

Астраханцев Олег Николаевич

## **ОМСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА ПИЛОТОВ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Статья посвящена деятельности Омской военной авиационной школы пилотов - одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири. Автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составом. Выявлены особенности подготовки летного состава в условиях военного времени. На основе анализа архивных документов автором указывается, что трудности начального периода войны повлияли на качество выпускников школы, оно заметно снизилось. Ситуация улучшилась лишь в ходе коренного перелома в войне.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2016/3-1/3.html](http://www.gramota.net/materials/3/2016/3-1/3.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2016. № 3(65): в 2-х ч. Ч. 1. С. 27-29. 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/3/2016/3-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2016/3-1/)

### **© 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: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

УДК 94(470)

**Исторические науки и археология**

*Статья посвящена деятельности Омской военной авиационной школы пилотов – одного из учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири. Автором раскрываются вопросы организации учебного процесса, обеспечения школы авиационной техникой, комплектования постоянным и переменным составом. Выявлены особенности подготовки летного состава в условиях военного времени. На основе анализа архивных документов автором указывается, что трудности начального периода войны повлияли на качество выпускников школы, оно заметно снизилось. Ситуация улучшилась лишь в ходе коренного перелома в войне.*

*Ключевые слова и фразы:* Военно-воздушные силы; военно-учебные заведения; авиация; авиашкола; курсанты; Омская ВАШП; Красная армия.

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

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

**ОМСКАЯ ВОЕННАЯ АВИАЦИОННАЯ ШКОЛА ПИЛОТОВ  
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Омская военная авиационная школа пилотов (ВАШП) была сформирована 1 мая 1940 года. Период ее становления, как и для других авиационных школ и училищ, был достаточно трудным. Не хватало квалифицированных кадров, исправной авиационной техники, учебной и методической литературы. Не всегда удавалось выполнять график летной подготовки. Но, несмотря на все трудности, к июню 1941 года школа выпустила несколько десятков авиационных специалистов. Дальнейшему планомерному развитию учебного заведения помешала начавшаяся Великая Отечественная война, которая предъявила новые требования к деятельности авиашколы.

Серьезные потери летного состава в начальный период войны вынуждали командование Военно-воздушных сил (ВВС) принимать экстренные меры по восполнению этих потерь. Авиашколы страны перешли на ускоренную подготовку кадров, начались досрочные выпуски курсантов. Военно-учебные заведения стали получать различные указания от вышестоящего командования с требованиями ускорить подготовку летчиков. Так, например, Омская ВАШП должна была подготовить 150 человек на самолете Пе-2 из числа курсантов, окончивших обучение на самолете СБ. При этом сроки подготовки устанавливались буквально по дням: к 10.12.1941 – 10 человек; к 20.12.1941 – 10 человек; к 30.12.1941 – 10 человек; к 10.01.1942 – 20 человек; к 20.01.1942 – 20 человек; к 30.01.1942 – 20 человек; к 10.02.1942 – 30 человек; к 20.02.1942 – 30 человек [2, д. 28, л. 186].

Для этого школа должна была сосредоточить все свои силы и возможности на выполнении этого задания. Необходимо было выделить лучших инструкторов, максимальное количество исправной авиационной техники, а также использовать каждый день и час, пригодный для выполнения полетов. Выполнить эту директиву по ряду объективных причин было просто нереально. Школа не имела необходимого количества кадрового постоянного состава, поскольку значительная часть инструкторов и преподавателей авиашколы была отправлена на фронт или в срочном порядке переводилась для комплектования других авиационных училищ и школ. Для этих целей из Омской ВАШП в первые месяцы войны было выделено 334 человека из числа постоянного состава [3, д. 16, л. 22-36]. Уход на фронт большей части подготовленного инструкторского, преподавательского, инженерно-технического и командного состава значительно затруднял процесс подготовки авиационных кадров.

Надо заметить, что формирование при авиационных школах и училищах авиаполков, как и отправка личного состава школ в действующую армию, происходило не только в первый период, а в целом на протяжении всей войны. В Омской школе пилотов, например, было сформировано и подготовлено для работы в ночных условиях 12 экипажей самолетов Р-5 для ВВС Карельского фронта (июнь 1942 г.). В июле 1942 года в школу прибыл для переучивания на Ту-2 132-й авиаполк, в августе того же года для переучивания на Ту-2 в школу прибыл 12-й авиаполк, затем 13-й гвардейский авиаполк. 12-й авиационный полк прошел переучивание в составе 24 экипажей, 13-й гвардейский – в составе 33 экипажей, 132-й авиаполк – в составе 22 экипажей [Там же, д. 1, л. 3 об.].

Для того чтобы заменить убывших на фронт офицеров, командование Омской авиашколы оставляло часть наиболее способных выпускников в стенах учебного заведения с назначением их на должности инструкторов и преподавателей школы. Это частично покрывало количественные характеристики постоянного состава. Качество же таких кадров было весьма низким. Да и чему мог научить инструктор с отсутствием преподавательского и боевого опыта, имевший за плечами лишь 4-месячные курсы подготовки и небольшое количество часов налета. В начальный период войны летный состав школы по опыту работы в должности инструктора делился следующим образом:

- свыше 1 года – 8% от общего числа инструкторского состава;
- от 6 месяцев до 1 года – 39%;
- от 1 месяца до 4 месяцев – 27%;
- не введены в строй в качестве инструктора – 26%. Аналогичная картина была и по техническому составу школы [Там же, д. 16, л. 22-36]. Таким образом, как видно из архивного документа, лишь 8% инструкторского состава школы имели опыт работы в должности более года, следовательно, имели хоть какой-то

небольшой налет часов, дававший им право учить других. Четверть инструкторского состава практически не имели никакого опыта, еще четверть являлись выпускниками, только что окончившими авиашколу и еще не получившими допуска к инструкторской работе. Конечно, такая ситуация с кадрами непосредственно сказывалась на качестве подготовки летчиков.

При этом авиашкола не располагала необходимым количеством материально-технического имущества. Отсутствовали канцелярские принадлежности, вещевое имущество, учебные пособия, необходимые нормы продовольствия и многое другое. Не было и главного для подготовки пилотов – исправной авиационной техники и горюче-смазочных материалов. Это подтверждают архивные документы. Например: «Материальная часть восстанавливается силами ПАРМ, но медленно, так как отсутствуют запасные части, ни на одном самолете не выполнены гарантийные работы... из 32-х самолетов, полеты возможны только на 16» [Там же, д. 3, л. 11].

Частыми были перебои с поставкой авиационного топлива: «Имеющиеся запасы в школе (Омской ВАШП) для самолета СБ составляют всего 40 тонн, что даже не обеспечивает полностью окончание подготовки курсантов... школа может оказаться в условиях полного отсутствия контингента для обучения и под угрозой позорного срыва плана подготовки пилотов» [Там же, д. 6, л. 121]. Из всего вышеперечисленного следует вывод, что Омская авиашкола в начальный период войны находилась в очень тяжелом положении. Выполнять план подготовки авиационных кадров для нужд фронта в полном объеме школа не могла.

Отсутствие квалифицированных кадров инструкторского и преподавательского состава, нехватка необходимого количества исправной авиационной техники непосредственно сказывались на качестве подготовки летного состава и, как следствие, приводили к увеличению количества летных происшествий. «В Омской ВАШП наибольшей аварийностью отличался 1943 год. Так, при налете в 1942 году 16682 часов и 88233 посадках летных происшествий отмечено 43, из них: 4 катастрофы, 8 аварий, 7 вынужденных посадок, 24 поломки авиатехники. В 1943 г. при налете 24163 часов и 128 380 посадках летных происшествий случилось 73, из них: катастроф – 10, аварий – 8, вынужденных посадок – 26, поломок – 29» [1, с. 26]. Приведенные данные свидетельствуют, что в 1943 году при увеличении часов налета на 7 481 ч. по сравнению с 1942 годом количество летных происшествий, в том числе авиационных катастроф, увеличилось почти в два раза.

Объемы подготовки авиационных кадров с середины войны изменились. В 1943 году по плану УВУЗ ВВС КА Омская школа должна была подготовить на самолете СБ 470 человек, на Пе-2 – 690 человек. Фактически же было подготовлено: на самолете СБ – 295 человек (63,9%), на Пе-2 – 242 человека (35,7%). В 1944 году школа по плану должна была подготовить на самолете Пе-2 1000 человек. Фактически было подготовлено: на самолете Пе-2 – 354 человека (39,2%) и еще на самолете СБ – 50 человек. В 1945 году подготовить по плану на Пе-2 – 810 человек, на СБ-2 – 860 человек. Фактически было подготовлено: на самолете Пе-2 – 164 человека (20,2%), на СБ – 265 человек (30,8%) [3, д. 1, л. 7, 7 об., 8, 8 об., 27, 35]. Как видно из приведенных данных, Омская школа пилотов не выполняла годовые планы подготовки летных кадров. Причин этому множество. Кроме уже вышеназванных можно указать также большой отрыв курсантов, преподавателей и инструкторов от учебного процесса для выполнения посторонних задач. Например, в Омской школе в период с октября 1942 года по январь 1943 года весь штурманский состав непосредственно в школе работы по штурманской подготовке не вел, так как на протяжении указанного времени находился в командировке по перегонке самолетов СБ из Омска в Славгород и самолетов Пе-2 из Казани в Омск [Там же, д. 6, л. 5].

Ситуация по комплектованию школы постоянным и переменным составом к 1943 году несколько улучшилась, но лишь по некоторым категориям военнослужащих. Приведем выписку из отчета о численности личного состава Омской школы пилотов по состоянию на 1 декабря 1943 года: 1) Руководящий состав: по штату – 5 человек, на лицо – 5 человек; 2) Преподавательский состав: по штату – 73 человека, на лицо – 69 человек; 3) Летный состав: по штату – 260 человек, на лицо – 92 человека; 4) Инженерно-технический состав: по штату – 109 человек, на лицо – 92 человека; 5) Курсанты: по штату – 1636 человек; на лицо – 1419 человек [Там же, л. 331].

Таким образом, видно, что руководящего состава в школе было 94,5% от необходимого числа; летного состава – 35,3%; инженерно-технического состава – 84,4%; курсантов – 86,7%. Серьезной проблемой являлось комплектование школы именно летным составом. Поэтому по-прежнему одним из способов пополнения указанной категории личного состава авиашколы оставалось комплектование должностей инструкторов выпускниками школы.

В целях повышения качества подготовки авиационных специалистов и для внедрения в учебный процесс опыта войны в военно-учебных заведениях вводились стажировки преподавателей и инструкторов в боевых частях. Для организации порядка прохождения этих стажировок в 1942 году был издан приказ Народного Комитета Обороны (НКО), а также было разработано и утверждено командующим ВВС специальное Положение по этому вопросу. Благодаря этим действиям стажировку в боевых частях прошли тысячи преподавателей и инструкторов авиационных школ и училищ. Прохождение этих стажировок осуществлялось до конца войны.

Многие преподаватели и инструкторы принимали непосредственное участие и даже отличались в боях во время прохождения таких стажировок, за что были награждены боевыми орденами и медалями. Так, например, лейтенант Ходарко был награжден орденом Красной Звезды [Там же, д. 1, л. 13], лейтенант Бычков Н. А. – также орденом Красной Звезды, лейтенант Черников Б. И. и майор Рысев Н. Н. – орденами Отечественной войны 2-й степени [Там же, л. 40]. Это, конечно, далеко не полный список награжденных офицеров.

Происходящие изменения в обстановке на фронте, связанные с продвижением советских войск на запад и освобождением территории страны от немецко-фашистских захватчиков, положительно сказывались и на системе подготовки военных авиационных кадров для Военно-воздушных сил.

С середины 1943 года понемногу начал улучшаться процесс подготовки летного состава. Улучшилось материально-техническое состояние школы, увеличилось количество необходимой авиационной техники, появился реальный опыт (в том числе и боевой) у инструкторского и преподавательского состава. Большое внимание уделялось качеству подготовки, вырос самостоятельный налет курсантов летных школ. В акте об итогах выпускных экзаменов в Омской ВАШП в период с 5 апреля по 19 апреля 1943 г. указан самостоятельный налет курсантов в пределах от 7 часов 17 минут до 11 часов 51 минуты [Там же, д. 6, л. 110]. Это примерно в два раза больше по сравнению с количеством часов налета курсантов в начальный период войны.

В целом можно сказать, что созданная накануне Великой Отечественной войны Омская военная авиационная школа пилотов внесла свой вклад в Победу над фашистской Германией. В начальный период войны школа столкнулась с большими трудностями, план подготовки кадров не выполнялся, качество выпускников было низким. Ситуация изменилась в ходе коренного перелома в войне, и хотя количество выпускников по-прежнему не соответствовало плану задания, их качество заметно улучшилось.

Всего Омская ВАШП за период 1941-1945 гг. подготовила более 2 тысяч курсантов. Многие из выпускников авиашколы за мужество и героизм были награждены боевыми орденами и медалями. Части из них, а именно Акимову Михаилу Ильичу, Аксенову Константину Филипповичу, Борисову Петру Сергеевичу, Буслову Сергею Федоровичу, Буслову Федору Васильевичу, Звягину Александру Евстафьевичу, Евстегнееву Ивану Степановичу, Середкину Евгению Александровичу, Сурикову Эмилию Ивановичу, Никитенко Николаю Михайловичу было присвоено звание Герой Советского Союза.

#### Список литературы

1. **Иванов С. Н.** Материально-техническое обеспечение военных училищ Наркомата обороны СССР на территории Сибирского военного округа в годы Великой Отечественной войны // Гуманитарные науки в Сибири. 2010. № 2. С. 23-27.
2. **Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ).** Ф. 35. Оп. 11284.
3. **ЦАМО РФ.** Ф. 60368. Оп. 35867.

#### OMSK MILITARY AVIATION 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 Omsk Military Aviation School – the air force educational institution that implemented aviation staff training in Siberia. The author covers the issues of the educational process organization, providing the school with aviation equipment, staffing with permanent and temporary personnel. The paper identifies the specifics of aviation staff training under war time conditions. Relying on the analysis of archival documents the author concludes that the difficulties of the initial period of the war influenced the quality of the graduates' training, it decreased considerably. The situation improved only during the crucial turning point of the war.

*Key words and phrases:* Air Forces; military educational institutions; aviation; aviation school; cadets; Omsk Military Aviation School; The Red Army.

УДК 93/94

#### Исторические науки и археология

*Статья посвящена становлению музейного дела на территории современной Карачаево-Черкесской республики. В центре внимания автора его зарождение в конце XIX – начале XX века, проблемы развития государственных и общественных музеев в 1920-1930-е гг., связанные с финансированием, материально-техническим обеспечением, формированием фондов и коллекций. В статье также затрагиваются вопросы научно-исследовательской деятельности, которую проводили работники музеев Карачая и Черкесии в 1930-1940-е гг., в том числе некоторые итоги археологических экспедиций рассматриваемого периода.*

*Ключевые слова и фразы:* краеведческий музей; экспедиция; коллекции; экспонаты; выставки; музейный совет; сотрудники; Карачай; Черкесия.

**Батчаев Борис Рамазанович**

Карачаево-Черкесский государственный университет имени У. Д. Алиева  
brblev@mail.ru

#### ЗАРОЖДЕНИЕ И СТАНОВЛЕНИЕ МУЗЕЙНОГО ДЕЛА В КАРАЧАЕВО-ЧЕРКЕССИИ

Самые ранние истоки музейного дела на территории современной Карачаево-Черкесии восходят к дореволюционному времени, когда в регионе возникают небольшие структуры, осуществлявшие сбор научных коллекций для публичного показа. На руднике «Эльбрус» в 1890-е гг. был создан *Минералогический кабинет*,