

Памятка командиру группы штурмовиков (6 апреля 1944 г.)

Памятка командиру группы штурмовиков (6 апреля 1944 г.)

«УТВЕРЖДАЮ»

Командующий 3-й воздушной армией
генерал-лейтенант авиации ПАПИВИН

6 апреля 1944 г.

ПАМЯТКА

КОМАНДИРУ ГРУППЫ ШТУРМОВИКОВ

Материалом для настоящей Памятки послужил опыт шестерки Ил-2 Героя Советского Союза старшего лейтенанта Павлова, которая за период с 13 августа 1943 г. по февраль 1944 г. произвела 354 успешных самолето-вылета, что составляет около 60 групп-вылетов в условиях сильного противодействия зенитной артиллерии.

Герой Советского Союза старший лейтенант Павлов провел 8 оборонительных воздушных боев с истребителями противника.

Группа тов. Павлова за весь период боевой работы потеряла 1 Ил-2 от ЗА противника и 1 Ил-2 от истребителей противника, что составляет 177 самолето-вылетов на одну потерю.

I. Общие положения

1. Для успешного выполнения боевых задач группа штурмовиков по количеству самолетов должно удовлетворять следующим требованиям:

- обеспечивать возможность одновременных действий по заданным целям и по подавлению огня зенитной артиллерии, мешающей атаке целей;
- обеспечивать легкость управления группой;
- давать возможность организовать надежное огневое противодействие истребителям противника.

Указанные требования полностью выполнимы для группы в 6-8 самолетов Ил-2, действующих отдельно или в составе эшелона.

2. Основой боевого порядка группы является пара. В целях сохранения боеспособности группы и устойчивости боевого порядка личный состав группы, а также и пар в ней должен быть постоянным.

3. При подготовке к боевому вылету командир группы обязан подготовить карту района цели масштаба 1 : 50 000 или 1 : 10 000. Порядок подготовки карты района цели:

- нанести цель;
- отметить превышение цели по отношению к аэродрому вылета;
- поднять дороги, реки, озера и лесные массивы в радиусе 10 км от цели;
- проложить предполагаемые направления атаки (основное и запасное).

4. С экипажами группы командир группы при подготовке должен отрабатывать следующие вопросы:

- детально уяснить полученную боевую задачу (что необходимо уничтожить или подавить);
- произвести оценку характера и расположения цели (по карте крупного масштаба или по фотосхеме);
- оценить детально наземную и воздушную обстановку (положение наших войск, положение противника, возможные изменения линии фронта, базирование и районы патрулирования истребителей противника, базирование и районы патрулирования наших истребителей, районы расположения ЗА противника и нашей);
- определить маршрут и профиль полета, контрольные ориентиры, запасные аэродромы, места расположения КПП и радиостанции наведения и порядок работы с ними;
- взаимодействие с истребителями прикрытия (количество и тип истребителей прикрытия, время и место встречи, порядок сбора и общий боевой порядок);
- определить высоту подхода к цели, способ бомбометания, направление и количество заходов, противозенитный маневр;
- указать порядок действий при атаке истребителей противника (сигналы, боевой порядок, зоны наблюдения и обстрела);

- указать порядок пользования радиосвязью в полете;
 - определить порядок вылета и сбора над своим аэродромом.
5. С истребителями прикрытия должны быть отработаны следующие вопросы:
- состав группы прикрытия и тип самолета;
 - звание, фамилия и позывной командира группы;
 - порядок встречи и сбора;
 - боевой порядок истребителей прикрытия;
 - порядок действий при встрече с истребителями противника;
 - условные сигналы.

В целях улучшения взаимодействия необходимо придавать группы истребителей к группам штурмовиков для постоянной работы на период операции или на отдельный ее этап.

При невозможности ежедневного общения командира группы штурмовиков с командиром группы приданных истребителей необходимо организовывать личное общение командиров этих групп перед началом операции и после выполнения отдельных ее этапов.

II. Полет по маршруту

1. *Шестерка* полет по маршруту производит в строю пеленг пар, близком к строю фронт или змейка. Такой строй обеспечивает хороший обзор и управление группой.

Для безопасности командира группы целесообразно его ведомого ставить в пеленг, противоположный пеленгу группы.

Восьмерка полет по маршруту производит в строю пятерка в пеленге и звено сзади ниже на 100-200 м.

2. Интервал между самолетами в парах и между парами в группе не должен превышать 50-70 м.

3. При полете по маршруту командир группы должен держать скорость 270-280 км, что полностью обеспечит сохранение боевого порядка.

4. За 10-15 км до линии фронта командир группы вступает в связь с радиостанцией наведения и получает от нее информацию о воздушной обстановке, а при пролете линии фронта – подтверждение о правильности выхода на цель.

5. При подходе к линии фронта командир группы уменьшает скорость до 260 км/час, в это время ведомые пристраиваются, уплотняя боевой порядок, так как в момент подхода к линии фронта вероятны атаки со стороны истребителей противника,

III. Подход к цели

1. За 10 км до цели командир группы переходит к детальной ориентировке по карте масштаба 1 : 100 000 или 1 : 50 000.

2. За 5 км до цели группа принимает следующий боевой порядок:

а) *шестерка*: две пары в пеленге (правом или левом в зависимости от разворота), третья пара оттягивается назад в кильватер пары командира группы на дистанцию 100-200 м, интервал между самолетами 50-70 м;

б) *восьмерка*: пятерка в строю пеленг (правом или левом в зависимости от разворота), звено оттягивается назад в кильватер пары командира группы на дистанцию 100-200 м.

3. Скорость командира группы 270-280 км/час.

4. Противозенитный маневр производится попарно, путем изменения высоты с подкальзыванием.

5. Подход к цели при низком облачности производить ниже нижней кромки облачности, так как противник, зная высоту облаков, легко может пристреляться.

При подходе к цели над облаками толщиной 100-300 м с разрывами необходимо идти выше кромки облачности, так как противник, просматривая облачность, может атаковать снизу.

6. При атаке цели, сильно защищенной ЗА, успех решает внезапность выхода на цель.

Основным способом внезапного выхода на цель является бредущий полет.

7. Заход для атаки цели необходимо производить с расчетом, чтобы разворот для ухода от нее на свою территорию не превышал 30-40°, это даст возможность экипажам в случае повреждения самолета не делать большого крена при развороте для ухода на свою территорию, так как при производстве разворота с большим креном на поврежденном самолете имеется большая опасность срыва в штопор.

IV. Атака цели

1. *Шестерка*. Атаку цели начинает четверка одновременно. Скорость при вводе в планирование не должна превышать 260-280 км.

Во время атаки четверки замыкающая пара подавляет зенитные средства и наблюдает за задней полусферой, обращая особое внимание на возможность атак со стороны истребителей противника снизу сзади.

После выхода из атаки четверка продолжает идти по прямой, уменьшая скорость до 300 км/час.

Стрелки четверки все внимание обращают на заднюю полусферу, обеспечивая безопасность замыкающей пары.

После выхода из атаки четверки атаку производит замыкающая пара.

После выхода из атаки пары четверка начинает разворот. Скорость у ведущего четверки 300-320 км/час, крен 30-35°. Замыкающая пара срезает круг, делая разворот с креном до 45° при скорости 330-340 км/час.

Таким образом, по окончании разворота группа принимает боевой порядок клина пар.

2. *Восьмерка*. Атака цели производится попарно. Первая пара после атаки цели, пройдя некоторое время по прямой, начинает разворот.

Вторая пара, начиная атаку цели одновременно с первой, в момент разворота первой пары также начинает разворот, удерживая интервал по отношению к первой паре, за счет увеличения скорости и крена.

Пятый самолет после атаки цели срезает круг и выходит в сторону, обратную пеленгу.

Замыкающее звено в период атаки пятерки подавляет зенитный огонь. После выхода из атаки пятерки также атакует цель, становясь при выходе из атаки в кильватер паре командира группы.

Скорости такие же, как и у шестерки.

Таким образом, по окончании разворота, восьмерка принимает следующий боевой порядок: пятерка в строю клин и сзади звено к строю клин.

Окончив разворот, командир группы уменьшает скорость до 260-280 км/час до тех пор, пока все самолеты группы не займут нормальных дистанций.

3. Развороты для ухода от цели необходимо производить не с постоянным креном, а с перерывами, время от времени выводя самолет из крена, что создает своеобразный противозенитный маневр.

4. Для повторной атаки необходимо выйти из зоны огня ЗА, развернуться и произвести заход для атаки цели с нового направления и на другой высоте.

V. Воздушный бой с истребителями противника

1. Для оповещения об опасности атаки истребителей противника первый заметивший самолет противника воздушный стрелок дает сигнал ракетой установленного образца в сторону противника, оповещая все экипажи в группе об опасности.

2. Получив сигнал, командир группы подает сигнал экипажам – сомкнуться, для чего скорость его самолета не должна превышать 280 км/час.

По этому сигналу ведомые увеличивают скорость и пристраиваются, занимая нормальные дистанции и интервалы.

3. Наиболее удобным боевым порядком для отражения атак истребителей противника является «клин» пар.

Такой боевой порядок обеспечивает максимально эффективное использование стрелкового вооружения самолета Ил-2 и хорошее маневрирование отдельных пар в группе и всей группы в целом.

4. Если истребители противника атакуют группу штурмовиков до цели, то замыкающая пара переходит в сторону, обратную пеленгу.

Скорость ведущего 260-280 км/час допускает быстрое перестроение замыкающей пары на скорости.

5. Если истребители противника атакуют штурмовиков (шестерку или восьмерку) после атаки цели, когда группа уже приняла боевой порядок клина, командир группы, не увеличивая скорости, переходит на бреющий полет.

Переход на бреющий полет после атаки цели лишает возможности истребителей противника атаковать штурмовиков снизу сзади, т. е. с наиболее уязвимого направления.

6. Необходимо помнить, что увеличение скорости командиром группы в момент атаки истребителей противника может послужить причиной расстройств боевого порядка, что неизбежно приведет к потерям.

При переходе на бреющий полет скорость командира группы должна обеспечивать ведомым возможность быстрого пристраивания и не должна превышать 270-280 км/час; после того как все экипажи группы перешли на бреющий полет и заняли нормальные интервалы и дистанции, командир группы увеличивает скорость до 290-300 км/час.

Связь с радиостанцией наведения должна поддерживаться непрерывно как командиром группы, так и его заместителем.

Огонь по самолетам противника как стрелком, так и летчиком должен вестись организованно, короткими очередями (10-15 выстрелов) и всегда прицельно.

Каждый защищает хвост своего соседа.

Плотный боевой порядок, дисциплина строя, взаимная выручка - залог успеха группы штурмовиков в воздушном бою с истребителями противника.

Зам. командующего 3-й воздушной армией

генерал-майор авиации СИНЯКОВ

Начальник штаба 3-й воздушной армии

генерал-майор авиации ДАГАЕВ