

**Из второй части отчета штаба 16-й воздушной армии штабу
военно-воздушных сил Красной Армии о боевой деятельности
армии за январь-февраль 1945 г.**

**Из второй части отчета
штаба 16-й воздушной армии
штабу военно-воздушных сил
Красной Армии
о боевой деятельности армии
за январь-февраль 1945 г.**

СЕКРЕТНО

**ИЗ ВТОРОЙ ЧАСТИ ОТЧЕТА
ШТАБА 16-й ВОЗДУШНОЙ АРМИИ
ШТАБУ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ КРАСНОЙ АРМИИ
О БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АРМИИ
ЗА ЯНВАРЬ - ФЕВРАЛЬ 1945 г.**

**...VI. ОСОБЕННОСТИ УПРАВЛЕНИЯ АВИАЦИЕЙ И ЕЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
С ПОДВИЖНЫМИ ВОЙСКАМИ ПРИ СРЕМИТЕЛЬНОМ НАСТУПЛЕНИИ**

В соответствии с планами взаимодействия авиации с подвижными войсками при вводе их в прорыв на командных пунктах командующих подвижными войсками находились командиры авиационных соединений с оперативной группой и авианаводчиками в передовых отрядах, которые были снабжены предусмотренными планом радиосредствами. Первый день продвижения танков и кавалерия в оперативной глубине обороны противника показал, что у командира авиационного соединения не доставало времени для развертывания раций и организации связи со своим штабом. Подвижные войска находились в непрерывном движении. Непродолжительные остановки, на 20-30 минут, не позволяли командирам авиационного корпуса и авиационной дивизии развернуть рации и вступить в связь со своими штабами. По той же причине у авиационных командиров было мало возможности организовать и войти в связь с группами самолетов, проходившими на задание и возвращающимися обратно. В движение мог быть использован, и то ограниченно, только приемник для приема разведывательных данных от воздушных разведчиков.

Положение усугублялось еще и тем, что подвижные войска, включая и главные силы, двигались в отрыве от пехоты, на 20-40 км впереди ее, а по параллельным дорогам и даже сзади, вслед за танками, двигались еще остатки разбитых частей противника.

Командир авиационного соединения не мог избрать такой вариант, чтобы временно со своей группой отстать от главных сил танков, развернуть радиосредства и вступить в связь со своим штабом для постановки задач своему авиационному соединению. Такой выбор угрожал командиру авиационного корпуса или авиационной дивизии быть отрезанным от подвижных войск и наверняка привел бы к необходимости вести бой составом своей группы с превосходящими силами противника, что, безусловно, могло быть весьма рискованным и для данной обстановки нецелесообразным. Оставлять же специальный наряд танков для охраны командиров авиационной дивизии и авиационного корпуса на период их остановок для связи со своими штабами приводило бы к распылению сил и потере оперативности.

В таких случаях создавалось положение, при котором командиры авиационных соединений, находившиеся на командном пункте командующего подвижными войсками, имели возможность ставить задачу своему соединению только при остановках танков и кавалерии на 1-2 часа или в периоды прекращения движения их ночью. В движении исключалась или весьма ограничивалась возможность поддержания связи командиров авиационного корпуса и авиационной дивизии с командованием воздушной армии.

Все это приводило к тому, что командующий воздушной армией должен был, по данным авиационной разведки и указаний командования фронта, ставить задачи всей авиации, в том числе и авиационным соединениям (их штабам), оперативно подчиненным подвижным войскам.

Со штабами авиационной дивизии и авиационного корпуса командованием воздушной армии постоянно поддерживалась непрерывная связь по проводам и радио.

При этих условиях командиры авиационного корпуса и авиационной дивизии должны были использовать прежде всего рации танков для связи с самолетами в воздухе, а в последующем и для передачи через них задач своим соединениям. При значительном удалении от своих штабов к этому способу пришлось прибегать даже в тех случаях, когда свою радиостанцию командир авиационного корпуса или авиационной дивизии мог развернуть, но из-за удаленности не мог связаться со своим штабом.

Таким образом, использование самолетной рации разрешило вопрос управления авиацией над полем боя при стремительном продвижении подвижных войск, с которыми взаимодействовали штурмовики.

Этот вопрос был разрешен обоюдно командиром и его штабом. Начальник штаба, не получая от командира систематической информации, ставил задачу самолетам, идущим на задание, проходить над главными силами наших танков, где был командир авиационного корпуса или авиационной дивизии, и уточнять обстановку и задачу. Командир же в свою очередь добивался при помощи своих радиосредств (на стоянках) или раций танков (в движении) связи с самолетами, используя экипажи для постановки задач через штаб. При этом экипаж, получивший задачу или обстановку от командира, на обратном маршруте передавал ее штабу с борта самолета, а затем дублировал устно при посадке на аэродром. Нередко при таком единственно быстром способе связи командира со своим штабом задача, поставленная при помощи экипажа и переданная с борта самолета, уже выполнялась при посадке самолета на аэродром.

Вот несколько наиболее типичных примеров управления командиром своей авиацией по опыту 9-го штурмового авиационного корпуса при взаимодействии со стремительно продвигающимися танками.

3-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия взаимодействовала с 11-м танковым корпусом. После овладения Радом танковое соединение быстро продвигалось вперед на Опочно. Командир 3-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии успел на рассвете 16.1.45 г. поставить задачу штурмовикам перед началом движения танков. В дальнейшем, в первой половине дня, из-за безостановочного продвижения вперед дополнительной задачи он поставить не мог. Начальник штаба, зная ось движения главных сил 11-го танкового корпуса, выслал пару Ил-2 для связи со своим командиром и получения от него задачи и обстановки. Из-за недоговоренности перед этим экипажи Ил-2 связаться с командиром не смогли. При временном восстановлении двухсторонней связи командира со своим штабом на одной из остановок 11-го танкового корпуса начальник штаба предупредил командира, что он будет высылать для связи с ним самолет Ил-2, через [экипаж] которого будет получать задачу. Во второй половине дня был послан самолет Ил-2. Выделенный наблюдатель, находившийся на танке, доложил командиру авиационной дивизии о появлении штурмовика. Быстро развернув рацию, командир связался с экипажем Ил-2 и поставил ему задачу – перенести удары штурмовиков по отходящим колоннам противника на рубеж Томашув, Опочно. Задачу экипаж понял, повторял ее и, незамедлительно возвратившись на аэродром, передал ее штабу. Для штаба авиационной дивизии стало ясно, куда посылать группы для действий по отходящему противнику и на каком рубеже находились наши танки. Благодаря этому танковому соединению было оказано штурмовиками эффективное содействие в наступлении.

Аналогичным методом командир 300-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии, взаимодействовавшей с 9-м танковым корпусом, ставил задачу штурмовикам своего соединения. Находясь непрерывно в движении, командир авиационной дивизии на одной из остановок потребовал [140] от начальника штаба, чтобы группы, пары и одиночные штурмовики проходили на задание и обратно через командный пункт командира подвижных войск (главные силы танкового корпуса).

В Шидловец командир 9-го танкового корпуса поставил командиру 300-й гвардейской штурмовой авиационной дивизии задачу на вторую половину дня 16.1.45 г. и на 17.1.45 г. Из-за отсутствия связи со штабом авиационной дивизии по причине непрерывного движения танков командир авиационной дивизии полученную задачу передал через возвращавшегося с боевого задания штурмана 904-го штурмового авиационного полка майора Крючкова. Последний задачу принял, повторил и передал в штаб авиационной дивизии.

При подходе наших частей к Опочно по той же причине радиосвязь у командира авиационной дивизии со своим штабом была неустойчивой. Используя экипажи, возвращающиеся с задания, командир авиационной дивизии связался по радио с командиром авиационной эскадрильи 724-го штурмового авиационного полка капитаном Поповым и передал через него боевое распоряжение на удар по мотомехколоннам противника в районе Опочно. (Капитан Попов возвращался с разведки и для получения задачи встал в круг над наблюдательным пунктом своего командира авиационной дивизии). Задача была передана в штаб авиационной дивизии, в результате чего штурмовики нанесли эффективный удар по отходящим колоннам и скоплениям войск противника. Использование самолетных раций для связи авиационных соединений со штабом воздушной армии играло первостепенную роль также в условиях, когда некоторые авиационные дивизии (бомбардировочные) оставались на значительном удалении в тылу, а проводная связь с ними технически была невозможной.

Так, 183-я бомбардировочная авиационная дивизия при перебазировании штаба воздушной армии в Мезеритц оставалась в тылу на удалении 435 км. Связь с ней возможна была только по радио. Штаб авиационной дивизии, имея рацию «РСБ», принимал распоряжения командования воздушной армии, но из-за помех и значительного удаления до штаба воздушной армии передать донесения не мог.

21.2.45 г. для передачи особо важного документа начальник штаба 183-й бомбардировочной авиационной дивизии подполковник Дробышев поднял в воздух Пе-2, с которого и был передан в штаб воздушной армии документ особой важности. Документ был принят рацией воздушной армии без единого искажения. За проявление разумной творческой инициативы подполковнику Дробышеву командующим 16-й воздушной армией была объявлена благодарность в приказе. Наряду с использованием самолетных раций для управления авиацией над полем боя и постановки задач соединению через экипажи штурмовиков и штаб дивизии командиром авиационной дивизии были использованы также промежуточные радиостанции. Последнее мероприятие нашло свое применение главным образом при перебазировании авиачастей штурмовиков вслед за наступающими подвижными войсками. Применялось оно в тех случаях, когда удаленность новой точки базирования от старой не позволяло установить радиосвязь и поддерживать ее в процессе перебазирования из-за недостатка мощных раций типа «РАФ». В этих случаях между новой и старой точками базирования устанавливалась рация типа «РСБ» или «СЦР-284». Промежуточная радиостанция могла свободно связываться со старым и новым положением. В то же время все необходимые распоряжения с новой точки могли быть переданы на старую через промежуточную радиостанцию. Распоряжения эти касались прежде всего систематического информирования экипажей о погоде на маршруте и подаче команд на вылет. Благодаря такой организации радиосвязи соединения штурмовиков производили перебазирование на новые аэродромы, а управление авиацией при перебазировании непрерывно осуществлялось по радио. Группы штурмовиков, проходя через промежуточную радиостанцию, запрашивали у нее метеобстановку и получали указания о порядке подхода и посадке на новых аэродромах в зависимости от обстановки. Командование перебазированием штурмовиков осуществлял командир авиационной дивизии, находившийся на новой точке.

Указанный способ использования радио для управления авиацией при ее перебазировании с успехом может быть применен и для управления авиацией в бою в тех случаях, когда удаление командира авиационной дивизии, находящегося в подвижных войсках, не позволяет ему связываться со своим штабом из-за отсутствия мощной рации.

Нацеливание и перенацеливание авиации над полем боя

Для достижения наиболее эффективного содействия подвижным войскам в развитии успеха наступления в передовых отрядах танковых соединений находились авианаводчики. В задачу их входило нацеливание и перенацеливание групп штурмовиков, наносивших удары по противнику в непосредственной близости на пути движения передового отряда. Находясь в танках или на бронемашинах, авианаводчики связывались по радио с проходившими над ними группами штурмовиков и указывали им цели, препятствующие продвижению танков.

В условиях стремительного продвижения танков нацеливание и перенацеливание групп штурмовиков авианаводчиками не имело широкого распространения. Такое положение вызывалось тем обстоятельством, что противник не успевал оказывать эффективного противодействия передовым отрядам танков на пути их движения. Кроме того, группы штурмовиков, действовавшие по отходящим колоннам противника на дорогах, к моменту подхода передовых отрядов успевали создавать пробки и учиняли разгром колонн противника, терявших к этому времени способность вести активную оборону.

По этой же причине в передовых отрядах танков не получило широкого распространения целеуказание танками для авиации.

Авианаводчики имели право нацеливания и перенацеливания только тех групп штурмовиков, которые действовали в непосредственной близости от передовых отрядов танков.

Типичным примером нацеливания танков и предупреждения их о препятствиях, находящихся на пути их движения, являются действия разведчика-истребителя лейтенанта Пивоварова. Ведя разведку противника в районе Неренберг, Якобсхаген, лейтенант Пивоваров заметил свои танки, которые вели бой за южную окраину Балль. Сделав несколько кругов над своими танками, лейтенант Пивоваров связался с ними по радио и спросил их, какая нужна им помощь. Танкисты попросили разведчика найти артиллерийскую батарею противника, мешавшую им продвигаться. Разведчик обнаружил на северной окраине Балль артиллерию противника, о чем передал танкистам, а сам тем временем начал штурмовать ее, указывая танкистам местонахождение вражеских артиллерийских позиций. Воспользовавшись данными и целеуказанием лейтенанта Пивоварова, танкисты подавили огонь артиллерии противника и беспрепятственно овладели населенным пунктом Балль.

Весьма важную роль в управлении авиацией играла радиосвязь между группами и в группе. Так, например, 28.2.45 г. гвардии лейтенант Ермаков (3-я гвардейская штурмовая авиационная дивизия) вылетел на разведку погоды. На аэродроме находилась в готовности № 2 группа штурмовиков, которая должна была вылететь на задание по данным лейтенанта Ермакова. Разведчик передал маршрута метеообстановку, и группа вылетела на боевое задание до его посадки на аэродром. Одним из важнейших факторов управления авиацией над полем боя являлись данные о линии боевого соприкосновения наших войск (передовых отрядов танков) с противником.

Стремительность продвижения подвижных войск не позволяла их командованию своевременно информировать командование воздушной армии о местонахождении передовых отрядов, а иногда и главных сил. Взаимодействовавшая же с подвижными войсками авиация наносила удары по врагу непрерывно. Такое положение требовало от командования воздушной армии точной ежеминутной осведомленности о местонахождении передовых отрядов танков. С этой целью наряду с ведением разведки командирами авиационных соединений на себя непрерывно делась разведка по указанию командования воздушной армии. Вменено было также в обязанность всем экипажам независимо от выполняемой задачи вести тщательное наблюдение за своими войсками, точно определять их местонахождение и докладывать при посадке на аэродром. Группы, получившие задачу нанесения ударов по войскам противника, могли атаковать цели только после тщательного просмотра и уверенности в том, что это противник.

В этом периоде распространенным способом у штурмовиков для уточнения принадлежности обнаруживаемых скоплений войск в движении и на месте применялось выделение пары экипажей в каждой группе, в задачу которой входило снижение над целью до бреющего полета для тщательного просмотра ее. Если это был противник, то указанная пара производила атаку и тем самым подавала сигнал для действий остальной части группы. В противном случае пара уходила вверх и пристраивалась к группе, после чего командир ее следовал на запасную цель. Такая система непрерывной разведки противника и своих войск обеспечивала командованию воздушной армии постоянные и наиболее полные данные о местонахождении своих войск в течение светлого времени суток и ночью. Таким образом, действиями нашей авиации систематически устанавливалась линия боевого соприкосновения наземных войск с противником, причем эти данные, получаемые авиацией, передавались наземному командованию. Несмотря на сложность обстановки, такая система добывания авиацией данных о постоянном местонахождении продвигавшихся вперед передовых отрядов подвижных войск совершенно исключала в ходе операции удары авиации по своим войскам. Значительную роль в этом вопросе сыграло также тщательно отработанное в подготовительном периоде операции обозначение себя наземными войсками установленными сигналами.

Для достижения наивысшей эффективности в использовании радио при управлении авиацией над полем боя и во избежание перегрузки в эфире для взаимодействующих между собой авиационных соединений было установлено несколько волн взаимодействия на всю операцию. Такое мероприятие имело то огромное положительное значение, что эфир не перегружался работой на одной волне, дисциплина в эфире и в работе радиосвязи повышалась, летный состав не испытывал помех при передаче или приеме команд, а все это приводило к более действенному управлению авиацией в целом.

Выводы:

1. При стремительном наступлении подвижных войск в оперативной глубине обороны противника возникают особенности управления авиацией, взаимодействующей с танками и кавалерией. Они обуславливаются необходимостью частого перебазирования авиации, невозможностью поддерживать устойчивую проводную связь, максимальным использованием радио и дублирующих средств связи.

2. Командир авиационного соединения, находящийся на командном пункте командира подвижных войск, для осуществления взаимодействия танков и кавалерии с авиацией при стремительном непрерывном продвижении их не имеет возможности ставить систематически задачу своему соединению из-за отсутствия времени для развертывания своей рации и установления связи со своим штабом. Нередко не позволяет ему иметь надежную связь значительное удаление от своего штаба. Использование в таких случаях самолетных раций, специально высылаемых для этого экипажей на командный пункт командира авиационной дивизии или возвращающихся с боевого задания, имеет огромное значение и разрешает вопрос управления авиацией даже тогда, когда у командира авиационного соединения нет в своем распоряжении мощной рации.

3. Для ускорения связи с самолетами в воздухе авиационный командир в подвижных войсках, находящихся в движении, должен использовать рации танков. При отсутствии своей мощной рации, помимо передачи боевых распоряжений через экипажи самолетов, в отдельных случаях предусмотреть использование промежуточных раций для гарантирования передачи распоряжений своему штабу.

4. Оперативное подчинение авиационных соединений штурмовиков и истребителей командирам подвижных войск при взаимодействии в оперативной глубине обороны противника не в какой мере не исключает необходимости управления авиацией командующим воздушной армией, как в порядке контроля, так и для эпизодического централизованного ее использования на разных участках фронта в соответствии со складывающейся обстановкой и указаниями командования фронта.

5. Роль авианаводчиков весьма ответственная и оказывает влияние на повышении эффективности действий авиации в том случае, когда авианаводчики, проявляя максимум инициативы, связываются с проходящими над передовыми отрядами танков или вблизи их группами самолетов и указывают им цели или осведомляются у экипажей об обстановке на пути движения танков.

Временно исполняющий должность начальника штаба

16-й воздушной армии

гвардии подполковник РОМАНЕНКО

Заместитель начальника Оперативного отдела

16-й воздушной армии

подполковник ТРИФОНОВ

Архив штаба ВВС, инв. № 948, лл. 70-78.