

УЛЬЯНОВСКАЯ ЛЁТНАЯ ШКОЛА – ЕЁ ИСТОРИЯ И ГЕРОИ

В 20-х гг. XX века в СССР резко возрос интерес к авиации, что дало возможность привлечь население к строительству отечественного Воздушного Флота. В создании авиации большую роль сыграло основанное в марте 1923 г. Общество друзей Воздушного Флота (ОДВФ). Лишь за один год в число членов ОДВФ вступило почти полтора миллиона человек. Благодаря этой организации в стране стали создаваться аэроклубы, планерные станции, строиться парашютные вышки.

23 мая 1925 г. ОДВФ было объединено с обществом ДОБРОХИМ и стало называться АВИАХИМ (Общество друзей авиационной и химической обороны и промышленности). 23 января 1927 г. общество АВИАХИМ слилось с Обществом содействия обороне (ОСО) и получило название ОСОАВИАХИМ. Это общество проделало огромную работу по распространению авиационных знаний и созданию разветвлённой сети аэроклубов, авиационных кружков. Согласно решения IV Пленума Центрального Совета ОСОАВИАХИМа, с 1933 г. аэроклубы стали основной формой подготовки лётных кадров в структуре оборонного общества. Согласно «Временному положению об аэроклубах ОСОАВИАХИМа», аэроклуб являлся «основным структурным подразделением авиации ОСОАВИАХИМа по развитию авиационно-массовой работы и авиационного спорта среди населения и по подготовке оборонных кадров без отрыва от производства. Для обеспечения выполнения этих задач потребовались лётчики-инструкторы, задача подготовки которых была возложена и на лётные школы ОСОАВИАХИМа. Свой вклад в выполнение этой задачи внесла и ульяновская лётная школа. «Лётная школа прибыла в Ульяновск» - такой заголовок в августовском номере 1931 г. ульяновской газеты «Пролетарской путь» могли прочитать жители города. В газетной статье так освещалось это важное для города событие: «17 августа прибыла в Ульяновск краевая авиационная школа гражданской авиации. Школа существует уже второй год и находилась до сих пор непосредственно в Самаре, – в середине этого года состоялся первый выпуск пилотов. Из-за неимения в Самаре подходящего земельного участка для аэродрома школу решили перевести в Ульяновск, где имеются налицо все условия для авиационной школы. Были и другие причины перевода: центральный совет ОСО решил создать кузницу кадров для гражданской воздушной флотилии на родине Ильича».

В статье сообщалось о том, что в школу будет приниматься молодёжь с 1906 по 1911 гг. рождения. Преимущество при приёме отдавалось рабочим, колхозникам (95% от численности). Программа обучения была рассчитана на шестимесячный срок. С тех пор в газете «Пролетарский путь» регулярно стали появляться короткие сообщения такого рода: «Начало занятий школы будет зависеть от сроков окончания строительства по сооружению аэродрома, ангара (гаража для самолётов), здания управления и ремонта помещения школы». «Кто работает на аэродроме 22 августа. Горводопровод – 30 человек, леспромхоз 30 человек, типография № 1 – 30 человек».

19 ноября 1931 г. газета опубликовала призыв «Все на аэродром» и приветствие ульяновского горкома ВКП(б): «В день открытия лётной школы городской комитет ВКП(б) передаёт пламенный большевистский привет лётному составу школы и рабочим и трудящимся города, принимавшим активное участие в организации и строительстве школы. Открытие лётной школы в городе имеет огромное значение в деле развития гражданской авиации, в деле развития высокой техники и является большим вкладом в социалистическое строительство и укрепление обороноспособности СССР».

Это знаменательное событие произошло на построенном для школы аэродроме, при большом скоплении горожан. На следующий день 20 ноября 1931 г., в газете

«Пролетарский путь» появился заголовок: «Авиашкола открыта. Митинг на аэродроме». Вот как в ней описывалось открытие лётной школы: «С утра потянулись к Свяге колонны воинских частей, рабочих городских предприятий, общественных организаций и студентов техникумов. К 10 часам набережная Свяги и улица Ленина до отказа заполнены многотысячной демонстрацией. Среди демонстрантов группа иностранных рабочих завода № 3 с плакатом: «Успехи пятилетнего плана удар по капиталистическому миру». К 11 часам аэродром заполняется демонстрантами. Против них шеренга самолётов. Стрёкот моторов привлёк всеобщее внимание. Тысячи глаз впились в аэропланы. Плавно один за другим отрывались самолёты от земли, забирали высоту. С напряжённым вниманием следили все за фигурными показательными полётами». Аэродром располагался на территории современного Засвияжского района города между московским трактом и рекой Свягой. До настоящего времени сохранилось здание командного-диспетчерского пункта аэродрома по адресу Московское шоссе, 53. На здание в восьмидесятых годах прошлого века была установлена мемориальная доска с текстом: «В этом здании в 1931 – 1945 гг. размещался командный пункт аэродрома Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников». Кроме него, на аэродроме было: два ангара для самолётов, водонапорная башня, водомаслогрейка (для подогрева воды и масла в условиях зимней эксплуатации самолётов), мастерские, склад горюче-смазочных материалов.

Для школы были выделены лучшие здания по улице Гимова. Штаб и учебная часть находились в доме № 1 (ныне в нём музыкальное училище), общежитие курсантов в доме № 3 (ныне здесь городской Дворец бракосочетания). Рядом располагался дом по улице Ульянова,¹ для проживания командного состава и преподавателей школы. Первым начальником лётной школы был назначен тов. Богаенко. На этом развитие авиационной отрасли в нашем городе не закончилось. Не прошло и пяти месяцев, как на набережной реки Свяги в здании бывшего ремесленного училища был открыт 1-ый Всесоюзный авиатехникум ЦС ОСОАВИАХИМа. Однако и на этом создание учебной базы не закончилось. Приказом ЦС ОСОАВИАХИМа от 05.11.33 г. Ульяновская лётная школа и авиатехникум были преобразованы в Объединённую школу пилотов и авиатехников ОСОАВИАХИМа (в настоящее время в этом здании располагается автомеханический техникум). В момент объединения только на отделении авиатехников обучалось 199 человек.

С сентября 1932 г. начальником-комиссаром школы стал активный общественник ОСОАВИАХИМом Г.И.Константинов. Георгий Иванович руководил школой с 1932 по 1937 год и проявил себя хорошим организатором учебно-лётной подготовки курсантов, сам преподавал одну из дисциплин. В 1931-33 гг. школа готовила пилотов, а с 1933 г. – инструкторов-лётчиков и авиатехников. По особой программе подготавливали инструкторов-лётчиков-парашютистов.

Школа являлась важным методическим центром авиации ОСОАВИАХИМом. На её базе регулярно проводились учебно-методические сборы руководителей и специалистов аэроклубов. В феврале 1933 года состоялся первый выпуск курсантов лётной школы. В августе 1933 года впервые в стране отмечался День авиации, который торжественно прошёл в Ульяновске. На аэродроме состоялся митинг и массовое гулянье горожан, впервые в городе был проведён авиационный парад.

В первые годы работы самолётный парк школы состоял из учебных самолётов У-2, Ут-1, Ут-2 с двигателями М-11 и боевых самолётов того времени И-5 с двигателями М-22 и И-15 «бис» с двигателем М-25 и разведчика Р-5 с двигателем М-17.

По материалам книги преподавателя, начальника учебной части школы Вотинцева «В небе Ульяновска» «Исключительную роль в теоретической и предполётной наземной подготовке курсантов играли хорошо оборудованные наглядными пособиями учебные кабинеты и классы. ...тренировали курсантов по улучшению глубинного глазомера, на аппарате с движущимся экраном местности отрабатывали горизонтальный полет, подъем,

спуск, виражи и другие элементы. В классах имелись действующие разрезные электрифицированные двигатели и агрегаты. Учебные самолёты, установленные в классах, были препарированные. ЦС ОСОАВИАХИМом в 1939 г. издал пособие для курсантов и лётно-технического состава аэроклубов ОСОАВИАХИМом «Самолёт У-2» (авторский коллектив преподавателей школы А.Вотинцев, П.Осипов, Л.Турбин, Д.Гайсин). Это пособие было признано на конкурсе ОСОАВИАХИМа лучшим учебником по самолётам.

Ещё ранее, в 1935 г., Военгиз выпустил учебник «Авиационный мотор М-11» (авторы А.Вотинцев, В.Иванов). Этот учебник издавался 6 раз. Последний раз он был издан в 1946 г.

Командование школы оказало действенную помощь в организации аэроклуба в Ульяновске. Когда он в начале 1938 г. открылся, его первым начальником, а также начальником штаба были назначены лётчики-инструкторы школы.

В 1939 г. в школе на инструкторов-лётчиков обучалось 174 человека, на авиатехников -240 человек. Партийная организация школы была одной из самых крупных в городе (108 чел.). Комсомольцев было вдвое больше. Членов профсоюза в школе насчитывалось более 550 человек.

В конце 1930-х гг. бурно развивалась военная авиация. Учитывая возросшую опасность нападения на нашу страну, принимались меры к предстоящему усилению боевой мощи ВВС. В 1939-40 гг. были разработаны новые типов самолётов, из которых для серийного производства были приняты истребители Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, бомбардировщик Пе-2 и штурмовик Ил-2. Они обладали большой скоростью, дальностью полёта, оснащались массивным пушечным вооружением и особым оборудованием, что предъявило высочайшие требования к качеству подготовки лётного состава. Наркомат обороны принял срочные меры по расширению сети лётных военных учебных заведений, совершенствованию управления ими и улучшению учебной работы. Рост количества лётных учебных заведений в 1939-41 гг. наглядно виден из таблицы, опубликованной в статье кандидата исторических наук подполковника Н. Федоренко «Подготовка лётных кадров в 1939-1941 годах»

Дата	01.10.1937	01.1.1940	01.9.1940	01.12.1940	05.02.1941	22.06.1941
Количество лётных учебных заведений ВВС	12	18	28	41	53	83

Ещё большее количество лётных учебных заведений приведено в книге «Подготовка СССР к войне» доктора военных наук, профессора, генерал-майора авиации В. Свищёва: «Подготовкой лётно-технического состава для ВВС к середине 1941 г, занимались 104 вуза, в их числе 4 военно-авиационных училища, 29 школ первоначального обучения, 21 школа пилотов истребительной и 22 школы пилотов бомбардировочной авиации, 12 школ стрелков-бомбардиров (штурманов) и 16 школ авиационных механиков. Кроме того, имелись две высшие школы штурманов дальней авиации, двое курсов усовершенствования командного и начальствующего состава, военно-морские авиационные училища, школы подготовки младших авиационных специалистов и воздушных стрелков.

Руководящий командный, штурманский и инженерный состав готовился в трёх военных академиях. Командный и штурманский состав с высшим образованием готовила Военная академия командного и штурманского состава ВВС РККА в Монино, а инженеров -Военно-воздушная инженерная академия имени профессора Н.Е.Жуковского в Москве и вновь созданная инженерная академия в Ленинграде (ныне Санкт-Петербург)».

Поменялась и система комплектования училищ и школ. В предвоенные годы аэроклубы являлись главным источником пополнения военных школ курсантами. В 1938-

40 гг. они направили в лётные вузы более 24 тыс. человек. Но такой принцип комплектования не обеспечивал нужного набора курсантов. С декабря 1940 года комплектование лётных школ производилось и за счёт курсантов из числа призывавшихся в армию, также набора младших командиров и красноармейцев срочной службы. Но попытка комплектовать военные авиационные школы начального обучения младшим командным составом всех родов войск не оправдала себя, потому что уровень технических познаний не всегда был достаточным.

В 1940 г. произошло событие, которое значительно повлияло на жизнь лётной школы. Постановлением Совета Народных Комиссаров Союза ССР «О военно-воздушных силах Красной Армии» № 2265-977сс от 5 ноября 1940 г. Херсонская, Ульяновская и Астафьевская школы подготовки инструкторов-лётчиков ОСОАВИАХИМа были переданы со всем личным составом, с квартирным, казарменным фондом и имуществом Наркомату Обороны.

Изменилось и название лётной школы. Теперь она носила название Ульяновская военная авиационная школа пилотов. СНК СССР и ЦК ВКП(б) 25 февраля 1941 г. приняли постановление «О реорганизации авиационных сил Красной Армии», которым устанавливалась новая система подготовки лётного и технического состава. В соответствии с ним подготовка лётчиков должна была осуществляться последовательно в трёх типах учебных заведений.

Первой ступенью являлись военные школы первоначального обучения со сроком обучения в мирное время четыре и в военное — три месяца, где курсанты учились пилотировать учебный самолёт (налёт на каждого курсанта – 30 часов). Второй, основной ступенью являлись военные школы пилотов (в мирное время девять, в военное — шесть месяцев), где курсанты овладевали боевым самолётом того или иного рода авиации. Третья ступень – военные авиационные училища со сроком обучения в мирное время два и в военное – один год, которые предназначались для подготовки командиров звеньев и эскадрилий.

3 марта 1941 г. вышел приказ № 080 «Об установлении системы подготовки и порядка комплектования вузов Военно-Воздушных Сил и улучшении качества подготовки лётного и технического состава». Так, как Ульяновская школа готовила лётчиков-истребителей, то в соответствии с этим приказом её задачей было научить курсанта-пилота: пилотированию и применению боевого самолёта днём в простых метеорологических условиях; групповым полётам в составе звена и дать практику в маршрутных полётах, с посадкой на незнакомых аэродромах; начальным воздушным стрельбам и основам воздушного боя. Приказом был установлен общий налёт курсантов на учебных и боевых самолётах, который для истребителей составлял 24 часа. Срок обучения для Ульяновской школы пилотов в мирное время был установлен 9 месяцев, а в военное время – 6 месяцев.

Сначала школа готовила лётчиков-истребителей на самолётах И-15 и И-16 «бис», а с декабря 1941 г. – лётчиков-истребителей-штурмовиков на самолёте Ил-2. В 1940 г. начальником школы был назначен полковник Вольдемар Гансович Урус. Он был опытным лётчиком и имел награды: орден Красного Знамени и орден Красной Звезды. Урус направив свои усилия на подготовку квалифицированных авиационных кадров. Он обладал высокой оперативно-тактической подготовкой, хорошо знал методику обучения лётчиков, владел техникой пилотирования на всех самолётах, имевшихся в школе. Командовал школой почти 5 лет.

В своих воспоминаниях выпускники школы отмечают:

– Полковник Прокопенко Ф.Ф. (выпускник Ульяновской лётной школы 1936 г., Герой России, Заслуженный военный лётчик СССР): «Организация учебного процесса, оборудование аудиторий по тем временам отвечали наивысшему уровню. Изучение материальной части (самолёт, двигатель) преподавалось с наглядным разъяснением процессов работы. Много было наглядных пособий в плакатах, чертежах. На самолёте У-2

предусматривалась подготовка профессиональных инструкторов-лётчиков для аэроклубов СССР. На втором этапе шло освоение техники пилотирования самолёта Р-5 и отдельных элементов его боевого применения».

– Голубев Г.Г. (выпускник Ульяновской лётной школы, 1941г., с 1943 года – неизменный ведомый Трижды Героя Советского Союза А.И.Покрышкина, Герой Советского Союза): «Ульяновская школа пилотов ОСОАВИАХИМа была старейшей кузницей авиационных кадров, она готовила инструкторов-лётчиков для аэроклубов. Из её стен вышло немало искусных педагогов-лётчиков, мастеров пилотажа, прославивших Родину замечательными рекордами! Многие её воспитанники, выполняя свой интернациональный долг, проявили чудеса храбрости и героизма в горячих воздушных боях в небе Испании, в боях с японскими самураями. После зачитания приказа о зачислении ...(мы) приступили к изучению теоретического курса. Нам предстояло изучить все науки, имеющие отношение к авиации: аэродинамику летательных аппаратов, теорию полёта самолёта, материальную часть самолётов и двигателей, пройти штурманскую и метеорологическую подготовку, овладеть методикой и навыками обучения курсантов аэроклубов. За три месяца мы изучили материальную часть самолётов УТ-2, УТ-1, Р-5 и моторов М-11, М-17. Позже приступили к изучению самолёта И-15 «бис»; а также мотора М-22».

– Якурнов И.Ф. (выпускник Ульяновской лётной школы 1938 года) – лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза: «Школа была очень солидная, порядок был исключительный. Где бы я ни был потом, такого порядка не встречал нигде. За один год мы освоили ночные полёты, прошли военную подготовку, топографию, теорию бомбометания, практику воздушной стрельбы и получили звание инструкторов-лётчиков ОСОАВИАХИМа. Во время войны лётная школа выпустила 561-го пилота на самолёты И-15 и И-16 (1941-1942 гг.) и 319 лётчиков штурмовиков на самолёты Ил-2. Всего, за годы войны, ВВС получили 880 боевых лётчиков. А всего, за время работы, лётная школа подготовила тысячи лётчиков-истребителей и лётчиков-штурмовиков, лётчиков-инструкторов для аэроклубов, лётчиков-парашютистов и авиамехаников. Выпускники лётной школы достойно проявили себя в небе Испании, на Халхин Голе, на советско-финляндской войне, в сражениях Великой Отечественной и в послевоенные годы».

– В своём интервью командир 3-й эскадрильи 565-го штурмового авиационного полка Герой Советского Союза уроженец села Ведянцы Тархановской волости Ардатовского уезда Симбирской губ. Романов Михаил Яковлевич (04.07.1922 -12.05.2008) на вопрос о награждении лётчиков-штурмовиков ответил: «Значит, нормы такие были – за 11 вылетов –Красная Звезда. Следующими надо было сделать 21-25 вылетов–орден Боевого Красного Знамени. Следующие 25 – ещё Красное Знамя. Следующие 25-30 – опять Красное Знамя. Дальше, официально за 80 успешных и героизм представляли к званию Героя Советского Союза, но в наше время, в 44-м и 45-м, за 80 вылетов Героя никому не давали, нужно было не меньше ста сделать. Вот меня представили 7-го апреля за 110 успешных боевых вылетов».

Воспитанники школы честно воевали на фронтах Великой Отечественной. Многие из них погибли, защищая свою Родину. Не все они были удостоены боевых наград. Ведь по свидетельству лётчиков-асов среднее количество боевых вылетов было 8-10 на одного лётчика. В стенах лётной школы было воспитано не менее 58-ти будущих Героев Советского Союза (в том числе один Герой России и один Герой Социалистического труда). И, по всей вероятности, этот список может быть ещё продолжен.