

Астраханцев Олег Николаевич

БИРМСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА ПИЛОТОВ В 1940-1945 ГГ.

Статья посвящена деятельности Бирмской военной авиационной школы пилотов - одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири в рассматриваемый период. На основе анализа архивных документов автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составами. Выявлены особенности подготовки военных летчиков в условиях военного времени.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/6-2/3.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2014. № 6 (44): в 2-х ч. Ч. II. С. 19-22. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/6-2/

© 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

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

Статья посвящена деятельности Бирмской военной авиационной школы пилотов – одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири в рассматриваемый период. На основе анализа архивных документов автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составами. Выявлены особенности подготовки военных летчиков в условиях военного времени.

Ключевые слова и фразы: Военно-воздушные силы; военно-учебные заведения; авиация; Бирмская школа пилотов; курсанты; летная подготовка; Красная Армия.

Астраханцев Олег Николаевич, к.и.н., доцент

Московский государственный технический университет гражданской авиации (филиал) в г. Иркутске
onastra@mail.ru

БИРМСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА ПИЛОТОВ В 1940-1945 ГГ.®

Бирмская военная авиационная школа пилотов (ВАШП) была сформирована 1 мая 1940 года в гарнизоне Бирма 2-й Отдельной Краснознаменной Армии Дальневосточного фронта (ОКАДВФ). Размещалась она в 10 километрах восточнее станции Свободный Амурской железной дороги и в 10 километрах севернее поселка Орловка [4, д. 2, л. 2]. Организатором авиашколы был опытный летчик, майор Николай Федорович Пушкарев – воспитанник Одесской военной авиационной школы [Там же, д. 3, л. 2 об.].

Комплектование авиашколы постоянным составом осуществлялось в основном за счет истребительных авиационных частей 2-й ОКАДВФ. Переменным составом за счет тренировочного отряда 31-й авиационной дивизии, местного Куйбышевского аэроклуба, 212-й воздушно-десантной бригады, 3-й горно-стрелковой дивизии и 70-й авиационной базы [Там же, д. 2, л. 2]. Формирование школы проводилось в период с 14 апреля по 1 мая 1940 года. Приказом Народного Комитета Оборона (НКО) № 049 от 5 февраля 1941 года ей было присвоено наименование – «Бирмская военная авиационная школа пилотов». Этим же приказом был определен штат школы за № 20/13 «Б» [Там же].

Первая группа будущих курсантов в количестве 57 человек прибыла 4 апреля 1940 года. К 14 апреля в школу пришло 190 человек. В апреле 1940 года приступила к работе приемная комиссия. По результатам ее работы были зачислены в списки школы 162 человека [Там же, д. 3, л. 3]. Учебные занятия в авиашколе начались 3 мая 1940 года [Там же, д. 2, л. 2].

Как и другим военно-учебным заведениям ВВС, Бирмской ВАШП в период своего становления пришлось столкнуться с проблемами в решении жилищно-бытовых вопросов: «Курсанты спали на кроватях с железными сетками, подстилая шинели вместо матрасов» [Там же]. В вопросах организации учебной работы также возникли трудности: «Занятия проходили примитивно, чувствовался недостаток учебных пособий» [Там же, л. 4].

14 мая 1940 года Бирмская ВАШП получила первые самолеты марки По-2, а 3 июля того же года еще 14 самолетов УТИ [Там же]. В Бирме школа эксплуатировала два аэродрома – в селах Орловке и Лиманое. Центральный аэродром «Бирма» не эксплуатировался из-за непригодности к полетам на УТИ-4 и И-16. В феврале 1940 года авиашкола уже располагала следующим парком авиационной техники: И-15 бис – 3 шт., И-16 – 24 шт., УТИ-4 – 8 шт., У-2 – 8 шт., Ут-1 – 3 шт., Ут-2 – 11 шт., Р-6 – 2 шт. [Там же, л. 19]. 1 января 1941 года для обеспечения учебного процесса поступили еще самолеты: Ут-2 – 24 штуки; УТИ-4 – 4 штуки [Там же].

До начала Великой Отечественной войны в 1940-1941 гг. Бирмская школа пилотов произвела два выпуска летчиков-истребителей подготовленных на самолетах И-16. Первый выпуск – 138 человек и второй – 35 человек. Причем, второй выпуск прошел сокращенную программу переучивания на УТИ-4 и И-16. Объясняется это тем, что курсанты второго выпуска, уже до поступления в школу прошли инструкторскую подготовку в аэроклубах и имели налет часов в качестве инструкторов на самолетах У-2 и Ут-2 [Там же, л. 6 об.].

Из 138 человек первого выпуска окончили авиашколу: с оценками «отлично» – 10,9% от общего числа выпускников; «хорошо» – 87,6%; «удовлетворительно» – 1,5%. Часть выпускников (45 человек) были оставлены в школе инструкторами. Весь налет школы за 1940 год составил 5697 часов 54 минуты, при этом было выполнено 46419 самолетных посадок. За указанный период в военно-учебном заведении произошло 18 летних происшествий, в том числе две аварии самолетов [Там же, л. 7].

Выпускники получили назначение в истребительные авиационные полки ВВС. Среди них: 29-й истребительный авиационный полк (с. Тамбовка) – 8 человек; 3-й истребительный авиационный полк (д. Молчановка) – 20 человек; 5-й истребительный авиационный полк (д. Молчановка) – 38 человек и др. [5, д. 1, л. 24-30].

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Через несколько дней после ее начала (25 июня 1941 г.) под грифом «совершенно секретно» все авиационные школы пилотов ВВС РККА получили из Главного управления ВВС Красной Армии директиву № 187566 сс., в которой указывалось:

«...3. С получением сего перейти на подготовку пилотов следующим образом: В целях лучшего использования отпускаемого горючего, материальной части, уменьшения времени на летную подготовку, комплектовать летные группы по 5-6 человек. Таким образом, 50% штатного числа курсантов должны проходить летную подготовку, а 50% теоретическую...

4. В случаях недостатка бензина в первую очередь готовить курсантов находящихся на 3 и 4 задачах...

6. В школах СБ в задаче 2-й исключить 2 и 3 упражнение. Зачетное упражнение по 2-й задаче выполнять 3 полета по кругу (18 минут). По КУЛПу часть III самолет И-16 прохождение задач № 1, 2, 3, 5 и 8 оставить без изменений. Задачу № 4 проходить 4 часа самостоятельного полета на УТИ-4. В задаче № 6 “воздушная стрельба” – со стрельбой боевыми патронами проходить только по щитам; вместо стрельбы по конусу проходить все стрельбы с фотопулеметом по самолету. Задачу № 7 “перелеты на незнакомый аэродром” не проходить» [3, д. 28, л. 33, 34].

Таким образом, в связи с началом войны, значительно сокращались сроки подготовки кадров. В результате исключения из учебного плана отдельных упражнений и задач, снижалось качество летной подготовки. Сокращение сроков обучения являлось вынужденной мерой, так как фронту срочно нужны были летчики.

В Бирме школа находилась до 12 августа 1941 года, в дальнейшем она была эвакуирована в Сибирский военный округ. Перебазирование было закончено 22 августа 1941 года, Бирмская ВАШП прибыла на станцию Кольчугино (ныне г. Ленинск-Кузнецкий). Школа разместилась на территории военного городка, который до этого занимал 570-й стрелковый полк. В целом место для летной школы было совершенно неподготовленным. Отсутствовали аэродромы, емкости для авиационного топлива и многое другое. Тем не менее, уже 22 августа авиашкола начала выполнять учебно-тренировочные полеты с площадок, пригодных для этих целей [2, с. 30].

Осенью 1941 года авиационные школы и училища получили новую директиву командующего ВВС Красной Армии генерал-полковника авиации П. Ф. Жигарева за № 175171 сс от 11.11.1941 года о подготовке летчиков на новых типах самолетов в кратчайшие сроки. Бирмской школе пилотов предписывалось: «подготовить за зимний период 180 летчиков на самолете ЛаГГ-3 из числа курсантов, окончивших обучение на самолете И-16» [3, д. 13, л. 2-14].

Сроки подготовки устанавливались буквально по дням. Так, необходимо было подготовить: к 30 ноября 1941 года – 10 человек, к 10 декабря – еще 10 человек, к 20 декабря – 10 человек, к 30 декабря – 20 человек, к 10 января 1942 года – 20 человек, к 20 января – 20 человек, к 30 января – 30 человек, к 10 февраля – 30 человек, к 20 февраля – 30 человек [Там же, д. 28, л. 157].

Для выполнения задания предписывалось соблюдать условия, указанные в директиве. Например: «Выделить лучший постоянный состав для обучения. Не допускать ни одного часа простоя самолетов, использовать каждый день и час. На каждый нелетный день составлять акт с точным изложением причин, почему невозможно было летать, указывая высоту облачности, визуальность, силу ветра, осадки... Поверхность аэродрома содержать все время в состоянии позволяющим производить полеты, привлекая для аэродромных работ весь личный состав школы» [Там же, л. 158]. О ходе освоения новой материальной части и подготовке курсантов необходимо было ежедневно доносить телеграфом лично заместителю начальника Управления ВУЗ ГУ ВВС КА.

Для выполнения поставленной задачи Бирмской школе направлялись 15 самолетов ЛаГГ-3 [Там же, л. 157, 158]. При этом план поставки новой материальной части выглядел следующим образом: 5 самолетов школа должна была получить – 25 ноября 1941 года, еще 5 самолетов – 5 декабря 1941 г., и 5 самолетов – 15 декабря 1941 года. Самолеты должен был поставить авиационный завод № 153 [Там же, л. 226].

Учитывая все обстоятельства военного времени, задача, указанная в директиве командующего, была просто не выполнима. В связи с началом войны значительная часть личного состава школы была отправлена на фронт. Численность преподавательского и инструкторского составов заметно сократилась, часть авиационной техники была передана в действующие части ВВС. На базе Бирмской ВАШП, Канского и Сталинградского аэроклубов, в ноябре 1941 года был сформирован и отправлен на фронт 682-й полк ночных бомбардировщиков [4, д. 2, л. 2, 2 об.]. Часть переменного состава авиашколы была направлена в действующие пехотные части и другие военно-учебные заведения, даже несмотря на то, что некоторые курсанты уже прошли начальную летную подготовку. Например, в сведениях о количестве переменного состава школы, переданного в части или вузы наземных войск, за период военных действий с 22 июня 1941 по 1 ноября 1942 г. указано следующее: «Откомандировать: 150 человек в г. Бийск – Мичуринское инженерное училище (из числа убывших летали на Ут-2 – 22 человека, на УТИ-4 – 1 человек); 10 человек на курсы работников НКВД в г. Новосибирск (из них летали на Ут-2 – 10 человек); 130 человек в г. Ачинск в Пехотное училище (из них летали на Ут-2 – 130 человек)» [Там же, д. 19, л. 11].

В связи со снижением качества подготовки летного состава, увеличилось количество летных происшествий в авиашколе. Так, за 1941 год произошло 33 летных происшествия, из них: 2 катастрофы, 6 аварий [Там же, д. 2, л. 7]. За 1942 год – 74 летных происшествия, из них: 1 катастрофа и 6 аварий [Там же, л. 7 об.]. Причины аварий были различны – низкая воинская дисциплина, техническое состояние самолетов и т.д. Одной из серьезных причин являлась непригодность аэродрома для выполнения полетов. В связи с этим в июне 1942 года Бирмская ВАШП была перебазирована из г. Ленинск-Кузнецкий в г. Черногорск Хакасской автономной области Красноярского края. Там школа приняла один аэродром бывшего Черногорского аэроклуба без надлежащих построек. Сам аэродром по размеру и оборудованию не соответствовал назначению. Школа собственными силами во время войны построила 6 аэродромов, из которых 5 находились в эксплуатации [Там же, д. 19, л. 11 об.].

В годы войны ухудшилось материально-техническое обеспечение военно-учебных заведений ВВС, особенно авиационной техникой. Об этом неоднократно указывалось в актах проверки авиашкол и училищ. Например: «Из имеющихся в Бирмской школе самолетов И-16 – 14 шт. требуют восстановительного ремонта – 1, текущего ремонта – 2. Из 34 штук самолетов Ут-2 требуется восстановительный ремонт – 3 шт; ЛаГГ-3 – 10 самолетов, из семи самолетов У-2 шести требуется замена моторов. Всего в школе 94 самолета, большей части из них требуется ремонт..., школа абсолютно не имеет оборотных фондов моторов М-11Д, и М-105, большой некомплект лыж для самолетов: И-16 и УТИ-4 – 33 пары, ЛаГГ-3 – 10 пар, Ут-2 – 15 пар, что является большим тормозом для полетов зимой в условиях СибВО» [1, с. 24]. При этом план подготовки летчиков не снижался.

В 1942-1943 гг. в связи с ожесточенными боями на фронте и увеличивающейся потребностью в авиационных кадрах, в вузах по-прежнему не хватало времени для качественной подготовки обучающихся. Летный состав авиационных военно-учебных заведений в большинстве своем состоял из молодых окончивших авиашколы офицеров, которые имели весьма низкий уровень подготовки. Так, в Бирмской школе пилотов в списке летного состава на 1 января 1943 года числилось 68 человек. Из них находились на должностях летного состава: с 1937 года – 1 человек, с 1940 года – 3 человека, с 1941 года – 41 человек, с 1942 года – 23 человека. Из общего числа летного состава 40 человек являлись выпускниками этой же школы: 37 человек 1941 года выпуска, 3 человека 1942 года выпуска. Средний возраст летного состава составлял – 24 года [4, д. 21, л. 26 – 29 об.]. План летной подготовки не выполнялся. В 1942 году, например, Бирмская военная школа пилотов по плану должна была подготовить на самолете ЛаГГ-3 – 395 человек. Фактически же было подготовлено всего 110 человек [Там же, л. 2]. Основными причинами невыполнения плана являлись:

а) слабая организация летной работы в авиационных эскадрильях и большое количество летных происшествий. Главным образом по недисциплинированности, плохой подготовки материальной части и недоученности личного состава;

б) неправильное использование новой материальной части, стремление охватить полетами большое количество курсантов при недостатке самолетов и моторов и недоучет сокращения поступления авиационного бензина;

в) перебои с поступлением горючего. Из-за его отсутствия школа не смогла использовать 45 летных дней [Там же, л. 3].

Ситуация с качеством подготовки начала меняться в лучшую сторону приблизительно с середины 1943 года. Об этом свидетельствуют отзывы из боевых частей на выпускников школы. Например: «Качество подготовки летчиков (Бирмской ВАШП) в 1943 году значительно улучшилось по сравнению с 1942 годом» [Там же, д. 3, л. 42 об.]. Понемногу начал увеличиваться и самостоятельный налет курсантов летных школ. В декабре 1943 года в отчете Бирмской школе пилотов указан средний налет курсантов – 15 часов [Там же, д. 30, л. 2].

Несмотря на некоторые успехи в деле подготовки кадров, и опыт, накопленный за первый период войны, работа в авиашколах и училищах ВВС была еще не вполне удовлетворительной. Достаточно много было проблем с организацией учебного процесса, воинской дисциплиной, материально-техническим обеспечением и т.п. Об этом свидетельствуют архивные документы, в частности, акты проверок школ и доклады об их состоянии. Так, в докладе о работе Бирмской ВАШП отмечалось: «Учебный процесс в школе организован неправильно. Курсанты эскадрилий два раза перераспределялись по классным отделениям и переводились из одной авиационной эскадрильи в другую. В запасном батальоне с июня до ноября занятия с курсантами не велись, так как они использовались на строительных работах» [Там же, д. 21, л. 6].

Со временем указанные недостатки устранялись, а успехи Красной Армии на фронте позволили больше уделять внимание качеству выпускников военно-учебных заведений. Были увеличены сроки подготовки, в авиашколы стала поступать более новая авиационная техника, педагогический состав приобрел опыт работы и т.п. Все это в свою очередь положительно отражалось на профессиональной подготовке летчиков. В Бирмскую школу стали поступать такие отзывы: «Пилоты выпуска 1944 года резко отличаются от выпускников 1943 года. Они лучше по качеству пилотирования. Особенно меня удовлетворяет апрельский выпуск. Подпись – заместитель командира 20-го ЗАП майор Мартыненко» [Там же, д. 3, л. 42 об.]. Далее в документе указана информация о некоторых выпускниках школы: «Лейтенант М. В. Головкин, вырос до командира звена, совершил 108 боевых вылетов на сопровождение бомбардировщиков. В воздушных боях сбил 19 самолетов противника. Награжден орденом “Боевого Красного знамени” и орденом “Красной звезды”. Лейтенант М. Н. Шифрин, совершил 95 боевых вылетов, награжден орденом “Красной звезды”. Лейтенант И. А. Гальченко, совершил 10 боевых вылетов, сбил один самолет противника. Лейтенант Н. А. Галецкий совершил 5 боевых вылетов, сбил один самолет противника. Лейтенант Ирушкин совершил 87 боевых вылетов, награжден двумя орденами “Отечественной войны” и орденом “Боевого Красного знамени”» [Там же, л. 43 – 44 об.]. Всего за период с 1 мая 1940 г. по 1 мая 1945 г. авиашкола подготовила на различных типах самолетов 1215 летчиков. Из них в годы Великой Отечественной войны – 1077 человек [Там же, л. 42].

Таким образом, Бирмская военная авиационная школа пилотов была сформирована для удовлетворения потребности страны в квалифицированных авиационных кадрах. До начала Великой Отечественной войны школа произвела два выпуска курсантов. В годы войны Бирмская ВАШП подготовила более одной тысячи летчиков-истребителей. Из них семь человек стали Героями Советского Союза. Выпускник школы 1941 года – Кирилл Алексеевич Евстегнеев – был удостоен этого звания дважды.

Список литературы

1. Астраханцев О. Н. Материально-техническое обеспечение учебных заведений ВВС Сибирского военного округа в годы Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 4 (30): в 3-х ч. Ч. III. С. 21-35.
2. Астраханцев О. Н. Эвакуация военно-учебных заведений ВВС СССР в начальный период Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 4 (30): в 3-х ч. Ч. I. С. 28-31.
3. Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). Ф. 35. Оп. 11284.
4. ЦАМО РФ. Ф. 60332. Оп. 35737.
5. ЦАМО РФ. Ф. 60332. Оп. 35738.

BIRMA MILITARY AIRCRAFT PILOTS' SCHOOL IN 1940-1945

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

The article is devoted to the activity of Birma Military Aircraft Pilots' School, one of the Air Force schools, which trained flight personnel in Siberia in the stated period. On the basis of archival documents analysis the author reveals the issues of the educational process organization, the school provision with aviation equipment and permanent and non-permanent personnel recruiting. The peculiarities of military pilots' training in the wartime are identified.

Key words and phrases: the Air Force; military schools; aviation; Birma Military Aircraft Pilots' School; cadets; flying training; the Red Army.

УДК 7; 78.03; 72.03

Искусствоведение

В рамках статьи предпринята попытка обозначить основные научно-философские представления о пространстве в эпоху нововременной научной революции XVII века и выявить формы их художественного отражения в искусстве барокко (в музыке и архитектуре). В настоящей работе выделение категории пространства из целостной терминологической конструкции (пространственно-временной континуум) и рассмотрение этого понятия в качестве отдельного объекта исследования автор считает допустимым.

Ключевые слова и фразы: пространство; наука; философия; музыка; архитектура.

Бакуто Светлана Викторовна

Красноярская государственная академия музыки и театра
svetlana.bakuto@mail.ru

**КАТЕГОРИЯ ПРОСТРАНСТВА В НАУЧНО-ФИЛОСОФСКОЙ МЫСЛИ
И В ХУДОЖЕСТВЕННОЙ ПРАКТИКЕ НОВОГО ВРЕМЕНИ[©]**

Поддержка данного проекта осуществлена в рамках благотворительной деятельности, на средства, предоставленные Фондом Михаила Прохорова.

Пространство и время относятся к универсальным базовым категориям, поскольку они являются одновременно и основными формами существования материи, и основными понятиями культуры. Пространство и время являются всеобщими формами бытия не только физических объектов и явлений, но и чувственных, внутренних процессов, также протекающих в пространстве и во времени. Эти категории представляют нерасторжимое единство, которое находит своё понятийное выражение в термине *континуум*. Русский учёный В. И. Вернадский предлагал использовать специальное понятие *пространство-время*, считая, что «...и время, и пространство отдельно в природе не встречаются, они неразделимы» [14, с. 88]. Он отмечал, что нет ни одного явления в природе, которое ни занимало бы части пространства и части времени. «Только для логического удобства представляем мы отдельно пространство и отдельно время, только так, как наш ум вообще привык поступать при разделении какого-нибудь вопроса» [Там же]. Поэтому, в данной работе выделение категории пространства из целостной терминологической конструкции (*пространственно-временной континуум*) объясняется с одной стороны, абстрагирующей способностью человеческого мышления, а с другой стороны, продиктовано исключительной сложностью и многоаспектностью данной проблематики.

В настоящее время понятия пространства и времени включаются не только в естественнонаучную и философскую проблематику, но и в дисциплины гуманитарной и социальной направленности. Они рассматриваются в качестве мировоззренческих и исторических категорий. Отсюда возникает множество научных подходов. Особый интерес представляет исследование форм сопряжения научных концепций пространства и времени и их преломление в искусстве. Нельзя не согласиться с мнением Н. Е. Ястребовой, утверждающей, что именно «понятие *пространства* меняет свои контуры в зависимости от той модели мира, которая характерна для общества в целом и находится на перекрестке природных факторов и культурных составляющих. Это понятие помогает интерпретировать формы, в которых человек ментально конструирует мир вокруг себя» [15, с. 218]. Начиная с 70-80-х годов XX века, внимание к этому аспекту во многом стимулировалось научными открытиями в области физики, естествознания, оптики и строительной инженерии. Этот факт отсылает к другому историческому периоду, – времени научных революций, когда, по словам Ф. Бэкона «...земной шар каким-то удивительным образом сделался открытым и доступным для изучения» [Цит. по: 11, с. 15].