

ПОДГОТОВКА АВИАЦИОННЫХ КАДРОВ В ОСОАВИАХИМ БАССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Сотников Евгений Аркадьевич

Соискатель, Уфимский университет науки и технологий
e.sotnik1974@mail.ru

TRAINING OF AVIATION PERSONNEL IN THE OSOAVIAKHIM BASSR IN THE YEARS OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

E. Sotnikov

Summary: Based on archival documents and published sources, this article examines the activities of the aeroclubs and parachute and glider clubs of the Bashkir Autonomous Soviet Socialist Republic in training aviation personnel during the Great Patriotic War. The author analyzes the all-Union scale of this work and provides a detailed account of the contribution of the Bashkir region. The study focuses on the principles of staffing aeroclubs, the amount of training for flight personnel and parachutists for the needs of the front, as well as the reasons and consequences of the subsequent liquidation of the clubs, including the transfer of material resources and personnel to the People's Commissariat of Defense. Special attention is given to the evidence of extensive aviation and mass work conducted among the population of the republic.

Keywords: Osoaviakhim, aeroclubs, planes, pilots, gliders, parachutists, Bashkiria.

Аннотация: В статье на основе архивных документов и опубликованных источников исследуется деятельность аэроклубов и парашютно-планерных клубов Осоавиахима Башкирской АССР по подготовке авиационных кадров в годы Великой Отечественной войны. Автор анализирует общесоюзные масштабы этой работы и детально раскрывает вклад Башкирского региона. В фокусе исследования находятся принципы комплектования аэроклубов, объемы подготовки летного состава и парашютистов для нужд фронта, а также причины и последствия последующей ликвидации клубов, включая передачу материальных ресурсов и персонала Наркомату обороны. Особое внимание уделено доказательствам масштабной авиационно-массовой работы, проводимой среди населения республики.

Ключевые слова: Осоавиахим, аэроклубы, самолеты, пилоты, планеры, парашютисты, Башкирия.

Еще накануне Второй мировой войны аэроклубы Осоавиахима стали основным источником для пополнения летных школ Военно-воздушных сил СССР, а с 1939 г. школы ВВС уже полностью комплектовались за счет выпускников аэроклубов. Аэроклубы представляли собой первый и очень важный этап в подготовке летчика, здесь курсант получал начальные навыки в технике пилотирования, что значительно упрощало его дальнейшую подготовку и сокращало сроки обучения в летной школе. Поэтому, для данного периода, аэроклубы необходимо рассматривать как первый этап подготовки летных кадров авиации Красной Армии, т.к. все аэроклубы страны были закреплены за определенными училищами и школами ВВС.

В довоенный период авиация Осоавиахима располагала большим количеством авиационных школ, клубов, лабораторий и кабинетов, которые вели широкую массовую авиационно-спортивную работу среди молодежи, готовили тысячи пилотов, для последующего обучения в летных военно-учебных заведениях. Так, к началу 1941 г. в целом по стране насчитывалось 180 аэроклубов и 36 планерных клубов.

В связи с резким ростом перед войной советских ВВС и соответственно увеличением численности летных

школ значительно возросли и задания по подготовке пилотов в аэроклубах. Если до 1940 г. аэроклубы проводили один выпуск пилотов в год, то задание по подготовке пилотов в 1941 г. по основному набору должно было быть выполнено в две очереди: 1-я очередь – курсанты должны были закончить обучение к 15 июля, а вторая очередь – к 1 октября. [3. Л. 37]

Но и этого растущей боевой авиации было недостаточно и требовалась дальнейшая интенсификация подготовки авиационных специалистов. Наряду с первоначальной подготовкой пилотов в аэроклубах, во исполнение постановления ЦК ВКП (б) и СНК СССР № 386 167-сс от 25 февраля 1941 г., в структуре ВВС Красной Армии были созданы школы пилотов первоначального обучения (ШППО). И уже в первой половине 1941 г. были открыты 30 таких школ, задачей которых стало наряду с аэроклубами готовить кандидатов для дальнейшего обучения в летных училищах ВВС [15. С.66].

Комплектование постоянным составом и техникой ШППО решено было проводить в том числе за счет аэроклубов Осоавиахима и в результате к маю 1941 г. ВВС Красной Армии на создание школ первоначальной подготовки пилотов были переданы 48 лучших аэроклубов со всем оборудованием, аэродромами и летно-техниче-

ским составом, а часть маломощных аэроклубов были ликвидированы. В связи с этим число аэроклубов в Осоавиахиме к июню сократилось до 120 [4. Л. 147].

К началу Великой Отечественной войны на территории Башкирской АССР функционировало три аэроклуба: в Уфе, Белорецке и Стерлитамаке. Уфимский аэроклуб имел первую категорию, а два других – четвертую. Категория клуба определяла его величину: количество обучающихся и штат сотрудников. По нормативам контрольного задания по подготовке пилотов в 1940/1941 г. аэроклуб I категории должен был обучить и сдать комиссии Наркомата обороны 209 летчиков, а аэроклуб VI категории – 77 летчиков [14, с. 70]. При этом набор необходимо было проводить с превышением плана на 15 % для компенсации возможного отсева в процессе обучения [3. Л. 40].

Подготовка курсантов в аэроклубах осуществлялась на самолетах У-2. Имеющиеся в наличии в каждом аэроклубе самолеты УТ-1 и УТ-2 использовались для тренировки инструкторского состава.

В первые месяцы войны авиация Осоавиахима претерпела коренные изменения. Часть аэроклубов западных регионов страны была эвакуирована на восток и наряду с этим значительная часть аэроклубов с летно-техническим составом и материальной частью была передана в распоряжение командования фронтов. Летный состав этих клубов сразу же включился в боевую работу [4. Л. 148].

28 июня 1941 г. Центральный Совет Осоавиахима СССР издал директиву, предписывающую заменить призванных в армию инструкторов и техников аэроклубов женщинами с соответствующей летной и технической подготовкой. Документ обязывал немедленно организовать подготовку новых инструкторов-летчиков для полного укомплектования штата каждого клуба. Директива требовала перевести аэроклубы на режим работы в условиях военного времени, максимально ускорить подготовку специалистов. [11. Л. 25].

На основании постановления СНК СССР от 6 июля 1941 г. все курсанты основного набора были переведены на обучение с полным отрывом от производства и от учёбы в других учебных заведениях. Были установлены жёсткие сроки: подготовку и сдачу выпускных экзаменов комиссиям ВВС требовалось завершить к 1 сентября, на месяц раньше плана. Для этого учебные программы были срочно пересмотрены. Для организации интенсивной подготовки было разрешено развернуть лагерь с использованием всего необходимого оборудования аэроклубов.

Параллельно началось комплектование аэроклубов

дополнительным набором 1941 г., который также сразу обучался с отрывом от производства. Перед персоналом аэроклубов была поставлена задача выполнить задание в установленный срок.

Для дополнительного набора в аэроклубы был утверждён новый порядок. Так, набор курсантов стал осуществляться, как на добровольной основе, так и по нарядам военных комиссариатов. Все мероприятия по комплектованию аэроклубам предписывалось завершить к 30 июля, а начать занятия уже с 1 августа 1941 г. При этом, в отличие от довоенной практики, когда теория и лётная практика шли последовательно, новый порядок предписывал организовать параллельное изучение теоретических дисциплин с практическими полётами. Это было сделано для максимального ускорения подготовки пилотов. Срок выпуска и сдача курсантов комиссии были установлены на 15 декабря 1941 г.

В аэроклуб принималась молодежь, имеющая только хорошие партийные и комсомольские характеристики. Особо обращалось внимание на отбор курсантов по физическому состоянию здоровья и социально-политическим данным. Кандидаты из числа зарубежных национальностей к приему в аэроклубы не подлежали. Возраст был установлен от 18 до 24 лет включительно. Уровень образования устанавливался не ниже 7 классов средней школы. В первую очередь принимались лица имеющих среднее образование и студенты вузов и техникумов 1–2 курсов. Причем женщины в аэроклубы уже не принимались (до войны разрешалось принимать 10% от контрольного задания). Медицинское освидетельствование и установление годности к летно-подъемной службе проводилось через военно-врачебные комиссии.

Для отбора кандидатов в аэроклубы создавались мандатные комиссии в следующем составе: председателем назначался начальник аэроклуба, а членами комиссии: представители военкомата, авиашколы за которой был закреплен аэроклуб, райкома ВКП (б) и ВЛКСМ, отдела НКВД, местного совета депутатов, областного совета Осоавиахима.

Прием кандидатов на обучение в аэроклуб оформлялся протоколом Мандатной комиссии с обязательным указанием годности к летно-подъемной службе. Протоколы подписывались составом комиссии и утверждались командованием прикрепленной школы ВВС. [3. Л. 95–100]

Тяжелое положение на фронте в начальный период войны внесло свои коррективы в функционирование аэроклубов. К осени 1941 г. произошло резкое сокращение производства самолетов, что вынудило советское командование принять решение об использовании

в боевых целях учебных самолетов. [2, с. 92]

С октября 1941 г., Осоавиахим передал ВВС наиболее подготовленных и опытных летчиков и техников вместе со своими лучшими самолетами. Из них было сформировано несколько десятков авиаполков. Этим было положено начало организации легких ночных бомбардировочных полков на самолетах У-2. Всего за 1941 г. ВВС было передано 2563 самолета и 3305 моторов. [4. Л. 149]

А всего за годы войны Осоавиахим страны передал ВВС 3837 самолетов У-2, УТ-2 и УТ-1; 5914 моторов М-11; 2926 боевых, тренировочных и других парашютов. Все это имущество и самолеты были переданы в большинстве случаев вместе с аэроклубами, которые передавались целиком в состав ВВС. [4. Л. 185]

Из состава Башкирских аэроклубов, на основании директивных распоряжений Наркомата обороны, в ноябре 1941 г. в ряды ВВС было передано 34 самолета У-2, укомплектованных летно-техническим составом. Все 34 самолета были отправлены в запасной полк в г. Троицк, а оттуда после формирования на фронт. В декабре 1941 г. было передано 36 авиамоторов для работы на аэроснарядах, принимавшихся на вооружение Красной Армии.

В конце 1941 г. в Башкирию были перебазированы из Москвы три аэроклуба: Кировский, Железнодорожный и Фрунзенский. Весь прибывший личный состав и матчасть были приняты в аэроклубы: Кировский в Уфимский, Железнодорожный в Белорецкий, Фрунзенский в Стерлитамакский. Прибывшие с эвакуированными аэроклубами 157 курсантов были доучены и также переданы в ряды ВВС. [9. Л. 38]

В конце 1941 г., в состав Красной Армии были переданы дополнительно из Белорецкого аэроклуба 3 самолета У-2, а из Стерлитамакского, Уфимского и Белорецкого аэроклубов 59 парашютов в ВДВ.

В 1942 г. по распоряжению НКО Уфимский, Стерлитамакский и частично Белорецкий аэроклубы со всеми материальными ценностями, матчастью, личным составом и принадлежавшими им авиамастерскими были переданы в ВВС Военно-морского флота и на их базе была сформирована 3-я школа первоначального обучения ВВС ВМФ. [1, с. 70]

Всего 3-й школе ВВС ВМФ аэроклубами Башкирии было передано: самолетов У-2 - 52 ед., самолетов УТ-2 - 3 ед., самолетов УТ-1 - 7 ед., парашютов - 67 ед., летчиков-инструкторов - 27 чел., авиатехников - 21 чел., руководящего состава - 5 чел. Кроме этого, разного имущества: классного оборудования, станков, аэродромного имущества, обмундирования и т.д. на сумму 2 767 313,35 руб. [9. Л. 38 об]. Все это было передано по месту дислокации

3-й ШППО ВВС ВМФ в г. Сарапул Удмуртской АССР. [6, с. 29]

Всего за 1941 г. аэроклубами страны было подготовлено и сдано Наркомату обороны 36066 пилотов, что является рекордной цифрой подготовки пилотов в течение одного года за весь период существования Осоавиахима. В первой половине 1942 г. было выпущено и сдано еще 4812 пилотов, не выпущенных в 1941 г. Этой работой закончилась подготовка пилотов в аэроклубах в годы войны [4. Л. 208]. Т.е. всего в ходе войны в аэроклубах было подготовлено 40878 пилотов. [4. Л. 153]

За это же время, с начала войны и до момента расформирования аэроклубов в 1942 г., аэроклубам Башкирии было дано задание подготовить 913 пилотов, что составило 615 % по отношению к довоенному заданию 1940 г. Контрольное задание было разбито на три очереди и фактически было перевыполнено всеми аэроклубами, как количественно, так и по срокам сдачи курсантов комиссии НКО. Было подготовлено 968 пилотов, т.е. 106% плана. Качество подготовки пилотов оценено комиссией: 62,4 % на «отлично» и 37,6 % на «хорошо».

За отличные показатели в работе по подготовке летных кадров в 1941 г. Белорецкий аэроклуб занял первое место среди аэроклубов СССР, и ему было присуждено переходящее Красное Знамя ЦС Осоавиахима СССР и ЦК Авиаработников СССР. [8. Л. 19]

Завершение работы аэроклубов в годы войны произошло на основании постановления ГКО № 2103с от 26 июля 1942 г. «О передаче летно-технического состава, самолетов и моторов Осоавиахима в ВВС КА, ВВС ВМФ и ВДВ КА». Все оставшиеся аэроклубы со всем постоянным составом и техникой были переданы войскам. [5. Л. 80]

После расформирования аэроклубов в Осоавиахиме было оставлено 22 парашютно-планерных клуба и Центральный аэроклуб им. В.П. Чкалова. Основными задачами этих клубов стала подготовка парашютистов, пилотов-планеристов и авиационно-массовая работа.

В течение войны парашютно-планерные клубы успешно готовили для ВДВ кадры парашютистов. Подготовка парашютистов производилась по специально разработанным программам, включившим необходимую теоретическую и наземную подготовку и совершение 4–5 парашютных прыжков с самолета. Основным контингентом обучавшихся были допризывники от 16-и до 23-х лет.

С целью сокращения чрезвычайных происшествий при совершении прыжков из системы тренировочного парашюта был изъят вытяжной парашют и применен специальный метод принудительного раскрытия пара-

шюта. Благодаря новому методу раскрытия парашютов происшествия резко сократились. За весь период с 1942 по 1945 г. в парашютно-планерных клубах страны было произведено 70000 парашютных прыжков, во время производства которых произошло 14 чрезвычайных происшествий. [4. Л. 150]

Следует отметить, что норма подготовки парашютистов одним инструктором по сравнению с довоенным временем была увеличена в 2,5 раза – вместо обычных 100 человек, ежегодные задания клубов составляли 250 человек на одного инструктора. ЦС Осоавиахима были даны специальные указания по эксплуатации парашютов и повышены требования к уходу за ними. В результате сроки службы парашютов были увеличены в 2–2,5 раза: вместо обычных 100 прыжков, с парашютом производили 200–250 прыжков.

Еще одной из основных задач парашютно-планерных клубов стала подготовка планеристов. Основным учебным планером стал двухместный фанерный планер конструкции О.К. Антонова А-2 (в просторечии именуемый «стрекозой»), хотя продолжали использоваться и устаревшие на тот момент Л-1 и Г-9. [5. Л. 76]

Программа подготовки планеристов включала теорию полета, изучение материальной части планера, основные сведения о самолетах и моторах, изучение аэронавигационных приборов, основ метеорологии и аэро-навигации, наставления по производству полетов. Летная часть программы составляла 25–30 вывозных и 20 самостоятельных полетов. Контингент обучавшихся составляли допризывники от 16-и до 23-летнего возраста. [4. Л. 151] Срок обучения был рассчитан на 5 месяцев, причем обучение велось без отрыва курсантов от производства.

Ввиду больших затруднений с материальной частью планеров, производство которых было прекращено в 1942 г., особое внимание было уделено бережной эксплуатации имевшихся планеров, а также ремонту старых. Установленные заводом сроки службы планеров (6–8 месяцев) были пересмотрены и значительно увеличены. На планерах, которые подлежали списанию еще в 1943 г., велось обучение полетам весь 1944 и 1945 гг., причем благодаря хорошему уходу за ними из-за неисправности материальной части не было ни одного происшествия.

Благодаря отличной работе парашютно-планерные клубы за годы войны подготовили: бойцов-парашютистов – 16862 чел.; пилотов планеристов – 4157 чел.; укладчиков парашютов – 1188 чел. [4. Л. 153]

Все обученные в клубах Осоавиахима кадры принимались на специальный учет военными комиссариатами

и при призыве в Красную Армию направлялись в школы и части ВВС и ВДВ.

В Башкирии на базе бывшего Белорецкого аэроклуба был организован первый парашютно-планерный клуб в сентябре 1942 г., причем летно-технический состав его был укомплектован работниками бывшего аэро-клуба. Второй парашютно-планерный клуб был организован в г. Уфе в конце ноября 1942 г. на базе бывшего Уфимского аэроклуба и из состава эвакуированного Астраханского парашютно-планерного клуба. При этом клуб не был укомплектован летно-техническим составом, а самолетно-моторный парк требовал капитального ремонта. [8. Л. 158 об]

Задание по подготовке бойцов парашютистов и планеристов оба клуба БАССР получили в декабре 1942 г. Каждому клубу дано было задание подготовить по 140 человек бойцов парашютистов и по 60 пилотов планеристов. Состояние самолетно-моторного парка в обоих клубах было неудовлетворительное, т.к. к тому времени все лучшие самолеты и моторы были переданы в ВВС. При Уфимском парашютно-планерном клубе были организованы ремонтные мастерские, приступившие к восстановлению самолетно-моторного парка. Планерным парком так же оба клуба были не удовлетворены, имелось только по одному планеру Г-9 и по одному планеру Ш-10, что являлось недостаточным для подготовки такого количества планеристов. Парашютов для подготовки парашютистов также было недостаточно. [12. Л. 29]

Поэтому ЦС Осоавиахим БАССР пришлось приложить огромные усилия для укомплектования парашютно-планерных клубов летно-техническим составом и необходимыми самолетами и планерами. Причем меры по укомплектованию парашютно-планерных клубов принимались руководством Осоавиахима на протяжении всей войны. И по состоянию на 1 января 1945 года Уфимский клуб в своем составе уже имел: 9 самолетов (У-2 – 6 единиц, УТ-2 – 1 единицу, УТ-1 – 2 единицы), планеров также 9 единиц (Ш-10 – 2 единицы, А-2 – 5 единиц, Г-9 – 2 единицы), а также 45 парашютов. [10. Л. 197]

В течение 1943 г. оба клуба приступили к выполнению контрольных заданий как по подготовке бойцов парашютистов и планеристов, так и к подготовке самого летно-технического состава клубов.

Белорецкий парашютно-планерный клуб в мае месяце 1944 г., ввиду значительной удаленности от г. Уфы, отсутствия нормальной связи, а также отсутствия достаточного контингента в Белорецком районе, перебазировался в г. Стерлитамак на аэродром принадлежавший ГВФ.

Летная подготовка пилотов-планеристов проводилась

лась исключительно методом буксировки планеров за самолетами У-2. В 1943 г. курсанты набирались в основном из допризывников 1926 года рождения, а в 1944 г. из числа допризывников 1927 года рождения. [8. Л. 185 об.]

Оба клуба: Уфимский и Белорецкий (в последствии Стерлитамакский) за годы войны подготовили следующее количество специалистов (Таблица 1).

Причем необходимо отметить, что такое количество бойцов было подготовлено парашютно-планерными клубами, в которых по штату было всего по 21 работнику в каждом. [13. Л. 52]

Еще одной из задач парашютно-планерных клубов в годы войны стало проведение авиационно-массовой работы. До войны Осоавиахимом велась большая работа по популяризации авиации среди населения и особенно среди молодежи. Во многих районах и городах имелись парашютные вышки, с которых совершались парашютные прыжки.

В первые месяцы войны массовая авиационная работа значительно ослабла. Аэроклубы целиком переключились на выполнение заданий ВВС по подготовке пилотов, парашютистов и планеристов. [4. Л. 153]

Большинство активистов авиамассовой работы были призваны в Красную Армию. Почти все авиамodelьные лаборатории были закрыты. Значительно сократилась кружковая работа. В начале 1942 г. ЦС Осоавиахима СССР потребовал от всех организаций и клубов немедленного развёртывания массовой авиационной работы среди населения. Организациям Осоавиахима было предложено усилить работу по проведению лекций, бесед, экскурсий на аэродромы, всячески популяризовать действия советской авиации на фронтах войны. Была реорганизована Центральная авиа-модельная лаборатория. В штаты парашютно-планерных клубов были введены инструкторы авиамodelизма, а в штаты некоторых областных советов – инструкторы по авиационно-массовой работе. Были заново разработаны учебные программы для кружков по изучению самолетов, авиамоторов, аэродромной службе, по авиамodelизму. Для

авиамассовой работы за 1943 г. в стране было подготовлено 2 508 инструкторов-общественников. Все эти мероприятия значительно способствовали дальнейшему оживлению и развитию авиационно-массовой работы среди населения. [4.Л. 154 -155]

Так Осоавиахимом Башкирии за годы войны было проведено: лекции, доклады и беседы на авиационные темы – 143 с охватом 9472 чел.; экскурсии на аэродром – 49 с охватом 4721 чел.; организовано авиационных выставок – 7; проведено 21 авиамodelьное соревнование с охватом более 400 юных авиамodelистов, кроме того, в кружках по изучению самолетов и моторов было подготовлено более 2000 человек, в кружках по изучению парашютного спорта более 600 человек и в кружках по изучению планерного дела более 400 человек. С целью пропаганды авиационного дела среди населения помещено 5 статей в прессе и сделано 7 выступлений по радио. [9. Л. 39]

Так в 1943 г. было организовано 18 кружков по изучению самолета, авиамотора, аэродромной службы и парашютно-планерного дела, всего в этих кружках было охвачено 472 слушателя. В большинстве своем кружки организованы были среди учащихся 7–10 классов, занятия в кружках проводились летно-техническим составом парашютно-планерных клубов и активом Осоавиахима. [8. Л. 157 об.]

В 1944 г. было подготовлено 387 авиамodelистов, 30 человек инструкторов-авиамodelистов. В День авиации были устроены состязания летающих моделей. В этом же году, по сравнению с предыдущим годом, количество кружков авиационной направленности было увеличено с 18 до 70, в которых стало заниматься 2087 человек. [8. Л. 186] Вся проводимая авиамассовая работа с молодежью способствовала повышению интереса к авиации и росту мотивации к поступлению в авиационные училища.

В годы войны аэроклубами и парашютно-планерными клубами Осоавиахима по всей стране проводилась огромная работа по подготовке специалистов для авиации Красной Армии. Тысячи будущих боевых летчиков

Таблица 1.

№ п/п	Наименование специальности	Всего подготовлено по годам			Итого
		1943 г.	1944 г.	По июль 1945 г	
1	Парашютистов	523	537	230	1290
2	Пилотов-планеристов	126	86	32	244
3	Инструкторов-планеристов	-	7	-	7
4	Укладчиков парашютов	12	6	88	106
	Всего	661	636	350	1647

Подсчитано по: НА РБ. Ф. Р-1012. Оп. 1. Д. 39 Л. 38 об.

получили «путевку в небо» именно в организациях Осоавиахима. Помимо непосредственной первоначальной подготовки пилотов проводилась огромная работа по пропаганде авиационного дела и привитию у молодежи любви к авиации и летному делу. Т.о., в Великой Отечественной войне авиация Осоавиахима явилась достойным резервом и помощником ВВС КА, с честью оправдала это свое назначение.

Деятельность аэроклубов в годы войны – это классический пример того, как грамотно организованная система гражданской и добровольной подготовки в мирное время стала важным стратегическим ресурсом в годы тяжелейших испытаний. Аэроклубы стали тем надежным фундаментом, на котором держались советские ВВС в самый критический период войны. Влившись в ряды ВВС Красной Армии, воспитанники Осоавиахимовской авиации показали мужество и отвагу, героически сражались на фронтах войны. Лучшие из них получили высокие звания Героев Советского Союза, дважды Героев, а летчики-истребители И.Н. Кожедуб и А.И. Покрышкин стали трижды Героями Советского Союза.

Сотни выпускников башкирских аэроклубов также

доблестно сражались в годы Великой Отечественной войны. Двадцать один из них был удостоен высшей награды – звания Героя Советского Союза. Особого упоминания заслуживает прославленный летчик-штурмовик Муса Гареев, получивший это звание дважды. Имена таких пилотов, как П.А. Комлев, Г.Х. Минибаев, В.А. Томаров и многих других являются ярким примером мужества и героизма. [7, с. 163]

Подводя итог исследования, можно заключить, что аэро- и парашютно-планерные клубы Осоавиахим БАССР, как часть общесоюзной системы клубов, представляли собой низовую ступень системы подготовки авиационных кадров военного ведомства. Работу авиационных клубов республики в годы войны можно оценить, как отвечающую установленным требованиям. В условиях нехватки материальных ресурсов работники Осоавиахима сумели обеспечить бесперебойную подготовку авиационных специалистов, не допустив ни одного случая срыва выполнения контрольного задания. Деятельность аэроклубов и парашютно-планерных клубов Осоавиахима БАССР значительно способствовала росту боевой мощи авиации Красной Армии, став значительным вкладом в дело Победы над врагом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бикмеев М.А. Вклад Осоавиахим Башкирии в Победу в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // Вестник Академии наук РБ. 2015. № 2. С. 67–78.
2. Военные кадры Советского государства в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Справочно-статистические материалы. М.: Воениздат, 1963. 624 с.
3. Государственный архив Российской Федерации (ГА РФ). Ф. 8355. Оп.6. Д.100.
4. ГА РФ. Ф. 8355. Оп.6. Д.102.
5. ГА РФ. Ф. 8355. Оп.6. Д.114а.
6. Карташев А.В. Первоначальное обучение морских летчиков в годы Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 2011. № 5. С. 28–35.
7. Мухаметов П.А. Подготовка резерва Красной Армии в Башкирии в довоенный период // Вестник Оренбургского государственного университета. 2014. № 7. С. 159–164.
8. Национальный архив Республики Башкортостан (НА РБ).
9. Ф. 341. Оп.7. Д.53.
10. НА РБ. Ф. Р-1012. Оп.1. Д.39.
11. НА РБ. Ф. Р-1012. Оп.1. Д.170.
12. НА РБ. Ф. Р-1012. Оп.2. Д.8.
13. НА РБ. Ф. Р-1012. Оп.2. Д.17.
14. НА РБ. Ф. Р-1012. Оп.2. Д.22.
15. Пономарев Н.А. Эволюция системы подготовки переменного летного состава аэроклубов Осоавиахима в период 1939–1941 гг. // Вестник Ивановского государственного университета. 2012. № 4. С. 69–74.
16. Федорова А.В. 9-я военная авиационная школа первоначального обучения // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Исторические науки. 2022. Т. 4. № 2. С. 66–72.

© Сотников Евгений Аркадьевич (e.sotnik1974@mail.ru).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»