

**ПОДГОТОВКА ЭКИПАЖЕЙ К ПОЛЕТАМ В НОЧНЫХ УСЛОВИЯХ  
НА ЮЖНОМ УРАЛЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

© 2017 А.В. Федорова

Оренбургский государственный аграрный университет

Статья поступила в редакцию 06.04.2017

В статье исследуется проблема подготовки летчиков для авиации дальнего действия. Создание в 1942 г. авиации дальнего действия вызвало острую потребность в кадрах. В работе показано, что, учитывая горький опыт первых месяцев Великой Отечественной войны, промахи, неудачи и потери, командование уделяло большое внимание повышению уровня подготовки авиаторов. Прежде всего командование дальней авиации заимствовало многолетний опыт учебных заведений ВВС. При этом используются документы Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации, ранее недоступные для исследователей. Характеризуется 27-я запасная авиационная бригада, базирующаяся в Бузулуке Чкаловской (Оренбургской) области. В марте 1944 г. бригада была преобразована в учебную офицерскую авиационную дивизию ночных экипажей Военно-воздушных сил Красной Армии. Дается анализ подготовки ночных экипажей на самолетах ДБ-3 и Ил-4. Сделана попытка определить вклад 27-й учебной авиационной дивизии в победу в Великой Отечественной войне.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, дальняя авиация, Южный Урал, Бузулук, авиационная бригада, подготовка кадров, ночной экипаж.

Дважды Герой Советского Союза генерал-лейтенант авиации А.И. Молодчий писал в 1978 г.: «Об истребителях книг много. Боевые будни штурмовиков описаны меньше, потому что они нередко уходили за линию фронта и их боевую работу видно хуже. О делах ближних бомбардировщиков написано еще меньше по той же причине. Ну а что делала авиация дальнего действия, а это никому неизвестно. Летали далеко, как правило, ночью, а ночью темно. Вот и остается в нашей военной литературе темное место...»<sup>1</sup>.

К началу XXI века число исследований о советской авиации в годы Великой Отечественной войны<sup>2</sup> значительно пополнилось, однако в истории есть еще немало страниц, требующих изучения. В этой связи представляет интерес проблема подготовки экипажей к полетам в ночных условиях.

Дальняя авиация за всю свою историю имела несколько названий: до 1933 г. – тяжелобомбардировочная авиация (ТБА); в период 1934–1941 гг. – дальнебомбардировочная авиация (ДБА); 1942–1944 гг. – авиация дальнего действия (АДД); 1945 г. – 18-я воздушная армия; с 1946 г. – дальняя авиация.

Постановлением Государственного Комитета Обороны от 5 марта 1942 г. дальнебомбардировочную авиацию преобразовали в авиацию дальнего действия (АДД) с непосредственным подчинением Ставке ВГК. Командующим АДД был назначен генерал-майор авиации А.Е. Голованов, членом Военного совета – дивизионный

*Федорова Алла Владимировна, доктор исторических наук, профессор кафедры истории Отечества.  
E-mail: istogau@yandex.ru*

комиссар Г.Г. Гурьянов и начальником штаба – генерал-лейтенант авиации М.И. Шевелев.

Александр Евгеньевич Голованов начал свою боевую деятельность в 1941 г. командиром 212-го дальнебомбардировочного авиационного полка специального назначения для действий по объектам глубокого тыла противника в сложных метеорологических условиях и ночью<sup>3</sup>.

Полк оказался способным успешно выполнять сложные боевые задачи. Это и определило назначение А.Е. Голованова в августе 1941 г. на должность командира отдельной 81-й дальнебомбардировочной авиационной дивизии специального назначения, подчиненной непосредственно Ставке ВГК, а в марте 1942 г. – и командующим авиации дальнего действия<sup>4</sup>.

4-й отдел разведывательного управления ВВС Германии докладывал в те дни своему командованию: «Советским военным руководством приняты решительные меры и в удивительно короткий срок создан оперативный воздушный флот – АДД»<sup>5</sup>.

Успех АДД зависел от многих факторов, среди которых важную роль играла подготовка опытных кадров. Дальняя авиация нуждалась в школах, авиаучилищах, центрах, выпускающих в боевые полки летчиков и экипажи. В декабре 1940 г. определили новый порядок набора курсантов в военные авиационные школы – путем отбора кандидатов из очередных призывов молодежи на военную службу. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 25 февраля 1941 г. устанавливалась новая система подготовки летчиков, авиационных инженеров и техников. Было введено три типа военных школ с сокращен-

ными сроками обучения: школы первоначального обучения с продолжительностью учебы в мирное время – четыре и в военное время – три месяца; школы военных пилотов со сроком обучения в мирное время – девять и в военное время – шесть месяцев; авиационные училища со сроком обучения в мирное время – два и в военное время – один год. Часть авиаторов готовили в учебных бригадах и дивизиях. Чтобы удовлетворить все возрастающую потребность фронтов в кадрах, потребовалось перейти по разработанному в мирное время плану на сокращенные сроки обучения.

Летный состав пополнялся отдельными экипажами и летчиками, подготовленными и на Южном Урале. Приказом НКО в марте 1942 г. была организована 27-я запасная авиационная бригада авиации дальнего действия (АДД) с местом базирования в г. Бузулук Чкаловской (ныне – Оренбургской) области. Бригада имела своим назначением готовить для действующей армии экипажи, летающие ночью<sup>6</sup>. Уничтожение крупных авиационных баз, учебных центров, разрушение объектов авиационной промышленности, нефтепромыслов и заводов, производящих горючие материалы, возлагалось на дальнебомбардировочную авиацию. Перед истребительной авиацией ставилась задача вести борьбу с вражескими самолетами в воздухе.

Бригаду возглавил полковник Василий Андреевич Картаков. Военным комиссаром бригады назначили Василия Петровича Комиссарова, начальником штаба – подполковника Владимира Карповича Богданова. Бригада формировалась на базе 73-го авиаполка (АП), 182-го батальона аэродромного обслуживания (БАО), входивших в состав Южно-Уральского военного округа (ЮжУрВО), и подразделений, прибывших из действующей армии.

Подготовка велась по программе высших школ. Помимо своей основной работы бригада на протяжении 1942 г. и в начале 1943 г. сосредоточила у себя весь личный состав расформированных частей авиации дальнего действия (АДД), что «вынудило» создать при бригаде не предусмотренный штатом специальный резервный авиаполк (РАП). За время своего существования через РАП было «пропущено» 3548 человек всех авиационных специальностей<sup>7</sup>.

Основной задачей учебной бригады стала подготовка в требуемом количестве летчиков, хорошо владеющих техникой пилотирования и всеми видами боевого применения самолета (стрельба, высотные и штурманские полеты, воздушный бой). Подготовка ночных экипажей велась вначале на самолете ДБ-3а. ДБ-3 – это дальний бомбардировщик, разработанный в ОКБ-39 под руководством С.В. Ильюшина. На этом самолете летчик В.К. Коккинаки установил в 1936 г. несколько международных рекордов. С

двигателями М-85 при нормальной полетной массе 7000 кг с 1000 кг бомб на внутренней подвеске и полным комплектом оборонительного вооружения из трех пулеметов ШКАС с общим боезапасом 2500 патронов серийный самолет ДБ-3 развивал максимальную скорость 400 км/ч на высоте 4500 м.<sup>8</sup> Дальность полета ДБ-3 достигала 4000 км с боевым грузом 500 кг. Такая большая дальность полета нового бомбардировщика объяснялась не только высоким аэродинамическим совершенством самолета, но и наличием у него значительного запаса топлива и масла (около 33% максимальной взлетной массы). В 1937 г. первые самолеты ДБ-3 поступили на вооружение в части дальнебомбардировочной авиации советских ВВС. Это были машины, по своим летно-тактическим характеристикам значительно превосходящие аналогичные зарубежные бомбардировочные самолеты, прежде всего самолеты военно-воздушных сил фашистской Германии.

В серии самолет получил обозначение ЦКБ-30, или ДБ-3. Самолеты принимали участие в советско-финской войне зимой 1939-1940 года, в Великой Отечественной войне и в советско-японской войне в качестве основных дальних бомбардировщиков ВВС РККА, в качестве торпедоносцев в ВВС ВМФ, а также в качестве транспортных самолетов, буксировщиков планеров и разведчиков<sup>9</sup>.

На протяжении 1942 г. ночные экипажи комплектовались летчиками, стрелками-бомбардирами, воздушными стрелками-радистами и воздушными стрелками расформированных полков действующей армии, направленных с этой целью в распоряжение 27-й запасной авиабригады (ЗАБ), из числа летчиков, освоивших в 7-м запасном авиаполку (ЗАП) дневную программу до формирования бригады. Летчики демонстрировали высокую воздушную выучку.

27-31 мая 1942 г. деятельность бригады проверяла инспекция АДД под руководством заместителя командующего АДД генерал-майора авиации Н.С. Скрипко. На различных должностях в Военно-воздушных силах Н.С. Скрипко находился с 1924 года. В 1938 году окончил Высшую летно-тактическую школу. С 1940 года стал командовать дальнебомбардировочным авиакорпусом. В марте 1942 года была создана авиация дальнего действия. Во главе АДД И.В. Сталин поставил бывшего подчиненного Н.С. Скрипко А.Е. Голованова. Николай Семенович стал его заместителем, исполняя эту должность до конца войны. Награжден 3 орденами Ленина, Октябрьской Революции, 5 орденами Красного Знамени, орденами Суворова 1 и 2 степени, Кутузова 1 и 2 степени.

Большое внимание в бригаде уделялось обобщению и распространению боевого опыта. Газета «Правда» писала в 1942 г.: «Накопленный

боевой опыт и умение воевать – это драгоценное сокровище, которое принадлежит всей нашей армии, всему нашему народу»<sup>10</sup>.

Молодое поколение обучали опытные командиры, внушали им, что в ночном полете, как правило, кто первый увидит противника – тот и победил, что внимательность и осторожность – составные части мужества.

Величайшая нагрузка по подготовке летчиков ложилась на летчиков-инструкторов. Летно-инструкторский состав авиабригады в 1942 г. выглядел следующим образом: самолет ДБ-3 обслуживало 26 человек, Ил-4 – 11 (в 1943 г. – 17), эти инструкторы работали только днем. В ночное время инструктаж проводили в 1942 г. на самолете ДБ-3 – 9 человек, на самолете Ил-4 – 8 человек (в 1943 году их число выросло до 37)<sup>11</sup>.

Накануне Великой Отечественной войны самолеты ДБ-3 в дальнебомбардировочной авиации составляли до 86%, ТБ-3 – 14%, новейших машин ТБ-7 в строевых частях было всего 11<sup>12</sup>.

В 1942 г. 27-я учебная авиабригада отправила в действующую армию 28 экипажей, готовых к полетам в ночных условиях, что составило 18% плана АДД (7-й ЗАП), за это же время 44-й ЗАП подготовили 48 дневных экипажей<sup>13</sup>.

Летчик А.И. Молодчий вспоминал: «Наши экипажи научились летать в любое время суток в самых сложных метеорологических условиях... мы стали сильными. Нам теперь по плечу была любая, самая трудная задача»<sup>14</sup>.

На основании приказа НКО СССР №03332 23 февраля 1943 г. в командование бригадой вступил полковник Анатолий Георгиевич Гусев. 21 июня 1943 г. заместителем командира бригады назначили Василия Павловича Кендюхова<sup>15</sup>.

Одну эскадрилью 44-го запасного авиаполка (ЗАП) в сентябре 1943 г. перевели на ночную работу. В начале 1943 г. самолетный парк 7-го запасного авиаполка (ЗАП) обновили полностью и укомплектовали самолетами Ил-4, 44-й запасной авиаполк (ЗАП) укомплектовали самолетами Ил-4 к августу 1943 г. Основная масса авиаторов добросовестно училась, используя для этого каждый свободный час. Занятия в полевых условиях проводились под девизом «Коммунист и комсомолец – мастер своего дела, бьет врага наверняка». К полетам ночью допускались только те летчики, которые в совершенстве владели техникой пилотирования по приборам. Никаких скидок, уступок и исключений не делалось никому.

Из 11329 ночных полетов в 1943 г., как отмечается в архивном документе, «не было ни одного случая потери пространственного положения в наиболее сложной стадии ночного полета – на взлете или на разворотах после взлета».

По годовому плану АДД 27-я авиабригада в 1943 г. должна была подготовить 125 ночных экипажей, фактически обучили 100 ночных экипажей, из них 90 экипажей подготовил 7-й ЗАП

и 10 – 44-й ЗАП<sup>16</sup>. Кроме того, бригада отправила в действующие части 30 экипажей, частично приступивших к ночным полетам. Обучение ночных экипажей проводилось по программе АДД, рассчитанной на 95 часов 40 минут.

Показатели летной работы в 1943 г. возросли по сравнению с 1942 г. В частности, учебный полет на один списочный самолет Ил-4 увеличился в 2 раза. Основную тяжесть участия в боевых действиях вынес бомбардировщик Ил-4. В середине войны максимальная скорость его достигла 450 км/час. Его нельзя было без риска больших потерь днем выпускать для выполнения заданий без сопровождения истребителей. Поэтому с осени 1941 г. до лета 1943 г. Ил-4 использовались ночью. Когда истребителей стало поступать на фронт достаточно, то вернулись к мысли о применении Ил-4 для выполнения заданий днем. Этот вопрос обсуждался в Политбюро ЦК ВКП(б) и Государственном Комитете Обороны. «Сейчас уже не 1941 г., – говорил Главнокомандующий И.В. Сталин, – когда у нас было недостаточно истребителей и Ил-4, вылетая днем без охраны, несли при этом большие потери... Мы имеем теперь столько истребителей, что можем обеспечить сопровождение бомбардировщиков Ильюшина. Нас не удовлетворяет только ночная работа Ил-4, нам не хватает дневных бомбардировщиков. Необходимо Ил-4 использовать для дневной бомбардировки»<sup>17</sup>. Лучших показателей летной работы в 1943 г. добился 44-й запасной авиаполк (ЗАП), подготовивший 123 дневных экипажа и 10 ночных экипажей<sup>18</sup>.

Постановлением ГКО от 6 декабря 1944 г. АДД реорганизовали в 18-ю воздушную армию (ВА)<sup>19</sup>. 27-я учебная авиационная дивизия вошла в состав 18-й воздушной армии ВВС Красной Армии и была переименована в 27-ю учебную офицерскую дивизию ночных экипажей. Авиаполки стали именоваться учебными офицерскими (УОАП)<sup>20</sup>.

Дивизия в 1944 г. подготовила 219 ночных экипажей, из них 7-й УОАП – 117<sup>21</sup> и 44 УОАП – 102 ночных экипажа. Кроме того в 1944 г. учебная дивизия подготовила выпуск курсантов Новосибирской школы – 142 летчика и выпуск школы ночных летчиков<sup>22</sup>.

Инструкторы работали с полной отдачей. Летчик-инструктор ст. лейтенант Михайлов (44-й учебный офицерский авиаполк) за один лишь октябрь 1944 г. налетал с пилотами 60 часов и подготовил 3 экипажа<sup>23</sup>. Примеры самоотверженного труда показали ст. лейтенанты Зеленев, Задорожный, Болванович, лейтенанты Дудников, Осадчий, Солдатов, Величай и др.

Генерал-лейтенант авиации И.И. Терентьев<sup>24</sup> дал следующую оценку подготовке летных кадров: «В итоге работы за 1944 год по всем показателям вышли на 1-е место из вузов 18-й воздушной армии – 27 учебная авиационная

дивизия и Челябинское Краснознаменное училище штурманов и стрелков-радиов».

В период Великой Отечественной войны в течение 1942-1944 гг. 27-я учебная офицерская дивизия подготовила и отправила в действующие части 347 ночных и 30 дневных экипажей. Статистика такова: подготовлено в 1942 г. – 28 ночных экипажей, в 1943 г. – 100 ночных экипажей, а также 30 дневных, в 1944 г. – 219 ночных экипажей<sup>25</sup>.

Многие выпускники учебной дивизии принимали участие в боевых действиях по завоеванию господства в воздухе между советскими и немецко-фашистскими ВВС<sup>26</sup>. На завершающем этапе Великой Отечественной войны 18-я воздушная армия во взаимодействии с фронтовой авиацией поддерживала все основные наступательные операции, развернувшиеся на советско-германском фронте в 1945 году.

В ходе Висло-Одерской, Восточно-Прусской, Нижне-Силезской, Восточно-Померанской, Венской, Берлинской наступательных операций соединения армии наносили массированные бомбовые удары по крупным очагам сопротивления, железнодорожным узлам, аэродромам, портам и административно-промышленным центрам Германии.

Всего с 1 января по 8 мая 1945 года летчики 18-й воздушной армии выполнили 19164 самолетовылета, из них 13368 – ночью. На позиции противника было сброшено около 100 тысяч бомб общей массой 15 тысяч тонн, эвакуировано в тыл более 10 тысяч раненых, доставлено войскам 4 тысячи тонн грузов, разбросано над территорией противника около 2 млн листовок<sup>27</sup>.

Авиаторы, получившие подготовку в 27-й учебной авиадивизии, стали участниками указанных операций.

За образцовое выполнение заданий командования в деле подготовки летных экипажей и участие в разгроме фашистских захватчиков в 27-й авиадивизии были представлены к наградам в 1943 г. – 30 человек, в 1944 – 213, в 1945 – 27<sup>28</sup>.

Выпускников учебных дивизий отправляли на фронт. При появлении на тыловых аэродромах экипажей АДД летчиков спрашивали: «Что же самое неприятное на фронте?». И большинство обычно отвечали: «Самое неприятное – это нелетная погода. Самое томительное для нас – нелетные ночи».

Командование 27-й учебной офицерской дивизии уделяло большое внимание повышению уровня подготовки авиаторов, добываясь того, чтобы каждый член экипажа в совершенстве знал самолет, оборудование кабины, оружие, способы действий в различных условиях, тактику и технику противника.

Молодые экипажи быстро выросли, мужали, обретали силу, смекалку, находчивость, увереннее шли в стан врага, стремились с высоким

эффектом выполнять задания. Следуя примеру мастеров меткого удара, самолетовождения и техники пилотирования, они учились на лучших образцах мужеству и отваге. Безвестные и скромные вначале, часто занимали место в шере прославленных.

Командование АДД много внимания уделяло подготовке кадров: внимательно следило за их продвижением по службе, бережно и чутко относилось к судьбе каждого летчика, командира. Массовая и высококвалифицированная подготовка кадров обеспечила не только восполнение потерь, но и обусловила рост могущества АДД.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Молодчий А.И. Самолеты уходят в ночь. Хроника экипажа бомбардировщика авиации дальнего действия. Киев: Молодь, 1979. С.236.
- <sup>2</sup> Панькин В.Е. Военно-воздушные силы в Великой Отечественной войне // Военно-исторический журнал. 1985. №7. С.47-50.
- <sup>3</sup> См.: Голованов А.Е. Дальняя бомбардировочная. М.: ООО «Дельта НБ», 2004. 630 с.
- <sup>4</sup> Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской Армии в Великой Отечественной войне. 1941-1945. М.: Наука, 1985. С.275.
- <sup>5</sup> Красная звезда. 1967. 5 марта.
- <sup>6</sup> Центральный архив Министерства обороны РФ (далее – ЦАМО РФ). Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.2.
- <sup>7</sup> Там же.
- <sup>8</sup> См.: Из истории советской авиации: Самолеты ОКБ имени С.В. Ильюшина / Г.В. Новожилов, Д.В. Лещинер, В.М. Шейнин и др. / Под ред. Г.В. Новожилова. М.: Машиностроение, 1985. С.30.
- <sup>9</sup> Шавров Б.Б. История конструкции самолетов в СССР 1938-1950 гг. 3-е изд., исправл. М.: Машиностроение, 1994. С.28.
- <sup>10</sup> Правда. 1942. 28 сентября.
- <sup>11</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.8.
- <sup>12</sup> Там же. Ф.35. Оп.11282. Д.20. Л.242.
- <sup>13</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.5.
- <sup>14</sup> Молодчий А.И. Указ. соч. С.175.
- <sup>15</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.3.
- <sup>16</sup> Там же. Л.11.
- <sup>17</sup> Яковлев А.С. Цель жизни. М.: Политиздат, 1968. С.161.
- <sup>18</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.12.
- <sup>19</sup> Цыкин А.Д. От «Ильи Муромца» до ракетноосца. М.: Воениздат, 1975. С.73.
- <sup>20</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.4.
- <sup>21</sup> Там же. Ф.21948. Оп.542068. Д.1.
- <sup>22</sup> Там же. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.18.
- <sup>23</sup> Там же. Л.56.
- <sup>24</sup> Кожевников М.Н. Указ. соч. С.275.
- <sup>25</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.17.

<sup>26</sup> Палашевский И. Действия советских ВВС по аэродромам противника // Военно-исторический журнал. 1976. №9. С.24-25.

<sup>27</sup> [https://ru.wikipedia.org/wiki/18-я воздушная армия \(СССР\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/18-я_воздушная_армия_(СССР)) (дата обращения: 15.03.2017).

<sup>28</sup> ЦАМО РФ. Ф.20087. Оп.1. Д.3. Л.135.

**TRAINING OF AIRCREWS FOR NIGHT FLIGHTS  
IN THE SOUTHERN URALS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR**

© 2017 A.V. Fedorova

Orenburg State Agrarian University

The author examines the problem of pilot training for the long-range aviation. The creation of long-range aviation in 1942 caused an acute requirement for personnel. Taking into account the misses, failures, losses, and bitter experience of the first months of the Great Patriotic War, the military command paid sufficient attention to raising the level of training of airmen. First of all, the command of long-range aviation borrowed longtime training experience of the educational institutions of the Air Forces. The author used the documents from the Central Archive of the Ministry of Defense of the Russian Federation, which previously were not available to researchers. She examines the history of the 27th reserve aviation brigade which was based in town Buzuluk in Chkalovsk (Orenburg) region. In the March of 1944 the brigade was transformed into an officer training aviation division of the night crews of the Air Forces of the Red Army. The paper contains the analysis of training of night crews on the aircrafts DB-3 and IL-4. The author succeeded in determining the contribution of the 27th training aviation division to the Victory in the Great Patriotic War.

*Keywords:* Great Patriotic War, long-range aviation, South Ural, Buzuluk, aviation brigade, personnel training, night crew.