

Астраханцев Олег Николаевич

**ИРКУТСКАЯ ВОЕННАЯ ШКОЛА АВИАЦИОННЫХ МЕХАНИКОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Статья посвящена деятельности Иркутской военной школы авиационных механиков - одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку авиационно-технических кадров в Сибири. Автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составом. Выявлены особенности подготовки авиамехаников в условиях военного времени.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/3.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. I. С. 19-22. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2014/6-1/

© 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 деятельности Иркутской военной школы авиационных механиков – одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку авиационно-технических кадров в Сибири. Автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составом. Выявлены особенности подготовки авиамехаников в условиях военного времени.

Ключевые слова и фразы: Военно-воздушные силы; военно-учебные заведения; авиация; Иркутская ВШАМ; курсанты; авиационный механик; Красная Армия.

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

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

**ИРКУТСКАЯ ВОЕННАЯ ШКОЛА АВИАЦИОННЫХ МЕХАНИКОВ
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ[©]**

Технические вузы с началом войны перешли на подготовку авиамехаников. Было принято решение о расширении штатов существующих авиашкол, а также о создании дополнительных школ, осуществлявших подготовку авиамехаников. В дальнейшем же ввиду больших трудностей в деле создания новых вузов это решение было отменено, но расширение штатов продолжилось.

Приказом наркома обороны Иркутское военное авиационное техническое училище (ИВАТУ) в феврале 1941 года было преобразовано в Иркутскую военную школу авиационных механиков (ВШАМ). Требования к качеству подготовки авиаспециалистов не снижались, а вот трудности, связанные с переходом на штаты школы механиков, росли. Численность начсостава сократилась на 100 человек, несение караульной службы было возложено на курсантов.

В первые же месяцы войны на фронт была отправлена значительная часть командиров, преподавателей и инструкторов школы. На смену ушедшим стали готовить новых преподавателей из числа оставшегося инструкторского состава, а из механиков досрочного июльского выпуска (250 человек), оставленных в школе, – инструкторов.

При Иркутской ВШАМ были организованы курсы, сформированы две роты младшего начальствующего состава. Во время своего обучения они принимали самое активное участие в работе учебных циклов школы. В декабре 1941 года состоялся выпуск авиамехаников – инструкторов практического обучения. Выпускники получили специализацию по технической эксплуатации самолетов: Пе-2 – 59 человек и ЛаГГ-3 – 59 человек. По конструкции и эксплуатации мотора М-105 – 61 человек и еще 64 человека стали инструкторами по ремеслам. Из числа выпускников курсов закончили авиашколу по первому разряду – 145 человек, по второму разряду – 98 человек [3, с. 93]. Все механики рот младшего начальствующего состава были оставлены в качестве инструкторов и курсовых командиров. Из последующего декабрьского выпуска в школе в качестве инструкторов были оставлены еще 100 человек.

Два набора курсантов (периода август-декабрь 1941 г.) численностью 1465 человек и 1001 человек в мае 1942 года, согласно телеграмме Управления Военно-учебными заведениями (УВУЗ), были откомандированы в строевые части, ушли в Мальтинские лагеря, где формировалась в это время 399-я стрелковая дивизия. Командир 1345-го стрелкового полка в этой дивизии был майор Самодай, бывший командир батальона курсантов Иркутской авиашколы, отозванный в распоряжение отдела кадров ВВС Забайкальского фронта в марте 1942 года. В конце июля 1942 года 399-я стрелковая дивизия уже стояла под Сталинградом, а с середины августа сражалась в составе 62-й армии [Там же, с. 107].

На основании распоряжения штаба ВВС Забайкальского фронта № 78/138 от 17.07.1942 года, еще 676 курсантов (набора 1942 г.), были откомандированы в сухопутные войска. Приказом по 12-й воздушной армии № 054 от 19.09.1942 г., был объявлен начсостав армии, убывающий в распоряжение военного совета Московского военного округа – в списке было более 200 человек, среди них и офицеры Иркутской школы [Там же].

В первые месяцы Великой Отечественной войны военно-воздушные силы РККА потеряли значительное количество авиационной техники, в связи с этим из вузов ВВС для нужд фронта изымались самолеты годные для ведения боевых действий. В училищах и авиашколах оставались в основном самолеты устаревших типов, фактически непригодные для эксплуатации, неисправные, с выработанным ресурсом и т.п. Практически все технические училища в начальный период войны осуществляли подготовку механиков на старых самолетах типа ДБ-3, СБ, И-16, И-153. Лишь в 1942-1943 гг. в вузы ВВС стали поступать образцы новой авиационной техники, списанные из строевых частей.

Сокращение сроков обучения (до 6 месяцев), изучение новой авиационной техники, моторов, авиационных средств поражения и оборудования, поступающих на вооружение ВВС, потребовали коренной перестройки

всего учебного процесса. Система обучения строилась по принципу «Учить тому, что пригодится на войне». В первую очередь было уделено внимание обучению полевому ремонту самолетов под открытым небом. Были созданы полевые аэродромы вне территории училища, куда на период эксплуатационной практики уходили курсанты [Там же, с. 94]. Завершающим этапом учебы была аэродромная практика.

В декабре 1941 года состоялся очередной выпуск курсантов. Вместо офицерского звания им присвоили звания – «сержант технической службы». Штаты переменного состава были увеличены более чем в 1,5 раза, полным ходом шло обучение августовского, сентябрьского и декабрьского наборов.

В мае 1942 года школа получила новое задание: набрать к 15 июня 1942 года 2200 человек из числа окончивших аэроклубы имеющих образование не менее 7 классов и перейти на обучение курсантов только на новых самолетах. Уже в июле того же года стала поступать новая техника. Но приходила она не с заводов, а из боевых частей, и была неисправна. Преподаватели и инструкторы, не считаясь со временем, восстанавливали ее и приступали к обучению курсантов [Там же, с. 95].

Кроме того, в период войны производственные мастерские школы восстанавливали самолеты и авиационные моторы. После ремонта их отправляли в действующие боевые части. Так, за май 1943 года было отремонтировано: восстановительным ремонтом – один самолет марки СБ, шесть – У-2, один – ЛаГГ-3, по одному Як-7 и Ил-2. Текущим ремонтом было отремонтировано шесть самолетов, восстановительным ремонтом – три авиадвигателя и средним ремонтом – одиннадцать автомашин [Там же, с. 97-98].

В связи с увеличением числа набора курсантов и недостатком инструкторов-военнослужащих в 1942 году командованием школы было принято решение о создании курсов подготовки инструкторов практического обучения из числа служащих школы. Эти курсы окончили около двадцати жен офицеров. Среди них Андреевская, Евдокимова, Златкина, Лобова, Максимова, Попова, Фомичева и др. [Там же, с. 98-99]. Женщины хорошо освоили специальности и обучали курсантов ремеслам. Курсанты получали навыки ремонта обшивки самолета, пайки алюминиевых баков, правки лопастей и других видов ремонта.

Школы механиков в 1943 году были вновь переведены на обучение курсантов со сроком 1 год. В феврале 1943 года состоялся первый выпуск механиков, прошедших подготовку по годичной программе обучения. Из 1017 человек, представленных к выпуску, было выпущено 1015 человек (2 человека не были выпущены из-за болезни). В ноябре 1943 года состоялся еще один выпуск. Из стен Иркутской школы в этот раз вышло 1092 человека [1, с. 242].

В основу работы технических училищ и школ были положены директивы и указания Главного инженера ВВС РККА, и «Наставление по инженерно-авиационной службе» – главный регламентирующий документ для технического состава авиации (НИАС – 43), который был составлен с учетом опыта войны. В процессе обучения активно использовались материалы стажировок личного состава, учебно-методических сборов и совещаний. Учитывались и материалы проверок школ и училищ, а также отзывы о выпускниках из действующих боевых частей.

Подготовка технического состава основывалась на «Программе подготовки авиационных механиков ВВС Красной Армии». В 1942 году она делилась на 6 циклов, каждый из которых в свою очередь включал учебные дисциплины и определенное количество учебных часов на их изучение. Так, согласно указанной программе в эксплуатационный цикл входили дисциплины: «Конструкция самолета» – 104 часа, «Техническая эксплуатация самолета» – 512 часов. Итого – 516 часов. Моторный цикл: «Основы теории двигателя» – 114 часов, «Конструкция авиадвигателя и практические работы» – 240 часов. Итого – 354 часа. Самолетный цикл: «Основы теории самолета» – 64 часа, «Электротехника» – 74 часа, «Оборудование самолета» – 52 часа, «Вооружение самолетов» – 76 часов. Итого – 266 часов. Авиаремонтный цикл: «Авиационное материаловедение и технология» – 54 часа, «Техническое черчение» – 30 часов, «Ремесленная подготовка» – 344 часа, «Полевой ремонт самолетов» – 152 часа. Итого – 580 часов. Военный цикл: «Строевая подготовка» – 80 часов, «Физическая подготовка» – 80 часов, «Уставы Красной Армии» – 24 часа, «Стрелковая подготовка» – 34 часа, «Общевойсковая подготовка» – 122 часа. Итого – 340 часов. Социально-экономический цикл: «Политическая подготовка» – 100 часов. Всего: 2256 часов.

Все это время распределялось следующим образом:

1. срок обучения 12 месяцев, из них отводилось время на:
 - а) учебные занятия 282 дня, что составляет 2 256 часов;
 - б) выпускные испытания – 10 дней;
 - в) караулы, суточные наряды, и пр. – 12 дней;
2. продолжительность рабочего дня должна была составлять 8 часов учебных занятий и 4 часа самостоятельной подготовки;
3. академический час – 50 минут;
4. выпускные испытания программой предписывалось проводить:
 - а) по конструкции самолета;
 - б) по конструкции двигателя и практическим работам;
 - в) по технической эксплуатации самолета;
 - г) по полевому ремонту;
 - д) по политической подготовке;
 - е) по строевой подготовке, уставам и физической подготовке [4, с. 2-3].

Каждая учебная дисциплина включала в себя по несколько тем или разделов, изучение дисциплины заканчивалось неким итоговым контролем в виде зачета, курсового зачета, эксплуатационно-тактического учения и др. Объем времени на изучение тем и разделов вполне было достаточно для изучения материала, даже с учетом

сокращения сроков обучения в условиях войны. Следует особо подчеркнуть, что политической работе в военно-учебных заведениях уделялось большое внимание. Так, в учебном плане (военного времени) на «Политическую подготовку» отводилось больше часов (100 ч.), чем на изучение таких дисциплин, как: «Основы теории самолета» – 64 часа, «Электротехника» – 74 часа, «Оборудование самолета» – 52 часа, «Вооружение самолетов» – 76 часов, «Авиационное материаловедение и технология» – 54 часа, «Техническое черчение» – 30 часов.

В дополнение к программам прилагались методические указания, в которых подробно рассматривались порядок и методика изучения каждой учебной дисциплины. Например, в методических указаниях по дисциплине «Конструкция мотора АМ-35 А и практические работы» раскрывались задачи практического обучения, порядок организации самостоятельной работы курсантов, основные правила конспектирования учебного материала и многое другое [2, с. 3-6].

В целом и по учебным программам, и по методическим указаниям получалось все довольно гладко, но на деле в условиях войны, в училищах и авиашколах действовать по правилам руководящих документов не получалось в силу объективных причин. Так, например, в указаниях предписывалось: «Курсанты разбиваются на группы, из расчета 7-10 курсантов в каждой группе. Руководит группой инструктор». На деле же группы состояли из гораздо большего количества человек, поскольку инструкторов катастрофически не хватало. Ряд учебных дисциплин курсанты вообще не изучали или изучали весьма поверхностно из-за отсутствия преподавателей по этим дисциплинам. Самостоятельной работы как вида учебных занятий в школах иногда просто не существовало. Курсанты в часы, отведенные для самостоятельной работы, (часто и в учебные часы), были задействованы на различных хозяйственных работах, на строительстве зданий и помещений или, например, помогали колхозникам в уборке урожая и т.п. Говорить о правилах конспектирования учебного материала также не приходится, так как во многих школах и училищах ВВС у учащихся просто не было тетрадей, в которых они могли бы писать, так же как и не было карандашей и других канцелярских принадлежностей, с помощью которых возможно было бы ведение конспектов. Поэтому, в силу объективных причин, вузы ВВС не могли соблюдать в полном объеме разработанные учебные программы и методические указания. Лишь в конце 1943 – начале 1944 г. учебный процесс стал налаживаться и соответствовать руководящим документам.

В годы войны личный состав Иркутской ВШАМ принимал самое активное участие в работе воздушной трассы «Красноярск – Уэлькан», по которой перегонялись самолеты. Управление ВВС направило в Сибирь и на Аляску для транспортировки самолетов пять авиаполков. Почти целый выпуск школы был направлен для наземного обслуживания в эту перегонную дивизию, которую возглавлял известный полярный летчик, Герой Советского Союза И. П. Мазурук. С открытием трассы перегонки самолетов Аляска-Сибирь в Иркутскую авиашколу были доставлены несколько самолетов «Харрикейн» (с моторами Аллисон – 1100) и пострадавший при аварии на Алсобе самолет «Бостон» – Б-25 [5, с. 242]. Данные образцы авиационной техники были отремонтированы личным составом школы и в дальнейшем использовались в процессе обучения курсантов.

Труд инструкторов и преподавателей был поистине нелегким, требовал большого напряжения умственных, моральных и физических сил. Работали днем и ночью, без выходных и отпусков в течение всех четырех лет войны. Наградой за доблестный труд и его достойной оценкой стало вручение школе Красного знамени.

Несмотря на то, что подготовка авиационных механиков осуществлялась в трудной обстановке и в сжатые сроки, ее качество было высоким. Комиссии, принимавшие выпускные экзамены, отмечали хорошую подготовку курсантов по всем основным разделам учебной программы.

Часть выпускников из стен Иркутской ВШАМ сразу направлялись в школы пилотов для продолжения обучения уже в качестве летчиков. Как правило, это были те, кто до войны прошел подготовку в аэроклубах Осоавиахима. Так, в ноябре 1943 года в школы пилотов были отправлены 427 человек. С 1944 года подготовка будущих летчиков стала обязательной для Иркутской авиашколы. Об этом указывалось в директиве Управления ВУЗ ВВС Красной Армии: «Начальниками военных авиатехнических школ ВВС. Для укомплектования военных авиашкол пилотов предлагаю из каждого планового и досрочного выпусков курсантов в течение 1944 годы производить отбор в размере до 30% выпускников» [3, с. 105]. В апреле 1945 года в школе состоялся последний военный выпуск.

Иркутская ВШАМ оставалась, по сути, единственным полноценным военно-учебным заведением осуществлявшим подготовку технических авиационных кадров в Сибири. Всего за годы войны школа подготовила несколько тысяч авиационных специалистов для ВВС. Кроме того, около 2000 человек были отправлены в стрелковые части действующей армии. Выпускники школы внесли свой вклад в победу над фашизмом. 13 человек из их числа стали Героями Советского Союза.

Список литературы

1. **Карташов А. В.** Кадры для военно-воздушных сил России: история обучения и воспитания (1910-1991): монография. Ставрополь: Сервисшкола, 2011. 472 с.
2. **Методические указания по обучению авиационных механиков ВВС Красной Армии. Моторный цикл. Конструкция мотора АМ-35 А и практические работы.** М.: Военное издательство Народного Комиссариата Обороны Союза ССР, 1942. 87 с.
3. **Не прерывать традиций нить:** краткий исторический очерк ИВВАИУ // под ред. Б. И. Рожкова. Иркутск: ИВВАИУ, 1991. 301 с.
4. **Программы подготовки авиационных механиков ВВС Красной Армии** (срок обучения 1 год). М.: Военное издательство Народного комиссариата Обороны, 1942. 167 с.
5. **Традициям верны** / сост. С. М. Майорова, Т. М. Асалхаева, В. Н. Воронцов; под общ. ред. И. И. Величко. Иркутск: ИВВАИУ (ВИ), 2006. 380 с.

IRKUTSK MILITARY AIRCRAFT TECHNICIANS' SCHOOL IN THE YEARS 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 activity of Irkutsk Military Aircraft Technicians' School, one of the Air Force schools, which trained aviation-technical personnel in Siberia. The author reveals the issues of the educational process organization, the provision with aviation equipment and permanent and non-permanent personnel recruiting. The peculiarities of military technicians' training in the wartime are identified.

Key words and phrases: the Air Force; military schools; aviation; Irkutsk Military Aircraft Technicians' School; cadets; military technician; the Red Army.

УДК 347.2/3

Юридические науки

Статья посвящена анализу концептуальных аспектов имущественных отношений в таких диаметрально различающихся правовых системах как мусульманское и английское право. Целью исследования является поиск сходства в регулировании права собственности, выявление степени сближения указанных правовых систем. В статье поэтапно анализируются элементы имущественного правоотношения: субъекты и объекты собственности, его содержание. Несмотря на очевидную и существенную разницу мусульманского и английского права, обусловленную религиозными, историческими, этическими и моральными отличиями, в вопросах собственности мы наблюдаем некую дефинитивную близость.

Ключевые слова и фразы: право собственности; мусульманское право; английское право; имущество; владение; пользование; распоряжение; оборотоспособность.

Ахметова Альбина Талгатовна

Башкирский государственный университет (филиал) в г. Стерлитамаке
albena81@mail.ru

**СООТНОШЕНИЕ ИМУЩЕСТВЕННЫХ ОТНОШЕНИЙ
В МУСУЛЬМАНСКОМ И АНГЛИЙСКОМ ПРАВЕ®**

Собственность представляет собой категорию, которая всегда волновала и касалась каждого человека на протяжении всей истории человечества. Собственность неоднократно становилась прицелом для исследования правоведов, юристов, цивилистов и политологов. Многие труды имеют неоспоримую ценность в научном мире.

В словаре С. И. Ожегова собственность определяется как материальные ценности, имущество, принадлежащие кому-нибудь или находящиеся в полном распоряжении кого-чего-нибудь [9, с. 740]. Однако, с юридической точки зрения, подобное изложение скорее можно отнести к объектам права собственности, нежели к самому институту.

В доктрине частного права трактованию подлежит право собственности, которое анализируется в объективном и субъективном смыслах.

В объективном смысле под правом собственности чаще всего понимают совокупность правовых норм, регулирующих процесс присвоения, владения, пользования и распоряжения имуществом по усмотрению собственника и в его личном интересе. В подобном аспекте анализу подлежат как правовые нормы, выступающие источниками регулирования, так и доктрина права.

В субъективном же смысле право собственности анализируется со стороны правомочий собственника, среди которых традиционная триада «владение, пользование и распоряжение». Таким образом, мы вправе говорить о реализации интереса собственника в отношении принадлежащих ему по праву собственности вещей.

В то же самое время содержание права собственности может существенно различаться в зависимости от того с позиции какой правовой системы, мы рассматриваем этот институт. Прежде всего наибольший интерес представляет собой концепция права собственности в мусульманском праве.

Первоначальным источником мусульманского права является Коран, который уделяет немалое внимание отношению людей к вещам [5]. В то же время сам Коран не провозглашает понятия «собственности». Эту категорию мы пытаемся осмыслить через понятие «принадлежность». Коран оперирует понятиями «милък» и «маль». Термином «милък» обозначается собственность, «маль» же традиционно подразумевает «имущество» как таковое. Представляется, «маль» выступает в качестве объекта собственности и не только. Из содержания Корана явствует, что маль также является объектом пользования. Означает ли это то, что в результате использования того или иного имущества, вещь переходит в собственность мусульманина? На этот вопрос нельзя ответить однозначно.