Вестник Челябинского государственного университета. 2011. № 12 (227).
История. Вып. 45. С. 83–89.

А. В. Карташев

ПОДГОТОВКА ЛЕТНЫХ КАДРОВ В СССР В ХОДЕ КОРЕННОГО ПЕРЕЛОМА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

В статье раскрывается система подготовки летного состава в военно-учебных заведениях СССР с ноября 1942 по конец 1943 г. путем всестороннего анализа ее составных элементов: состава училищ и школ, способов их комплектования, масштабов и качества подготовки кадров, организации учебного процесса, состояния безопасности полетов, материально-технического и бытового обеспечения.

Ключевые слова: авиационный, летный, учебный, кадры, комплектование, обучение, военно-учебные заведения, школа, план, программа, курсант, преподаватель, инструктор, самолет, вооружение, техника.

Условия вооруженного противоборства в воздушной среде во все времена предъявляли наиболее высокие требования к профессиональным качествам летного состава, что обусловлено особенными свойствами авиационных сил – высокой маневренностью и боевой мощью. Выполнение боевых задач над территорией противника, морской акваторией существенно повышает риск жизни и цену ошибки летчика. Основы боевого мастерства и моральной закалки будущих офицеров закладываются в стенах учебных заведений. За годы существования Военно-воздушных сил (ВВС) система подготовки летных кадров в нашей стране претерпела существенные изменения. Особенно динамично она реагировала на запросы фронта в период Великой Отечественной войны. Опыт работы военно-учебных заведений ВВС в эти годы имеет важное значение сегодня, когда военное образование идет по пути кардинальных реформ – оптимизируется сеть вузов, пересматриваются подходы к обучению и воспитанию защитников воздушных рубежей Родины, улучшению их материального положения.

Проблема подготовки летного состава в годы войны вызывает неослабевающий интерес со стороны ученых-историков, однако долгое время она была закрыта для исследователей. Даже учебное пособие «История Военно-Воздушных Сил Советской Армии», выпущенное для вузов ВВС в 1954 г., вышло в свет без информации о периоде Великой Отечественной войны[1].

Глубина изучения темы увеличивалась по мере снятия формальных и неформальных препон. В более ранних исследованиях, например, В. С. Шумихина (1970) и Н. И. Федоренко (1989) анализировалась роль коммунистической партии в решении данной задачи[2]. Доступность архивных материалов в перестроечный и постсоветский период позволила синтезировать работы, опирающиеся на региональные и местные источники информации. Исследуя данный объект, например, В. Г. Аллахвердянц и А. М. Лушников ограничили предметную область исследования географическими рамками[3]. Объем открывшихся источников позволил детально изучить отдельные элементы системы подготовки авиационных кадров, например, В. И. Набоков рассмотрел подготовку летного состава для истребительной авиации, В. Н. Ковердюк – для фронтовой бомбардировочной авиации[4].

При этом отечественные исследователи советского периода, говоря об успехах строительства Военно-воздушных сил, хранили молчание об ошибках и просчетах высшего советского и военного руководства, реальных условиях, в которых велась подготовка летного состава. Эпоха гласности приоткрыла завесу над многими «закрытыми» вопросами. Одновременно с новыми научными трудами стали появляться публикации в открытой печати. А. Артемьев опубликовал личные воспоминания о методике летного обучения, бытовых условиях, состоянии морального духа среди курсантов. А. Зюзин в статье «В бой идут желторотые» раскрыл последствия ускоренного метода подготовки летных кадров в период войны. Негативную оценку подобной практике дал В. В. Бешанов в научно-популярной работе «Кадры решают все: суро-

вая правда о войне 1941–1945 гг.». Генерал-лейтенант авиации Ю. Н. Плужников в своей статье показал взаимосвязь успеха и неудач советской авиации в ходе войны с вопросами заблаговременной подготовки ВВС к войне[5].

Степень изученности темы позволяет сделать вывод о том, что в исследовании истории подготовки летного состава во время Великой Отечественной войны имеются определенные достижения и традиции. Однако в современных информационных условиях задача анализа системы подготовки летного состава в СССР глубоко и комплексно не ставилась и не решалась.

Особый интерес для исследования представляет период коренного перелома в Великой Отечественной войне. Он характерен завоеванием и прочным удержанием советской авиацией стратегического господства в воздухе. Военно-воздушные силы одерживают победу в крупнейшем воздушном сражении в небе Кубани и успешно решают свои задачи в дальнейшем. Но в горнило войны бросаются все новые и новые людские ресурсы. Значительные, но уже сократившиеся потери в летном составе строевых частей действующей армии, поступающая на вооружение ВВС новая авиационная техника обусловили необходимость совершенствования работы летных училищ и школ. Проведем анализ системы подготовки летных кадров в это время.

Подготовку летного состава, включая летчиков, пилотов, штурманов и стрелков-бомбардиров, к ноябрю 1942 г. в ВВС Красной Армии вели около 50 военно-учебных заведений, в том числе: курсов усовершенствования (самостоятельных) – 2, военных авиационных училищ – 4, военных авиационных школ пилотов (ВАШП), стрелков-бомбардиров – 30, военных авиационных школ пилотов первоначального обучения (ВАШПО) – 11. Последние практически не имели специализации, готовя курсантов для дальнейшего обучения в школах пилотов и училищах летчиков. Военные школы пилотов и училища специализировались по профилю истребительной бомбардировочной и штурмовой авиации. Кроме того, для ВВС Военно-морского флота (ВМФ) летные кадры готовили три военно-морских авиационных училища (ВМАУ) и три школы пилотов первоначального обучения (ШППО), курсы командиров звеньев[6].

Большинство школ и училищ находилось в эвакуации. Во многих из них остро стояла проблема недостатка аэродромов. Иногда приходилось летать с одного аэродрома одновременно двумя эскадрильями в две смены и с двумя стартами, что снижало маневренные возможности использования погоды в интересах сокращения сроков подготовки курсантов[7]. Выбор площадок под аэродромы, их подготовка и оборудование ложились на плечи личного состава учебных заведений[7]. Особенно тяжело приходилось работать школам, эвакуированным в республики Средней Азии. Летом при 50-градусной жаре на пыльных грунтовых аэродромах личный состав испытывал изнурительные нагрузки. Многие специалисты, обеспечивая бесперебойную работу, спали прямо на аэродроме, урывая время для отдыха. Тормозило летную работу плохое обеспечение школ авиабензином (в Армавирской школе – 36 % от плановой потребности)[8]. По воспоминаниям очевидца, здание, в котором учились и жили курсанты в 1-й ШППО ВВС ВМФ (г. Куйбышев) зимой 1943–1944 гг., не отапливалось. Стены в помещениях были покрыты толстым слоем инея, а все занятия проводились в шинелях[9].

Несмотря на сохранявшиеся бытовые трудности, школы и училища стали лучше снабжаться более совершенной авиационной техникой – самолетами Ла-5, Як-7б, Як-9, Як-3 и др. Однако в большом количестве сохранялись и аппараты старых конструкций. Моторы эксплуатировались почти до полной выработки ресурса. В январе 1943 г. в Армавирской ВАШП только 55 % самолетов были исправными[10]. В течение 1943 г. авиационные школы и училища полностью перешли на изучение новой материальной части и к 1 декабря 1943 г. были укомплектованы боевыми самолетами на 118 %, учебными – на 89,6 %[11].

Принятие на вооружение авиационной техники с более высокими маневренными возможностями и мощным стрелково-пушечным вооружением повысило требования к уровню подготовки летных кадров и вызвало необходимость изменения учебных планов и программ. В них увеличивалось время на самостоятельный налет курсантов, практические занятия по эксплуатации и ремонту авиационной техники. Примерная программа обучения курсантов на новом самолете – штурмовике Ил-2, составленная в 1943 г. в 1-й Чкаловской ВАШП, стала основой для нового Курса учебно-летной подготовки

(КУЛП) на Ил-2[12]. В 1943 г. на основе опыта войны были переработаны курсы и по другим самолетам. В программу подготовки истребителя вводился сложный управляемый пилотаж, групповой воздушный бой, отдельными задачами стали: патрулирование одиночным самолетом и группой, «сколачивание» пары. В КУЛП были внесены полеты по маршруту с посадкой на незнакомом аэродроме и полеты с ограниченных площадок. В это время курсантов впервые стали выпускать самостоятельно на боевом самолете без переходного УТИ-4, сразу после учебного УТ-2[13]. В школах шла интенсивная работа по переоборудованию учебно-методической базы. Летчики и преподаватели делали модели, агрегаты, стенды, разрабатывали схемы.

Подготовка летных кадров была многоступенчатой. Начиналась она в школах первоначального обучения. Срок подготовки курсантов в ВАШПО ВВС Красной Армии составлял 7 месяцев. Здесь обучаемые осваивали технику пилотирования учебного самолета УТ-2. Аналогично работали подобные школы, организованные для подготовки будущих морских летчиков в ВМФ в ноябре 1942 г. 5 февраля 1943 г. главное управление ВВС ВМФ утвердило новый учебный план подготовки пилотов в ШППО, рассчитанный на 10 месяцев. В соответствии с этим документом средний налет на одного курсанта за время обучения составлял 74 часа (47 – на У-2 и 27 – на УТ-2), на теоретическую подготовку отводилось – 90 дней, на летную – 115, на предполетную – 18, на экзамены – 7 дней, в резерве было 30 дней[14].

Теоретическая подготовка в школах первоначального обучения занимала, как правило, 3 месяца до начала полетов и по одному дню в каждую декаду в период летного обучения. Общий бюджет времени составлял 810 часов. Среди изучаемых предметов были: политподготовка, строевая и физическая подготовка, боевой устав пехоты, стрелковая подготовка, уставы, тактическая, санитарная, химическая подготовка, наставление по производству полетов и инструкция по производству полетов на аэродромном узле, теория полета, самолет (У-2, УТ-2, СБ /или И-16/), мотор (М-11, М-103 (или М-25)), навигационная подготовка, метеорология, воздушно-стрелковая и парашютная подготовка.

Летная подготовка начиналась с вывозных полетов на У-2. Считалось, что для допуска к самостоятельным полетам было вполне достаточно 20–25 вывозных и контрольных полетов в зону и по кругу. В процессе вывозных полетов отрабатывались ввод и вывод из штопора, спираль, виражи, перевороты, боевые развороты, «мертвая петля». Готовность курсанта к самостоятельному вылету определял инструктор. С этого момента начинались полеты «на чистоту» – шлифовочные. Затем курсанта контролировал командир звена. Разрешение на самостоятельный вылет обычно давал командир отряда. После 10–15 самостоятельных полетов первую кабину занимал также курсант-летчик. Аналогично шло обучение на УТ-2. Программу школы А. Артемьев окончил, налетав 25 часов на самолете УТ-2 и почти вдвое больше на У-2. Помимо теоретической и летной подготовки, в школе курсантов обучали работе на матчасти: производить регламентные работы на самолетах, регулировать двигатели под наблюдением техников и т. п.[15]

Период обучения в ВАШП ВВС КА, в которые направлялись по выпуску курсанты ВАШПО, по-прежнему составлял 9 месяцев. Летной практике курсантов отводилось до 3 месяцев. Обучаемые должны были самостоятельно произвести не менее 25 полетов по кругу, 10 – в зону и 5 – в строю. Лекционные и практические занятия продолжались по 9–10 часов, не считая времени самоподготовки[16].

Срок обучения пилота-истребителя в ВМАУ, куда попадали выпускники ШППО, в 1943 г. был предельно сокращен – до 5 месяцев, со второй половины года он увеличился до 6–8 месяцев (для тех, кто окончил ШППО с налетом на учебном самолете УТ-2 около 30 часов). После изучения конструкции материальной части курсант осваивал программу на переходном и боевом самолетах. Постепенно ВМАУ, также как и ВАШП ВВС КА, переходили с поточно-индивидуального метода подготовки летчика, который был введен в начале войны, к поточно-групповому методу, когда вся летная группа равномерно осваивала программу[17].

В школах еще допускалось сокращение программы летного обучения. Делалось это при индивидуальном подходе к качеству подготовки каждого курсанта, с учетом того, что все нормативы КУЛП-43 выполнялись с оценкой не ниже «хорошо». Такое право предоставлялось начальнику школы или его заместителю по летной подготовке.

Ввиду сокращения боевых потерь объемы подготовки летных кадров в школах и училищах в середине войны значительно сократились. Так, за 1943 г. Армавирской ВАШП было обучено и выпущено 384 человека – в 2 раза меньше, чем в 1942, и в 2,7 раза меньше, чем в 1941 г. В Батайской школе в 1943 г. убыли в части 485 чел. (в 1941 г. – 926 чел., в 1942 г. – 621 чел.). В числе выпущенных в 1943 г. закончили обучение на старом истребителе И-16 – 134 чел., на ЛаГГ-3 (1940 г. выпуска) – 27 чел. При этом на новых Ла-5 был выпущен 241 чел. Средний балл по выпускным экзаменам составил 4,27, по технике пилотирования – 4,7 (в 1941 г. – 4,25 и 4,5, в 1942 г. – 4,24 и 4,5 соответственно). План летной подготовки 1943 г. школой был выполнен на 83 % (в 1941 г. – на 77 %, в 1942 г. – на 74 %). Общий налет школы за 1943 г. составил 21256 часов (в 1941 г. – 80376, в 1942 г. – 24771 час)[18]. Данные цифры свидетельствуют о том, что при снижении плана по выпуску пилотов больше внимания стало уделяться качеству их подготовки.

Важным этапом подготовки летчиков по завершению учебы в ВАШП по-прежнему было обучение в запасных авиационных полках (ЗАП). Однако масштабы формирований маршевых полков стали превышать потребности фронта. Так, например, в первой половине 1943 г. только одним 20-м ЗАП (ст. Обь Новосибирской обл.) были сформированы и направлены в действующую армию 7 маршевых частей[19]. Поэтому 7 мая 1943 г. ГКО принял постановление № 3307 «О прекращении формирования новых авиасоединений и частей ВВС и пополнении действующих частей», согласно которому пополнение авиачастей стало происходить непосредственно на фронте за счет подготавливаемых в ЗАП эскадрилий, звеньев и одиночных экипажей[20].

Несмотря на явный положительный опыт, накопленный в первом периоде войны, учебный процесс в летных училищах и школах был далек от идеального, о чем свидетельствует директива начальника ВВС ВМФ № 85167-с от 30 декабря 1942 г. Основным адресатом был начальник ВМАУ им. Сталина генерал-майор авиации Рожков. Начиналась она словами: «По имеющимся у меня сведениям теоретическая подготовка во вв/Вам училище организована неудовлетворительно. Курсанты, находящиеся в учебных эскадрильях, теорией занимаются от случая к случаю. Руководящий летный состав учебных эскадрилий теоретическую подготовку курсантов явно недооценивает, ею пренебрегает, ответственность за подготовку курсантов в этом отношении не чувствует…». Далее отмечалось, что знания курсантов при переводе их с одного периода на другой никем не проверяются. В результате имели место случаи незнания курсантами матчасти моторов и самолетов, которые им предстояло эксплуатировать, и другие негативные моменты.

В этой директиве начальник ВВС ВМФ генерал-лейтенант авиации Жаворонков в числе прочего приказал производить перевод курсантов после завершения одного периода обучения на другой только после сдачи ими зачетов по всем предусмотренным предметам; результаты сдачи зачетов записывать в зачетные книжки. С 10.01.43 г. устанавливались испытания выпускникам училищ и ЗАП. По выпуску принимались экзамены по летной практике, матчасти мотора и самолета, тактике, аэронавигации и метеорологии, вооружению самолета[21].

Серьезным недостатком в работе учебных заведений в 1943 г. был высокий уровень аварийности. Налет на одно летное происшествие (аварию, катастрофу), например, в авиационных училищах ВМФ составлял 500–700 часов. Высокие темпы летной работы, сокращенные сроки обучения курсантов не были обеспечены достаточно продуманной организацией наземной подготовки и других мероприятий, в результате чего качество подготовки к полетам было низким, в выполнении упражнений наблюдался формализм и прямое нарушение методики обучения. Не обеспечивало безопасность полетов и состояние технико-эксплуатационной службы. Количество происшествий по вине отказа материальной части было значительно. Плохо было поставлено руководство безопасностью полетов[22].

В обучении полетам на боевое применение допускалось упрощенчество, в результате чего качество подготовки выпускников по соответствующим упражнениям было низким. Неудовлетворительное планирование летного обучения приводило к растяжению полетов по времени и возвращению к индивидуально-групповой системе. По-прежнему недостаточное внимание уделялось теоретической подготовке курсантов, в результате чего ее качество оставалось низким[23].

Хронометраж работы курсантов 1-й авиашколы ВМФ показал, что в среднем в течение летного дня на полеты ими тратилось лишь 30 минут, на встречу-сопровождение самолетов и ожидание очереди летать – 5,5 часов, на ожидание подачи пищи в столовой 2 часа 50 минут, на переходы – 2 часа 10 минут. Личного времени курсант не имел. В то же время курсанты-летчики английских авиашкол за тот же срок обучения получали налет в 2 раза больше, чем советских. Для устранения данного недостатка во всех авиаучилищах и школах летные группы стали делить на две части. На первую половину летного дня выходила одна подгруппа, а с нелетающими курсантами организовывались занятия. 5 часов в неделю было отведено на чтение литературы. Отменялась встреча садящихся и сопровождение рулящих самолетов. Оптимизировалась работа столовых[24]. 27 августа 1943 г. управление ВВС ВМФ утвердило единый для курсантов всех училищ и школ распорядок летного дня[25].

Как видно, отмеченные недостатки не были результатом только субъективного фактора. Руководящий состав школ и училищ работал напряженно и инициативно, о чем свидетельствует такой пример. В условиях перебоя с ГСМ и переучивания на новую авиационную технику командованию школ пришлось проявлять незаурядные способности для выполнения плана летной подготовки. В этих целях стали применять комплексное планирование. В одном полете курсанты отрабатывали элементы различных видов полетных заданий. Технический состав продумывал до мелочей режим подготовки самолета к повторному вылету. При отсутствии специалистов обеспечения (механиков, водителей и т. п.) их обязанности выполняли сами курсанты.

Понимая объективный характер многих проблем, органы управления военным образованием, наряду с директивно-дисциплинарными мерами воздействия, стимулировали работу школ различными организационными методами. В марте 1943 г. в г. Чкалове была проведена 4-я военно-научная конференция Военной академии командного и штурманского состава, посвященная 25-летию советских Вооруженных Сил. В ее работе приняли участие представители многих школ и училищ ВВС[26]. 17–18 августа 1943 г. в г. Безенчуке на базе ВМАУ им. Леваневского начальник ВВС ВМФ провел совещание начальников училищ ВМФ. На совещании были подняты вопросы качества подготовки курсантов, уделено внимание методике летного обучения, недостаткам в работе училищ и школ и объективным трудностям, с которыми они сталкиваются в ходе своей работы[27].

В 1943 г. в школах стали создаваться методические советы, которые выполняли задачи исследования методики обучения и воспитания курсантов, распространения передового опыта, обеспечения безаварийной лётной работы. В авиаэскадрильях наладилось регулярное проведение методических совещаний. Впервые в теории обучения появился метод обучения – проведение лётно-тактических учений на картах, розыгрыш «пеший полётному» и практическая отработка в воздухе. Затем детальный разбор. В летную практику вошли показательные полеты инструкторов на воздушный бой, которые наблюдались и анализировались с земли курсантами и преподавателями.

Важнейшим условием повышения качества обучения будущих летчиков по-прежнему считалось внедрение фронтового опыта в учебный процесс. Новым источником его приобретения стали стажировки постоянного состава школ и училищ во фронтовых частях. В развитие приказа НКО от 9 июля 1942 г. в апреле 1943 г. командующий ВВС утвердил Положение о прохождении боевой стажировки. За 1943 г., например, в Борисоглебской школе пилотов фронтовую закалку прошли 40 чел., 13 из которых были награждены боевыми орденами и медалями[28].

Особенностью работы летных школ во втором полугодии 1943 г. стал изменившийся порядок их комплектования. В соответствии с приказанием заместителя НКО СССР от 3.05.1943 г. № МОБ/1/147328 для пополнения школ первоначального обучения из военных округов вместо выпускников аэроклубов, как это было раньше, стали отбираться военнослужащие и призывники[29]. Изменение подходов к комплектованию авиационных школ привело к снижению уровня воинской дисциплины и вспышкам преступности в их стенах. Сведения о наборе 1943 г. во 2-ю школу первоначального обучения ВВС ВМФ на имя начальника ВВС ВМФ маршала авиации Жаворонкова доложил 25.10.1944 г. в отчете о работе школы за 1942–1944 гг. ее начальник – полковник Кузнецов: «...среди прибывшего пополнения с пересыльных пунктов в школу

просочилось довольно значительная часть людей недисциплинированных, уклонившихся под разными причинами от направления на фронт, скрытых дезертиров и прямых преступников – воров и других расхитителей народного достояния»[30]. Из воспоминаний бывшего курсанта А. Артемьева: «Постепенно наступало прозрение и понимание, что далеко не все, кто попал в школу, подобно мне горят желанием быстро ее закончить и попасть на фронт. Более того, их задача как раз и состояла в том, чтобы протянуть время и на фронт не попасть»[31].

По общеобразовательной подготовке поступающие также не удовлетворяли условиям набора – среди курсантов, принятых во 2-ю ШППО, 31,5 % составляли люди с восьмилетним образованием и ниже, вместо установленных 9 классов. Эти недостатки затруднили работу по воспитанию курсантов и снизили качество подготовки выпускников.

Приятным известием для выпускников летных училищ и школ в 1943 г. стал приказ Народного комиссара обороны № 5 от 6 января 1943 г. «Об изменении порядка присвоения воинских званий курсантам, оканчивающим летные школы, и категорий некоторых должностей в частях боевой авиации и военно-учебных заведениях ВВС Красной Армии». Во изменение приказа НКО № 0362 1940 г. выпускникам школ пилотов (кроме первоначального обучения) и стрелков-бомбардиров со сроком обучения 9 месяцев и выше стало присваиваться военное звание «младший лейтенант» (вместо звания сержанта)[32]. Такая мера морально и материально способствовала поднятию престижа летного состава и стимулировала приток желающих попасть в летные школы в условиях недостатка нормально подготовленных людских ресурсов.

Таким образом, в результате целенаправленной деятельности органов управления военным образованием и руководящего состава учебных заведений система подготовки летных кадров в конце 1942 г. – 1943 г. также пережила период «коренного перелома». Объемы и сроки подготовки летных кадров были приведены в соответствие с потребностями фронта, улучшились организация учебного процесса и материально-техническое обеспечение училищ и школ, выросло методическое мастерство преподавателей и инструкторского состава, выпускникам школ пилотов вновь стали присваиваться офицерские звания. Итогом этой работы стало повышение качества подготовки выпускников. Однако новая система комплектования, вызванная недостатком нормально подготовленных людских ресурсов, внесла дополнительные трудности в учебно-воспитательный процесс. Кроме того, в вопросах обеспечения учебного процесса по-прежнему имели место перебои с подачей авиационного бензина, отсутствие нормальных условий для качественной учебы и отдыха.

Примечания

[1] История Военно-Воздушных Сил Советской Армии : учеб. пособие для вузов ВВС. М.. : Воениздат, 1954. 456 с.

[2] Шумихин, В. С. Деятельность Коммунистической партии по укреплению советских Военно-воздушных сил в период Великой Отечественной войны : дис. … канд. ист. наук. М. : ВПА им. Ленина. 1970. 272 с.; Федоренко, Н. И. Коммунистическая партия – организатор подготовки авиационных кадров для Советских Вооруженных Сил в период построения и упрочения социалистического общества в СССР (1918–1961 гг.) : дис. … д-ра ист. наук. Монино, 1989. 496 с.

[3] Аллахвердянц, В. Г. Подготовка авиационных кадров отечественных военно-воздушных сил : на примере деятельности Севастопольской (Качинской) летной школы в 1910–1945 гг. : дис. ... канд. ист. наук. Волгоград, 2008. 217 с.; Лушников, А. М. Подготовка офицерских кадров в годы Великой Отечественной войны : на материалах военно.-учебных заведений Верхнего Поволжья : автореф. дис. ... канд. ист. наук. Ярославль : Яросл. гос. ун-т, 1990. 17 с.

[4] Набоков, В. И. Подготовка летных кадров истребительной авиации ВВС Красной Армии в авиационных училищах и школах накануне и в ходе Великой Отечественной войны : дис. … канд. ист. наук. Монино, 1994. 246 с.; Ковердюк, Н. В. Подготовка летных кадров для фронтовой бомбардировочной авиации в годы Великой Отечественной войны : опыт и уроки : дис. … канд. ист. наук. М., 2004. 281 с.

[5] Зюзин, А. В бой идут желторотые // Арм. сб. 1998. № 5. С. 42–45; Артемьев, А. Курсанты Великой Отечественной // Авиация и космонавтика. 2005. № 1. С. 33–37; В предгрозовые годы. Как готовились ВВС Красной

Армии к войне с Германией? Беседа с Ю. Плужниковым // Вестн. воздуш. флота. 2003. Июль-август. С. 98–100; Бешанов, В. В. Кадры решают все : суровая правда о войне 1941–1945 гг. Минск : АСТ, 2006. 350 с.

[6] Центральный военно-морской архив Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦВМА). Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 11, 32.

[7] ЦВМА. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 4, 6–7.

[8] Тетенов, М. Указ. соч. С. 14; Если быть, то быть первым. Армавир, 2001. С. 11.

[9] Артемьев, А. Указ. соч. С. 33.

[10] Тетенов, М. Стражи неба Отчизны : документальный очерк боевой истории Армавирского училища. Армавир : Изд-во Армавирского училища, 1991. С. 14.

[11] Воздушная мощь Родины / под ред. Л. Л. Батехина. М. : Воен. изд-во, 1988. С. 210.

[12] Копылов, И. С. Оренбургское летное : очерк истории Оренбургского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени И. С. Полбина / И. С. Копылов, А. Н. Лазукин, Г. Л. Райкин. М. : Воениздат, 2001. С. 72.

[13] Школа штурмующих небо : рассказ о боевом пути Ейского авиаучилища. Краснодар : Краснодар. книж. изд-во, 1974. С. 121.

[14] ЦВМА. Ф. 120. Оп. 3с. Д. 27. Л. 17, 6, 6 об.

[15] Артемьев, А. Указ.соч. С. 35–37.

[16] Тетенов, М. Указ. соч. С. 14.

[17] Слюсаренко, А. М. Самолет вновь идет на взлет. Батайск : Батайс. книж. изд-во, 2003. С. 13–14; Школа штурмующих небо : рассказ о боевом пути Ейского авиаучилища. Краснодар : Краснодар. книж. изд-во, 1974. С. 109.

[18] Архив Армавирского учебного авиационного центра. Исторический формуляр. Т. 1. Р. 3. Л. 1 об.; Архив Краснодарского высшего военного авиационного училища летчиков. Исторический формуляр. Т. 1. Р. 3. Л. 55.

[19] ЦАМО. Ф. 22022. Оп. 145129. Д. 11. Л. 7 об.

[20] Социально-политической истории российский государственный архив (РГАСПИ). Ф. 644. О. 1. Д. 114. Л. 62.

[21] ЦВМА. Ф. 120. Оп. 0548. Д. 21. Л. 4, 4об.

[22] Там же. Л. 71–74 об.

[23] ЦВМА. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 20, 21.

[24] ЦВМА. Ф. 120. Оп. 0548. Д. 21. Л. 57, 57 об.

[25] ЦВМА. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 44.

[26] Военно-воздушная академия имени Ю. А. Гагарина / под ред. маршала авиации Н. М. Скоморохова. М. : Воениздат, 1984. С. 60–61.

[27] ЦВМА. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 42 об.

[28] История и традиции Борисоглебского ВВАУЛ имени В. П. Чкалова. Борисоглебск : Изд-во Борисоглебского ВВАУЛ им. В. П. Чкалова, 2003. С. 9.

[29] ЦВМА. Ф. 120. Оп. 3с. Д. 48. Л. 29, 29 об.

[30] Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 7, 8.

[31] Артемьев, А. Указ соч. С. 32, 33.

[32] Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО). Ф. 4. Оп. 12. Д. 107. Л. 7.