

Астраханцев Олег Николаевич

СТАНОВЛЕНИЕ НОВОСИБИРСКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ШКОЛЫ ПИЛОТОВ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена теме создания и развития Новосибирской военной авиационной школы пилотов, одного из первых учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири. Рассмотрены вопросы комплектования постоянным и переменным составом, материально-технического обеспечения и организации учебного процесса. На основании анализа архивных источников автором выявлены особенности формирования авиашколы.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2013/12-2/2.html

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2013. № 12 (38): в 3-х ч. Ч. II. С. 15-18. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2013/12-2/

© 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

N. N. CHEREPNIN'S CHURCH CHANTS

Artemova Evgeniya Georgievna, Ph. D. in Art Criticism, Associate Professor
Moscow City Teachers' Training University
e_art@mail.ru

The article considers N. N. Cherepnin's choral compositions with church texts in their basis. While analyzing spiritual-musical creativity the author studies its stylistic features in the context, on the one hand, of the composer-miriskusnik's (the member of the artistic movement 'Mir Iskusstva' – 'World of Art') original style, on the other hand, – the art of the New Movement, to which his music belongs to. For the first time the chosen aspect gives the full idea about Cherepnin's church chants created during the first decades of the XXth century.

Key words and phrases: Cherepnin; church chants; church music; stylistics; modernism.

УДК 94(470)

Исторические науки и археология

Статья посвящена теме создания и развития Новосибирской военной авиационной школы пилотов, одного из первых учебных заведений ВВС, осуществлявшего подготовку летных кадров в Сибири. Рассмотрены вопросы комплектования постоянным и переменным составом, материально-технического обеспечения и организации учебного процесса. На основании анализа архивных источников автором выявлены особенности формирования авиашколы.

Ключевые слова и фразы: Военно-воздушные силы; военно-учебные заведения; авиация; авиашкола; курсанты; Новосибирская ВАШП; Красная Армия.

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

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

СТАНОВЛЕНИЕ НОВОСИБИРСКОЙ ВОЕННОЙ АВИАЦИОННОЙ ШКОЛЫ ПИЛОТОВ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ[©]

В связи с нарастанием военной угрозы в Европе и на Дальнем Востоке в последние предвоенные годы основой строительства Вооруженных Сил СССР стал пятилетний план развития и реорганизации Рабоче-крестьянской Красной Армии (РККА) на период 1938-1942 гг. В плане особое место отводилось развитию Военно-воздушных сил (ВВС). К тому времени уже была создана достаточно мощная промышленность, которая обеспечивала ВВС необходимой техникой. Стране потребовались летно-технические кадры.

Накануне Великой Отечественной войны в СССР расширялась сеть военно-учебных заведений. По всей стране создавались новые авиационные школы. Одной из них была – Новосибирская (изначально Красноярская) военная авиационная школа пилотов (ВАШП).

На основании телеграммы начальника генерального штаба Рабоче-крестьянской Красной Армии № 1309/4 от 26 августа 1938 г., и приказа войскам Сибирского военного округа (СибВО) № 0013 от 8 сентября 1938 началось формирование Красноярской военной авиационной школы пилотов ВВС РККА. В приказе указывалось: к 1 января 1939 года сформировать военную школу пилотов по штату 20/804 – «Б», в составе двух учебных эскадрилий пилотов скоростных бомбардировщиков (СБ). В штате насчитывалось: 804 человека постоянного состава и 480 человек переменного состава, по 240 человек в эскадрильи. Учебные эскадрильи необходимо было сформировать: одну к 1 октября, вторую к 1 января 1939 года. Комплектование военно-учебного заведения постоянным составом предписывалось производить:

- а) рядовым и младшим начсоставом к 25 сентября 1938 г.;
- б) командным составом к срокам формирования учебных эскадрилий;
- в) вольнонаемным составом по мере необходимости, а с 1 января 1939 г. не выше 2/3 положенного по штату.

Размещаться школа должна была в военном городке воинской части № 5679, на что ее командиру были даны отдельные указания. Обеспечение необходимым материальным и техническим имуществом возлагалось на начальника отдела снабжения округа. До момента появления собственного хозяйственного аппарата школа должна была находиться на довольствии воинской части № 7209. Общую ответственность за формирование ВАШП брали на себя командующий и комиссар ВВС округа [2, д. 6, л. 232].

Основой для создания школы являлся личный состав частей ВВС Красноярского, Новосибирского, и Омского гарнизонов СибВО. Закончить комплектование в установленные сроки по объективным причинам не удалось. В октябре 1938 года шло активное формирование 1-й авиационной эскадрильи. Командиром эскадрильи был назначен капитан А. Е. Бруславский, кроме него в списке эскадрильи состояли: помощник командира эскадрильи по стрелковой и строевой подготовке – старший лейтенант Зеленский, начальник штаба – капитан К. Д. Сухомудь, флагман-штурман эскадрильи – старший лейтенант А. А. Буянов, инженер по

эксплуатации – воентехник 1 ранга Шаповалов. В двух отрядах эскадрильи было 34 пилота и 81 человек технического состава. Только 1 декабря 1938 года, то есть с опозданием на 2 месяца, 1-я авиационная эскадрилья в соответствии с приказом Военного Совета СибВО № 0013 считалась укомплектованной по установленному штату. С 1 декабря 1938 года эскадрилья предписывалось начать подготовку курсантов. Вторая авиационная эскадрилья в этот период находилась еще в стадии формирования [Там же, л. 15-18, 19]. В списке 2-й эскадрильи на 04.12.1938 г. значились: начальник штаба (он же ВрИО командира эскадрильи) – капитан В. П. Колосов, флагман-штурман – капитан Н. Е. Буянов. Всего в списке 19 летчиков и 48 человек технического состава [Там же, л. 20-21]. Командование авиашколы постоянно обращалось в вышестоящие штабы с целью решения кадрового вопроса. Вот, например, одна из телеграмм такого рода: «Москва. Управвоенвоздухсил Левину. Красноярская авиашкола не укомплектована: командиров отрядов всего 2, командиров звеньев – 6, инструкторов – 21, техников – 53. Ускорьте укомплектование. Задерживается начало летной подготовки» [Там же, л. 209]. Надо сказать, что такие обращения дали положительные результаты.

На момент комплектования ВАШП в 1938 году численность личного состава ВВС заметно возросла по сравнению с началом 30-х годов, поэтому школа формировалась довольно быстро, хотя и с некоторым опозданием от плана. В этом вопросе она существенно отличалась, например, от Иркутской военной авиационной школы техников 1931-1932 гг., тогда очень остро ощущалась нехватка квалифицированных командных и летно-технических кадров, а контингент переменного состава не вполне соответствовал предъявляемым требованиям для поступающих в военно-учебные заведения ВВС [1, с. 132-135].

В октябре-ноябре 1938 года в авиашколу продолжали прибывать вновь назначенные лица начсостава, инструкторского и летно-технического составов. На должность помощника школы по летной подготовки был назначен командир 7-го тяжелобомбардировочного авиационного полка – полковник Тихон Лукич Рябченко, помощником начальника учебного отделения – военный руководитель Новочеркасского индустриального института – майор Семен Павлович Чумаченко, помощником начальника школы по материальному обеспечению – командир 19-го тяжелобомбардировочного авиационного полка – полковник Виктор Иванович Рябцев, начальником штаба школы – майор Анисим Михайлович Голоско. Начальником ВАШП был назначен майор М. А. Лисов, позже его сменил назначенный на эту должность полковник Петр Васильевич Евдокимов [2, д. 18, л. 2].

На должности младших авиационных техников были назначены выпускники Иркутского военного авиационного технического училища, которые только окончили курс обучения и получили звания воентехника 2-го ранга. Всего прибыло 56 человек [Там же, д. 6, л. 50-57].

Телеграммой за № 1710/1317 от 09.10.38 г. на имя Командующего ВВС СибВО начальник школы пилотов докладывал о произведенном первом наборе курсантов: «Представляю список отобранных и принятых кандидатов в школу ВВС РККА первой очереди в Красноярске из следующих аэроклубов: Красноярского – 45 человек; Новосибирского – 62 человека; Омского и Тюменского – 21 человек; Ленинского – 4 человека; Беловского – 10 человек; Барнаульского и Бийского – 25 человек; Прокопьевского – 12 человек; Сталинского – 37 человек; Кемеровского – 15 человек; от частей ВВС СибВО – 18 человек. Всего: 249 человек, из них 9 на отсев» [Там же, л. 77].

При комплектовании переменным составом возникла ситуация, типичная для военно-учебных заведений и вообще для Красной Армии того времени. Из-за отсутствия четкого мобилизационного плана, учета военных кадров и другой организационной работы в РККА для частей и учебных заведений направлялось не соответствующее запросам количество людей, то есть без всякого учета штатной численности. Об этом свидетельствуют архивные документы, например: «Телеграмма. Новосибирск. Штаб ВВС СибВО. Для укомплектования Красноярской школы пилотов вместо 240 курсантов прибыло 375 человек. Принять не могу, из-за отсутствия кроватей и помещений. Прошу Вашего распоряжения. ВрИО начальника школы майор Голоско» [Там же, л. 189]. Вскоре вопрос о сверхкомплекте был решен, общая численность курсантов составила 493 человека (две авиационные эскадрильи), остальных же прибывших отправили в Читу [Там же, л. 206]. В январе 1939 года авиашкола была сформирована и получила наименование – 31-я Красноярская военная авиационная школа пилотов.

На основании Директивы начальника генерального штаба РККА № 4/4/ 47275 от 21.05.1939 г. и приказа по войскам СибВО № 0011 от 31.05.1939г. 10 июня 1939 года она была передислоцирована из Красноярска на станцию Обь Томской железной дороги. На новом месте школа получила и новое название – Новосибирская военная авиационная школа пилотов ВВС РККА, с указанным выше местом дислокации [Там же, д. 32, л. 1]. Ее начальником был назначен полковник Михаил Иванович Тихомиров, комиссаром – полковой комиссар Петр Григорьевич Ванюхин, помощником начальника школы по летной подготовке – полковник Сергей Федорович Плахов [Там же, д. 29, л. 1].

Сведения об укомплектованности личным составом на 01.01.40 г. представлены в Таблице [Там же, д. 6, л. 8-9].

№ п/п	Должность по штату	Количество человек	
		по штату	по списку
1.	Летчик-инструктор	76	89
2.	Летчик-наблюдатель (штурман)	13	10
3.	Инженер по эксплуатации	10	10
4.	Авиационный техник	86	99
5.	Техник специальной службы	17	9
6.	Преподаватель (по дисциплинам)	30	28
7.	Политсостав	26	22
8.	Технический состав (остальной)	15	11
9.	Курсант	480	502

Всего числилось: по штату – 1291 человек, по списку – 1339 человек. Как видно из Таблицы, школа была достаточно укомплектована и вполне способна выполнять задачу по подготовке авиационных кадров. Некоторый некомплект по отдельным штатным единицам (2-х преподавателей социально-экономического цикла, преподавателя метеослужбы, командиров взводов и т.п.) не мог серьезно повлиять на качество подготовки, поскольку ключевые должности командного, преподавательского, инструкторского и технического составов были заняты в соответствии с установленным штатом. Сверхкомплект летчиков-инструкторов и младших авиационных техников, еще раз подтверждает мысль об отсутствии четкого плана укомплектованности авиашкол и плана перемещения кадров в вышестоящих штабах. Кадровые органы ВВС назначали на эти должности молодых выпускников целыми партиями, не учитывая необходимую потребность военно-учебных заведений. В связи с этим на должности командного и летно-технического составов зачастую назначались лица, не имеющие никакого опыта работы. Так, 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 никогда не летали на данном типе самолетов [Там же, л. 21].

По социально-демографическим характеристикам курсантский состав делился следующим образом:

- 1) по происхождению:
 - рабочих 300 человек;
 - колхозников – 4 человека;
 - служащих – 91 человек;
 - учащихся – 107 человек.
- 2) по партийной принадлежности:
 - членов ВКП(б) – 8 человек;
 - кандидаты в члены ВКП(б) – 52 человека;
 - члены ВЛКСМ – 433 человека;
 - беспартийных – 9 человек.
- 3) по уровню образования:
 - среднее образование – 39 человек;
 - не полное среднее – 463 человека.

При этом 30 человек из 502 курсантов ранее проходили службу в РККА [Там же, л. 12].

Если комплектование школы в целом не вызывало трудностей, то ее материально-техническое обеспечение, как и во многих других вузах, было проблематичным. Об этом может свидетельствовать переписка командования учебного заведения с различными инстанциями и вышестоящими штабами. Приведем выписки из нескольких архивных документов: «В Управление В и МТС ВВС РККА. Самолеты Р-5 прибывают в школу без лыж. Прошу отгрузить 25 комплектов»; «Москва. Управвоеновздухсил. Комдиву Левину. Питание курсантов хорошее. Начсостав и красноармейцы довольствуются в столовой полка, питание не удовлетворительное. Шлите деньги на организацию столовых складов. Теплых гимнастеров нет. Размещение курсантов удовлетворительное. Квартир начсостава нет. В получение квартир местными властями отказано. Семьи временно размещены в общежитии»; «Новосибирск. Штаб СибВО. Отсутствие денежных средств срывает постройку классов второй очереди. Прошу срочно перевода двадцати тысяч рублей» [Там же, л. 195, 198, 199].

Несмотря на трудности, Новосибирскую ВАШП удалось обеспечить авиационной техникой, причем, как и в других авиационных учебных заведениях, это были устаревшие образцы самолетов. На 1 января 1940 г. в школе находились самолеты: У-2 – 25 штук (один из них был в ремонте); Р-5 – 46 штук; СБ – 23 штуки [Там же, л. 21].

К началу учебных занятий из Управления ВВС РККА поступили следующие документы: учебный план подготовки пилотов на 1939 г.; программы по внеполетной подготовке пилотов; программы летной подготовки пилотов на самолетах Р-5 и СБ; курс летной подготовки (КУЛП) ВВС 1936 года (часть II); изменения к КУЛП-38 на 1939 год; курс летной подготовки на самолете СБ.

Свой учебный план авиашкола должна была составить самостоятельно применительно к местным условиям и поставленным срокам подготовки. Этот развернутый план должен был обеспечивать четкую последовательность прохождения дисциплин, например: математика должна была предшествовать теории авиации и т.п. При этом указывалось, что «не следует растягивать прохождение предмета на длительный период. Промежуток времени между двумя последовательными занятиями не должен быть более шестидневки» [4, с. 35]. После его составления он был утвержден Управлением военно-учебных заведений (УВУЗ) ВВС РККА.

Основным руководящим документом для подготовки летного состава ВВС являлся «Курс летной подготовки» и выработанные на его основе отделом военно-учебных заведений ВВС РККА «Указания инструкторскому и командно-летному составу».

Весь курс летной подготовки разделялся на ряд последовательных задач, а задачи – на упражнения. Каждое упражнение имело свою конкретную цель, порядок и технику выполнения и определения условий или нормативов, при которых это упражнение или задача могли считаться отработанными.

При проведении курса категорически запрещалось:

«1) переходить к следующему упражнению, не выполнив предыдущего, не достигнув установленных нормативов;

2) перескакивать через упражнения и задачи» [3, с. 27].

Программа летной подготовки курсантов на самолете СБ устанавливала следующее:

А) на самолете У-2 и Р-5 по КУЛП-36 часть II, задачи 2, 3, 4, 5, 6, 7 с изменениями на 1938 г.;

Б) на самолетах Р-6 и СБ по прилагаемой программе КУЛП [2, д. 6, л. 139].

Первый выпуск – 430 человек, был произведен в 1940 году и составил 86% от годового плана. Из числа выпускников: 15 человек были отличниками, закончили по первому разряду – 208 человек, по 2-му разряду – 207 человек [Там же, д. 32, л. 4-5, 9]. Все они получили назначение в авиационные части ВВС.

Таким образом, Новосибирская военная авиационная школа пилотов была сформирована для удовлетворения потребности страны в квалифицированных авиационных кадрах. Как и многим другим военно-учебным заведениям, ей пришлось столкнуться со многими проблемами в вопросах комплектования, материального обеспечения и организации повседневной деятельности.

Список литературы

1. Астраханцев О. Н. Становление Иркутской военной школы авиационных техников (комплектование школы личным составом в 30-е годы XX века) // Научный вестник МГТУ ГА. 2013. № 5 (191). С. 132-135.
2. Российский государственный военный архив (РГВА). Ф. 36609. Оп. 1.
3. Указания инструкторскому и командно-летному составу по проведению курса летной подготовки. М.: Отдел издательства наркомвоенмора центральная типография НКВМ им. Клина Ворошилова, 1934. 45 с.
4. Указания по методике обучения в летных школах ВВС РККА. Издание учебного сектора №-ой части, 1935. 62 с.

FORMATION OF NOVOSIBIRSK MILITARY FLYING SCHOOL OF PILOTS ON THE EVE OF WORLD WAR II

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 creation and development of Novosibirsk Military Flying School of Pilots, one of the first schools of the Air Force training flight personnel in Siberia. The questions of permanent and non-permanent personnel staffing, materiel and technical support and the organization of educational process are considered. Basing on the analysis of archival sources the author reveals the peculiarities of the flying school formation.

Key words and phrases: Air Force; military schools; aviation; flying school; cadets; Novosibirsk Military Flying School of Pilots; Red Army.

УДК 61;930.1

Исторические науки и археология

Статья посвящена актуальному вопросу – оценке значения догиппократовских натурфилософских систем для развития медицины. Данный процесс шел с учетом двух магистральных направлений – с одной стороны, практическая линия Гиппократ в медицине, а с другой – рационалистическая реформа философии Сократа и Платона. В заключение авторы делают вывод о том, что натурфилософия элеатов и противостоящий им монизм отвергаются и утрачивают свое значение в IV в. до н.э.

Ключевые слова и фразы: история и философия науки; история медицины; Алкмеон; Эмпедокл; Гиппократ.

Балалыкин Дмитрий Алексеевич, д.м.н., д.и.н., профессор

Давыдов Борис Вячеславович, к. соц. н.

*Первый Московский государственный университет имени И. М. Сеченова
shok@msm-medical.ru*

РАЗВИТИЕ НАТУРФИЛОСОФИИ ДОСОКРАТИКОВ В «КОРПУСЕ ГИППОКРАТА»[©]

В отечественной историографии утвердилась тенденция противопоставления эмпирики, опоры на опытное наблюдение за пациентом в творчестве Гиппократ, с одной стороны, и натурфилософии как формы спекулятивного теоретизирования – с другой. Подобный подход был заложен В. П. Карповым – автором комментариев к русскоязычному изданию «Корпуса Гиппократ», вышедшего в 1939-1944 гг., далее развит Б. Д. Петровым и другими позднесоветскими авторами. С мнением В. П. Карпова можно согласиться лишь отчасти – в книгах, входящих в «Корпус Гиппократ», действительно содержатся многочисленные выпады в адрес философов и натурфилософии. Однако речь идет о совершенно определенных философских школах и их представителях. Гиппократ – сам по себе оригинальный и сильный натурфилософ. Не случайно крупные историки философии считают Гиппократ, наряду с Сократом и Платоном, рационалистическим реформатором натурфилософии [1; 3; 7; 8].

Настоящая статья ставит своей задачей определение взаимоотношений натурфилософских школ досократиков и медицинских школ, развившихся на основе идей Платона и Сократа, с одной стороны, и сформулированной Гиппократом эмпирической, практической линией в медицине, с другой.

[©] Балалыкин Д. А., Давыдов Б. В., 2013