

ИСТОРИЯ



ЛЕНИНГРАДСКОГО
ВОЕННОГО АВИАЦИОННОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО ЧУЧИЛИЩА
ИМЕНИ ЛЕНИНСКОГО
КРАСНОЗНАМЕННОГО КОМСОМОЛА

1910-1918-1943





Частный архив
Цветков В.А.
Калининград, Грига 3-21
т 34 16 71



Секретарю Сталинского РК КП(б)Латвии
т. Пони Яну Яновичу

от Политотдела 2^{го} Ленинградского Краснознаменного
Военного Авиационно-технического Училища
имени Ленинского Краснознаменного Комсомола.



Начальник политотдела
Подполковник
(Пазенок)

Гашев

Смерть немецким оккупантам!



„Великий Ленин, создавший
наше Государство, говорил,
что основным качеством со-
ветских людей должно быть
храбрость, отвага, незнание
страха в борьбе, готовность
биться вместе с народом про-
тив врагов нашей Родины“.

(Из выступления т. СТАЛИНА по радио
3-го июля 1941 года)



В. И. ЛЕНИН



Председатель Государственного Комитета Обороны,
Народный Комиссар Обороны
Маршал Советского Союза

И. В. СТАЛИН

ИСТОРИЯ

2
ЛЕНИНГРАДСКОГО
ВОЕННОГО
АВИАЦИОННОГО
ТЕХНИЧЕСКОГО
УЧИЛИЩА

•ИМЕНИ•
ЛЕНИНСКОГО
КРАСНОЗНАМЕННОГО
КОМСОМОЛА
1910-1918-1943



„...главное сейчас состоит в том,
чтобы вся Красная Армия изо дня
в день совершенствовала свою боевую
выучку, чтобы все командиры и бой-
цы Красной Армии изучали опыт
войны, учились воевать так, как
этою требует дело победы..”

(Из приказа Верховного Главнокомандующего
г. СТАЛИНА № 195 от 1 Мая 1943 г.)



В В Е Д Е Н И Е



спехи авиации в 1908—1910 г.г. вызвали широкое общественное движение и большой интерес к ней во всех странах.

В России, по примеру Западной Европы, начали возникать в крупных городах аэроклубы и общества воздухоплавания, ставившие своей задачей изучение теории и практики летного дела.

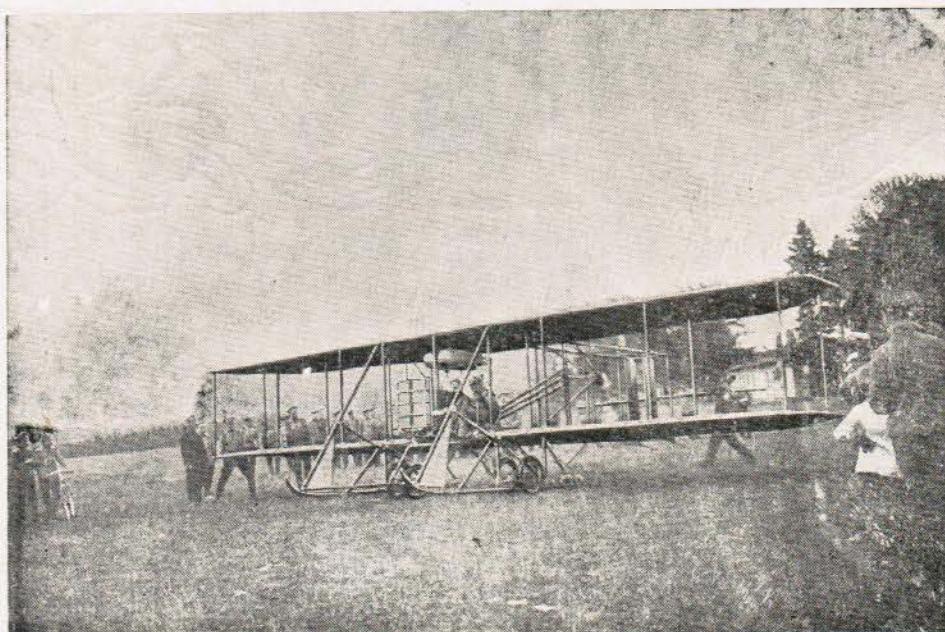
Первые аэроклубы в России были учреждены в 1908 г. в Петербурге (Всероссийский) и в Одессе. В 1910 году были организованы два „Общества воздухоплавания“—Московское и Киевское.

По инициативе и с участием этих организаций производились публичные полеты и состязания, имевшие, главным образом, спортивный характер. Эти же организации открыли первые авиационные школы в России, занимались информационной работой и разрабатывали теоретические и технические проблемы авиации.

Параллельно с гражданскойaviацией начала развиваться и военная. Основным стимулом ее развития в этот период, также как и в последующие, была международная гонка вооружений, вызванная обострениями в политico-экономических отношениях между главными империалистическими державами. Авиацию рассматривали в первую очередь, как новое и грозное оружие, сулящее большие преимущества тому, кто раньше и кто лучше им овладеет.

В душной и тяжелой обстановке старой России, жившей под гнетом царского режима, где царили невежество и консерватизм, авиация не могла развиваться свободно, благодаря отсутствию технической базы, и находилась в полной зависимости от иностранной техники.

Первые русские летчики обучались на средства аэроклубов исключительно заграницей, главным образом, во Франции. Среди них особенно выделялись ПОПОВ, ЕФИМОВ, ЗАИКИН, ВАСИЛЬЕВ, УТОЧКИН и др.



Самолет „Райт“ с мотором „Райт“ 40 л. с.

Первые самолеты, появившиеся в России, были иностранного происхождения. Значительным событием, имевшим большие последствия в деле дальнейшего развития авиации в России, была „Международная авиационная неделя“, организованная в Петербурге Всероссийским Аэроклубом.

Этот спортивно-авиационный праздник, продолжавшийся с 25 апреля по 2 мая (стар. стиля) 1910 года, явился смотром достижений только что нарождавшейся авиационной техники.

После окончания первой авиационной недели ее участники, вместе со своими самолетами, были приглашены в качестве инструкторов для обучения полетам офицеров Учебного Воздухоплавательного Парка в Гатчине.

Первыми военными летчиками, закончившими обучение в России, были поручики РУДНЕВ и ГОРШКОВ. Они быстро овладели летным искусством и стали обучать других офицеров.

Эти первые учебные полеты в мае 1910 года следует считать временем зарождения Гатчинской Военной Авиационной школы, от которой ведет свое начало наше училище.

В том же году 20 июня (стар. стиля) Учебный Воздухоплавательный Парк был переименован в *Офицерскую Воздухоплавательную Школу*.

Осень 1910 года — полна событий в истории русской авиации.

Организованный Аэроклубом в Петербурге Всероссийский праздник воздухоплавания неожиданно дал блестящие, по тому времени, результаты. В состязаниях на этом празднике приняли участие 5 гражданских и 6 военных летчиков.

Во время праздника летал первый построенный в России самолет — „Россия-А“, представлявший собой копию французского самолета — „Фарман-4“.

Праздник закончился первой жертвой из числа военных летчиков.

24 сентября (стар. стиля) 1910 года погиб капитан Мациевич. До сих пор на Комендантском аэродроме в Ленинграде сохранилась каменная плита с надписью, вкопанная на месте падения самолета и гибели летчика.

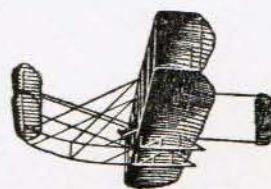
Важным событием того времени был полет поручика РУДНЕВА над Исаакиевским собором и перелет его из Петербурга в Гатчину.

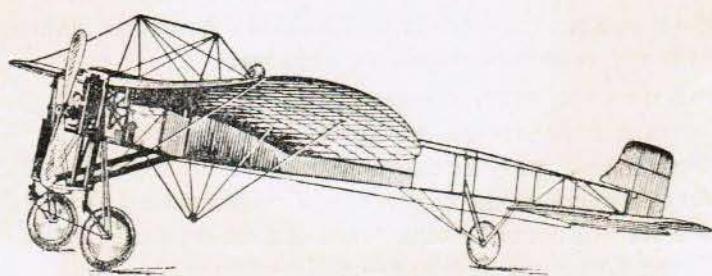
Необходимо отметить, что механиком самолета поручика Руднева был в то время старший унтер-офицер, ныне полковник и орденоносец Ананьев Д. П.

Вне программы на празднике были сделаны небольшие перелеты: один над городом, а другой над Финским заливом — в Кронштадт.

Осенью 1910 года часть офицеров-летчиков, закончивших обучение полетам в Гатчине, и часть механиков были направлены в город Севастополь, где они положили начало основанию *Севастопольской Военной Авиационной школы*, официальное открытие которой состоялось 11 ноября (стар. стиля) 1910 года.

Ввиду того, что лыжи для самолетов еще не были в то время изобретены и полеты зимой производить было нельзя, то на зиму 1910-11 г. самолеты в Гатчине были законсервированы, а личный состав перебрался в Петербург для прохождения теоретического обучения.





Самолет „Блерио“ с мотором „Анзани“ 35 л. с.



Авиационный Отдел
при Офицерской Воздухоплава-
тельной школе и Гатчинская
Военная Авиационная школа



ервого мая (стар. стиля) 1911 года состоялось официальное выделение и открытие *Авиационного Отдела при Офицерской Воздухоплавательной школе*. До этого времени не делали различия между воздухоплаванием и авиацией.

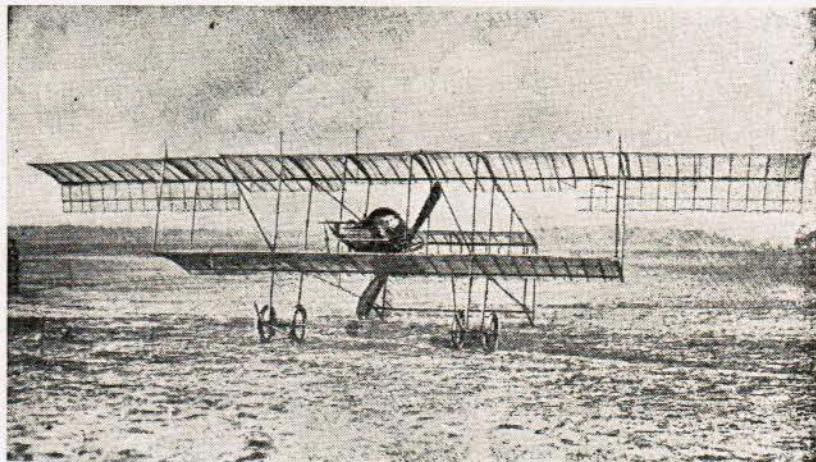
Начальником Отдела был назначен подполковник УЛЬЯНИН, обучавшийся летному делу во Франции.

Учеников-летчиков было только 10 человек, исключительно офицеров из инженерных частей.

Все лето 1911 г. успешно продолжалась подготовка военных летчиков, в основном на самолетах Фарман-4 и-7, с ротативными моторами Гном, мощностью в 50 л.с.

Необходимо отметить ряд удачных полетов поручика ОЛЕХНОВИЧ, совершенных им на первом русском самолете, конструкции инженера Гаккель, и перелет на нем из Гатчины в Петербург и обратно.

На зиму 1911—12 г. Авиационный Отдел снова перебрался в Петербург, где офицеры переменного состава получали теоретические знания по летному делу в Офицерской Воздухоплавательной школе и в Политехническом Институте.



Учебный самолет „Фарман-7“ с мотором „Гном“ 50 л. с.

К этому времени было выработано новое положение об Авиационном Отделе Офицерской Воздухоплавательной Школы, по которому в нем должно было обучаться 15 офицеров различных родов войск. Вместе с офицерами к школе прикомандировывались по два рядовых из тех же частей для технического обучения по обслуживанию самолетов и моторов. Среди них, из числа наиболее развитых и технически грамотных, предполагалось выбрать 10 человек для обучения полетам.

Постоянный состав Отдела состоял преимущественно из офицеров.

Летом 1912 года продолжалась подготовка военных летчиков в Гатчине.

В числе успешно закончивших летное обучение в этом году был старший унтер-офицер АНАНЬЕВ Д. П., первый летчик из солдат.

Все самолеты, выпускавшиеся в то время в России Русско-Балтийским и другими, только что осваивающими новое производство заводами, копировались с французских образцов. Основными типами самолетов в то время были:

бипланы Фарман-4 и Фарман-7 с ротативными моторами Гном, мощностью в 50 лошадиных сил, монопланы Блерио и Ньюпор.



Полковник Ананьев Д. П.

Механиком самолетного цеха Русско-Балтийского завода в Петербурге, сдававшим Военному Ведомству первые самолеты отечественного производства, был СЕМЕНОВ Е. П., один из старейших специалистов BBC, ныне преподаватель авиационно-технического цикла.

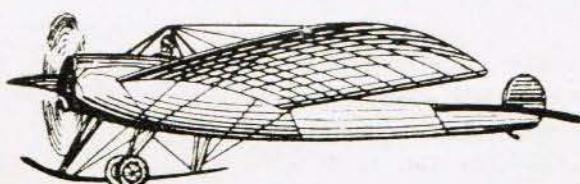
В августе 1912 г. т. Семенов перешел на работу в Авиационный Отдел Воздухоплавательной школы в качестве механика и руководил ремонтом самолетов и моторов.

Самолетов для обучения полетам в Авиационном Отделе было недостаточно. Поэтому после поломок в большинстве случаев требовался капитальный ремонт, и самолеты восстанавливались по 5—6 раз. Как правило, к каждому самолету была прикреплена определенная учебная группа, которая была заинтересована в скорейшем окончании ремонта своего самолета.

Для того, чтобы не прерывать полетов зимой 1912—13 г. Авиационный Отдел был переброшен вместе со своей материальной частью в более благоприятные климатические условия для работы — в Варшаву, где на беговом ипподроме и продолжалось обучение полетам. Начальником Варшавской летной группы был назначен полковник ГОРШКОВ.

В Варшаве был произведен поручиком КОВАНЬКО смелый экспериментальный полет в продолжении 1 часа 30 минут на учебном самолете Ньюпор-4 с 28-сильным мотором. Самолет и мотор не были расчитаны на такую продолжительность полета и для увеличения запаса горючего к самолету был просто привязан бидон с бензином.

В описываемый период в Авиационном Отделе обучался знаменитый русский летчик поручик НЕСТЕРОВ П. Н., получивший мировую известность за совершение им впервые в истории авиации мертвого петля в Киеве 9 сентября (ст.ст.) 1913 года, на самолете Ньюпор-6 с мотором Гном, мощностью в 70 л. с.



Самолет „Ньюпор-6“ с мотором „Гном“
70 л. с.

пусным авиационным отрядом и упорно работал над способами борьбы с вражескими самолетами, так как самолеты того времени вооружения не имели.

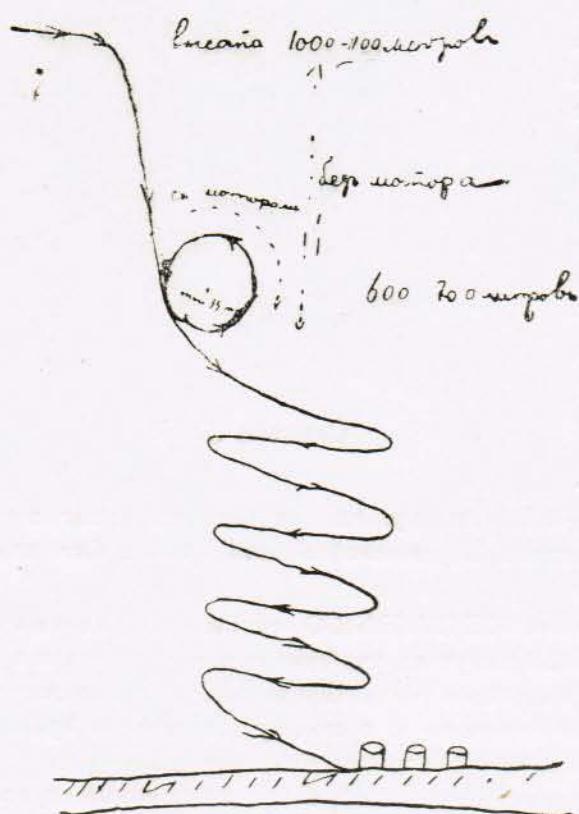


Семенов Е. П.

Заслуга НЕСТЕРОВА¹ заключается в том, что он первый практически доказал возможность фигурных полетов, получивших в дальнейшем огромное боевое применение.

Во время войны с немцами в 1914 году Нестеров в чине штабс-капитана командовал 11-м кор-

К задней хвостовой конечности фюзеляжа он приспособил специальный нож для разрезания оболочки дирижабля и крыльев самолета противника, а также грузик, выпускавшийся на длинном стальном тросе. Нестеров рассчитывал производить порчу самолета противника, опутывая этим тросом винт вражеской машины или, совершая над ней концентрические круги, заставлять самолеты приземляться в расположении русских войск.



Собственноручный рисунок Нестерова, изображающий схему „мертвой“ петли

модель „Моран-Сольнье“, с мотором Гном в к сиденью. На предложение поручика Кованько: „Хоть браунинг“, последовал ответ: — „Ничего, я как нибудь обойдусь“.

„Моран-Сольнье“ быстро взлетел, набрал высоту в 1000 м и ринулся сверху на неприятельский самолет.

Удар был нанесен винтом между двумя несущими поверхностями „Альбатроса“, который развалился на части и рухнул на землю, похоронив под собой трех австрийских летчиков. Русский самолет некоторое время снижался по спирали, а затем перевернулся, и Нестеров из него выпал.

Штабс-капитан НЕСТЕРОВ

П. Н. первый высказал мысль о возможности воздушного тарана, считая, что эта операция, при осторожном и умелом выполнении, не связана с большим риском. — „Если же аппарат и сломается, то это еще ничего не значит, так как все равно когда-нибудь умирать придется, а жертвовать собой есть долг каждого воина“, говорил Нестеров.

Он первый в истории авиации и осуществил практически задуманный им прием воздушного боя — таран, требующий от летчика исключительной храбрости и смелости, наличия хладнокровного точного расчета и беззаветной готовности пожертвовать своей жизнью для блага Родины.

Два раза безуспешно пытался Нестеров догнать большой трехместный австрийский самолет типа „Альбатрос“, особенно досаждавший русским войскам.

Когда этот самолет появился в третий раз 26 августа (ст. ст.) 1914 года над местечком Жолкиево, Нестеров, по словам очевидцев, так спешил, что садясь в свой самолет 80 л. с., даже не привязал себя

и, не привязавшись, начал преследование.



Военный летчик штабс-капитан
П. Н. НЕСТЕРОВ
1887—1914

При расследовании было установлено, что Нестеров погиб еще в воздухе от перелома позвоночника при сильном ударе во время тарана противника.

В истории авиации это был первый воздушный бой и первый воздушный таран.

Нестеров до конца выполнил перед Родиной свой долг русского офицера. Он грудью встретил врага в смертельном бою.

Его благородная смерть не вызвала чувства страха среди соратников. Наоборот, его подвиг усилил чувство ненависти к германской армии и послужил примером для боевых традиций. В среде же немецких пилотов героический поступок отважного летчика вселял страх перед русской непривыденной смелостью.

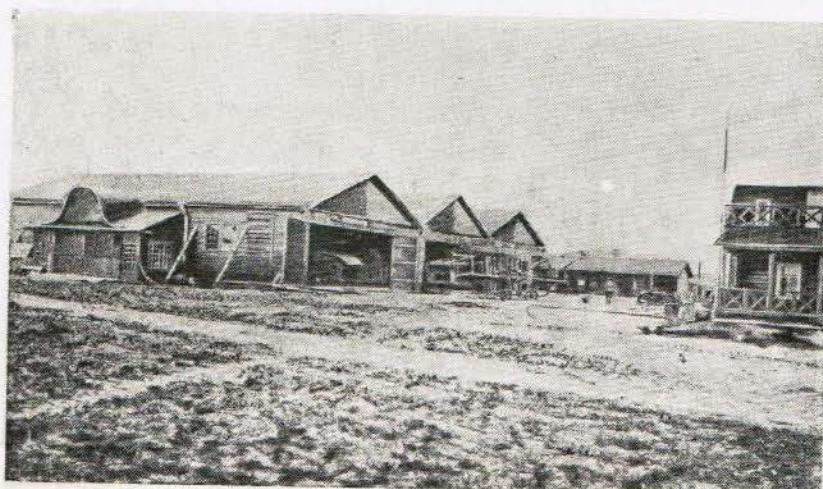
Нестеров был посмертно награжден высшим боевым орденом русской армии—Георгия 4-й степени.

Гибель замечательного русского летчика острой болью отзывалась по всей стране. Героя похоронили на Аскольдовой могиле в Киеве. Тысячи людей провожали его прах. Память о жизни и героической смерти военного летчика штабс-капитана НЕСТЕРОВА П. Н. служит для воспитанников нашего Училища ярким примером исполнения своего долга перед Родиной.

10 июля (стар. стиля) 1913 г. в Гатчину прилетел француз Бренденон-де-Мулине, совершивший первый круговой полет по Европе.



Отличительный летный знак, носившийся на погонах в 1912—1917 г.г.; для военного летчика — черный, для летчика-наблюдателя — золотой



Ангары Гатчинского аэродрома 1915 г.

Выбор Гатчины местом очередной посадки во время этого перелета показывает, что Гатчина стала известным в Европе к этому времени авиационным центром.

26 сентября (стар. стиля) инструктором Авиационного Отдела поручиком КО. ВАНЬКО был совершен первый полет на самолете своей собственной конструкции. Этот самолет, представлявший моноплан с мотором Гном, мощностью в 60 л. с., был удачно собран из частей различных типов самолетов и совершил под управлением своего конструктора ряд продолжительных полетов.

В этом же году, во время Болгарско-Турецкой войны, впервые в истории авиации были проведены опыты по сбрасыванию авиабомб активно участвовавшими в боевых действиях на стороне Болгарии русскими летчиками, пилотами Авиационного Отдела — Агафоновым, Евсюковым, Колчинским, Седовым и Костиным, давшие положительные результаты.

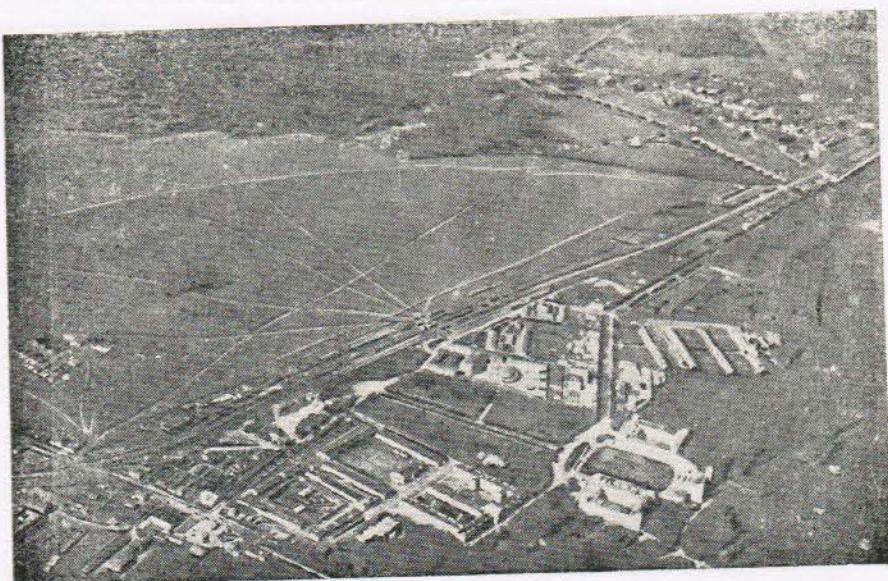
К концу 1913 года количество выпущенных Авиационным Отделом основательно подготовленных военных летчиков настолько возросло, что начатое в 1912 году формирование строевых авиационных частей уже не представляло больших затруднений. В течение 1913 года было сформировано несколько авиационных рот.

Авиационные роты в качестве самостоятельных частей, в составе 3-х и более отрядов каждая, были приданы штабам нескольких пограничных военных округов.

Материальная часть авиацентра состояла из самолетов Фарман-16, Ньюпор-4 и Ньюпор-6, поступивших от трех русских заводов.

Формирование авиационных частей потребовало и соответствующего оборудования: аэродромов, ангаров, мастерских, складов и т. д.

Жизнь и развитие Авиационного Отдела до начала войны с немцами в 1914 г. протекала в очень тяжелых материальных условиях.



Гатчинский аэродром (снимок с самолета в 1915 г.)

Царское правительство недостаточно понимало и не дооценивало значения авиации на войне. На содержание Авиационного Отдела отпускались скучные средства.

Дворцовое ведомство, которому принадлежала земля Гатчинского аэродрома, по своей косности чинило всякие препятствия Отделу, доказательством чего является, хотя бы, следующий факт. Почти на середине летного поля стояла группа деревьев. Они были причиной целого ряда аварий. Несмотря на это, все старания командования Отдела добиться разрешения на сруб этих деревьев кончались неудачей. Оказывается, что под деревьями была похоронена собачка матери Николая II-го, императрицы Марии Феодоровны. По этой причине о срубе деревьев нельзя было и мыслить. Однажды ночью группа летчиков срубила эти деревья. На утро поднялся страшный переполох. На аэродром съехались все власти города во главе с дворцовым комендантом. Началось расследование для обнаружения „преступников“, дерзнувших выступить против правительства и царствующего дома. Несмотря на все старания, виновников обнаружить не удалось. Тогда последовало распоряжение вкопать новые деревья на место срубленных, что и было сделано. Деревья быстро засохли и только после этого последовало „высочайшее“ разрешение на их окончательную уборку.

Часто, вследствие порчи мотора, самолеты совершали вынужденные посадки на дворцовую площадку или дворцовый парк, которые являлись запретной зоной. Во всех таких случаях летчики арестовывались и им предъявлялись всевозможные дикие обвинения в покушении на царскую семью. И только после долгой волокиты и производства тщательных расследований дела о вынужденных посадках в запретной зоне прекращались.

В начале войны, 18 августа (стар. стиля) 1914 г., Авиационный Отдел Офицерской Воздухоплавательной школы был выделен в самостоятельную *Гатчинскую Военную Авиационную школу*.

На содержание школы стали отпускаться солидные средства. Были построены новые ангары, метеорологическая станция, аэрофотолаборатория, здание управления, казарма, электрическая станция, были расширены мастерские, классы, технические склады и т. д.

В школу в изобилии стали поступать самолеты, как из-за границы, так и с русских заводов. Постоянный личный состав школы был увеличен до 800 человек. Число учеников-летчиков (как офицеров, так и рядовых) было доведено до 300 человек. Образовались две роты: строевая из солдат, обслуживавших самолеты и техническая рота из солдат, работавших в мастерских.

Школе был подчинен запасной авиационный батальон, численностью в 1500 человек, из которого формировались и отправлялись на фронт новые авиационные отряды.

Руководимые любовью к Родине рядовые механики и мотористы работали, не покладая рук. Ремонтировались, или, можно сказать, почти целиком строились новые самолеты, так как после аварий часто оказывались годными только хвостовое оперение и мелкие детали.

Летом полеты начинались в 1 час ночи и кончались в 8—9 часов утра. Затем — отдых, обед и в 2 часа дня строились на работу в ангарах, где производился ремонт и подготовка самолетов к дальнейшим полетам. С 4—6 часов вечера снова начинались полеты и оканчивались в 10 часов вечера.

С наступлением зимы 1914 г. учебные полеты в школе не прекратились, хотя на этот раз и выпало много снегу. Для расчистки аэродрома каждое утро выводили на старт запасной батальон, который по команде — „бегом“ утаптызали полосу для взлета и посадки.



Военинженер 2 ранга Танеев И. А.

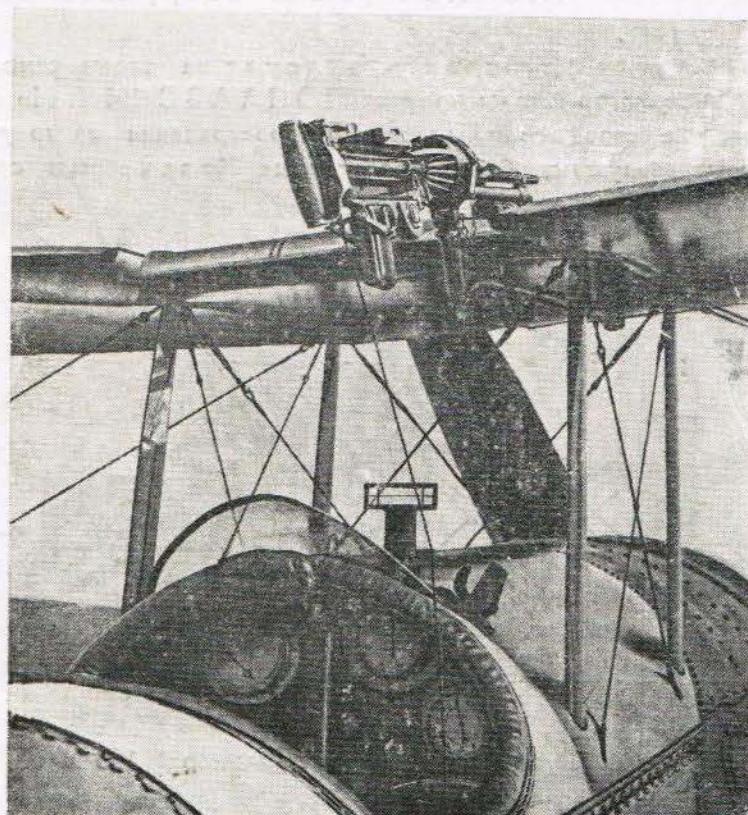
В конце зимы техник школы ЛОБАНОВ впервые сконструировал лыжи для самолетов, которые полностью разрешили проблему зимних полетов.

Осенью 1914 года начал свою службу в школе в качестве старшего моториста, ставший впоследствии преподавателем нашего Училища, ТАНЕЕВ И. А.

В 1915 году им были построены первые аэросани с мотором Анзани, мощностью в 35 л. с. (впоследствии на них были поставлены моторы Гном, мощностью в 50 и 80 л. с.). Аэросани развивали скорость до 60 км в час.

Военний инженер 2 ранга ТАНЕЕВ являлся одним из старейших работников Училища, проработав в Училище непрерывно с 1914 г. по 1941 г., главным образом на педагогической работе, и был одним из лучших изобретателей и рационализаторов. Умер в г. Ишиме в 1941 г.

В 1914 г. в школе заканчивает летное обучение один из выдающихся русских асов — поручик КАЗАКОВ.



Неподвижная установка пулемета Льюис на центроплане самолета „Ньюпор-17“

Во время войны с немцами, подражая летчику Нестерову, Казаков на своем самолете Моран-Сольнье для борьбы с воздушным противником подвесил 100 метровый стальной трос с кошкой на одном конце и с гирей, весом в 10 кг, на другом. Он расчитывал, что в момент зацепления кошкой самолета противника, специально приспособленный нож должен был перерезать проволоку, удерживающую трос с гирей и кошкой, а трос, опутав немецкий самолет, уничтожить его.

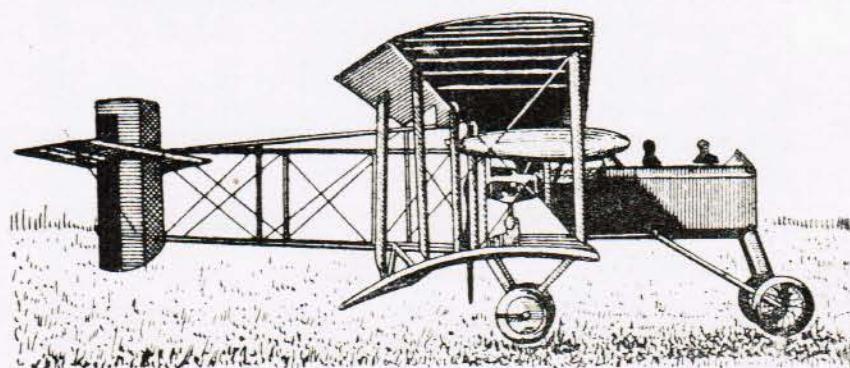
Вскоре Казакову удалось на практике испытать свое приспособление. Нагнав немца, он выбросил кошку и зацепил неприятельскую машину за крыло. Но, против ожидания, трос не оборвался, самолеты сцепились и оба полетели вниз. Только

у самой земли им удалось расцепиться. Немец, в силу полученных повреждений, вынужден был приземлиться на нашей территории и был взят в плен Казаковым, благополучно опустившимся рядом.

В следующем полете отважный летчик решил ударить пропеллером по хвостовому оперению или концу крыла вражеской машины. Однако, при попытке тарана русский самолет только проехался по крылу немецкой машины, которая, получив повреждения, все же сумела уйти на свою территорию.

После этого случая КАЗАКОВ решил вооружить свой самолет пулеметом.

Первую попытку установить пулемет на своем самолете Фарман-7 сделал в 1913 г. инструктор школы поручик ПОПЛАВСКИЙ. Но его пулеметная установка, вследствие своей громоздкости, распространения не получила, и только после ряда удачных воздушных боев, проведенных Казаковым, стали вооружать самолеты пулеметами.



Самолет „Вуазен“ с мотором „Сальмсон“ 150 л. с.

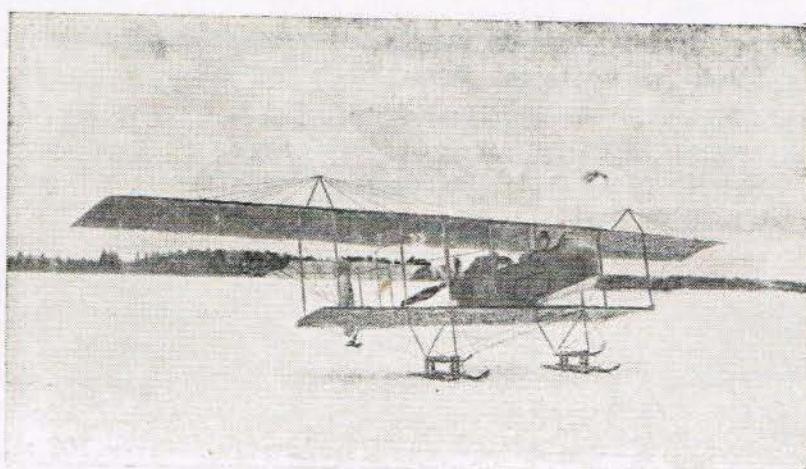
Казаков на самолете, вооруженном пулеметом, выработал свой собственный прием воздушного боя. Он обычно смело нападал и шел на таран, от которого противник старался уклониться. В этот момент с расстояния 15-20 м он в упор расстреливал врага. Таким приемом за период 1914-1917 г. г. ему удалось сбить 22 германских самолета.

Уже в 1915 г. выработалась тактика, при которой ас ходил парой, с прикрывающим его ведомым. Часто вылетали и звеном. В этом случае третья машина служила приманкой. Летая над вражеским аэродромом, она имела целью привлечь на себя внимание противника. Если это удавалось и вражеский самолет поднимался в воздух, то из-за облаков на немца обрушивался неожиданно Казаков со своим ведомым и всегда решал исход боя в свою пользу.

В 1915 году Казаков в чине штаб-ротмистра (до авиации он служил в кавалерии) был назначен камандиром 1-й истребительной группы русской авиации. Слава

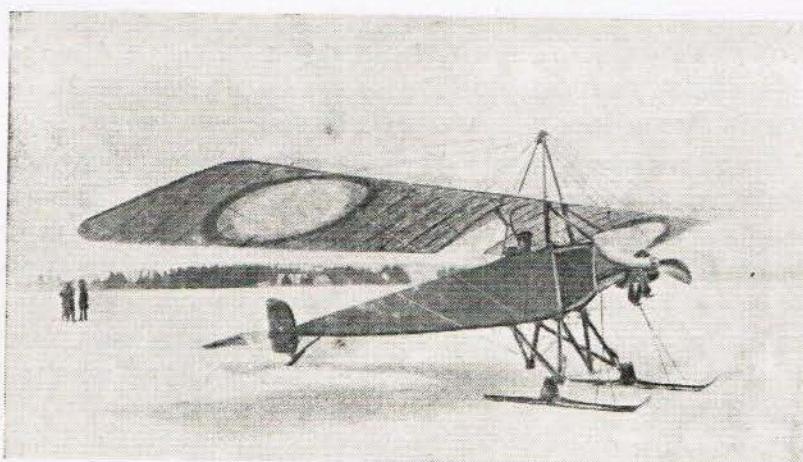
о русском асе прокатилась по всей Германии. Немецкие летчики боялись одного его имени. На борьбу с ним посылались лучшие пилоты.

Однажды Казаков, ранив в бою одного из них, заставил его приземлиться, опустился рядом, взял его в плен и стал допрашивать. Немец сообщил, что имеет



Самолет „Фарман-30“ с мотором „Сальмсон“ 150 л. с.

специальное задание сбить русского летчика Казакова и был очень удивлен, узнав от своего победителя, что он и есть летчик Казаков. Немцам так и не удалось



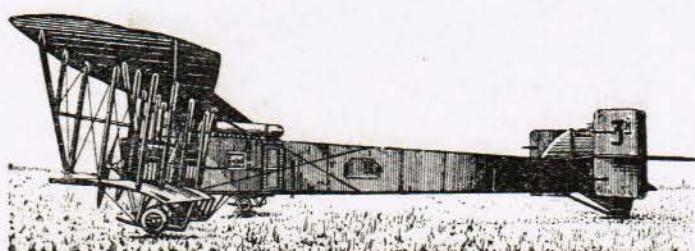
Самолет „Моран-Парасоль“ с мотором „Рон“ 80 л. с.

сбить русского аса, который погиб в 1917 году при исполнении служебных обязанностей.

В конце 1915 года были получены из-заграницы быстроходные по тому времени (150-180 км в час) одноместные истребители Ньюпор-10, 11, 12, 17, 21, 23 и 24, Моран-Монокок и Спад, имевшие синхронные пулеметные установки с пулеметами Виккерс, и двухместные разведчики Вуазен, Моран-Парасоль, Сопвич и Фарман-30, имевшие подвижные пулеметные установки с пулеметами Льюис.

Однако, русские летчики еще до получения этих новинок устанавливали на своих старых машинах пулеметы Льюис для стрельбы поверх винта и одерживали, несмотря на примитивность установок, целый ряд блестящих побед.

В 1915 году начали активную боевую работу тяжелые четырехмоторные самолеты „ИЛЬЯ МУРОМЕЦ“ русского конструктора, инженера-летчика СИКОРСКОГО И. И.



Самолет „Илья Муромец“

Начальник штаба 1-й русской армии 25 марта (ст. ст.) 1915 г. доносил Начальнику Штаба Главнокомандующего Северо-Западным фронтом: „С тех пор, как на аэродроме в Яблонне установлено дежурство одного из аппаратов „Илья Муромец“, германские аэропланы не смеют появляться в районе аэродрома“.

Первый образец самолета „Илья Муромец“ с 4 моторами Санбим, по 150 л. с. каждый, был построен Сикорским в конце 1913 года на Русско-Балтийском заводе в Петербурге и был гордостью русской авиации.

Летом 1914 года самолет „Илья Муромец“ успешно совершил длительный по тому времени перелет с экипажем в 4 человека из Петербурга в Киев и обратно, положив начало развитию тяжелой авиации не только в России, но и заграницей, где постройку двухмоторных и четырехмоторных самолетов стали осваивать только во время войны, после ознакомления с русскими образцами.

В 1915 году, за недостатком места на Гатчинском аэродроме, был организован новый отдел школы на Корпусном аэродроме, который в ноябре месяце был переброшен на Среднюю Рогатку.

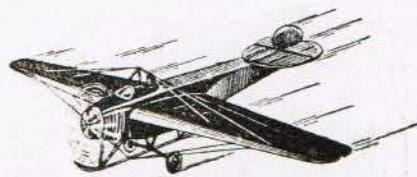
Осенью 1915 года несколько групп солдат и одна небольшая группа офицеров из Гатчинской школы были направлены в Англию и Францию для обучения по специальностям механиков и летчиков. В числе их был старший моторист ТАНЕЕВ. И. А. и рядовой ПАВЛОВ И. У.

Тов. ПАВЛОВ успешно закончил летное обучение в одной из французских школ и стал русским асом. Во время гражданской войны т. Павлов командовал крупными авиационными соединениями Красного Воздушного Флота и за боевые

Под управлением летчиков, воспитанников Гатчинской Военной Авиационной школы, русские тяжелые воздушные корабли, сбрасывавшие десятки 100 кг. бомб и вооруженные 3-мя пулеметами, наносили большой урон противнику.

подвиги был награжден четырьмя орденами Красного Знамени. После гражданской войны т. Павлов был последовательно Начальником ВВС Киевского, Северо-Кавказского и Московского Военных Округов. В 1932 году тов. Павлов умер после продолжительной и тяжелой болезни.

В ноябре 1916 года из Гатчинской Военной Авиационной школы был выделен новый самостоятельный отдел в местечко Ольгино, под Одессой. Здесь на базе отдела развернулась *Одесская Военно-Авиационная школа* для обучения летчиков-истребителей.







**ГАТЧИНСКАЯ НАРОДНАЯ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ ШКОЛА
АВИАЦИИ**



После Февральской Революции 1917 года, во время двоевластия, командование Гатчинской Военной Авиационной школы вело выжидательную политику. С целью ограждения личного состава школы от влияния большевиков вокруг школьных казарм был поставлен усиленный караул из „надежных людей“. Отпуска и отлучки из расположения школы* были строго запрещены. Однако, несмотря на принятые меры, сведения о готовящемся перевороте проникали в солдатскую массу, вызывая бурю радости среди солдат и возмущение среди большинства офицеров.

7 марта был издан приказ об отмене унизительного звания „нижний чин“. Рядовые получили право обучаться в школе наравне с офицерами.

Приказом от 5 апреля было объявлено о выборах солдатских комитетов.

Гатчинская Авиационная школа к этому времени насчитывала в своих рядах около 200 офицеров постоянного и переменного состава и до 70-80 рядовых в строевой и технической ротах, а также в команде управления. В комитеты избирались 4 представителя от солдат и один представитель от офицеров.

Первыми председателями ротных комитетов были избраны т. т ПЕТРОВ В. и МИХАЙЛОВ С. Общешкольный комитет возглавил СНЕТКОВ В. Н., ныне авиационный инженер одной из частей ВВС КА.

Солдатские комитеты приняли все возможные по тому времени меры к укреплению расшатавшейся воинской дисциплины, взяли в свои руки организацию караульной службы, учет и распределение оружия. Хранение оружия было организовано в помещениях ротных комитетов.

Несмотря на то, что ячейки большевистской партии в то время в школе еще не было, рядовой состав школы целиком и полностью шел за большевиками.

Для распространения своих идей и лозунгов большевики широко использовали издававшуюся в школе газету — «Родная авиация». Особенно большим влиянием пользовались большевики в строевой роте, которая в школе так и называлась — «большевистской ротой».

За два дня до октябрьского переворота общее собрание этой роты принял резолюцию о вооруженной поддержке большевиков и здесь же, после собрания, комитет роты раздал солдатам оружие: винтовки, карабины, подсумки с патронами, гранаты и т. д.

В состав гарнизона города Гатчины, кроме авиационной школы, входила школа прапорщиков, размещавшаяся вблизи дворца, и стоявшая на стороне Временного Правительства.

7 ноября в тот момент, когда вооруженные рабочие и солдаты Петрограда с боем брали в свои руки государственную власть, строевая рота авиационной школы выступила против школы прапорщиков, окружила ее и заставила юнкеров сложить оружие и сдаться.

Созданный при Гатчинском Совете Комитет по обороне города Гатчины от войск Временного Правительства возложил на Гатчинскую авиационную школу охрану и поддержание революционного порядка в городе. Школа несла охрану Гатчинского дворца, Совета, вокзалов. Высылаемые для поддержания порядка в городе патрули не раз ликвидировали пьяные грабежи, предотвращали погромы, отбирали оружие у возвращавшихся с фронта солдат.

В дни оккупации Гатчины отрядом генерала Краснова контрреволюционно настроенная часть офицеров школы пыталась предоставить Краснову самолеты и вооружение. Благодаря сопротивлению солдат и рядовых из технической роты, с аэродрома смогли подняться только два самолета, причем один из них сделал вынужденную посадку в районе Лигово и попал в руки защитников Петрограда.

После бегства из Гатчины главковерха Керенского с остатками разбитых его войск, школой были выделены специальные отряды для борьбы с контрреволюционными элементами.

На митингах и общих собраниях неоднократно поднимался вопрос о перемене названия школы. Рядовая часть личного состава, желая в названии школы отразить изменившееся ее классовое содержание, предлагала вместо старого названия — «Гатчинская Военная Авиационная школа» присвоить новое — «Гатчинская Народная Социалистическая Авиационная

ШКОЛА". Большинство о таком названии и слышать не хотело, соглашаясь в крайнем случае на название — „Народная Авиационная школа“, без слова „социалистическая“. По этому поводу солдаты, читая начальные буквы, острили: — „Все равно: была ВАШ‘а, а стала НАШ‘а“.



Попов Л. Г.

В феврале 1918 года Гатчинская Военная Авиационная школа была переименована в Гатчинскую Народную Социалистическую авиационную школу.

На общем собрании начальником школы был избран военный летчик, участник империалистической войны, капитан ПОПОВ Л. Г.

Тов. Попов, имея высшее техническое образование, большой опыт летной работы в условиях военного времени и хорошие организаторские способности сумел в короткое время в трудных условиях сплотить коллектив школы и начать нормальные занятия.

Школа развернула подготовку первых кадров для молодого Красного Воздушного Флота.

Из-за предательского поведения Троцкого, нарушившего директивы большевистской партии и отказавшегося в Бресте подписать мирный договор, неокрепшее пролетарское государство лишилось столь необходимой для него мирной передышки. Перешедшие в наступление немецкие войска заняли Псков и угрожали непосредственно Петрограду.

В этих условиях Реввоенсоветом принимается решение об эвакуации Гатчинской Народной Социалистической школы в тыл страны, в город Самару.

Эвакуации со школой подлежали около 300 самолетов, большое количество запасных частей и моторов, обширное складское хозяйство, ангарное имущество, авиационные мастерские.

Самоотверженно, с чувством большой ответственности за сохранность ценнего государственного имущества, приступил личный состав школы к погрузке и отправке эшелонов. Первые два эшелона были отправлены в феврале месяце. Вслед за ними вскоре последовали и остальные. Всего было сформировано и отправлено 10 эшелонов по 40-42 вагона в каждом.

Так как прямой путь на Самару оказался отрезанным белыми, то приходилось эшелоны направлять через Казань на Сарапул и дальше, по реке Каме на Волгу. До Самары школе добраться не удалось. Самару захватили чехословаки.

Лишненная возможности готовить кадры красных летчиков, школа в эти тяжелые месяцы не была в стороне от боевой работы.

Эшелоны, прибывшие в Сарапул, включились в боевую деятельность 2-й Армии Восточного фронта. На собранных самолетах летчики из рядовых, т.т. ЗУБКОВ и ЛУКЬЯНОВ, производили полеты по заданию штаба армии. Здесь при выполнении боевой задачи погиб один из первых летчиков, воспитанник школы тов. ЛУКЬЯНОВ.



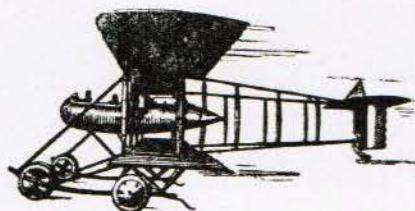
Майор адм. службы Елкин И. Г.
Работает в училище с 1917 г.

По решению Правительства эшелоны школы были направлены обратно, под Москву, в город Егорьевск.

Агенты белых всячески препятствовали обратному продвижению эшелонов, надеясь на захват их чехословаками. В этом отношении характерен эпизод, описываемый старейшим работником училища, майором адм. службы т. ЕЛКИНЫМ И. Г.:

— „Вечером наш эшелон со станции Красная Горка (под Казанью) по чьему то распоряжению был снова отодвинут на путь сарапульской ветки, где был обстрелян чехословаками со стороны Волги из пулеметов и 3-х дюймовых орудий. Такие действия по отношению к нашему эшелону вызывали у нас сначала недоумение, а затем тревогу. Подали паровоз и состав готов был к отправлению обратно на Сарапул. Становилось совершенно ясно, что нам не избежать чехословакского плена. Об этом сообщили комиссару Красной Горки. И только после вмешательства последнего, эшелон был отправлен на Москву“.

На пути в Егорьевск, в городе Ярославле во время белогвардейского мятежа „левых“ эсеров, часть личного состава школы (из находившихся в это время в г. Ярославле эшелонов) принимала активное участие в подавлении мятежа.

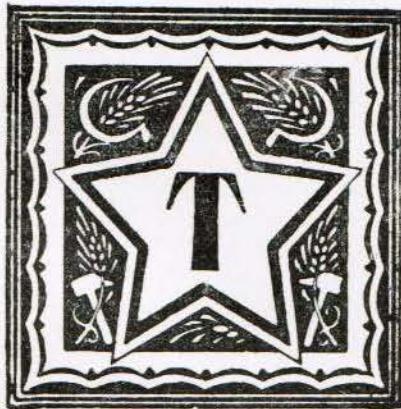




Группа учлетов Егорьевской авиашколы. На переднем
плане т. Чкалов В. П.



**Егорьевская школа авиации
Рабоче-Крестьянского Красного
Военного Воздушного Флота
РСФСР**



рудные месяцы эвакуации остались позади.

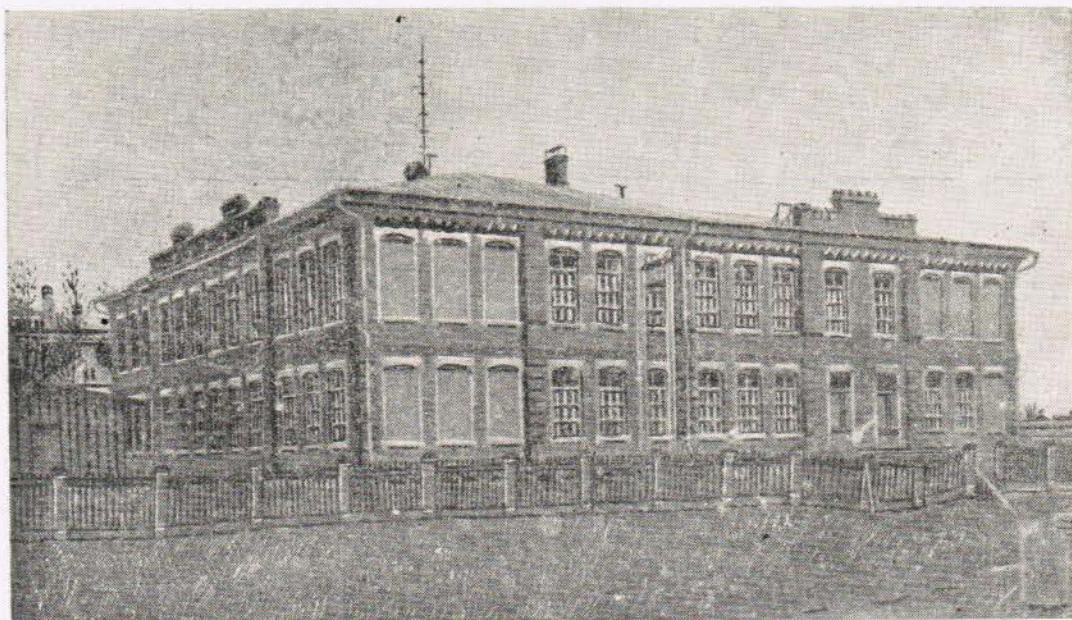
Эшелоны школы прибыли в гор. Егорьевск, Московской области, в сентябре 1918 года. Стояла дождливая осень, на улицах царила непролазная грязь.

Подготовленных помещений для школы не оказалось, да и вообще в городе соответствующих помещений не было.

Школа разместилась по всему городу. Учебная часть, теоретические курсы, разместились в здании технического училища, мастерские и технические склады — в зданиях фабрики, под общежитие курсантов было занято здание бывшего монастыря. Аэродром был размещен в черте города на окраине, около железнодорожной станции, на очень ограниченной размером площадке.

В Егорьевск школой было привезено много имущества: около 300 самолетов, типа „Лебедь“, „Фарман“, „Моран“, к тому времени уже несколько устаревших, большое количество моторов, самолетно-моторных частей, инструмента и различного другого оборудования и материалов. Для перевозки имущества школе потребовалось около 500 крытых вагонов и платформ.

За время эвакуации школа сумела сберечь почти все свое имущество в целости, сохранив его для укрепления мощи молодой Красной Армии, за исключением нескольки-



Здание учебной части Егорьевской авиашколы



Здание управления Егорьевской авиашколы

ких самолетов, уничтоженных белогвардейцами под Казанью, где ими был захвачен один из эшелонов.

Вскоре после приезда, в конце сентября месяца, школой был сформирован боевой отряд для борьбы с белогвардейскими бандами и чехословацкими частями под командованием военного летчика АНАНЬЕВА Д. П.



1-й боевой „Особый авиационный отряд“, выделенный Егорьевской авиационной школой для борьбы с белогвардейцами

Этот „Особый авиационный отряд“, состоявший из 37 человек постоянного состава школы, был направлен с самолетами и запасными частями к ним во 2 Армию Восточного фронта, где и участвовал в боях при 28 стрелковой дивизии.

Питомцы школы мужественно сражались на фронте гражданской войны. 30 участников отряда были награждены орденами Красного Знамени, в том числе и командир особого отряда АНАНЬЕВ Д. П.

В школе началась боевая учеба.

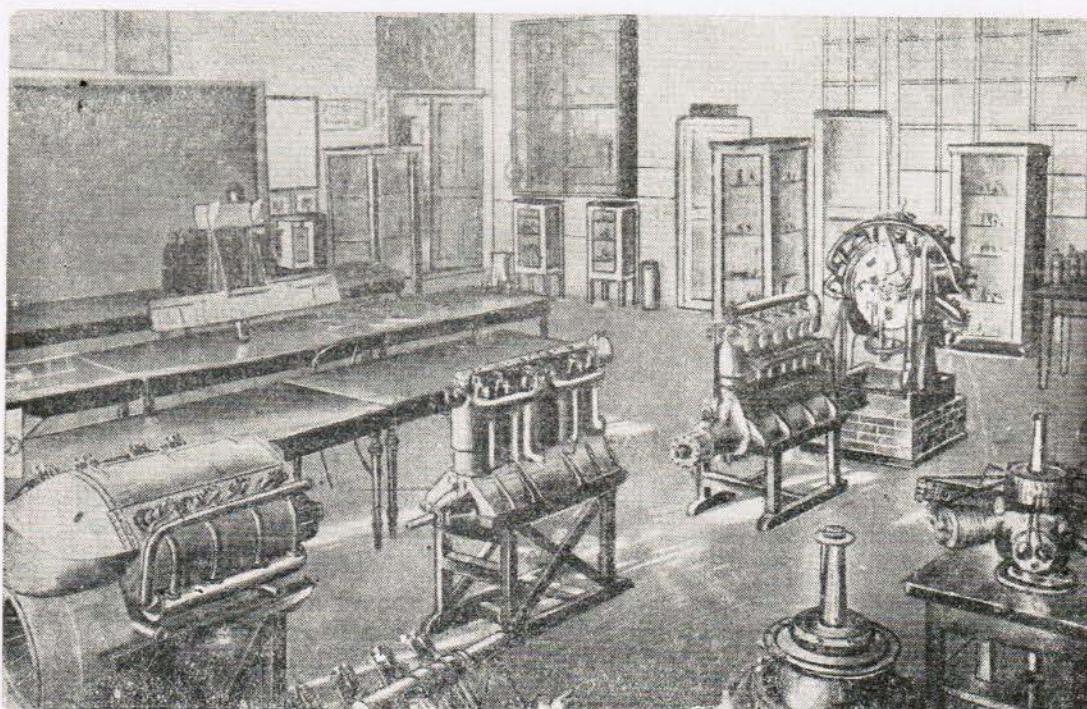
9 октября 1918 года школа была переименована из Народной Социалистической школы в *Егорьевскую школу авиации Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота РСФСР*.

В годы гражданской войны, когда молодой Советской республике требовалась многомиллионная армия, школа спешно готовила авиационные кадры, кадры первых Красных военных летчиков, „Красвоенлетов“, и технических специалистов, „Авиамотористов“.

Многие первые воспитанники школы на фронтах гражданской войны покрыли себя неувядаемой славой.

Полуобученные, на устаревших конструкциях самолетов („летающих гробах“), они бесстрашно вступали в бой с самолетами новейших конструкций, которые присыпались белогвардейцам империалистами Антанты.

Короткие сроки обучения (сроки военного времени) заставляли школу работать днем и ночью, чтобы дать ученикам необходимую теоретическую подготовку по специальности, военную подготовку и политическую закалку в духе преданности Коммунистической партии большевиков.



Моторный музей Егорьевской авиашколы

Параллельно с теоретическим обучением производилось спешное обучение полетам.

Весь состав школы с огромным энтузиазмом восстанавливал самолеты и моторы для обучения переменного состава полетам.

Для теоретического обучения вначале было использовано здание и оборудование Егорьевского Технического училища, а затем для нужд школы было специально оборудовано соседнее здание, принадлежавшее одной из фабрик.

Были созданы теоретический и практический моторные классы, теоретический самолетный класс, аэронавигационный класс, класс тактики и класс авиавооружения.

Особенно богато был оборудован музей, в котором находилось свыше 50 моторов различных конструкций, начиная от мотора братьев Райт и кончая мощными стационарными авиамоторами Бенц в 240 л. с., Фиат, Мерседес и т. д.

В практическом моторном классе производилась разборка и сборка моторов Рон в 80 л. с., Рон в 120 л. с., Клерже в 130 л. с. и моторов с водяным охлаждением и звездообразным расположением цилиндров марки „Сальмсон“.



Аэродром Егорьевской авиашколы

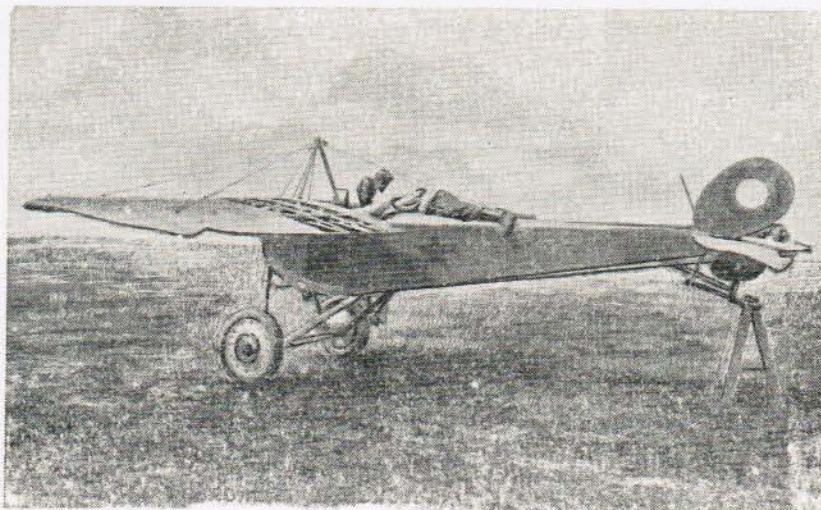
Самолетный класс был оборудован, главным образом, моделями самолетов всех конструкций: „Фарман“, „Вуазен“, „Ньюпор“, „Моран“ и др. Ввиду недостатка помещений, в самолетном классе в натуральную величину был пред-



Самолет „Моран-Парасоль“ с мотором Рон в 80 л. с.
на рулежке

ставлен только один из интересных типов самолетов того времени—„Модруг“, который был построен в Гатчине, но испытанию в воздухе не подвергался.

Практические работы по сборке и разборке самолетов и их регулировке производились в мастерских училища. Там же курсанты получали практику по запуску моторов на специально оборудованной испытательной станции.



Самолет „Моран-Ж“ с мотором Рон 80 л. с.

Для занятий в классах и мастерских использовалась плохая (нелетная погода), причем занимались по 12-16 час. в сутки.

В хорошую погоду курсанты обучались полетам на аэродроме. Полетный день начинался с рассветом и продолжался до наступления темноты. В летнее время полеты прекращались лишь на 2-3 часа ночью и на столько же среди дня. В эти небольшие перерывы весь состав ремонтировал материальную часть и имел короткий отдох.

Летная часть школы, возглавляемая АНАНЬЕВЫМ Д. П., разделялась на летные группы по типам самолетов. Старшим механиком летной части был ТАНЕЕВ И. А.

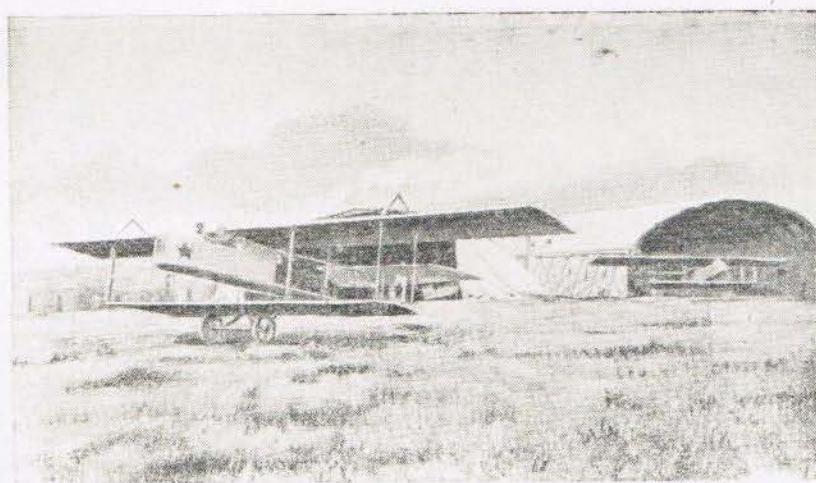
Обучение полетам начиналось с обучения рулежке на самолете „Моран-Парасоль“. Затем инструктора вызывали учлетов на самолетах „Фарман-20“. После самостоятельного вылета учлеты переводились в группу „Моран-Парасоль“ и заканчивали обучение на самолетах „Фарман-30“ и „Вуазен“. Некоторым учленам предоставлялась возможность вылететь на самолетах „Ньюпор-23“.

Благодаря крайней интенсивности полетов, из-за краткости сроков обучения, на старых, уже изношенных самолетах, полеты почти ежедневно заканчивались поломками материальной части.

Мелкий ремонт производился на аэродроме, средний и капитальный — в мастерских школы, хорошо оборудованных и имевших высококвалифицированных специалистов. В мастерских производился не только ремонт самолетов и моторов, но в них почти целиком изготавливались целые самолеты, правда, по тому времени несложные.

Кроме постоянного состава для работ в мастерских использовался также и переменный состав при прохождении практических занятий по программе; кроме того, в моторном цехе на ручной притирке клапанов работало много курсантов, присылаемых сюда из летной части за совершение неудачной посадки или за нарушение воинской дисциплины.

Быстрый ремонт самолетов и моторов обеспечивался наличием в школе большого запаса старых самолетов и моторов и большого количества запасных частей и материалов, привезенных из Гатчины.



Самолет перед полетом на аэродроме Егорьевской авиашколы

Успешному и быстрому темпу обучения способствовал отличный состав контингентов, посылавшихся партией в авиационную школу. Почти все 100% обучаемых были членами ВКП(б). Большинство курсантов пришли из отрядов Красной Гвардии и Красной Армии, побывав на фронтах империалистической и гражданской войн, имея боевую закалку.

Благодаря большой партийной прослойке, курсанты успешно проводили большую агитационную работу среди населения города и окружных деревень и сел.

В годы кулацких восстаний 1919-1920 г. г. школа посыпала в центральную часть России для борьбы с кулацкими бандами отряды, которые способствовали более быстрой ликвидации этих контрреволюционных сил.

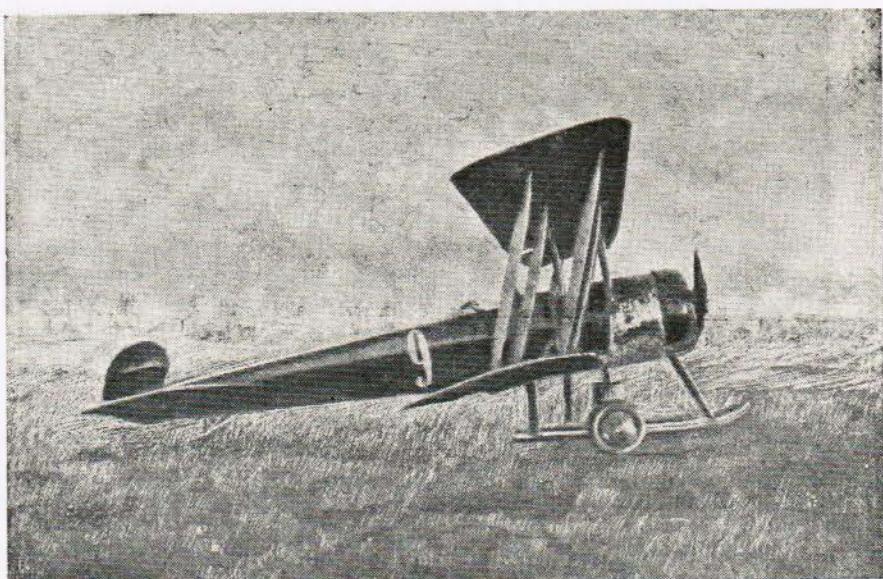
Несмотря на все трудности, а их было много — голод, холод, отсутствие обмундирования, вооружения и горючего, боевая обстановка — школа продолжала готовить достойные Советской авиации кадры, мужественно и стойко преодолевая все трудности при активной поддержке партийной организации.

В дни, когда голод железным кольцом душил почти всю Советскую Республику, когда белогвардейские и кулацкие банды стремились свергнуть Советскую власть, когда интервенты двигались с Запада, с Севера, с Востока и с Юга, отрезая хлеб и нефть, школа не прекращала своей работы.

Находясь на самоснабжении, школа изыскивала в достаточном количестве для полетов горючие и смазочные вещества, часто применяя сурrogаты (казанская смесь, газолин и др.), и продолжала готовить летчиков и мотористов.

В эти тяжелые годы школа неоднократно снабжала самолетами и моторами, как фронтовые части, так и другие начинающие работать авиашколы.

Получая по восемьшке фунта хлеба в день и изредка фасоль и воблу, состав школы решил организовать свое подсобное хозяйство и, устраивая субботники, сумел собрать урожай, значительно улучшив этим питание переменного и постоянного состава.



Самолет „Авро“ с мотором Рон 110 л. с.

Зимой, когда холод грозил сорвать регулярные теоретические занятия и вообще нарушить нормальную жизнь школы, весь состав по воскресным дням был мобилизован на заготовку и вывозку дров по узкоколейной дороге, чем была обеспечена нормальная работа школы.

Таким образом, ни холод, ни голод 1919—1920 г.г. не нарушили ритма жизни школы.

По инициативе летно-технического состава и под руководством парторганизации школы был оборудован хороший клуб. Были организованы отличные драматический и спортивный коллективы с привлечением гражданского населения.

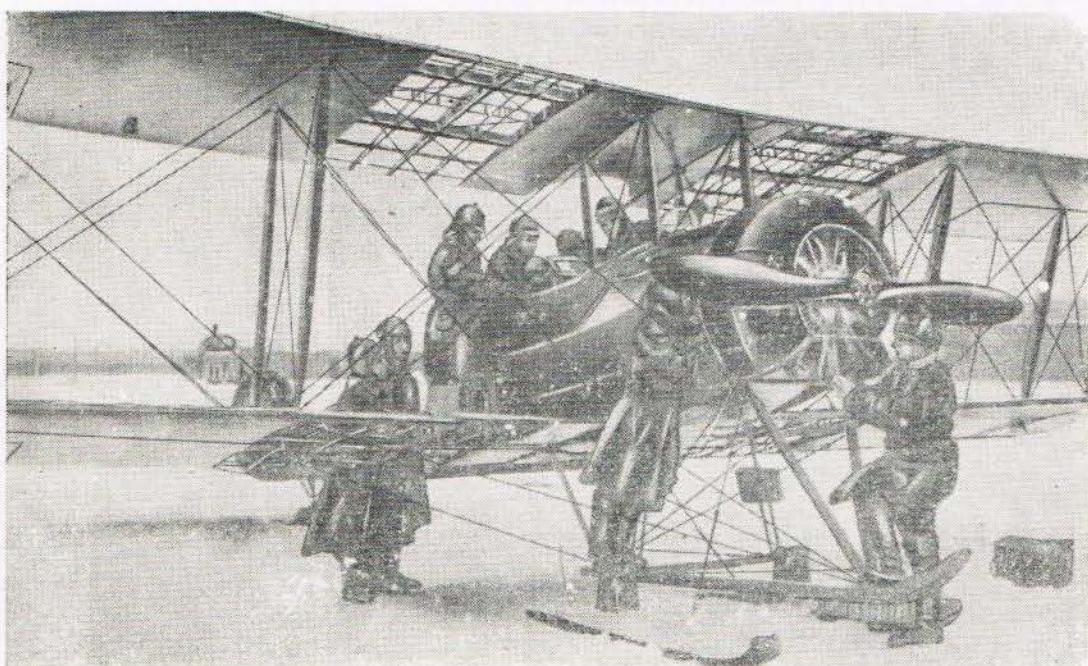
Постановки, концерты, спортивные выступления отличались отработанностью и высоким качеством исполнения.

Клуб школы стал излюбленным местом не только состава школы, но и всего населения города Егорьевска.

Агитационная, политико-массовая и культурная работа объединяла все население города с составом школы. Школа и население города работали единой дружной семьей, а это, в свою очередь, облегчало в те трудные годы подготовку кадров, преданных партии Ленина-Сталина, для фронтов гражданской войны.

В 1921 году Егорьевская школа авиации была переименована в *Теоретическую школу авиации РККА РСФСР*.

Изменился состав курсантов. В школу стали принимать более молодой состав, в большинстве своем не имевший авиационной подготовки. Резко изменились про-



Группа курсантов на практических занятиях по запуску мотора на самолете „Авро“

граммы обучения: введено было больше теоретических предметов, шире поставлен вопрос о прохождении предметов: основ воздушной стрельбы, теории бомбометания, аэронавигации и т. д.

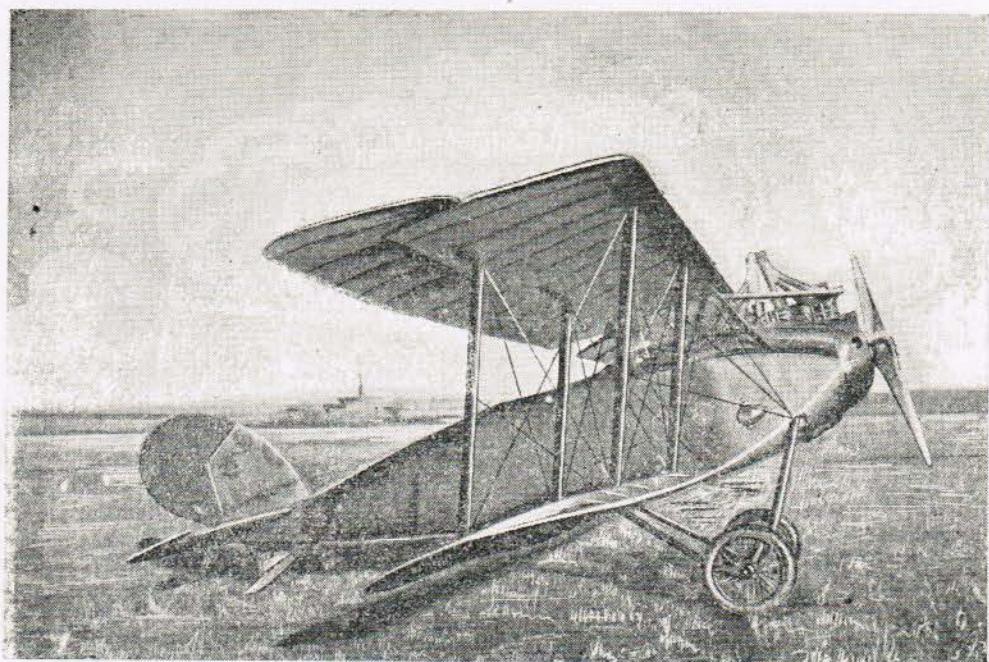
Были оборудованы специальные классы, построен батцлер, стали создаваться новые наглядные учебные пособия. Было введено изучение новых самолетов, типа „Авро“. Практическое обучение полетам на аэродроме стало производиться только на учебных самолетах „Авро“, а в дальнейшем на самолетах „У-1“.

В школе ученики-летчики заканчивали курс первым (теоретическим) периодом обучения. Для прохождения второго (практического) периода обучения курсанты направлялись в летные школы (Борисоглебскую и Московскую).

Количество курсантов в школе в этот период было увеличено: на 1 января 1921 г. состояло 230 чел., на 1 октября—260 чел.

В связи с расширением школы были оборудованы новые классы и лаборатории, увеличено количество постоянного состава, причем был подобран квалифицированный преподавательский состав, как по специальным, так и по общеобразовательным дисциплинам.

Переход страны на рельсы мирного строительства дал возможность лучше оснастить школу новой материальной частью: были получены новые



Самолет „Гальберштадт“ с мотором „Бенц“ 220 л. с.



Самолет „Эфи-Тубэ“ с мотором „Бердмор“ 180 л. с.



Воспитанник Училища Герой Советского Союза
В. П. ЧКАЛОВ
1904—1938

учебные самолеты, а для тренировки инструкторского состава — трофеиные иностранные образцы самолетов: „Гальберштадт“, „Эфи Тубэ“ и др.

В 1921 году в школу поступил учиться Валерий Павлович ЧКАЛОВ.

ЧКАЛОВ пришел в школу вместе с первыми отрядами рабочих, решившими овладеть профессией летчика.

Он сразу же обратил на себя внимание преподавательского и инструкторского состава, а также товарищей по классу своими природными недюжинными способностями, особенно в овладении летным делом.

Товарищ ЧКАЛОВ закончил в школе теоретический курс и первоначальный период обучения полетам.

Первым полетам учили его Начальник летной части школы АНАНЬЕВ Д. П. Лучшей характеристикой т. ЧКАЛОВА являются воспоминания о нем его первого учителя АНАНЬЕВА Д. П., написанные им после гибели т. Чкалова при авиационной катастрофе.

„Я был в 1921 году Начальником летной части Егорьевской школы. Прихожу как-то на аэродром, представляют мне нового курсанта. Плотный, крепко скроенный ЧКАЛОВ напоминал волжского бурлака.

Первый полет с вновь прибывшими курсантами проводил я: испытывал, как чувствуют себя новички в воздухе, годны ли они к летной профессии.

Сели мы с ЧКАЛОВЫМ в „Фарман“. Я управлял самолетом, он сидел сзади. Поднялись. Я внимательно наблюдал за своим пассажиром. Помню, как то радостно, широко открытыми глазами смотрел он вокруг. Меня даже несколько удивило — он сидел в самолете так, как будто десятки раз бывал в воздухе.

После полета, помнится, я сделал вывод: курсант ЧКАЛОВ годится быть летчиком.

И действительно, — успехи его были великолепны. Он выделялся смелостью, любознательностью. Особенно его увлекали полеты. В чрезвычайно короткий срок он научился мастерски делать посадку. Когда я прочел в газетах о замечательной посадке тов. ЧКАЛОВА на узкой полосе острова Удд, мне сразу вспомнился наш школьный аэродром. Посадка на этом аэродроме требовала немалого мастерства, так как аэродром представлял собой небольшую полоску земли, шириной в 100 м., окруженную с одной стороны речкой Гуслянкой, а с другой — глубокими рвами и болотом. Малейшая ошибка могла привести к катастрофе. ЧКАЛОВ всегда точно расчитывал, всегда правильно делал посадку.

Давно как-то ЧКАЛОВ сказал: „Мы еще полетаем, всем покажем на что наши летчики способны“. Это было не бахвалство, а уверенность мастера в своих силах, в силе Советской авиации.

И когда я узнал о великих перелетах ЧКАЛОВА, я твердо верил, что, несмотря на сложность маршрута, ЧКАЛОВ выполнит задание. Товарищ СТАЛИН знал, кому доверить такой перелет.

От первого подъема в воздух на „Фармане“ до беспосадочного перелета по Сталинскому маршруту — какой замечательный путь прошел наш ЧКАЛОВ.

Память о ЧКАЛОВЕ, его славные традиции будут вечно жить в Советской авиации, воодушевлять к новым подвигам“.

В 1922 году при школе была организована специальная летная группа по подготовке летчиков, главным образом из технического состава авиа частей и школ.

Учитывая первоначальную техническую подготовку, обучение этой группы велось по особым программам, с сокращенным сроком обучения. Центр подготовки был перенесен на летную практику, причем эта группа проходила в школе не только первый период обучения полетам, но и оканчивала второй период обучения, включая сюда обучение высшему пилотажу. Специально для этой группы к школе был прикомандирован инструктор высшего пилотажа.



Специальная летная группа из технического состава ВВС РККА
на аэродроме Егорьевской авиашколы

Группа ускоренно закончила курс обучения. Многие из выпускников этой группы занимают ряд ответственных должностей в ВВС КА.

В 1923 году школа была переименована в *Военную школу Красного Воздушного Флота*.

В этот период школа комплектовалась лицами, окончившими нормальную военную школу (краскомами).

В связи с изменением контингента комплектования, школа перешла на новые планы и программы обучения. Резко было уменьшено время, отводившееся по программам на военные дисциплины, за счет чего было увеличено время на специальные авиационные предметы, как теоретические, так и практические.

Предметы: теория полета, аэронавигация, конструкция самолетов и моторов стали главными предметами учебного плана.

В этот период быстро развивалась авиационная промышленность и давала стране все новые и новые конструкции самолетов и моторов.

Для изучения новых образцов потребовались хорошо и разносторонне подготовленные летчики, обладающие большой физической силой и выносливостью.

Вследствие повышенных требований были увеличены сроки обучения, больше внимания стало уделяться физической подготовке.

Программы практического обучения, т. е. время на обучение полетам, резко уменьшилось. Обучение полетам, как в первом, так и во втором периодах, перешло полностью в летные школы. В школе курсанты стали проходить только руление и ознакомительные полеты. **Егорьевская школа** стала школой теоретической подготовки летчиков.

Во время пребывания школы в г. Егорьевске, начиная с 1919 года по 1924 год, постоянным и переменным составом школы было внесено и реализовано большое количество ценных рационализаторских предложений, в частности: по применению заменителей авиабензина, по изменению конструкций моторов и самолетов, были сконструированы и построены аэросани и аэромобиль.

В 1923 г. в школе был сконструирован тов. А ВДЕЕВЫМ и построен в мастерских первый планер, принимавший в дальнейшем участие на двух планерных испытаниях в Коктебеле, где на нем был совершен ряд удачных полетов.

В сентябре 1924 г. Егорьевская школа Красного Воздушного Флота по приказу РВС СССР прекратила свою работу и стала готовиться к перебазированию в **Ленинград**.

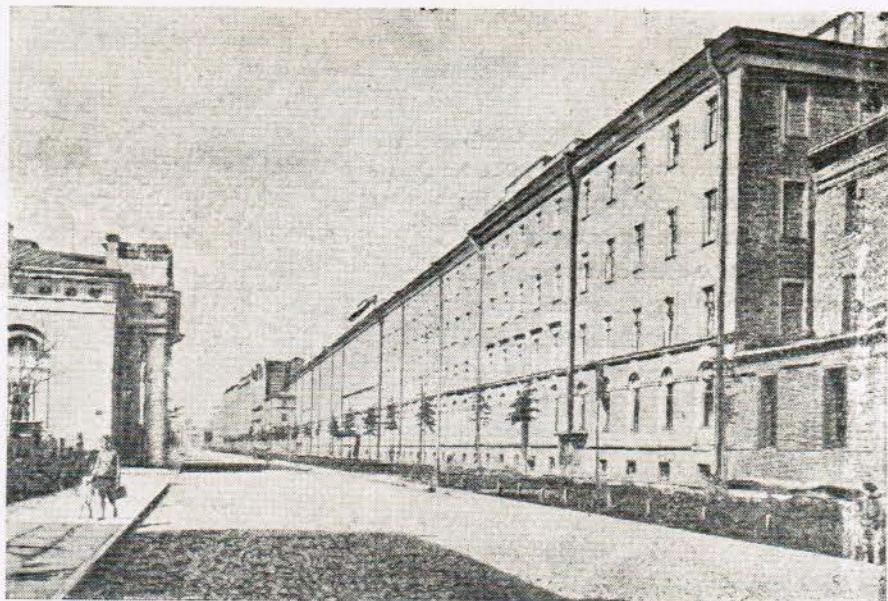
В срочном порядке была назначена комиссия по отбору материальной части, оборудования и материалов, подлежащих отправке со школой. Параллельно была назначена ликвидационная комиссия для реализации имущества, оставляемого в Егорьевске.

Краткость срока, предоставленного для перебазирования школы, имевшей большой самолетно-моторный парк, большие авиамастерские и огромное количество оборудования и материалов, создала большие трудности. Постоянный и переменный состав работал без отдыха, но уложился во время, отведенное на погрузку.

Эшелоны по точно установленному графику были отправлены в Ленинград, куда и прибыли 23 сентября 1924 года.



Инженер-подполковник Мордвинов А. А.
Работает в училище с 1920 г.



Здание общежития курсантов на ул. Красного курсанта
в Ленинграде



**Военно-Теоретическая школа
летчиков ВВС РККА**

„Наша авиация по качеству превосходит немецкую авиацию, а наши славные летчики покрыли себя славой бесстрашных бойцов“.

(Из доклада т. СТАЛИНА на торжественном заседании 6 ноября 1941 г.)

ЛЮДИ ПОДЪЯСНОВЕННЫЕ ТРОИЦКОЕ

АЛЕКСАНДР СОКОЛОВ



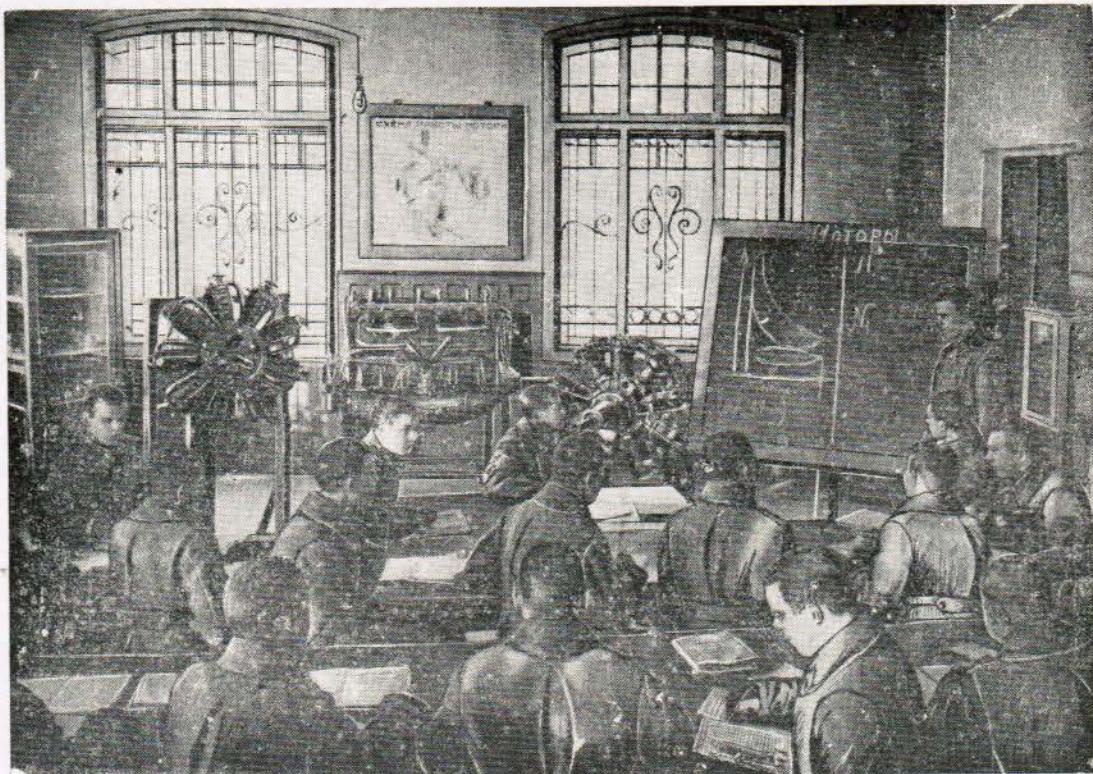
огласно приказа РВС СССР от 18 сентября 1924 года Егорьевская военная авиационная школа и Киевское военное училище Красного Воздушного Флота перебазировались в город Ленинград для слияния и формирования из них **Военно-Теоретической школы Красного Воздушного Флота.**

Для укомплектования Ленинградской Военной Теоретической школы КВФ из Киевского военного училища прибыло 158 чел. постоянного состава и 219 курсантов, из Егорьевской школы — 196 чел. постоянного состава и 149 курсантов.

Прибытие в Ленинград обеих школ совпало с бурным наводнением, которое началось 23 сентября 1924 года. Выгруженное имущество, материальная часть и оборудование вновь образовавшейся школы находились под угрозой гибели и только самоотверженная работа всего личного состава спасла дорогостоящее имущество.

Благодаря дружной и сплоченной работе всего состава, несмотря на ряд неудобств и трудностей, школа быстро развернула учебно-боевую подготовку. Буквально в несколько месяцев она выросла и окрепла, обогатилась новой материальной частью

и оборудованием и стала нормальным военно-учебным заведением по теоретической подготовке летного состава. Расгущей советской авиации школа готовила крепкие и мужественные кадры летчиков, беспредельно преданные партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА и Социалистической Родине. Комплектование школы шло за счет лучшей советской молодежи.



Занятия курсантов-летчиков в моторном классе

Теоретическая школа в своем штатном составе имела летный отряд с учебными самолетами типа „Авро“ и „У-1“, на которых курсантам-учлетам давались ознакомительные полеты в воздухе и самостоятельное руление на аэродроме.

Первый выпуск курсантов-учлетов в количестве 52 человек был произведен 15 ноября 1924 года и вслед за ним — второй выпуск 6 декабря 1924 года в количестве 39 человек. Уже первые два выпуска показали хорошую теоретическую подготовку будущих летчиков.

Наряду с хорошей постановкой учебы, на высоком уровне в школе стояла физическая подготовка курсантов. Отличные достижения школы по физической подготовке были отмечены приказом ВВС АВО № 36 от 28 ноября 1924 года.

В 1925 году школа была переведена на новый, увеличенный штат и в размерах этого штата работала до 1927 года.

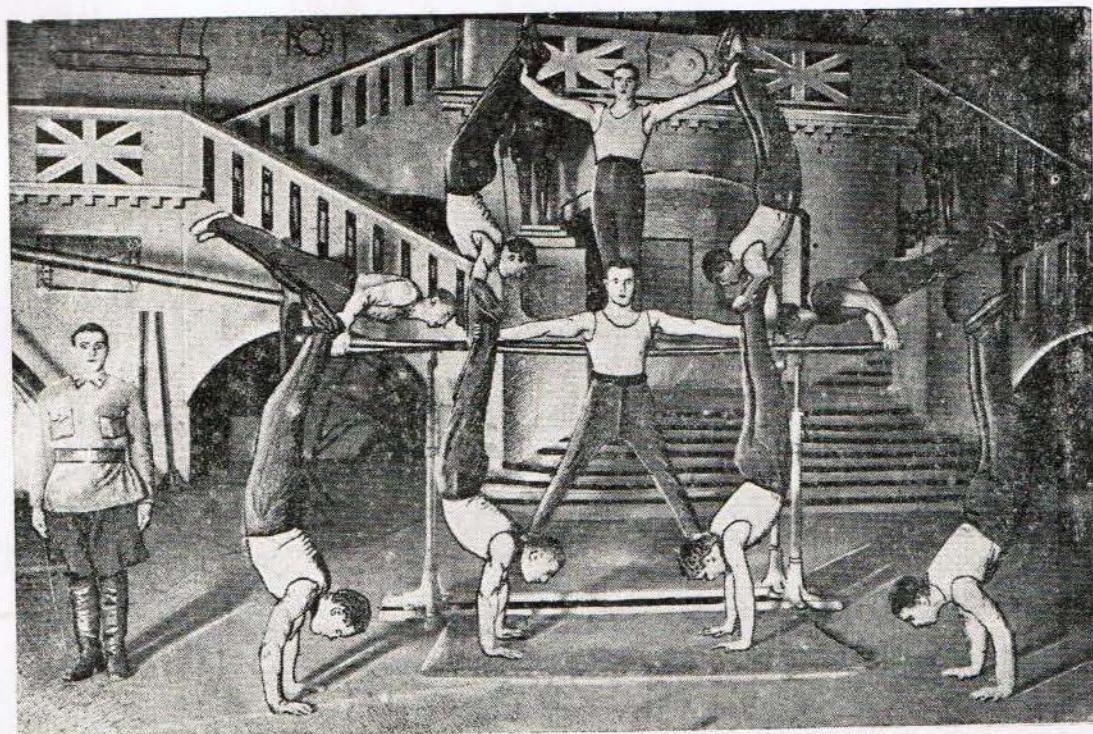
В течение 1925 и 1926 г. г. было подготовлено много сотен учленов для сухопутной и морской авиации. Среди них — БАЙДУКОВ Георгий Филиппович, ныне Герой Советского Союза.



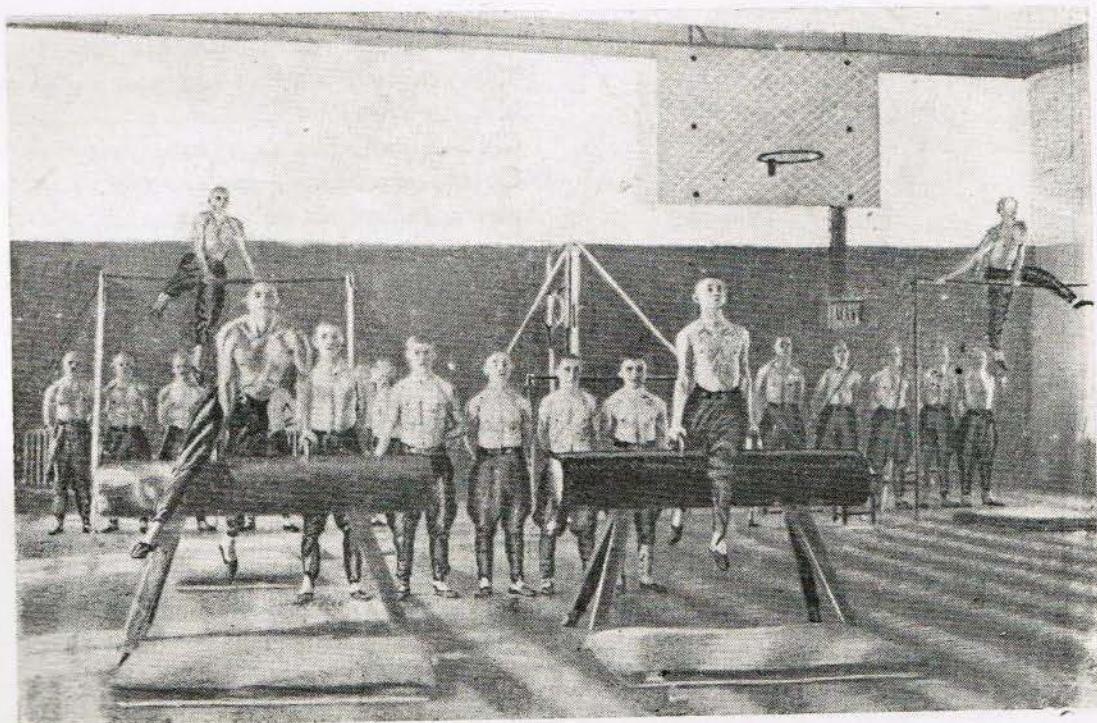
Воспитанник Училища Герой Советского Союза
Г. Ф. БАЙДУКОВ



Воспитанник Училища Герой Советского Союза
А. В. ЛЯПИДЕВСКИЙ



Занятие мастеров физкультуры (1930)



Занятие по спорту курсантов-летчиков

Одновременная подготовка учленов для морской и сухопутной авиации создавала определенные трудности, но и с этой задачей школа вполне справилась.

В 1927 году количество курсантов было доведено до 700 человек. Увеличение штата и рост школы потребовали создания новых классов-лабораторий, экспонатов и учебных пособий. Эта задача решалась упорным трудом преподавателей и инструкторов. В конце 1927 и в начале 1928 года школа уже располагала хорошо оборудованными специальными лабораториями в соответствии с повышенными требованиями того периода. По созданию новых экспонатов и оборудованию специальных классов-лабораторий большую изобретательность и инициативу проявили преподаватели т. т. АФАНАСЬЕВ, ЛОСКУТОВ и МОРДВИНОВ, которые успешно продолжают работать в училище и в настоящее время.

В 1927 году состоялся очередной выпуск учленов в количестве 512 человек для сухопутной авиации и 29 человек для морской авиации. Среди окончивших в то время школу был тов. ЛЯПИДЕВСКИЙ Анатолий Васильевич, ныне Герой Советского Союза.



Инженер-майор Лоскутов В. Н.
Работает в училище с 1924 г.



Инженер-майор Афанасьев И. А.
Работает в училище с 1926 г.

торый в короткий срок широко развернул учебно-воспитательную работу и завоевал

Мировые рекорды, совершенные героями-летчиками, воспитанниками нашего училища, являются замечательными традициями, на которых воспитываются питомцы училища — будущие техники и механики.

В июле 1929 года Начальником и Комиссаром школы был назначен тов. ИВАНОВ Василий Иванович, ко-

заслуженный авторитет всего личного состава школы. В настоящее время Генерал-лейтенант авиации т. ИВАНОВ занимает должность Начальника УВУЗ ВВС КА.



Начальник школы с 1929 г. по 1933 г.,
ныне Начальник УВУЗ ВВС КА Генерал-
лейтенант авиации ИВАНОВ В. И.

Благодаря хорошей постановке партийно-политической и массовой работы, а также значительному укреплению воинской дисциплины, школа в эти годы добилась отличных успехов в учебно-боевой и политической подготовке.

Школа готовила не только технически грамотные кадры, но и физически здоровых и выносливых людей. На всех спортивных соревнованиях школа занимала одно из первых мест. Приказом РВС СССР № 225 за отличную постановку физкультурной работы школа получила денежную награду — в сумме 5.000 рублей на спортивное имущество и 2.000 рублей на премирование лучших физкультурников.

В 1931 году школа получила задание наряду с подготовкой учлетов производить подготовку авиационных техников на базе имеющейся материальной части и оборудования. Для обеспечения прохождения практических занятий с курсантами-авиатехниками потребовалось создание нового эксплоатационного курса и переоборудование самолетных и моторных классов. С этой задачей личный состав справился своевременно. Ощущался недостаток в кадрах инструкторского состава, в связи с чем было принято решение организовать при школе краткосрочные курсы инструкторов. Первая группа инструкторов в количестве 64 чел. была подготовлена в июне 1931 года. Второй выпуск инструкторов в количестве 55 человек был произведен в ноябре

Приказом РВС СССР за № 107
1931 г. школе было присвоено
почетное имя **Ленинского
Краснознаменного Комсо-
моля**. Вознаменование этого в 1931
году Центральный Комитет ВЛКСМ
вручил школе знамя ЦК ВЛКСМ.

Почетное имя и знамя
школа с достоинством сох-
раняет до сих пор. Право хра-
нить знамя принадлежит лучшему
подразделению школы по всем ви-
дам учебно-боевой и политической
подготовки.

В 1929 году школе было
присвоено новое наименование —
**«Военно-Теоретическая
школа летчиков ВВС
РККА».**

С 1930 года школа перешла на
новый, расширенный штат. Коли-
чество курсантов составляло 2450 че-
ловек.

1931 г.; среди них — работающие до сих пор преподавателями училища — инженер-капитан ЛАНГЕ С. К., инженер-капитан СИТЬКО И. Л. и др.

Для руководства работой эксплуатационного курса с молодым инструкторским составом были выделены три опытных авиационных работника — т.т. ПРОЩЕНОК, АФАНАСЬЕВ и ЛОСКУТОВ. Работа этих товарищей во многом помогла успешной подготовке авиационных техников.

Курсанты-авиатехники изучали материальную часть самолетов У-1 с мотором Рон и У-2 с мотором М-11, а несколько позднее — Р-1 с мотором М-5. При изучении конструкции самолетов и моторов в специально оборудованных лабораториях моторного курса, курсанты производили разборку и сборку моторов, практиковались в регулировке газораспределения и установке зажигания. В лабораториях самолетного курса — производили разборку, сборку и регулировку самолетов и практические работы по ремонту. На учебном аэродроме курсанты приобретали практику по уходу, обслуживанию и подготовке самолетов к полетам.

Знамя ЦК ВЛКСМ (лицевая сторона)

В ротах были организованы и хорошо оборудованы, пользовавшиеся большим успехом среди курсантов, уголки техники, в которых имелись различные экспонаты, плакаты и схемы по техническим дисциплинам. В борьбе за повышение знаний курсантов преподаватели в вечернее время посещали роты и в технических уголках проводили беседы и консультации.

Вся эта кропотливая и сложная работа по подготовке техников для авиации протекала параллельно с успешной подготовкой учеников. О масштабах работы школы можно судить по следующим цифрам: в течение 1932 года было обучено и выпущено 784 авиатехника и 1355 летчиков.



Знамя ЦК ВЛКСМ (оборотная сторона)



Воспитанник Училища Герой Советского
Союза
И. П. МАЗУРУК



Воспитанник Училища Герой Советского Союза
В. К. КОНКИНАКИ

За достигнутые успехи в работе по подготовке авиационных кадров 20 апреля 1932 года школа получила Революционное Красное Знамя от ЦИК СССР и грамоту за № 517.



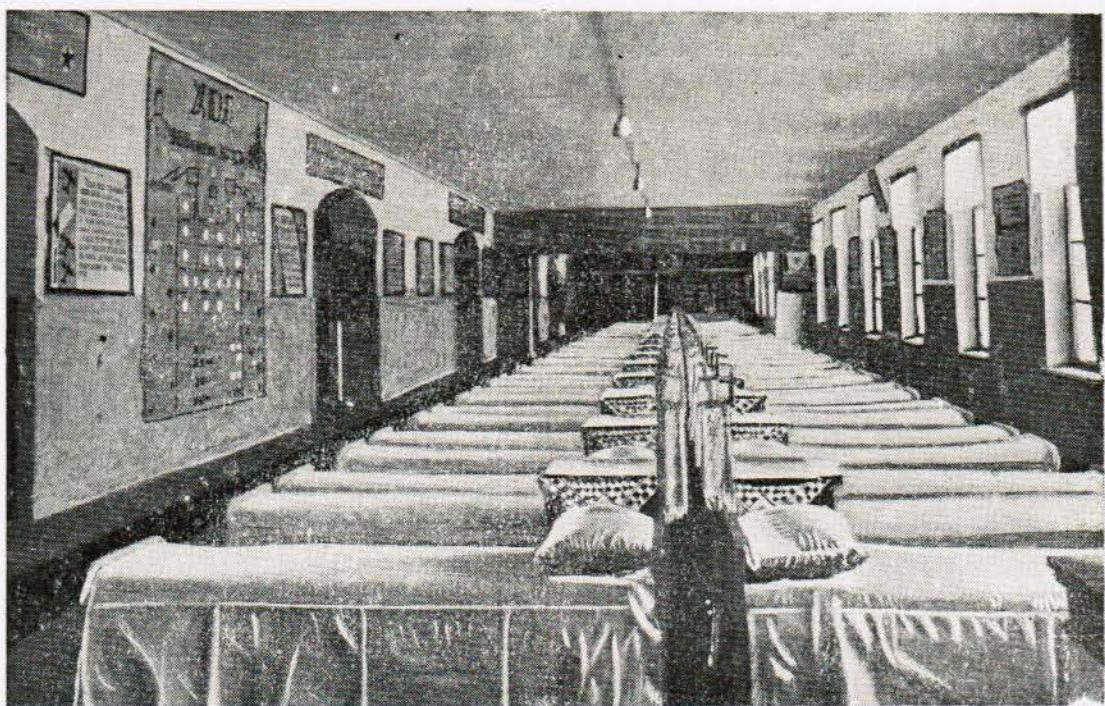
Знамя ЦИК СССР
(лицевая сторона)



Знамя ЦИК СССР
(обратная сторона)

Повседневной заботой Партии и Правительства в школе были созданы все условия для успешной боевой учебы. Курсанты занимались в светлых и просторных классах-лабораториях, жили в чистых и хорошо оборудованных общежитиях, отлично питались и имели хорошее обмундирование. За лучшие достижения по смотру Красной казармы 30 апреля 1933 г. приказом по АВО № 60 школа была премирована денежной наградой в 70.000 рублей.

В марте 1933 года был произведен 22-й очередной выпуск курсантов-летчиков. Усиленными темпами школа готовила ускоренный выпуск авиатехников и учадетов особого набора.



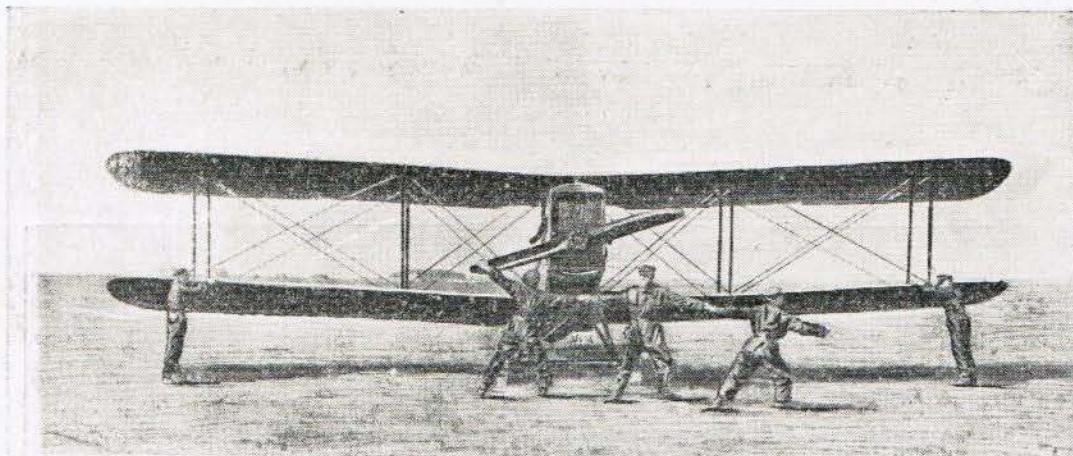
Общежитие курсантов (1933 г.)



Столовая курсантов (1933 г.)



Воспитанник Училища Герой Советского Союза
Н. П. КАМАНИН



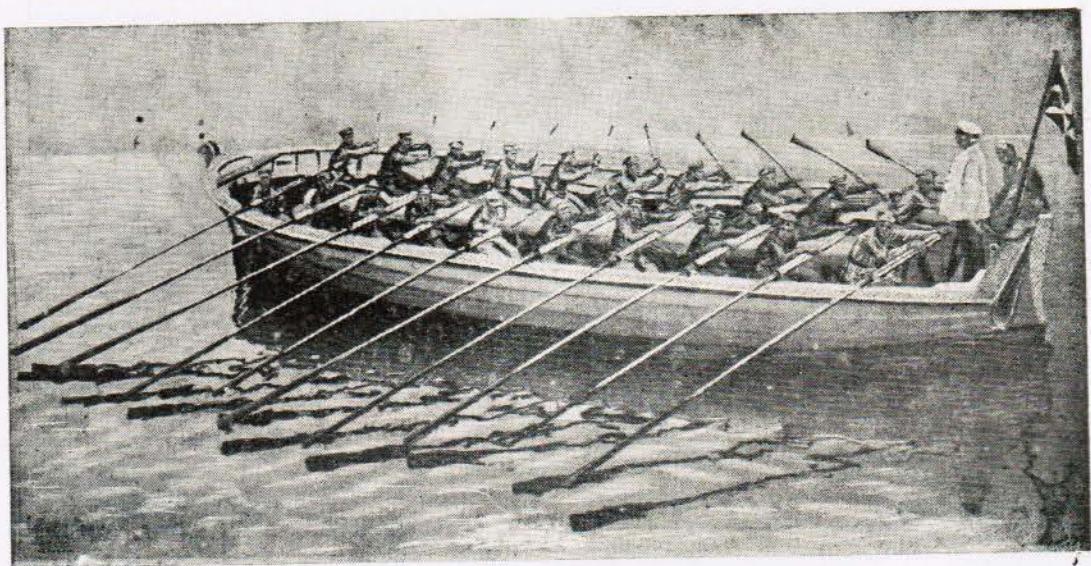
Занятия слушателей курса инструкторов-авиатехников по запуску мотора на самолете Р-1.



Занятия курсантов-авиатехников по запуску моторов

С июля м-ца 1933 года школа перешла исключительно на подготовку авиационных техников, в связи с чем была переименована в *5-ю Военную школу Авиационных Техников ВВС РККА имени Ленинскою Краснознаменною Комсомола* (приказ РВС СССР № 084).





Практика по гребле курсантов-морских летчиков



ШКОЛА—КУЗНИЦА КАДРОВ
ВООРУЖЕНЦЕВ

“Чтобы привести технику в движение и использовать ее до дна, нужны люди, овладевшие техникой, нужны кадры, способные освоить и использовать эту технику по всем правилам искусства. Техника без людей, овладевших техникой,—мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса” “кадры решают все”.

(Из речи т. СТАЛИНА на выпуск аcadемиков
Красной Армии)



рименение авиации в прошлой мировой войне показало, что вооружение авиации является одним из основных элементов боевой силы самолетов.

По окончании гражданской войны перед Советской страной всталась большая и чрезвычайно важная задача — создать собственный могущественный воздушный флот. Рост индустрии в послевоенные годы открыл возможности

для бурного роста авиационной промышленности и создания авиавооружения. В результате победоносного строительства социализма Советский Союз превратился в мощную индустриальную страну. В январе 1933 г. на объединенном пленуме ЦК и ЦКК ВКП(б), подводя итоги первой пятилетки, выполненной в 4 года, товарищ СТАЛИН сказал: «У нас не было авиационной промышленности. У нас она есть теперь».

Образцы стрелкового вооружения авиации времен первой мировой и гражданской войн почти ничем не отличались от обычных образцов наземного вооружения, а умение обращаться с ними не составляло большого труда для любого военнослужащего.

Создание же мощного воздушного флота с новейшими видами вооружения вызывало необходимость подготовки специальных квалифицированных кадров вооруженцев для BBC Красной Армии, умеющих в совершенстве владеть этой техникой.

До 1927 г. в строевых частях авиации, в низовых ее звеньях, служба вооружения находилась в ведении Начальника службы вооружения эскадрильи или, как его называли, инструктора по вооружению, который являлся лучшим стрелком и бомбардиром и обязательно был летчиком или летчиком-наблюдателем. Он и проводил всю воздушно-стрелковую и бомбардировочную подготовку соединения.

Эти инструкторы, как правило, проходили подготовку при Высшей школе Воздушной Стрельбы и Бомбометания в гор. Серпухове, а с 1927 г. в г. Оренбурге (ныне город Чкалов) в Школе Воздушного Боя.

В 1927 г. в штатах эскадрильй были введены должности техников по вооружению. Единственной школой, подготавливавшей оружейных техников для всех родов войск Красной Армии, в то время была Тульская Военная Оружейно-Техническая школа РККА. Воспитанниками этой школы и были укомплектованы первые должности техников по вооружению в 1927-1928 г.г.

В 1928 г. Школа Воздушного Боя была реорганизована и переименована в З-ю Военную школу Лётчиков и Лётчиков-наблюдателей, при которой был организован Отдел подготовки техников и инструкторов по вооружению для ВВС КА.

З-я Военная Школа Лётчиков и Лётчиков-наблюдателей на расширенной базе программ школ ШМАС ускоренно, со сроком обучения от шести месяцев до 1-го года, готовила кадры для службы вооружения.

Одновременно с этим Тульская Оружейно-Техническая школа получила задание—организовать специальную подготовку техников по вооружению для авиации. Школе была выделена материальная часть авиавооружения: пулеметы ПВ-1,

ДА, ДА-2, Виккерс калибра 7,62 мм и 12,7 мм, бомбардировочное вооружение — комплекты „Бомбер-1“ и „Бомбер-2“, бомбардировочные и стрелковые прицелы, а также самолетный парк: самолеты Р-1, И-2, Фоккер Д-11 и т. п.

Но Тульская школа и Отдел подготовки техников по вооружению при З-й Школе Лётчиков и Лётчиков-наблюдателей не смогли разрешить полностью задачу по подготовке вооруженцев для ВВС КА.

Бурный рост авиации, ежегодная модификация существующих и введение на вооружение новых самолетов и новых образцов оружия чрезвычайно усложняли задачу подготовки кадров вооруженцев. К 1933 году на вооружение воздушного

флота стали поступать такие образцы вооружения, как пулемет Шкас, авиационные пушки, реактивные орудия и реактивные снаряды, бомбардировочное вооружение,



Инженер-майор Черкасов Ф. К.

электросбрасыватели и новые прицелы. Школы не успевали осваивать новые образцы и перестраивать обучение в соответствии с развитием авиационной техники и авиационного вооружения.

В феврале 1933 года было принято решение организовать подготовку техников по вооружению в г. Ленинграде на базе Теоретической школы летчиков, которая в связи с переносом теоретического обучения в летные школы, была временно реорганизована в 5-ю Военную школу Авиационных Техников ВВС РККА.

Из этой школы и была создана первая и единственная в СССР школа техников по вооружению Военно-Воздушных Сил Красной Армии. В связи с этим в Оренбурге и в Туле подготовка техников по вооружению для ВВС КА была прекращена.

Из 3-й школы Летчиков и Летчиков-наблюдателей в Ленинградскую школу были переведены преподаватели: ЧЕРКАСОВ, ныне Начальник Учебного Отдела Троицкой школы Авиамехаников по вооружению; АЛЕКСЕЕВ М. Н., ныне Начальник Издательства училища; преподаватели: МЕРКУЛОВ, ДОЛГОВ, КУРБАТОВ, ЛУКЬЯНОВ, КОРОЛЬКОВ и ряд других, накопивших опыт в деле подготовки техников по вооружению.

Из Тульской школы также были переведены два преподавателя: преподаватель ВЯЗЬМИТИН Г. А., который был назначен начальником курса вооружения, и преподаватель КНЕБЕЛЬМАН М. С.,

назначенный старшим преподавателем ремонта стрелкового вооружения.



Подполковник Алексеев М. Н.
Работает в училище с 1933 г.



Начальник авиационно-технологического цикла майор Вязьмитин Г. А.
Работает в училище с 1933 г.

Перед школой была поставлена трудная задача — в короткий срок закончить обучение оставшихся отделений по подготовке летчиков и авиатехников, укомплектовать школу новым курсантским составом, создать требуемую материальную базу и развернуть обучение по новому профилю подготовки.

В начале ноября 1933 г. были произведены последние 23 и 24 очередные выпуски учлотов, в общем количестве 436 человек, и 15-й морской выпуск курсантов-летчиков, в количестве 81 человека.

31 декабря 1933 г. приказом РВС СССР — 5-я Военная школа Авиационных Техников ВВС КА имени Ленинского Краснознаменного Ком-

сомола была переименована в 5-ю Военную школу Техников по Вооружению ВВС КА имени Ленинского Краснознаменного Комсомола, с единственной задачей готовить вооруженные кадры для ВВС КА. Школа перешла на новый штат с постоянным составом в 458 чел. и переменным составом в 1180 курсантов и слушателей.

Так закончила свою работу по созданию летных кадров одна из старейших школ нашей Родины, школа пионеров летного дела, школа, подготовившая стране первых героев, мужественных борцов за дело партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА.

От новой школы требовалось в короткие сроки удовлетворить потребность боевых частей, подготовить кадры вооруженцев для новых формирований воздушного флота и организовать подготовку этих кадров на совершенно новой основе и новой, более сложной материальной части, которая стала поступать на вооружение воздушного флота.

Разрешение этих задач было вполне доступно для школы, созданной в городе Ленинграде, в центре научно-технической мысли, приближенной к главнейшим промышленным центрам и к старейшему и главному арсеналу вооруженных кадров нашей страны—Артиллерийско-Технической академии Красной Армии.

В школу были назначены инженеры, окончившие Артиллерийско-Техническую и Военно-Воздушную академии Красной Армии: РАТАФЬЕВ С. И., ПАНОВ Х. Н., ЗНАМЕНСКИЙ Ю. П., НАГИБИН, ГОРБИК и другие.

Много трудностей в работе имела школа в первый год своего существования. Необходимо было разработать профиля подготовки, учебный план и программы. Надо было организовать переподготовку преподавательских кадров для чтения совершенно новых для них и школы предметов. Нужно было вновь организовать специальные классы, лаборатории и цеха с совершенно новым оборудованием и новой материальной частью. Необходимо было получить материальную часть и все нужное для обеспечения учебного процесса новой школы.

Школа подготавливала младших техников по вооружению, которые относились к лицам среднего начальствующего состава и имели 3-ю категорию Т-3.

В школу принималась молодежь, в возрасте от 17 до 23 лет, с образованием не ниже 8-9 классов средней школы.

Нормальный курс обучения был установлен в 3 года, но, учитывая неукомплектованность вооруженных кадров в частях, и для создания некоторого перехода в обучении, чтобы можно было выпускать в части техников ежегодно, была введена подготовка техников в один, два и три года.

В учебном плане 30% учебного времени было отведено на предметы военной и политической подготовки и более 50% учебного времени — на специальную подготовку.

Лозунг того времени товарища СТАЛИНА — „БОЛЬШЕВИКИ ДОЛЖНЫ ОВЛАДЕТЬ ТЕХНИКОЙ“ был полностью воплощен в программных документах школы.

Разработанные школой основные учебные документы получили положительный отзыв НИИ ВВС КА.

Перед составлением учебных программ, в декабре 1933 года был проведен специальный сбор преподавателей школы в г. Москве, организованный главным инженером по вооружению ВВС КА.

На соборе преподавательским коллективом были изучены новейшие по тому времени образцы вооружения: пулемет „Шкас“, авиационные пушки „АПК“, „АПК-Л“, новые турели, прицелы, электросбрасыватели, спецприборы и т. п.

На базе материала, полученного преподавательским составом в Москве, в школе был проведен месячный сбор переподготовки преподавателей с целью переключения их на вооруженную специальность. На соборе занимались старые преподаватели школы: ЭМИТРОВИЧ, ТАНЕЕВ, КОНДРАТЬЕВ, ЛОСКУТОВ, АФАНАСЬЕВ, ТРЕХМАНЕНКО, ПЕЧИНСКИЙ и др.

Имея квалифицированные кадры преподавателей, школа успешно и быстро перестроила весь учебный процесс.

В основу учебного процесса были положены постановления ЦК ВКП(б) от 25 августа 1932 г. и ЦИК СССР от 19 сентября 1932 г. о высшей школе и техникумах, а также опыт работы технических школ ВВС КА.

Необходимо отметить, что большую роль, как в первый период существования школы, так и в последующие, сыграл метод ЦИТ'а, широко применявшийся в то время во всех школах. Много было создано в школе учебной и методической документации по методам ЦИТ'а. Ряд основных положений, особенно в области организации практического обучения курсантов, лежат в основе проведения занятий и в настоящее время.

Большим событием для школы, как и для всей страны, явился XVII Съезд нашей партии. Доклады и решения Съезда прорабатывались, и изучались составом школы с большим интересом и вниманием.

Слова Великого СТАЛИНА, произнесенные на съезде о победах социализма в нашей стране, о недостатках в работе и задачах на будущее вселяли уверенность в работе, любовь к партии Ленина-Сталина и безграничную преданность Родине и Советскому Правительству.

Парторганизация школы заканчивала в то время чистку своих рядов и представляла собой мощный отряд большевиков-коммунистов Красной Армии, насчитывавший в своих рядах 92% личного состава школы.

Обучая курсантов и слушателей в 1934 г., школа продолжала подготавливать и совершенствовать свой постоянный состав в порядке командирской учебы.

Особенно большая помощь в этой подготовке была получена от Ленинградской Артиллерийско-Технической Академии и, в частности, от генерал-майора артиллерии БЛАГОНРАВОВА, который в то время возглавлял в академии факультет стрелкового вооружения. Генерал-майор БЛАГОНРАВОВ много уделял внимание школе и оказывал ей большую помощь. В академии были организованы занятия для преподавателей в дни командирской учебы. Для занятий предоставлялись лучшие кабинеты академии и назначался лучший преподавательский и профессорский состав.

Балистика — основа оружия — изучалась в лаборатории под руководством профессора ГЛОБУС.

Еще более ценными были занятия в кабинетах стрелкового оружия. Большую часть занятий проводил генерал-майор авиационно-технической службы ГУРЕВИЧ,

который возглавлял в то время авиационный отдел кафедры стрелкового вооружения академии. Генерал-майор ГУРЕВИЧ оказал большую практическую помощь школе в деле подготовки и развития кадров преподавательского состава.

Кроме командирских занятий в академии, для начсостава школы часто проводились лекции лучших научно-технических сил г. г. Ленинграда и Москвы. Часто приезжали представители НИИ ВВС КА, которые знакомили личный состав школы с новинками вооружения и с ходом развития авиационной техники.

Начиная с апреля 1934 г., школа начала усиленно готовиться к первому выпуску техников по вооружению.

В первых числах мая 1934 г. курсанты первого выпуска были направлены для прохождения заводской практики в г. г. Тулу и Москву. На Тульском оружейном и патронном заводах была изучена новая материальная часть оружия. Кроме того, курсанты ознакомились на практике с технологическим процессом производства оружия и боеприпасов. Для проведения занятий с курсантами были привлечены лучшие инженерно-технические силы заводов. По пулемету „Шкас“, автоматам и пистолетам ряд занятий проводили сами авторы, известные конструктора ТОКАЕВ, КОМАРИЦКИЙ и др.

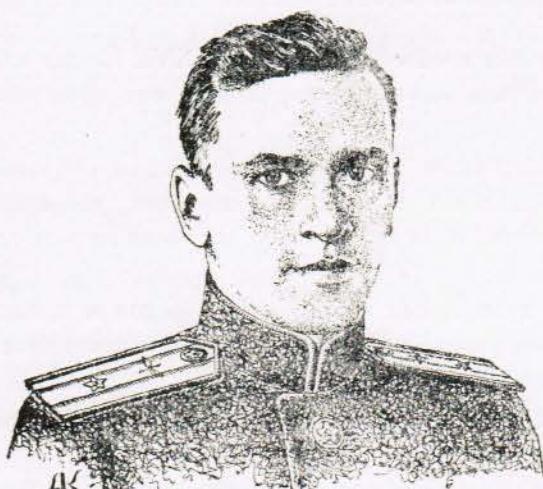
Курсанты не только изучили и освоили образцы оружия, но и поработали непосредственно сами на конвейере по заводской сборке и отладке оружия, чем закрепили знания и приобрели навыки в ремонте вооружения.

Посещением заводов ЦАГИ и отделов НИИ ВВС в Москве закончилась практика курсантов. В Москве курсанты ознакомились с новыми в то время самолетами Р-10, Р-зет, АШ-РБ и т. д., вводившимися на вооружение, и изучили новые образцы материальной части бомбардировочного вооружения.

Полученная курсантами практика в Туле и в Москве позволила выпустить их из школы полноценными высококвалифицированными техниками по вооружению ВВС КА.

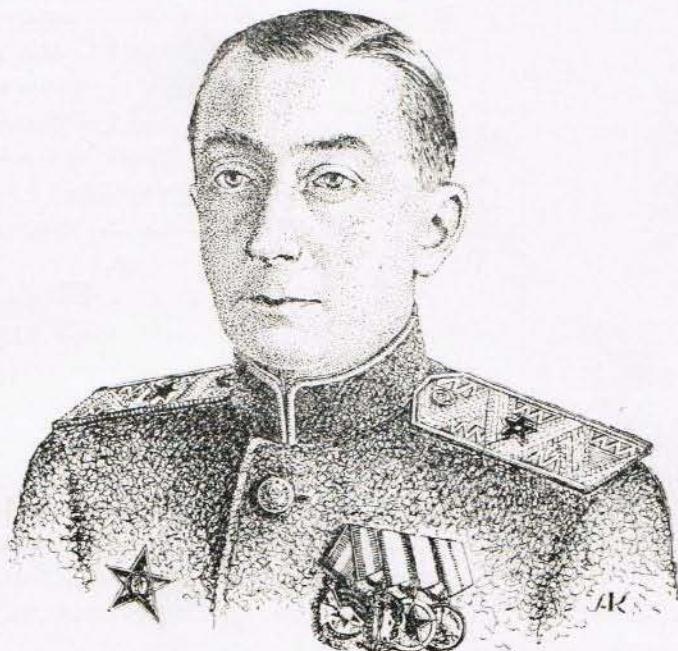
30 июня 1934 г. был произведен первый выпуск техников по вооружению. Школу окончило 94 курсанта. Первым окончил школу курсант ГОРЕЛЬЙ А. П., получивший средний балл 4,93. Тов. ГОРЕЛЬЙ после выпуска был оставлен при школе и непрерывно проработал в ней до 1943 г.

Приказом по ВВС КА были награждены ценностями подарками успешно окончившие школу курсанты: ГОРЕЛЬЙ А. П., СЕМЕЧЕВ В. В., МАТВЕЕВ А. В., ТИМОНИЧЕВ Н. С., КАЗАКОВ В. Ф. и САДОВ М. И.



Воспитанник училища майор Горельй А. П.

Лучшие выпускники т. т. ГОРЕЛЫЙ А. П., САВИН К. Е., САДОВ М. И., САНЬКО А. Д., БЛЮМКИН Л. Е. и КАРАКОВСКИЙ А. М. были оставлены при школе.



Генерал-майор авиации Игнатов И.И.

Эти первые питомцы нашего училища, пройдя длинный путь учебы, жизни и работы, начиная от курсанта, инструктора и преподавателя, выросли до руководящих командиров училища.

9 июля 1934 г. Начальником и Комиссаром школы был назначен ИГНАТОВ Иван Иосифович.

В июле и августе 1934 г. школа произвела очередное укомплектование курсантами. Было принято на нормальный курс обучения 435 курсантов.

15 декабря 1934 г. школа произвела первый выпуск младших инженеров по вооружению в количестве 75 слушателей и второй выпуск техников по вооружению в количестве 346 чел.

Одним из первых окончил курс мл. инженеров по вооружению т. СТРЕПИХОВ В. Н., ныне инженер-полковник, который за образцовое выполнение заданий Партии и Правительства награжден орденами Красного Знамени и Красной Звезды.

1 декабря 1934 года в Смольном врагами народа был злодейски убит Сергей Миронович КИРОВ. Убийство Сергея Мироновича КИРОВА, любимца партии и всего нашего народа, вызвало величайший гнев и глубокую скорбь трудящихся всей нашей страны. Весь состав школы с болью в сердце принял это известие. Всех подразделениях прошли траурные митинги, на которых курсанты и командиры поклялись большевистской партии и Великому СТАЛИНУ отомстить врагам за убийство дорогого незабвенного Мироныша и отдать все свои силы на укрепление обороны и мощи нашей страны.

Мерными колоннами, с опущенными знаменами школа прощалась в Таврическом дворце и провожала на вокзал тело С. М. КИРОВА. Величайшее доверие было оказано школе: она несла воинский караул у гроба Сергея Мироновича.

В ответ на злодейское убийство С. М. Кирова личный состав еще более сплотился вокруг партии ЛЕНИНА-СТАЛИНА. Лучшие люди шли в ее ряды.

В феврале месяце 1935 г. состоялся исторический 7-й Съезд Советов СССР, на котором было принято решение об изменении Конституции СССР.



Воспитанник училища Начальник эксплуатационного цикла старший техник-лейтенант Савин К. Е.

В октябре 1935 г. был произведен очередной, 3-й выпуск младших техников по вооружению, 2-й выпуск мл. инженеров по вооружению и 1-й выпуск ст. техников по вооружению. Школа подготовила и выпустила новый отряд высококвалифицированных специалистов вооруженцев для ВВС Красной Армии, в общем количестве 430 человек.

Значительных достижений по учебно-боевой и политической подготовке добилась школа в 1936 г. Приказом Начальника ВВС КА № 106 от 11.5.37 г. школе **была присуждена первая премия** в 25000 руб.

За 1936 и 1937 г. г. школа произвела 7 выпусков — четыре выпуска младших техников по вооружению, в количестве 846 человек и 3 выпуска младших инженеров и старших техников по вооружению, в количестве 317 человек.

Школа была удостоена чести выставить свой коллектив художественной красноармейской самодеятельности, в составе более 50-ти человек, для участия в концерте для делегатов съезда. Приказом НКО № 23 от 17 февраля 1935 г. всем участникам концерта была объявлена благодарность.

В школе к 1935 г. был широко развит парашютный спорт.

Согласно директивы Штаба ЛВО, с 7-го по 12-е марта 1935 г. 137 курсантов и 4 командира участвовали на маневрах в Детском Селе в составе 3-й Авиабригады, где демонстрировали действия воздушного десанта.

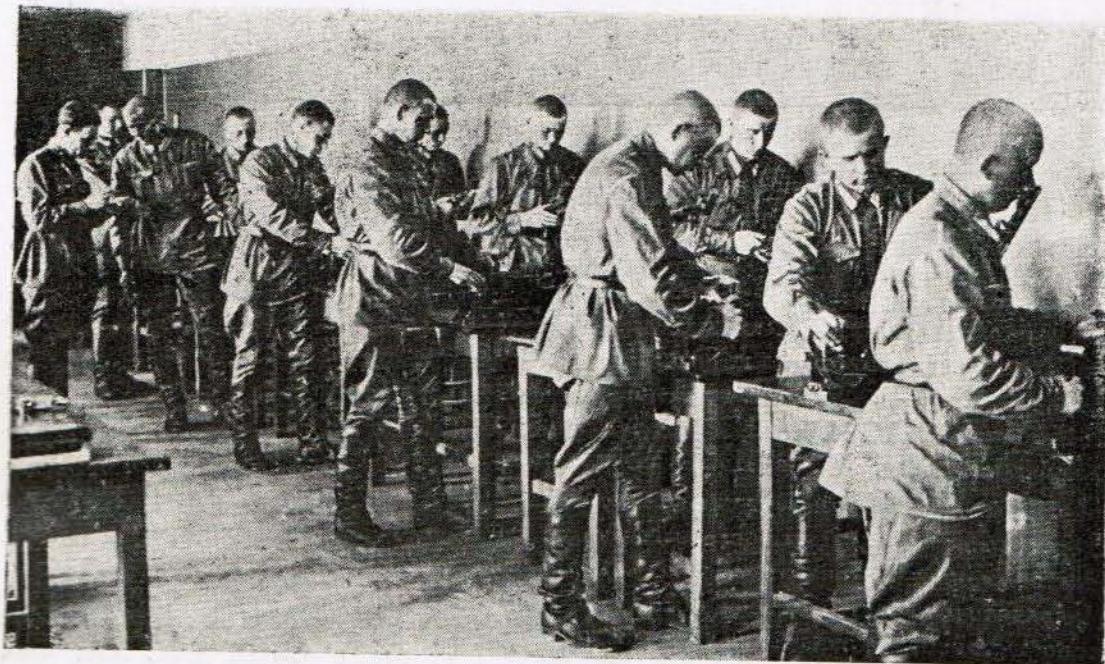
В период август—октябрь 1935 г. школа произвела очередное укомплектование курсантами спецнабора. Было принято 828 курсантов-комсомольцев.



Воспитанник училища Начальник авиаремонтных мастерских старший техник-лейтенант Блюмин Л. Е.

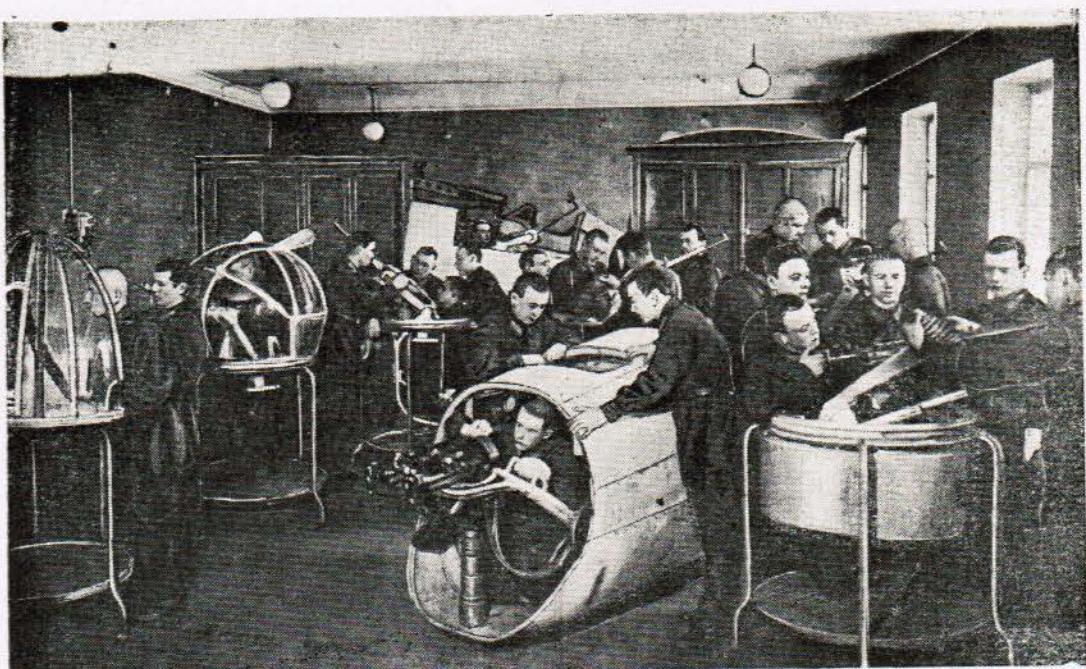


Занятия курсантов по изучению материальной части пулеметов ПВ-1



Работа курсантов в тренировочной лаборатории по сборке и разборке пулеметов

В 1938 г. 5-я Военная школа Техников по Вооружению была переименована во *2-е Ленинградское Военное Авиационное Техническое училище* (приказ НКО СССР № 0167 от 13.5.38 г.). Резко было увеличено количество переменного состава, значительно повысились требования к выпускникам училища.



Занятия курсантов по изучению материальной части подвижных пулеметных установок

В преподавательский состав влилось значительное количество инженеров по вооружению с академическим образованием. Часть из них была назначена на руководящую работу — в Учебный отдел, начальниками циклов и старшими преподавателями: т. т. ШУМИЛО И. Я., ЗНАМЕНСКИЙ Ю. П., ЛАВРОВ А. Г., КОТОВИЧ И. А., ЭФРОС И. Е. и др.

Начальником Учебного Отдела был назначен военинженер 2 ранга НИКИФОРОВ Яков Александрович. С начала Отечественной войны тов. НИКИФОРОВ вступил в командование училищем.

В 1938-1940 г. г. было создано много ценных учебников и плакатов, как для училища, так и для всех учебных заведений и строевых частей ВВС КА; было

расширено и оборудовано много новых классов и лабораторий, оснащенных новейшей материальной частью. Особенно хорошо были оборудованы классы и цеха авиационно-

технологического цикла: слесарной подготовки, кузнечный, термический, оксидировочно-гальванический и автогенно-электросварочный.

В 1940 г. при училище был проведен специальный сбор начальников технологических циклов и ст. преподавателей всех технических школ ВВС КА. На соборе была разработана методика обучения ремесленному делу в технических школах ВВС КА, утвержденная Начальником УВУЗ ВВС КА и применяемая до настоящего времени при обучении ремеслам. Участники сбора ознакомились с оборудованием цехов, лабораторий и классов училища. Многие были снабжены чертежами оборудования для организации таких же классов и цехов в своих школах.



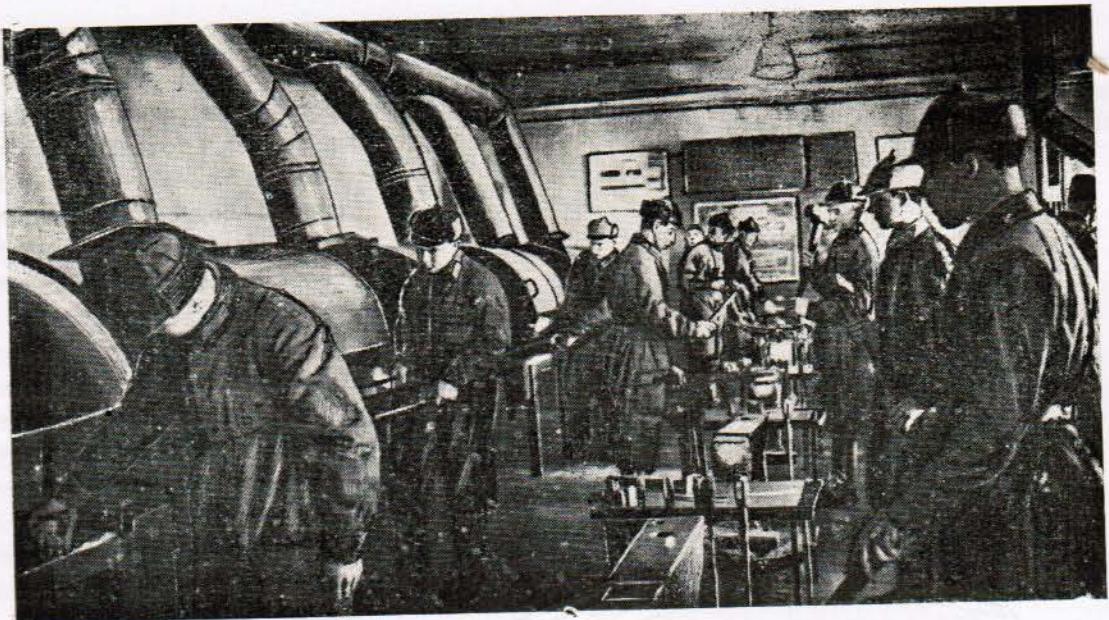
Начальник училища инженер-подполковник
Никифоров Я. А.

Большую работу по оборудованию новых цехов проделали: начальник цикла майор ВЯЗЬМИТИН и ст. преподаватели — военинженеры 2 ранга АФАНАСЬЕВ, СТАКУН, ХАЗОВ и интендант 2 ранга СЕМКИН.

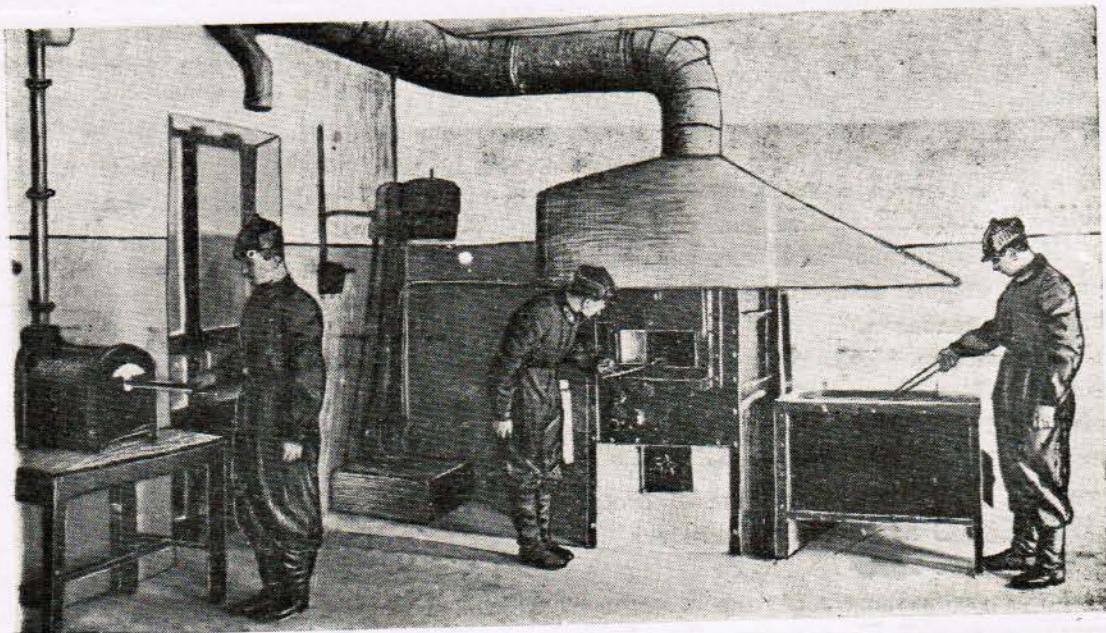
За период 1938—1940 г.г. училище произвело 4 выпуска мл. техников по вооружению, в общем количестве 2.001 человека и 5 выпусксов слушателей КУТС в количестве 371 человека.

В училище была хорошо поставлена строевая подготовка, что неоднократно отмечалось приказами Командующего Войсками ЛВО и приказами НКО. Например: 6 октября 1940 г. почетному караулу взвода курсантов 2-й роты под командой капитана МАТВЕЕВА, выделенному училищем для встречи Народного Комиссара Обороны СССР, была объявлена благодарность Маршалом Советского Союза тов. ТИМОШЕНКО за отличный воинский вид, выпрявку и молодцеватость.

В приказе ЛВО № 115 от 3 декабря 1940 г. отмечалось, что из всех войсковых частей, участвовавших в параде в честь 23-летней годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции, 2-е Ленинградское Военное Авиационно-Техническое училище показало образцовый строевой порядок, должный воинский вид и четкий шаг.



Работа курсантов в кузнечном цехе



Работа курсантов в термическом цехе

5 февраля 1941 г., согласно приказа НКО № 049, училище переименовывается во **2-ю Ленинградскую Военно-Авиационную школу Авиамехаников** и начинает выпускать сержантов-механиков по вооружению.

В июне 1941 г. фашистская Германия, ослепленная злобой, ве-роломно и нагло напала на нашу Родину. Обращение Главы Прави-тельства товарища МОЛО-ТОВА по радио 22-го июня 1941 г. вызвало гнев и негодование лич-ного состава школы к фашистским захватчикам. На митингах курсанты и командиры поклялись грудью встретить врага и отстоять завоева-ния Великой Октябрьской Социали-стической Революции. Жизнь школы приняла еще более четкий порядок. Все были готовы выступить для вы-полнения любого боевого задания.

Майский набор курсантов, про-учившийся 2 месяца, был отправлен на фронт. Школа немедленно про-извела новое укомплектование.

В конце июня и в первых чис-лах июля значительная часть нач-состава и курсантов, согласно решения Военного Совета ЛВО, была отправлена в действую-щую армию для выполнения задач по охране войско-вого тыла Северного фронта и борьбе с парашютными десантами.

3 июля 1941 г. выступление по радио товарища СТАЛИНА и его обращение к народам нашей Родины было выслушано личным составом школы с большим вни-манием. Программная речь тов. СТАЛИНА вселила в личном составе школы уверен-ность в правоте нашего дела. Все поняли опасность, которая нависла над нашей страной и которую так ясно и четко сформулировал товарищ СТАЛИН. Все поняли, что надо делать, чтобы разбить и победить коварного, сильного и жестокого врага.

Вся работа в школе была полностью перестроена на военный лад. Все было подчи-нено интересам фронта. Часть состава школы выполняла боевые задачи на фронте по защите города Ленина. Оставшийся в Ленинграде состав готовил резервы для фронта.

В конце июля 1941 г. школа получила приказ — эвакуироваться в г. Ишим, Омской области.

С болью в сердце расставался личный состав с Ленинградом. Быстро и организо-ванно в период с 3 по 7 августа школа произвела погрузку эшелонов и убыла к месту нового назначения.



Майор адм. службы Семкин И. И.
Работает в училище с 1920 г.



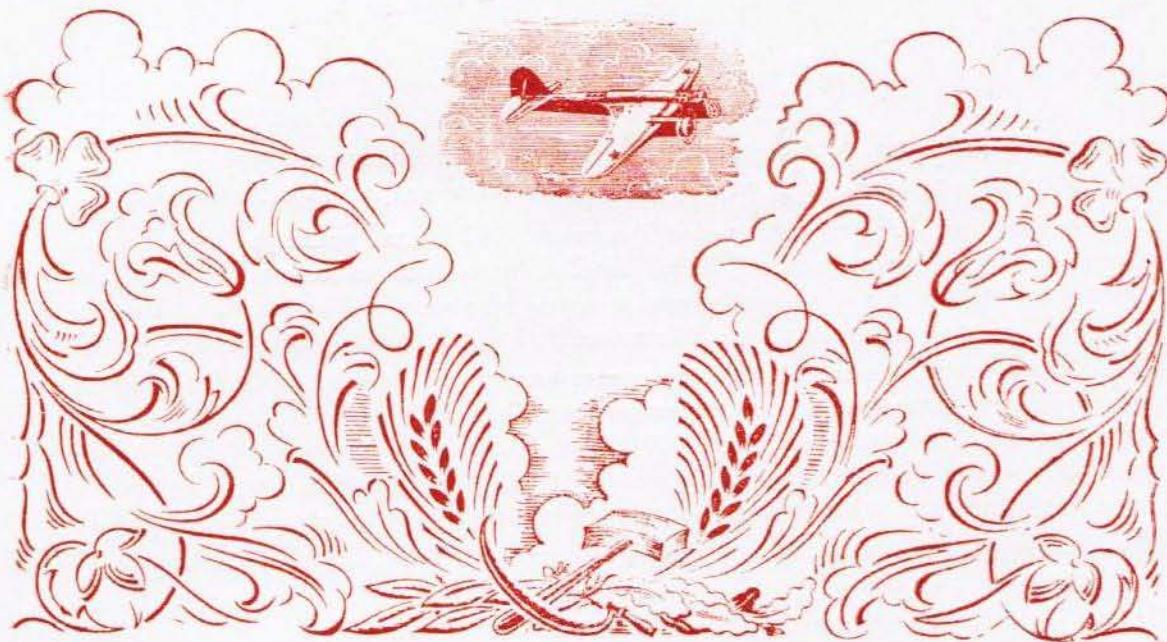
Работа курсантов по электросварке



Строевые занятия курсантов в г. Ленинграде



**УЧАСТИЕ УЧИЛИЩА
В ВОЙНЕ С БЕЛОФИННАМИ**



о время борьбы с финской белогвардейщиной наша славная авиация сыграла огромную роль. Война в условиях суровой северной зимы явилась серьезнейшим испытанием и замечательной школой для всей Красной Армии, в том числе и для Военно-Воздушных Сил.

В этой кампании наши Сталинские соколы показали всему миру силу и мощь нашей авиации, беспредельную преданность личного состава BBC нашей Родине.

Вооруженцы на практике доказали, что только самая тщательная подготовка и грамотная эксплоатация авиационного вооружения дают возможность летчику, штурману и стрелку успешно выполнять боевую задачу, обрушивая всю мощь огня на головы врагов.

Летно-технический состав упорно и настойчиво начал овладевать эксплуатацией новейшей матчасти в условиях низкой атмосферной температуры. В связи с этим в училище начали поступать многочисленные просьбы от командования действующих частей авиации об оказании помощи по вопросам подготовки и эксплуатации авиавооружения. В порядке удовлетворения этих просьб командование училища отправило в действующие части большую группу преподавателей, инструкторов-

и курсантов. Кроме того, училище взяло на себя подготовку материальной части самолетов, прибывавших на фронт через комендантский аэродром гор. Ленинграда.

С 1-го Декабря 1939 года по 6-е февраля 1940 года училище подготовило сотни самолетов для действующих частей ВВС. Подготовка самолетов заключалась в расконсервировании материальной части, в пристрелке и регулировке вооружения. Все работы проводились в полевых условиях при температуре $-25\text{--}35^{\circ}\text{C}$.

Для обеспечения боевых действий строевых частей авиации на Карельском перешейке училище командировало в распоряжение штаба ВВС 7-й армии 8 преподавателей и 60 курсантов, в распоряжение 13-й армии — 13 преподавателей и 208 курсантов, в распоряжение 7 ИАП на озере Вамель-Ярви — 3 преподавателей и 24 курсанта. Преподаватели были назначены помощниками начальников вооружения авиаэскадрилий. Курсанты были прикреплены к самолетам для самостоятельной подготовки вооружения к боевым вылетам.

Через 2-3 дня, в результате упорной работы групп, в боевых частях значительно улучшилась эксплуатация авиавооружения. Преподаватели и курсанты, не взирая на холод, днем и ночью готовили материальную часть, которая приводилась ими в полный порядок. Отказы оружия в работе сократились до минимума, а количество полетов с выполнением боевых заданий резко увеличилось. Курсанты и командиры получили при этом отличный опыт по подготовке материальной части к боевым вылетам, а также по регулировке установок и устранению задержек.

Успех авиации всецело зависел от того, как работало оружие, как вооруженцы сумели подготовить к безотказному действию пулеметы, пушки и другие виды вооружения.

Старший техник-лейтенант САВИНОВ, руководитель одной из групп училища, в своих воспоминаниях пишет: „Наши войска стремительно продвигались вперед к Выборгу. Самолеты работали с большой нагрузкой и возвращались с боевых заданий поздно вечером. Ночью спать было некогда: производилась чистка пулеметов, проверка регулировки, пополнение боеприпасов. Приходилось работать наощупь, под палаткой. Без отличного знания материальной части при данных сложных условиях работать было бы невозможно“.

Руководитель другой группы капитан БУТУСОВ писал с фронта преподавателям училища: „С большой радостью руководжу я работой группы курсантов в боевой обстановке. Курсанты работают только на „отлично“, проявляют исключительное старание, отдают всю энергию на то, чтобы материальная часть работала безотказно. С удовольствием видим мы результаты своей работы. На днях в воздушном бою герои-летчики на подготовленных нами машинах сбили несколько белофинских самолетов“.

Не менее напряженная работа проходила на комендантском аэродроме по подготовке самолетов, поступающих на пополнение строевых частей. Учебные занятия в училище сочетались с боевой работой. Первая партия самолетов И-153 и И-16 была подготовлена в кратчайший срок и на „отлично“. Не нарушая графика учебной работы, преподаватели и инструктора эксплуатационного цикла подготовили и передали строевым частям с оценкой на „отлично“

более 140 самолетов. На этой практической работе преподаватели и курсанты значительно обогатили свой опыт.

За образцовое выполнение заданий на фронте борьбы с финской белогвардейщиной и за проявленное при этом мужество и отвагу указом Президиума Верховного Совета СССР были награждены орденом „КРАСНОЙ ЗВЕЗДЫ“ следующие преподаватели училища:



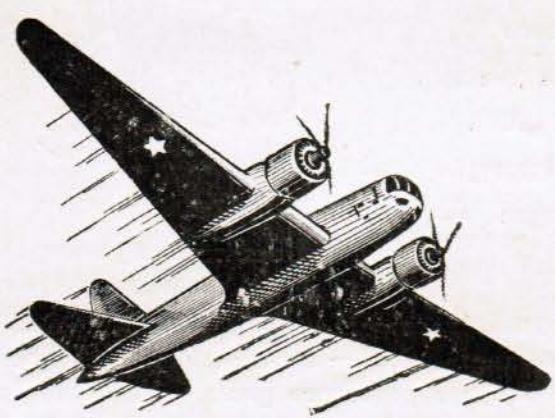
Воспитанник училища старший техник-лейтенант Аристов С. С.

1. Начальник учебного отдела — военинженер 2 ранга **НИКИФОРОВ**.
2. Парторг учебного отдела — военинженер 3 р. **СМИРНОВ**.
3. Начальник бомбардировочного цикла — военинженер 2 р. **ЧЕРКАСОВ**.
4. Начальник эксплоатационного цикла — военинженер 2 р. **ШУВАЛОВ**.
5. Преподаватель — военинженер 2 ранга **ЗМИТРОВИЧ**.
6. " — капитан **БУТУСОВ**.
7. " — военинженер 3 ранга **СУПРУНОВ**.
8. " — военинженер 3 ранга **ЖУРАВЛЕВ**.
9. " — воентехник 1 ранга **ГАВРИЛОВ**.
10. " — воентехник 1 ранга **ВЕСЕЛОВ**.
11. " — воентехник 1 ранга **БАЙДАН**.
12. " — воентехник 1 ранга **АЛЕКСАНДРОВ**.
13. " — воентехник 1 ранга **САВИНОВ**.
14. " — воентехник 1 ранга **ЧЕЧУЛИН**.
15. " — воентехник 1 ранга **АРИСТОВ**.

Большая группа курсантов была награждена медалями „За отвагу“ и „За боевые заслуги“.

Командование строевых авиационных частей высоко оценило безукоризненную работу преподавателей, инструкторов и курсантов.

Училище в целом получило большой практический опыт по эксплуатации вооружения в боевых условиях суровой зимы 1939—1940 г. и обогатило знаниями преподавательский, инструкторский и переменный состав. Полученный опыт был использован в дальнейшей подготовке кадров.





**БОЕВАЯ РАБОТА
ШКОЛЫ В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

„У Красной Армии есть своя благородная и возвышенная цель войны, вдохновляющая ее на подвиги. Этим собственно и объясняется, что отечественная война рождает у нас тысячи героев и героинь, готовых идти на смерть ради свободы своей родины“.

(Из приказа Народного Комиссара Обороны
н. СТАЛИНА № 55 от 23 февраля 1942 года)

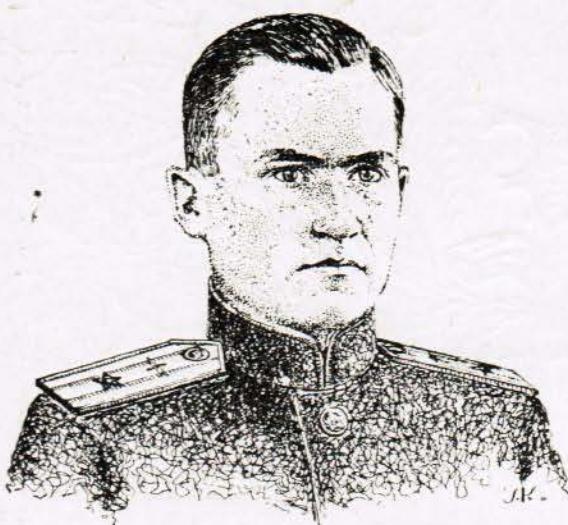


незапно 22 июня 1941 года гитлеровская Германия напала на нашу страну. На вероломное нападение немецко-фашистских захватчиков, по призыву тов. СТАЛИНА весь многомиллионный советский народ ответил готовностью биться с коварным врагом до полного его уничтожения и изгнания из пределов нашей Родины.

Вместе со всем советским народом личный состав училища был охвачен страстным негодованием и возмущен наглым вторжением немецко-фашистских полчищ на нашу территорию. Командиры и курсанты горели желанием сразиться с врагом и с нетерпением ожидали приказа о выступлении на защиту Советского Государства.

Вскоре желание личного состава школы было исполнено: по решению Военного Совета АВО от 27 июня 1941 года из состава училища был сформирован сводный отряд для отправки в действующую армию. Отряд предназначался для выполнения задач по прикрытию и обороне Островского укрепленного района. Одновременно отряду была поставлена боевая задача по борьбе с парашютными десантами противника.

28 июня в 6.00 сводный отряд училища в полном боевом порядке выступил на ст. Ленинград-Варшавская для погрузки в эшелон. Через два часа эшелон отбыл в направлении станции Остров.



Майор Матвеев А. А.

шена по решению Военного Совета Северного фронта для охраны и обороны оперативных узлов и коммуникаций в районе Красногвардейск-Сиверская-Вырица. В этот же район прибыла и остальная часть личного состава училища под командованием Генерал-майора авиации ИГНАТОВА. Сводный боевой отряд состоял теперь из 4-х батальонов и представлял собой довольно внушительную силу, способную успешно решить задачу, поставленную командованием Северного фронта.

Наряду с выполнением боевой задачи по охране тыла и коммуникаций, весь отряд деятельно и успешно готовился к решительным схваткам с наступающими частями противника.

В течение шести недель личный состав училища, наряду с другими частями и военно-учебными заведениями гор. Ленинграда, успешно решал задачу, поставленную командованием.

В середине августа отряд училища получил новую боевую задачу по непосредственному участию в составе войск 41 с. к. для задерживания наступающей группы противника в районе г. Луги.

В течение небольшого периода времени, с 15 по 26 августа, отряд училища самоотверженно и беззаветно дрался с превосходящими силами противника. Командиры и курсанты в боях за славный город ЛЕНИНА показали свою беспредельную преданность Родине и готовность драться до последнего за каждый метр советской земли.

Для активных боевых действий на первый день боев, т. е. к 16 августа, отряд насчитывал 1300 бойцов (курсантов) и 75 командиров. Отряду был придан батальон

29 июня отряд прибыл в указанный район и занял ряд опорных пунктов до прибытия регулярных полевых частей Красной Армии.

После замены отряда прибывшими регулярными частями Красной Армии, последний был возвращен в г. Остров и оттуда переброшен в район г. Красногвардейска.

Боевая деятельность отряда в районе г. Острова была одобрена командованием фронта и всему личному составу была объявлена благодарность.

Переброска отряда в район г. Красногвардейска была совер-

11 погранполка и два артиллерийских полка АРГК (614 и 541). Отряд по приказу командования фронта был отправлен в район ст. Батецкая.

На рассвете 16 августа командованием Лужской группы войск была поставлена отряду задача — отбросить немцев на южный берег реки Луги и, укрепившись на северном ее береге, оборонять этот рубеж. К полудню 16 августа подразделения отряда подтянулись к районам своих исходных для наступления пунктов и приступили к боевой разведке впереди лежащей местности. Вскоре начался упорный и тяжелый бой с противником.

В этой первой боевой схватке пали смертью храбрых: начальник штаба — полковник НИСЕЛОВСКИЙ К. А., военфельдшер КИЯНЦЕВ Г. Я. и многие курсанты.

З-я рота батальона т. МАТВЕЕВА упорно обороняла ст. Батецкую. Только в конце дня 17 августа под напором свежих ударных частей врага рота курсантов вынуждена была оставить станцию и, держа ее под обстрелом, закрепиться на ближайшем рубеже.

В этом бою курсанты и командиры показали стойкость и упорство. Раненые командиры, как правило, оставались в строю и продолжали руководить боем. Полковник АБРАМОВ, военинженер 3-го ранга ГИРС, воентехник 2 ранга КИКОТЬ, воентехник 2 ранга ИГОЛЬ, несмотря на ранения, не покинули поля боя.

Командованием отряда для разведки в тыл к противнику был послан капитан МАТВЕЕВ с 5 курсантами. Тов. МАТВЕЕВ блестяще справился со своей за-



Полковник Ниселовский К. А.

дачей. По пути он перерезал 28 линий телефонной связи противника, не потеряв ни одного курсанта, и доставил ценные сведения о противнике, за что получил благодарность и часы от Начальника училища.



Подполковник Казаков А. Я.

стрелковый полк. Левый фланг был открыт. Когда утренний туман рассеялся, немцы усилили артиллерийский и минометный обстрел. Сосед справа — стрелковый полк — под натиском противника отошел.

Курсанты, проявляя упорство и отвагу, несмотря на сильный огонь противника, не отходили.

В этом бою особенно отличились командиры: КАЗАКОВ, ГИРС, СОРОКИН, БАБИНЦЕВ, КРИВОРОТЬКО, СЕРГЕЕВ, ПОБОЛЬ, ШИШКОВ и ЯБЛОКОВ. Из курсантского состава беззаветную храбрость проявил зам. политрука т. ЧИЧЕТА, который после ранения командира взвода БОЛОТОВА принял на себя командование взводом и повел его в атаку на село Городня. Под дружные крики „ура“, с лозунгами „ЗА СТАЛИНА“ и „ЗА РОДИНУ“ бойцы его взвода с честью выполнили боевое задание —

Второй рубеж обороны, за который пришлось упорно драться с немцами, был на линии рек Городенка и Черная.

Ночью 18 августа генерал-майор ИГНАТОВ отдал приказ группе курсантов и командиров под общим руководством подполковника КАЗАКОВА — во что бы то ни стало удержать северные скаты реки Городенка, обеспечить правый и левый фланги от возможного обхода противника.

На рассвете 18 августа при сильном тумане сводный батальон подполковника КАЗАКОВА бесшумно перешел в наступление на село Городня. Справа одновременно наступал соседний



Майор Гирс И. В.

ворвались в дер. Городня и, забросав противника гранатами, закрепились на достигнутом рубеже.

В этой неравной схватке с численно превосходящим противником погибли смертью храбрых: зам. политрука ЧИЧЕТА и пулеметчик КИСЕЛЕВ.

Бойцы и командиры поклялись отомстить за погибших товарищем и, как подобает сыновам нашей Родины, крепко дрались с врагом на этом рубеже, нанося ему большие потери в живой силе.

В течение трех дней курсанты стойко удерживали занимаемый рубеж, отражая яростный натиск врага.

С упорством и стойкостью сдерживали наступающего противника редеющие ряды курсантов. Особо кровопролитные бои произошли на линии деревень: Поддубье, Кленево и Путятино.

21 августа около часа дня разгорелся жаркий бой в районе Путятино. Весь личный состав отряда в течение пяти часов стойко отражал все атаки противника. Убедившись в невозможности опрокинуть нашу группу ударом в лоб, противник предпринял большой обход справа и ударили по переправе через реку Оредеж у деревни Гобжицы. Командование отряда быстро разгадало коварный замысел врага, задумавшего окружить и уничтожить отряд. После длительного и упорного сопротив-



Воентехник 2-го ранга Гущин С. Д.

ления отряд организованно отошел на северный берег реки Оредеж, в соответствии с приказом командира соединения, которому был подчинен отряд.

После нескольких безуспешных попыток противника переправиться через реку Оредеж, он организовал переправу в 6 км. вверх по реке и силой свыше одного батальона пытался неожиданно ударить по левому флангу отряда.

Отважные командиры КРИВОРОТЬКО и БАЙДАН, быстро развернув фронт в сторону охвата их левого фланга, встретили противника дружным ружейно-пулеметным огнем, отбив все его яростные атаки. В течение 22 и 23 августа все попытки противника форсировать реку Оредеж были отражены. С утра 24 августа развернулся упорный бой на участке обороны Гобжицы-Баньково. Несмотря на большие потери, весь личный состав отряда стойко держался на этом рубеже, отражая многочисленные атаки врага.

В этом упорном и жестоком бою погибли смертью героев многие курсанты и командиры.

Воентехник 1 ранга Байдан Н. Е.

Образцы героизма и отваги проявили командир роты воентехник 2 ранга КРИВОРОТЬКО и командир взвода воентехник 1 ранга БАЙДАН. Тов. КРИВОРОТЬКО, будучи раненым, не прекращал командовать своим подразделением. Тов. БАЙДАН отбил несколько контратак противника. Осколками мин они оба были смертельно ранены. Только после смерти этих двух героев и гибели большинства бойцов небольшого подразделения немцам удалось занять деревню Гобжицы.



В тот же день, 24 августа, вечером батальон под командованием капитана МАТВЕЕВА отбил деревни Гобжицы и Баньково у немцев. В результате этой успешной атаки немцы потеряли много убитыми и ранеными. Был захвачен штаб дивизии противника с ценными оперативными документами и имущество. Убитых немцев насчитывалось 500 человек.

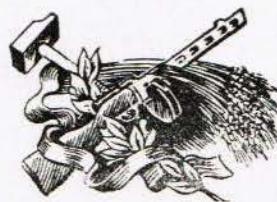
В удачном решении этой операции большую роль сыграл артиллерийский полк капитана т. ГУЩИНА, который огнем своей артиллерии успешно подготовил атаку и нанес большие потери живой силе врага.

На этом рубеже батальон закрепился и упорно держался до замены его стрелковыми частями Лужской группы войск.

В бою за деревню Гобжицы погиб смертью храбрых командир взвода воентехник 2 ранга ГУЩИН.

В жестоких схватках с противником, защищая грудью каждый вершок советской земли, не щадя своей крови и жизни, бойцы и командиры училища с честью выполнили возложенные на них задачи.

Общий результат боевой деятельности училища был высоко оценен Командующим Лужской группой войск. С этой заслуженной похвалой в сердцах, с чувством исполненного долга перед Родиной, с крепкой боевой закалкой и опытом оставшаяся часть отряда прибыла в г. Ишим.





Авиагородок в г. Ишиме



**УЧИЛИЩЕ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

*„... необходимо, чтобы
в нашей стране ни на ми-
нуту не ослабевала под-
готовка резервов на по-
мощь фронту“.*

*(Из приказа Народного Комиссара Обороны
т. СТАЛИНА № 55 от 23 февраля 1942 года)*



период 10—14 августа 1941 года в г. Ишим один за другим прибыли все эшелоны школы без потерь и каких либо происшествий в пути.

Г. Ишим — районный центр Омской области, расположен в Западно-Сибирской низменности, на самом значительном притоке Иртыша — реке Ишиме.

В последние годы перед войной в городе размещался стрелковый полк и был выстроен военный городок, состоящий из 4 казарменных помещений, столовой, клуба и одного дома для начсостава.

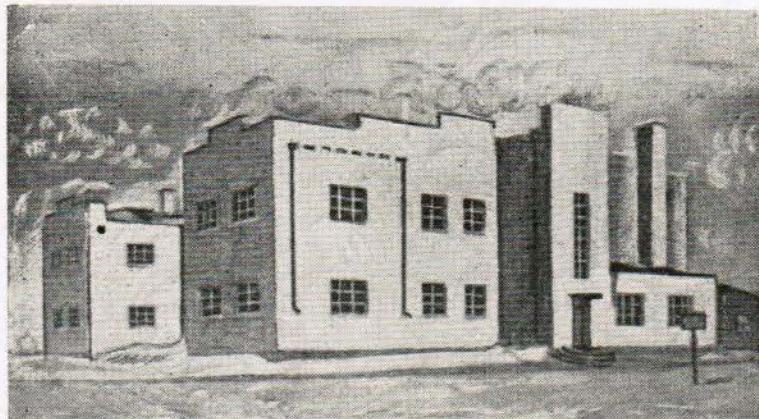
Из наиболее пригодных для размещения школы городских построек оказались — военный городок, здание педагогического техникума и здание средней школы. Свободным к приезду школы был только военный городок. Два других здания были заняты госпиталями. Некоторые товарищи, привыкшие к размещению в условиях мирной обстановки, совершенно не могли себе представить, как в таких условиях школа будет работать. Трудно было сразу отрешиться от больших масштабов и удобств, в которых школа находилась в Ленинграде.

Действительно, при беглом знакомстве с городом, особенно при подходе с ленинградской меркой, казалось, что в городе совершенно не было подходящих помещений

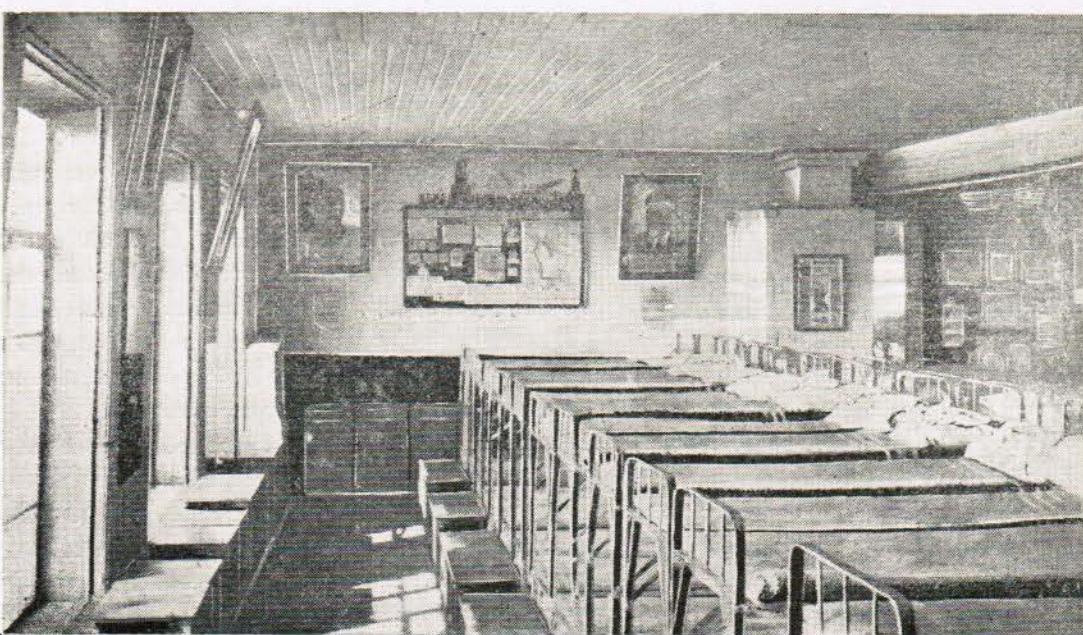
кроме торговых, которые могли быть пригодны для мастерских авиационно-технологического цикла, и городского театра.

Однако, при более детальном изучении города выяснилось, что в нем все же есть помещения, которые, после небольшой переделки, могут быть приспособлены для занятий. Эти переделки должны были занять около двух месяцев. Такими помещениями оказались: городской театр, жилые бараки рабочих элеваторостроя, торговые помещения на базарной площади и помещения птицекомбината. Размещение курсантов оказалось возможным в казармах военного городка.

Но время не ждало. Фронт требовал кадров, независимо от того, в каких условиях находилась школа. Тов. СТАЛИН поставил перед страной и армией задачу —



Здание цикла стрелково-пушечного вооружения
(бывший театр)

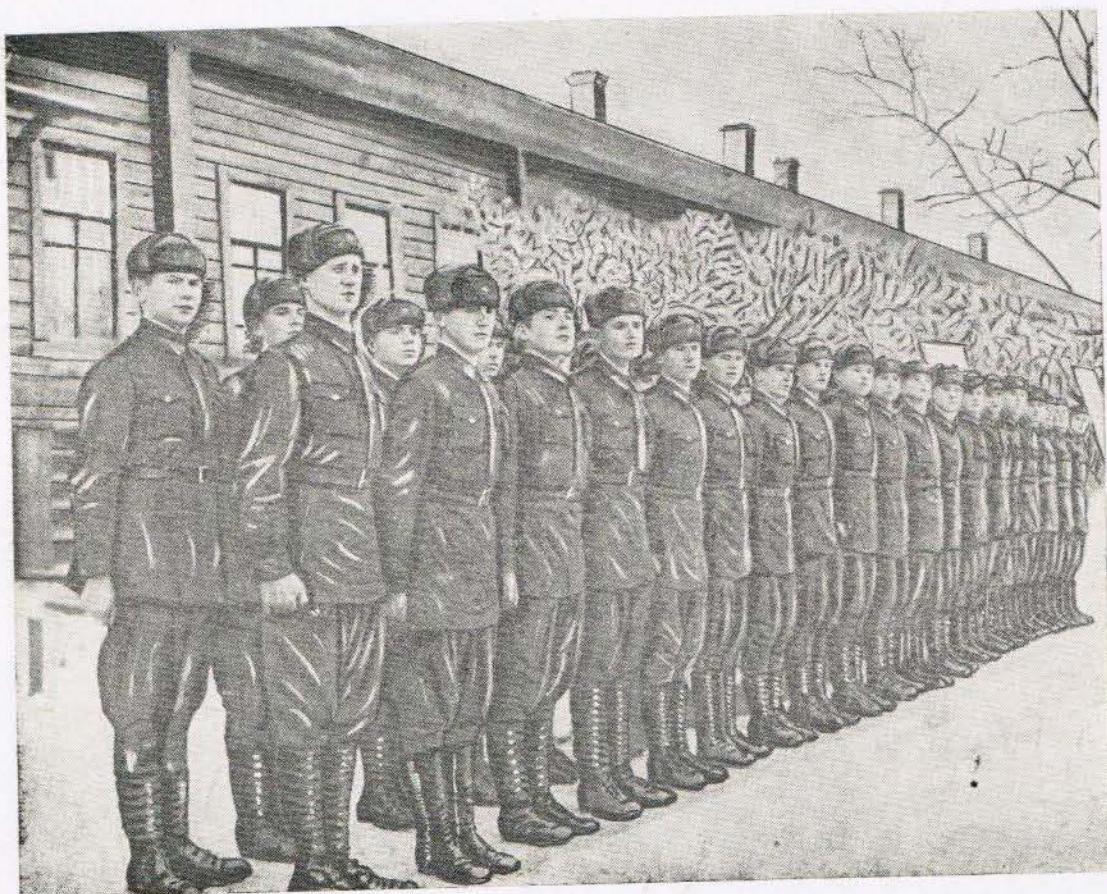


Общежитие переменного состава

быстро перестроиться на военный лад. Бои на западном фронте показывали, что враг силен и неумолим. Он рвался вперед, занимая все новые и новые города и села, неся смерть и разрушения на своем пути.

Ознакомившись с городом, Начальник школы решил начать занятия 18 августа, т. е. через 3 дня после прибытия последнего эшелона, и для занятий приспособить складские помещения, конюшню, церковь внутри военного городка и одно торговое здание на базарной площади. За этот короткий срок необходимо было проделать большую работу.

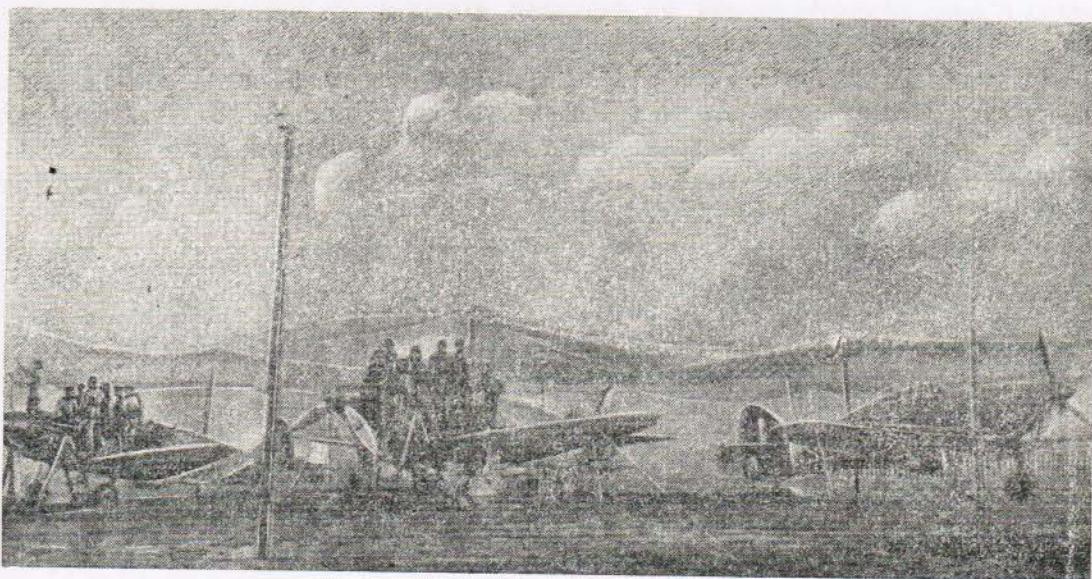
Задача была поставлена, и все принялись за работу. Сознание высокой ответственности перед Родиной, подвергшейся суворой опасности, уверенность в правоте нашего дела и неизбежной победе над жестоким и коварным врагом развивали дух активного соревнования и изобретательности.



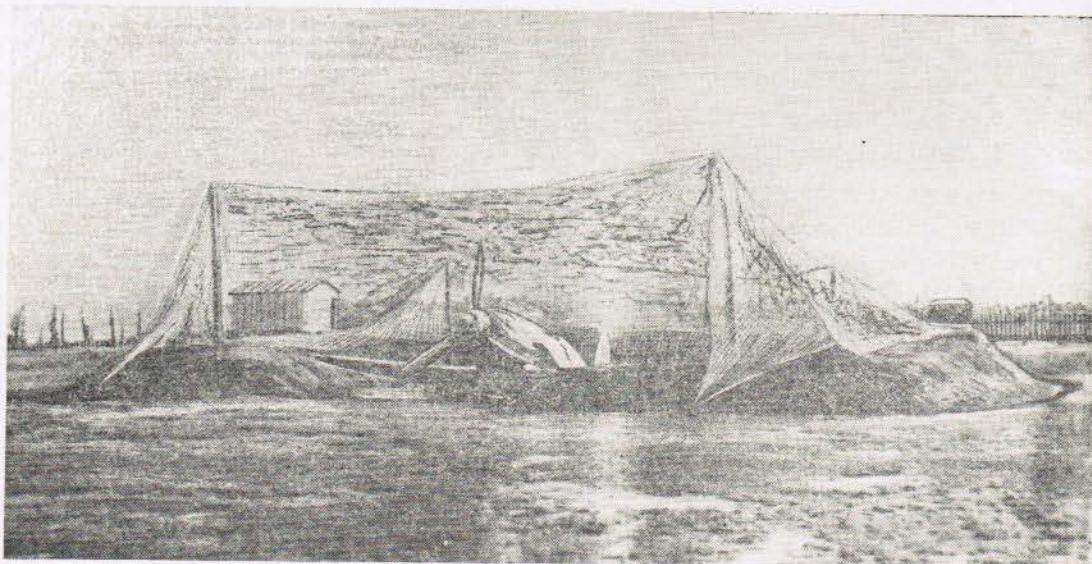
Курсанты на строевой подготовке

Встречавшиеся трудности, в сравнении с теми трудностями, которые переживали бойцы и командиры на фронте, казались ничтожными и преодолевались быстро и решительно. Курсанты, командиры и политработники работали без устали с раннего утра и до поздней ночи.

Приезд школы сразу наложил свой отпечаток на жизнь города. Школа предъявила к нему свои требования и нарушила спокойную мирную городскую обстановку. Потянулись колонны курсантов, раздались военные песни, потянулись машины с военным имуществом, закипела работа в военном городке.



Практические работы курсантов по эксплуатации вооружения самолетов



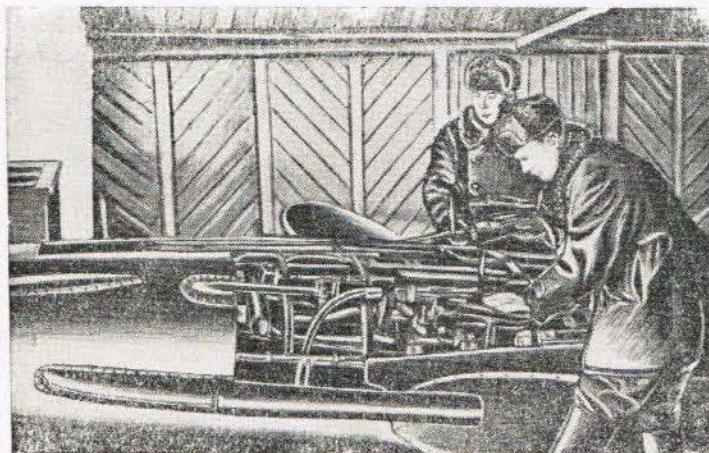
Учебный капонир полевого типа

Прошло три дня и все работы, связанные с началом занятий, были закончены. Некоторые помещения стали неузнаваемыми: там, где несколько месяцев тому назад стояли артиллерийские орудия или мирно жевали сено артиллерийские кони-тяжеловозы, стояли классные столы и стулья, висела классная доска, ровными рядами стояли авиабомбы и пулеметы; в каменном помещении и под навесом стояли верстаки с тисками, и со всем необходимым для занятий.

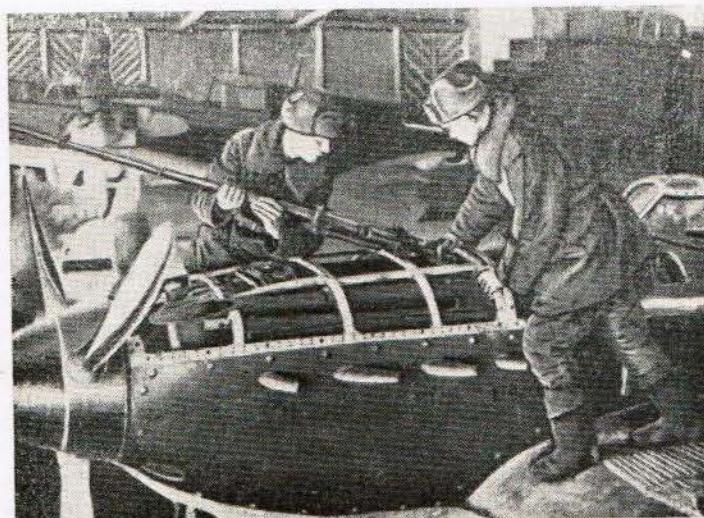
Умело и с большой инициативой руководили работами начальники циклов: военинженер 2 ранга ЛАВРОВ, майор ВЯЗЬМИТИН, майор ЕРМАКОВ, и старшие преподаватели.

18 августа, через 3 дня после прибытия школы в Ишим, начались плановые занятия.

Школа получила задание: курсантов июльского набора подготовить механиками по вооружению отдельно для бомбардировочной и истребительной авиации и выпустить в ноябре и декабре месяце 1941 г.



Монтаж синхронного пулемета Шкас на самолете



Монтаж синхронного пулемета БС на самолете

резко перестроить методику преподавания в направлении отрещения от лекционного метода. Преподаватели и инструктора на аэродроме должны были сначала прохо-

Срок подготовки исчислялся 100-150 учебными днями, что создавало большие трудности. Необходимо было выбрать из программы такие предметы, которые должны быть усвоены курсантами наиболее четко иочно, и исключить все, что не могло серьезно повлиять на качество подготовки.

Основное внимание было удалено привитию практических навыков. Преподавательскому и инструкторскому составу пришлось

дить с курсантами изучение материальной части вооружения, а потом уже прививать им навыки по технической эксплуатации. Последовательность в изучении других дисциплин также была изменена в соответствии с новыми условиями.



Монтаж пулемета Шкас на люковой установке

Одновременно с налаживанием и проведением учебных занятий школа проводила работы по переоборудованию отведенных ей домов под постоянные классные помещения, готовилась к зиме, заготавливала овощи и топливо, проводила другие работы.

В театре, отведенном для цикла стрелково-пушечного вооружения, необходимо было сделать перегородки, печи, электропроводку. В трех бараках элеваторостроя предстояло сломать одни и поставить другие перегородки, сделать печи, электропроводку. В откормочном и убойном цехах Птицекомбината необходимо было разобрать и удалить клетки для птиц, поставить печи, отеплить стены, провести дезинфекцию.

Водопровод имел одну водонапорную трубу и не удовлетворял потребностей училища. Столовая едва вмещала одну треть курсантов.

Недостаток рабочей силы и строительных материалов осложнял всю работу. Необходимы были большие организаторские способности и изворотливость, чтобы преодолеть все трудности. Работа была проведена в бремя и к концу октября занятия стали проводиться в постоянных помещениях.

Ни на одну минуту не забывали курсанты и командиры о событиях, происходивших на фронтах Отечественной войны. Сообщения Совинформбюро ожидались с нетерпением и выслушивались с напряженным вниманием. Наша армия упорно и настойчиво сдерживала натиск врага. Временные неудачи на фронте еще больше разжигали ненависть к врагу, заставляли ускорять темпы в работе и напоминали каждому вопрос: «Все ли ты сделал для фронта?».

Курсанты и командиры готовы были в любую минуту по приказу тов. СТАЛИНА ехать на фронт. Десятки рапортов и устных заявлений поступало в эти месяцы с просьбами об откомандировании в действующие части Красной Армии.

Однако, все эти трудности были преодолены. Занятия проходили четко и планомерно и продолжались по 12 часов в день, из которых только 3 часа отводилось на самостоятельную подготовку курсантов. Благодаря недостатку преподавателей и инструкторов, последние были загружены занятиями ежедневно по 10—12 часов.

После обращения т. т. ВОРОШИЛОВА и ЖДАНОВА к трудящимся города ЛЕНИНА о возникшей опасности многие курсанты, особенно ленинградцы, на собраниях обращались к командованию школы и коллективно выражали свое желание пойти добровольцами на фронт, на защиту Ленинграда. — „Наш родной город в опасности, мы просим командование послать нас на защиту его“ — заявляли они. Однако, все понимали, что подготовка кадров для фронта является важнейшей государственной задачей, решение которой должно было обеспечить победу над врагом.

Все горели желанием помочь фронту. На ротных собраниях курсанты постановили отчислять в фонд обороны ежемесячно по 5 руб. Много денег было внесено наличными.

Проводилась дополнительная подписка на заем 3-й пятилетки выпуск 4-го года. Начальствующий состав на своих собраниях постановил внести все облигации займа и ценные вещи в фонд обороны.

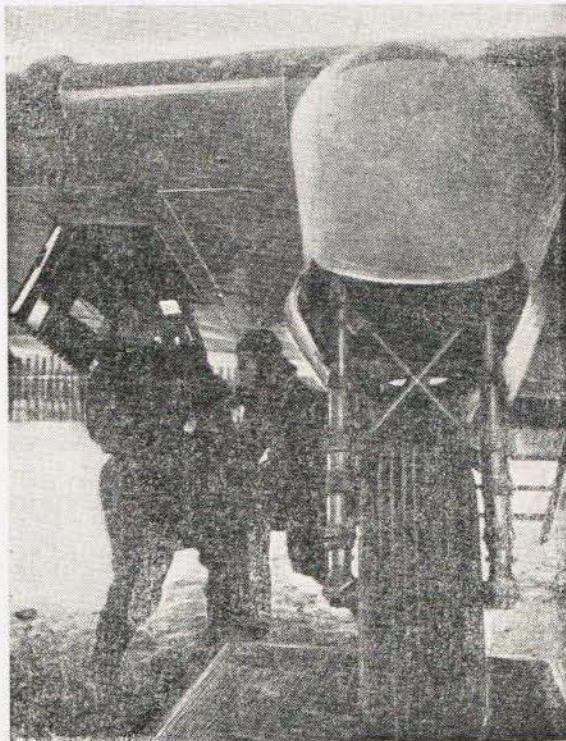
Курсанты и начальствующий состав вносили в фонд обороны теплые вещи и другие предметы обмундирования. Жены начсостава починяли курсантам обмундирование. Весь состав училища провел воскресник по уборке военного урожая в колхозах Ишимского района. За один день было обмолочено 101,5 тонны хлеба, скошено 104 га ржи и пшеницы, выкопано 22,4 га картофеля и проведен ряд других работ.

С переходом в постоянные классные помещения значительно улучшилось качество занятий. Начсостав прилагал все усилия, чтобы создать наилучшие условия для работы курсантов. Классы и ротные помещения стали принимать более культурный вид.

Празднование 24-й годовщины Великой Октябрьской Социалистической Революции совпало для школы с усиленной подготовкой к первому военному выпуску кадров вооруженцев.

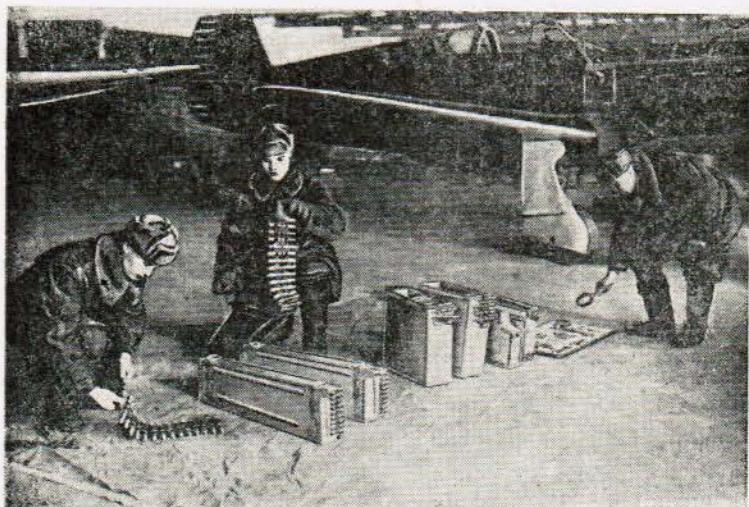
Историческую речь тов. СТАЛИНА 6 ноября 1941 г. большинство курсантов и командиров прослушало по радио. Спокойная и уверенная речь Вождя еще больше укрепила веру в свои силы и в неизбежность победы над врагом.

Задача, поставленная т. СТАЛИНЫМ, чтобы вся наша страна и все народы СССР организовались в единой боевой лагерь, чтобы все работали, не покладая рук, для нужд фронта, глубоко вошла в сознание курсантов и командиров.



Монтаж пушки на самолете

В ответ на речь Вождя резко повысилась успеваемость курсантов и дисциплина.



Подготовка боеприпасов

За какихнибудь 4-4,5 месяца весь состав школы получил такой опыт, который в мирное время накапливался годами.

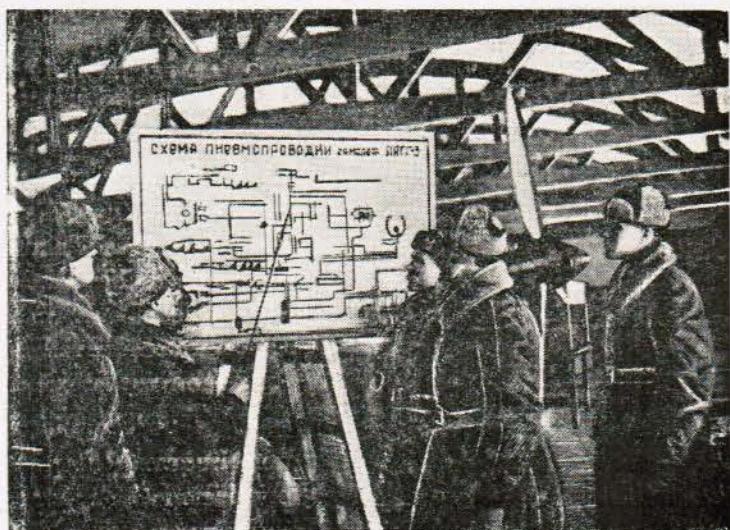
Значительно обогатился опытом и личный состав: ряд инструкторов стали преподавателями, преподаватели — старшими преподавателями, а старшие преподаватели — начальниками циклов; многие курсовые командиры стали командирами рот. Все эти люди выросли за время войны и показали хорошие результаты в работе.

Сразу же после выпуска школа получила новое пополнение. Курсанты прибыли из школ первоначального летного обучения г. г. Кирова, Бугуруслана и Троицка.

В середине декабря 1941 г. школа получила задание — выделить половину постоянного состава, и имущество для формиро-

Подготовка и проведение выпускных зачетов прошли успешно. За ноябрь и декабрь месяцев 1941 г. училище дало фронту 2326 механиков по вооружению. Курсанты обучались всего от 91 до 115 учебных дней. На выпускных зачетах они показали хорошие знания и навыки в работе.

С такой краткосрочной подготовкой большого числа специалистов школа встретилась впервые.

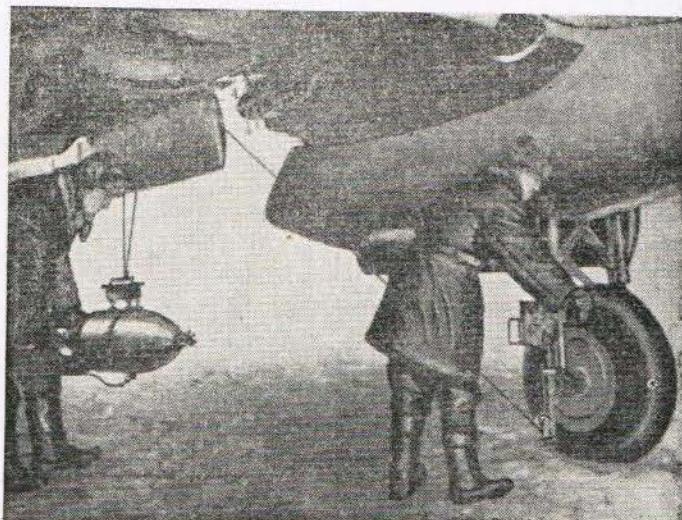


Изучение пневмопроводки самолета

вания Троицкой школы авиамехаников по вооружению.
Вся работа по выделению кадров и оборудования для Троицкой школы

прошла планово и организованно. Новая школа получила хорошие кадры и все необходимое учебное имущество.

В школе в связи с этим, а также с увеличением количества курсантов почти вдвое против нормы, сразу же стал довольно остро ощущаться недостаток преподавателей и инструкторов, а также недостаток учебного имущества. Чтобы не срывать учебы, преподавате-



Подвеска авиабомб

ли загружались занятиями по 10—12 часов в день. Однако, и с этими трудностями школа справилась и в новых условиях продолжала готовить кадры для фронта.

В начале 1942 года был удлинен срок подготовки механиков до одного года.

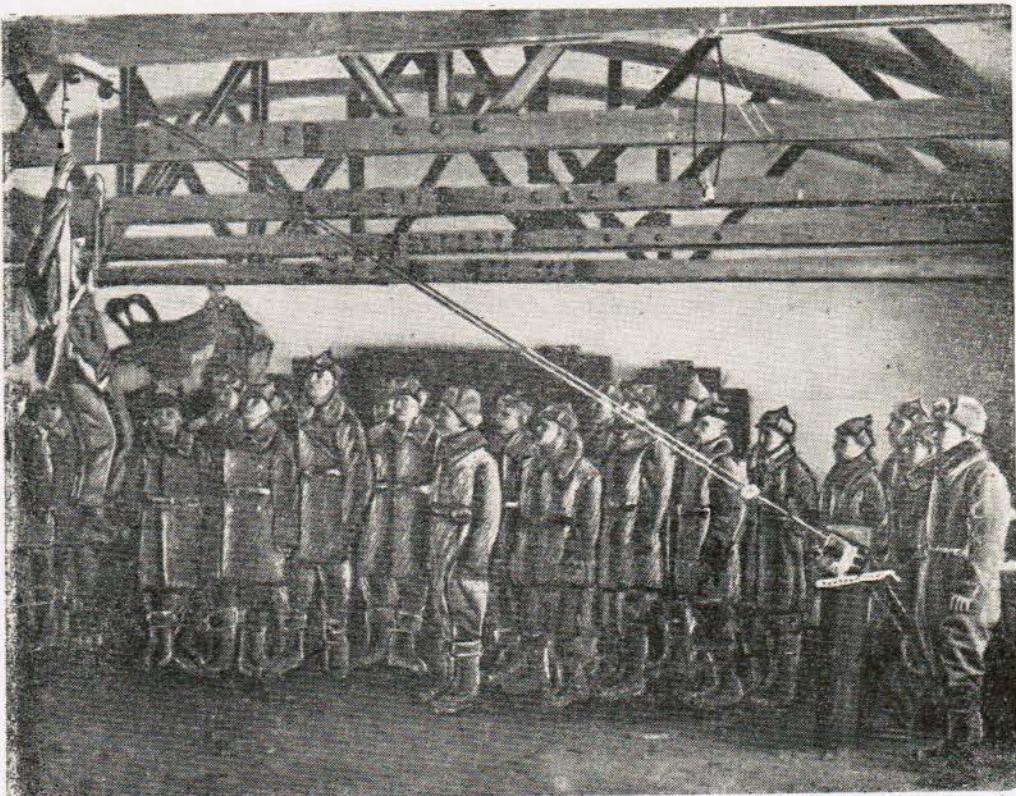
В январе месяце кадры инструкторского состава были пополнены за счет выпуска двух отделений, готовившихся по специальным программам для занятия должностей инструкторов. До войны инструктора отбирались из числа лучших выпускников. В условиях войны, ввиду краткости сроков обучения (5 мес.), необходимо было дифференцировать обучение инструкторов, специализируя их подготовку по предметам какого либо одного цикла.

Большинство инструкторов декабрьского выпуска 1941 г. показали отличные знания, хорошо работают в училище и по сей день; а часть лучших инструкторов эксплуатационного цикла Управление кадров BBC направило на работу в части действующей армии. Хорошо зарекомендовали себя инструктора, посланные в Троицкую школу.



Воспитанник училища старший техник-лейтенант Животов П. П.

В феврале месяце школа получила новое пополнение преподавательского состава из числа окончивших гражданские ВУЗы, краткосрочные курсы при академии им. ЖУКОВСКОГО и курсы подготовки преподавателей для тактических циклов. Гражданским инженерам предстояло осваивать новую специальность в рекордно короткие сроки. С этой задачей большинство из них справилось.



Занятия по парашютному делу

В апреле школа получила новое задание — подготовить 500 стрелков авиавооружения из девушек, годных к военной службе. В своей истории школа не имела практики в подготовке таких специалистов и никогда не обучала женщин, к тому же в таком большом количестве.

Необходимая подготовительная работа прошла успешно, и за период май-июнь школа подготовила и выпустила 488 стрелков авиавооружения. Девушки высоко оценили предоставленное им право непосредственно участвовать в разгроме немецких оккупантов и проявили большое старание в учебе. С большой торжественностью они были отправлены на фронт. Многие из них поддерживают связь с училищем и по сей день.

В первомайском приказе № 130 тов. СТАЛИН поставил задачу — «учиться военному делу, учиться настойчиво, изучить в совершенстве свое оружие, стать мастерами своего дела и научиться, таким образом,

бить врага наверняка. Только так можно научиться искусству побеждать врага".



Зам. Начальника училища по политчасти
майор Пазенок С. М.

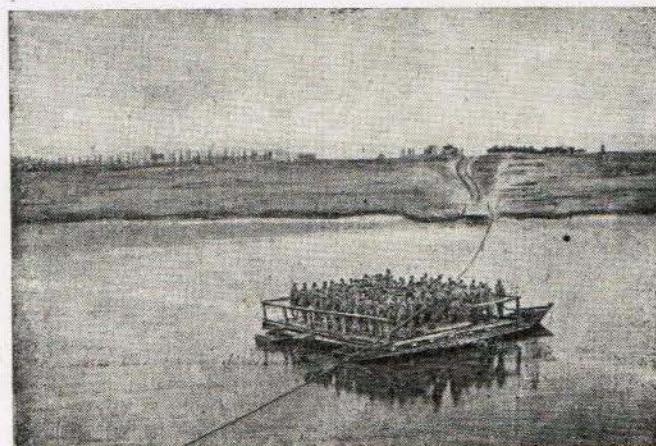
В июле и ноябре школа выпустила новую группу механиков и пиромехаников ноябряского и декабряского наборов 1941 года. Курсанты занимались от 7,5 до 10 месяцев и показали на курсовых испытаниях хорошие результаты. На выпускных зачетах в ноябре 1941 года оценки „отлично“ и „хорошо“ составляли 75,76%, в ноябре 1942 года—96,66%, т. е. на 19,9% выше прошлого года.

Это ярко показывает, что командный и политический состав, партийная и комсомольская организации направляли всю свою энергию и знания на выполнение задачи по качественной подготовке кадров для военного воздушного флота, что подтверждается также многочисленными письмами от командования ВВС частей действующей армии в адрес школы.

Партийная организация школы провела большую работу по разъяснению исторического приказа тов. СТАЛИНА № 130 и добилась заметных сдвигов в политико-воспитательной работе личного состава школы.

В июне месяце 1942 года в школу прибыл вновь назначенный комиссаром школы батальонный комиссар тов. ПАЗЕНОК С. М.

Всю партийно-политическую и агитационную работу партийная организация строила в полном соответствии с требованиями и задачами, поставленными перед Красной Армией тов. СТАЛИНЫМ в приказах № 130, от 1-го мая, и № 227, от 28 июля 1942 года, подчинив ее подготовке высокодисципнированных, до конца преданных Родине, в совершенстве владеющих своим оружием стойких и мужественных бойцов.



Переправа в лагерь через реку Ишим
85

Вот одно из многих:

„Командованию авиатехнической школы.

Несколько меньше года прибыл из вашей школы в нашу часть сержант тов. ПЕТРОВ. В настоящее время он участвует в боевых действиях полка на одном из фронтов Отечественной войны. В свою работу тов. ПЕТРОВ вкладывает всю свою душу, все свои способности, всю любовь к Родине и ненависть к врагу. Не жалея сил, отказываясь от сна, он лично готовит вооружение самолетов к боевым вылетам и в процессе боя оно никогда не отказывало. Он один умеет сделать столько, сколько способно были бы сделать несколько других вооруженцев, взятых вместе. Свою исключительно успешную боевую работу тов. ПЕТРОВ всегда умело сочетает с активной и при том инициативной общественной работой.

Спасибо Ленинградской авиатехнической школе, выращивающей таких честных патриотов-командиров для авиачастей. Школа может и должна гордиться такими своими питомцами. Уважением, авторитетом и любовью пользуется тов. ПЕТРОВ у личного состава нашей эскадрильи.

Это все заслужено благодаря честному и прилежному труду, проявленному в борьбе за правое дело.

Командование части выражает свою искреннюю благодарность школе и шлет свой искренний боевой привет и пожелания успехов замечательной школе".

Подпись: военком 1-АЭ 671-ШАП".



Учебные занятия в лагерях

Воспитанники школы на фронтах Отечественной войны стойко, умело и мужественно сражаются с врагом за счастье нашего народа. Многим из них присвоено звание гвардейцев за храбрость и отвагу в боях с немецкими оккупантами. За 1941-43 г. г. Правительство наградило несколько сот человек наших славных питомцев орденами и медалями Советского Союза.

В 1942 году школе было дано задание—создать курсы усовершенствования техников по вооружению. Имевшийся в школе опыт позволил быстро провести всю подготовительную работу. На курсы прибыли техники, имевшие большой боевой опыт, но нуждавшиеся в повышении своих теоретических знаний. Многие среди них не окончили нормальной военной школы и не имели систематизированных специальных знаний.

Первая группа КУТС, подобранная из наиболее подготовленных слушателей, была намечена к выпуску 1 января 1943 г.

Подготовка как первой, так и последующих групп КУТС прошла хорошо. Слушатели повысили свой общеобразовательный уровень и расширили знания по специальности.

В июле месяце 1942 г. в школе было образовано отделение подготовки заместителей старших техников авиаэскадрильи по вооружению. На учебу прибыли механики по вооружению, работавшие в частях действующей армии. Многие из них ранее окончили школу, но значительная часть не имела достаточной специальной и общеобразовательной подготовки. Задача курсов состояла в том, чтобы подготовить слушателей на должности средних командиров.



Учебная стрельба в тире.

вина этой группы, также как и первой, была направлена в Троицкую школу. 1-го декабря 1942 года был произведен второй выпуск инструкторов. В октябре месяце школа получила новое задание — подготовить за 23 дня из числа курсантов, обучавшихся по профилю механиков, более 200 воздушных стрелков

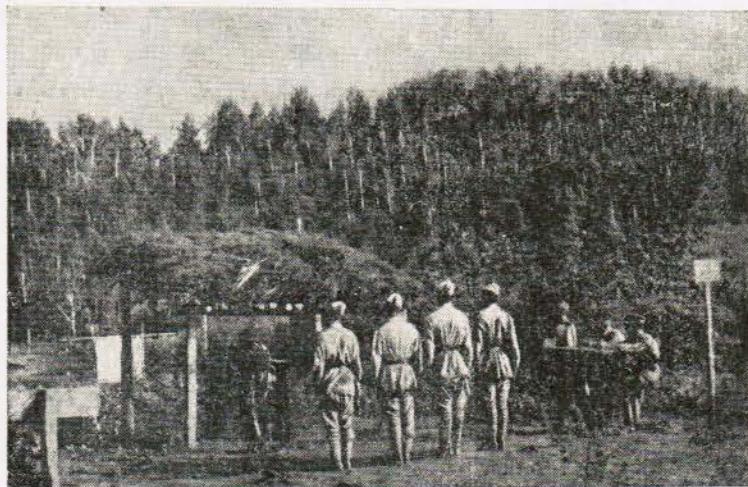


Начальник Учебного Отдела
Подполковник Ермаков В. Ф.

В связи с этими заданиями большая работа выпала на долю общеобразовательного цикла. Учебная нагрузка преподавателей общеобразовательных дисциплин возросла во много раз.

Эта группа инструкторов просла в школе 11-месячную подготовку и показала хорошие результаты по усвоению всех дисциплин. Поло-

для самолета Ил-2, а в дальнейшем за 45 дней подготовить еще несколько сот. Школа никогда не готовила воздушных стрелков. Опыта такого не было.



Учебная стрельба в лагерях

Краткосрочность подготовки кадров, которые сразу с прибытием в часть приступят к боевой работе, требовала хорошей организации, наличия в достаточном количестве учебного имущества и боевого оружия и отличной методики преподавания. Времени на перестройку не было. Фронт требовал кадров. Наша армия готовилась к зимнему наступлению на Сталинградском фронте.

Для ведения занятий были выделены опытные преподаватели и инструктора.

Подготовка первой и второй групп воздушных стрелков дала хорошую практику преподавательскому и инструкторскому составу и обогатила школу опытом подготовки новых кадров.

В течение 1942 года школа готовила техников по вооружению, пиротехников, механиков по вооружению, пиromехаников, инструкторов практического обучения, стрелков авиавооружения и воздушных стрелков для самолета Ил-2. Это разнообразие предъявило более высокие требования к школе, чем в 1941 году.

За год школа дала фронту не одну тысячу различных специалистов, которые и на земле и в воздухе участвуют в разгроме немецких захватчиков.



Стрельба из люковой пулеметной установки

Наряду с основной работой по подготовке кадров для фронта, школа в 1942 году оказывала большую помощь колхозам и совхозам Ишимского района в уборке военного урожая. По выходным дням личный состав убирали с площади колхозов и совхозов 2375 гектаров с/х культур; произведен был ремонт 12 автомашин, 2 комбайнов, 3-х тракторов и других с/х машин.

Со своего подсобного хозяйства школа собрала 400 тонн картофеля, 300 тонн капусты и много других овощей.

С огромным энтузиазмом весь личный состав участвовал в кампаниях по подписке на государственный военный заем, по сбору средств и вещей в фонд обороны.

В 1941 году весь личный состав школы подписался на государственный заем З пятилетки на сумму 625.305 рублей, в 1942 году — на сумму 793.250 рублей и в 1943 году — на 836.800 рублей. За 2% года Отечественной войны в фонд обороны страны личный состав из своих сбережений внес 2.235.062 рубля.

День 29 апреля 1943 года войдет в историю училища, как день большой радости и неописуемого энтузиазма. В этот день личный состав получил телеграмму Великого Вождя народов тов. СТАЛИНА с благодарностью за собранные средства в фонд обороны.

Текст телеграммы:

„Москва 1456-54-28/4 2359. Высшая правительственная. 2 адреса. Ишим, Омской области, часть 48. Начальнику части Инженер-подполковнику тов. НИКИФОРОВУ. Копия зам. начальника части по политчасти майору тов. ПАЗЕНОК.

Передайте личному составу № 48, собравшему 1.237.859 рублей в фонд обороны Союза ССР и 45.299 рублей на строительство танковой колонны, мой боевой привет и благодарность Красной Армии“.

И. СТАЛИН.

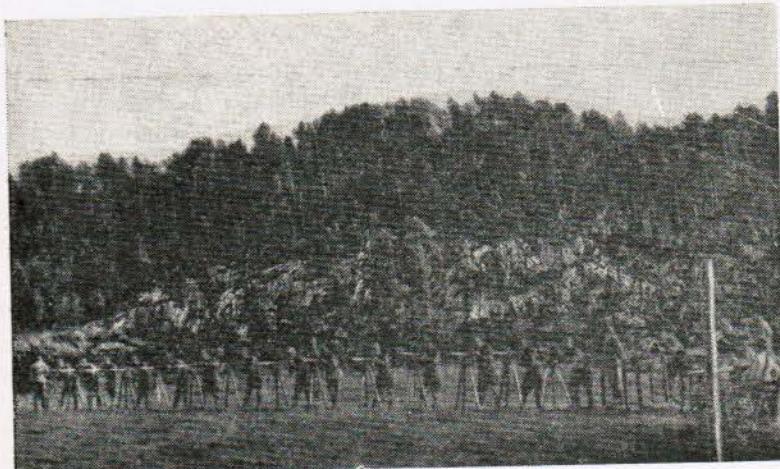
Введение единонаучения потребовало от партийно-комсомольского аппарата более активной работы по воспитанию личного состава. Выражением активизации внутрипартийной работы явился рост партийно-комсомольской организации школы. В 1942 году принято в ВКП(б) — 107 чел. и в Комсомол — 376 чел.

Победы наших войск на Сталинградском фронте воодушевляли курсантов и командиров на новые достижения в работе.

В новый 1943 год школа вступила умудренная опытом полутора лет работы в военных условиях, закаленная в борьбе за преодоление трудностей и готовая к выполнению любых заданий Партии и Правительства.

4-го февраля 1943 г. был получен приказ НКО о переформировании школы в училище. Это мероприятие было вызвано необходимостью обеспечить потребности частей и ВУЗ'ов ВВС КА в техниках по вооружению, так как средний технический состав для службы вооружения не готовился школой с 1940 года. Те кадры технического состава, которые были выпущены до этого года, полностью были поглощены авиацией до войны. Война поставила авиацию на одно из первых мест в общей системе вооруженных сил, предъявила к авиации еще более широкие требования. Авиация росла из месяца в месяц и требовала все новых и новых кадров.

На училище ложилась новая почетная задача. Переименование школы в училище вызвало среди постоянного и переменного состава большой подъем. Возрастали и требования ко всему составу.



Тренировка в наводке

ной мере этому способствовало введение новых знаков различия—погоны. Офицеры и курсанты приободрились, подтянулись и повысили свою требозательность к себе и к младшим по званию.

Общее улучшение порядка дало возможность в последующие месяцы лучше справляться с тем большим потоком нового пополнения курсантов, который начал прибывать в июне на курсы воздушных стрелков.

Потребовалось создание лагеря для боевой подготовки воздушных стрелков. В лагере была создана хорошая учебная база. Были выделены лучшие преподаватели и инструктора. К ведению практических занятий были привлечены отличники из числа курсантов отделения подготовки заместителей старших техников авиаэскадрилий по вооружению. Близость всех учебных объектов позволила рационально распределить учебное время.

Преподавательский и инструкторский состав в лагерях проделал большую работу по улучшению методики обучения воздушных стрелков. Результаты с каждым выпуском

Все почувствовали, что необходимо еще выше поднять качество подготовки специалистов для фронта. Было обращено большее внимание на качество преподавания и внедрение в учебный процесс еще большего порядка и организованности.

Уже в первые месяцы после переформирования отмечалось улучшение всей работы. В значитель-



Воспитанник училища старший техник-лейтенант Гаврилов Б. С.

начали резко повышаться. Курсанты научились быстро определять дистанцию и прицеливаться в 2-4 секунды. Качество выполнения стрельб повысилось. Был приобретен настоящий опыт наземной подготовки воздушных стрелков.

В мае месяце училище выпустило новую группу офицеров, прошедших курсы усовершенствования заместителей инженеров и старших техников. В августе месяце были выпущены заместители старших техников и пиротехники, а в октябре — механики и пиromеханики. Все эти выпускники отличаются значительно повышенным качеством подготовки. Введенная в начале года стажировка механиков дала возможность ознакомить курсантов с условиями боевой обстановки, привить им науки практической работы в этих условиях, проверить их подготовку и устранить выявленные недочеты.

Наряду с основной учебной работой училище приняло в августе месяце участие в смотре художественной самодеятельности частей и школ ВВС Сибирского военного округа и в спортивных соревнованиях.

В смотре художественной самодеятельности приняло участие 80 чел. курсантов, сержантов и офицерского состава. Зрители и жюри отметили глубокое содержание и высокое мастерство исполнения всех основных номеров программы. Училище заняло первое место по художественной самодеятельности среди всех частей и школ ВВС СибВО.

Спортсмены училища приняли участие в спартакиаде по легкой атлетике, гимнастике, футболу, баскетболу и волейболу на первенство среди частей и школ ВВС СибВО, где заняли первое место, получив грамоту и переходящий приз от Командующего ВВС СибВО.

Выполняя задание Командующего округом, училище посеяло и посадило в 1943 г. 233 га зерновых и огородных культур и снимает богатый урожай.

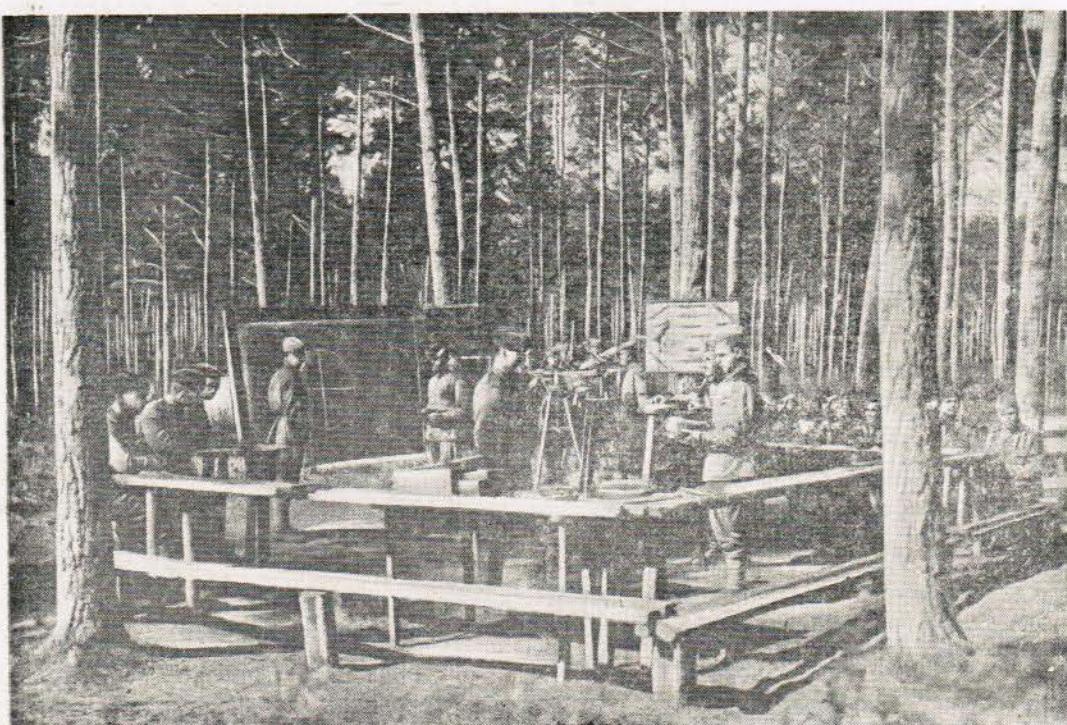
Замечательные победы Красной Армии летом 1943 года вдохновили весь личный состав на улучшение подготовки кадров. Выражением этого патриотизма явился невиданный для училища рост партии. За 8 месяцев 1943 года принято в ВКП(б) 171 чел., в ВЛКСМ — 342 человека.

За двадцатипятилетнюю историю своего существования училище подготовило около 25 тысяч самых различных специалистов авиации. Почти одну треть из этого числа оно выпустило за два слишком года Великой Отечественной войны. Оно готовило летчиков сухопутных и морских, техников-эксплоатационников и техников по вооружению, инструкторов-летчиков и инструкторов-вооруженцев, механиков по вооружению и пиротехников, стрелков авиавооружения и воз-



Пом. Начальника училища по МТО
майор Филиппов М. В.

душных стрелков, усовершенствовало инженеров по вооружению и техников. Оно провело не один десяток различных сборов инженеров, техников, преподавателей, начальников специальной службы, конструкторов и работников промышленности. Нет



Учебные занятия в лагерях

ни одной авиационной части и склада, в которых не было бы воспитанников училища. Они работают на самых различных должностях, начиная от стрелка и кончая командирами крупных авиационных соединений. Смело, мужественно и беззаветно борются они с врагами Родины. **Многие из них прославили училище, завоевав мировую известность.** Ими гордится не только училище, но и вся наша страна.

Возникнув в дореволюционное время, училище сквозь многие годы пронесло и приумножило славные традиции русской авиации — высокую техническую культуру, строгую дисциплину и порядок, ненависть к врагам Родины, самоотверженность и геройизм в борьбе.

Мы должны быть глубоко благодарны ветеранам училища, которые разбудили в своей памяти славные воспоминания об училище и запечатлели их в этом скромном труде.

Мы должны быть горячо благодарны нашему Вождю — Маршалу Советского Союза тов. СТАЛИНУ, который сделал нашу авиацию надежной защитницей Родины и грозной силой для врагов.

Приложения

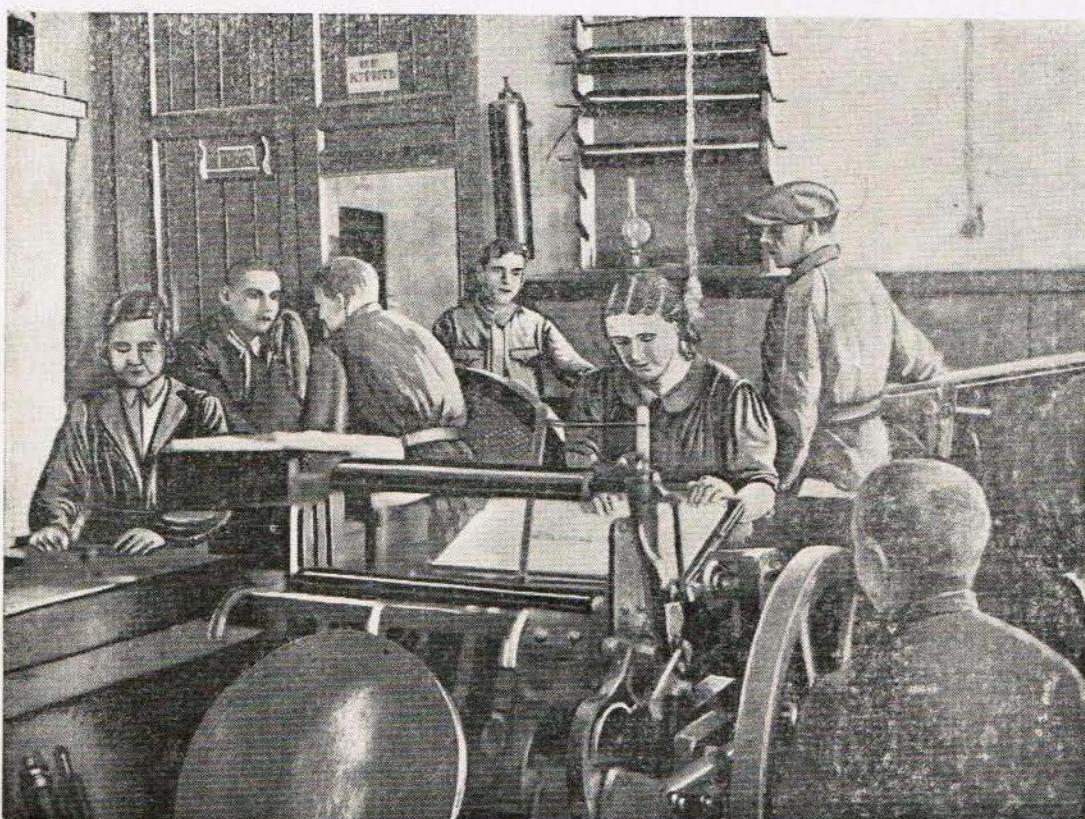


ИЗДАТЕЛЬСТВО

В 1935 году при училище было создано самостоятельное издательство, располагающее своей типографией и графическим бюро.

Необходимость создания издательства была вызвана потребностью обеспечения учебного процесса недостающими учебными пособиями по вопросам вооружения ВВС КА.

Учебные пособия, выпускаемые училищем, составляются преподавателями, хорошо иллюстрированы, конкретны по своему содержанию и изданы старательно и аккуратно.



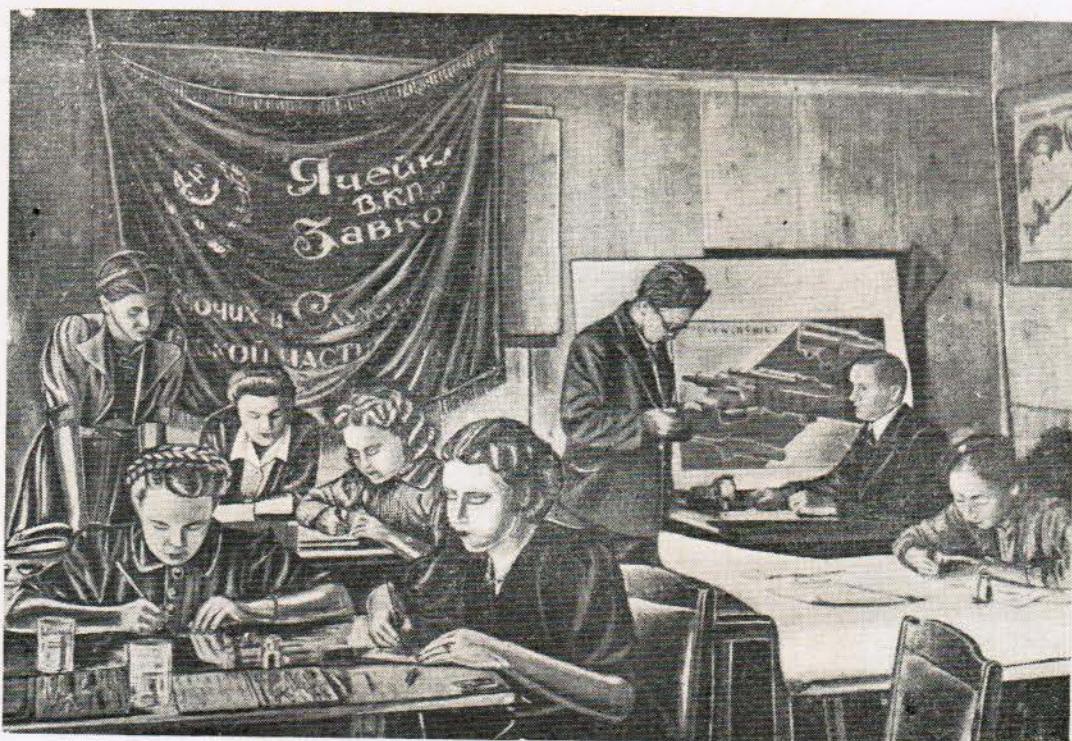
Печатный цех типографии (г. Ишим 1942 г.)

За период с 1935 по 1943 год училищем издано 92 учебных пособия по авиовооружению, получивших распространение во всех школах, училищах и строевых частях ВВС КА.

За качественное и своевременное выполнение заданий работники издательства имели неоднократные поощрения. Особенно отмечалась работа начальника графического бюро т. АНДРЕЕВА К. Г. и художника БЕСЩАПОВА Н. А.

В 1938 г. графическое бюро приступило к изготовлению оригиналов плакатов по материальной части вооружения ВВС для издания их массовым тиражом. Первой работой была серия плакатов по пулемету Шкас на 18 листах, изданная Воениздатом в 1939 г.

В дальнейшем эта работа продолжала расти и развиваться. В 1941 г. с приходом на работу в бюро художника БЕСЩАПОВА были введены новые приемы работы, дающие близкую к натуре объемную передачу изображаемых объектов.



Графическое бюро (г. Ишим 1943 г.)

Новый метод построения наглядных учебных пособий усилил их доходчивость и улучшил их внешний вид.

За период с 1938 по 1943 год графическое бюро изготовило 16 серий плакатов по вооружению ВВС в количестве 67 листов, получивших высокую оценку ВВС КА.

Наиболее ценные учебники и плакаты изданы в период Великой Отечественной войны.





РАЦИОНАЛИЗАТОРСКАЯ
и ИЗОБРЕТАТЕЛЬСКАЯ
РАБОТА

За период с 1933 по 1943 г. г. личным составом была проделана большая творческая работа по изобретательству и рационализации, выдвинувшая училище в число передовых военно-учебных заведений ВВС КА.

Основной работой изобретателей и рационализаторов является оснащение учебного процесса наглядными учебными пособиями по наиболее трудно усвоемым вопросам обучения переменного состава.

Реализация одобренных Комиссией предложений осуществляется в хорошо оборудованных мастерских училища. Целый ряд ценных макетов и приборов, созданных преподавателями, изготавляются мастерскими для снабжения других школ, училищ и строевых частей ВВС КА.

Работа по созданию новых наглядных учебных пособий (макеты, приборы, модели и т. д.), начатая в 1935 г. в г. Ленинграде, успешно развивается и в г. Ишиме.

На выставке наглядных учебных пособий в г. Москве в 1940 г. училище заняло первое место, что отмечено приказом Начальника ВВС КА за № 0305 от 27 XI 1940 г. Из числа представленных на выставку учебных приборов и макетов 52 экспоната были приняты для снабжения всех военно-учебных заведений ВВС КА, а авторы награждены ценностями подарками.

Наряду с работой по обеспечению учебного процесса, изобретатели и рационализаторы училища внесли много ценных предложений по усовершенствованию материальной части вооружения ВВС КА.

Работы изобретателей т. т. РЯБИНИНА, ПЕРЕВЕРЗЕВА, АФАНАСЬЕВА, ГАВРИЛОВА, КОНЬКОВА, СЕМЕНОВА, МИТИНА, ЛИТВИНОВА, и других одобрены ГУ ВВС КА.

Только за последнее десятилетие, с 1933 по 1943 г., изобретатели и рационализаторы училища дали 5282 ценных предложения.

Педагогическим составом училища проделана большая научно-исследовательская работа по вопросам теории и практики авиационного вооружения. В училище постоянно обращались за консультациями, рецензиями и за оказанием технической помощи, как центральные военные и гражданские организации, так и строевые авиационные части.

Личный состав проводил большую работу по инспектированию и обучению строевых частей эксплуатации новых видов объектов вооружения, по консультированию и рецензированию новых руководств, наставлений и изобретений в области авиационного вооружения.

В 1939 г. и в 1941 г. училище занимало первое место в АВО по рационализаторской и изобретательской работе (приказы по АВО за № 47 от 14 VI 1939 г. и за № 75 IV 1941 г.).

Рационализаторы и изобретатели училища в дни Великой Отечественной войны не теряют связи с авиационными частями Действующей Красной Армии и на их опыте продолжают совершенствовать и укреплять оборону нашей любимой Родины.





Переходящий приз АВО
по легкой атлетике
1937 г.

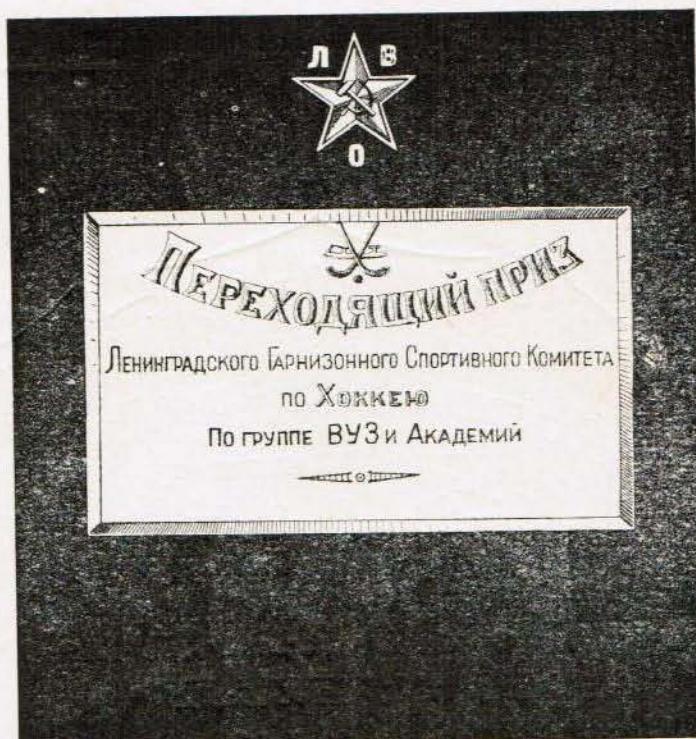


ФИЗКУЛЬТУРА И СПОРТ

За все 25 лет существования училища большое внимание уделялось развитию физической культуры и спорта среди переменного и постоянного состава.

— „Сила и мощь нашей Красной Армии складывается из многих элементов, в ряде которых физическая подготовка занимает не последнее место“. Эти слова Маршала Советского Союза т. ВОРОШИЛОВА практически внедрены в жизнь курсантов и офицеров части.

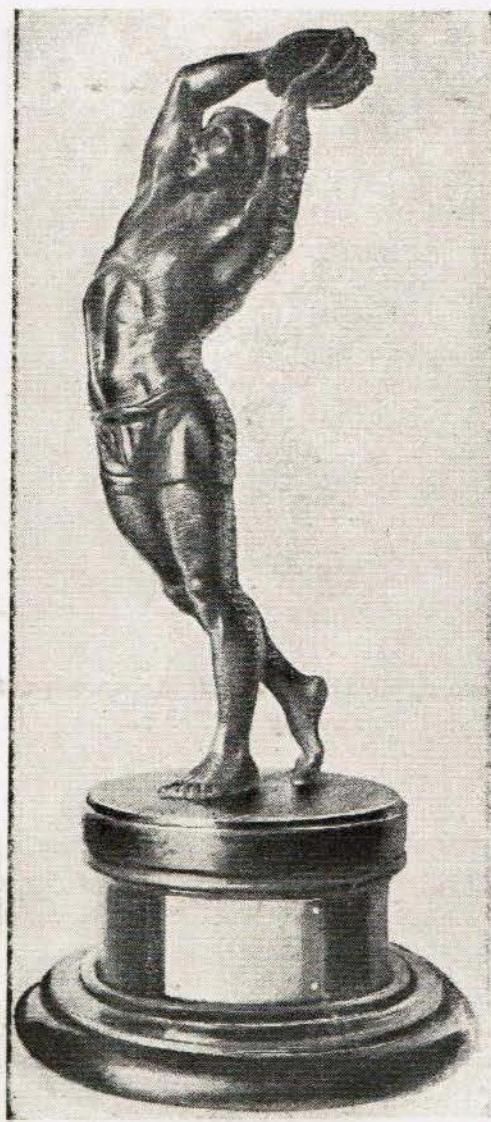
Неоднократно училище занимало первые места по различным видам спорта, как в ЛВО и СибВО, так и среди ВУЗ'ов ВВС КА.



В 1935 году Народный Комиссар Обороны СССР наградил училище за хорошую постановку физкультурной работы спортивным инвентарем, стоимостью более чем в 70.000 рублей.

За достижения по физкультуре и спорту и за победы на спортивных соревнованиях училище имеет свыше 30 призов и грамот, часть из которых воспроизводится в настоящей книге.

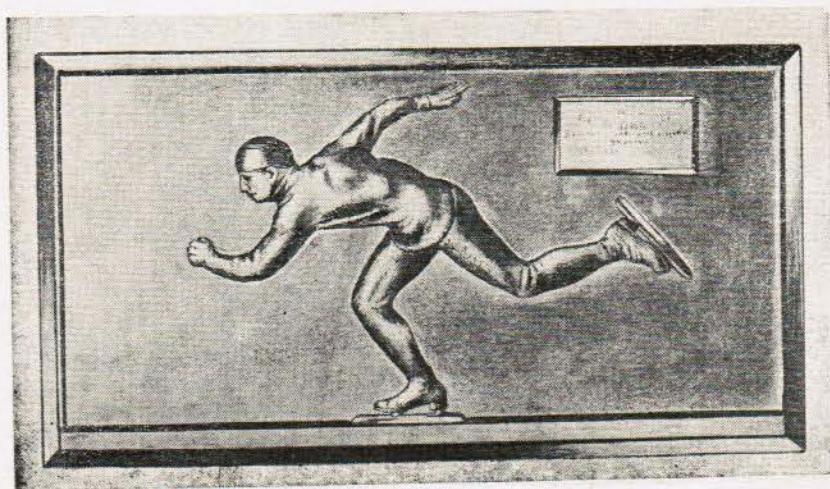




Переходящий приз ЛГСФК за гарнизонное первенство между ВУЗ'ами по военному многоборью 1927-1928 г.



Переходящий приз Ленинградского речного
яхт-клуба 1927 г.



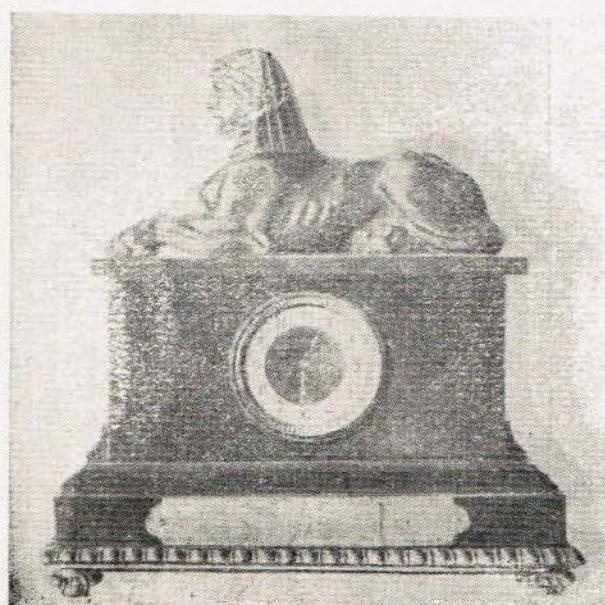
Переходящий приз СКЛГ за командное первенство по
конькам с 1929 г. по 1931 г.



Переходящий приз окружных соревнований ЛВО по водному спорту для высшего и старшего начсостава 1933 г.



Переходящий приз Ленинградского Совета Профессиональных Союзов за общее первенство ВУЗ ЛВО по физкультуре и спорту с 1927 по 1929 г.



Переходящий приз ЛГСФК за командную стрельбу начсостава из 3-х линейной винтовки с 1929 по 1932 г.



Переходящий приз АВО за зимнее первенство по плаванию с 1931 по 1933 г.

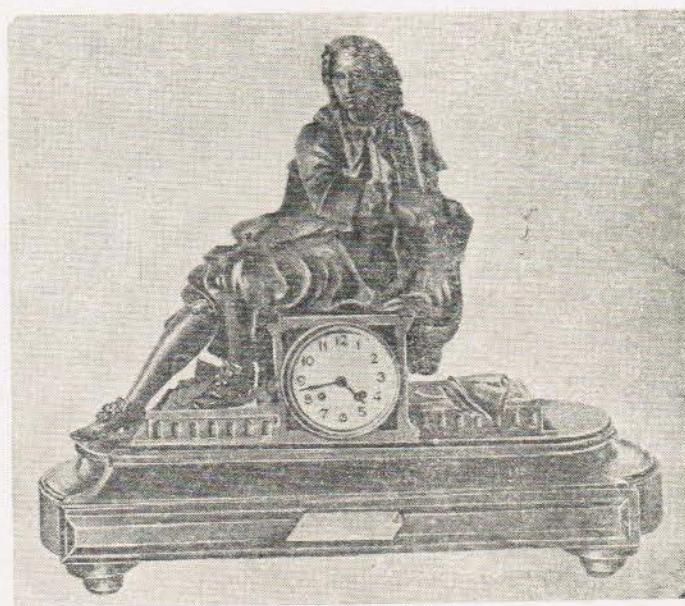


Переходящий приз Петроградского Райсовета за первенство по легкой атлетике с 1928 по 1930 г.

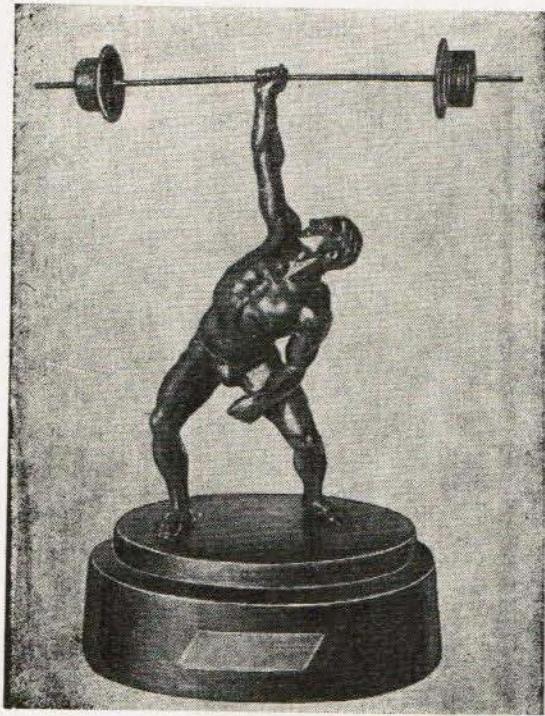


Переходящий приз Ленинградского
Совета Профессиональных Союзов
по водному спорту 1936 г.

Приз Петроградского Райсовета
за первенство по легкой атлетике
1935 г.



Переходящий приз АВО за командную стрельбу
начсостава из 3-х линейной винтовки 1934 г.



Переходящий приз ЛГСФК за первенство по военному многоборью 1937 г.



Переходящий приз АВО по хоккею
1934 г.



Приз АВО за достижения по легкой атлетике
1940 г.



Переходящий приз спартакиады ЛВО по футболу от Ленинградского Областного Совета физической культуры 1933 г.



Переходящий приз по теннису ЛВО 1940 и 1941 г.



Переходящий приз ЛВО за командную стрельбу из 3-х линейной винтовки 1939 г.

Приложение

Краткий перечень исторических дат

2-го Ленинградского Военного Авиационно-Технического Училища
1918—1943 г. из исторического формуляра Училища

№ № по пор.	Периоды	НАИМЕНОВАНИЕ УЧИЛИЩА	Место расквар- тирования
1	1918 г.	Народная Социалистическая школа Красного Воздушного Флота	г. Гатчина
2	1918—1921 г.	Егорьевская школа авиации Рабоче-Крестьянского Красного Воздушного Флота РСФСР	г. Егорьевск
3	1921—1922 г.	Теоретическая школа авиации РККА ВФ РСФСР	г. Егорьевск
4	1922—1924 г.	Военная школа Красного Воздушного Флота	г. Егорьевск
5	1924—1929 г.	Военно-Теоретическая школа Красного Воздушного Флота	г. Ленинград
6	1929—1931 г.	Военно-Теоретическая школа летчиков ВВС РККА	г. Ленинград
7	1931 г.	Военно-Теоретическая школа летчиков ВВС РККА имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ленинград
8	1933 г.	5-я Военная школа авиационных техников ВВС РККА имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ленинград
9	1933—1938 г.	5-я Военная школа техников по вооружению ВВС РККА имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ленинград
10	1938—1941 г.	2-е Ленинградское Военное Авиационно-Техническое Училище имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ленинград
11	1941 г.	2-я Ленинградская Военная Авиационная школа авиамехаников имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ишим
12	1943 г.	2-е Ленинградское Военное Авиационно-Техническое училище по вооружению имени Ленинского Краснознаменного Комсомола	г. Ишим



Содержание

стр.

Введение (1910 г.)	1
Авиационный отдел при Офицерской Воздухоплавательной школе и Гатчинская Военная Авиационная школа (1911—1917)	5
Гатчинская Народная Социалистическая школа авиации (1917—1918)	19
Егорьевская школа авиации Рабоче-Крестьянского Красного Военного Воздушного Флота РСФСР (1918—1924)	25
Военно-Теоретическая школа летчиков ВВС РККА (1924—1933)	39
Школа—кузница кадров вооруженцев (1933—1941) . .	49
Участие училища в войне с белофиннами (1939—1940) .	63
Боевая работа школы в начале Великой Отечественной войны (1941)	67
Училище в годы Великой Отечественной войны . . .	75

ПРИЛОЖЕНИЯ

Издательство (1935—1943)	93
Рационализаторская и изобретательская работа (1933—1943)	95
Физкультура и спорт (1933 — 1943)	97
Краткий перечень исторических дат (таблица) . .	

РЕДАКЦИОННАЯ КОМИССИЯ

Председатель —

Зам. Нач. Училища по политчасти
Майор ПАЗЕНОК С. М.

Члены:

Инженер-подполковник

МОРДВИНОВ А. А.

Подполковник АЛЕКСЕЕВ М. Н.

Подполковник КАЗАКОВ А. Я.

Капитан ЭЛЬКИН И. Л.

Инженер-капитан ЛИТВИНОВ В. С.

Техническая редакция
и оформление книги —

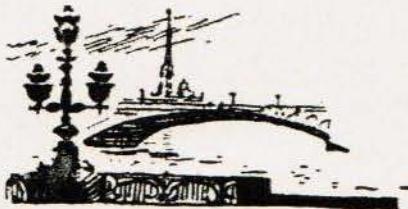
ЛЕСЮИС Н. Е.

Корректура — ЛЕСЮИС Н. Е.

Художники:

Обложка, титульный лист, виньетки,
портреты Вождей и Героев Советского
Союза — БЕСЩАПОВ Н. А.

Портреты — АНДРЕЕВ К. Г.



Сдана в производство 15.Х.1943 г. Подписана к печати 20.Х.1943 г.

Выпущена в свет 2.XI.1943 г. Печатных листов — 13,5 + 28 вклад.

Г 91225 Заказ № 221



