

ГЛАВА VII

ЛЁТНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

А сейчас я попрошу особого внимания. Весна 1942 года — тяжелейшая в Великой Отечественной Войне. В болотах на юге Ленинградской области попадают в окружение и гибнут целые Армии. Я проехал недавно от Санкт-Петербурга до Старой Руссы через Мясной бор. Земля усеяна братскими могилами...

И вот 8 мая 1942 года (за три года до знаменательного посещения поверженного Рейхстага) газета 59-ой Армии Волховского фронта сообщает, что на днях под Малой Вишерой прошла лётно-техническая конференция на тему «Обмен опытом лётчиков ВВС 59-ой Армии». Ну, как вы себе это представляете? Крокус-Сити Холл? Колонный зал с кофе-брейком и шампанским? Да какая-нибудь землянка-ангар, а вместо аккредитации — новенькие, блестящие рубиновым светом ордена Боевого Красного Знамени! И моя особая гордость — из восьми основных докладов четыре (половина!) делают лётчики 658 авиаполка ночных бомбардировщиков.

Вот эти доклады:

«ПОДХОД К ЦЕЛИ», Старший лейтенант Николай Паршиков:

«При действии по переднему краю обороны противника, подходить к цели можно двумя методами. Первый, когда цель и расположение огневых точек противника нам известны. В этом случае для внезапного и скрытного подхода к цели применяем следующий способ. До подхода к цели, на расстоянии 8-10 километров, набираем нужную высоту.

Не доходя до цели километра два-три, постепенно сбавляем обороты, планируем, чтобы тихо и внезапно подойти к намеченному объекту.

На планировании же делаем выход на боевой курс и сбрасываем бомбы, затем, не давая газа, делаем разворот и уходим.

Можно поступать и так. На одну из целей мы шли на высоте больше заданной для бомбардировки. Подойдя к ней близко, мы отвернули в сторону, мотор не заглушили. Услышав шум, противник открыл зенитный огонь. Это дало возможность точно определить расположение зенитки. Свой путь мы продолжали с небольшим отворотом от цели и постепенно уменьшали обороты мотора, переходя на полное пикирование. У противника создалось впечатление, что мы уходим от цели. Но мы сделали доворот, внезапно напали на вражеское орудие, и разбили его.



Старший лётчик и большой выдумщик при ночных бомбардировках Паршиков Н.

Второй метод, когда огневые средства противника неизвестны, или молчат, а для нашего успешного действия их необходимо обнаружить, или вызвать на огонь. В этом случае проходим над целью, или вблизи ее, на высоте выше заданной для бомбардировки. Услышав шум мотора, противник открывает огонь. Штурман в это время засекает огневые точки.

Пройдя цель, надо плавно сбавить обороты двигателя, и этим создать у врага впечатление ухода от цели. После этого окончательно перейти на пикирование, встать на боевой курс по отмеченным огневым точкам. После бомбардировки на планировании с разворотом следует уходить вправо или влево и вести наблюдение за разрывом бомб»

«НАШ МЕТОД», Младший лейтенант Александр Федосов:

«В начале боевой работы мы вели бомбардировку цели методом серийного или залпового сбрасывания бомб с одного захода, после чего вели пулемётный огонь. Это способ был мало эффективен, и мы отказались от него. Теперь мы применяем другой метод.

При заходе на цель, штурман сбрасывает одну-две бомбы, после чего снижаемся до высоты 500-600 метров и ведём пулемётный обстрел. Одновременно штурман следит за тем, где и какие действуют огневые точки противника.

Вновь набираем высоту и заходим на цель уже с нового боевого курса. Снова продолжаем бомбардировать и вести пулемётный обстрел. Так повторяется несколько раз. Этим методом мы увеличили время нахождения самолёта на поле боя и получили гораздо больший эффект бомбардировки и пулемётного обстрела.

Способ захода на цель с различных боевых курсов вводит противника в заблуждение и не дает ему заранее подготовиться к зенитному огню. Чередование бомбардировки с пулемётным обстрелом действует на противника изнурительно».

«В БОРЬБЕ ЗА ЭФФЕКТИВНОСТЬ УДАРА», старший сержант М. Шишлов:

«Вопрос о повышении эффективности бомбардировки стоит сейчас, как одна из важнейших задач. Наиболее эффективным методом бомбардировки я считаю следующий.

При выходе на цель, нужно наводить ее на правую кромку фюзеляжа. После этого, когда самолёт подойдёт к цели, — выдерживать строго направление курса. Цель должна проектироваться из передней кабины.

Заходить на цель против ветра можно двумя способами. Первый — «двумя заходами». Если, например, экипаж допустил ошибку при первом заходе. Второй — «одним заходом» — бомбы сбрасываются одним заходом».

«ПРОТИВОЗЕНИТНЫЙ МАНЕВР», Пётр Фадеев:

«У противника основным зенитным средством служит крупнокалиберный пулемёт с дистанционными разрывными пулями. Зная его боевые свойства, мы легко маневрируем. Иногда хитрость врага заставляет делать необычный манёвр, когда неожиданно попадаешь под перекрёстный огонь пулемётов. В этом случае, сохраняя заданный курс, начинаем быстро «рыскать курсом», как маятник. Влево – вправо!

Часто, при нашем подходе к цели, противник дает сильный заградительный огонь. В этом случае надо смело идти прямо нацель. И чем быстрее, тем лучше. Это заставит врага прекратить зенитный огонь, чтобы избежать поражения своей огневой точки!

Против нас в последнее время противник стал применять мощные зенитные прожекторы. Цель — ослепить пилота при подходе к наиболее важным пунктам. Прожекторы, конечно, нужно обходить, но и не надо теряться, когда попадаешь под его яркие лучи! Я попал раз под семь лучей сразу. Меня спереди ослепило, я развернулся, ориентируясь по видимым ориентирам на земле, и подставил хвост. Это мне стоило большого труда и риска, так как глаза не сразу привыкают к наземным визуальным ориентирам.

Отсюда вывод. Если попал в луч прожектора, не следует взглядом искать землю или горизонт! Так можно потерять пространственное положение самолёта. Самое основное в этом случае – точно ориентироваться по приборам. Ослепили – глаза быстро в приборную доску!»

Обратите внимание! Как умно и, главное, эмоционально делает свой доклад молодой лётчик. Судя по тому, что он только «старший сержант», — Фадеев без году неделя в полку. Сразу видно — это будущий ас второй мировой...

«НОЧНАЯ БОМБАРДИРОВКА ОГНЕВЫХ ТОЧЕК», Эдуард Вийк. (Не сохранился).

А вот пример, как, уже в первые дни смертельной схватки с врагом, на Волховском фронте, у советских лётчиков возникали новые идеи и новаторское видение воздушных технологий.

Авиация в преследовании врага

(из опыта Тихвинской операции)

9 ноября 1941 года, после того, как наши войска овладели Тихвином, воздушная разведка донесла, что по дороге от города отступают немецкие авто-танковые колонны в составе более 200 машин. Командование разработало детальный план атаки этих колонн. Прежде всего, было учтено, что дороги, по которым двигались немцы, в конце сходятся в одну. Это единственный путь для отступления врага. Тщательно выбрали место удара. Надо было найти такой участок дороги, который, во-первых, был бы окружён лесом, и болотами, куда нельзя свернуть, и, во-вторых, находился бы несколько впереди узла дорог. Таким образом, создавшаяся после налёта пробка, должна была приостановить движение техники. Причем, не только по главной дороге, но и боковым, съезжим.

Первый удар по немецкой колонне нанесли штурмовики. Вслед за этим последовал налёт бомбардировщиков. Успешно действовали наши ночные бомбардировщики. Они обнаруживали колонны по свету фар автомашин и танков. Кроме того, морозы вынуждали немцев разводять костры, и это, опять-таки помогало нашим лёгким ночникам разыскивать цели. В результате последовательных ударов авиации противнику не удалось оторваться от наших преследующих их частей. Согласованные действия наших наземных частей и авиации привели к тому, что 39-тый фашистский корпус генерала Шмидта, разбитый под Тихвином, был **ОКОНЧАТЕЛЬНО УНИЧТОЖЕН НА ПУТИ СВОЕГО ОТСТУПЛЕНИЯ.**

Отсюда вывод: **ПРИ БЫСТРОМ ПРОДВИЖЕНИИ ВПЕРЕД НАЗЕМНЫЕ ВОЙСКА ОБЯЗАНЫ СТАВИТЬ В ИЗВЕСТНОСТЬ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ.**

Капитан С. Коловак, «Вестник Воздушного Флота»

«Накопленный боевой опыт и умение воевать — это драгоценное сокровище, которое принадлежит всей нашей армии, всему нашему народу».

«Правда», Москва, 28 сентября 1942 года.

Простите великодушно за советский штамп!