Астраханцев Олег Николаевич

АЭРОКЛУБЫ СИБИРИ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматривается подготовка авиационных кадров для военно-воздушных сил СССР через систему аэроклубов Осоавиахима, находящихся на территории Сибири. Освещены вопросы комплектования постоянным и переменным составами, материально-технического обеспечения аэроклубов накануне Великой Отечественной войны. На основании анализа архивных источников автором выявлены основные проблемы в деятельности аэроклубов.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/5-1/3.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2014. № 5 (43): в 3-х ч. Ч. I. С. 22-24. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/5-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

FEMALE PEDAGOGIC EDUCATION IN BASHKIRIA IN THE SECOND HALF OF THE XIX – AT THE BEGINNING OF THE XX CENTURY

Aminova Larisa Yavgarovna, Ph. D. in Pedagogy, Associate Professor
Bashkir State Agrarian University
lara.aminova@yandex.ru

The object of the investigation of this article is female pedagogic education in Bashkiria in the second half of the XIX – at the beginning of the XX century. On the basis of little-studied archival materials the author sets the following goal – to characterize the specifics of the origin and development of the mentioned sphere in the region. The paper analyzes the peculiarities of organizing the pedagogical process of the female educational institutions involved in the training of teachers: pedagogical classes, courses and religious educational establishments. The researcher describes the positive experience of their activity and possibilities for its implementation in the modern theory and practice of education.

Key words and phrases: female education; pedagogical classes; gymnasia; progymnasia; eparchial schools; pedagogical courses; ‒Ðarlmugallimat”.

УДК 94(470)
Исторические науки и археология

В статье рассматривается подготовка авиационных кадров для военно-воздушных сил СССР через систему аэроклубов Осоавиахима, находящихся на территории Сибири. Освещены вопросы комплектования постоянным и переменным составами, материально-технического обеспечения аэроклубов накануне Великой Отечественной войны. На основании анализа архивных источников автором выявлены основные проблемы в деятельности аэроклубов.

Ключевые слова и фразы: Военно-воздушные силы; военно-учебные заведения; авиация; авиашкола; аэроклуб; Осоавиахим; самолет; Красная Армия.

Астраханцев Олег Николаевич, к.и.н., доцент
Московский государственный технический университет гражданской авиации (Иркутский филиал)
onastra@mail.ru

АЭРОКЛУБЫ СИБИРИ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ©

В предвоенные годы в СССР значительно выросли масштабы производства авиационной техники. Увеличение ее численности требовало большего числа подготовленных летных и технических кадров. Для решения этой задачи в стране были приняты срочные меры по расширению сети аэроклубов Осоавиахима.

Комплектование создаваемых военных училищ и школ переменным составом в предвоенный период происходило, в первую очередь, за счет красноармейцев частей и соединений, на базе которых они формировались. Авиационные школы, осуществляющие подготовку летного состава, комплектовались также за счет аэроклубов. Они, по сути, являлись основным источником пополнения летного и инженерно-технического составов. О высокой значимости аэроклубов, как этапа подготовки советского военного летчика в предвоенный период, говорит то, что с 1938 года школы Военно-Воздушных Сил Рабоче-крестьянской Красной Армии комплектовались только за счет лиц, прошедших подготовку в аэроклубах Осоавиахима, выпуск курсантов аэроклубов контролировался комиссией ВВС [7, с. 139].

Численность аэроклубов постоянно росла. «По состоянию на 1 января 1940 года в стране было 205 авиаклубов, в том числе летных – 191 и технических – 14» [5, с. 60]. На территории Новосибирской области в 1939 году действовали следующие аэроклубы: Новосибирский, Кемеровский, Томский, Прокопьевский, Ленинск-Кузнецкий, Анжеро-Судженский, Беловский а также Сталинский (г. Сталинск ныне г. Новокузнецк) [4, д. 307, л. 4]. В Алтайском крае действовало два аэроклуба – Барнаульский и Бийский [8, с. 91]. Аэроклубы также были в Красноярске, Иркутске, Чите и Улан-Удэ.

В Новосибирской области большинство из аэроклубов были организованы в 1938 г. решением президиума Центрального Совета Осоавиахима СССР, подчинялись непосредственно отделу авиации Новосибирского областного Совета Осоавиахима, а тот в свою очередь – управлению авиации Центрального Совета. Аэроклубы вели подготовку летчиков и планеристов с отрывом, а позже и без отрыва, от производства [4, д. 307, л. 4]. Они готовили кадры, как по государственному плану, так и в добровольном порядке. Кроме названых специальностей, в них также учили летчиков-инструкторов, техников, стрелков, мотористов, парашютистов и инструкторов-парашютистов. Первый аэроклуб в Западной Сибири был организован в 1932 году в г. Сталинске [8, с. 90].

Барнаульский аэроклуб произвел свой первый выпуск в 1936 году, выполнив государственное задание на 138%. В 1937 году, он, как и все аэроклубы Западной Сибири, готовил авиационных специалистов без отрыва от производства, в две очереди. Членами аэроклуба, наряду с физическими лицами, являлись также и

© Астраханцев О. Н., 2014

юридические, например, в Барнауле это были такие предприятия как гормолзавод, кирзавод № 15, мясокомбинат и другие, всего таких насчитывалось 18 предприятий [Там же, с. 91].

В 1929 г. в Красноярске была открыта планерная станция и построены 3 парашютные вышки. В 1934 г. в городе был открыт аэроклуб. Шефство над аэроклубом взял завод «Красмаш». Были оборудованы аэродром и ангар для авиационной техники. В 1934 г. аэроклуб получил два самолета марки У-2. Двадцать третьего июня 1934 г. были выполнены первые полеты на празднике годовщины закладки завода.

По решению Центрального Совета, Осоавиахимом Восточно-Сибирского края 5 мая 1934 года в Чите был создан аэроклуб и планерная станция, которые разместились в поселке Кадала (ныне Читинский аэропорт). Позже, в поселках – Черновские Копи, Шилке, Балее, на станции имени Кагановича (ныне пгт. Чернышевск), и Сретенске были открыты филиалы аэроклуба. Все они активно занимались подготовкой летчиков-инструкторов, планеристов, парашютистов и авиамехаников [6, с. 35-36]. 20 мая 1935 г. состоялся первый выпуск авиационных специалистов, подготовленных в Читинском аэроклубе. В торжественной обстановке тринадцать выпускников моторного отделения получили удостоверения о присвоении звания авиационного моториста.

О состоянии аэроклубов Новосибирской области можно узнать из архивных документов, хранящихся в фондах Государственного архива Новосибирской области (ГАНО). В 1940 году было проведено обследование некоторых аэроклубов, инженером-инспектором Управления авиации Центрального Совета Осоавиахима Королевым, которое выявило следующее: «На 14 июня 1940 года Новосибирский аэроклуб своего оборудованного аэродром не имеет. Аэроклуб работает на аэродроме совместно с аэропортом ГВФ, который постоянно добивается выселения аэроклуба со своего участка мотивируя это большим объемом работы» [3, д. 691, л. 2]. На 15 августа 1940 года в штате Новосибирского аэроклуба состояли: начальник аэроклуба – 1 человек; начальник штаба – 1 человек; начальник учебной части – 1 человек; командир авиационной эскадрильи – 1 человек; командиров отряда – 2 человека; командиров звена – 4 человека; летчиков-инструкторов – 17 человек; авиационных техников – 18 человек; начальник материального обеспечения – 1 человек; младший инженер – 1 человек. Некомплект по штату составлял: инструкторов – 3 человека; младший инженер – 1 человек; авиационный техник – 4 человека [Там же].

На момент проверки в аэроклубе обучалось 137 человек. Из них 2 человека было переведено во 2-ю очередь по причине плохой посещаемости, 2 человека отчислено по летной не успеваемости. Выпущено было 121 человек, из них 5 девушек, что составило – 57,7% от годового плана. Из числа выпускников 102 человека были направлено в авиационные военно-учебные заведения ВВС. Все они успешно прошли вступительные испытания и были зачислены курсантами в авиашколы. По отзывам из этих школ их успеваемость выглядела так: практические занятия (средний бал) – 4,56 балла; теоретические занятия – 4,52 балла [Там же].

Средний налет на одного курсанта аэроклуба составлял 31 час, при норме налета – 32 часа. Количество летных происшествий в аэроклубе было следующее: катастроф – нет; поломок – 2; вынужденных посадок – 3 [Там же, л. 2 об.].

Комиссией также было выявлено общее состояние аэроклуба: «… требуется капитальный ремонт, с 1935 года аэроклуб ни разу не ремонтировался, крыша протекает, обрушивается штукатурка с потолка. В настоящее время имеется своих ангаров – 1, так как второй ангар, три года назад отданный бывшим руководством аэроклуба во временное пользование заводу имени Чкалова до сих пор занят материальной частью завода. Материальная часть самолетов Новосибирского аэроклуба ввиду отсутствия ангаров храниться под открытым небом. Аэроклуб вынужден арендовать на ”динамовском” аэродроме два небольших ангара за 1.500 руб/месяц» [Там же, л. 3].

О состоянии Беловского аэроклуба на 17.08.1940 г. указано следующее: «Аэроклуб по объему работы являлся аэроклубом III категории. На момент проверки в нем обучалось 85 человек. Было отчислено по несоответствию летной подготовки – 3 человека, по состоянию здоровья – 17 человек. Из-за отсутствия авиатоплива летную работу аэроклуб (в указанный период) начал с опозданием от учебного плана на месяц» [Там же, л. 17]. Своего помещения аэроклуб не имел, размещался в здании принадлежащему цинковому заводу. Помещения аэроклуба не соответствовали предъявляемым требованиям. Классы были маленькие, в них было очень тесно. Они не были оборудованы, отсутствовали наглядные учебные пособия, что в свою очередь сказывалось на успеваемости курсантов. Средний самостоятельный налет курсантов составлял 16 часов 37 минут, при норме 67 часов. Аварий в аэроклубе на момент проверки не было. Была совершена одна вынужденная посадка. Из материалов разбирательства следует, что причина вынужденной посадки – отсутствие топлива в баке. Как выяснилось, перед полетом самолет не проверялся, и на количество топлива никто не обратил внимания [Там же].

Проблемы аэроклубов были аналогичны проблемам военных авиационных училищ и школ, а именно: отсутствие квалифицированных, профессиональных кадров, сложности с материально-учебной базой, отсутствие авиатоплива и др. Так же как и командованию военно-учебных заведений, руководству аэроклубов приходилось постоянно обращаться к своему начальству с рапортами, заявлениями и жалобами о помощи. Например: «Заместителю председателя горисполкома. Новосибирским гортопом для аэроклуба на 1940-1941 гг. утверждено для здания, столовой, и аэродрома, каменного угля в количестве 554 тонн, дров 777 куб.м., а выдано 151 тонн угля и 140 куб.м. дров. Такое положение с топливом ставит под угрозу срыва выполнение государственного задания» [Там же, л. 37]. Еще один документ: «Справка. Секретарю Новосибирского Обкома ВКП(б) о состоянии самолетно-моторного парка в аэроклубах области. Подготовка пилотов проводится без отрыва от производства, в основном, за счет учащихся средних школ. Контрольное задание в 1939 года выполнено по области на 95,8%. Невыполнение объясняется: Прокопьевск – из-за отсутствия бензина в летний период обучение было не закончено, а в зимний, не проводилось из-за отсутствия зимнего обмундирования. Кроме того нет необходимого количества самолетов, отсутствуют запасные части. В абсолютном большинстве хранение самолетов не обеспеченно, вследствие чего самолеты не вырабатывают положенных

сроков. Так, Новосибирский аэроклуб, обеспечен аппаратами (самолетами) на 25%, Сталинский на 40%, Беловский на 30%, Анжеро-Судженский на 45%, Кемеровский на 50%, Ленинск-Кузнецкий – 0%. Томский аэродром требованиям не отвечает, весной заливается водой» [2, д. 557, л. 1-3].

Кроме того, часть проблем в аэроклубах возникала по причине непонимания стоящих задач, а также просто из-за разгильдяйства и недобросовестности должностных лиц. Например: «Зав. отделом Обкома ВКП(б). Довожу до Вашего сведения, что организованная медкомиссия при поликлинике Кузбассуголь Горздравотделом согласно с приказом за № 152 от 17.04.40. г., и в соответствии директивы Наркомздрава за № 80/2 – 9 от 29 июля 1940 г., по отбору курсантов-пилотов в Новосибирский аэроклуб срывает работу… врачи непостоянные, самовольно подменяются. Терапевт поликлиники, Воронов Александр Александрович, 29 октября 1940 года, работу комиссии сорвал, требуя повышенную оплату, которую аэроклуб выплачивать, не может. Выплата врачам, производится согласно директиве и указаний Наркомздрава и ЦС Осоавиахима» [3, д. 691, л. 25].

В 1931 году аэроклубы были открыты в Иркутске и Черемхово. Однако уже на следующий год из-за отсутствия соответствующей учебно-тренировочной базы и должного числа инструкторов занятия в аэроклубах были временно прекращены. Материальное обеспечение летной школы, открытой при Иркутском аэроклубе в 1932 году, было также недостаточным, о чем свидетельствует докладная записка бухгалтера Тумашева начальнику Иркутского аэроклуба: «Ввиду имеющегося извещения на выкуп занаряженного бензина в количестве 60 тонн на сумму – 80 тыс. руб. Аэроклуб стоит под угрозой отсутствия денежных средств. Кроме указанного расхода, требуется денег на покраску вышки – 7 тыс. руб., ремонт автомашины – 5 тыс. руб., Ангаромосту – 6.5 тыс. руб., не считая расходов по лагерям и зарплате. В дальнейшем Аэроклуб окажется без денежных средств, о чем довожу до вашего сведения» [6, с. 39].

Несмотря на все трудности, аэроклубы Сибири в предвоенные годы готовили летные кадры, в которых так остро нуждалась страна и, в частности, Военно-воздушные силы. В Кемеровском аэроклубе в 1938 году число курсантов по сравнению с 1937 годом, выросло почти втрое. В 1939 году контрольное задание по подготовке пилотов, значительно увеличенное по сравнению с 1938 годом, аэроклубы Новосибирской области выполнили на 99%, со средней оценкой по теории – 4 балла, практике – 4,3 балла. В неплановом порядке было подготовлено 763 парашютиста и 40 авиамехаников [8, с. 92].

В начале 1935 года, в Бурятии, был создан республиканский аэроклуб, который к концу 1937 года имел: 9 самолетов, 7 планеров, парашютную вышку и 9 парашютов. В 1940 г. аэроклуб подготовил 60 пилотов, 20 авиатехников, 16 инструкторов. Многие выпускники аэроклуба поступили в военно-летные школы, среди них П. Т. Харитонов, В. П. Михалев, ставшие в годы Великой Отечественной войны Героями Советского Союза. Всего только в течение 1935-1940 гг. аэроклуб подготовил около 300 летчиков запаса [6, с. 43-44].

В 1936-1938 гг. Иркутский аэроклуб подготовил несколько групп пилотов, в числе которых было немало воздушных асов, прославившихся в годы Великой Отечественной войны. В 1939 г. планерные школы Иркутской области подготовили 154 пилота [1, д. 4, л. 29].

Таким образом, аэроклубы страны и Сибири, в частности, внесли свой весомый вклад в подготовку летных кадров. Выпускники аэроклубов принималась в авиационные школы пилотов, и являлись для них основным источником пополнения.

Список литературы

1. **Государственный архив новейшей истории Иркутской области** (ГАНИИО). Ф. 123. Оп. 5.
2. **Государственный архив Новосибирской области** (ГАНО). Ф. 4. Оп. 4.
3. **ГАНО.** Ф. 4. Оп. 5.
4. **ГАНО.** Ф. 1186. Оп. 1.
5. **Карташев А. В.** История подготовки военных авиационных специалистов в России: монография. Ставрополь: Ставропольское высшее военное авиационное инженерное училище; Сервисшкола, 2007. 226 с.
6. **Нурпиисова Е. М.** История становления и развития авиационно-спортивных клубов Восточной Сибири в XX в.: дисс. … к.и.н. Иркутск, 2010. 225 с.
7. **Пономарев Н. А.** Система комплектования переменного состава аэроклубов Осоавиахима в последние предвоенные годы (1939 – 22 июня 1941 г.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2012. № 10 (24). Ч. I. С. 139-142.
8. **Ростов Н. Д.** Если завтра война… Подготовка молодежи Западной Сибири к защите Родины (1937 – июнь 1941 гг.): монография. Барнаул: Изд-во АлтГТУ, 2004. 221 с.

FLYING CLUBS IN SIBERIA ON THE EVE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

Astrakhantsev Oleg Nikolaevich, Ph. D. in History, Associate Professor
Moscow State Technical University of Civil Aviation (Branch) in Irkutsk
onastra@mail.ru

The article considers aviation personnel training for the Air Forces of the USSR through the system of Osoaviakhim flying clubs located within the territory of Siberia. The issues of staffing with constant and variable personnel, the material support of the flying clubs on the eve of the Great Patriotic War are covered. Basing on archival sources analysis the author reveals the major problems in the activity of the flying clubs.

Key words and phrases: Air Forces; military-educational establishments; aviation; flying school; flying club; Osoaviakhim; airplane; the Red Army.