурмовикам или бомбардировщикам.

При небольшом количестве истребителей сопровождение строить из одной группы НП (непосредственного прикрытия).

Группа НП следует с превышением 200-300 м, на дистанции 300-500 м от прикрываемой группы. При атаке цели штурмовиками с круга одна пара замыкает круг, а остальные становятся в обратный круг и отсекают истребителей противника. Особое внимание и активность истребителей сопровождения должны быть над целью и при уходе от цели.

При уходе от цели штурмовики не должны допускать полета по прямой и должны стремиться как можно скорее занять место в строю. Истребители в это время огнем и маневром, не отставая от штурмовиков, отсекают или подводят истребителей противника под огонь штурмовиков.

Если после выполнения задачи штурмовиками истребители сопровождения будут оторваны от штурмовиков или превосходство сил окажется на стороне противника и они будут связаны боем, штурмовики обязаны вступить в активный оборонительный бой, не отрываясь от своих истребителей.

В этом случае штурмовики становятся в круг, вытянутый по курсу к своему аэродрому, сохраняя дистанцию 300-400 м, применяя крен до 30°, а истребители прикрытия становятся в обратный круг и отсекают атаки противника. При подходе к своей территории штурмовики постепенно снижаются до 200-300 м (двухместные до бреющего полета).

7. В период непрерывных действий Ил-2 малыми группами высылать в район цели усиленные группы истребителей для очистки воздуха от истребителей противника. Штурмовики в этом случае должны иметь непосредственное прикрытие, состоящее из двух и даже одной пары.

8. После выполнения двухместными (в отдельных случаях одноместными) штурмовиками боевой задачи и перехода на свою территорию истребители сопровождения могут быть возвращены для прикрытия поля боя, если позволит запас горючего, о чем до вылета должно быть известно командирам групп истребителей и штурмовиков.

9. Прикрытие пикирующих бомбардировщиков над целью производить двумя ярусами; первый ярус следует на удалении 400-500 м сзади бомбардировщиков, прикрывает в момент перехода их в пикирование; второй ярус занимает позицию на 100-150 м выше предполагаемой высоты выхода бомбардировщиков из пикирования и на дистанции 400-500 м сзади и несколько сбоку для отражения атак истребителей противника на выходе из пикирования. В этом случае должна быть тщательная договоренность между командирами групп истребителей и бомбардировщиков.

10. При атаках истребителями самолетов противника открывать огонь с дистанции не более 150-100 м, доводя огонь до стрельбы в упор. Наиболее выгодными атаками по бомбардировщикам противника считать: *общая атака* по всем бомбардировщикам, вывести стрелка (лучше верхнего), а затем по моторам.

Наиболее безопасные атаки:

Ю-88: а) сзади снизу (с кабрирования под углом 30°) и сбоку под углом 50° (киль за консолью крыла); уход из атаки вниз и в стороны; при уходе держаться на одном уровне или несколько впереди с тем, чтобы не попасть под огонь боковых пулеметов верхнего стрелка, имеющих сектор обстрела вниз до 15°;

б) спереди сверху и сбоку под углом 35-50° (консоль стабилизатора над консолью крыла), с уходом из атаки на другую сторону вверх; атака наиболее безопасна, но кратковременна; огонь вести по передней части кабины с целью вывода из строя экипажа и по моторам;

в) сзади сверху и снизу под ракурсом 0/4-2/4, следует вывести из строя стрелка, а затем, сблизившись вплотную, вести огонь по моторам и бензобакам;

г) атака сомкнутой группы – стрельба по створу самолетов (вдоль пеленга, кильватера, заградительный огонь по фронту).

Хе-111: вывести из строя стрелка, затем по моторам атакой сзади сверху или снизу.

До-215: а) сверху сзади вывести стрелка, а затем по моторам;

б) спереди сбоку по левому борту под ракурсом ?-2/4 (наиболее безопасная);

в) сзади сбоку под ракурсом 3/4 и сверху (превышение в начале атаки 500 м).

Ю-87, Ме-110 и Хш-126: следует занять положение сзади хвостового оперения самолета.

Ю-52: снизу сзади – с хвоста.

Атаки бомбардировщиков доводить до уничтожения, организованно преследуя их в глубину территории противника. Во всех случаях стремиться атаковать бомбардировщиков с двух сторон. Избегать прямых лобовых атак Ме-110.

11. Командирам частей истребительных авиадивизий, помимо выполнения основных задач (прикрытие своих войск и сопровождение), максимально использовать истребителей для уничтожения живой силы и наземной техники противника.

12. Выход из боя истребителям производить организованным порядком, путем нанесения решительного контрудара, быстрым сбором группы и с применением маневра организованно уходить на свою территорию. Широко практиковать высылку свежих групп для усиления и принятия на себя боя, преследования и уничтожения истребителей противника. Для этого командирам истребительных авиадивизий постоянно держать связь с пунктами наведения и со своими истребителями, находящимися в воздухе, и иметь всегда готовую группу для вылета по сигналу.

13. Установить строжайшую ответственность истребителей за потерю сопровождаемых штурмовиков и бомбардировщиков, а также за охрану порученного объекта. Исключить случаи потерь истребителями сопровождаемых самолетов и допущения безнаказанного бомбометания противником прикрываемого объекта.

14. Обязательно устанавливать связь по радио между самолетами смешанных групп. Начальнику связи 8-й воздушной армии подполковнику Степанян организовать бесперебойную связь пунктов наведения с действующими аэродромами и главрацией. Всему летному составу внимательно слушать и выполнять сигналы, подаваемые с пунктов наблюдения. За невыполнение команд виновных привлекать к строгой ответственности.

15. Командирам авиачастей и авиасоединений непрерывно учить летчиков искусству высшего пилотажа, особенно фигурам вертикального маневра (иммельман, ранверсман, развороты, пикирование и т. д.).

II. Штурмовикам:

1. Группы одноместных Ил-2 составлять из 6-8 самолетов. Боевой порядок штурмовиков должен быть близким к фронту с назначением пары Ил-2, следующей сзади на дистанции 200-300 м с превышением до 100-150 м для наблюдения в задней полусфере прикрытия флангов группы и борьбы с ЗА противника.

Группы двухместных Ил-2 составлять из 6-9 самолетов, применяя строй змейки из пар, клина, пеленга в зависимости от характера цели. На маршруте ведомым брать превышение на 30-40 м над ведущими для того, чтобы не допустить атаки истребителей противника снизу. Перед атакой ведущим брать небольшое превышение над ведомым для того, чтобы не мешать последним в выборе точек прицеливания для стрельбы.

2. Как правило, атаки штурмовиков производить с круга несколькими заходами, массируя за счет увеличения количества заходов бомбовый удар, пулеметно-пушечный огонь и РС по заданной цели до полного ее уничтожения. Не допускать поспешности, первый круг делать холостой, на поле боя атаку производить только после тщательного просмотра цели и выбора точек прицеливания. В зависимости от насыщенности средствами ПВО, характера цели и направления захода для первой, а также для повторных атак применять боевой порядок кильватер, пеленг, змейка, фронт или клин.

Командирам, ведущим группы, оценив обстановку, подавать команду по радио или эволюциями самолета для принятия соответствующего боевого порядка. Немедленно разработать сигналы и установить номера строев, которыми пользоваться при выполнении боевых задач.

3. Установить следующий порядок действий штурмовиков с планирования под углом 10-30°:

а) один или несколько заходов для сбрасывания бомб; *H* начальная – 800-1000 м, *H* сбрасывания – 600-700 м, серией по одной;

б) стрельба РС-82 серией по одному или серией из залпов по 2 и по 4; *H* начальная – 600 м, *H* прекращения стрельбы – 200 м;

в) пулеметно-пушечный огонь; *H* начальная – 300-400 м, *H* прекращения стрельбы – 50-100 м, в зависимости от угла планирования.

В последних двух случаях допускается одновременная стрельба РС-82 из пушек и пулеметов. При низкой облачности бомбометание производить с малых высот и бреющего полета, с применением взрывателя с замедлением.

Командирам штурмовых авиаполков и авиадивизий обучить летный состав прицельному бомбометанию и стрельбе, потребовать нанести на самолетах прицельные точки для бомбометания согласно указаниям 8-й воздушной армии за № ВС/255 от 15 октября 1942 г. и применения только прицельного огня, помня, что действительный огонь из пулеметов и пушек начинается с дистанции 500 м и ближе.

4. Немедленно приступить к практической отработке маневра в зоне огня ЗА противника.

5. Производить предварительный проигрыш выполнения боевых задач на земле; опыт показывает, что в этих случаях потерь не бывает, а задачи выполняются успешно.

6. Не допускать случаев неправильного применения боеприпасов. При действиях по легким танкам применять пушки ВЯ с дистанции 500-150 м, РС-82 и бомбы АО-50, а при отсутствии их ФАБ-100. При действиях по тяжелым танкам применять бомбы ФАБ-100 и ФАБ-250, а по средним танкам, кроме того, АО-25.

При действиях по мотомеханизированным колоннам уничтожать в первую очередь средства заправки и обеспечения: автоцистерны, автомашины, тягачи; по гужтранспорту – уничтожать в первую очередь лошадей.

III. Бомбардировщикам:

1. Немедленно отработать маневр и взаимодействие огня в группах. Коренным образом улучшить стрелковую подготовку стрелков-радистов и особенно стрелков-бомбардиров, которые все еще подготовлены слабо и вследствие этого 1-2 истребителя противника, ведя бой с 6-9 бомбардировщиками, сбивают наше самолеты.

2. Поднять меткость бомбометания.

3. Пикирующим бомбардировщикам, как правило, применять бомбометание с пикирования.

4. Ночным бомбардировщикам повысить меткость бомбометания ночью, используя данные дневной разведки целей – подсвечивание САБ впереди идущими для сзади следующих самолетов ...[конец строчки «закрит» штампом библиотеки – В.Т.]...

IV. Всем авиачастям:

1. Организовать систематическую тренировку в определении своих самолетов и самолетов противника, обратив особое внимание на опознавание Пе-2, Ме-110, До-215 и Б-3.

При обнаружении любого самолета в воздухе считать его самолетом противника, но огонь открывать тогда, когда будет установлено, что это действительно противник.

Во избежание поражения своих войск, особенно в период наступления и быстро меняющейся обстановки, не допускать бомбометания и стрельбы до тех пор, пока не будет установлено, что это действительно противник. Перед вылетом обязательно проверять ведущего, а последнему своих ведомых в знании линии фронта. О всех изменениях линии фронта немедленно ставить в известность весь летный состав.

2. Командирам авиачастей и авиасоединений систематически учить весь летный состав, особенно ведущих, уметь грамотно оценить обстановку и в соответствии с этим принимать правильные решения, учить применению хитрости и обмана врага, создавая ему гибельную ловушку.

3. Подбор, обучение и воспитание вожаков воздушного боя, штурмовых и бомбардировочных действий по-прежнему остаются главной задачей всех командиров и их штабов.

4. Организация четкой работы на аэродромах, сохранение мер маскировки материальной части и летного состава, устройство ложных аэродромов, надежное прикрытие мест базирования в воздухе и на земле, забота о людях и воздушном бойце-летчике в первую очередь являются по-прежнему одной из основных задач командиров авиачастей, авиасоединений и их штабов.

5. Командирам авиачастей и авиасоединений организовать:

а) систематическое фотографирование, разведку и доразведку целей, по которым предстоит действовать, и своевременное изучение фотоснимков и разведывательных данных летным составом;

б) контроль выполнения боевых задач путем специальных полетов и фотографирования;

в) в течение ближайшего времени нанесение внезапных ударов штурмовиков и бомбардировщиков по вызову разведчиков с воздуха;

г) изучение инструкции сигналов опознавания и связи между наземными войсками и авиацией Красной Армии.

6. Штабу 8-й воздушной армии и командирам авиасоединений через авиаотделы наземных армий организовать проверку наличия и умения пользоваться сигналами, опознавания и связи в наземных частях.

7. Всему командному и летно-техническому составу принять самые решительные меры к предупреждению и недопущению каких бы то ни было неисправностей материальной части по вине недосмотра, неправильной эксплуатации на земле и в воздухе и халатности со стороны летно-технического состава. Немедленно продумать наиболее рациональные способы обслуживания, ремонта и подготовки самолетов к боевым вылетам в минимальные сроки. Добиться постоянной боевой готовности авиачастей в полном составе и условиях частых перебазирования и недостаточности времени.

8. В условиях наступления наших войск в авиачастях перебазирования требовать от всего командного и начальствующего состава непрерывной, напряженной работы как на мостах расквартирования, так и в пути, ибо некоторые лица затрачивают огромное время и больше думают о личном благоустройстве, чем о выполнении боевой работы.

Командирам всех степеней необходимо правильно использовать своих подчиненных, заставить их работать с полным отдачей, повседневно контролировать их работу. Все должно быть подчинено боевой работе, направленной на скорейший разгром врага.

Ни одной минуты успокоения, жестокая борьба с беспечностью, появившейся у некоторых лиц в связи с нашими успехами на фронтах, – является первостепенной задачей командиров и политработников.

Указания довести лично командирам авиаполков до всего командного и летно-технического состава авиаполков, командного и начальствующего состава РАБ и БАО.

Исполнение донести к 20.3.43 г.

**Командующий 8-й воздушной армией
генерал-майор авиации ХРЮКИН**

**Начальник штаба 8-й воздушной армии
полковник БЕЛОВ**