DOI: 10.15593/perm.kipf/2020.3.04

УДК 623.7+359.38]:37/013/32(470/53)“1941–1945”

ПОДГОТОВКА ПИЛОТОВ МОРСКОЙ АВИАЦИИ В МОЛОТОВСКОЙ ОБЛАСТИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Н.В. Подпрятков

Пермский государственный национальный исследовательский университет, Пермь, Россия

О СТАТЬЕ

Получена: 05 мая 2020 г.
Принята: 17 сентября 2020 г.
Опубликована: 16 декабря 2020 г.

Ключевые слова:

военно-морской флот, морская авиация, подготовка пилотов, обучение, кадры, учебная программа, воинская дисциплина, комплектование, летательные аппараты.

АННОТАЦИЯ

Система государственного и военного управления под воздействием кризисных явлений, будь то война или пандемия, подвергается глубочайшим преобразованиям и требует мобилизации всех ресурсов, в том числе и усилий, направленных на подготовку необходимых военных кадров. В нашей стране накоплен значительный опыт подготовки летчиков, в том числе и морской авиации, как в мирное, так и военное время. Без сомнения, опыт Великой Отечественной войны является одним из важнейших в истории авиации и системы военно-учебных заведений ВМФ. Именно война потребовала максимального напряжения всех сил, а ограниченность людских, материальных и временных ресурсов – быстрых, нетривиальных, но крайне результативных решений в подготовке авиационных кадров.

В статье исследована учебно-боевая деятельность Второй школы пилотов первоначального обучения военно-морского флота как части системы подготовки летных кадров в годы Великой Отечественной войны. Автором в хронологической последовательности на основе анализа архивных и личных документов, часть из которых впервые вводится в научный оборот, раскрыты вопросы, касающиеся особенностей развития, управления и организации подготовки летчиков ВМФ в условиях прекращения деятельности Осоавиахима; проанализированы взаимодействие военного командования и советских органов власти на местах по организации учебного процесса, а также основные шаги по реформированию и преобразованию всей структуры подготовки, с позиций объективизма выявлены как положительные, так и отрицательные стороны этих процессов; отмечено, что трудности начального периода становления школы повлияли на количество и качество подготовки выпускников авиашкол и училищ.

Все это позволяет оценить степень эффективности такой системы подготовки авиационных кадров как в отдельно взятых учебных заведениях, так и в целом в военно-морском флоте страны в годы войны.

© ПНИПУ

© Подпрятков Николай Вячеславович – доктор исторических наук, доцент, профессор кафедры междисциплинарных исторических исследований, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9286-7466>, e-mail: podpryatov1961@yandex.ru.

© Nikolai Vyacheslavovich Podpryatov – Doctor of Sciences in History, Docent, Professor, Department of Interdisciplinary Historical Research, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9286-7466>, e-mail: podpryatov1961@yandex.ru.

Эта статья доступна в соответствии с условиями лицензии Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)

PREPARATION OF NAVY PILOTS IN MOLOTOV REGION DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

Nikolai V. Podpryatov

Perm State National Research University, Perm, Russian Federation

ARTICLE INFO

Received: 05 May 2020
Accepted: 17 September 2020
Published: 16 December 2020

Keywords:

navy, naval aviation, pilot training, cadet training, staff, course, military discipline, replenishment of military personnel and equipment, aircraft.

ABSTRACT

The system of state and military control under the influence of crisis phenomena of any type, war or pandemic, undergoes profound transformations and requires the mobilization of all resources including efforts aimed at training the necessary military personnel. Our country has gained considerable experience in training military pilots, including naval aviation, both in peacetime and in wartime. Without a doubt, the experience of the Great Patriotic War is one of the most important in the history of aviation and the system of military educational institutions of the Navy. Just the war, which required maximum effort, demanded quick, non-trivial, but extremely productive decisions in the training of aviation personnel with limited human, material and time resources.

The article explores the training and combat activities of the Second School of the pilot training of the Navy, as a part of the pilot training system during the Great Patriotic War. The author relies on the chronological sequence and analysis of archival and personal documents some of which are being used in the scientific field, reveals issues related to the development of management and organization of training of pilots of the Navy in the conditions of termination of such activities of OSOAVIAHIM. The interaction of the military command and Soviet local authorities on the organization of educational process, as well as the main steps for reforming and transforming all studies have been analyzed. From the point of view of objectivity the author reveals both positive and negative aspects of these processes; indicates that the difficulties of the initial period of the school's formation affected the number and quality of school graduates.

All this makes it possible to assess the degree of effectiveness of such a system of training aviation personnel both in individual educational institutions and in the country's navy as a whole during the war years.

© PNRPU

Система подготовки кадров военных летчиков для военно-морского флота стала складываться в 1937–1938 годах только с созданием самого Наркомата ВМФ. С образованием управленческой структуры военно-учебных заведений в состав ВМФ были переданы два летных училища (ВМАУ) и военное авиационно-техническое училище (ВМАТУ, г. Пермь/Молотов) [1, с. 137]. В довоенные годы сложилась следующая модель подготовки военных летчиков ВМФ: овладение первичными навыками пилотирования молодые люди получали в аэроклубах, принадлежавших системе Осоавиахима, а затем уже попадали в военные училища, где их готовили два года [1, с. 137].

В аэроклубах курсанты проходили годовой теоретический курс, а затем пилот получал начальную летную подготовку на самолете У-2. Первый самостоятельный полет осуществлялся после 25–30 часов налета с инструктором. Далее – еще 20 часов полетов над аэродромом и один-два прыжка с парашютом. Таким образом, только в 1938–1940 годах аэроклубы подготовили и направили в летные вузы более 24 тыс. человек [2, с. 23–24].

Но этого количества катастрофически не хватало: по плановому заданию нужно было подготовить 100 тысяч молодых людей, овладевших первичными навыками пилотирования, так как на 1 января 1941 года в составе ВВС Красной армии (РККА) уже имелось 130 вузов [3, с. 17].

В соответствии с постановлением ЦК ВКП (б) и СНК СССР № 386-167сс от 25 февраля 1941 года в ВВС Красной армии стали создаваться школы пилотов первоначального обучения (ШППО), вводились новые учебные планы и программы. Так, 8 апреля 1941 года был утвержден новый курс летной подготовки (КУЛП-41). Курсанты должны были научиться пилотированию днем в простых условиях, групповым полетам в составе звена и получить практику

полетов по маршруту. Общий налет на одного курсанта истребительных школ определялся в 24 часа, а школ бомбардировщиков – 20 часов [4].

В то же время морская авиация сохранила прежнюю систему подготовки авиационных кадров и вступила в войну на этапе организационно-штатных изменений и технического перевооружения. ВВС ВМФ в июне 1941 года имели всего 2779 летательных аппаратов, из которых исправными были только 2380. В составе морской авиации велико было количество истребителей, недостаточно было торпедоносцев, совсем не было штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков, противолодочных самолетов [5, с. 42–43]. То что морская авиация станет главной ударной силой флота, станет понятно только по итогам самой войны, а в предвоенные годы командование ВМФ ставку делало на надводные суда и подводные лодки.

Для авиации ВМФ надо было меньше летчиков, и Наркомат ВМФ считал, что флот сможет подготовить их в своих училищах. С началом войны потребность ВВС ВМФ в летчиках многократно возросла, военные училища оказались перегружены подготовкой летных кадров, начиная с азов, так как все аэроклубы страны были преобразованы в школы пилотов (ШППО) ВВС РККА.

К 1942 году стало понятно, что они с такой задачей не справляются и флоту нужны свои школы пилотов. Поэтому в соответствии с приказом Наркома ВМФ № 0652 от 31 июля 1942 года началось формирование трех авиационных ШППО с номерами 1, 2 и 3, сведенных в одну бригаду, штаб которой разместился в г. Куйбышеве. Командиром бригады был назначен полковник И.В. Шарапов¹. Вторую школу предполагалось создать в г. Молотове на базе двух аэроклубов – Молотовского и Дзержинского (г. Москва). Последний осенью 1941 года был эвакуирован в Куеду Молотовской области. Летчики-инструкторы и техники перегнали самолеты, а преподаватели и курсанты добирались поездом [6].

Начальником школы приказом НК ВМФ №01872 от 4 августа 1942 года был назначен подполковник И.Д. Кузнецов². Однако его ознакомление с местностью и положением дел показало, что размещать учебное заведение в городе неудобно: свободных помещений не было, аэродром оказался недостаточно подготовлен, да и был расположен в 12 км от города, что затруднило бы доставку личного состава. Поэтому 18 августа 1942 г. начальник школы доложил командиру бригады ШППО о том, что более предпочтительным местом размещения является п. Куеда [7, л. 10].

Разрешение на смену дислокации школы было получено оперативно. 24 августа 1942 года решением Молотовского облисполкома для размещения школы в Куеде были выделены Дом колхозника, столовая райпотребсоюза, Дом райпотребсоюза, а в Чернушке Дом обороны. Для оперативного перебазирования областным центром было предоставлено 22 крытых и 2 пассажирских вагона и 11 платформ [7, л. 1].

¹ Шарапов Иван Васильевич (1902–1962), генерал-лейтенант авиации (1951), закончил 2-ю военную школу летчиков в Борисоглебске (1927), командир 31-й истребительной авиабригады ВВС КБФ (1935–1937), репрессирован (1937), восстановлен в армии в 1939 г. в должности командира авиаэскадрильи Борисоглебской авиашколы летчиков. В 1940 г. – помощник начальника Батайской авиашколы. В сентябре – декабре 1941 г. – командир 62-го истребительного авиационного полка ВВС ВМФ, сформированного в течение 10 дней в составе ВВС ВМФ на базе Ейского ВМАУ им. Сталина. В 1941–1942 гг. – заместитель командира 62-й авиабригады ВВС ЧФ. В 1942–1943 гг. – командир бригады школ пилотов первоначального обучения ВВС ВМФ. В 1944–1945 гг. – начальник ВМАУ им. Леваневского.

² Кузнецов Иван Дмитриевич (1902 – ?), участник Гражданской войны с 1919 по 1920 г. Закончил Борисоглебскую школу ВВС. 1926–1931 гг. – летчик-инструктор в 1-й школе летчиков ВВС (г. Севастополь), затем командир звена и авиаотряда в 8-й школе пилотов ВВС (г. Одесса). В 1934 – 1938 гг. – командир авиаэскадрильи 110 АБ Особой Краснознаменной Дальневосточной армии. Начальник учебного отдела ВМАУ им. Леваневского (г. Николаев) с октября 1940 по август 1942 г. С 4 августа 1942 г. и до декабря 1945 г. начальник 2-й школы летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ. Награжден орденами Отечественной Войны 1 ст. и Красного Знамени в 1944 г., орденом Ленина 6 мая 1945 г.

Планировалось использовать сразу два аэродрома, поэтому было произведено отчуждение земли в Куеде размером 85 га для аэродрома 1,5 × 2 км и в Чернушке [7, л. 30]. Сразу же начались работы по приведению летных полей в нужное состояние: расширение, укатка, перенос мешающих полетам столбов телефонной связи и пр. [8, л. 36; 9, л. 45]. Всего для строительства обоих аэродромов было затрачено 130 290 руб. [8, л. 41].

От бывших аэроклубов (Молотовского и Дзержинского) были приняты денежные суммы в размере 165 000 руб. Передача имущества и перебазирование в Куеду осуществлялись силами курсантов Молотовского ВМАТУ [7, л. 8 об.].

Как и при всяком новом обустройстве, 2-я школа пилотов столкнулась с множеством трудностей и проблем, которые необходимо было оперативно решать. Так, например, начальник школы указывал, что «предоставленные помещения ни в какой мере не могут обеспечить нормального размещения личного состава, штаба, хозяйственного отделения и обеспечить процесс обучения курсантов. Особенно остро встал вопрос с помещениями для курсантских столовых и помещений для учебных классов» [7, л. 8]. Однако в запрашиваемых еще десяти зданиях школе было отказано.

Из-за большого количества курсантов в столовой не хватало мебели. Командование школы выделило специальных столяров для сколачивания столов и скамеек. Но так как никто не руководил их работой, то и делалось все медленно. Как итог – «выполнение распорядка дня столовой зачастую срывается из-за ограниченной вместимости и многосменности в принятии пищи» [9, л. 64].

26 октября по наряду из Куйбышева прибыли два бензозаправщика. Начальник школы распорядился один бензозаправщик отправить в Чернушку, но 1-я авиаэскадрилья не торопилась выполнять это распоряжение, оставив оба бензовоза у себя в Куеде. И поэтому 2-й авиаэскадрилье приходилось до ноября доставлять горючее для полетов на аэродром вручную [10, л. 43].

Неблагополучно обстояло дело и с санитарным состоянием в гарнизоне. Стирка белья была организована плохо, баня для курсантов часто срывалась из-за недостатка смены чистого белья. В результате прибывшее 3 ноября 1942 года пополнение две недели спало на голых нарах без постельного белья, и у курсантов были обнаружены вши [9, л. 64].

Еще более обострились проблемы с расквартированием, когда 21 ноября было принято решение о создании школы в 3-й авиаэскадрилье [9, л. 51]. Пришлось серьезно уплотняться. Для размещения курсантов 3-й авиаэскадрилье был отведен нижний этаж общежития курсантов 1-й авиаэскадрильи, а постоянный (летно-технический) состав разместился в общежитии начсостава. В комнатах верхнего этажа были сделаны нары в два яруса [9, л. 51].

Своим приказом № 69 от 17 октября 1942 года начальник школы перевел на казарменное размещение весь авиационно-технический состав в Чернушке [10, л. 24]. Дело в том, что еще в декабре 1940 года нарком обороны издал приказ «Об изменении порядка прохождения службы младшим и старшим начальствующим составом в ВВС Красной Армии», которым срок службы солдатам и сержантам в ВВС увеличивался до четырех лет. А с весны 1941 года весь летный состав срочной службы переводился на казарменное положение. Таким образом, пилоты и стрелки-бомбардиры после окончания школы являлись военнослужащими срочной службы и получали сержантские звания [11, с. 73].

Немаловажной проблемой для вновь создававшейся школы было укомплектование авиационной техникой. К этому времени большинство аэроклубов страны уже отдали свой парк техники для формирования боевых полков (ночных бомбардировщиков, санитарных и

пр.) или для формирования школ первоначального обучения ВВС РККА, поэтому технику для школ авиации ВМФ приходилось собирать по всей стране.

Так, 2-я школа получила самолеты из Молотовского аэроклуба – 4, из Дзержинского (Москва) – 9, из Читинского – 10, из Ереванского – 3, из Черногорского (Хакасия) – 3. Получали самолеты из Семипалатинска, Иркутска, Барнаула, Нальчика и др., всего из 14 аэроклубов [8, л. 29].

Причем командование школы отнюдь не брало все подряд, что было положено по разнарядке. Если техника была разукomплектована и восстановить ее в ближайшее время подручными средствами было проблематично, то от нее отказывались. Так, начальник школы сообщал в штаб бригады, что из 23 неисправных самолетов У-2 восемь подлежали ремонту как отработавшие положенную норму; еще 8 самолетов находились на ремонте в МВМАТУ; а 6 самолетов без моторов находились на складе в Куеде. От получения самолета без мотора в Алма-Ате начальник школы решительно отказался. Из 17 исправных УТ-1 восемь самолетов с мотором находились в Куеде, а еще 9 самолетов содержались на складе в г. Молотове в разобранном виде [12, л. 11].

К началу планомерных занятий в школе число единиц авиационной техники (самолетов) существенно возросло. Если в августе-сентябре школа располагала только 39 самолетами У-2, то к ноябрю 1942 года самолетов уже было 123 единицы [9, л. 58–61]. В каждой авиаэскадрилье было по 29 самолетов. Все самолеты школы были 1936 и 1937 годов выпуска [9, с. 27–44; 13, л. 3]. Это свидетельствует о достаточной обеспеченности школы самолетным парком [7, л. 27].

К новому году стал более солидным и парк автотехники. Так, на 1 января 1943 года школа располагала двумя ПАРМ-1, компрессорной станцией, зарядно-аккумуляторной станцией, двумя автопожарными, двумя легковыми автомобилями, двумя мотоциклами, двумя автобусами, тремя грузовиками полуторками и четырьмя трехтонками, одним авторефрижератором, двумя санитарками, шестью бензозаправщиками, двумя автостартерами и двумя гусеничными тракторами [12, л. 37].

Комплектование кадрами постоянного состава шло за счет резервов флота, представители же аэроклубов также получили воинские звания и занимали в основном должности летчиков-инструкторов. Начальником штаба школы становится майор Цибулин Григорий Афанасьевич, а военным комиссаром был назначен полковой комиссар Романов Алексей Гаврилович, заместителем начальника школы по летной подготовке майор Романов Борис Борисович, инженером по эксплуатации – инженер-капитан Шевцов Дмитрий Николаевич. Начальником санитарной службы был назначен военврач 3-го ранга Доленков Андроник Афиногенович, в подчинении которого было четыре женщины-фельдшера [8, л. 3,4].

Первоначально школа состояла из двух авиаэскадрилий (1-я базировалась в Куеде, 2-я в Чернушке). Командиром 1 АЭ был к-н Серебряков Борис Александрович. Эскадрилья состояла из трех отрядов, каждый отряд из трех звеньев (всего 9 звеньев), а каждое звено из четырех групп (всего 36 групп). В каждой группе был положен пилот-инструктор. Так, в 3-й группе пилотом-инструктором был ст. л-т Демиденко М.К., в 14-й – ст.с-т Шмельков А.И., а в 15-й – Скопинцев. Были и инструкторы девушки. Например, в 6-й группе – ст.с-т Скворцова М.П., в 9-й – ст.с-т Дубровина В.Ф. Кроме того, в каждой группе были авиационные мотористы и 3 резервных инструктора. Общая штатная численность эскадрильи насчитывала 88 человек [9, л. 3-5; 14, л. 8].

2-я авиаэскадрилья, которой командовал к-н Хохряков Михаил Васильевич, имела такой же состав и насчитывала 82 человека. В эскадрилье также были девушки-инструкторы:

в 4-й группе ст.с-т Полторыхина М.В., в 14-й – ст.с-т Иванова К.В., в 17-й – ст.с-т Ковалева А.И., в 28-й – ст.с-т Сазыкина А.Д. [9, л. 6-9; 14, л. 9].

Причем трое летчиков-инструкторов, были приняты в школу из Молотовского аэроклуба – это ст.с-т Ковалева Анфиса Ивановна, Быстров Василий Петрович и Чухланцев Павел Афанасьевич. Также из Молотовского аэроклуба был и механик авиазвена, воентехник 1-го ранга Аспаржа Казимир Станиславович [14, л. 63–64].

Комплектование школы командным составом шло по разнарядке, людей собирали со всей страны. Были и те, кто по различным причинам в школу не прибыл. Так, И.Д. Кузнецов осенью 1942 года докладывал, что не явились в школу 6 человек, в том числе начальник хозяйственной части ст.л-т Левин М.Б. и командир отряда ст.л-т Романов Б.В. Кроме того, из Иркутского аэроклуба прибыло только 7 летчиков вместо 14, 5 техников вместо 8 человек, из Семипалатинского аэроклуба приехали 6 летчиков вместо 7 и 2 техника вместо 3, из Айдарлинского аэроклуба явилось 4 летчиков вместо 5 и 2 техника вместо 3, из Канского аэроклуба техников оказалось только 4 вместо 7 [7, л. 9; 15, л. 2].

Не менее важным был вопрос комплектования школы курсантами. Все четыре выпуска были приняты к 15 октября 1942 года [8, л. 82]. Зачисление курсантов шло в зависимости от их навыков пилотирования и общеармейской квалификации. Тот, кто обучался в аэроклубах и имел самостоятельные вылеты да еще и служил в армии, попадал в 1-й (трехмесячный, ускоренный) или 2-й выпуск и проходил 2-й и 3-й период летной программы. А тот, кто впервые столкнулся с авиацией, попадал в 4-й выпуск и начинал освоение авиационной техники с азов. В каждой эскадрилье были свои группы, разделенные по выпускам [9, л. 18–25].

Курсантов также присылали по разнарядке отовсюду: из учебных эскадрилий ГВФ (1-й, 52-й, 53-й), военных школ пилотов (Тамбовская, Ташкентская, Чугуевская, Черниговская, 1-я и 4-я школы пилотов ВВС ВМФ), из ВМАТУ им. Молотова и даже из регулярных частей военно-морского флота [12, л. 4].

Для прохождения теоретического курса курсанты разбивались на классные отделения численностью в 25–35 человек [12, л. 2], а для летной практики количество курсантов 1-го выпуска в летной группе устанавливалось в 5 человек, для 2-го и 3-го выпусков 6–7 человек в группе [9, л. 26].

Во второй половине сентября 1942 года школы получили программу теоретической и летной подготовки курсантов-пилотов ШППО ВВС ВМФ, утвержденную заместителем начальника ВВС ВМФ 9 сентября 1942 года, рассчитанную на 700 часов учебных занятий [16, с. 29]. Задачей, поставленной перед школой, являлась подготовка пилотов на самолете У-2 с общим налетом 50 часов 12 минут на человека, обученных ночным полетам [17, л. 105].

В целом укомплектовать школу и приступить к занятиям удалось к середине октября 1942 года. Однако личный состав прибывал и позже, так как в школе числилось всего 359 курсантов при штате 460 [9, л. 18–25]. Так, 10 октября 1942 года прибыли и были зачислены еще 40 человек из 17-й отдельной учебной авиаэскадрильи ГВФ [10, л. 14]. Затем из Закавказской военной школы им. Серова прибыло 187 человек, из которых было принято 177, 10 отсеяно [8, л. 81].

Таким образом, к ноябрю штат школы был укомплектован: 88 человек старшего начальствующего состава, 202 младшего, 33 рядовых, 116 вольнонаемных и 530 курсантов. Курсанты были распределены по выпускам следующим образом: 1-й выпуск 1 января 1943 года – 98 человек, 2-й выпуск 1 марта 1943 года – 79 человек, 3-й выпуск 1 мая 1943 года – 147 человек, 4-й выпуск 1 июня 1943 года – 136 человек и 5-й выпуск – 88 человек [12, л. 20].

Хотя в школу полагалось принимать с образованием не ниже 9 классов, реальный образовательный уровень учащихся был невысоким: с высшим образованием не было никого, 10 классов закончили 182 человека, 9 классов – 92, 8 – 109, 7 – 141, 6 – 4, двое имели образование от 3 до 5 классов [8, л. 79]. По социальному составу рабочих было 142, колхозников – 65, служащих – 145, учащихся – 238. По национальному составу в основном преобладали русские (355) и украинцы (142). Но были и белорусы, татары, армяне, чуваша, мордвина, казахи, евреи, осетин, черкес, курд, лакец, башкир [8, л. 80]. При этом в школе оказалось 9 участников обороны Ленинграда и еще 28 человек, уже воевавших в других местах [15, л. 8,11].

Таким образом, с момента подписания приказа наркома военно-морского флота о создании школы 1 августа (день школьного праздника) до 5 ноября 1942 года шел организационный период по сбору личного состава и материальной части [17, л. 105].

В ноябре 1942 года в Управлении ВВС ВМФ состоялось совещание по пересмотру существовавших программ теоретической и летной подготовки. Задачу подготовки курсантов на самолете УТ-2 было решено возложить на ШППО. Сделано это было для того, чтобы разгрузить летные училища, избавить их от необходимости обучать курсантов азам пилотирования, а готовить уже полноценные кадры с конкретной летной специализацией (бомбардировщики, штурмовики, торпедоносцы и пр.) [16, с. 30].

На этом основании 21 ноября 1942 года была сформирована 3-я авиаэскадрилья в Куеде. С этого момента все эскадрильи переходили на двухотрядный состав (1-я и 2-я авиаэскадрильи передавали в состав 3-й свои третьи отряды в полном штатном составе, целиком третий выпуск слушателей и одно отделение 5-го выпуска) [9, л. 51]. Командиром 3-й АЭ был назначен к-н Уткин Николай Александрович [14, л. 12]. Всего в эскадрилье для обучения полетам на самолете УТ-2 было 24 летчика-инструктора [18, л. 9].

С созданием 3-й авиаэскадрильи изменяются сроки подготовки и количество выпусков в учебном заведении. Теперь школа должна была осуществить следующие выпуски: 1-й (55 человек) к 1 апреля 1943 года, 2-й (20 курсантов) – к 1 мая 1943 г., 3-й (55) – к 1 мая, 4-й (55) – к 1 июля, 5-й (85) – к 1 августа, 6-й (65) – к 1 сентября, 7-й (45) – к 1 октября, 8-й (50) – к 1 ноября и 9-й (90) – к 1 декабря 1943 года [17, л. 105].

Учебный план подготовки пилотов в школах первоначального обучения ВВС ВМФ, утвержденный начальником Управления боевой подготовки и формирования ГУ ВВС ВМФ 5 февраля 1943 года, был следующим. Общий срок обучения составлял 10,5 месяцев, из них: на теоретический курс отводилось 3,5 месяца и на летное обучение 7 месяцев. Месяц считался из 26 рабочих дней, а весь цикл обучения включал 273 рабочих дня (на теоретическую подготовку 100 дней, на летную подготовку 115, на предварительную подготовку к полетам 20, на переводные и выпускные экзамены 6, на наряды, болезни и резерв командования 32) [17, л. 107].

Продолжительность рабочего дня устанавливалась в 12 часов, из которых 8 часов отводилось на классные занятия, 1 час на строевую и физическую подготовку, 3 часа на самостоятельные занятия. Причем строевая (78 часов) и физическая подготовка (157 часов) проводились ежедневно по часу, в том числе и в летные дни [17, л. 107].

Кроме того, 60 часов выделялось на политподготовку, 34 часа – на Уставы ВМФ и КА, 36 часов на Боевой устав пехоты КА, 26 – на стрелковую подготовку, 10 – на военно-санитарную подготовку, 34 – на военно-морскую и еще 28 – на военно-химическую подготовку [17, л. 107].

Собственно авиационное обучение включало: теорию полета – 66 часов, теорию авиадвигателя и материальной части мотора М-11 – 50, самолет СБ (или И-16) – 32, тактическую подготовку – 106, навигационную подготовку – 100, авиационную метеорологию – 40, воздушно-

стрелковую подготовку – 65, парашютную подготовку – 15, наставление по производству полетов – 16. Всего учебного времени – 1035 часов [17, л. 108]. Средний налет на одного курсанта за время обучения должен был составлять 74 часа (47 часов на У-2 и 17 часов на УТ-2) [16, с. 30].

На первоначальном этапе своего становления школа сталкивалась с объективными трудностями и необходимостью решать одновременно множество различных задач организационного, бытового, материального порядка. Поэтому делалось то, что было проще и легче в этой обстановке – прохождение теоретического курса. Неудивительно, что плановые показатели на прохождение теории в 190 часов были перевыполнены – 297 часов [9, л. 54].

Более того, к 25 ноября 1942 года был успешно проведен 1-й тур заочных военно-физкультурных соревнований по трем видам: кросс на 1 км, гранатометание и рукопашный бой. Согласно докладу начальника физической подготовки 1-й авиаэскадрильи ст. лейтенанта Воронцова, в каждом из данных видов приняли участие 100 % личного состава эскадрильи. При этом были продемонстрированы достаточно высокие средние результаты по подразделению: кросс на 1 км – 3 минуты 25 секунды, гранатометание – 50 метров и среднее время на упражнение рукопашного боя – 23 секунды [12, л. 19].

В то же время в организации учебного процесса выявился и ряд недостатков. Не хватало учебно-методических пособий, учебников. Классы и лаборатории приходилось оборудовать силами самих курсантов. Так, начальник школы своим приказом № 04 от 13 октября 1942 года отмечал, что «первые четыре дня теоретических занятий посещаемость не превышала 50 % списочной численности классных отделений. Причины отсутствия курсантов по-настоящему никто не выяснял..., что привело в конечном счете к полному срыву учебных занятий 10 октября с.г.: из 96 курсантов ... явилось всего 11 человек (это 1-я АЭ).

Немедленно принятыми мерами начальника штаба школы было установлено: 17 человек курсантов находились в общежитии ничего не делая, 22 человека пришли из бани и занимались получением постельных принадлежностей и сменой его (это был субботний день), несколько человек работали по оформлению ленинской комнаты у начальника клуба, на аэродроме, на хозяйствах – вообще занимались чем угодно» [9, л. 11].

Другой приказ в это же время фиксировал: «...В часы самоподготовки курсанты не только не занимаются, но попросту не являются в классы и проводят время в ничего не делании» [9, л. 13].

С другой стороны, нарушения выполнения плана подготовки были следствием и ряда объективных причин. Так, 2 ноября 1942 года подполковник Кузнецов доносил, что невыполнение части физической подготовки со 2-м и 3-м выпуском курсантов произошло из-за неприбытия в срок преподавателей физподготовки и помощников командиров отрядов по строевой части [12, л. 2].

А начальник учебно-летного отделения школы старший лейтенант М.М. Лакомов докладывал: «1. Учебно-летное отделение не укомплектовано по штатам преподавателей по тактической подготовке, воздушно-стрелковой и навигационной подготовке, в результате чего тактическая подготовка, военно-морская, воздушно-стрелковая и навигационная от плана отстают, а военно-морская практика совершенно не преподается.

2. В школе нет материальной части самолета И-16 и учебников, занятия проводятся по размноженным конспектам. В получении учебников у ВМАТУ им. Молотова и ВМАТУ им. Сталина отказано.

3. Предусмотренные программой разделы стрельбы по стрелковой и воздушно-стрелковой подготовке не производятся из-за отсутствия учебного и боевого оружия и бо-

е припасов. [У] 1 и 2 выпуска прошли стрельбы только по стрелковой подготовке из винтовки» [18, л. 19].

Несмотря на это, школа уже в октябре 1942 года приступила к обучению курсантов полетам. За октябрь налет составил 997 часов 43 минуты, из них курсантский 744 часа 33 минуты. К ноябрю 136 курсантов 1-го и 2-го выпусков вылетели самостоятельно. За зимний период обучения курсанты налетали более 9425 часов, совершили 40149 посадок. При этом 89 человек закончили обучение на У-2 без ночных полетов и 60 человек самостоятельно вылетело на УТ-2 [9, л. 53; 12, л. 10].

Вместе с тем, хотя план по налету оказался невыполненным и было произведено четыре вынужденных посадки [9, л. 53], результат оказался удовлетворительным, с учетом того, что школа в течение зимы 1942–1943 годов находилась в трудном положении, особенно это касалось обеспечения топливом для обогрева помещений и классов. Большое количество курсантского времени и сил отвлекалось на заготовку дров, их таскали на себе, и т.д. [17, л. 105].

Приказом начальника школы № 02 от 9 января 1943 года, 81 человек – курсанты 1-го выпуска, окончившие полетную программу на самолете У-2, переводились для дальнейшего обучения на самолет УТ-2 в 3-ю авиаэскадрилью и распределялись по летным группам. А вместо них курсанты 3-го выпуска 3-й авиаэскадрильи переводились для обучения на самолете У-2: 74 человека в 1-ю авиаэскадрилью и 73 человека во 2-ю авиаэскадрилью [19, л. 2].

Летная программа включала в себя вывозные полеты. В ходе этих полетов отрабатывались фигуры пилотажа. После 20–25 таких полетов курсантов допускали к самостоятельным вылетам. Готовность к самостоятельным вылетам определял инструктор, принимал решение командир отряда. Кроме того, курсанты учились производить регламентные работы на материальной части (самолете) и осуществлять регулировку двигателя.

К лету 1943 году наладилась и парашютная подготовка. Как докладывал начальник технического отдела авиабазы 2-й школы к-н интендантской службы Письменский Михаил Евдокимович, 24 июня прыжки с парашютом с самолетов У-2 и УТ-2 совершили 10 человек 3-й авиаэскадрильи, причем 9 курсантов совершили уже по второму прыжку, а капитан А.С. Аганян совершил 117-й. 27 июня прыгали еще 3 человека, 6 июля по второму прыжку совершили 9 человек, 14 июля 20 человек совершили свой первый прыжок, а 16 июля они же прыгнули второй раз [18, л. 32, 34].

Таким образом, 1-й выпуск был подготовлен к 1 апреля, 2-й – к 1 мая, 3-й также к 1 мая. 4-й должен был быть подготовлен к 1 июля. Однако только 15 июля 1943 года начальник школы своим приказом № 295 перевел в 3-ю эскадрилью для дальнейшего обучения на самолете УТ-2 курсантов 1-й авиаэскадрильи 4-го выпуска (23 человека) и курсантов 5-го выпуска (38 человек), окончивших учебную программу на самолете У-2 и сдавших переводные экзамены [18, л. 34]. То есть 4-й выпуск курсантов состоялся позже намеченных сроков.

Вместе с тем по итогам первого полугодия 1943 года 2-я школа была признана лучшей в бригаде ШППО, так как полностью выполнила задачу по подготовке пилотов в установленные сроки и, более того, отработала в этот период безаварийно [16, с. 31].

В июне 1943 года в связи со срочной потребностью в курсантах, окончивших обучение на УТ-2, и напряженным положением с авиационным горючим УБПФ направило школам распоряжение о сокращении летной программы на 6 часов 20 минут. Разрешалось сокращать количество полетов и по другим основаниям, 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» [16, с. 31].

По этой директиве летные группы делились на две подгруппы. В первую половину летного дня на полеты выводилась одна подгруппа. С нелетающими курсантами организовывались теоретическая учеба, тренировка на приборах и физическая подготовка. За счет указанного времени не менее 5 часов в неделю курсанту отводилось на чтение военно-политической и художественной литературы. Отменялись встречи курсантами сажащихся и сопровождение рулящих самолетов.

Как такового выпуска (как единого дня) в школе не существовало. Выпуски заканчивали обучение по программе, курсанты отправлялись в летные училища ВМФ (ВМАУ им. И.В. Сталина и ВМАУ им. С.А. Леваневского), и начинался новый набор курсантов. С мая 1943 года в школе начался новый, второй набор курсантов.

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» [16, с. 32]. С учетом 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 человек.

В первой половине 1943 года в морской авиации произошли существенные изменения: были упразднены авиабригады, имевшие смешанный состав авиатехники, и созданы специализированные авиаполки (истребительные, бомбардировочные, минно-торпедные и др.). Такой подход не мог не затронуть авиационные вузы морского флота, и теперь каждая школа пилотов стала готовить кадры для «своего» училища. 2-я ШППО занималась подготовкой курсантов для ВМАУ им. Сталина; 3-я ШППО для ВМАУ им. Леваневского, а 1-я для 3-го ВМАУ.

В целом план подготовки пилотов в 1943 году во 2-й ШППО был выполнен на 116,9 %. Окончили обучение в школе 514 курсантов. В ВМАУ им. Сталина были отправлены 290 человек, в ВМАУ им. Леваневского – 66, в 3-й запасной авиаполк – 144, оставлены инструкторами в школе 14 человек. Общий налет школы за 1943 год – 158 524 посадки, 37 082 часа 5 минут. За год в школе было 62 летных происшествия, в результате которых было разбито четыре У-2 и погиб один курсант [16, с. 33; 20, л. 248–249].

Вместе с тем процесс комплектования уже в 1943 году был затруднен в связи с истощением людских ресурсов. Так, подполковник Кузнецов докладывал начальнику штаба Уральского военного округа генерал-майору А.И. Малинину, что 2-й школе директивой Главного Управления ВВС ВМФ № 68251/с от 14 июля 1943 г. дана контрольная цифра вербовки в ВМАУ им. С.А. Леваневского – 50 человек юношей, в возрасте 16–18 лет с образованием 8–9 классов, годных по состоянию здоровья к летной службе.

Однако, как докладывал начальник школы, «наличие в районах базирования школы – Куеда и Чернушка Молотовской области юношей в возрасте 16 лет 1927 г. рождения, удовлетворяющих условиям приема в ВМАУ не обеспечивает выполнение плана вербовки полученного школой даже по количеству: так в Куединском районе из общего числа 398 человек 1927 г. рождения, с образованием 8 классов и выше только 9 человек. Такое же примерно положение и в Чернушинском районе» [14, л. 207].

Начальник беспокоился из-за возможности срыва комплектования и просил разрешения произвести вербовку 50 добровольцев 1926 года рождения еще в трех районах и просил содействия в этом со стороны соответствующих военкоматов [14, л. 207].

Таким образом, к 1 июля 1943 года школа смогла набрать 94 человека, из которых 78 было принято. Из числа принятых 28 человек были зачислены на курс пилотов и 50 отправлены в ВМАУ им. С.А. Леваневского [14, л. 163].

Набор курсантов продолжался и дальше, что позволило школе иметь в декабре 1943 года 602 курсанта, 2 смершовца, 192 офицера, 130 сержантов и 80 рядовых [14, л. 248].

Вместе с тем обозначилась еще одна проблема набора – это качество контингента курсантов. Так, в своем рапорте на имя начальника ВВС ВМФ о втором наборе во 2-ю школу полковник Кузнецов докладывал: «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» [16, с. 31].

Действительно, обучение в школе не обходилось без нарушений воинской дисциплины. Так, в октябре 1942 года было зафиксировано 13 таких проступков. С увеличением числа курсантов в школе возросло и количество нарушений воинской дисциплины. В ноябре было зафиксировано 36 случаев нарушения воинской дисциплины [12, л. 33], а в декабре – 42 нарушения, из которых 16 были грубыми [12, л. 34].

Случались в школе и летные происшествия: вынужденные посадки (из-за потери ориентировки, вытекания масла из бака, наличия воды в карбюраторе и взлета на непрогретом двигателе и др.) [12, л. 34].

В докладе партактиву школы о состоянии воинской дисциплины 28 июня 1943 года говорилось: «Исключительно велико число лиц получивших взыскания – 223 человека за 1943 год из 796 человек или 28 %» [17, л. 58].

Кроме того, отмечалось массовое искривление дисциплинарной практики командирами. Так, из 223 взысканий было наложено 133 ареста, т.е. практически в каждом втором случае нарушений воинской дисциплины командиры сразу же объявляли взыскание в виде ареста с содержанием на гауптвахте. Из состава курсантов второго набора 2-й ШППО в 1943 году 22 человека были отправлены в штрафные части, 6 человек осуждены судом Ревтрибунала и 1 арестован органами контрразведки СМЕРШ [16, с. 32].

С марта 1944 года школа стала комплектоваться курсантами 3-го набора. Учитывая негативный опыт второго набора, в соответствии с приказом НК ВМФ № 0680 от 8 сентября 1943 года для подготовки кадров в интересах укомплектования ШППО была сформирована Подготовительная школа летчиков при ВМАТУ им. Молотова по штату № 030/371 (г. Молотов). Начальником школы с октября 1943 года был назначен полковник Головач Степан Федорович. Заместителем начальника школы по политической части становится майор Н.А. Агафонов [21, л. 31].

Школа произвела набор – 743 человека, занятия начались с 1 ноября 1943 года. Основное обучение было теоретическим. Для изучения общеобразовательных дисциплин обучаемые были разделены на три потока: четыре классных отделения обучались по программе 10-го класса, десять классных отделений – по программе 9-го класса и еще 10 отделений – по программе 8-го класса. Наряду с предметами общеобразовательной школы курсанты изучали историю и тактику ВВС, военно-морскую историю, военную топографию, уставы и другие общевойсковые дисциплины [16, с. 32].

К лету 1944 года школа насчитывала 79 человек постоянного состава, 57 вольнонаемных и 720 курсантов [22, л. 55]. С 1 июля 1944 года курсанты вышли в лагерь, где их знакомили с азами летной практики. Две роты школы проходили эту практику на техническом аэродроме ВМАТУ (правый берег Камы, д. В. Курья), а одна рота на аэродроме ЛИС (летно-испытательной станции) завода № 19 им. Сталина, д. Фролы. При этом полеты на последнем

аэродроме организовывались утром до 9.00 и вечером с 17.00–18.00 до конца летного дня, так как в остальное время аэродром работал на прием грузов для завода. Полеты на планерах были категорически запрещены руководством завода. Поэтому планерная подготовка курсантов была исключена. На каждого курсанта было запланировано 5–6 ознакомительных полетов на У-2 – управление самолетом по прямой и разворот на 180°. В программу также входили прыжки с парашютом для курсантов, достигших 18 лет [23, л. 78–79].

Первый выпуск и отправка 708 курсантов во 2-ю и 3-ю ШЛПО состоялся в августе 1944 года. После этого приказом НК ВМФ № 0577 от 15 июля 1944 года школа перебазировалась в г. Куйбышев и была преобразована в 1-е Подготовительное военно-морское авиационное училище с подчинением во всех отношениях школ летчиков первоначального обучения командиру дивизии (ШЛПО, бывшая бригада ШЛПО). Срок выполнения всех мероприятий был установлен до 1 сентября 1944 года. Второй выпуск был произведен в 1945 году и составил всего 28 человек, окончивших программу 10-х классов. Курсанты младших потоков были переведены в старшие классы и оставлены в училище [16, с. 34; 24, л. 3]³.

В 1944 году для повышения квалификации преподавателей и освоения опыта Великой Отечественной войны по распоряжению УБПФ 13 преподавателей школы были направлены на стажировку в действующие части ВВС флотов и на курсы усовершенствования [16, с. 34].

Благодаря этим усилиям третий набор курсантов оказался значительно лучше предыдущего, и за шесть месяцев 1944 года 2-я школа подготовила 565 курсантов. Но план боевой подготовки был выполнен только на 60 %, так как в июле-августе школа не летала из-за отсутствия авиационного горючего [25].

С момента поступления горючего в сентябре и до конца года личный состав школы старался максимально использовать малейшую возможность летать, что позволило выполнить план подготовки летчиков в 1944 году на 98,4 % и выпустить 874 человека [16, с. 34].

На последнем этапе войны система первоначальной летной подготовки в ВВС ВМФ вновь претерпела ряд изменений. Командование флота принимает решение о ликвидации наиболее слабой 1-й школы, а 2-ю (Куединскую) было решено перевести в ст. Безенчук Куйбышевской области, так как базировавшееся там ВМАУ передислоцировалось в г. Николаев [20, л. 349]. Соответствующий приказ был подписан 8 июля 1944 года, а весь процесс передислокации должен был быть завершен к 1 февраля 1945 года.

2-я и 3-я школы пилотов переименовываются в ШЛПО и пополняются четвертыми эскадрильями (за счет расформированной 1-й), полностью перейдя на обучение курсантов на самолете УТ-2.

В связи со специализацией школ произошло очередное сокращение сроков обучения курсантов до 8,5 месяцев, утвержденное начальником УБПФ с 1 января 1944 года. Однако уже 23 мая 1944 года принимается новый учебный план, и все летное обучение в 1944 году школы вели по КУЛП УТ-2 1944 года с общим средним налетом на курсанта 50 часов 48 минут [16, с. 33].

Проведенная в первом полугодии 1944 года начальником летной инспекции проверка учебно-летной работы в дивизии ШЛПО установила, что переход к обучению с самолета У-2 на УТ-2 проведен быстро и безболезненно, с достижением 90 % выхода на старт самолетов и успешным вводом в строй молодых инструкторов [16, с. 33].

При этом инспекция отмечала традиционные недостатки в дисциплине, внешнем виде военнослужащих, в организации внутренней службы и случаи воздушного хулиганства как курсантов, так и инструкторов.

³ 1-е Подготовительное ВМАУ в г. Куйбышеве было расформировано в 1948 году.

После отправки выпускников по училищам 2-я школа приступила к перебазированию. Процесс передислокации растянулся на три месяца из-за проблем с получением необходимых железнодорожных вагонов и полностью завершился только к 1 марта 1945 года.

Вместе с тем в соответствии с директивой начальника УБПФ от 7 февраля 1945 года школа закончила переход на обучение курсантов ночным полетам на самолете По-2. В связи с этим теоретическая подготовка увеличилась на 100 часов, а ночной налет на 11 часов 15 минут. Таким образом, срок обучения в школе возрос с 8 до 9 месяцев [16, с. 35]. Но и в этом морская авиация значительно уступала армейской, где на обучение ночных экипажей выделялось 95 часов 40 минут [26, с. 113].

К концу войны, по состоянию на 15 января 1945 года, список личного состава 2-й школы первоначального обучения ВВС ВМФ на ст. Безенчук включал: 288 летчиков-офицеров, 152 сержанта, 16 рядовых и 870 курсантов. Всего 1326 военнослужащих и 43 вольнонаемных служащих [24, л. 3].

После окончания войны в декабре 1945 года 2-я школа была ликвидирована, а техника и личный состав передан в 3-е ВМАУ г. Таганрога.

Всего за годы войны 2-я школа подготовила 1492 курсанта, а общий налет составил 109 479 часов. В том числе курсантский налет составил 92 615 часов 24 минуты, т.е. средний налет на каждого курсанта составил 62 часа 4 минуты, что было выше плановых заданий (в 1944 году план был 50 часов 48 минут, а в 1945-м – 62 часа 3 минуты). Начальник школы был награжден орденом Ленина, орденом Отечественной войны I степени и орденом Красного Знамени. Еще 8 военнослужащих школы были награждены орденом Красного Знамени, 30 человек – орденом Красной Звезды, и 32 – медалью «За боевые заслуги» [25; 16, с. 35].

Таким образом, первоначальная недооценка командованием ВМФ морской авиации и ее роли в боевых действиях на море привели к недостаточному вниманию к авиационным вузам и их проблемам, решать которые приходилось реактивно, по мере их возникновения, в ходе войны. В условиях дефицита времени и острой потребности в ускоренной подготовке кадров для морской авиации командование ВМФ не склонно было экспериментировать в этом вопросе, а чаще всего просто копировало тот опыт и те наработки, которые были уже сделаны в ВВС РККА, избегая тем самым ошибок и лишних затрат времени и усилий.

Создание школ первоначальной подготовки пилотов, а затем и подготовительной школы давало возможность выстроить стройную систему обучения авиационных кадров для ВМФ, это позволяло сократить сроки подготовки морских летчиков при сохранении приемлемого качества выпускников. Способствовала этому и постепенно вводившаяся со второй половины 1943 года специализация учебных заведений, давшая результат только к середине 1944 года.

Кроме того, в условиях низкого базового образовательного уровня курсантов переход на выпуск сержантского, а не офицерского состава был вполне оправдан и закономерен.

В то же время сам учебный процесс характеризовался постоянным изменением учебных планов, поиском оптимальных организационных структур и мест дислокации, бесконечной передачей авиационной техники. Это, конечно, не способствовало планомерности и успешности подготовки кадров. Сказывались на качестве подготовки пилотов невысокая воинская дисциплина, бытовая неустроенность, а также истощение людских ресурсов, годных к летной работе к середине войны.

Вместе с тем, несмотря на все эти недостатки, школа пилотов полностью справилась с задачей первичной подготовки курсантов и обеспечила военные морские авиационные училища необходимыми кадрами, внося свой достойный вклад в достижение победы в Великой Отечественной войне.

Список литературы

1. Артемьев А.М. Морская авиация России. – М.: Воен.изд-во, 1996. – 240 с.
2. Швабедиссен В. Сталинские соколы: Анализ действий советской авиации в 1941 – 1945 гг. / пер. с англ. – Минск: Харвест, 2001. – 528 с.
3. Астраханцев О.Н. О количестве подготовленных авиационных кадров в военно-учебных заведениях ВВС в годы Великой Отечественной войны // Вестн. Брянск. ун-та. – 2016. – № 1. – С. 17–21.
4. Федоренко Н.И. Подготовка летных кадров в 1939–1941 годах [Электронный ресурс] // Воен.-ист. журн. – 1976. – № 4. – URL: <http://pro-samolet.ru/air-battles/549-training-of-pilots-in-world-war-2> (дата обращения: 08.04.2020).
5. Герасимов В.Л. Состояние авиации Военно-Морского Флота накануне Великой Отечественной войны // Изв. Сарат. ун-та. Новая серия. – 2013. – Т. 13. – Сер.: История. Междунар. отношения. – Вып. 1. – С. 38–43.
6. Скворцова М.П. Из письма Р.В. Рязановой // Куединский краеведческий музей. Рукописный фонд.
7. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ (Архив Военно-Морского Флота). Ф. 120. Оп. 0546. Д. 4.
8. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 34. Д. 7.
9. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 0546. Д. 16.
10. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 608. Д. 4.
11. Малахов Д.Н. Организационное строительство ВВС РККА накануне Великой Отечественной войны // Ярослав. пед. вестн. – 2010. – № 2. – С. 71–75.
12. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 34. Д. 6.
13. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 0548. Д. 48.
14. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 35. Д. 11.
15. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 42. Д. 13.
16. Карташев А.В. Первоначальное обучение морских летчиков в годы Великой Отечественной войны // Воен.-ист. журн. – 2011. – № 5. – С. 28–35.
17. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 34. Д. 15.
18. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 616. Д. 32.
19. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 35. Д. 51.
20. Фонд Управления дивизии школ летчиков первоначального обучения ВВС ВМФ // АВМФ. Ф. 120. Оп. 616. Д. 4.
21. Фонд военно-морского авиационно-технического училища // АВМФ. Ф. 900. Оп. 14. Д. 4.

22. Фонд военно-морского авиационно-технического училища // АВМФ. Ф. 900. Оп. 10. Д. 19.
23. Фонд военно-морского авиационно-технического училища // АВМФ. Ф. 900. Оп. 10. Д. 20.
24. Фонд военно-морского авиационно-технического училища // АВМФ. Ф. 900. Оп. 10. Д. 25.
25. Наградной лист полковника И.Д. Кузнецова, представляемого к ордену Красного Знамени от 19 сентября 1944 г. [Электронный ресурс]. – URL: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie50592354/ (дата обращения: 18.04.2020).
26. Федорова А.В. Подготовка экипажей к полетам в ночных условиях на Южном Урале в годы Великой Отечественной войны // Изв. Самар. науч. центра Рос. акад. наук. – 2017. – Т.19, № 3. – С. 111–115.

References

1. Artem'ev A.M. Morskaya aviatsiya Rossii [Russian Naval Aviation]. Moscow, Voennoe izdatel'stvo, 1996, 240 p.
2. Shvabedissen V. Stalinskie sokoly: Analiz deistvii sovetskoi aviatsii v 1941 – 1945 gg. [Stalin's Falcons: An Analysis of the Actions of Soviet Aviation in 1941–1945]. Minsk, Kharvest, 2001, 528 p.
3. Astrakhansev O.N. O kolichestve podgotovlennykh aviatsionnykh kadrov v voenno-uchebnykh zavedeniakh VVS v gody Velikoi Otechestvennoi voyny [On the Number of Trained Aviation Personnel in the Military Educational Institutions of the Air Force During the Great Patriotic War]. *Vestnik Bryanskogo Universiteta*, 2016, no 1, pp. 17–21.
4. Fedorenko N.I. Podgotovka letnykh kadrov v 1939 – 1941 godakh [Flight Training in 1939–1941], available at: <http://pro-samolet.ru/air-battles/549-training-of-pilots-in-world-war-2> (accessed 08 April 2020).
5. Gerasimov V.L. Sostoianie aviatsii Voenno-Morskogo Flota nakanune Velikoi Otechestvennoi voyny [The State of the Aviation of the Navy on the Eve of the Great Patriotic War]. *Izvestiia Saratovskogo Universiteta*. Novaia seriia, 2013, vol. 13, Seriya: Istoriya. Mezhdunarodnye otnosheniia, iss. 1, pp. 38–43.
6. Skvortsova M.P. Iz pis'ma R.V. Ryzanovoi [From a Letter to R.V. Ryazanova]. Kuedinskii kraevedcheskii muzei. Rukopisnyi fond.
7. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF (Arhiv Voenno-Morskogo Flota), f. 120, op. 0546, d. 4.
8. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 34, d. 7.
9. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 0546, d. 16.
10. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 608, d. 4.
11. Malakhov D.N. Organizatsionnoe stroitel'stvo VVS RKKA nakanune Velikoi Otechestvennoi voyny [Organizational Construction of the Red Army Air Force on the Eve of World War II]. *Iaroslavskii Pedagogicheskii Vestnik*, 2010, no 2, pp. 71–75.
12. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 34, d. 6.
13. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 0548, d. 48.
14. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 35, d. 11.
15. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 42, d. 13.
16. Kartashev A.V. Pervonachal'noe obuchenie morskikh letchikov v gody Velikoi Otechestvennoi voyny [Initial Training of Naval Pilots During the Great Patriotic War]. *Voenno-Istoricheskii Zhurnal*, 2011, no 5, pp. 28–35.
17. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 34, d. 15.
18. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 616, d. 32.
19. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 35, d. 51.
20. Fond Upravleniia divizii shkol letchikov pervonachal'nogo obucheniia VVS VMF [Management Fund of the Division of Pilot Schools for Initial Training of the Navy Air Force]. AVMF, f. 120, op. 616, d. 4.
21. Fond voenno-morskogo aviatsonno-tekhnicheskogo uchilishcha [Fund of the Naval Aviation Technical School]. AVMF, f. 900, op. 14, d. 4.
22. Fond voenno-morskogo aviatsonno-tekhnicheskogo uchilishcha [Fund of the Naval Aviation Technical School]. AVMF, f. 900, op. 10, d. 19.
23. Fond voenno-morskogo aviatsonno-tekhnicheskogo uchilishcha [Fund of the Naval Aviation Technical School]. AVMF, f. 900, op. 10, d. 20.
24. Fond voenno-morskogo aviatsonno-tekhnicheskogo uchilishcha [Fund of the Naval Aviation Technical School]. AVMF, f. 900, op. 10, d. 25.
25. Nagradnoi list polkovnika I.D. Kuznetsova, predstavliaemogo k ordenu Krasnogo Znameni ot 19 sentiabria 1944 g. [Colonel I.D. Kuznetsov, Presented for the Order of the Red Banner on September 19, 1944], available at: https://pamyat-naroda.ru/heroes/podvig-chelovek_nagrazhdenie50592354/ (accessed 18 April 2020).
26. Fedorova A.V. Podgotovka ekipazhei k poletam v nochnykh usloviiah na luzhnom Urale v gody Velikoi Otechestvennoi voyny [Training of crews for flights at night in the Southern Urals during the Great Patriotic War]. *Izvestiia Samarskogo Nauchnogo Tsentra Rossiiskoi Akademii Nauk*, 2017, vol. 19, no 3, pp. 111–115.