



**Генерал-полковник авиации
Фёдор Иванович ШИНКАРЕНКО,
Герой Советского Союза**

«ИСПЫТАНЫ БОЕМ»

(Мысли авиационного командира о воспитании воздушных бойцов, ведении воздушного боя и изучении опыта боевых действий из одноимённой книги)

□□□□□ Об авторе. ШИНКАРЕНКО Ф.И. (1913-1994 гг.) – лётчик-истребитель, Герой Советского Союза (1940), генерал-полковник авиации. Участник советско-финляндской войны. Был командиром эскадрильи 7 иап. Совершил 46 боевых вылетов, сбил лично три финских самолёта. Участник Великой Отечественной войны. Сражался на Брянском, Западном, Ленинградском, Калининском, 1-м Прибалтийском, 2-м и 3-м Белорусских фронтах. Совершил несколько десятков боевых вылетов на истребителях Як-1, Як-7, Як-9, ЛАГГ и др. В воздушных боях лично сбил более шести самолётов противника. После войны был командующим ВВС Прибалтийского ВО. Автор книг «Небо родное», «Испытаны боем». Некоторые интересные, на наш взгляд, мысли из последней книги представляем на суд читателей.

Военные лётчики, особенно истребители, – народ молодой, задиристый, с крепкими нервами и, не побоюсь сказать, честолубивый. Мы не без зависти посматривали на ордена и Золотые звёзды участников боёв на Халхин-Голе, гражданской войны в Испании. Каждый из нас думал: «Будет случай, и я сумею отличиться, покажу, на что способен!»

А сам я – как команду эскадрилей в боевой обстановке? Неплохо летаю, учу летать других. Но этого же мало. Главная обязанность командира – думать! В чём же проявилось моё командирское творчество? Всегда ли я правильно оценивал обстановку, принимая решения? Разумеется, нет. Допускаю и ошибки, и промахи. Мне тоже ещё многому надо учиться на этой войне – тому, что может потребоваться, если грянет большая война.

У нас и поныне не перевелись любители делать из мухи слона, рассуждать примерно так: «Оно, конечно, и ничего в точности и неизвестно, но дыма без огня не бывает».

Малодушный человек никогда не стал бы рваться на войну, да ещё в истребительную авиацию.



А вот финские полевые аэродромы мы долго не могли обнаружить. Искали старательно, снижались до бреющего чуть ли не над каждым озером, пригодным для использования в качестве аэродрома. <...> Но главное состояло в том, что загадка финских ледовых аэродромов была разгадана: финны укрывали самолёты рассредоточено в приозёрных лесах.

Обученные немецкими инструкторами, финские лётчики-истребители прибегали к различным уловкам, чтобы подстеречь отставший от общего строя или повреждённый бомбардировщик, внезапно и стремительно нападали на небольшие группы наших самолётов.

Учитывая полное господство в воздухе советской авиации, такая тактика истребителей противника была, в общем-то, разумной. Уклонение от боя в явных невыгодных условиях не считалось у финских лётчиков проявлением трусости и нерешительности. Да они и не были трусами.

Вместе с тем, война выявила пробелы в нашей подготовке, показала необходимость совершенствовать технические приёмы, подняла роль инициативы командиров эскадрилий, звеньев и всех лётчиков, потребовала пересмотреть методы ведения огня истребителями в воздушных боях и по наземным целям. Мы убедились, как важно тщательно маскировать, рассредоточивать и укрывать на стоянках, оценили значение военной хитрости и дезинформации противника, которым до войны не уделяли

должного внимания.

Всё это действительно требовало внести существенные изменения в программу и методику обучения авиаторов, в частности, лётчиков-истребителей. Следовало глубоко изучить и проанализировать опыт зимней войны, ценность которого определялась, прежде всего, тем, что финских лётчиков готовили гитлеровские инструкторы, а мы отлично понимали – фашистская Германия – наш потенциальный противник.

К сожалению, опыт, приобретённый советскими лётчиками в боях на Карельском перешейке, так и не был в полной мере учтён в последний год перед Великой Отечественной войной. Достаточно сказать, что в первые месяцы войны против фашистской Германии наши истребители действовали по-прежнему тройками. Только на второй год войны боевой порядок парой получил распространение и стал применяться во всех истребительных авиационных частях. Не были сделаны своевременно и некоторые другие практические выводы, касающиеся лётной, технической и огневой подготовки лётчиков-истребителей. Более того, накануне Великой Отечественной войны по соображениям безопасности полётов был запрещён высший пилотаж на МиГ-1, ЛаГГ-3, Як-1, хотя весь наш боевой опыт свидетельствовал о необходимости в совершенстве владеть искусством пилотирования.

Всё это были серьёзные просчёты, сказавшиеся в первые месяцы войны с гитлеровской Германией.

Недаром говорят: в авиации нет мелочей. Часто потом приходилось мне напоминать подчинённым эту бесспорную истину, особенно при освоении новой техники, когда секундная растерянность лётчика может привести к тяжёлым последствиям.

Для того чтобы стать хорошим командиром, недостаточно овладеть определённым комплексом знаний, надо ещё обладать командирскими качествами: решительностью, упорством в достижении цели, способностью к разумному риску, инициативой, умением предвидеть развитие боя и замысел противника и т.д. <...> Если же у человека этих качеств нет, то, сколько его ни учи, командира из него не получится. Другое дело, что в условиях современной войны командир любого ранга должен отличаться высокой общей эрудицией и основательными военными знаниями. Но главное, повторяю, – это личные командирские качества.

Для каждого авиационного командира значительную трудность представляет организация быстрого перебазирования.

