

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 ещё меньше по той же причине. Ну а что делала авиация дальнего действия, это никому неизвестно. Летали далеко, как правило, ночью, а ночью темно. Вот и остаётся в нашей военной литературе тёмное место...»

К началу XXI века число исследований о советской авиации в годы Великой Отечественной войны значительно пополнилось, однако в истории есть ещё немало страниц, требующих изучения. В этой связи представляет интерес проблема подготовки экипажей к полётам 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 комиссар Г.Г. Гурьянов, начальником штаба — генерал-лейтенант авиации М.И. Шевелёв.

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. 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, подчинённой непосредственно Ставке ВГК, а в марте 1942 г. — и назначение командующим авиацией дальнего действия.

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».

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 лётчиков и экипажи. В декабре 1940 г. определили новый порядок набора курсантов в военные авиационные школы — путём отбора кандидатов из очередных призывов молодёжи на военную службу. Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 25 февраля 1941г. устанавливалась новая система подготовки лётчиков, авиационных инженеров и техников. Были введены три типа военных школ с сокращёнными сроками обучения: школы первоначального обучения с продолжительностью учёбы в мирное время — четыре, в военное время — три месяца; школы военных пилотов со сроком обучения в мирное время — девять, в военное время — шесть месяцев; авиационные училища со сроком обучения в мирное время — два, в военное время — один год. Часть авиаторов готовили в учебных бригадах и дивизиях. Чтобы удовлетворить всё возрастающую потребность фронтов в кадрах, потребовалось перейти по разработанному в мирное время плану на сокращённые сроки обучения.

Лётный состав пополнялся отдельными экипажами и лётчиками, 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 городе Бузулуке Чкаловской (ныне Оренбургской) области. Бригада имела своим назначением готовить для действующей армии экипажи, летающие ночью.

Уничтожение крупных авиабаз, учебных центров, разрушение объектов авиационной промышленности, нефтепромыслов, заводов, производящих горючие материалы, возлагалось на дальнебомбардировочную авиацию, а перед истребительной авиацией ставилась задача вести борьбу с вражескими самолётами 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.

Основной задачей учебной бригады стала подготовка в требуемом количестве лётчиков, хорошо владеющих техникой пилотирования и всеми видами боевого применения самолёта (стрельба, высотные и штурманские полёты, воздушный бой). Подготовка ночных экипажей велась вначале на самолёте ДБ-3а. ДБ-3 — это дальний бомбардировщик, разработанный в ОКБ-39 под руководством С.В. Ильюшина. На этом самолёте лётчик В.К. Коккинаки установил в 1936 г. несколько международных рекордов. С двигателями М-85 при нормальной полётной массе 7000 кг с 1000 кг бомб на внутренней подвеске и полным комплектом оборонительного вооружения из трёх пулемётов ШКАС с общим боезапасом 2500 патронов серийный самолёт ДБ-3 развивал максимальную скорость 400 км/ч на высоте 4500 м. Дальность полёта ДБ-3 достигала 4000 км с боевым грузом 500 кг. Такая большая дальность полёта нового бомбардировщика объяснялась не только высоким аэродинамическим совершенством самолёта, но и наличием у него значительного запаса топлива и масла (около 33% максимальной взлётной массы). В 1937 г. первые самолёты ДБ-3 поступили

на вооружение в части дальнебомбардировочной авиации советских ВВС. Это были машины, по своим лётно-тактическим характеристикам значительно превосходящие аналогичные зарубежные бомбардировочные самолёты, прежде всего самолёты военно-воздушных сил фашистской Германии.

В серии самолёт получил обозначение ЦКБ-30, или ДБ-3. Самолёты 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 самолётов, буксировщиков планёров и разведчиков.

На протяжении 1942 г. ночные экипажи комплектовались лётчиками, стрелками-бомбардирами, воздушными стрелками-радистами и воздушными стрелками расформированных полков действующей армии, направленными с этой целью в распоряжение 27-й запасной авиабригады (ЗАБ) из числа лётчиков, освоивших в 7-м запасном авиаполку (ЗАП) дневную программу до формирования бригады. Лётчики 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.

(Справка: на различных должностях в Военно-воздушных силах Н.С. Скрипко находился с

1924 года. В 1938 году окончил Высшую лётно-тактическую школу, с 1940 г. стал командовать дальнебомбардировочным авиакорпусом. В марте 1942 года была создана авиация дальнего действия. Во главе АДД И.В. Сталин поставил бывшего подчинённого Н.С. Скрипко, А.Е. Голованова. Николай Семёнович стал его заместителем, исполняя эту должность до конца войны. Награждён тремя орденами Ленина, Октябрьской Революции, пятью 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». Молодое поколение обучали опытные командиры, внушали им, что в ночном полёте, как правило, кто первый увидит противника, тот и победил, что внимательность и осторожность — составные части мужества.

Величайшая нагрузка по подготовке лётчиков ложилась на лётчиков-инструкторов. Лётно-инструкторский состав авиабригады в 1942 г. выглядел следующим образом: самолёт ДБ-3 обслуживало 26 человек, Ил-4 — 11 (в 1943 г. — 17), эти инструкторы работали только днём. В ночное время инструктаж проводили в 1942 г. на самолёте ДБ-3 9 человек, на Ил-4

— 8 человек (в 1943 году их число выросло до 37).

Накануне Великой Отечественной войны самолёты ДБ-3 в дальнебомбардировочной авиации составляли до 86%, ТБ-3 — 14%, новейших машин ТБ-7 в строевых частях было всего 11. В 1942 г. 27-я учебная авиабригада отправила в действующую армию 28 экипажей, готовых к полётам в ночных условиях, что составило 18% плана АДД (7-й ЗАП), за это же время 44-й ЗАП подготовил 48 дневных экипажей.

Лётчик 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».

На основании приказа НКО СССР №03332 23 февраля 1943 года в командование бригадой вступил полковник Анатолий Георгиевич Гусев. 21 июня 1943 года заместителем командира бригады назначили Василия Павловича Кендохова. Одну эскадрилью 44-го запасного авиаполка (ЗАП) в сентябре 1943 г. перевели на ночную работу. В начале 1943 г. самолётный парк 7-го запасного авиаполка (ЗАП) обновили полностью и укомплектовали самолётами Ил-4, 44-й запасной авиаполк укомплектовали самолётами 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, бьёт врага наверняка». К полётам ночью допускались только те лётчики, которые в совершенстве владели техникой пилотирования по приборам. Никаких скидок, уступок и исключений не делалось никому. Из 11329 ночных полётов в 1943 г., как отмечается в архивном документе, «не было ни одного случая потери пространственного положения в наиболее сложной стадии ночного полёта — на взлёте или на разворотах после взлёта».

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. Кроме того, бригада отправила в действующие части 30 экипажей, частично приступивших к ночным полётам. Обучение ночных экипажей проводилось по программе АДД, рассчитанной на 95 часов 40 минут.

Показатели лётной работы в 1943 г. возросли по сравнению с 1942 г. 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 днём выпускать для выполнения заданий без сопровождения истребителей. Поэтому с осени 1941 года до лета 1943 года Ил-4 использовались ночью. Когда истребителей стало поступать

на фронт достаточно, вернулись к мысли о применении Ил-4 для выполнения заданий днём. Этот вопрос обсуждался в Политбюро ЦК ВКП(б) и Государственном Комитете Обороны. «Сейчас уже не 1941 г., — говорил Главкомандующий И.В.Сталин, — когда у нас было недостаточно истребителей, и Ил-4, вылетая днём 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». Лучших показателей лётной работы в 1943 г. добился 44-й запасной авиаполк (ЗАП), подготовивший 123 дневных экипажа и 10 ночных экипажей.

Постановлением ГКО от 6 декабря 1944 г. АДД реорганизовали в 18-ю воздушную армию (ВА). 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).

Дивизия в 1944 г. подготовила 219 ночных экипажей, из них 7-й УОАП — 117, 44-й УОАП — 102 ночных экипажа. Кроме того, в 1944 г. учебная дивизия подготовила выпуск курсантов Новосибирской школы — 142 лётчика — и выпуск школы ночных лётчиков.

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

Генерал-лейтенант авиации И.И.Терентьев дал следующую оценку подготовке лётных кадров: «В итоге работы за 1944 год по всем показателям вышли на 1-е место из вузов 18-й воздушной армии — 27-я учебная авиационная дивизия и Челябинское Краснознамённое училище штурманов и стрелков-радиостов».

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.

Многие выпускники учебной дивизии принимали участие в боевых действиях по завоеванию господства в воздухе между советскими и немецко-фашистскими ВВС. 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 лётчики 18-й воздушной армии выполнили 19164 самолётовылета, 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. Авиаторы, получившие подготовку в 27-й учебной авиадивизии, стали участниками указанных операций. За образцовое выполнение заданий командования в деле подготовки лётных экипажей и участие в разгроме фашистских захватчиков в 27-й авиадивизии были представлены к наградам в 1943 г. — 30 человек, в 1944 г. — 213, в 1945 г. — 27.

Выпускников учебных дивизий отправляли на фронт. При появлении на тыловых аэродромах экипажей АДД лётчиков спрашивали: «Что же самое неприятное на фронте?», и большинство обычно отвечало: «Самое неприятное — это нелётная погода. Самое томительное для нас — нелётные ночи».

Командование 27-й учебной офицерской дивизии уделяло большое внимание повышению уровня подготовки авиаторов, добиваясь того, чтобы каждый член экипажа в совершенстве знал самолёт, 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, самолётовождения и техники пилотирования, они на лучших образцах учились мужеству и отваге. Безвестные и скромные вначале, они часто занимали место в шеренге прославленных. Так росло могущество российской авиации дальнего действия.