

Пономарев Николай Андреевич

**СИСТЕМА КОМПЛЕКТОВАНИЯ ПЕРЕМЕННОГО ЛЕТНОГО СОСТАВА АЭРОКЛУБОВ  
ОСОАВИАХИМА В ПОСЛЕДНИЕ ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ (1939 - 22 ИЮНЯ 1941 Г.)**

Статья посвящена изучению системы комплектования переменного летного состава аэроклубов Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ) в последние предвоенные годы (1939 - 22 июня 1941 г.). Освещается и анализируется система набора курсантов, исследуются порядок отсева поступающих, критерии определения пригодности кандидатов к обучению. В работе также исследуется вопрос эффективности системы комплектования, рассматриваются основные проблемы, возникавшие в процессе набора курсантов, и устанавливаются их причины.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2012/10-1/34.html](http://www.gramota.net/materials/3/2012/10-1/34.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2012. № 10 (24): в 2-х ч. Ч. I. С. 139-142. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2012/10-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2012/10-1/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

30. **Правоохранительные органы** / под ред. К. Ф. Гуценко, М. А. Ковалева. М.: БЕК, 1996. 320 с.
31. **Правоохранительные органы: учебник** / под ред. Л. К. Савюк. М.: Юристъ, 2005. 671 с.
32. **Правоохранительные органы в России** / под ред. В. К. Боброва. М.: МЮИ МВД России; Щит-М, 1998. 212 с.
33. **Правоохранительные органы Российской Федерации: учебник** / под ред. В. П. Божьева. М.: Спарк, 2002. 400 с.
34. **Прокудина Л. А.** Суд и прокуратура: проблемы взаимодействия в условиях проведения судебно-правовой реформы // Арбитражный и гражданский процесс. 2002. № 5. С. 18-22.
35. **Смирнов А.** Какая власть «оседляет» прокуратуру? // Российская юстиция. 2002. № 1. С. 35-36.
36. **Сопнева Е. В.** О системе правоохранительных органов // Таможенное дело. 2007. № 3. С. 6-9.
37. **Шагеева Р. М.** Противодействие коррупции как приоритетная задача органов прокуратуры // Право и государство: теория и практика. М.: Право и государство, 2010. № 4 (64). С. 81-85.
38. **Шобухин В. Ю.** О некоторых принципах организации деятельности российской прокуратуры // Российский юридический журнал. 2008. № 5. С. 144-150.
39. **Щукин В.** Правоохранительная служба в системе государственной службы РФ // Российский следователь. 2005. № 6. С. 56-59.

#### LEGISLATIVE SECESSION OF COURTS AND PROSECUTION FROM LAW ENFORCEMENT SYSTEM AS ELEMENT OF STATE STRATEGY OF ITS REFORMATION

**Andrei Vyacheslavovich Petrov**

*Department of State and Law Theory and History  
International Law Institute in Moscow  
andreyvpetrov@mail.ru*

The author studies the normative framework for the inclusion of court system and prosecution of the Russian Federation in law enforcement agencies, considers the wide range of theoretical-legal scientific views on the legal definition of the characteristics and classification of these agencies, emphasizes the debatable nature of these questions, and substantiates the point of view on the normative propriety of court system and prosecution non-inclusion in law enforcement agencies.

*Key words and phrases:* law enforcement agencies; law enforcement system; court system agencies; prosecution; state law enforcement service; legislation.

УДК 93/94

#### **Исторические науки и археология**

*Статья посвящена изучению системы комплектования переменного летного состава аэроклубов Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ) в последние предвоенные годы (1939 – 22 июня 1941 г.). Освещается и анализируется система набора курсантов, исследуются порядок отсева поступающих, критерии определения пригодности кандидатов к обучению. В работе также исследуется вопрос эффективности системы комплектования, рассматриваются основные проблемы, возникавшие в процессе набора курсантов, и устанавливаются их причины.*

*Ключевые слова и фразы:* аэроклубы ОСОАВИАХИМа; летный состав; курсанты; требования; комплектование.

**Николай Андреевич Пономарев**

*Кафедра новейшей отечественной истории  
Ивановский государственный университет  
Sharukin87@yandex.ru*

#### **СИСТЕМА КОМПЛЕКТОВАНИЯ ПЕРЕМЕННОГО ЛЕТНОГО СОСТАВА АЭРОКЛУБОВ ОСОАВИАХИМА В ПОСЛЕДНИЕ ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ (1939 – 22 ИЮНЯ 1941 Г.)<sup>©</sup>**

В предвоенные годы в СССР произошел значительный рост военного авиационного парка, который требовал обеспечения его увеличением численности летного состава. Стремясь разрешить данную задачу, руководство страны предприняло ряд мер, одной из которых стало развитие сети аэроклубов ОСОАВИАХИМа на всей территории Советского Союза [6, с. 44-45].

О высокой значимости аэроклубов как этапа подготовки советского военного летчика в предвоенный период говорят следующие факты. С 1938 г. школы Военно-Воздушных Сил Рабоче-Крестьянской Красной Армии (ВВС РККА) комплектовались только за счет лиц, прошедших подготовку в аэроклубах ОСОАВИАХИМа [3, с. 63-64]. Выпуск курсантов аэроклубов контролировался комиссией ВВС [8]. О повышенном внимании к подготовке летчиков в системе ОСОАВИАХИМа со стороны Народного комиссариата обороны (НКО) свидетельствует также то, что в директиве от 20 ноября 1940 г. начальник Генштаба РККА К. А. Мерецков прямо

указывал руководителям штабов военных округов и военкоматов на необходимость «внимательно подходить к отбору кандидатов в... аэроклубы», подчеркивая важность этого «ответственного участка работы» [2, д. 41, л. 5]. Крупные теоретики военной авиации Э. Ли и В. Швабедиссен полагали, что именно аэроклубы послужили для советских ВВС базой для быстрого восстановления численности летного состава после страшных потерь 1941 г. [9, с. 24]. У данной теории имелось прочное фактическое обоснование – только в 1940 г. 182 аэроклуба ОСОАВИАХИМа подготовили более 24 тысяч пилотов [5].

Все это прямо указывает на значимость аэроклубов как этапа становления советских летчиков. В свете данных фактов крайне важным представляется вопрос о том, каким образом был организован процесс комплектования аэроклубов курсантами, в соответствии с какими нормами он выстраивался, и насколько велика была его эффективность.

Кандидаты для поступления отбирались в ходе работы мандатной и медицинской комиссий. Их состав, как правило, совпадал. В него входили: председатель – глава или комиссар аэроклуба, председатель местного горсовета ОСОАВИАХИМа, представитель городского или районного комитета ВКП(б), представитель городского или районного комитета ВЛКСМ, представитель НКВД, представитель городского отдела здравоохранения.

Претендент на место учтета был обязан предъявить комиссиям пакет документов. Он включал в себя: заполненную анкету, собственноручно написанную биографию, карточку медицинского освидетельствования (под ней должны были поставить свои подписи все члены комиссии), заверенные фотокарточки, справку о социальном происхождении и положении, справку об образовании и выписку из ЗАГСа о возрасте; для кандидатов в члены и членов ВКП(б) и ВЛКСМ – характеристику от месткома/завкома; для беспартийных – справку и производственную характеристику с последнего места работы [1, д. 139, л. 73]. Комиссия также направляла в район по месту рождения поступающего спецанкету, которая должна была содержать в себе данные, подтверждающие заявленную кандидатом информацию по социальному происхождению и положению, политической благонадежности, а также отсутствию судимости [Там же].

Требования к поступающим были достаточно жесткими. Они дифференцировались в зависимости от того, в рамках какого набора проходил отсев – основного (без отрыва от производства) или дополнительного (с отрывом от производства). На 1939 г. возраст курсантов ограничивался рамками от 16 до 22 лет включительно (для основного набора – на 1 ноября, для дополнительного – на 15 мая текущего года). Существовал и образовательный ценз – не менее 7 классов. При этом имелась квота на поступление лиц с образованием не ниже 8 класса – 30% от общей численности обоих наборов. Действовали и стандарты касательно показателей физического здоровья. В 1939 г. они регламентировались приказом НКО № 193 от 1938 г. Кандидат на поступление в аэроклуб также должен был обладать соответствующим социальным происхождением и положением. Подобные требования должны были стать гарантией лояльности будущего летчика к существующему режиму. Кроме того, кандидат не должен был иметь в своей биографии таких моментов как различного рода правонарушения и тем более – тюремный срок [Там же, л. 72].

При этом, очевидно, использовался также дополнительный, негласный критерий отбора. При аэроклубах действовали кружки авиамоделлистов и планерные секции, обучаясь в которых, дети и подростки получали представление об основах аэродинамики, проблемах прочности и двигателестроения, а также приобретали первый опыт управления летательными аппаратами. Вероятно, члены комиссии отдавали предпочтение именно молодым людям, уже имеющим за плечами подобный багаж знаний и навыков [4, с. 73-74; 7, с. 13-15, 22-24, 26].

В 1940 г. требования к поступающим несколько изменились. Основной набор предполагал соответствие следующим показателям: возраст – от 17 лет до 21 года; образование – 9-й класс средней школы и выше (не более 85% от общего числа кандидатов), а также 7 классов для рабочих с производства (не менее 15%). К кандидатам, поступающим в рамках дополнительного набора, предъявлялись сходные требования: возраст – от 17 лет до 21 года; образовательный критерий – 9-10 классы средней школы. При этом также соблюдалась норма – 15% мест было зарезервировано для рабочих с производства с образованием в пределах 7-8 классов [2, д. 41, л. 29]. Физическая годность кандидата к летной службе определялась в соответствии с приказом НКО № 183 от 1940 г. [Там же, л. 189].

При наборе курсантов аэроклуб был обязан выполнить определенную норму по комплектованию, размеры которой зависели от его статуса. К примеру, в период 1940-1941 гг. литерный аэроклуб должен был подготовить и сдать комиссии НКО 242 пилотов-«безотрывников», аэроклуб I категории – 209 летчиков, аэроклуб II категории – 187, аэроклуб III категории – 121, аэроклуб VI категории – 77 [Там же, л. 28]. Существовало и дополнительное задание по набору и подготовке пилотов, масштабы которого могли колебаться в пределах от 100 до 45% основного. Так, в соответствии с контрольным заданием аэроклубам на 1941 г. Ивановский аэроклуб должен был подготовить 209 человек в рамках основного задания и еще 209 – в рамках дополнительного. На Вязниковский аэроклуб было возложено обязательство по подготовке 121 курсанта основного потока и 77 – дополнительного, на Ковровский – 121 и 66 учетов соответственно, на Владимирский – 121 и 55, на Вичугский, Кинешемский и Кольчугинский – 77 и 77 [Там же, л. 27]. При этом имел место дифференцированный подход – Вязниковский, Ковровский и Владимирский аэроклубы относились к одной категории (III), однако количество курсантов дополнительного состава в них заметно отличалось. По всей видимости, это объяснялось разницей в материальной и кадровой базе их работы [Там же].

Каждому аэроклубу разрешалось укомплектоваться основным и дополнительным набором на 15% больше контрольного задания, что должно было стать своеобразной превентивной мерой на случай дальнейшего отсева курсантов [Там же, л. 28].

При возникновении затруднений с укомплектованием аэроклуба его руководству полагалось обращаться в военкомат или штаб округа. В случае если данные инстанции не предпринимали никаких мер, начальник аэроклуба мог обратиться через отдел авиации при облсовете ОСОАВИАХИМа в Управление авиации Центрального Совета, который инициировал принятие соответствующих решений в наркомате обороны. Впрочем, на практике руководство аэроклубов напрямую обращалось в НКО, что порождало многочисленные жалобы со стороны военных на структуры ОСОАВИАХИМа. В итоге в январе 1941 г. Председатель Центрального Совета общества генерал-майор П. П. Коблев был вынужден официально запретить подобные обращения [Там же, л. 59].

Как модель, описанная выше система должна была работать достаточно эффективно. Однако практика показала на наличие в ней ряда недостатков. Зачастую в аэроклубы принимались кандидаты, изначально не соответствующие заявленным требованиям. В результате в ноябре 1940 г. Генштаб был вынужден предписать военкоматам совместно с представителями вузов ВВС КА проверить соответствие уже зачисленных в аэроклубы курсантов. Они должны были отчислить всех принятых, не отвечающих требованиям по образованию, возрасту и физическому состоянию (политическая благонадежность в качестве критерия не указывалась), и отобрать вместо них других кандидатов [Там же, л. 5]. Среди негативных моментов необходимо также отметить сохранение классового подхода к отбору будущих учлетов. Подобная практика приводила к тому, что имеющие потенциал кандидаты отсеивались из-за «неправильного» происхождения, в то время как их менее способные сверстники с соответствующей требованиям биографией могли рассчитывать на поступление в рамках квоты для рабочей молодежи.

Кроме того, отбор кандидатов в аэроклубы проходил зачастую помимо военкоматов и штабов военных округов, которые периодически игнорировали этот ответственный участок работы. Также имели место факты нарушения военкоматами приказа НКО № 37 от 1940 г., запрещавшего призывать курсантов и пилотов аэроклубов, а затем направлять их на службу в сухопутные войска (подобные эпизоды имели место в Реутовском и Ростовском райвоенкоматах (РВК) Московской области, Саратовском и Дзержинском горвоенкоматах и ряде иных учреждений) [Там же]. Как итог, имели место случаи недокомплекта курсантов. В частности, на 5 ноября 1940 г. в Тульский аэроклуб было зачислено 28 человек (13% от нормы), в Сталинградский – 42 (20%), в Ленинский аэроклуб г. Москва – 47 (22%), в Краснодарский – 67 человек (32%), в Воронежский – 80 человек (38%) [Там же].

Таким образом, систему комплектования аэроклубов переменным летным составом в последние предвоенные годы отличала достаточно сложная и продуманная организация. Отбор кандидатов проходил под контролем представителей ОСОАВИАХИМа, НКВД, Народного комиссариата здравоохранения (НКЗ), партии и комсомола. Качество отбора гарантировали требование к поступающим документально подтвердить заявленную информацию, наличие закрепленных в нормативных актах критериев отсева, необходимость рекомендаций по партийной или производственной линии, а также практика проверки предоставляемых кандидатом сведений посредством спецанкет. Уровень требований дифференцировался в зависимости от формата обучения. Критерии отбора имели тенденцию к постепенному росту, что выразилось в увеличении возрастного порога и образовательного ценза. Количественные нормативы комплектования переменным составом определялись в соответствии с наличием у клуба соответствующей материальной и кадровой базы. Их объемом предусматривал возможность отсева курсантов в процессе обучения, что позволяло избежать нарушения плана подготовки пилотов в будущем.

При этом у данной системы были и очевидные недостатки, связанные преимущественно с субъективным фактором. В частности, имели место случаи игнорирования членами приемных комиссий нормативов, которым должен был соответствовать поступающий (в первую очередь это касалось возраста, образования и физического состояния). Качество принимаемого контингента ухудшалось также сохранение «классового подхода». Кроме того, большие проблемы с набором курсантов порождало невнимание к процессу со стороны военкоматов и штабов военных округов. В целом же качество системы комплектования аэроклубов переменным летным составом можно признать удовлетворительным и вполне соответствующим поставленным перед ней задачам.

#### *Список литературы*

1. **Государственный архив Ивановской области (ГАИО).** Ф. Р-2055. Оп. 2.
2. **ГАИО.** Ф. Р-2055. Оп. 3.
3. **Дважды Орденоносное оборонное:** книга о ДОСААФ СССР, о возникновении и развитии общества, его военно-патриотической деятельности, вкладе в укрепление оборонного могущества страны. М., 1983. 544 с.
4. **Карпович В. П.** На «Ишаках» и «Мигах»! 16-й гвардейский в начале войны. М., 2007. 448 с.
5. **Кублова С. А.** Деятельность Курского аэроклуба в 1940–1941 гг. и формирование 7-й курской летной школы РККА [Электронный ресурс] // Ученые записки: электронный научный журнал Курского государственного университета. 2011. Т. 2. № 3 (19). URL: <http://scientific-notes.ru/pdf/029-031.pdf> (дата обращения: 08.08.2012).
6. **Кублова С. А.** Задачи и повседневная работа Курского аэроклуба в 1936–1937 гг. // Научные проблемы гуманитарных исследований. Пятигорск, 2011. № 5. С. 39–45.
7. **Молодчий А. И.** Самолет уходит в ночь. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1986. 240 с.
8. **Пузырев А. Ю.** Вклад Осоавиахима в военную подготовку населения накануне Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. URL: <http://gaspito.ru/index.php/publication/35-statyi/136-2011-05-11-05-53-20> (дата обращения: 08.08.2012).
9. **Швабедиссен В.** Сталинские соколы: анализ действий советской авиации в 1941–1945 гг. Мн., 2001. 528 с.

**VARIABLE FLIGHT PERSONNEL RECRUITMENT SYSTEM OF ASSOCIATION  
FOR DEFENCE, AVIATION AND CHEMICAL BUILDING ASSISTANCE  
FLYING CLUBS DURING LAST PREWAR YEARS (1939 – 22 JUNE 1941)**

**Nikolai Andreevich Ponomarev**  
*Department of Contemporary Russian History  
Ivanovo State University  
Sharukin87@yandex.ru*

The author studies the recruitment system of the variable flight personnel of the flying clubs of “Association for Defence, Aviation and Chemical Building Assistance” (ADACBA) during the last prewar years (1939 - June 22, 1941), covers and analyzes the system of students recruitment, researches the procedure for the dropout of applicants, the criteria for determining the suitability of candidates for training, also studies the question of recruitment system effectiveness, considers the main problems that arose during the process of students recruitment, and determines their reasons.

*Key words and phrases:* flying clubs of “Association for Defence, Aviation and Chemical Building Assistance”; flight personnel; students; requirements; recruitment.

УДК 327

**Политология**

*В статье рассмотрены основные международные проблемы Арктики и Каспия. Несмотря на удаленность этих регионов друг от друга, происходящие в них процессы позволяют выделить схожие тенденции развития международных отношений. Особое внимание авторами уделяется аспекту сохранения регионального биоразнообразия и защиты окружающей среды Арктики и Каспия при условии консервации и снижения темпов добычи нефти и газа. В статье обоснована ключевая составляющая именно международной кооперации при решении значимых региональных проблем, таких как распределение энергоресурсов, установление границ и улучшение социально-экономических условий проживания региональных этносов.*

*Ключевые слова и фразы:* Арктический регион; Каспийский регион; международное сотрудничество; энергетические ресурсы; конфронтация; правовой статус; защита окружающей среды.

**Алина Николаевна Порох**, к.и.н., доцент  
*Российское общество изучения Канады, г. Волгоград  
anporokh@mail.ru*

**Людмила Михайловна Решетникова**, к.и.н.  
*Кафедра международных отношений и зарубежного регионоведения  
Волгоградский государственный университет  
reshetmila@yandex.ru*

**СОВРЕМЕННАЯ СИТУАЦИЯ В АРКТИКЕ И НА КАСПИИ:  
СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ И ПЕРСПЕКТИВЫ СОТРУДНИЧЕСТВА  
В РЕШЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ®**

**Арктический и Каспийский регионы:  
анализ общей ситуации и усиление интереса к ним**

Арктический и Каспийский регионы, несмотря на географическую удаленность друг от друга, характеризуются многими общими признаками развития, позволяющими сравнить их и расставить жизненно важные акценты на дальнейшую перспективу. В качестве метода исследования предлагается сравнительный анализ международного сотрудничества в Каспийском регионе и вновь формирующемся регионе Арктики с точки зрения международной нормотворческой, институциональной и функциональной составляющих. Это позволит создать модель механизма эффективного развития нескольких государств с обязательным условием сохранения региона как единого природного комплекса, выполняющего свои экологические функции и обеспечивающего стабильность и безопасность для населения, проживающего в нем.

Современная Арктика может повторить судьбу Каспия, где отмечается одна из сложнейших геополитических ситуаций в мире. Чтобы не допустить этого, важно не замалчивать, а заострять внимание на существовании аналогичных и пока еще неразрешенных проблем Каспия, анализировать их для создания успешных условий развития и сотрудничества столь важных и во многом похожих регионов.

Каспийский регион, как целостная система со своей природно-биологической средой, адаптированной к мировой хозяйственной политике, образовался в процессе глобализации, которому способствовал распад