

15. Савенков И. И. Учитель русской народной школы и его обязанности. Дидактический сборник / И. И. Савенков. — Варшава : Типография Варшавского учебного округа, 1900. — 526 с.

16. Серебренников И. И. Сибиреведение: конспект лекций по сибиреведению, читанных на кооп. курсах в Харбине в мае-июне 1920 г. / И. И. Серебренников. — Харбин, 1920. — 210 с.

17. Чарнолуцкий В. И. К школьной реформе: проекты органич. закона и времен. правил по нар. Образованию / В. И. Чарнолуцкий. — М. : Изд. Т-ва И. Д. Сытина, 1908. — 106 с.

18. Церковный вестник. — 1896. — № 24.

### Информация об авторе

*Наумова Надежда Николаевна* — кандидат исторических наук, доцент, кафедра истории и политологии, Братский государственный университет, 665709, г. Братск, ул. Макаренко 40, e-mail: naumova\_bratsk@mail.ru.

### Author

*Naumova Nadezhda Nikolaevna* — PhD in Historical Sciences, Associate Professor, Chair of History and Political Science, Bratsk National University, 40, Makarenko st., Bratsk, 665709, e-mail: naumova\_bratsk@mail.ru.

УДК 930.2

**В.А. ХОРОШИХ**

ББК 63.3 (2) 51

## ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ СССР В УЧЕБНЫХ ЗАВЕДЕНИЯХ ГОРОДА ИРКУТСКА

Исследуется зарождение системы подготовки специалистов гражданской авиации в для Сибири и Дальнего Востока. Показана деятельность руководящего и преподавательского состава высших и средне-специальных и других образовательных учреждений по освоению широкого спектра профессий воздушного транспорта.

**Ключевые слова:** Восточная Сибирь, Иркутск, авиамеханик, авиатехник, пилот, школа, училище, авиационная техника, эксплуатация.

**V.A. KHOROSHIKH**

## CIVIL AVIATION TRAINING SCHOOLS IN THE USSR IRKUTSK

We investigate the emergence of civil aviation training in the city of Irkutsk in Siberia and the Far East. Shows the managing and teaching staff of higher, medium and other special schools for the development of a wide range of professions air transport.

**Keywords:** Eastern Siberia, Irkutsk, aircraft mechanic, aircraft technician, pilot, school, college, aviation technology, operation.

В целях объединения всех работ по применению гражданской авиации в различных областях социалистического строительства на территории Сибирского края, Дальнего Востока, Якутской и Бурят-Монгольской автономных республик и увязки этих работ с общесоюзными заданиями 13 января 1928 г. Совет Труда и Оборона принял постановление об организации линии Иркутск — Якутск, а 17 мая того же года распоряжением управления «Добролета» в Иркутске было создано Управление Сибирских воздушных линий с подчинением ему международной Бурят-Монгольской и будущей Якутской линий [5, с. 52]. 10 октября 1934 г. в аэропорту города Иркутска на базе тренировочного звена аэрологической станции Боково был создан самостоятельный учебно-тренировочный отряд (УТО). В конце 1935 г. вслед за поступлением новых самолетов, из учебных заведений гражданского воздушного флота прибыли: 32 летчика, 3 штурмана, 14 инженеров, 98 авиатехников, которым было обеспечено своевременное повышение квалификации в условиях Сибири, поступила и техника — 23 самолета. В следующем году — еще 31, к 1937 г. самолетный парк Восточно-Сибирского управления имел уже шестьдесят пять самолетов. Иркутск превращался в крупный центр воздушных сообщений. С развитием воздушного транспорта возрастали и требования со стороны руководства области. В 1934 г. на базе существующего тренировочного звена создается тренировочный отряд [4, с. 464–468]. Первым командиром Учебного отряда № 15 созданного для проведения занятий по подготовке пилотов на самолет У-2 был назначен пилот Карпушенко Павел Гаврилович [9, с. 1].

Трасса Москва — Иркутск — Владивосток приобретала все большее значение. Для обслуживания этой трассы в ноябре 1938 г. в районе Усть-Орды был открыт аэропорт. С 1940 г. он стал не только аэропортом авиационной магистрали, но и учебным центром подготовки пилотов гражданской авиации с последующей передачей их для продолжения обучения в учебные заведения ВВС страны. Подобные авиоподразделения накануне войны были созданы также в Тулуне, Черемхово и Улан-Удэ [11, л. 10].

В годы Великой Отечественной войны личный состав УТО готовил для фронта пилотов-инструкторов, пилотов-ночников, наземных радиооператоров, бортрадистов и авиамотористов. Такую подготовку прошли более 4 500 чел., 6 из которых были удостоены звания Героя Советского Союза [9, с. 2]. За самоотверженный труд по подготовке специалистов командир УТО Ю. Анфисов был удостоен орденов Ленина и Красной Звезды. Были награждены также заместитель командира по политчасти Ю. Почунский, командир авиационного звена Ф. Чернов, преподаватели: С. Портнягин, Ю. Бочарников, Н. Полях, П. Семин, В. Симаков и др. [7, с. 101].

После войны в стране возникла новая проблема — обеспечение аэропортов техническими службами. Потребовалось большое количество

авиационных механиков, техников для обслуживания численно растущего самолетного парка. Открытые еще в предвоенные годы учебные заведения не могли обеспечить потребность страны в младшем и среднем техническом персонале. Вступая в 1947 г., подразделениям Аэрофлота для выполнения плана не хватало 656 пилотов, 166 штурманов, 131 бортмеханика, 1618 техников по эксплуатации, 1883 инженеров всех специальностей и других категорий работников. Помощь в улучшении подготовки кадров в отрасли пришла с принятием 27 июня 1947 г. постановления Совета Министров СССР № 2242-616с «О реорганизации учебных заведений Главного управления ГВФ». Во исполнение этого постановления была возобновлена деятельность Киевского института ГВФ. Год спустя при КИИ ГВФ было открыто заочное отделение, созданы учебно-консультативные пункты в Киеве, Куйбышеве, Москве, Ростове-на-Дону и Тбилиси. Кроме этого были сформированы новые учебные заведения ГВФ: Троицкое авиационно-техническое училище, Арзамасская и Сыр-Дарьинская школа радистов, Актюбинская и Иркутская школы авиамехаников [12, с. 256].

Первый звонок для 96 курсантов в Иркутской школе прозвенел 1 ноября 1947 г. в сложных бытовых условиях. Спустя месяц начальник школы Иванов В.А. направил в Москву объяснительную записку, в которой отметил, что «здание, принятое под школу, к зиме не подготовлено. Отопительная система требует ремонта, водопроводная и канализационная системы выведены из строя. Отсутствие угля, транспорта, средств, оборудования, твердого и мягкого инвентаря, учебной литературы, наглядных пособий, бумаги, отсутствие кадров личного состава осложняет работу школы» [1, д. 93, л. 10об., 11об.]. В школе осуществлялся прием молодежи после 7 классов со сроком обучения на 1 год. На 1 декабря 1948 г. обучалось 778 механиков на По-2 и Ли-2. В этом году было выпущено 409 чел. Процесс обучения осложняли: слабая оснащенность по Ли-2 и Ил-12; недостаток денежных средств; недостаток учебников по специальным дисциплинам, нерегулярность поставки запчастей, горючего и моторов, недостаточный учебный и жилой фонд [11, д. 2885, л. 22–28]. 12 июля 1951 г. приказом начальника Главного Управления ГВФ № 0203 «О формировании Иркутского авиационно-технического училища ГВФ (ИАТУ ГВФ) на базе Иркутской школы авиамехаников ГВФ. Инженер-полковник Бречалов В.А. был назначен начальником училища. Были созданы цикловые комиссии дисциплин: социально-экономических; общетехнических; самолетных; моторных; технической эксплуатации; военной подготовки. Появился опыт работы с различными регионами, так приказом начальника ИАТК Гурьева № 124 от 6 сентября 1958 г. было зачислено 214 курсантов из управлений ГВФ: Восточно-Сибирского — 107; Казахского — 11; Западно-Сибирского — 14; Дальневосточного — 21; Красноярского — 20; Украинского — 2;

Якутской, Уральской и Магаданской отдельных авиагрупп — 20,18 и 1 соответственно ИАТК. 25 июня 1958 г. был осуществлен выпуск 119 курсантов с присвоением квалификации «техника-механика по эксплуатации самолетов и моторов ГВФ третьего класса» [1, д. 104, л. 69–74].

В этот период Киевский институт ГВФ имени К.Е. Ворошилова возобновил свою деятельность на базе Киевской школы технического состава ГВФ, которая продолжала работать до 20.07.1947 г. и обеспечивала финансирование института. Принимая во внимание, что начальник школы Подчасов П.Г. стал начальником института, финансовой передачи не осуществлялось.

КИ ГВФ впервые был организован 1933 г. на базе опыта и преемственности Киевского политехнического института, авиационного факультета Киевского машиностроительного института Воронежский инженерно-строительный комбинат с завершением строительства авиазаводов потерял свое значение. Его директор В.Н. Подпороинов, имея незаконченное высшее образование, 3 октября 1933 г. в должности начальника КАИ приступил к созданию главного ВУЗа ГВФ. В 1934 г. Василий Николаевич выполнил свою основную задачу по созданию института, и был переведен работать начальником отдела капитального строительства Тамбовской объединенной школы пилотов и авиатехников ГВФ. В 1939 г. состоялся последний предвоенный выпуск инженеров ГВФ, среди которых был М.Л. Голего. Под его руководством в период с 1954 по 1975 г. были построены и оборудованы необходимым оборудованием объекты производственного и культурно-бытового назначения. В приказе начальника Киевского института гражданского воздушного флота № 48/л от 26 мая 1954 г. было принято решение о начале подготовки инженеров гражданской авиации в городе Иркутск, но реализовать этот проект удалось только в 1967 г., когда на базе Иркутского учебно-консультационного пункта (УКП) 20 марта был организован Иркутский филиал КИИГА с заочной формой обучения, для значительного увеличения подготовки инженерных кадров гражданской авиации из коренных жителей Крайнего Севера, Сибири, Дальнего Востока, Средней Азии, Кавказа [8, с. 4]. В период с 1960 г. по 1972 г. в филиале были созданы и укомплектованы квалифицированным профессорско-преподавательским составом новые факультеты, обеспечены необходимыми производственными площадями и оборудованием.

В учебно-методической работе Иркутского филиала большое значение имела помощь профессорско-преподавательского состава новых факультетов головного вуза. Так в 1962 г. был организован факультет радиозлектронного оборудования. В 1965 г. — автоматики и вычислительной техники. В 1968 г. — факультет аэропортов. В 1971 г. — авиационной наземной техники. В 1972 г. — авиационных работ и перевозок [12, д. 1630, л. 7–9]. Но оперативность этой работы не вполне устраива-

ла руководство Восточно-Сибирского управления ГВФ и привела к тому, что с 1960 г. в Иркутском горно-металлургическом институте (ИГМИ) была начата подготовка авиационных инженеров по эксплуатации самолетов и двигателей [10, с. 309].

Подготовка специалистов авиационного направления в ИГМИ началась еще в 1953 г. по вечерней форме обучения. По просьбе руководства Иркутского авиационного завода многие кадровые рабочие стали иметь возможность получить высшее образование. Первых 18 человек выпускающая кафедра «Технология машиностроения» осуществила в 1959 г., в этом же году был осуществлен первый набор на специальность «Эксплуатация самолетов и двигателей». Первое, выявленное автором исследования, архивное упоминание относится к 1957 г., когда 13 сентября, приказом директора горно-металлургического института № 318 на 1 курс заочного отделения вечернего факультета по авиационному заводу были зачислены по специальностям: «Технология машиностроения» — 14 чел., «Самолетостроение» — 38 человек [2, оп. 87, д. 3, л. 199, 200].

В 1958 г. на вечерний факультет еще было зачислено 52 работника завода Министерства авиационной промышленности. Первый выпуск 25 инженеров-механиков с авиационным уклоном в Иркутске состоялся 15 августа 1960 г. [2, оп. 87, д. 47, л. 75—80].

В 1961 г. в ИГМИ на основе вечернего был создан механический факультет со специальностями: «Технология машиностроения, металлорежущие станки и инструменты», «Оборудование и технология сварочного производства», «Эксплуатация самолетов и двигателей». В первые два года существования факультета в его документах нет упоминаний об авиации, но вновь открытые кафедры точного машиностроения включали в себя дисциплины авиационного профиля. В 1964—1965 учебном году на механическом факультете уже обучалось 1 тыс. студентов. В 1975 г. механический факультет был разделен на автомеханический и авиационный. У вновь созданного авиационного факультета было организовано практическое обучение в предприятиях воздушного транспорта СССР, в том числе освоение самолета Ан-24 в Иркутском авиационном техническом училище с получением свидетельства установленного образца.

В 1976 г. выпуск в МГА СССР по специальности «эксплуатация самолетов и двигателей» (ЭЛАД) составил: 11 инженеров по заочному обучению, 46 — по дневному, из них 2 женщины. У истоков кафедры авиационного факультета (с 1963 по 1975 гг.) стояли: К.Г. Суржинский, К.Г. Пудалов, А.З. Макаренко, И.И. Логвинов, А.И. Тананов, В.А. Векессер, А.Г. Иванчук, А.Р. Аминев, Ю.И. Ладейщиков, А.И. Куперман, Н.Н. Старостенко, В.И. Старостенко, В.С. Механошин, В.Р. Головин, А.А. Чеславская, В.П. Солонин, А.Н. Плюсин, В.Н. Лукин, Ю.К. Беляев, В.В. Суржик, В.Р. Колбут, О.Ф. Борискин, В.А. Одареев, А.А. Засядко, В.А. Юшин, Р.Ф. Хрюкина, Д.А. Журавлев, В.А. Захаров, И.Н. Гусев, Ю.Р. Медведев, Н.Н. Мифтахова. В конце

1970–1980-х гг. кафедра «ЭЛАД» продолжала свое развитие под руководством Борискина О.Ф. и вела преподавание по 17 дисциплинам для студентов дневной, вечерней и заочной форм обучения по специальностям: ЭЛАД (1610) и Технология самолетостроения (0535) [6, с. 22]. В 1991 г. в результате объединения авиационного и автомеханического факультетов было организовано новое структурное самостоятельное подразделение вуза — факультет транспортных систем [6, с. 1].

В 1960–1970 гг. продолжалось становления Иркутского филиала Киевского института инженеров гражданской авиации, которое завершилось стабилизацией планов набора и выпуска специалистов, структуры филиала и контингента профессорско-преподавательского состава. Первым директором филиала был назначен И.С. Никитин, опытный инженер ГВФ.

Первым штатным преподавателем филиала был принят для преподавания радиотехнических дисциплин Н.Н. Невструев, который на момент перехода в филиал после окончания Иркутского госуниверситета по специальности «радиофизика» работал в научно-исследовательской лаборатории госуниверситета. Первыми заведующим лабораторией был назначен А.А. Егоров, который в 1980 г. был назначен на должность директора Ростовского филиала КИИ ГА.

Основной проблемой, поставленной руководством КИИ ГА перед первым коллективом филиала, была задача создания собственной лабораторной базы, в особенности по тем дисциплинам, по которым не было базы в Иркутских ВУЗах. Было предложено использовать опыт Московского филиала КИИ ГА (с 1970 г. — МИИ ГА, а ныне — МГТУ ГА). С этой целью был разработан перспективный план создания и развития лабораторной базы филиала. Кафедрами головного ВУЗа была передана в Иркутск часть лабораторного оборудования, некоторые единицы которого используются по настоящее время, конечно, прошедшие значительную модернизацию. Основная же часть лабораторного оборудования — как правило, уникального — была изготовлена собственными силами ИТР с привлечением студентов. В 1970 г. на должность директора филиала был назначен Э.Н. Левшаков, окончивший Рижский институт инженеров ГВФ в 1963 г. и прошедший школу инженера по эксплуатации летательных аппаратов в АТБ Иркутского объединенного авиаотряда.

В этом же году заместителем директора филиала по учебной работе был назначен опытный инженер АТБ Иркутского ОАО В.П. Зарубин. Под его руководством с помощью первых методистов филиала Н.Е. Подзоровой и М.В. Ламкиной был отлажен учебный процесс: с 1 по 6 курс обучения механиков и радистов и 1–3 курсы электриков. Были организованы вечерние занятия для местных студентов. Особенностью же учебного процесса тех лет являлось перекрепление на 3-й курс студентов-заочников из учебно-консультационных пунктов, закрепленных за Иркутским филиалом: Новосибирского, Хабаровского, Якутского, Магаданского, а

позднее — Красноярского. За счет перекрепления численность студентов-механиков на 3 курсе достигала 160–180 чел., общая численность студентов, обучающихся в филиале, составила более 1 тыс. чел. В течение учебного года на каждом курсе за исключением 6-го было две сессии.

В 1970–1975 гг. происходил рост материальной базы филиала и увеличение штатов персонала, но большая часть были преподавателями-совместителями, специалистами авиапредприятий и вузов г. Иркутска. В 1975 г. директором филиала был назначен В.П. Белозерцев, до этого работавший заместителем командира УТО-15.

В 1979 г. в филиал на должность доцента был принят кандидат технических наук И.И. Логвинов, до этого возглавлявший кафедру эксплуатации ЛА авиационного факультета ИПИ. Одновременно были приняты в филиал на должность старшего преподавателя — А.В. Белавский, имевший опыт эксплуатации авиационной техники в районах Крайнего Севера, на должность-ассистента — В.И. Шастин, на должность заведующих лабораториями — В.П. Солонин и А.Д. Лабазин. Годом позже приказом Министра ГА в Иркутском филиале была организована кафедра летательных аппаратов, первая кафедра филиала, которую возглавил И.И. Логвинов. В состав кафедры ЛА вошли преподаватели механических дисциплин, в том числе старшие преподаватели А.В. Белавский, И.Ю. Беспалов, В.П. Солонин, А.Е. Конев, ассистент В.И. Шастин, на должность старшего научного сотрудника кафедры был принят подполковник ВВС в запасе, начальник ТЭЧ авиаполка, Л.В. Альминович, позднее перешедший на должность старшего преподавателя.

За более чем 25-летний период существования кафедры летательных аппаратов были созданы комплексные учебные лаборатории: «Теории и конструкции ЛА и АД»; «Прикладной механики и ТЭЛА»; «Аэрогидромеханики и безопасности полетов»; лаборатория физики; лаборатория химии. Следующая страница в истории филиала была открыта в 1985 г.: в связи с переходом Белозерцева В.П. на должность помощника командира Иркутского ОАО директором ИФ КИИ ГА был назначен защитивший в 1984 г. кандидатскую диссертацию В.В. Забобин. На должность заместителя директора филиала по учебной работе в 1980 г. был назначен опытнейший преподаватель филиала Н.Н. Невструев. Важнейшей задачей данного периода являлась необходимость расширения материальной базы. Филиалу стало тесно в корпусе по ул. Коммунаров, 3, выделенной вместе с территорией около 4 га и строениями 1932–1953 гг. после переезда ВСУ ГА в здание УТО-15 в 1967 г. Усилиями руководства филиала был найден вариант долевого участия в строительстве трехэтажного здания в микрорайоне Солнечном при поддержке заводов ЖБИ в г. Усолье-Сибирское. Непосредственно в Иркутском филиале учились студенты 1–3 курсов. Обучение студентов 4–6 курсов и защита выпускных квалификационных работ осуществлялись в головном вузе.

До настоящего времени для Сибири и Дальнего Востока авиационный персонал продолжают готовить три высших, двенадцать средне-специальных и более двадцати иных образовательных учреждений гражданской авиации. В подготовке специалистов для Сибири в постсоветский период особо следует отметить Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации, руководство которого приняло активное участие в установлении побратимских связей городов Рыльск Курской и Шелехов Иркутской областей. Первые шесть Шелеховчан — курсантов прибыли на обучение в Рыльский авиаколледж в конце августа 1997 г. Обязательства договора о побратимских связях юридически были расширены трехсторонними соглашениями о подготовке специалистов для Восточно-Сибирского территориального управления воздушного транспорта, согласно которому администрация г. Шелехова проводила конкурсный отбор учащихся и оплачивала их проезд к месту. Авиаколледж принимал на себя обязательства по качественному обучению избранной специальности и бесплатному содержанию в течение всего срока нахождения в учебном заведении; Управление ГА принимало на себя обязательства по проведению производственных практик и трудоустройству [13, с. 219–221].

За пятнадцатилетний период с 1997 г. по 2012 г. на шести отделениях и девяти специализациях авиаколледжа с разными результатами обучалось 19 шелеховчан. За 15 лет сотрудничества в этом направлении авиаколледж: принял около десяти делегаций шелеховчан, в том числе школьников.

Таким образом, город Иркутск начиная со второй половины XX в. после Москвы, Санкт-Петербурга стал третьим центром в подготовке авиационных специалистов для воздушного транспорта России, с приоритетом трудоустройства в авиапредприятиях Сибири и Дальнего Востока.

### **Список использованной литературы и источников**

1. Архив Иркутского авиационного технического колледжа гражданской авиации. Ф. 1. (Личный состав). Оп. 1
2. Архив Иркутского политехнического института. Ф. Р.-1807 (личный состав).
3. Азарсков В. М. Ректоры национального авиационного университета / В. М. Азарсков [и др.] — Киев : НАУ, 2003. — 126 с.
4. Воздушная гавань Восточной Сибири. — Иркутск : Оттиск, 2005. — 512 с.
5. Гражданская авиация России. 80 лет. — М.: Возд. Транспорт, 2003. — 1048 с.
6. Гусев И. Н. Иркутский государственный технический университет. Факультет транспортных систем. 40 лет (1965–2005) / И. Н. Гусев. — Иркутск : Изд-во ИГУ, 2005. — 52 с.
7. Журавлев Н. М. Далекое и близкое: Очерк истории полувекового пути Иркутского авиационно-технического училища (1947–1997 гг.) / Н. М. Журавлев. — Иркутск : Изд-во ИрГТУ, 1998. — 304 с.
8. Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации. — Иркутск, 2012.

9. Историческая справка Иркутского учебного тренировочного центра.
10. История отечественной гражданской авиации. — М. : Воздуш. транспорт, 1996. — 584 с.
11. Российский Государственный архив экономики. Ф. 9527. (ГУ ГВФ) Оп.1.
12. РГАЭ. Ф.55. (МГА СССР). Оп.1
13. Хороших В. А. Школа ГВФ / В. А. Хороших. — Рыльск : Рыльский авиац. техн. колледж, 2010. — 380 с.

### **Информация об авторе**

*Хороших Владимир Алексеевич* — кандидат исторических наук, преподаватель, Рыльский авиационный технический колледж гражданской авиации, 307370, Курская область, г. Рыльск, ул. Дзержинского, 18, e-mail: vladimir.horoschih@yandex.ru.

### **Author**

*Khoroshikh Vladimir Alekseevich* — PhD in Historical Sciences, Instructor, Rylskogo Aviation Technical College of Civil Aviation, 18, Dzerzhinsky st., Rylsk, Kursk region, 307370, e-mail: vladimir.horoschih@yandex.ru.

УДК 281.93 (571.54)  
ББК 372.24

**И.С. ЦЫРЕМПИЛОВА**

## **ИСТОРИЯ УСПЕНСКОЙ ЦЕРКВИ г. КЯХТА ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XX в. (по материалам Государственного архива Республики Бурятия)**

На примере Успенской церкви в г. Кяхта показана эволюция взаимоотношений органов региональной власти и РПЦ во второй половине XX в.

**Ключевые слова:** Русская православная церковь, Успенская церковь, г. Кяхта, государственно-церковные взаимоотношения, уполномоченный Совета по делам РПЦ.

**I.S. TSYREMPILOVA**

## **HISTORY OF USPENSKAYA CHURCH IN KYAKHTA IN THE SECOND HALF OF XX CENTURY (on the materials of the State Archives of the Republic of Buryatia)**

On the example of Uspenskaya Church in Kyakhta there is described the development of the relationships between the regional authority and the Russian Orthodox Church in the second half of XX century.

**Keywords:** Russian Orthodox Church, Uspenskaya Church, Kyakhta, state-church relationships, the council of authorized for Russian Orthodox Church.