

Астраханцев Олег Николаевич

**АВАРИЙНОСТЬ В АВИАШКОЛАХ ВВС СИБИРСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА НАКАНУНЕ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Статья посвящена вопросу безопасности полетов в Военно-воздушных силах (ВВС) Красной Армии накануне Великой Отечественной войны. Проанализировав архивные источники, автор выявил основные причины аварийности в авиационных военно-учебных заведениях, осуществлявших подготовку летных кадров в Сибири. Показано, что проблема аварийности вызывала серьезную обеспокоенность как у командования военной авиации, так и у руководства страны.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/2.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2014. № 4 (42): в 2-х ч. Ч. I. С. 17-20. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/

© 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

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

Статья посвящена вопросу безопасности полетов в Военно-воздушных силах (ВВС) Красной Армии накануне Великой Отечественной войны. Проанализировав архивные источники, автор выявил основные причины аварийности в авиационных военно-учебных заведениях, осуществлявших подготовку летных кадров в Сибири. Показано, что проблема аварийности вызывала серьезную обеспокоенность как у командования военной авиации, так и у руководства страны.

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

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

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

**АВАРИЙНОСТЬ В АВИАШКОЛАХ ВВС СИБИРСКОГО ВОЕННОГО ОКРУГА
НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ[©]**

Развитие авиации в СССР в 30-е годы проходило на фоне всеобщего подъема и некоей эйфории. Устанавливались авиационные рекорды по дальности полета, по высоте, по скорости и т.п. На всю страну был брошен призыв – «Комсомолец на самолет!». Все это поднимало престиж авиации и звание «летчик» на совершенно небывалую высоту, но вместе с этим в авиации имели место быть и негативные явления, о которых не было принято афишировать. Одной из самых серьезных проблем в ВВС РККА была аварийность. Проблема обеспечения безопасности полетов возникла с момента появления первых летательных аппаратов, и ее решение стало необходимым условием для успешного развития авиации.

С 1 января по 15 марта 1937 года в ВВС было зафиксировано 7 катастроф и 37 аварий, во время которых погибли 17 человек и были ранены еще 9 человек. В 1938 году за такой же период – 41 катастрофа и 55 аварий, в которых погибли 73 человека и было ранено 22 человека [4, с. 184].

С 1 января по 15 мая 1939 года в ВВС произошло 34 катастрофы, погибло 70 человек, в 126 авариях был разбит 91 самолет. В конце 1938 – начале 1939 гг. в стране погибли 5 летчиков – Героев Советского союза [5, с. 106].

Проблему аварийности в частях ВВС рассматривали в самых высоких инстанциях, в частности на заседаниях Главного Военного Совета Рабоче-крестьянской Красной Армии (ГВС РККА). Выступая на заседании ГВС РККА, специально проводившемся по одному единственному вопросу – «О мерах борьбы с летными происшествиями и катастрофами и улучшении организации в деле летной подготовки ВВС РККА» – в мае 1939 года, К. Е. Ворошилов указывал: «За последнее время... катастрофы и происшествия приняли чрезвычайные размеры. Чего-то мы тут недопонимаем, недоделываем для того, чтобы устранить эту мерзость, я извиняюсь за столь грубое выражение, на столь высоком собрании в присутствии товарища Сталина... За 4,5 месяца этого года мы ухлопали 70 человек» [3, с. 202-203]. На указанном заседании, состоявшемся 16-17 мая 1939 года, вообще шла довольно бурная дискуссия о причинах аварийности и о том, кто виноват в этом. Вот лишь некоторые выдержки из выступлений: «С. М. Буденный (*в 1939 году Командующий Московского военного округа - член Главного военного совета НКО СССР*): выпускаемые из авиашкол люди по-настоящему не воспитаны, это – суррогат, брак, а вы их считаете летчиками; И. В. Сталин: летная культура низка... дисциплину они понимают так: нарком приказал, нужно выполнять, а иногда и этого не делают. Они не подчиняются законам физики, законам метеорологии; Е. С. Птухин (*с 1938 года – командующий ВВС Ленинградского военного округа*): раньше для того, чтобы попасть в летную школу, производился тщательный отбор, особенно на быстроту рефлексов, а сейчас психологический отбор происходит неправильно. У нас есть много летчиков, которые боятся летать... у нас нет тренировочных машин... нужны учебные машины И-15 и УТИ-4. Нужно увеличить срок обучения в школах, сейчас школы дают малый налет; К. М. Гусев (*в 1937 году назначен командующим ВВС Белорусского, затем Западного военного округа*): У нас есть такой летный состав, который не может летать на скоростной авиации. У меня таких летчиков с точностью до пяти человек – 95-100» [Там же, с. 204, 206, 207, 220].

Выступающие также говорили об устаревших образцах авиационной техники в летных школах, об отсутствии качественного материального обеспечения (горючее, запасные части и т.п.), о нехватке подготовленных высококвалифицированных кадров в частях и школах и многом другом. В завершении двухдневного заседания выступил народный комиссар обороны К. Е. Ворошилов. В своем заключительном слове он сказал: «Я, к сожалению, сколько ни слушал, не мог уловить ваших конкретных предложений по этому вопросу. Одно остается бесспорным фактом, о котором мы говорим уже несколько лет подряд – это то, что мы плохо организованы, плохо внутреннее подтянуты» [Там же, с. 233].

Итогом же заседания ГВС стал вышедший в свет Приказ НКО СССР «Об аварийности в частях Военно-Воздушных Сил РККА» за № 070 от 4 июня 1939 года. В его приказной части указывалось: «Отбор кандидатов в школы производить не только исходя из годности по состоянию здоровья, а и учитывать общую

подготовку, дисциплинированность и внутреннюю подтянутость. Начиная с 1939 года, в военные школы и училища принимать только тех окончивших аэроклубы, кто имеет отличные отзывы с производства (до поступления в аэроклуб). С 1940 года в аэроклубы принимать лиц с образованием не ниже 9 классов средней школы и только с отличным поведением. Самостоятельный налет на боевом самолете в школах ВВС увеличить до 30 часов» [Там же, с. 248]. Указанные меры носили ограниченный, разовый характер, а для кардинального изменения ситуации требовалось разработать и провести целый комплекс мер. Однако сделано этого не было, поэтому ни этот приказ, ни аналогичные другие приказы изменить ситуацию не смогли.

Не были исключением в этом вопросе и авиационные школы и училища Сибири. Как и все учебные заведения ВВС, они ежемесячно представляли в вышестоящие штабы отчеты о летных происшествиях. Часть из этих донесений сохранились в архивах и дают достаточно четкое представление о данной проблеме. В указанных отчетах все летные происшествия квалифицировались по следующим категориям:

- катастрофа (летное происшествие с гибелью людей);
- авария (летное происшествие без человеческих жертв);
- поломка;
- вынужденная посадка.

В отчете о работе Новосибирской военной авиационной школы пилотов (была создана в 1938 году в Красноярске, затем переведена в Новосибирск) за 1939 год указано, что в школе произошло:

- катастроф – 1;
- аварий – 3;
- вынужденных посадок – 10;
- мелких поломок – 15;
- чрезвычайных происшествий – 1.

Всего за 1939 год в школе было отмечено 30 летных происшествий.

Поражает динамика этих происшествий, которые случались ежемесячно и даже по несколько раз за один месяц. Например, только за 4 месяца (с мая по август) в школе произошло:

- 7.05.1939 г. – чрезвычайное происшествие (при запуске двигателя самолета погиб моторист – убило винтом);
- 13.05.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 21.05.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 28.05.1939 г. – вынужденная посадка самолета У-2;
- 28.05.1939 г. – вынужденная посадка самолета Р-5;
- 3.06.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 5.06.1939 г. – вынужденная посадка самолета Р-5;
- 7.06.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 7.06.1939 г. – мелкая поломка самолета У-2;
- 8.06.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 10.06.1939 г. – авария самолета Р-5 (самолет врезался в землю);
- 14.06.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 2.07.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 3.07.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 25.07.1939 г. – вынужденная посадка самолета Р-5;
- 2.08.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5;
- 8.08.1939 г. – мелкая поломка самолета Р-5 [9, д. 21, л. 31].

Как видно, статистика летных происшествий только в одной школе и за незначительный период времени весьма неутешительная. При этом можно предположить, что цифры, указанные в годовом отчете, несколько занижены по сравнению с числом общих происшествий, случившихся в действительности. Из представленного источника видно, что за 4 месяца случились 11 мелких поломок самолетов, а всего же их за год, как указано в отчете, – 15, получается, что за остальные 8 месяцев в школе было только 4 случая мелких поломок. Это вызывает большие сомнения. Скорее всего, часть летных происшествий просто не указывались в отчетах, если их можно было скрыть.

В целом же, по информации Управления Военно-Учебных Заведений (УВУЗ) ВВС Красной Армии, только в ноябре 1939 года в авиашколах произошло – 2 катастрофы, 2 крупных аварии, 9 вынужденных посадок самолетов и 42 мелких поломки самолетов. В худшую сторону УВУЗом отмечались: 1-е Чкаловское авиационное училище – 2 катастрофы и 1 авария; Чугуевское авиационное училище – 1 авария и 1 поломка; Батайская военная авиационная школа пилотов (ВАШП) – 2 поломки; Качинская ВАШП – 2 поломки. Среди причин происшествий назывались: потеря ориентировки пилотом, недисциплинированность курсанта, некачественная подготовка авиационной техники и др. [Там же, л. 1, 6, 22].

В телеграмме штаба ВВС Сибирского военного округа (СибВО) от 15.02.40 года, разосланной по авиационным школам пилотов, указывалось: «В течение первых полутора месяцев 1940 года, в частях ВВС произошло 10 катастроф и 21 авария» [Там же, л. 27].

В отчетах Омской ВАШП (была создана в 1940 г.) за 1941 год указано, что в школе произошло:

- катастроф – 1;
- аварий – 2;
- вынужденных посадок – 15;
- поломок – 40.

Итого: 58 летных происшествий [11, д. 1, л. 7].

В отчетах Бирмской ВАШП (была создана в 1940 г.) за 1941 год указано:

- катастроф – 2;
- аварий – 6.

Всего за год произошло 33 летных происшествия [10, д. 2, л. 7].

Сами же летные происшествия совершались по-разному. Например, в Новосибирской школе пилотов: «Приказ № 26 от 7.02.40 г. Разбирая дело старшего лейтенанта Петрова, считать установленным, что 27.01.40 г., во время выруливания с красной линии, самолет СБ, имея приказание командира авиационной эскадрильи выруливать вправо, вырулил влево. В результате наскочил на другой стоящий самолет СБ. У одного самолета сломана консоль и часть правой плоскости, у другого обтекатель правой плоскости, капот радиатора левого мотора» [6, д. 1, л. 47].

До начала войны аварийность и катастрофы в авиации продолжали оставаться на высоком уровне. Причинами этому были: слабая подготовка летного состава, низкий уровень знаний материальной части, низкая воинская дисциплина, неорганизованность летной работы и безответственность командиров и руководителей ВВС.

Так, например, в Омскую школу пилотов 1 февраля 1941 года прибыло 178 человек, 138 из них были зачислено в школу. Зачисленные курсанты имели уровень образования в объеме: 10 классов – 16 человек, 9 классов – 44 человека, 8 классов – 39 человек, 7 классов – 39 человек [11, д. 22, л. 7-11]. Как видим, 78 человек из числа принятых курсантами не соответствовали предъявляемым требованиям руководящих документов, в частности, по уровню образования. Тем не менее, и командование школы, и командование ВВС не обращали на это внимание. Аналогичная картина была и в других наборах авиашколы. В период с 1 февраля по 1 апреля 1941 г. в Омскую ВАШП прибыло 199 человек, из них было зачислено – 138 человек. В период с 1 по 20 мая 1941 г. прибыло еще 295 человек, было зачислено 276 человек. С 22 мая по 2 июня 1941 г. прибыло 110 человек, из которых зачислено было 103 человека [2, с. 16]. Из общего числа зачисленных курсантов значительная часть также имела уровень образования в объеме 9 классов и ниже. Так, из 276 человек, зачисленных в школу 20 мая 1941 г., 85 человек имели образование в объеме 9 классов, 75 человек – в объеме 8 классов, 94 – в объеме 7 классов. Из зачисленных в школу 2 июня 1941 г. – 34 человека имели образование в объеме 9 классов, 51 человек – в объеме 8 классов, 13 человек – в объеме 7 классов [11, д. 22, л. 46-54, 58-62].

Качество инструкторского состава авиашкол тоже оставляло желать лучшего. Например, в Новосибирской ВАШП по состоянию на 01.01.1940 г. из общего числа летчиков – 44 человека были в должности менее года, 45 человек были в должности не более 2-х лет. Из них могли летать на самолете типа СБ – 51 человек, 38 человек вообще ни когда не летали на данном типе самолетов [1, с. 17]. На тот же период 463 курсанта школы имели неполное среднее образование и ниже [6, д. 6, л. 12].

Еще одной причиной аварийности можно назвать низкое техническое состояние самолетов, находящихся в авиашколах. В основном это была техника устаревших типов с почти полностью выработанным ресурсом. В той же Новосибирской школе на 1 января 1940 года находились самолеты: У-2 – 25 штук (один из них был в ремонте); Р-5 – 46 штук; СБ – 23 штуки [Там же, л. 21]. Указанные образцы авиационной техники были созданы в конце 20-х – начале 30-х годов. Новых самолетов школа не имела. В Омской школе на 23 декабря 1940 года находились самолеты: СБ – 32 штуки, из них исправных – 16 штук (50%); Р-5 – 47 штук, из них исправных 42 самолета (89%); У-2 – 47 штук, исправных – 37 штук (78%); УТ-1 – 8 самолетов, исправным был только 1 самолет (12%) [8, д. 122, л. 15].

Таким образом, исправных самолетов было всего 71% от общего числа всех самолетов школы. При этом, если учебных У-2 было 89% исправных, то самолетов боевых (СБ), более сложных в пилотировании, – всего 50%. К тому же у исправной техники на момент проверки был серьезно выработан технический ресурс. Так, остаток составлял: на самолетах СБ – 75%, моторесурс – 41%; на Р-5 – 37%, моторесурс – 53%; на У-2 – 68%, моторесурс – 55% [Там же, л. 16]. Серьезные замечания были и по ее техническому состоянию: «Почти на всех самолетах разбиты фонари кабины, неточно отрегулированы троса триммеров и нет отметок центрального положения триммеров, на целом ряде самолетов в местах крепления капотов отсутствуют шурупы» [Там же, л. 16 об.] и т.п. Указанные причины негативно влияли на безопасность полетов и качественную подготовку кадров.

Периодически в авиационные части и авиашколы направлялись комиссии для проверки состояния летной подготовки. Замечания в актах этих комиссий в различных округах и воинских частях были схожи. «С 1 по 10 августа были проверены 28 авиационных полков Прибалтийского, Северо-Кавказского и Забайкальского военных округов. Проверкой были установлены основные причины, порождающие аварийность.

- 1) Чрезвычайно низкая дисциплина, расхлябанность и неорганизованность в частях Красной Армии.
- 2) Неудовлетворительная постановка учебно-боевой подготовки во многих полках.
- 3) Низкий уровень штурманской подготовки, особенно в истребительных частях.
- 4) Плохое знание материальной части летным и техническим составом как массовое явление.
- 5) Большое количество поломок, аварий и катастроф, происходящих при взлетах и посадках самолетов.
- 6) Плохая постановка проверки техники пилотирования, которая проводится нерегулярно и не в сроки.
- 7) В частях ВВС на должностях командиров полков, эскадрилий и звеньев находятся командиры, не имеющие достаточного опыта в руководстве частями и подразделениями» [7, с. 150].

Таким образом, все это говорит о не благополучном состоянии военной авиации в рассматриваемый период. Проблема обеспечения безопасности полетов была особенно острой, решить которую командованию ВВС до начала Великой Отечественной войны так и не удалось.

Список литературы

1. Астраханцев О. Н. Становление Новосибирской военной авиационной школы пилотов накануне Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2013. № 12 (38). Ч. II. С. 15-18.
2. Астраханцев О. Н. Становление Омской военной авиационной школы пилотов накануне Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2014. № 1 (39). Ч. II. С. 15-17.
3. Главный военный совет РККА. 13 марта 1938-20 июня 1941 г.: документы и материалы. М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2004. 560 с.
4. Жарков В. В. Проблемы воинской дисциплины в РККА в 30-40-е гг. // Ярославский педагогический вестник. 2008. № 4. С. 184-191.
5. Иванов С. Н. Военные училища Наркомата обороны СССР в Сибирском военном округе в годы Великой Отечественной войны: дисс. ... к.и.н. Новосибирск, 2010. 361 с.
6. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 36609. Оп. 1.
7. Смыслов О. С. Асы против асов. В борьбе за господство. М.: Вече, 2012. 416 с.
8. Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). Ф. 35. Оп. 11284.
9. ЦАМО РФ. Ф. 36609. Оп. 1.
10. ЦАМО РФ. Ф. 60332. Оп. 35737.
11. ЦАМО РФ. Ф. 60368. Оп. 35867.

ACCIDENT RATE IN FLYING SCHOOLS OF AIR FORCE OF THE SIBERIAN MILITARY DISTRICT 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 is devoted to the problem of flights safety in the Air Force of the Red Army on the eve of the Great Patriotic War. Having analyzed archival sources, the author revealed the basic reasons of accident rate in the military flying schools that provided air staff's training in Siberia. The paper points out that the problem of accident rate raised serious concerns with both the headquarters of military aviation and the country leadership.

Key words and phrases: Air Force; military training schools; aviation; flying school; accident rate; accident; aircraft; the Red Army.

УДК 94(470.57)«15/19»

Исторические науки и археология

В данной статье рассматриваются вопросы, связанные с возникновением интеллигенции у башкир, татар и прочих тюрко-мусульманских народов Уфимской губернии. Анализируются численность и структура мусульманской интеллигенции. В статье уделено внимание учебным заведениям, сыгравшим роль в подготовке кадров интеллигенции, в частности Казанскому университету и Неплюевскому кадетскому корпусу, иногородским учительским школам, медресе Уфимской и Оренбургской губерний.

Ключевые слова и фразы: мусульманская интеллигенция; учителя; врачи; дворянство; ученые; умственный труд; татары; башкиры; университеты.

Ахмадуллин Вадим Кадимович

Башкирский государственный университет (филиал) в г. Нефтекамске
togrulbek@bk.ru

МУСУЛЬМАНСКАЯ ИНТЕЛЛИГЕНЦИЯ УФИМСКОЙ ГУБЕРНИИ: ГЕНЕЗИС, ЧИСЛЕННОСТЬ, СТРУКТУРА[©]

Понятие «интеллигенция» получило распространение среди мусульман Российской империи с 1886 года. Первым тюркоязычным автором, который ввел этот термин в употребление, стал известный крымско-татарский общественный деятель, один из идеологов и практиков обновленческого движения среди мусульман, писатель, журналист Исмаил Гаспринский (1851-1914). В своей статье в газете «Тарджиман» 4 марта 1886 г. он дает следующее толкование термина интеллигенция: «Думать о себе, о своем интересе присуще каждому человеку, но думать о многих, интересоваться и хлопотать об общем благе присуще лишь более развитым умственно и нравственно. Эти последние составляют весьма важную, жизненную часть данного общества и обыкновенно именуются ~~н~~интеллигенцией» того или другого общества или народа». Исходя