

Карташёв Андрей Владимирович

РАБОТА АВИАЦИОННЫХ ШКОЛ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ В УСЛОВИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ

В статье раскрываются основные вопросы организации работы военно-учебных заведений авиационного профиля в России в годы Гражданской войны. Основное внимание акцентируется на проблеме воссоздания и развития сети авиационных школ в кризисной ситуации в стране.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/6-1/23.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. I. С. 97-102. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/6-1/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

усмотрения, возвращение причиненного ущерба соответствует требованиям справедливости, тем более законодатель в ст. 104³ УК РФ определил данную задачу приоритетной. Кроме того, согласно п. 12 ст. 12 Федерального Закона «О полиции» (от 7 февраля 2011 № 3-ФЗ) в обязанности полиции входит устанавливать имущество, подлежащее конфискации. Таким образом, при надлежаще составленном списке имущества, подлежащего конфискации, суду будет сложно оставить этот список без внимания, особенно в случае невозмещения ущерба потерпевшему.

Список литературы

1. **Векленко С. В.** Конфискация и «иная» мера уголовно-правового характера: проблемы решения в правоприменении // Институт конфискации имущества в законодательстве государств - членов Совета Европы и в российском законодательстве: материалы международного семинара. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2008. С. 63-67.
2. **Гребенкин Ф. Б.** К вопросу об иных мерах уголовно-правового характера // Право и практика: научные труды Кировского института Московской государственной юридической академии. Киров: Изд-во КИ МГЮА, 2007. № 3. С. 29-33.
3. **Крастиньш У. Я.** Системность и иные уголовно-правовые меры принудительного воздействия // Системность в уголовном праве: материалы II Российского конгресса уголовного права, 31 мая - 1 июня 2007 г. М.: ТК «Велби»; Изд-во «Проспект», 2007. С. 212-216.
4. **Лопашенко Н. А.** Введение в уголовное право: учебное пособие. М.: Волтерс Клувер, 2009. 224 с.
5. **Мальцев В. В.** Принципы уголовного права и их реализация в правоприменительной деятельности. СПб.: Юридический центр «Пресс», 2004. 694 с.
6. **Матвеева А. А.** Конфискация имущества в современном законодательстве Российской Федерации // Системность в уголовном праве: материалы II Российского конгресса уголовного права, 31 мая - 1 июня 2007 г. М.: ТК «Велби»; Изд-во «Проспект», 2007. С. 267-271.
7. **Непомнящая Т. В.** Проблемы совершенствования системы уголовных наказаний // Там же. С. 290-293.
8. **О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «О ратификации Конвенции Совета Европы о предупреждении терроризма» и Федерального закона «О противодействии терроризму»:** Федеральный закон от 27.07.2006 г. № 153-ФЗ // Собрание законодательства РФ. 2006. № 20. Ст. 2106.
9. **Рарог А. И.** Институт конфискации имущества нуждается в совершенствовании // Институт конфискации имущества в законодательстве государств-членов Совета Европы и в российском законодательстве: материалы международного семинара. Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2008. С. 53-60.
10. **Уголовное право России. Общая часть** / под ред. А. И. Чучаева, Н. А. Нырковой. Ростов-на-Дону: Феникс, 2009. 548 с.
11. **Яни П. С.** Конфискация имущества и уголовная ответственность // Уголовное право. 2006. № 6. С. 131-136.

PRINCIPLE OF LEGALITY AND DEPRIVATION OF PROPERTY AS CRIMES PREVENTION MEANS

Vitalii Alekseevich Kanubrikov
Department of Criminal Law
Volgograd Academy of Ministry of Home Affairs of Russia
v.kanubrikov@mail.ru

The author undertakes the attempt to consider the norm about deprivation of property in Russian criminal legislation and its correspondence to the principle of legality requirements as one of the necessary steps in crimes prevention.

Key words and phrases: criminal legislation; principle of legality; deprivation of property; different measures of criminal-legal character.

УДК 93/94:37

В статье раскрываются основные вопросы организации работы военно-учебных заведений авиационного профиля в России в годы Гражданской войны. Основное внимание акцентируется на проблеме воссоздания и развития сети авиационных школ в кризисной ситуации в стране.

Ключевые слова и фразы: авиационные кадры; авиационные школы; военно-учебные заведения; воздушный флот; летчик; морская авиация; теоретические курсы; подготовка; самолет; специалист; техник; учебный процесс.

Андрей Владимирович Карташёв, к. воен. н., доцент
Кафедра отечественной истории, политологии, экономики
Ставропольская государственная медицинская академия
olvian@rambler.ru

**РАБОТА АВИАЦИОННЫХ ШКОЛ В СОВЕТСКОЙ РОССИИ
В УСЛОВИЯХ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ[©]**

Незаметным в нашей стране остался столетний юбилей российской профессиональной школы военных авиаторов, который по праву мог широко праздноваться в 2010 году. Для вузов ВВС последние несколько

лет, предшествовавших этому событию, стали одним из самых тяжелых периодов за всю историю их существования. В 2008 году сильно поредевшая в результате предыдущего десятилетия реформ система подготовки военных авиационных кадров лишилась первого в своей истории вуза, детища профессора Н. Е. Жуковского - Военно-воздушной инженерной академии его имени. Затем курсанты трех инженерных училищ из Иркутска, Ставрополя и Тамбова были переведены в Воронежский военный авиационный инженерный университет, а сами вузы ликвидированы де юре именно в этот юбилейный год. Новый облик системы подготовки авиационных кадров ВВС сегодня представлен несколькими вузами, число которых скоро можно будет подсчитать на пальцах одной руки. Укрупнение одних учебных заведений за счет ликвидации других, несомненно, со временем даст положительный экономический эффект при отсутствии форс-мажорных обстоятельств. Но что значит для России иметь ограниченное количество учебных центров в условиях возникновения острого внутривнутриполитического и экономического кризиса? На этот вопрос поможет ответить опыт функционирования авиационных школ в годы Гражданской войны.

Анализу этого феномена в научной литературе в СССР уделялось большое внимание. В общевойсковом масштабе борьбу коммунистической партии за создание военных кадров советского государства в период строительства социализма исследовали А. М. Иовлев и Д. А. Воропаев [7; 8], истории отечественной авиации посвятили очерки Б. Л. Симаков, И. Ф. Шипилов, В. С. Шумихин [26; 27]. В 1954 г. вышло в свет учебное пособие для вузов ВВС «История Военно-Воздушных Сил Советской Армии» [9]. Развитию системы подготовки летных кадров в России (СССР) посвящались и отдельные работы. В постсоветский период в Военно-воздушной академии им. Ю. А. Гагарина было издано учебное пособие «Развитие системы подготовки летных кадров в отечественных ВВС (1910-1994 гг.)». Девяностолетнему периоду истории летного обучения в нашей стране посвятил свою монографию Е. А. Носков [18]. Однако в виду того, что подобных масштабов сокращения сеть вузов ВВС достигла только в наши дни, во всех этих работах не было уделено должного внимания проблеме размещения авиационных учебных заведений на территории страны в период с 1918 по 1920 годы. Исходя из этого, тему организации работы авиационных школ в условиях Гражданской войны сегодня в данном контексте можно считать недостаточно изученной, а проведение анализа в этой области - необходимым и актуальным.

Проблема кадров в воздушном флоте молодой советской республики стояла весьма остро. Хотя офицерский корпус авиации в годы Первой мировой войны потерял свою однородность и сословный характер, к 1 ноября 1917 г. всего около 15% летного состава (295 чел.) было укомплектовано из числа легчиков-солдат. Подготовка новых авиационных кадров требовала времени, которого в условиях разгорающейся Гражданской войны у республики не было. Поэтому на первых порах необходимо было широко использовать летный и технический состав бывшей царской авиации. На службу советскому народу перешли летчики-офицеры Ю. И. Арватов, И. А. Буоб, И. А. Валентей, И. Ф. Воедило, А. П. Лапчинский, С. Н. Никитин, А. В. Панкратьев, И. Г. Савин, Е. К. Стомап, А. К. Туманский и другие [6, с. 22-23]. Однако к этому времени офицерская среда по социальному составу была глубоко неоднородна. Например, подполковник Н. П. Глубоковский родился в семье священника, капитан 2 ранга Н. А. Яцук - в семье офицера, подпоручик И. И. Петрожицкий был выходцем из мещан, поручик А. Д. Ширинкин - сыном кузнеца, прапорщик Ф. А. Астахов - сыном рабочего. На сторону революции стали и представители военно-учебных заведений. Среди них был инженер-полковник В. Ф. Найденев, автор ряда научных работ по авиации, преподававший до Октябрьской революции в Николаевской инженерной академии и Офицерской воздухоплавательной школе [3]. После революции остался служить советской власти начальник Офицерской воздухоплавательной школы генерал-лейтенант А. М. Кованько, правда, в составе авиаотряда Добровольческой армии воевал его сын - поручик (с 1920 г. - капитан) А. А. Кованько [1].

При назначении военных специалистов на должности важным условием кроме преданности революции являлась высокая компетентность в специальных вопросах. Всего за годы Гражданской войны в Красный Воздушный Флот было призвано 286 летчиков и 180 летчиков-наблюдателей [6, с. 25]. Впоследствии, оценивая роль военных специалистов в строительстве регулярной Красной Армии, В. И. Ленин писал: «Если бы мы их не взяли на службу и не заставили служить нам, мы не могли бы создать армии» [13, с. 313].

Вместе с тем, декреты СНК «О выборном начале и об организации власти в армии» и «Об уравнивании всех военнослужащих в правах» от 16 декабря 1917 г., закрепили демократические начала в Красном воздушном флоте и открыли путь к командным и руководящим должностям в авиации солдатам-летчикам, солдатам-мотористам и другим авиационным специалистам - выходцам из пролетарской среды. Активными организаторами и руководителями военной авиации стали коммунисты А. В. Сергеев (из крестьян, летчик, унтер-офицер), К. В. Акашев (из крестьян, эсер, анархист, летчик французских ВВС), А. В. Можжев (солдат-летчик) [12; 15; 20].

Одновременно с использованием старых авиационных кадров советское руководство предприняло ряд мер по созданию в стране авиационных курсов и школ, подготовке в них летного и инженерно-технического состава из рабочих и крестьян. Выступая в марте 1918 г. на совещании, посвященном военному строительству, В. И. Ленин наряду с другими проблемами выдвинул задачу подготовки авиационных кадров: «...мы обязаны готовить летчиков» [10, с. 494].

К моменту октябрьских событий 1917 г. военных летчиков и других авиационных специалистов в России готовили авиационные школы в Гатчине, Севастополе и Одессе, Кавказская офицерская авиационная школа

в Тифлисе, авиационная школа Московского общества воздухоплавания военного времени, Петроградская авиационная школа бывшего Всероссийского аэроклуба, Киевская школа летчиков-наблюдателей, школа при эскадре тяжелых воздушных кораблей, Феодосийская авиационная школа [11, с. 292-296].

Морских авиаторов готовили Петроградская (Ораниенбаумская) и Бакинская школы морской авиации и Морская школа высшего пилотажа и воздушного боя в Красном Селе под Петроградом [15, д. 79, л. 1-37; 21, д. 5433, л. 213].

Решать проблему подготовки авиационных кадров приходилось в условиях, когда три четверти территории страны было захвачено врагами революции, хозяйство разрушено, свирепствовали голод и эпидемии. Девять школ были захвачены белогвардейцами и интервентами. Одной из них была Севастопольская авиашкола, самая крупная, имевшая достаточный опыт в подготовке военных авиаторов. Первоначально руководство школой взял в свои руки Революционный комитет. Большинство персонала перешло на сторону революции. Школе удалось сохранить все 120 учебных самолетов и организовать занятия. Однако они продолжались недолго: немецкие и французские оккупанты, войска Деникина и Врангеля разграбили школу, уничтожили самолеты, сожгли ангары и мастерские. Такая же судьба постигла Одесскую летную школу и Киевскую школу летчиков-наблюдателей. Базой для подготовки красвоенлетов стали Гатчинская школа, эвакуированная под Самару, затем в Казань и, наконец, летом 1918 г. - в Егорьевск; а также Московская авиационная школа [6, с. 26].

Помимо учебной работы летный и технический состав Егорьевской школы принял участие в подавлении левозсеровского мятежа в Ярославле, а также укомплектовал 1-й Особый авиационный отряд, который отличился на Восточном фронте. В период 1919-1921 гг. в Егорьевской школе на высоком уровне проводились теоретическое обучение и летная практика. Здесь учились будущие авиационные знаменитости: один из первых генерал-лейтенантов авиации Е. С. Птухин, конструктор самолетов В. К. Грибовский, организатор советской авиационной промышленности С. П. Горбунов, известный летчик 20-х годов П. Х. Межеруап и др. [2, с. 183, 191, 336].

В апреле 1918 г. в Москве формируется отдел высшего пилотажа, который в июле перебазировался в г. Алатырь Симбирской губернии, а в сентябре - в г. Зарайск Рязанской губернии. В ноябре 1918 г. отдел был преобразован в отделение Егорьевской авиационной школы в г. Зарайске.

В июле 1918 г. 1-я Народная Социалистическая школа авиации (бывшая Петроградская авиационная школа) из Петрограда была передислоцирована в г. Казань и вошла в состав Московской школы авиации на правах ее отдела, предназначенного для подготовки летчиков-разведчиков [25, д. 15, л. 206-207].

С началом Гражданской войны произошли изменения и в системе морских авиационных школ. В мае 1918 г. по приказу Управления морской авиации № 243 от 7 марта 1918 г., в связи с тем что в Петрограде создалось трудное экономическое положение и из-за отсутствия летной погоды, Петроградская школа перебазировалась в Нижний Новгород и стала называться Нижегородской школой морской авиации. В июле 1918 г. Бакинская школа морской авиации была расформирована и на ее базе создан гидроотряд. В ноябре 1918 г. в Петрограде на Гутуевском острове была открыта школа морской авиации имени Л. Д. Троцкого [22, д. 44, л. 71-72, 255]. Ее задачей была подготовка в короткие сроки морских летчиков из числа авиамехаников.

В связи с наступлением Юденича на Петроград, Морская школа высшего пилотажа и воздушного боя вынуждена была прекратить подготовку кадров и оставить занимаемую ей территорию. Командование школы во главе с начальником красвоенморлетом В. Е. Зверевым обратилось в Народный комиссариат по морским делам с письмом, в котором говорилось: «Морская школа воздушного боя ... обладающая мощными авиационными истребителями, поставила целью... взять на себя защиту Центральной Советской власти в Петрограде и оказание посильной помощи в деле проведения идей социализма ... в близлежащих к Петрограду селах, деревнях и городах путем разбрасывания прокламаций и постановлений» [23, д. 1, л. 15].

Ввиду приближения неприятеля к подступам Петрограда, Школа морской авиации им. Л. Д. Троцкого была приведена в боевую готовность, но не прекратила выполнение задач по своему прямому назначению, продолжая учебные полеты для подготовки морских летчиков [22, д. 438, л. 16-20].

Морская школа высшего пилотажа и Петроградская школа морской авиации с 1 мая 1919 г. участвовали в боевых операциях, производили разведку, бомбардировку и фотосъемку расположения противника. В июне 1918 г. красморлеты приняли активное участие в подавлении с воздуха мятежа, вспыхнувшего на фортах Красная Горка и Серая Лошадь. После разгрома Юденича в середине октября 1919 г. школы возобновили свою работу. Однако после оставления белогвардейскими частями занятых территорий базы авиационных школ приходилось создавать буквально заново. Так, «в середине октября с.г. [1919] при отступлении белых из Красного Села Школа Высшего Пилотажа при станции Скачки была совершенно разрушена: ангары, аппараты и мастерские - сожжены, а канцелярия и жилые помещения Школы разорены». Большая часть личного состава школы в это время находилась на фронте, и к ее возвращению были найдены новые помещения для размещения на Каменном острове в Петрограде. В распоряжение школы поступили сооружения Комендантского аэродрома.

Для воссоздания школ требовались денежные средства. 4 декабря 1919 г. Петроградский военно-морской отдел обратился в Управление морской авиации и воздухоплавания (УМАиВ) с ходатайством о выделении 1 300 300 руб. для воссоздания Морской школы высшего пилотажа. Подобные вопросы рассматривались оперативно: уже 6 декабря с аналогичным письмом на имя помощника управляющего Наркома по морским делам обратился начальник УМАиВ Дмитриев.

В результате набега на ст. Скачки вместе с разрушением школы было разграблено личное имущество военморов. Для расследования факта утраты казенного обмундирования в школе была создана комиссия, в которую обратилось 53 человека. По результатам расследования было возбуждено ходатайство о возмещении личному составу утраченного имущества.

Одновременно с восстановлением учебного процесса в школе увеличивался штат с 179 до 300 чел. и ставилась задача «открыть в самом срочном порядке курсы авиамотористов на 30 чел. и служить одновременно базой для прикомандированных моряков - работников по авиации» [Там же, л. 10-20].

С 15 декабря 1919 г. Морская школа высшего пилотажа вновь приступила к обучению морских летчиков воздушному бою, для чего из боевых дивизионов в нее было направлено 25 морских летчиков. Ввиду острой нужды фронтов в летчиках-истребителях, занятия в школе приходилось производить ускоренным темпом. Данное обстоятельство повышало риск «фигурных» полетов, и, чтобы как-то поддержать летчиков в их сложной учебе, начальник УМАиВ 12 декабря 1919 г. ходатайствовал об отпуске в школу высшего пилотажа на 25 человек усиленного пайка по норме боевых дивизионов [Там же, л. 44].

С непреодолимыми трудностями сталкивались авиационные школы и на новых местах дислокации - в тылу. Так, авиационная школа в Егорьевске была размещена в зданиях и помещениях, разбросанных по городу. Это создавало существенные трудности в организации учебного процесса и вызывало вопрос о целесообразности пребывания школы в этом городе. Закономерным впоследствии стало то, что школа с 1921 г. перешла на теоретическую подготовку будущих летчиков.

О неудачном выборе места для Нижегородской школы стало известно почти сразу: «В Нижний Новгород Школа была эвакуирована в начале 1918 года случайно. В полетном отношении место совершенно не пригодно», - писал в своей справке начальник школы в Нижнем Новгороде морской летчик Земан и просил рассмотреть вопрос о перебазировании школы в Самару [Там же, л. 74].

Предложения о перебазировании пошли по команде: «Согласно рапорту Начальника Школы морской авиации, УМАиВ докладом от 22 октября 1918 г. за № 210 испрашивало разрешение о переводе Школы в Самару или Казань, но определенных указаний по сему докладу дано не было». Повторно УМАиВ ходатайствовало перед управляющим делами Наркомата по морским делам о переводе школы с началом навигации из Нижнего Новгорода в Самару и об отпуске на эвакуацию 60 000 рублей 24 февраля 1919 г.

Вопрос этот прорабатывался в Наркомате по морским делам. Штакоморс (штаб командования морских сил) дал отзыв, что «перевод Школы в Самару нежелателен, так как близость фронта и неудобство плеса около Самары не дадут кроме неудобств ничего». Но руководство Школы и начальник УМАиВ продолжали настаивать. Ответ на эти запросы поступил выпиской из Журнала постановлений Управляющего № 6 от 10.08.1919 г.: «Окончательное решение вопроса о переводе Школы в Самару отложить до разрешения вопроса о слиянии авиации [сухопутной и морской]» [Там же, л. 66-67, 76].

Начальник Нижегородской школы Ф. П. Цветков, изучивший зарубежный опыт, признал состояние школы запущенным. Все попытки руководителя сосредоточить основные объекты школы, разбросанные друг от друга на расстоянии до 2-3 верст, в одном месте были безуспешны, так как в Нижнем Новгороде это было невозможно по условиям местности и по причине перегруженности города населением и войсками. В своем рапорте, поданном в сентябре 1919 г., Ф. П. Цветков просил комиссара УМАиВ перенести Школу в г. Самару [Там же, л. 69-70].

Эти просьбы, наконец, были удовлетворены, и в сентябре 1919 г. Школа была переведена в Самару, а в декабре того же года туда передислоцировалась и Школа морской авиации из Петрограда. В июне 1920 г. они объединились в Военно-морскую школу авиации.

В годы Гражданской войны на смену теоретическим курсам при Петроградском политехническом институте и Московском высшем техническом училище пришли курсы, организованные непосредственно в школах. В донесении начальнику учебно-строевого отдела УМАиВ № 1860 от 18.12.1918 г. начальник школы морской летчик Земан и комиссар школы военный моряк Погодин докладывали: «Доношу, что теоретические курсы морских летчиков при Школе Морской Авиации в Нижнем Новгороде функционируют; занятия в полном объеме идут с 5 декабря с.г.» [Там же, д. 94, л. 142].

На организацию теоретических курсов в очередном периоде обучения школам отдавались соответствующие указания. Так, в учебный сезон 1919-1920 гг. УМАиВ предписывало открыть шестимесячные теоретические курсы морских летчиков в Петроградской школе морской авиации на 50 вакансий. В отличие от предыдущего года, курсы были открыты с учетом потребностей Нижегородской школы морской авиации, переведенной в Самару. Учащиеся были разделены на 2 класса по 25 чел. в каждом.

Для организации работы курсов в течение 6 месяцев к 01.11.1919 г. начальником УМАиВ испрашивался кредит на дополнительное вознаграждение заведующего курсами, преподавателей, инструкторов, сторожей, приобретение учебных пособий, чертежей, карт и прочего на общую сумму 157 750 руб. [Там же, д. 438, л. 42-43]. Большая часть этой суммы предназначалась на расходы, связанные с обучением курсантов Нижегородской школы.

Сложной в годы Гражданской войны была ситуация с подготовкой летчиков-наблюдателей. Большая часть этой категории специалистов из числа царских офицеров и унтер-офицеров оказалась на стороне белого движения. В этих условиях Киевская школа летчиков-наблюдателей начала подготовку специалистов из рабоче-крестьянской среды. В связи с изменением обстановки на Южном фронте, летом 1919 г. школа эвакуировалась в Москву, и первый выпуск в ее новых стенах состоялся только в 1921 г. В августе 1920 г. начались занятия в

аэронавигационном отделе Высшей аэрофотограмметрической школы, созданной в Москве 29 апреля 1919 г. Первые специалисты по аэронавигации из ее стен вышли только в 1921 г. Несмотря на это, за годы Гражданской войны для Красной Армии было подготовлено около 250 летчиков-наблюдателей [9, с. 152].

Рост числа авиационных отрядов в годы Гражданской войны требовал наращивания масштабов подготовки механиков и мотористов, а усложнение авиационной техники и вооружения самолетов, необходимость руководства эксплуатационно-технической службой - организации специальных учебных заведений для подготовки авиационных инженеров и техников. До этого в России не существовало отдельных учебных заведений для подготовки этой категории авиаторов. В годы Первой мировой войны их готовили на теоретических курсах авиации при Петроградском политехническом институте и Московском техническом училище. Подготовка мотористов была организована в летных школах и при авиационных ротах в войсках.

Вопрос о создании авиационной технической школы обсуждался еще в 1917 г.: «Согласно первоначального проекта Положения о Высших авиационных технических курсах, действие их предполагалось открыть с 1 октября 1917 г., а затем ввиду затруднений, встретившихся при проведении этой меры через подлежащие учреждения, открытие названных курсов предложено было отложить до января 1919 г.» [22, д. 71, л. 73].

Повторно решение о создании высшего авиационного учебного заведения было принято летом 1918 г. на II Всероссийском авиационном съезде. В решении съезда говорилось: «Признать необходимым учреждение высшего Авиационного института и среднего Авиатехникума при МВТУ согласно проекту заслуженного профессора Н. Е. Жуковского...».

Первоначально техникум размещался в здании на Вознесенской улице (ныне ул. Радио). В мае 1920 г. ему было передано здание бывшего ремесленного училища в доме № 3 по Малому Козловскому переулку. В зимнее время помещения отапливались редко, слушатели и преподаватели занимались в пальто. Лаборатория материаловедения одновременно являлась кабинетом ректора. Аудитории были обставлены детскими партами. Авиатехникум начал свою деятельность в системе Народного комиссариата просвещения. Однако командование Военно-воздушного флота, помимо забот об укомплектовании слушательского состава военнослужащими, оказывало ему постоянную материальную поддержку. 29 июля 1920 г. приказом Реввоенсовета Московский авиатехникум перешел в ведение Главного управления КВФ. Приказом № 1946 Реввоенсовета Республики от 26.09.1920 г. Московский авиатехникум был реорганизован в Институт инженеров Красного Воздушного Флота с присвоением ему имени Н. Е. Жуковского [4, с. 13-14, 18, 23].

Улучшению подготовки авиационных инженеров способствовало расширение авиационного отделения при Московском высшем техническом училище и факультета воздушных сообщений при Петроградском институте инженеров путей сообщений. Деканом факультета был избран сподвижник Н. Е. Жуковского, известный ученый в области воздухоплавания, авиации, космонавтики и начертательной геометрии Н. А. Рынин [6, с. 27].

29 апреля 1919 г. в Москве была создана Аэросъемочно-фотограмметрическая школа, предназначенная для подготовки радиотехников, электротехников, фототехников и других специалистов для Красного Воздушного Флота. В том же году курсанты, пройдя в стенах школы курс ускоренной подготовки, приняли активное участие в боях на Западном, Юго-Западном и Южных фронтах гражданской войны [17, с. 3].

В начале 1919 г. в Харькове было начато формирование школы авиационных техников-механиков. Однако в связи с наступлением армии Деникина дальнейшее ее формирование было продолжено в г. Киеве [5, с. 12-13].

Учебное заведение получило наименование Киевской школы авиационных техников и механиков Красного воздушного флота Украины. Штат школы - 26 человек постоянного состава и 90 курсантов. 5 июля началось обучение первых 15 курсантов. Однако в связи с захватом левобережной Украины армией Деникина, в августе того же года школа была эвакуирована в Москву. Из 37 курсантов по различным причинам к новому месту учебы прибыло только 22. Преподавательский состав практически весь остался в Киеве, так как основная его часть работала на постоянной основе в Киевском политехническом институте. С 11 сентября 1919 г. школа разместилась на ул. Елоховской. Учебную работу школа развернула на базе и при помощи МВТУ. Большое внимание школе уделял профессор Н. Е. Жуковский [16].

Сегодня трудно себе представить, как могла бы развиваться теория авиации и система подготовки авиационных кадров в СССР, если бы советскую власть не приняли видные отечественные ученые в этой области.

Масштабы подготовки авиационных кадров в годы Гражданской войны в авиационных школах по нынешним меркам были весьма незначительными. Так, в 1920 г. Школа морской авиации в Самаре выпустила 36 пилотов, а в 1921 - 12 [14, с. 31]. За весь период войны в школах морской авиации было подготовлено 120 человек летно-технического состава [24, д. 2, л. 45]. Всего за период 1918-1920 гг. в советской России было подготовлено 1100 летчиков и 240 летчиков-наблюдателей [19, с. 9].

Анализ опыта функционирования авиационных школ в годы Гражданской войны позволяет сформулировать ряд выводов. Ввиду сложнейшей социально-политической обстановки в обществе и тяжёлого экономического положения в стране, процесс функционирования школ был, в определенной степени, дезорганизован. В ходе развернувшейся Гражданской войны, летные школы оказались «по разные стороны баррикад». При этом следует подчеркнуть, что количество школ было таково, что враждующие стороны смогли их «поделить». Переходя из рук в руки, они подвергались разорению и грабежу: летательные аппараты уничтожались, здания сжигались, имущество и личные вещи захватывались врагом. Школы «путешествовали» по стране в поисках безопасных и в то же время рациональных по условиям вариантов дислокации. Едва пройдя этап становления на новом месте, учебные заведения перемещались с неизбежными при этом потерями и

вновь начинали свою работу почти с нуля. В наши дни многократно возросшая мощь наступательных средств ведения вооруженной борьбы позволяет стирать с лица земли крупные государственные и военные объекты, имеющие оборонное значение. Не снижается угроза проведения на этих объектах террористических актов. В подобных условиях отсутствие резервных фондов для организации подготовки авиационных кадров может отрицательно сказаться на военной безопасности государства.

Список литературы

1. **А. А. Кованько** [Электронный ресурс] // Википедия. URL: ru.wikipedia.org (дата обращения: 03.04.2011).
2. **Авиация**: энциклопедия. М.: Большая российская энциклопедия, 1994. 736 с.
3. **В. Ф. Найденов** [Электронный ресурс] // Авиация и воздухоплавание до Второй мировой войны. URL: www.retroplan.ru (дата обращения: 03.04.2011).
4. **60 лет Военно-воздушной инженерной орденов Ленина и Октябрьской Революции Краснознаменной академии имени профессора Н. Е. Жуковского. 1920-1980.** М.: ВВИА, 1980. 312 с.
5. **Военно-инженерная космическая академия.** СПб.: ВИККА, 1995. 168 с.
6. **Воздушная мощь Родины.** М.: Воениздат, 1988. 432 с.
7. **Иовлев А. М., Воропаев Д. А.** Борьба коммунистической партии за создание военных кадров (1918-1941 гг.). М., 1956. 120 с.
8. **Иовлев А. М., Воропаев Д. А.** Борьба КПСС за создание военных кадров. Изд-е 2-е, исправ. и доп. М., 1960. 234 с.
9. **История Военно-Воздушных Сил Советской Армии:** учебное пособие для вузов ВВС. М.: Воениздат, 1954. 456 с.
10. **История воздухоплавания и авиации в СССР (по архивным материалам и свидетельствам современников).** Период до 1914 г. М.: Оборонгиз, 1944. 647 с.
11. **Келдыш М. В. и др.** Авиация в России: справочник. М.: Машиностроение, 1988. 368 с.
12. **Константин Васильевич Акашев** [Электронный ресурс] // Авиация и воздухоплавание до Второй мировой войны. URL: www.retroplan.ru (дата обращения: 03.04.2011).
13. **Ленин В. И.** Полное собрание сочинений. Изд-е 5-е. М.: Политическая литература, 1967. Т. 39. 313 с.
14. **Мальковский В. И.** Школа штурмующих небо. Краснодар: Краснодарское кн. изд-во. 1978. 224 с.
15. **Московский В. П.** Твои крылья [Электронный ресурс] // Проект «Военная литература». М.: ДОСААФ, 1977. URL: militera.lib.ru (дата обращения: 03.04.2011).
16. **Музей истории ВИКУ им. А. Ф. Можайского:** юбилейный сборник, посвященный 25-летию Ленинградских Авиационно-Технических Курсов Усовершенствования ВВС Красной Армии имени К. Е. Ворошилова. Рукописное издание. 1944.
17. **Николаев И. А. и др.** 75 лет в строю. Тамбов: Изд-во Яковлева Е. А., 1994. 86 с.
18. **Носков Е. А.** Развитие системы подготовки летных кадров в России (СССР) в 1910-2000 гг.: монография. Монино: ВВА, 2004. 172 с.
19. **Оренбургское летное:** очерк истории Оренбургского высшего военного авиационного Краснознаменного училища летчиков имени И. С. Полбина. М.: Воениздат, 1976. 268 с.
20. **Официальный блог ЮСМОО МПО «Фронтирер»** [Электронный ресурс] // Francteur Blog Archive. URL: http://franceteur.ru/?p=1316&page=1 (дата обращения: 03.04.2011).
21. **Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ).** Ф. 418. Оп. 1.
22. **Там же.** Ф. Р-61. Оп. 1.
23. **Там же.** Ф. Р-5. Оп. 1.
24. **Российский государственный военный архив (РГВА).** Ф. 29. Оп. 35.
25. **Там же.** Ф. 24715. Оп. 1.
26. **Симаков Б. Л., Шипилов И. Ф.** Воздушный флот страны Советов: краткий исторический очерк истории авиации нашей Родины. М., 1958. С. 206-321.
27. **Шумихин В. С.** Советская военная авиация. 1917-1941. М., 1986. 286 с.

FLYING SCHOOLS WORK IN SOVIET RUSSIA UNDER THE CONDITIONS OF CIVIL WAR

Andrei Vladimirovich Kartashev, Ph. D. in Military Sciences, Associate Professor
Department of Native History, Political Science and Economics
Stavropol' State Medical Academy
olvian@rambler.ru

The author reveals the basic questions of the organization of the work of military-educational establishments of aviation specialization in Russia during Civil War and pays special attention to the problem of the restoration and development of flying schools network in the crisis situation in the country.

Ключевые слова и фразы: aviation personnel; flying schools; military-educational establishments; air fleet; pilot; marine aviation; theoretical courses; training; aircraft; specialist; technician; classes.