

В начале 1930-х годов аэроклубы стали основной формой подготовки лётных кадров в структуре оборонного общества «Осоавиахим». Для обеспечения выполнения их работы требовались лётчики-инструкторы, задача подготовки которых была возложена на лётные школы. Свой вклад в выполнение этой задачи внесла и Ульяновская краевая школа пилотов Осоавиахима им. т. Молотова, которая открылась в 1931 году и работала до осени 1945 года.

Ульяновская лётная школа



В учебном классе. 1935

В августовском номере ульяновской газеты «Пролетарский путь» была опубликована статья, в которой освещалось важное для города событие: «17 августа прибыла в Ульяновск краевая авиационная школа гражданской авиации. Школа существует уже второй год и находилась до сих пор непосредственно в Самаре <...> Из-за неимения в Самаре подходящего земельного участка для аэродрома школу решили перевести в Ульяновск, где имеются налицо все условия для авиационной школы. Были и другие причины перевода: центральный совет ОСО решил создать кузницу кадров для гражданской воздушной флотилии на родине Ильича». В статье сообщалось о том, что в школу будет приниматься молодежь с 1906 по 1911 год рождения. Преимущество при приёме отдавалось рабочим и колхозникам, программа обучения рассчитана на шестимесячный срок.

Первый набор курсантов в лётную школу (3 группы по 15 человек) производился в начале октября. Занятия начались 15 октября. В связи с отсутствием аэродрома сначала они велись только теоретически и нерегулярно. Первым начальником лётной школы был назначен тов. Бугаенко,

комиссаром – тов. Каретников. Для размещения школы были выделены лучшие здания по улице Гимова. Штаб и учебная часть находились в доме № 1 (ныне в нём музыкальное училище), общежитие курсантов – в доме № 3 (ныне Дворец бракосочетания). Во дворе этих зданий располагались гараж, вещевой, технический и продовольственный склады. Здесь же были и три жилых дома для лётно-технического состава школы. Перед руководством школы стояла неотложная задача: строительство аэродрома. Для этого Горсовет выделил большой участок за рекой Свягой, за околицей Конно-Подгородной слободы (к югу от Московского шоссе). Строительство аэродрома было закончено в середине ноября 1931 года. Первый ангар для размещения самолётов был построен к 1 декабря 1931 года, а второй – в начале января 1932 года.

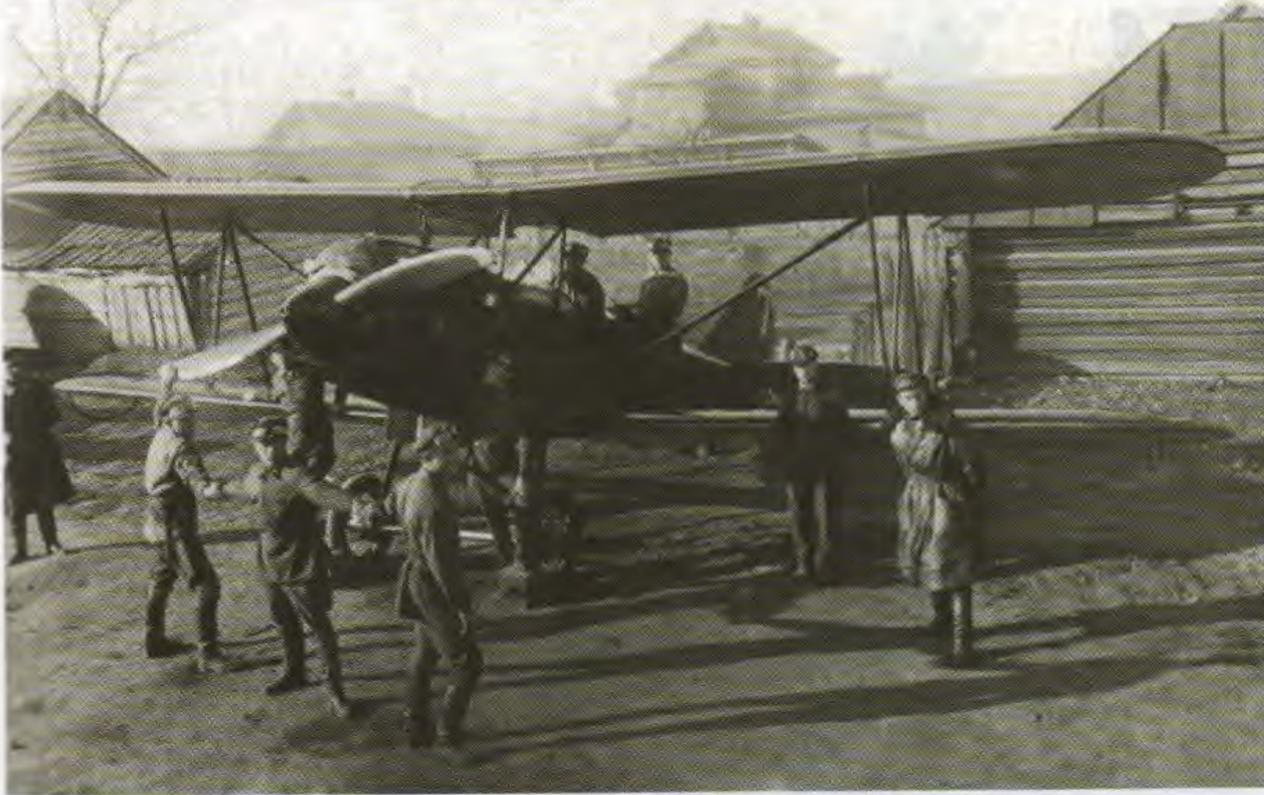
19 ноября 1931 года газета «Пролетарский путь» опубликовала призыв «Все на аэродром» и приветствие Ульяновского горкома ВКП(б): «В день открытия лётной школы городской комитет ВКП(б) передаёт пламенный большевистский привет лётному составу школы, рабочим и трудящимся города, принимавшим активное участие в организации и строительстве

школы. Открытие лётной школы в городе имеет огромное значение в деле развития гражданской авиации, в деле развития высокой техники и является большим вкладом в социалистическое строительство и укрепление обороноспособности СССР».

Это знаменательное событие произошло на построенном для школы аэродроме при большом скоплении горожан. На следующий день, 20 ноября 1931 года, в газете «Пролетарский путь» появился заголовок: «Авиашкола открыта. Митинг на аэродроме». Вот как в ней описывалось открытие лётной школы:

«С утра потянулись к Свяге колонны воинских частей, рабочих городских предприятий, общественных организаций и студентов техникумов. <...> К 11 часам аэродром заполняется демонстрантами. Против них шеренга самолётов. Стрекот моторов привлёк всеобщее внимание. Тысячи глаз впились в аэропланы. Плавно один за другим отрывались самолёты от земли, забирали высоту. С напряжённым вниманием следили все за фигурными показательными полётами».

Набор следующих трёх групп курсантов школы был осуществлён во второй половине декабря 1931 года после перевода в Улья-



↑ Запуск двигателя в лётной школе. 1934

новск Пензенской лётной школы (1928–1931), которая вошла в состав Ульяновской краевой школы пилотов Осоавиахима.

Становление Ульяновской лётной школы проходило в трудные годы для молодой Советской республики. Не хватало самолётов для организации лётной работы, были проблемы с комплектованием преподавательского и технического состава, финансированием школы. Проблемы школы были отражены в акте проверки комиссией Ульяновского ГК ВКП(б) в феврале 1932 года. Там говорилось: «Практически все инструкторы не имеют опыта лётной работы. Технический состав теоретически и политически безграмотен. Руководящий состав – пом. нач. школы по учебно-лётной части, хороший крепкий работник, хороший лётчик, но имеет недостаточные организационные способности. <...> Техническая часть находится в состоянии, не соответствующем требованиям. Самолёты имеют большие налёты, причём 2 машины по количеству сделанных часов (600 ч.) вылетали свой срок и пущены в работу ещё на 100 ч. после капитального ремонта. <...> Плохо обстоит дело со стиркой белья, есть вшивость. Слабо работает санитарная часть. <...> Финансовое положение школы крайне тяжёлое.

Комиссия приняла решение: согласиться с отзывом Нач. школы т. Бугаенко в распоряжение Авиаотдела ЦС Осоавиахима, освободить т. Каретникова от обязанности комиссара школы и назначить на должность начальника и комиссара школы Степанова. Наркомат по военным и морским делам обещал Ульяновскому ГК ВКП(б) выделить для лётной школы: «3 самолёта ФД-ХІ; самолёт ФС-IV; 2 новых самолёта П-2 с мотором М6; 2 самолёта У-1».

Ульяновский горком выпустил распоряжение о новом наборе в Ульяновскую лётную школу, исключительно из «комсомольцев, имеющих не менее двухлетний производственный стаж и образование не ниже 7-ки в возрасте от 18 до 27 лет».

В августе 1932 года прошла очередная проверка школы, и снова горком партии указал в акте на недостатки. Комиссия предложила ЦС Осоавиахима снять Степанова с должности начальника школы, снабдить школу запчастями; выделить сверх сметы средства в размере 150.000 руб. на выравнивание аэродрома и другие нужды.

По результатам инспектирования лётной школы было принято постановление бюро Ульяновского горкома партии, где говорилось о необходимости скорейшего завершения строительства лётной школы, «об отпуске централизованных фондов питания по нормам, установленным для Авиашколы, и об отпуске денежных сумм в размерах, обеспечивающих нормальную работу», «о передаче дома № 3 по улице 25 Октября лётной школе исходя из необходимости обеспечения лётной школы 15-ю квартирами».

С сентября 1932 года начальником-комиссаром школы стал Г.И. Константинов, член ВКП(б) с 1919 года, доброволец Красной армии, кавалер ордена Красного Знамени. Георгий Иванович руководил школой с 1932 по 1937 год и проявил себя хорошим организатором, умело подбирал кадры, сам преподавал одну из дисциплин. При нем в феврале 1933 года состоялся первый выпуск курсантов лётной школы.

Весной 1932 года в Ульяновске открылся I Всесоюзный авиационный техникум Центрального Совета Осоавиахима с двухгодичным сроком обучения. Он размещался в здании

ликвидированного тракторного техникума им. К. Либкнехта (бывшее ремесленное училище Орлова-Давыдова). Занятия в авиатехникуме начались 15 апреля 1932 года и велись по программе для младших авиатехников ВВС РККА. А уже в сентябре 1932 года бюро Ульяновского горкома партии приняло решение: «Считать вполне целесообразным постановку вопроса перед ЦС Осоавиахима о слиянии в единый авиакомбинат при едином бюджете и руководстве, с непосредственным подчинением ЦС». Приказом ЦС Осоавиахима 5 ноября 1933 года I Всесоюзный авиатехникум и Ульяновская краевая школа пилотов были преобразованы в Объединённую школу пилотов и авиатехников. Начальником-комиссаром Объединённой школы был назначен Г.И. Константинов. Помощником по политической части назначен Г.Н. Фёдоров.



↑ Школа лётчиков. 1933

В 1931–1933 годах школа готовила пилотов, а с 1933 года – инструкторов-лётчиков и авиатехников. По особой программе велась подготовка инструкторов-лётчиков-парашютистов. Под руководством Константинова значительно улучшился учебный процесс в школе, дисциплина, условия обучения и жизни курсантов.

Положительные изменения отражены в рапорте Г.И. Константинова к 15-й годовщине Октябрьской революции (7 ноября 1932 г.): «Самолётный парк увеличен втрое, моторный парк – вчетверо, количество учеников – вдвое. Аэродромное строительство в отношении ангара и комендатуры закончено, сдано электрическое освещение на аэродроме. Заканчиваются строительство масловодогрейки и водоёмного здания. Построены мастерские по ремонту моторов. Открываются столовые для начсостава и учлётов, свой клуб и



С товарищами и инструктором. 1937

библиотека. Полностью оборудовано общежитие для курсантов».

18 мая 1935 года на центральном аэродроме столицы проходил демонстрационный полёт восьмимоторного пассажирского самолёта-гиганта АНТ-20 («Максим Горький»). В сопровождение АНТ-20 выделили два самолёта: двухместный Р-5 и истребитель И-5, который должен был во время съёмки летать рядом с АНТ-20, чтобы зрители могли увидеть разницу в размерах. Во время сопровождения пилот истребителя начал выполнять фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от АНТ-20. В результате при исполнении лётчиком И-5 мёртвой петли произошло столкновение самолётов. Погибло 49 человек. Эта трагедия потрясла всю страну, в том числе сотрудников и курсантов лётной школы. 22 мая в лётной школе прошло общее закрытое партийное собрание с

повесткой дня «О катастрофе самолёта им. «Максим Горький»». Докладчиком был Константинов. На собрании присутствовало 92 человека. В постановлении было сказано: «Заслушав информацию о подробностях гибели гиганта воздушного флота – самолёта «Максим Горький», героически погибшего экипажа, <...> собрание ОШПиА вместе с выражением глубокой скорби <...> не может не отметить чувство не менее глубокого возмущения бесцельностью этих жертв, вызванных грубейшей недисциплинированностью одного из лётчиков воздушного флота».

В продолжение решений этого собрания 4 июня состоялось общее закрытое партийное собрание ОШПиА, на котором было принято решение «О сборе средств на самолёты-гиганты». Работники школы перечислили на постройку самолётов однодневный заработок.

2-я эскадрилья 92-го полка. В центре (высокий) стоит И.Ф. Якурнов



Лётная школа и её командование оказали действенную помощь в организации аэроклуба в Ульяновске. Подготовка к его открытию началась в мае 1935 года, когда горком ВКП(б) вынес решение о создании в Ульяновске аэроклуба. Первым его начальником стал Г.И. Константинов.



Выпуск. Ульяновск. 1935

В 1936 году начальником аэроклуба был назначен лётчик А.С. Караганов. При аэроклубе работали лётно-техническая, планерная, парашютная и авиамодельная секции, секция стрелковой и массовой клубной работы. К началу 1938 года аэроклуб был полностью сформирован материальной частью, кадрами, он открылся в начале 1938 года. Его начальником был назначен инструктор-лётчик лётной школы А.Ф. Молчанов, начальником штаба – лётчик А.С. Караганов. 30 декабря 1938 года аэроклуб выпустил свой первый отряд молодых пилотов. В этом выпуске был и наш земляк, будущий Герой Российской Федерации И.В. Аверьянов.

К середине 1930-х годов улучшилась политико-воспитательная работа среди курсантов лётной школы. Значительно поднялся уровень преподавательского состава, школа стала важным методическим центром авиации Осоавиахима СССР. На её базе регулярно проводились учебно-методические сборы начальников и комиссаров, помощников по лётной подготовке, старших инженеров аэроклубов.

И.Ф. Якурнов, выпускник Ульяновской лётной школы 1938 года, лётчик-штурмовик, Герой Советского Союза, вспоминал: «Школа была очень солидная, порядок был исключительный. Где бы я ни был потом, такого порядка не встречал нигде. За один год мы освоили ночные полёты, прошли военную подготовку, топографию, теорию бомбометания,

практику воздушной стрельбы и получили звание инструкторов-лётчиков Осоавиахима».

Ф.Ф. Прокопенко, выпускник Ульяновской лётной школы 1936 года, лётчик-истребитель, Герой России:

«Организация учебного процесса, оборудование аудиторий по тем временам отвечали наивысшему уровню. Изучение материальной части (самолёт, двигатель) преподавалось с наглядным разъяснением процессов работы. Много было наглядных пособий в плакатах, чертежах».

Несмотря на значительные успехи в работе лётной школы, трагические события 1937 года не обошли её стороной. Вот как об этом пишет ульяновский исследователь её истории В.А. Гуркин, редактор книги «Воспоминания» выпускника Ульяновской объединённой школы пилотов и авиатехников Ивана Федотовича Якурнова.

«Весной 1937 года на одном из партийных собраний школы в ходе обсуждения письма Сталина о создании нового учебника истории ВКП(б) возникла дискуссия. Инициатором её был лётчик-инструктор, командир отряда Михаил Галашев, который спросил, по каким материалам они будут изучать с курсантами историю партии до издания нового учебника <...>. Также он выразил сомнение в том, что новые авторы, которые не были сами очевидцами событий 1917 года, смогут написать точнее, чем прежние авторы <...>. Спустя три месяца, в разгар кампании по поиску врагов народа, проверяющий из горкома расценил вопросы, заданные Галашевым, как троцкистские. Без согласования с парткомом школы Ульяновский ГК ВКП(б) принял решение об исключении Галашева из партии. Попытка начальника школы Георгия Ивановича Константинова заступиться за своего опытного инструктора привела к тому, что и он был также исключен из партии, через месяц снят с должности и арестован. В последующем были арестованы 25 сотрудников школы. Мы не знаем судьбы большинства арестованных сотрудников школы, но что касается Галашева и Константинова, то удивительным образом, просидев почти два



↑ А.П. Ерофеевский (сидит в центре)

года в следственном изоляторе НКВД, они были освобождены за отсутствием события преступления».

Осенью 1937 года руководство Осоавиахима назначило начальником лётной школы полковника Евгения Степановича Пристрома, участника Гражданской войны. В 1946 году ему было присвоено звание генерал-майора авиации. По словам Пристрома, руководство Осоавиахима направило его в Ульяновск на 6–7 месяцев, чтобы он навел порядок в Ульяновской лётной школе.

В марте 1939 года начальником школы был назначен майор Михаил Иванович Веденин. В 1940 году он был назначен на ответственный пост в Военной академии командно-штурманского состава ВВС Красной армии. Награждён орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени.

Осенью 1939 года начальником школы был назначен полковник Вольдемар Урус. Он был опытным лётчиком и имел награды: орден Красного Знамени и орден Красной Звезды. Урус хорошо знал методику обучения лётчиков, владел техникой пилотирования на всех самолётах, имевшихся в школе. Командовал школой почти пять лет. При нем началась подготовка лётчиков-истребителей. 5 ноября 1940 года Ульяновская лётная школа была передана Народному комиссариату обороны для подготовки лётчиков-истребителей и лётчиков-штурмовиков и получила новое

наименование: Ульяновская военная авиационная школа пилотов. В этом статусе школа работала до осени 1945 года. За время своего существования лётная школа подготовила тысячи лётчиков-истребителей, лётчиков-инструкторов для аэроклубов, лётчиков-парашютистов, авиатехников и авиамехаников. По неполным данным, 57 воспитанников школы удостоены звания Героя Советского Союза, один выпускник удостоен звания Героя Российской Федерации (за боевые заслуги в Великой Отечественной войне), два выпускника удостоены звания Героя Социалистического Труда. Среди них наши земляки: Борис Павлович Алексеев, Николай Семёнович Герасимов, Георгий Данилович Гуслев, Африкант Платонович Ерофеевский, Николай Степанович Паничкин, Анатолий Васильевич Самочкин, Василий Павлович Сергеев, Иван Федотович Якурнов. Среди бывших воспитанников школы есть заслуженные военные лётчики СССР, лётчики-испытатели, заслуженный пилот гражданской авиации, чемпионы мира по высшему пилотажу, авиационные судьи международного класса.

Имена героев Ульяновской лётной школы увековечены на стеле памятника лётчикам – выпускникам Ульяновской школы пилотов, который был установлен на Западном бульваре Ульяновска.

Виктор Будкевич,
краевед

Источники:

1. Прокопенко, Ф.Ф. Вся жизнь в авиации / Ф.Ф. Прокопенко. – Москва: Изд. Группа «Бедретдинов и Ко», 2006.
2. Якурнов, И.Ф. Воспоминания / И.Ф. Якурнов. – Ульяновск: обл. типография «Печатный двор», 2012.
3. Вотинцев, А.С. В небе Ульяновска / А.С. Вотинцев, А.Д. Фёдоров. – Саратов, 1984.

4. Ульяновская авиационная энциклопедия / Липатова Н.В., Прокопенко С.А. / Ульяновск: НИИ экономики, истории и культуры Ульяновской области, 2017.

5. Газета «Пролетарский путь», 1931 год, Ульяновск.

6. Постановление Совета народных комиссаров Союза ССР «О военно-воздушных силах Красной армии» № 2265-977сс 5 ноября 1940 г.

7. ГАНИ, фонд 13, опись 1, т. 2, д. 1051, 1088, 1331, 1577, 1799, 1863, 80.