

ПЕРВОНАЧАЛЬНОЕ ОБУЧЕНИЕ МОРСКИХ ЛЁТЧИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Аннотация. Статья посвящена вопросам подготовки лётчиков Военно-морского флота СССР в школах первоначального обучения в годы Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: авиационный выпуск; дисциплины; кадры; комплектование; курсант; лётчик; обучение; подготовка; полёт; программа; училище; школа.

Summary. The article is devoted to training of pilots of the Navy of the USSR in the schools of initial training during the Great Patriotic War.

Keywords: aviation graduation; disciplines; personnel; cadet; pilot; training; preparation; flight; programme; college; school.

Система подготовки авиационных кадров в нашей стране, динамично меняющаяся в последние два десятилетия под воздействием процессов глобализации в социальной и военной сфере, имеет вместе с тем богатый исторический опыт, изучение которого чрезвычайно необходимо в интересах её дальнейшего развития. Одной из важнейших вех в истории подготовки лётного состава в СССР является период Великой Отечественной войны. Вопросы обучения авиаторов в эти годы неоднократно рассматривались в диссертационных исследованиях, периодических изданиях. Однако произошедшие в системе подготовки военных лётчиков изменения требуют по-новому взглянуть на этот опыт, раскрыть его новые грани с помощью менее изученных материалов и малоизвестных фактов. В этой связи представляет особый интерес небольшая по составу, замкнутая ведомственно, многоступенчатая по организации система подготовки морских лётчиков, и в частности ее первая ступень — подсистема первоначального обучения.

К НАЧАЛУ войны лётные кадры для ВМФ готовили два военно-морских авиационных училища — ВМАУ имени И.В. Сталина (г. Ейск) и ВМАУ имени С.А. Леваневского (г. Николаев)¹. Основной задачей авиационных училищ была подготовка в требуемом количестве лётчиков, хорошо владеющих техникой пилотирования и всеми видами боевого применения самолёта (стрельба, строи, высотные и штурманские полёты, воздушный бой)².

С учётом угрозы развязывания войны против Советского Союза в 1941 году двухлетняя подготовка лётчиков в этих училищах заменялась на одногодичную с производством двух выпусков в год. Так, в ВМАУ им. Сталина выпуск младших командиров-пилотов были назначены на 15 июня 1941 г. (курсанты второго года обучения) и 15 ноября 1941 г. (курсанты первого года обучения)³. В соответствии с приказом НКО ВМФ СССР 1940 года № 0993 выпускники училищ, имевшие общую выслугу менее 4 лет, находились на положении военнослужащих срочной службы, им присваивалось звание сержант⁴.

Производя два выпуска в год, училища в 1941 году должны были сделать и два набора⁵. Новая си-

стема комплектования военных училищ наряду с добровольным набором предусматривала право набора курсантов из очередного призыва на действительную военную службу. Направлению в лётные училища в первую очередь подлежали выпускники аэроклубов Осоавиахима.

25 февраля 1941 года вышло Постановление ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 386-167 «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», в соответствии с которым в ВВС КА началось формирование 30 военных школ пилотов первоначального обучения со сроком подготовки 4 месяца в мирное и 3 месяца в военное время. После окончания этих школ курсанты направлялись в школы военных пилотов со сроком обучения 9 месяцев в мирное и 6 месяцев — в военное время⁶.

Несмотря на это, подготовка пилотов для авиации ВМФ в 1941—1942 гг., даже при сокращении срока обучения курсантов, оставалась прежней. Выпускник аэроклуба, попадая в училище, вновь ненадолго садился в кабину биплана У-2, осваивал учебно-тренировочный самолёт УТ-2, после чего попадал в эскадрильи боевых самолётов, где вначале учил-



Самолёт УТ-2

Из личного архива заслуженного военного лётчика СССР Н.Г. Голодникова

ся пилотированию, а потом — боевому применению истребителя или бомбардировщика.

Но в связи с тем, что значительная часть аэроклубов в стране была обращена на создание новых лётных школ, а потребности ВВС КА и ВВС ВМФ в лётных кадрах были очень велики, в ряды курсантов ВМАУ вскоре должны были попасть военнослужащие и гражданская молодёжь, не имевшие первоначальной лётной подготовки. Это обстоятельство ставило перед лётными училищами ВМФ проблему обучения пилотов на самолётах У-2. Возложение этой задачи в полном объёме на ВМАУ значительно усложняло работу училищ, и без того обременённых многопрофильностью и отсутствием чёткой специализации по родам авиации. На 19 августа 1941 года в составе ВМАУ им. Сталина числились 1970 курсантов по профилям лётчика и лётчика-наблюдателя (в школах ВВС КА в среднем обучались по 500 человек, в училищах — 1000 человек. — А.К.). При нём действовали курсы командиров звеньев авиации ВМФ. На

вооружении состояли самолёты И-15, И-16, И-153, СБ, Пе-2, Ил-2, ЛаГГ-3, Як-1, Як-7, МиГ-3, МБР-2, У-2, УТ-2, УТИ-4 и другие⁷.

Для решения проблемы в соответствии с приказом НК ВМФ № 0652 от 31 июля 1942 года в ВВС ВМФ началось формирование трёх авиационных школ пилотов первоначального обучения (ШППО) с номерами 1, 2 и 3, которые были сведены в бригаду, штаб которой разместился в г. Куйбышеве. Командиром бригады был назначен полковник Шарапов, начальниками школ — полковник Вирак, подполковники Кузнецов и Тужилин⁸.

В Куйбышеве, на базе Куйбышевского и Мелекесского аэроклубов, начала своё формирование и 1-я школа пилотов. Материальную часть школа приняла, кроме того, от Казанского, Дзержинского, Уфимского, Туркестанского аэроклубов, имущество и запчасти — от аэроклубов Томска, Канска, Анжерска и др.

2-я школа создавалась в Молотовской области на базе 14 аэроклубов из разных уголков страны: от местных — Молотовского и Дзержинского (ст. Куеда) до Читинского, Ереванского, Барнаульского, Иркутского, Семипалатинского, Нальчикского. Штаб школы разместился на ст. Куеда⁹. Аналогично создавалась 3-я школа, разместившаяся в Удмуртии, в г. Сарапуле.

Комплектование школ курсантами проходило в сентябре—ноябре 1942 года. Значительное число курсантов первого набора прошло лётное обучение в аэроклубах, учебных эскадрильях ГВФ или в школах первоначального обучения ВВС КА. Среди 530 курсантов 2-й школы таких было 50 проц. Другую половину составили военнослужащие частей ВВС ВМФ или ВВС КА¹⁰.

Во второй половине сентября 1942 года школы получили программу теоретической и лётной подготовки курсантов-пилотов ШППО ВВС ВМФ, утверждённую заместителем начальника ВВС ВМФ 9 сентября 1942 года, рассчитанную на 700 часов учебных занятий. В связи с тем, что уровень лётной подготовки поступавших был различным, от школ требовалось установить поточную систему подготовки курсантов. Эта система предусматривала предоставление выпускникам аэроклубов небольшой дополнительной индивидуальной тренировки на самолёте У-2 и переход к прохождению 2-го и 3-го периода лётной программы. Лица, не получившие ранее лётной подготовки, начинали обучаться лётному делу с азов — задачи № 1 КУЛП-41¹¹.



На аэродроме

Из фондов Ставропольского государственного историко-культурного и природно-ландшафтного музея-заповедника имени Г. Н. Прозрителева и Г. К. Праве

С учётом этого переменный состав школы разбивался по выпускам с разными сроками обучения. Так, первый выпуск в 1-й школе в количестве 80 человек должен был состояться к 1 января 1943 года, второй выпуск (ещё 80 человек) — к 1 марта 1943 года. Третий и четвёртый выпуски, комплектовавшиеся из числа лиц, не летавших ранее и не проходивших теоретическую подготовку, планировались к 1 мая 1943 года (120 человек) и к 1 июня 1943 года (110 человек)¹². Каждому из 4 выпусков соответствовал развёрнутый план подготовки с пояснительной запиской.

Обучение курсантов началось при полном отсутствии учебно-методических пособий, так как они не были получены при приёме имущества от аэроклубов, и при недостаточном количестве учебников, притом большей частью устаревших. Своими силами с помощью курсантов создавали классы и лаборатории, отвечавшие требованиям учебных программ¹³.

Подготовка в школе была организована по политической, строевой и тактической, физической подготовке, уставам, Наставлению по производству полётов (НПП), материальной части самолёта У-2 и мотора М-11, теории полёта, аэронавигации, военнотехническому делу, стрелковой, метеорологической, парашютной подготовке, военно-санитарному делу, тактике ВВС, тактике наземных войск¹⁴.

Первоначально каждая школа имела по 2 авиационные эскадрильи (АЭ), для каждой из которых предназначался один основной аэродром: 1-я школа работала с аэродромов Куйбышев, Красный Яр; 2-я — с аэродромов Куеда, Чернушка; 3-я — с аэродромов Сарапул и Воткинск¹⁵.

Эти аэродромы, принятые от аэроклубов, к интенсивной рабо-

те учебных эскадрилий с двумя стартами и эксплуатации в зимних условиях, как правило, готовы не были. Так, аэродром Куйбышев даже к полётам в летних условиях был ограниченно годен, т.к. требовались его грейдерование, засев и укатка. Он использовался как база стоянки самолётов и разлётная площадка. Аэродромы Куеда и Чернушка являлись по существу посадочными площадками на трассовой линии ГВФ Москва — Казань — Свердловск и по своим размерам и состоянию поверхности были непригодны для производства учебных полётов. Поэтому первым курсантам пришлось расширять лётные поля, разравнивать их поверхности. На аэродроме Куеда, кроме того, были перенесены две линии столбов местной телефонной связи протяжённостью около 2 км¹⁶.

В целях своевременного и полного обеспечения развёртывания лётной учёбы кроме двух аэродромов каждая школа должна была иметь по две лётные площадки, полёты с которых должны были производиться одновременно. Их предстояло выбрать, получить разрешение на эксплуатацию от местных органов власти. Для их приведения в надлежащее состояние также требовались время и отрыв курсантов от занятий и полётов¹⁷.

В интересах скорейшего налаживания учебного процесса командир бригады в октябре 1942 года провёл первую проверку всех трёх школ. В своём приказе он отметил, что «дисциплина во всех школах находится на крайне низком уровне, начиная с личной дисциплины, внешнего вида командиров и бойцов, их вида при получении приказов, движение вне строя и в строю...».

В отдельных эскадрильях выполнение теоретического плана

тормозилось общей неорганизованностью, связанной с затяжкой формирования. Ввиду отсутствия в первой эскадрилье 1-й школы столовой курсанты были вынуждены питаться на аэродроме. Общие переходы за день составляли 28 км, а непосредственное учебное время — 3 часа. В планировании лётной работы, как и в занятиях с курсантами, по оценке комбрига, господствовал самотёк.

По различным причинам в эскадрильях 1-й школы шло отставание от программы подготовки пилотов. Имели место неоднократные случаи нарушения руководящих документов, регламентирующих лётную работу. Во 2-й школе отмечалось значительное отставание с вводом в строй постоянного состава. На момент проверки во 2 аэ ещё не поступили учебные планы, расписания и указания по организации учебного процесса от начальника школы.

В 3-й школе на момент проверки отсутствовали инструкции по организации учебно-лётной работы. Вместо ввода в строй инструкторского состава постоянный состав занимался исключительно хозяйственно-бытовыми делами. На аэродроме Сарапул 1 аэ 3-й школы в октябре находилась на этапе оборудования помещений и, по мнению комбрига, «не представляла собой в этом отношении воинской части». В лучшую сторону по оборудованию и состоянию помещений отмечалась 2 аэ (Воткинск)¹⁸.

Необходимость наведения порядка в организации лётной работы в подразделениях побуждала командование школ отдавать эскадрильям приказы следующего содержания:

«1. Навести суровый режим и порядок в организации и управлении лётной работой в эскадрильях.

2. Пора прекратить уговоры подчинённых. Командирам от подчинённых требовать строгого и неуклонного выполнения уставов и наставлений. «Приказ командира — приказ РОДИНЫ».

3. В лётных подразделениях, где нет порядка и не выполняется КУЛП, полёты закрыть, нарушителей привлечь к строгой ответственности в строевом и партийном порядке.

4. Предупредить всех: кто посмеет нарушать приказы и КУЛП, будут разжалованы в рядовые и отправлены в штрафные взвода и роты на фронт»¹⁹.

В условиях отставания в плане лётной подготовки основное внимание инструкторского состава в ходе обучения уделялось курсантам 1-го ускоренного выпуска. На

31 декабря 1942 года программа лётной подготовки на самолёте У-2 этим выпуском была выполнена в полном объёме. При этом выполнение плана по 2-му выпуску составило всего 40,3 проц., по 3-му — 74,6 проц., по 4-му — 2 проц. Считая лётную подготовку основным видом обучения, командование эскадрилий не уделяло должного внимания теоретической подготовке, перепоручая контроль за ней второстепенным лицам. В результате этого план теоретической подготовки в 1-й школе за декабрь 1942 года был выполнен на 56,8 проц.²⁰

Вновь созданная система подготовки лётчиков для ВМФ оттачивалась на ходу. В ноябре 1942 года в Управлении ВВС ВМФ состоялось совещание по пересмотру существовавших программ теоретической и лётной подготовки. Одновременно во всех трёх школах были проведены методические совещания учебно-лётных отделов и лётного состава по данному вопросу. Задачу подготовки курсантов на самолёте УТ-2 было решено возложить на школы пилотов первоначального обучения. Проект программы лётной подготовки курсантов ШППО получили к 10 декабря. Но уже в ноябре 1942 года для лётного обучения на самолёте УТ-2 в школах были сформированы третьи эскадрильи.

Самолёты УТ-2 бригада ШППО получила из ВМАУ им. Сталина и ВМАУ им. Леваневского к концу зимы 1942/43 года. Инструкторский состав приступил к лётной тренировке на УТ-2 с поступлением в аэ первых машин. К весне 1943 года лётный состав этих подразделений был готов принять для дальнейшего обучения на УТ-2 курсантов, завершивших обучение на У-2²¹.

Создание дополнительных эскадрилий обострило проблему с аэродромами и организацией полётов на них. Так, во 2-й школе 3 аэ стала базироваться совместно с 1 аэ на одном аэродроме (в Куде). Полёты двумя эскадрильями с одного аэродрома в две смены и с двумя стартами в каждой аэ сужали манёвренные возможности использования погоды. В связи с этим до осени 1943 года в школах шёл процесс поиска приемлемых мест базирования и их оборудования²².

С января 1943 года курсанты первого выпуска после окончания полётов на У-2 приступили к изучению матчасти самолёта УТ-2 и мотора М-11М(Г,Д). Первый выпуск должен был завершить обучение к 1 апреля 1943 года, второй — к 1 мая, 3-й — к 1 июля, и так ежемесячно по 50—90 чело-

век из каждой школы до 10-го выпуска в декабре 1943 года (с учётом летнего набора 1943 г.)²³.

5 февраля 1943 года начальник Управления боевой подготовки и формирования ГУ ВВС ВМФ (УБПФ) утвердил новый учебный план подготовки пилотов в школах первоначального обучения ВВС ВМФ, рассчитанный на 10 месяцев. В соответствии с этим документом средний налёт 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 лётную — 115, на предполётную — 18, на экзамены — 7 дней, на наряды, баню и резерв — 30 дней²⁴.

Теоретическая подготовка занимала три месяца до начала полётов и по одному дню в каждую декаду в период лётного обучения. По сравнению с первым учебным планом увеличилось число изучаемых дисциплин, изменились названия некоторых из них. Кроме самолётов У-2 и УТ-2, стали изучаться матчасти самолётов СБ или И-16 (в зависимости от предназначения по выпуску) и соответствующие этим типам авиационные моторы (см. табл. 1).

Лётная подготовка в ШППО начиналась с вывозных полётов на бипланах У-2. По воспоминаниям бывшего курсанта 1-й школы А. Артемьева, вывозная программа была рассчитана на среднего курсанта, и считалось, что для допуска к самостоятельным полётам вполне достаточно 20—25 вывозных и контрольных полётов (в зависимости от перерывов). В процессе вывозных полётов отрабатывались фигуры высшего пилотажа. Степень готовности курсанта к самостоятельному вылету определял инструктор, и с этого момента начинались полёты «на чистоту» — шлифовочные. Затем курсанта контролировал командир звена, разрешение на самостоятельный вылет обычно давал командир отряда. После этого место инструктора в передней кабине занимал мешок с песком (для сохранения центровки самолёта). В этот лётный день выполнялось ещё 2—3 таких полёта. Аналогично шло обучение на УТ-2. Помимо теоретической и лётной подготовки курсантов обучали работе на матчасти: производить регламентные работы на самолётах и регулировки на двигателях под наблюдением техников самолётов, а иногда и самостоятельно. Программу 1-й школы А. Артемьев окончил, налетав 25 ч на самолёте УТ-2 и почти вдвое больше на У-2²⁵.

По итогам первого полугодия 1943 года в бригаде ШППО в

лучшую сторону выделялась 2-я школа, которая отработала безаварийно, задачу по подготовке пилотов выполнила в срок. 1-я школа по подготовке пилотов заняла 1-е место, но в ней отмечалась плохая организация питания и приёма нового пополнения. В директиве начальника ВВС ВМФ отмечалось, что школы пилотов первоначального обучения ещё не являются учебными заведениями, где закладываются твёрдые основы воинского воспитания будущих командиров-лётчиков. Строго уставного порядка в общежитиях и лагерях не было, суровый наряд свои обязанности знал слабо, в рабочее время было много болтавшихся без дела людей²⁶.

В мае 1943 года в школах прошли первые выпуски. Так, 16 мая состоялся первый выпуск в 1-й школе. Лётную подготовку на «отлично» сдали 30 человек, на «хорошо» — 47, «посредственно» — 1 человек. По теоретической подготовке было получено 20 отличных, 39 хороших и 17 посредственных оценок²⁷.

В связи со срочной потребностью в курсантах-пилотах, окончивших обучение на УТ-2, и напряжённым положением с авиационным горючим УБПФ в июне 1943 года направило по школам

распоряжение о сокращении лётной программы на 17 полётов (6 ч 20 мин). Разрешалось производить сокращение количества полётов и по другим задачам и упражнениям, «но при строго индивидуальном подходе к качеству подготовки каждого курсанта, имея в виду, что каждый курсант, выпускаемый из училища, должен уметь выполнять нормативы КУЛП-43 по каждой задаче не ниже как на «хорошо»»²⁸.

С мая 1943 года в школах начался второй набор. В соответствии с приказанием заместителя НКО СССР от 3 мая 1943 года №МОБ/1/147328 для комплектования школ пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ из округов вместо выпускников аэроклубов и авиашкол ВВС КА, как это было раньше, отбирались военнообязанные и призывники в возрасте до 24—25 лет с образованием не ниже 9 классов и годные к лётной службе без ограничений. Они должны были иметь положительные характеристики. Для будущих пилотов желательным было добровольное стремление учиться на лётчика. Для качественного отбора кандидатов представители школ направлялись в пункты сбора²⁹.

Поступление кандидатов в школы происходило не одновремен-

но, а по мере призыва — партиями. Так, военкоматам ПриВО для 1-й школы в 1943 году требовалось отобрать 585 человек: к 1 июня 1943 года — 65, к 16 июня 1943 года — 50, затем на каждое 1-е число месяца — 65, 65, 40, 50, 100 и 90 соответственно³⁰.

Сведения о втором наборе (с июня 1943 г.) во 2-ю школу на имя начальника ВВС ВМФ маршала авиации Жаворонкова доложил 25 октября 1944 года в отчёте о работе школы за 1942—1944 годы её начальник полковник Кузнецов: «...люди представляли собою военнослужащих Красной Армии, призванных на защиту Родины в дни Великой Отечественной войны. Наряду с многими честными патриотами, бывшими в боях с немецкими фашистами, получившими ранение и отмеченными наградами... в школу просочилась довольно значительная часть людей недисциплинированных, уклонившихся под разными причинами от направления на фронт, скрытых дезертиров и прямых преступников — воров и других расхитителей народного достояния»³¹. Эти слова подтверждает А. Артемьев: «Постепенно наступало прозрение и понимание, что далеко не все, кто попал в школу, подобно мне горят желанием

Таблица

Распределение учебного времени по дисциплинам в школах пилотов ВМФ по учебному плану 1943 года

№ п.п.	Наименование дисциплины	Количество часов		
		До начала полётов	В период лётного обучения	Всего
1	Политподготовка	40	20	60
2	Строевая и физическая подготовка	72/75	0/175	72/250
3	Боевой устав пехоты КА	36	—	36
4	Стрелковая подготовка	24	—	24
5	Уставы ВМФ и КА	30	—	30
6	Военно-морская организация и морская практика	34	—	34
7	Тактическая подготовка	—	60	60
8	Санитарная подготовка	10	—	10
9	Химическая подготовка	24	—	24
10	НПП и ИПП на аэр. узле	20	—	20
11	Теория полёта	64	—	64
12	Самолёт У-2	34	—	34
13	Самолёт УТ-2	—	20	20
14	Самолёт СБ /или И-16/	—	30	30
15	Мотор М-11	50	—	50
16	Мотор М-103 /или М-25/	—	30	30
17	Навигационная подготовка	102	—	102
18	Метеорология	30	—	30
19	Воздушно-стрелковая подготовка	51	19	70
20	Парашютная подготовка	—	10	10
	ИТОГО	621/75	189/175	810/250

Таблица составлена по: Центральный военно-морской архив. Ф. 120. Оп. 3с. Д. 27. Л. 6, 6 об.



**Курсанты Ейского ВМАУ
Н. Голодников и В. Алферов
1940 г.**

*Из личного архива заслуженного
военного лётчика СССР
Н.Г. Голодникова*

быстро её закончить и попасть на фронт. Более того, их задача как раз и состояла в том, чтобы протянуть время и на фронт не попасть. Подобными мыслями вслух не делились, но многие поступки свидетельствовали о подобной тенденции. Впрочем, те, кто побывал на фронте, свои сокровенные желания не очень утаивали... Мы сдали свою одежду, которую незамедлительно украли и продали старшины, отлынивающие от фронта»³².

По общеобразовательной подготовке поступавший контингент не удовлетворял требованиям директивы начальника УБПФ № 68112 от 7 мая 1943 года. Среди принятых курсантов второго набора 31,5 проц. составляли люди с восьмилетним образованием и ниже вместо установленных 9 классов. Эти недостатки в комплектовании усложнили и затруднили работу по воспитанию курсантов, резко ухудшили состояние воинской дисциплины в школе и в конечном счёте понизили качество выпускников. Если дисциплинарные проступки курсантов первого набора выражались в основном в нарушении распорядка дня, самовольных отлучках и нарушении правил несения караульной службы, то теперь к этому добавились многочисленные случаи воровства, драки и самосуды, дезертирство и уголовные воинские преступления. Из состава курсантов второго набора из пересыльных пунктов за воров-

ство и прочую преступную не-disciplinированность 22 человека 2-й школы были отправлены в штрафные части, 6 человек осуждены судом Ревтрибунала и 1 арестован органами контрразведки СМЕРШ³³.

Ввиду изменения состава курсантов второго набора, не имевших авиационной подготовки, срок обучения был изменён на 10,5 месяца. Программа теоретической подготовки, утверждённая заместителем начальника УБПФ 28 марта 1943 года, составляла 1035 часов классных занятий. По указанному плану школы вели обучение с мая 1943 по февраль 1944 года, направляя выпускников в военно-морские авиационные училища и 3-й запасной авиапункт (зап)³⁴.

Учитывая негативный опыт второго набора, для подготовки кадров в интересах укомплектования ШППО в соответствии с приказом НК ВМФ № 0680 от 8 сентября 1943 года при ВМАУ им. Молотова по штату № 030/371 началось формирование Подготовительной военно-морской авиационной школы лётчиков, занятия в которой начались 1 ноября 1943 года³⁵.

В июле 1943 года УБПФ проверило организацию лётной работы в авиационных училищах и школах и установило (на примере 1-й школы), что курсант в среднем в течение лётного дня тратил на полёты 30 мин, на встречное сопровождение самолётов и ожидание очереди летать — 5,5 ч, на ожидание подачи пищи в столовой — 2 ч 50 мин, на переходы — 2 ч 10 мин. Личного времени на чтение книг, газет курсанты не имели. Отмечалась чрезмерная загруженность несением нарядов. Так, во 2-й школе пилотов курсанты теоретической роты заступали в наряд через день. Обращалось внимание на слабую теоретическую подготовку курсантов, передававшихся в училища из школ первоначального обучения. Исключительно плохо обстояло дело с физической подготовкой.

В своей директиве начальник УБПФ привёл пример из опыта работы английских авиашкол, где за тот же срок обучения курсанты-лётчики имели налёт больше, чем в советских вузах, в два раза, получая полную лётную нагрузку до 2 часов в день. Учитывая данный опыт, начальник УБПФ приказал разделить лётные группы на две половины. В первую половину лётного дня на полёты выводилась одна подгруппа. С нелетающими курсантами организовывались теоретическая учеба, тренировка на приборах и физическая подготовка. За счёт указанного

времени не менее 5 часов в неделю курсанту отводилось на чтение военно-политической и художественной литературы. Отменялись встречи курсантами сажащихся и сопровождение рулящих самолётов³⁶.

27 августа 1943 года начальник УБПФ утвердил единый для курсантов всех училищ и школ ВВС распорядок лётного дня, в соответствии с которым на подъём, физзарядку, самообслуживание и утренний осмотр отводился 1 час, на приём пищи с переходами в столовую и обратно — 2 часа, на переходы к аэродрому и обратно — до 30 минут (если более — курсанты должны перевозиться автотранспортом). По одному часу в день отводилось на послеобеденный отдых, физкультуру, личное время и методический час (разбор полётов). Работа на матчасти (предполётная и послеполётная подготовка) занимала 2 часа. Непосредственно на полёты отводилось 3,5 часа. Полтора часа занимала культурно-массовая работа. На дополнительные занятия, физкультуру, тренировку на приборах, а также на самоподготовку, чтение литературы давалось по 2 часа ежедневно через день соответственно, на сон — 7 часов³⁷.

В июле 1943 года школы получили новый план подготовки курсантов на 2-е полугодие. Для его выполнения в школах необходимо было иметь резерв курсантов на возможный «отсев». Откомандирование курсантов-выпускников школ в училища требовалось производить не позднее 3 дней по окончании обучения. Для приёма курсантов от школ заблаговременно через управление бригады должны были вызываться представители училищ. Этим распоряжением предусматривались дополнительные выпуски в школах, не планировавшиеся ранее: для 1-й и 3-й школ — в ноябре, для 2-й школы — в декабре.

С учётом нового, летнего 1943 года, набора курсантов в 1944 году каждая из школ должна была выпускать: в феврале — не менее 40, в марте — не менее 30, в апреле — не менее 30 человек³⁸.

17—18 августа 1943 года в г. Безенчуке на базе ВМАУ им. Леваневского начальник ВВС ВМФ генерал-полковник авиации Жаворонков провёл совещание начальников вузов ВМФ. На совещании были подняты вопросы качества подготовки курсантов в училищах и школах, уделено внимание методике лётного обучения, недостаткам в работе вузов и объективным трудностям, с которыми они сталкиваются в ходе своей работы³⁹.

Одной из мер, направленных на оптимизацию процесса подготовки лётных кадров в ВВС ВМФ, стала специализация школ пилотов на подготовке курсантов для конкретных авиационных училищ: 1-я школа стала готовить пилотов для 3-го ВМАУ, 2-я — для ВМАУ им. Сталина, 3-я — для ВМАУ им. Леваневского⁴⁰.

В целях улучшения качества теоретической подготовки курсантов в ШППО в октябре 1943 года был установлен расчёт учебного времени в теоретической роте и в эскадрильях, а также порядок в проведении зачётов и экзаменов. На пребывание курсанта в теоретической роте отводилось 3,5 месяца. Учебных дней в месяце планировалось 22. Количество часов учебных занятий в день составляло 9 часов. Общее количество часов учебных занятий, подлежащих прохождению в теоретической роте, — 698 часов, в 1 и 2 аз — 339, в 3 аз — 152 часа.

Зачёты в теоретической роте сдавались по следующим дисциплинам: «Теория полёта», «Мотор М-11», «Самолёт У-2» и «Авиационная метеорология», переводные экзамены — по всем дисциплинам без исключения, изучавшимся в теоретической роте, в том числе и по предметам, подлежащим зачётам. В 1 и 2 аз переводные экзамены сдавались по дисциплинам, курс которых оканчивался в аз: «Боевой устав пехоты», «Самолёт УТ-2», «Парашютная подготовка», «НПП», «Тактическая подготовка», «Навигационная подготовка». Все предметы, выносившиеся на выпускные экзамены, заканчивались в 3 аз. В комиссию по приёму зачётов и экзаменов назначались представители того подразделения, куда после экзаменов переводился курсант, с правом отказаться от приёма курсанта, получившего низкую оценку⁴¹.

В целом по бригаде за 1943 год план подготовки пилотов школами был выполнен полностью. Так, во 2-й школе он был выполнен на 116,9 проц. Окончили обучение в школе 514 курсантов. В ВМАУ им. Сталина были отправлены 290 человек, в ВМАУ им. Леваневского — 66, в 3 зап — 144, оставлены инструкторами в школе 14 человек. Общий налёт школы за 1943 год — 158 524 посадки, 37 082 часа 5 минут. Лётных происшествий: катастрофа — 1, аварии самолётов — 3, поломки самолётов — 20, вынужденных посадок — 34, аварии моторов — 4. В катастрофе погиб один курсант. В результате катастрофы и аварий разбиты 4 У-2⁴².

Несмотря на определённые успехи в подготовке лётных ка-



Курсанты Ейского ВМАУ

г. Куйбышев, 1940 г.

Из личного архива заслуженного военного лётчика СССР
Н.Г. Голодникова

дров в 1943 году, условия, в которых она осуществлялась, продолжали оставаться суровыми. По воспоминаниям очевидца, здание, в котором велись занятия и жили курсанты в 1-й школе зимой 1943/44 года, имело недействующую систему отопления. Стены в кубриках были покрыты толстым слоем инея, а все занятия проводились в шинелях. Правда, питание по тем временам можно было считать неплохим⁴³.

В последнем, третьем, периоде войны система первоначальной лётной подготовки в ВВС ВМФ претерпела ряд изменений. В июне 1944 года согласно приказу НК ВМФ № 0403 от 19 мая 1944 года 1-я школа пилотов первоначального обучения была расформирована. За счёт этого 2-я и 3-я школы, именовавшиеся теперь школами лётчиков первоначального обучения, пополнились четвёртыми эскадрильями. Школы полностью перешли на обучение курсантов по самолёту УТ-2. Бригада школ пилотов была реформирована в дивизию⁴⁴. На базе бывшей 1 ШППО с августа 1944 года началось развёртывание 1-го Подготовительного ВМАУ⁴⁵.

Организация четвёртых эскадрилий во 2-й и 3-й школах вновь потребовала проведения работ по дооборудованию аэродромов — расширения лётных полей, переноса линий телефонной связи и т.п.⁴⁶

В связи со специализацией школ и закреплением их за конкретными училищами в первых из них отпала необходимость одновременно изучать матчасть бомбардировщиков и истребителей. Это позволило сократить сроки обучения курсантов, что нашло

своё отражение в новом учебном плане, утверждённом начальником УБПФ 1 января 1944 года и установившем общий срок обучения 8,5 месяца при общем количестве 888 часов классных занятий.

Изучение в школах матчасти самолёта И-16 и мотора М-25, предусмотренное этим и предыдущим планом, не давало должного эффекта, так как школы не имели учебной материальной части самолёта И-16. Преподаватели, проводившие занятия по этим предметам, не обладали должной квалификацией, и в ВМАУ по прибытии курсантов из школы с ними вновь занимались по данным предметам.

Это положение привело к переносу изучения этих предметов в ВМАУ, что позволило ещё сократить срок обучения. Новый учебный план (четвёртый) был утверждён начальником УБПФ 23 мая 1944 года. Классным занятиям по этому плану было отведено 800 часов. Лётное обучение в 1944 году школы вели по КУЛП УТ-2 1944 года с общим средним налётом на курсанта 50 ч 48 мин⁴⁷.

С 19 по 29 июля 1944 года начальником лётной инспекции с группой офицеров Управления боевой подготовки и вузов были проверены состояние учебно-лётной работы в дивизии школ лётчиков первоначального обучения. По итогам проверки отмечалось, что в первом полугодии 1944 года дивизия, несмотря на значительные перебои в подаче горючего, перебазирующие 3-й школы, добилась быстрого и безболезненного перехода к обучению с самолёта У-2 на УТ-2, максимальной интенсивности лётной работы в благоприятные



Курсант Н.Г. Голодников, впоследствии лётчик легендарного авиаполка Бориса Сафонова

Из фондов Ставропольского государственного историко-культурного и природно-ландшафтного музея-заповедника имени Г.Н. Прозрителева и Г.К. Праве

дни, большого процента выхода на старт самолётов (до 90 проц. от имевшихся в наличии) и успешного ввода в строй молодых инструкторов.

При этом было отмечено, что основными недостатками в работе школ по вопросам воинской дисциплины являются: неудовлетворительный внешний вид курсантов и технического состава; слабая строевая выправка у большинства курсантов; продолжающиеся случаи нарушения НПП-38 и прямого воздушного хулиганства инструкторского состава и курсантов; недобросовестное выполнение обязанностей нарядом; повсеместное панибратство и отсутствие уставных взаимоотношений между военнослужащими. Об отношениях между курсантами и инструкторами вспоминал А. Артемьев: «В большинстве случаев между ними не существовало жёстких уставных отношений... а налаживались более человеческие контакты... подобная обстановка являлась следствием личных качеств большинства инструкторов, которые были старше нас на каких-то два-три года»⁴⁸.

В организации лётной работы и контроля за её качеством комиссия отмечала: недостаточный порядок на старте; недостаточное и формальное использование наглядных пособий, выносимых на старт; формальность и отсутствие реального учёта возможностей отряда, звена, группы; несоответствие между плановыми таблицами, составленными командирами отрядов и звеньев; низкое качество разборов полётов; отсутствие рабочих мест для проведения послеполётных разборов; нарушение распорядка дня и нерациональное использование времени, отводимого на подготовку к методическому часу с курсантами.

При проверке у инструкторов и курсантов техники пилотирова-

ния в открытой кабине было выставлено оценок: «отлично» — 11, «хорошо» — 31, «посредственно» — 10, «слабо» — 2 (курсанты-девушки, подлежавшие отчислению).

Основными недостатками в теоретической подготовке курсантов были: отсутствие на циклах единых конспектов, в силу чего одна и та же тема, дававшаяся разными преподавателями, отличалась по содержанию; задиктовка учебного материала преподавателем вместо чтения лекции; несоблюдение строгого порядка на занятиях, отсутствие должной требовательности у преподавателей к себе и подчинённым; слабое знание преподавателями «Инструкции по организации, планированию и методике учебного процесса в лётных учебных заведениях ВВС ВМФ»; недостаточное изучение опыта войны (имевшийся в секретной части материал преподавательским составом 2-й школы не изучен); слабое знание преподавателями тактики характеристик последних модификаций самолётов противника; отсутствие в содержании предмета «тактика» вопросов взаимодействия авиации с морскими силами (курсант не воспитывается в духе морского лётчика)⁴⁹.

С марта 1944 года школы начали комплектоваться курсантами 3-го набора. В связи с увеличением набора и необходимостью повышения качества подготовки выпускников система комплектования была изменена — в школу по нарядам ГУ ВВС ВМФ и Главного морского штаба начали поступать военнослужащие различных специальностей из действующих частей ВВС, флотов и флотилий, имевшие боевой опыт на фронте Отечественной войны. Значительную часть поступившего пополнения составили авиационные стрелки-радисты, имевшие достаточно большой боевой налёт и правительственные награды.

В августе 1944 года обе школы получили пополнение из числа курсантов Подготовительной школы⁵⁰. Для изучения общеобразовательных дисциплин обучаемые этой школы были разделены на 3 потока. Четыре классных отделения обучались по программе 10-го класса, по 10 отделений — по программам 9-го и 8-го классов. Нарядом с предметами общеобразовательной школы с курсантами изучались история и тактика ВВС, военно-морская история, военная топография, уставы и другие общевойсковые дисциплины⁵¹.

Основу лётного обучения составляла лётная практика, нор-

мальному процессу которой в Перми мешало отсутствие у школы своего аэродрома. Часть курсантов проходила её на техническом аэродроме ВМАТУ, часть — на аэродроме завода № 19, где располагалась лётно-испытательная станция. Здесь в дневное время с 9.00 до 18.00 полёты для курсантов не разрешались, а планерная подготовка, предусмотренная программой лётного обучения, вообще была запрещена. В связи с этим начальник школы полковник Головач добился замены полётов на планерах 6—7 полётами на самолётах У-2 с общим налётом 1 час. В программу лётной практики также входили парашютные прыжки курсантов, достигших 18 лет⁵². При наборе 743 человек школа подготовила и выпустила в 1944 году 708 курсантов⁵³.

После выпуска первого набора в августе 1944 года школа перебазируется в Куйбышев. Здесь она была переименована в училище и вошла в подчинение командира дивизии школ первоначального обучения. Второй выпуск, произведённый в 1945 году, был немногочисленный по составу — всего 28 человек, окончивших программу 10 классов и получивших аттестат зрелости. Курсанты младших потоков были переведены в старшие классы и оставлены в училище⁵⁴.

В 1944 году для повышения квалификации преподавателей и освоения опыта Великой Отечественной войны по распоряжению УБПФ ряд преподавателей школ были направлены на стажировку в действующие части ВВС флотов и на курсы усовершенствования. Так, например, во 2-й школе стажировку в ВВС СФ прошли два преподавателя, ВВС ЧФ — один, на Высших офицерских курсах побывали 7 человек, в ВМАТУ им. Молотова на курсах строевых офицеров — 3 человека⁵⁵.

На ноябрь 1944 года в школах шло отставание в выполнении плана подготовки лётчиков. Так, 2-я школа выполнила годовой план лишь на 66,2 проц., подготовив 605 курсантов-выпускников⁵⁶. Успешному выполнению плана подготовки лётчиков во второй половине 1944 года мешало отсутствие горючего в период наиболее хорошей лётной погоды (с июля по сентябрь). За указанное время 2-я школа имела простои матчасти в количестве 2584 самолёто-дней. С момента поступления горючего в сентябре и до конца года личный состав школы старался максимально использовать малейшую возможность летать, что позволило выполнить план подготовки лётчиков в 1944

году на 98,4 проц. (выпущены 874 человека)⁵⁷.

Не отменяя установленных планов подготовки лётчиков, народный комиссар ВМФ на заключительном этапе войны поставил лётным школам задачу на передислокацию. В первой половине 1944 года в с. Борское Куйбышевской области, где в эвакуации размещалось ВМАУ им. Сталина, из Сарапула была перебазирована 3-я школа лётчиков⁵⁸. 2-й школе лётчиков приказом № 0656 от 8 июля 1944 года ставилась задача на передислокацию до 1 февраля 1945 года в г. Безенчук Куйбышевской области, где до этого базировалось ВМАУ им. Леваневского, возвращавшееся после освобождения Украины на своё прежнее место в г. Николаев⁵⁹.

После отправки выпускников по училищам 2-я школа приступила к перебазированию. Но уже сразу ей пришлось столкнуться с проблемой получения необходимого железнодорожного транспорта. С декабря 1944 по март 1945 года по плану перебазирования школе от УПВО СО ВМФ для перевозки личного состава и имущества не было предоставлено ни одного вагона. Помощь оказал начальник передвижения войск Казанской железной дороги, обеспечивший в декабре, январе и феврале выделение 33 вагонов. Так, без предоставления планового железнодорожного транспорта, на 1 марта 1945 года 2-я школа лётчиков вместе с авиационной базой со станций Кудда и Чернушка Молотовской области в основном перебазировалась на ст. Безенчук. Новая аэродромная сеть вполне удовлетворяла потребности школы и позволяла организовать полёты в одну смену с двух стартов. Но по причине отсутствия транспорта школа начала свою работу в Безенчуке в условиях недостатка топлива и имущества.

Одновременно с организацией учебного процесса на новых местах школы к марту 1945 года в основном закончили подготовку лётно-инструкторского состава к ночным полётам для последующего обучения ночным полётам курсантов на самолёте По-2, выполнив в срок директиву начальника УБПФ от 7 февраля 1945 года № 98038с. В связи с необходимостью обучения курсантов-выпускников в 1945 году полётам ночью на самолёте По-2 срок обучения в школах увеличился с 8 до 9 месяцев. Лётная программа была увеличена за счёт ночного налёта на 11 ч 15 мин и теоретическая подготовка на 100 ч (вместо 800—900 ч).

В целом следует отметить, что с сентября 1942 по май 1945 года в сложнейших условиях школы первоначального обучения лётчиков ВВС ВМФ решали задачу подготовки лётных кадров для военно-морских авиационных училищ. Итоги работы, в частности 2-й школы, были следующие: подготовлены 1492 лётчика, общий налёт — 453 178 посадок, или 109 479 ч 3 мин, в том числе курсантский — 401 436 посадок, или 92 615 ч 24 мин. Лётных происшествий: катастроф — 7, аварий самолётов — 9, в том числе две по особым случаям (2 УТ-2 сгорели на посадке); аварий моторов — 17, поломок самолётов — 64, вынужденных посадок — 101; при авариях и катастрофах погибли 9 человек, ранены 3; разбит самолётов — 16, из них 6 По-2 и 10 УТ-2. Работа преподавательского и инструкторского состава была отмечена правительственными наградами в мае 1945 года: орденом Ленина и орденом Красного Знамени — 1 человек, орденом Красного Знамени — 8 человек, орденом Красной Звезды — 30 человек, медалью «За боевые заслуги» — 32 человека⁶⁰.

Таким образом, говоря о вопросе первоначального обучения лётных кадров ВМФ в годы войны в целом, подчеркнём следующее. Для повышения качества подготовки лётных кадров потребовалось разделение функций вузов по этапам обучения, что привело к возникновению нового типа школ, объединённых организационно в дивизию. Созданием ШППО и 1-го Подготовительного ВМАУ все этапы лётного обучения были сосредоточены в единой системе авиационных вузов ВМФ, чем была достигнута полная ведомственная независимость НКО ВМФ в этом вопросе. Потребности флотов и жёсткие временные рамки для подготовки лётных кадров способствовали спецификации школ и училищ, что упрощало учебный процесс. Неоднократные изменения способов комплектования и других параметров системы подготовки кадров в ходе войны сделали организацию учебного процесса оперативно гибкой по срокам и содержанию обучения, а также по индивидуальности подходов к начальному уровню подготовленности курсанта. Подобные тенденции, вызванные не обязательно военным временем, но и иными экстремальными

условиями, в той или иной степени могут иметь проявление в будущем или уже в чём-то проявляются сегодня.

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Центральный военно-морской архив (ЦВМА). Ф. 6071. Оп. 3. Д. 3. Л. 12.
- ² Там же. Ф. 923. Оп. 0014217. Д. 1. Л. 54.
- ³ Там же. Л. 4.
- ⁴ Там же. Л. 8, 9.
- ⁵ Там же. Л. 72.
- ⁶ Вестник воздушного флота. 2003. Июль—август. С. 94—97.
- ⁷ ЦВМА. Ф. 923. Оп. 014252. Д. 3. Л. 31.
- ⁸ Там же. Ф. 120. Оп. 0546. Д. 12. Л. 14.
- ⁹ Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 4, 5.
- ¹⁰ Там же. Л. 3, 4.
- ¹¹ Там же. Оп. 2с. Д. 17. Л. 14, 15.
- ¹² Там же. Л. 23.
- ¹³ Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 12, 13.
- ¹⁴ Там же. Оп. 3с. Д. 28. Л. 17.
- ¹⁵ Там же. Оп. 2с. Д. 17. Л. 17, 18.
- ¹⁶ Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 4, 5.
- ¹⁷ Там же. Оп. 2с. Д. 17. Л. 15, 16.
- ¹⁸ Там же. Оп. 0546. Д. 12. Л. 6, 9—12 об.
- ¹⁹ Там же. Оп. 2с. Д. 17. Л. 21.
- ²⁰ Там же. Оп. 3с. Д. 4. Л. 12.
- ²¹ Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 3.
- ²² Там же. Л. 4, 6, 7.
- ²³ Там же. Оп. 3с. Д. 27. Л. 2.
- ²⁴ Там же. Л. 6, 6 об.
- ²⁵ Артемьев А. Курсанты Великой Отечественной //Авиация и космонавтика. 2005. № 1. С. 35—37.
- ²⁶ ЦВМА. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 20, 21.
- ²⁷ Там же. Ф. 120. Оп. 3с. Д. 5. Л. 153.
- ²⁸ Там же. Д. 27. Л. 17.
- ²⁹ Там же. Д. 48. Л. 29, 30.
- ³⁰ Там же. Л. 31.
- ³¹ Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 7, 8.
- ³² Артемьев А. Указ. соч. С. 32, 33.
- ³³ ЦВМА. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 7, 8.
- ³⁴ Там же. Л. 11.
- ³⁵ Там же. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 63.
- ³⁶ Там же. Ф. 120. Оп. 0548. Д. 21. Л. 57, 57 об.
- ³⁷ Там же. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 44.
- ³⁸ Там же. Ф. 120. Оп. 3с. Д. 27. Л. 18.
- ³⁹ Там же. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 42 об.
- ⁴⁰ Там же.
- ⁴¹ Там же. Ф. 120. Оп. 0548. Д. 27. Л. 75—76 об.
- ⁴² Там же. Оп. 38с. Д. 76. Л. 6.
- ⁴³ Артемьев А. Указ. соч. С. 33.
- ⁴⁴ ЦВМА. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 9.
- ⁴⁵ Там же. Ф. 932. Оп. 04964. Д. 4. Л. 4.
- ⁴⁶ Там же. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 6.
- ⁴⁷ Там же. Л. 10—12.
- ⁴⁸ Артемьев А. Указ. соч. С. 33—41.
- ⁴⁹ ЦВМА. Ф. 900. Оп. 10. Д. 19. Л. 91—96 об.
- ⁵⁰ Там же. Ф. 1555. Оп. 0014399. Д. 3. Л. 63.
- ⁵¹ Там же. Ф. 932. Оп. 1948. Д. 63. Л. 2—5.
- ⁵² Там же. Ф. 900. Оп. 10. Д. 19. Л. 78, 79.
- ⁵³ Там же. Ф. 932. Оп. 04962. Д. 3. Л. 3.
- ⁵⁴ Там же. Оп. 04964. Д. 4. Л. 4—6.
- ⁵⁵ Там же. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 13.
- ⁵⁶ Там же. Л. 9.
- ⁵⁷ Там же. Л. 55, 56.
- ⁵⁸ Там же. Ф. 900. Оп. 10. Д. 19. Л. 91.
- ⁵⁹ Там же. Ф. 120. Оп. 38с. Д. 76. Л. 55.
- ⁶⁰ Там же. Л. 56—60.

Полковник запаса
А. В. КАРТАШЕВ