

иОПП А.Г. Аганбегян. В течение 1960–1980-х гг. не было ни одной всесоюзной или региональной научной конференции, посвященной развитию сибирской экономики, где бы он не принял самого активного участия (ГАКК, ф.П-26, оп.8, д.60, л.4–10; Кротов В.А. *Завтра решается сегодня // Вост.-Сиб. правда. 1969. 25 марта*).

Значительную роль в разработке, координации программ регионального развития играли Иркутский и Красноярский отделы региональной экономики ИЭиОПП. Сотрудники этих учреждений В.А. Кротов, Г.Н. Фильшин, Ю.Г. Бендерский, Н.Г. Шишацкий не только вели плодотворную научную деятельность, но и занимались популяризацией макроэкономических знаний. Большое количество их статей по вопросам и проблемам экономического развития территорий было опубликовано в газетах «Красноярский рабочий» и «Восточно-Сибирская правда».

Сопоставляя газетную информацию с документами партийных органов, хозяйствующих субъектов, можно увидеть, что ученые действительно влияли на принятие решений экономического характера на местном уровне, предоставляли весомые аргументы региональному руководству для лоббирования интересов территории на уровне министерств, Госплана СССР, Совета Министров СССР и ЦК КПСС.

**В.Н. ВОРОНЦОВ**  
**Е.М. НУРПИИСОВА**

## **АВИАЦИОННО-СПОРТИВНЫЕ КЛУБЫ ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ В МЕЖВОЕННЫЙ ПЕРИОД**

После окончания Гражданской войны и разгрома интервенции встал вопрос о создании новых вооруженных сил страны. На I Восточно-Сибирской краевой партийной конференции (29 января–1 февраля 1931 г.) краевой Совет Осоавиахима взял обязательства, открыть краевую школу пилотов и подготовить на курсах военных знаний — 1320 авиационных инструкторов, этим было положено начало деятельности аэроклубов Восточной Сибири (*Шагиморданов М.Ш. Боевой резерв армии и флота. Иркутск: изд-во Символ, 1983. С. 21*).

Краевая организация Осоавиахим проводила большую работу по сбору средств на строительство самолетов, охватив практически все партийные и общественные организации. В 1929 г. в Красноярске была открыта планерная станция, построены 3 парашютные вышки. В 1934 г. открылся аэроклуб, имевший два самолета У-2.

По решению Центрального Совета Осоавиахимом Восточно-Сибирского края 5 мая 1934 г. в Чите был создан аэроклуб и планерная станция с базированием в пос. Кадала (ныне Читинский аэропорт). В

пос. Черновские Копи, в Шилке, Балее, на ст. им. Кагановича (ныне пгт. Чернышевск), Сретенске были открыты филиалы аэроклуба. Все они активно занимались подготовкой летчиков-инструкторов, планеристов, парашютистов и авиа-механиков (Анохин А.И. *Российская оборонная. Энциклопедический словарь*. М.: Магистр-ПРО, 2002. С. 147).

Шефское движение над авиацией представляло собой передачу инициативы в руки самих рабочих, которые собственными усилиями не только должны были создать материальные ценности для этой новой отрасли народного хозяйства, но и собственной инициативой сумели бы преодолеть те бюрократические рогатки, которые подчас вставали на пути создания авиации в нашей стране (ГАНИИО, ф.127, оп.5, д.4, л.223).

Поскольку особенностью Восточно-Сибирского Края являлась огромная разбросанность основных промышленных баз на севере, развитие авиаспортдела вообще приобретало особенно важное значение. С самого дня организации нового Краевого центра, в ряде учреждений краевых и союзных, в виде Союззолото и т.п. встал вопрос об организации и расширении имеющихся воздушных линий. Учитывая огромную потребность в подготовке кадров гражданских пилотов в условиях Сибирского Края и настоятельных требований рабочих масс и заинтересованных организаций, Оргбюро решило организовать Краевую школу гражданских пилотов.

В Иркутске для развития этого мероприятия имелись все данные: Управление Добролета, с соответственно подготовленным составом, наличие аэродрома, денежные средства и главное — было создано широкое мнение трудящихся масс вокруг необходимого развития авиаспортдела в Крае (ГАНИИО, ф.123, оп.5, д.4, л.192).

В 1931 г. были открыты в Иркутске и Черемхово аэроклубы, но уже на следующий год из-за отсутствия соответствующей учебно-тренировочной базы и инструкторов занятия были временно прекращены, но в данной ситуации упор был взят на развертывание планерного дела. В Восточно-Сибирском крае имелось 6 планерных школ, которыми в 1933 г. было подготовлено 154 планериста. Планерными кружками на предприятиях, было охвачено более 500 человек. 20 мая 1935 г. состоялся первый выпуск тринадцати авиационных специалистов, подготовленных в Читинском аэроклубе (Родиков Б. *Путевка в небо // Забайкальский рабочий*. 2009. 7 мая).

К середине 1930-х гг. советская авиация добилась заметных успехов. Соответственно с этим возросли потребности армии и народного хозяйства в авиационных кадрах — летчиках, штурманах, инженерах, техниках, воздушных стрелках. Иркутский, Улан-удинский, Читинский и Черемховский осоавиахимовские аэроклубы активно включились в подготовку авиационных кадров. Об успехах в решении этой проблемы говорит тот факт, что в 1940 г. на военную службу только из Иркутской области были при-

званы сотни летчиков и парашютистов, которые в годы Великой Отечественной войны показали отличную выучку и профессионализм.

В тоже время, авиационно-массовая работа на предприятиях города Улан-Удэ и в районах республики в 1935 г. была организована не достаточно хорошо. Не смотря на наличие в городе в данный период 4-х планеров, они практически не использовались, да и кружков по изучению авиационного мотора на предприятиях практически не было. Зато было положено начало организации авиамодельной работы, активно работало 5 кружков, имелось 163 модели (*НАРБ, ф. 1-п, оп. 1, д. 2649, л. 66–62*).

Несмотря на возникающие периодически трудности, число различных аэроклубов, авиационных кружков, планерных станций, парашютных вышек в стране и в Восточно-Сибирском крае постоянно увеличивалось. Сама жизнь подсказала, что нужен был методический центр, где бы обобщался опыт работы аэроклубов, вырабатывалась методика обучения авиационных спортсменов. 11 марта 1935 г. состоялась конференция авиационного актива и представителей авиационных организаций страны, на которой учредили Центральный аэроклуб СССР (*Анохин А.И. В труде и боях закаленное: Очерк истории Оборонного общества. М.: «Магистр Лтд.», 1998. С. 222*).

В сентябре 1935 г. Центральный аэроклуб приняли в действительные члены Международной авиационной федерации (ФАИ), основанной в Париже 14 октября 1905 г. С этого момента аэроклубы становятся тем местом, где изучаются международные достижения, сосредоточивается вся работа по созданию и совершенствованию методики обучения спортсменов-летчиков, обобщению передового опыта подготовки авиационных спортсменов.

В изучаемый период одним из важных направлений оборонной работы авиационно-спортивного клуба Бурятии стала подготовка парашютистов, планеристов, летчиков и техников. С этой целью в начале 1935 г. был создан республиканский аэроклуб, который к концу 1937 г. имел достаточную учебно-материальную базу: 9 самолетов, 7 планеров, парашютную вышку и 9 парашютов. В 1940 г. аэроклуб подготовил 60 пилотов, 20 авиатехников, 16 инструкторов. Многие выпускники аэроклуба поступили в военно-летные школы, среди них П.Т. Харитонов, В.П. Михалев, ставшие в годы Великой Отечественной войны прославленными летчиками, Героями Советского Союза. Всего в течение только 1935–1940 гг. аэроклуб подготовил около 300 летчиков запаса (*Анохин А.И. Российская оборонная. С. 147*).

В 1936–1938 гг. Иркутский аэроклуб подготовил несколько групп пилотов, в числе которых было немало воздушных асов, прославившихся в годы Великой Отечественной войны. В предвоенные годы военное обучение населения значительно активизировалось. Было решено принять все меры к укомплектованию за 1940 г. Черемховского и Иркутского

Аэроклубов, одновременно с этим обращалось внимание на развитие в области воздушного спорта для чего в 1940 г. все парашютные вышки стали действующими (ГАНИИО, ф.127, оп.21, д.3, л.162).

В 1940 г. была проведена перестройка военного обучения, заключающаяся в необходимости дать комплекс военных знаний и практические навыки работы в условиях более приближенных к боевой обстановке, внедрялась высокая воинская дисциплина и прививались элементарные уставные навыки Красной Армии. В связи с перестройкой военного образования вышло новое положение о комплектовании летных и технических аэроклубов Осоавиахима на 1940 г. Устанавливался следующий порядок организации и проведения комплектования летных и технических аэроклубов. Кандидаты, подавшие заявления о поступлении в аэроклуб в первую очередь проходили мандатную комиссию. Принятые мандатной комиссией кандидаты, подвергались приемным испытаниям по общеобразовательной подготовке в указанные сроки, направлению для освидетельствования в медкомиссии подлежали только кандидаты, успешно прошедшие мандатную комиссию и сдавшие испытания по общеобразовательным предметам.

В аэроклубы принималась трудящаяся молодежь, преданная делу партии и отвечающая нижеследующим требованиям:

В летные аэроклубы — возраст от 17 до 23 лет включительно, образование 9 классов, состояние здоровья в соответствии с требованиями приказа НКО № 193 — 1938 г., прием женщин не должен превышать 10% всего личного состава

В технические аэроклубы — от 17 до 24-х лет включительно, образование — 7 классов для кандидатов в авиационные технические клубы и 9 для кандидатов в авиационные технические училища, годность к строевой службе в РККА, прием женщин не должен превышать 20% всего состава (Там же, д.17, л.36).

Для отбора кандидатов в аэроклубы с помощью местных партийных организаций и ВЛКСМ создавались мандатные комиссии, в следующем составе: председатель комиссии — комиссар аэроклуба, члены комиссии — представители ВКП(б), ВЛКСМ, председатель местного Горрайсовета Осоавиахима, представитель НКВД. Работа мандатной комиссии оформлялась специальными протоколами, обязательно подписываемыми всем составом комиссии с заключением по каждому кандидату отдельно.

Коллективы авиационно-спортивных клубов Красноярска, Иркутска, Улан-Удэ, Читы ежегодно отправляли своих воспитанников на учебу в военные училища и ряды гражданских авиаторов. Большинство их летного и инструкторского состава уже в первые месяцы Великой Отечественной войны ушли на фронт, авиатехника была передана в РККА, в результате чего в годы войны многие аэроклубы прекратили свою работу.

Таким образом, в период создания аэроклубов ставка делалась на массовые, добровольные, военно-патриотические организации. В Восточной Сибири аэроклубы сыграли важную роль в подготовке резерва для Воздушного Флота Рабоче-крестьянской Красной Армии. За короткий период была создана мощная материально-техническая и научно-методическая база, непрерывно шла подготовка пилотов и авиатехников, сложилась идеология, связанная с укреплением оборонного могущества советского государства, осваивались практически все виды авиационных видов спорта, а сами авиационно-спортивные клубы стали действительно массовыми, охватив своей деятельностью всех любящих небо и дав возможность многим молодым людям приобщиться к авиационному делу.

**Н.В. ГОНИНА**

### **МОЛОДЕЖЬ И ЕЕ СОЦИАЛЬНАЯ РОЛЬ В УРБАНИЗАЦИОННЫХ ПРОЦЕССАХ 1950–1970-х гг. В ВОСТОЧНОЙ СИБИРИ**

Социальная структура городов — одна из интереснейших тем исследования, являющаяся необходимой составляющей в изучении урбанизационных процессов. Город — это живой организм, люди — его главный элемент. Поэтому, рассматривая вопросы урбогенеза, в первую очередь следует дать характеристику их социально-демографической основе.

Изучение материала позволяет заметить, что в процессе урбогенеза в развивающихся городах Восточной Сибири не зависимо от их положения, специализации, возраста была одна общая черта социальной структуры — преобладание людей в возрасте 18–30 лет (*Малинин Е.Д., Ушаков А.К. Население Сибири. М., 1976. С. 56*) Этот факт, безусловно, отмечается социологами и демографами. Также об этом можно прочитать в художественной литературе и СМИ, подчеркнуто обращавшимся к комсомолу. Стройки того времени недаром носили имя комсомольских. Также можно вспомнить слова популярной в советское время песни: «Мы покоряем пространство и время, Мы молодые хозяева Земли».

Изучение молодежи как особой социальной группы можно осуществить, используя материалы социологических исследований, которые активно проводились в 1960–1980-е гг. Особенный интерес представляют выводы, полученные В.Н. Шубкиным о противоречии между рынком труда и немобильной системой образования, формирующей завышенные ожидания молодых людей. Вывод о неравенстве жизненных шансов отдельных групп молодежи также имел принципиальное значение, так как входил в противоречие с установившимся представлением о равенс-