100 - летию Егорьевского, 60 - летию Рыльского и других авиационных училищ и колледжей Росавиации посвящается.

**В. А. Хороших**

**Школа Гражданской авиации.**

**Становление и развитие учебных заведений гражданской авиации во второй половине XX и начале XXI столетий**

**Монография**

Рыльск - Егорьевск

2019

УДК 930.2 + 629.73

ББК 63.3 (2) 51

Х82

Научный редактор – А.В. Третьяков – доктор исторических наук,

профессор

Рецензенты:

М.В. Бибиков - доктор исторических наук, профессор

А.А. Сойников - доктор исторических наук, профессор

А.В.Шмельков –кандидат исторических наук, директор Егорьевского АТК – филиала МГТУГА

Х82

Хороших В.А. Школа Гражданской авиации. Становление и развитие учебных заведений гражданской авиации во второй половине XX и начале XXI столетий / В.А. Хороших, Курский гос. ун-т. 2019. Курск. 500 с.

ISBN 978-5-904185-07-8

В монографии анализируются социально – историческая практика становления, функционирования и реформирования системы подготовки специалистов в области гражданской авиации, включающей в себя учреждения высшего и среднего, и дополнительного профессионального образования, развитие научно – технического, культурно – массового творчества и систему воспитания. Также были исследованы вопросы государственного влияния на образование, его финансирование, кадровое, методическое и материальное обеспечение. Нижняя граница в исследовании в основном обозначена 1964 годом, когда было создано Министерство Гражданской авиации СССР. Верхняя граница в основном ограничена 2010 г. – завершением создания Вертикально – интегрированных образовательных комплексов Росавиации.

Для специалистов, историков авиации и воздухоплавания, всех интересующихся отечественной историей культуры и авиации, а так же педагогам и учащимся образовательной системы гражданской авиации в качестве учебного пособия.

ISBN 978-5-904185-07-8 © Хороших В.А., 2019

ББК 63.3 (2) 51 © Курский Государственный университет

© Рыльский АТК – филиал Московского ГТУ ГА

© Егорьевский АТК – филиал Московского ГТУ ГА



Нерадько А. В. – руководитель ФАВТ

**Уважаемый читатель**

Монография «Школа Гражданской авиации. Становление и развитие учебных заведений гражданской авиации во второй половине XX и начале XXI столетий» раскроет историю становления и развития образовательной системы в гражданской авиации бывшего Советского Союза и Российской Федерации на различных временных этапах развития страны: от школ гражданского воздушного флота до современных учебных заведений гражданской авиации России.

Образовательные учреждения гражданской авиации являются источником для укрепления ее кадрового потенциала. Квалификация, компетентность авиационных кадров, их профессиональная ответственность - это основа ведущих учебных заведений России по подготовке авиационных специалистов эксплуатационного профиля для гражданской авиации. От качественного уровня подготовки специалистов во многом зависят и безопасность полетов, и надежность работы авиатехники, и поддержание на требуемом уровне летной и технической эксплуатации авиационной техники. Поэтому вопросы подготовки авиаперсонала, обеспечения в полной мере кадровых потребностей авиапредприятий, постоянного повышения профессиональной квалификации специалистов и руководителей предприятий гражданской авиации имеют не только отраслевую, но и большую государственную значимость. В условиях глобализации и открытости информации в школе гражданской авиации за последнее десятилетие произошли коренные изменения, равные по масштабам с периодом основания реактивной техники.

Особая роль в осуществлении современной кадровой политики в отрасли, качественной подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационного персонала отводится обновленным учебным заведениям гражданской авиации, закладывающим фундамент и базу для всей последующей трудовой деятельности авиаспециалистов.

Многие десятилетия специалисты Управления учебных заведений Министерства гражданской авиации СССР, а затем отделов Росавиации были представителями государства и непосредственными участниками в подготовке авиационных специалистов и создании собственной образовательной школы. Этой многогранной деятельности посвящены разделы основного содержания монографии.



Шмельков А.В. - директор Егорьевского АТК –

филиала МГТУ ГА

**Предисловие.**

В период перехода руководителя ГСГА Нерадько Александра Васильевича на работу заместителем министра транспорта участилась сменяемость первых руководителей Росавиации и соответственно изменения штатного расписания структурных подразделений: Шипиль Н. В. – с марта 2004 г. по июнь 2005 г., Юрчик А. Г. – с октября 2005 по апрель 2007, Бачурин Е. в. – с апреля 2007 г. по октябрь 2008 г., Курзенков Е. В. с октября 2008 г. по декабрь 2009 г. Возвращение Нерадько А. В. на должность руководителя ФАВТ ознаменовало длительный период стабильности в деятельности образовательных учреждений по профессиональной и нравственной подготовке молодых специалистов гражданской авиации. Считаю, что это закономерно. Рождение, детские и юношеские годы жизни в авиационной части Москвы постоянно держали Александра Васильевича в мечтах о летной работе. В школе часто выступали, известные пилоты и инженеры Аэрофлота, показывая на личных примерах, возможность трудиться во всех точках земного шара. Зная о высоких требованиях к учебе, и особенно к физическому состоянию для прохождения ВЛЭК он стал усиленно заниматься легкой атлетикой. В 1979 году поступил в МИИГА на специальность «эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». Институт в эти годы возглавлял первый ректор – Голубев Иван Семенович. Именно ему принадлежит основная заслуга в формировании высококвалифицированного кадрового состава института, в организации полноценного учебного процесса и научной деятельности, в становлении авторитетных научных школ, в создании учебной авиационной технической базы, строительстве учебно-лабораторного комплекса института и жилых домов для его работников, в открытии новых специальностей подготовки инженеров для отрасли. В эти годы МИИ ГА так же был известен в Москве и за ее пределами спортивными достижениями. В это время студент Александр Нерадько входил в состав сборной СССР по прыжкам в высоту и в 1980 году выполнил норматив мастера спорта.

28 февраля 1983 г. ректором МИИ ГА был назначен Воробьев Владимир Ге­оргиевич. В то время Александру Васильевичу- выпускнику института трудно было представить, что с этим человеком его будет связывать совместная работа по дальнейшему развитию родного института и всей образовательной системы Росавиации – правопреемницы Министерства гражданской авиации.

Начиная с августа 2000 года на должностях руководителя Государственной службы гражданской авиации РФ и первого заместителя министра транспорта; руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространснадзора) в составе Министерства транспорта; руководителя Федеральной аэронавигационной службы (Росаэронавигации), а с декабря 2009 года главы Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация). Итого в течении двух десятилетий Нерадько А.В. довелось узнавать о беззаветном труде многих сотен педагогов высших и средне – специальных учебных заведений, учувствовать в создании новых, в сохранении старейших школ подготовки и переподготовки авиационных кадров, в совершенствовании их учебной и материально-технической базы. Руководящий состав Росавиации всегда принимал участие во всех спартакиадах, фестивалях и олимпиадах учебных заведений отрасли с приглашением курсантов и студентов из ближнего зарубежья.

В период 2005 по 2009 годы структурные подразделения Федеральной аэронавигационной службы России под руководством Александра Васильевича в тесном сотрудничестве с учебными заведениями восстановили многие направления социальной защиты учащихся отраслевых ВУЗов И ССУЗов обучающихся по целевым программам и договорам от региональных филиалов и центров ОрВД. Особенное внимание было уделено адаптации молодых специалистов в трудовых коллективов включая оплату жилья и выделение субсидий на его приобретение.

Возвращение в декабре 2009 года к руководству ФАВТ совпало с завершением двухлетней процедуры создания вертикально-интегрированных образовательных комплексов, которые в основном функциональном объеме стали функционировать с 1 января 2010 года.

Одним из моих коллег, прошедших все этапы реформирования отраслевого образования является автор монографии Хороших В. А. – преподаватель Рыльского АТК – филиала МГТУ ГА, в недавнем прошлом его директор. Начиная с 1996 года нас связывает соавторство во всех мероприятиях которые нашли освящение во второй главе монографии. Сорокапятилетний опыт производственной, кадровой и воспитательной деятельности позволили автору провести начиная с 1910г глубокое исследование деятельности учебных заведений гражданской авиации.

Актуальность его пятнадцатилетних исследований апробирована на многих научно-практических конференциях, в том числе посвященную 100 – летнему юбилею «Егоркиной школы» прошедшей в МГТУ ГА под руководством Елисеева Б.П., а также в двух монографиях четырех десятках публикаций в научных журналах и сборниках научных трудов.

В объёмном труде «Школа гражданской авиации» автор критически проанализировал историографию проблемы, использовал широкий круг исторических источников, включив данные более тридцати архивов России, и ее регионов, Украины, которые ранее не вводились в научный оборот.

Обоснованно доказана преемственность Егорьевского АТУ – филиала МГТУ ГА от дореволюционных образовательных авиационных учреждений Санкт-Петербурга, а Санкт-Петербургского университета от Ленинградского института инженеров ГВФ созданного в 1930 году на базе воздухоплавательного факультета Ленинградского института путей сообщения, сложные маршруты передислокаций предшественников многих Летных и технических училищ.

Выявление архивных источников в учебных заведениях по данной теме и критическая оценка опубликованных материалов, осуществление натурных обследований исторических зданий, музеев, памятных знаков, позволили показать все формы их существования и определить эволюцию функций и роли ведомственных образовательных учреждений в социокультурной среде городов советского и постсоветского периодов.

Впервые осуществлена попытка показать деятельность и личные качества специалистов Управления учебных заведений МГА, институтов и училищ многие из которых были участниками Великой отечественной войны, имели ордена и медали за боевые заслуги.

Исторический перелом, который переживала гражданская авиация СССР в связи с освоением реактивной техники, в начале 60-х годов определили государственный подход в значительном увеличении учебных заведений Аэрофлота, созданных в: РСФСР, Украине, Латвии, затем в Киргизии, Казахстане, Белоруссии, как правило, на базе войсковых частей Министерства обороны. В исследовании показана самоотверженная работа коллективов подведомственных УУЗ МГА по освоению самолетов ТУ – 104, Ту – 114, Ил – 18, Ан – 24 и других.

Впервые подробно рассмотрены проблемы распада образовательной системы после ликвидации МГА СССР и поиска путей выживания учебных заведений России и ближнего зарубежья при участии структур гражданской авиации России и Межгосударственного авиационного комитета в последнее десятилетие ХХ века.

Совершенствованию их совместной деятельности, включая заботы о каждом учебном заведении с сохранением традиций и особенностей накопленных «Школой гражданской авиации посвящены усилия всех без исключения управлений и отделов ФАВТ (Росавиации), а также ведущих авиапредприятий.

Уважаемый читатель после знакомства со всеми этапами зарождения, формирования и совершенствования системы подготовки кадров гражданской авиации изложенных в монографии у вас будет возможность в заключении получить информацию о современной образовательной деятельности учебных заведений гражданской авиации за 2010-2019 годы.

**Введение.**

Стремительно развивающиеся инновационные технологии приносят изменения во все области жизни. В нашей стране, как и во всем мире, идет поиск новых моделей образования адекватных социальному развитию. В профессиональном образовании ГА также отражены проблемы общества в данный исторический период. В этой связи закономерен интерес к подготовке кадров для воздушного транспорта на различных временных этапах развития страны. Поиск преемственности в его развитии предопределяют актуальность данной темы.

Система технического образования России насчитывает около пяти веков, 200-летний период подготовки транспортных специалистов отмечен в 2009г. Автор монографии для удобства читателей в восприятии архивных документов, большого количества исторических событий и экономических сведений разделил все исторические события на семь этапов, которые закономерно обусловлены и носят эволюционный характер:

На первом этапе это:

1910-1913 гг. – экономический рост и позитивность реформ в России;

1914-1920 гг. – повышение значимости транспортной авиации в военных действиях;

1921-1928 гг. – стремление догнать и перегнать капиталистические страны в техническом прогрессе, реализация плана ГОЭРЛО. Школа ГВФ находилась в зачаточном или инкубационном состоянии, большей частью образованием воздухоплавательных отделений и факультетов в технических ВУЗах и ССУЗах России и СССР;

**На втором этапе**, в 1928-1941 годах, реализации довоенных пятилетних планов была создана собственная система подготовки кадров ГВФ в составе: - трех высших учебных заведений в Ленинграде, Киеве и Воронеже; - семи авиационных техникумах в городах Ленинград, Воронеж, Киев, Москва, Горький, Саратов, Красный Кут; - трех школ пилотов в городах Тамбов, Батайск, Балашов. Школа ГВФ в этот период уже располагала курсами повышения квалификации, заочным институтом, отделениями и факультетами при ВУЗах других ведомств, летными школами ОСАВИАХИМА. Начиная с 1933 года, учебные заведения ежегодно выпускали около 4,5 тысяч специалистов, из которых 70% были представители рабочего класса, 31% представители ВКП(б), 46,1% - членов ВЛКСМ, в общем числе учащихся 14,7% были женщины. К 1936 году сто процентов авиационной техники и персонала были отечественными. За 10 предвоенных лет государство и коллективы школы ГВФ создали современную на данном этапе материальную базу, вырастили педагогические кадры. В предвоенные годы новые учебные заведения ГВФ были открыты в Москве, Риге, Минеральных водах и других городах. Учебные заведения ГВФ имели стабильное финансирование обучения, включая питание и обмундирование.

Все учебные заведения с началом Великой Отечественной войны были переданы в военно-воздушные силы Красной Армии и на прежней базе для ГВФ свою деятельность не возобновляли.

**Третий**, то есть военный этап системы образования ГВФ, способствовал созданию около 90 учебных эскадрилий в различных регионах СССР, включая Среднюю Азию, Урал, Дальний Восток и Сибирь, многие из которых в мирное время были преобразованы в учебно-тренировочные отряды и учебные центры, часть из них стала базой для создания авиапредприятий и аэропортов. Педагогические кадры школы ГВФ в 88 учебных эскадрильях по всей стране за годы войны обучили более 40 тысяч авиаторов.

**Четвертый** - послевоенный этап (с 1945 до начала 1960 гг.) – это возрождение школы ГВФ на принципиально новой базе по географическому расположению, по инфраструктуре, по типам воздушных судов, по эксплуатационно-техническому мышлению. Это восстановленный институт в Киеве, открытие авиаучилища и авиашколы в городах Сасово, Бугуруслан, Красный Кут, Егорьевск, Троицк, Кривой Рог, Рига, Олевск, Актюбинск, Иркутск; высшее авиационное училище в Ульяновске, в Ленинграде школа высшей летной подготовки, пять учебных эскадрилий, пять курсов усовершенствования летного и инженерного составов и т.д. Коллективам учебных заведений вместе с курсантами пришлось учиться и создавать современную для того периода образовательную среду. Преодолевая некомплектность в преподавателях, инженерах, учебных классах, общежитиях, учебниках, оборудовании и т.д. в 1947 году было выпущено 1128 первых специалистов, из них 96 авиатехников и 1032 пилота. Финансирование осуществлялось по нормативу от контингента учащихся и поставленных перед учебным заведением задач. В высшей школе лидером был Киевский институт, среди летных – Сасовское училище, среди технических – Егорьевское. В 1959 году два ВУЗа, восемь училищ и две школы обеспечивали довоенный выпуск специалистов, но потребности ГВФ были значительно выше.

По анализу этой деятельности автором была подготовлена предыдущая монография «Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887 – 1964гг.)», опубликованная Курским государственным университетом в 2012 году. В оглавлении предыдущей книги (1-я часть) три главы состоящих из 10 параграфов.

В первой главе новой книги (2-й части) пять парагрофов, в которых освещается деятельность личного состава Управления Учебных заведений Министерства гражданской авиации и учебных заведений высшего, средне-специального и дополнительного образования в РСФСР и Республиках. Они были созданы в начале 60-х годов, но имели территориальные, имущественные, кадровые, научные и иные связи со своими предшественниками известными читателям из предыдущей книги.

Таким образом, **на пятом** этапе стремительного развития системы образования гражданской авиации в начале 1960 - х годов было много политических причин:

* почти во всех приказах начальника ГУ ГВФ сказано: «На базе фондов, передаваемых из Минобороны СССР, организовать…» Это было своего рода возврат долга гражданским авиаторам за пользование авиационной инфраструктурой предвоенных учебных заведений ГВФ;
* интенсивное развитие транспортных полетов на новейшей реактивной технике, потребность в освоении новых труднодоступных производственных площадей на дальнем Востоке и в Сибири;
* освоение космоса и межконтинентальных трасс, вступление в ИКАО и другие международные правительственные и неправительственные авиационные организации;

Школа Гражданской авиации стала школой по подготовке летчиков, инженеров, техников и других многочисленных профессий из 56 зарубежных государств. Поэтому первый экземпляр любого вида авиационной техники, который поступал в учебные заведения, был высочайшего качества и большинство из них служат до настоящего времени. Важной особенностью развития авиатехнического образования в Советском Союзе, по сравнению с другими странами, было активное участие государства в процессе формирования системы подготовки кадров.

Исторический опыт подготовки авиационных кадров в советских авиатехнических учебных заведений представляет особенную ценность в современных условиях поиска пути оптимального реформирования высшего технического образования. В настоящее время перед отечественными учебными заведениями гражданской авиации стоят сходные задачи с теми, что были успешно решены в рассмотренный период: формирование качественного студенческого, курсантского и преподавательского контингентов, оптимизация учебного процесса, подготовка научных кадров, организация научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ.

Особого внимания заслуживает изучение политики нашего государства в области подготовки авиационных специалистов с учетом мирового опыта. Именно в этот период было осуществлено оснащение крупных аэропортов и основных трасс более современным оборудованием для круглосуточной работы и полетов в сложных метеорологических условиях. Принят ряд мер по внедрению новых технологий ремонта и обслуживания авиационной техники, повы­шению ее эксплуатационной надежности. Все это позволило увеличить перевозки пассажиров, почты и грузов, расширить использование граж­данской авиации в интересах различных отраслей народного хозяйства.

Повысилась роль воздушного транспорта в международных связях, в развитии многостороннего сотрудничества с зарубежными странами.

Многоплановая работа Центрального аппарата и теруправлений, отраслевой науки, летного и инженерно-технического состава по освое­нию и внедрению в эксплуатацию в начале 50-х годов реактивной тех­ники — самолета Ту-104, а затем и других машин, вывела отечествен­ный воздушный транспорт в разряд ведущих в мире. Освоение реактив­ной техники по своей значимости стало революционным событием не только в истории отрасли, но и в мировой гражданской авиации.

**Шестой** этап связан с распадом СССР в 1991 году. Ухудшение положения авиации и авиапромышленности России, зависимость от зарубежной авиации, преобразование единого «Аэрофлота» в отдельные фирмы и последовательная коммерциализация существенно повлияли на дальнейшее развитие системы подготовки кадров суверенных государств, каждое из которых условно одной ногой стоит в едином воздушном пространстве СНГ, объединенные Межгосударственным авиационным комитетом, другой - в законодательной базе Европейского союза в области профессиональной подготовки авиационных специалистов.

В монографии представлены информационные сообщения руководителей учебных заведений Украины, Белоруссии, Казахстана, Латвии, Азербайджана и других бывших республик СССР, ныне суверенных государств, из которых следует, что проблемы у всех общие, а пути их решения различные. Российские учебные заведения по-прежнему занимают доминирующее положение в подготовке авиационных кадров на постсоветском пространстве:

- в течение 1991-1995 гг. многие из них создали новую базу и освоили учебные программы по профессиям, оставшимся в «школах ГВФ ближнего зарубежья»;

- в течение 1991-2001 гг. коллективы учебных заведений научились готовить кадры в условиях дефицита бюджетного финансирования и интенсивного роста коммерческих видов деятельности, включая предоставление несвойственных лицензионной деятельности услуг и подготовку непрофильных специалистов;

В завершении второй главы монографии перечислены общие негативные тенденции и недостатки, накопившиеся в образовательной системе Федерального агентства воздушного транспорта, Министерства транспорта Российской Федерации, которые, оказалось, невозможно преодолеть без коренной ломки существующей системы подготовки профессиональных кадров в России, в том числе и для гражданской авиации как составной части ее экономики и международной политики. Таким образом во второй главе книги три параграфа, которые показывают опыт работы учебных заведений: России объединённых каждым из трех высших учебных заведений Гражданской авиации; образовательных заведений СНГ в составе координационного совета МАК; поиску новых направлений в воспитательной работе с учащимися с использованием культурно-исторического наследия, музейной деятельности, самодеятельности и спорта.

Источниковая база исследований работы представляет собой различные материалов, в том числе и ранее не опубликованных. В основную группу входят фонды Государственных архивов Российской Федерации и ее регионов, Украины, Белоруссии, Латвии. Изучена литература по списку, составленному группой института истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова в 2003 году и опубликованном в книге «История авиации, библиографический указатель». Автором собрана информация об истории и современном развитии учебных заведений гражданской авиации стран СНГ, входивших до 1991 года в УУЗ МГА. Основные положения, результаты и выводы исследования изложены в 43 публикациях и докладывались на совещании руководящего состава Росаэронавигации и Росавиации, на координационном совете при межгосударственном авиационном комитете государств-участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, на международных и российских научно-практических конференциях, в десятках научных журналов.

В России к 2010 году общественное сознание разделилось на две части. С одной стороны, широко распространены пассивность, равнодушие, негативизм к социальным реформам, с другой – бурный всплеск общественной активности, частной инициативы и предпринимательства вызвали повышенное внимание к истории российского государства.

**Седьмой** этап развития школы Гражданской авиации стартовал в 2010 году по следующим основаниям:

* среднее профессиональное образование реально интегрировалось с высшим, ускоряемое «Булонским» процессом;
* Совершенствование правового положения в государственных (муниципальных) учреждениях», который фактически устанавливает сокращение переходного периода от российской образовательной системы к полной «европеизации»;
* Понятия экспериментальной и инновационной деятельности, вроде бы возвышает колледжи и категорирует ВУЗы, а так же открывает широкую дорогу и поддержку автономным и коммерческим учебным заведениям;
* новая образовательная реформа неизбежна уже потому, что прежняя «советская» система уже «устарела» и в основном, по мнению автора, работает неэффективно;

Считаем возможным сделать некоторые неблагоприятные прогнозы в направлениях развития ныне существующих авиационных технических колледжей: часть из них погнавшись за «безликим» бакалавриатом, могут потерять авиационную специфику и не выдержать конкуренции среди колледжей и институтов. Другая часть, как правило, расположенных в небольших провинциальных городах неавиационных регионов, вернут себе привычное название авиационных технических училищ и продолжат борьбу за выживание на уровне техникума среднего профессионального образования. Дальнейшая интеграция ожидает и высшую школу Россавиации.

**Глава 1. Становление и развитие учебных заведений Министерства гражданской авиации в 1960-1991 гг.**

**1.1. Управление учебных заведений МГА.**

Организационно – управленческие формы строительства профессионального образования гражданской авиации исторически были под влиянием силовых структур. Так до 1910 г. гражданские воздухоплавательные и летные школы развивались в основном общественными деятелями под контролем Министерства внутренних дел, с участием заведующего Гальванической частью инженерного корпуса главного инженерного управления военного ведомства. Комплектование пилотов осуществлялось, как правило, из числа офицеров артиллеристов дворянского происхождения. Нижние чины должны были иметь высокую квалификацию по одной из рабочих специальностей и преданность монархии. После 1917 г. авиационных специалистов обучали по классовому признаку из рабочих и крестьян. В 2018г. исполнилось 95 лет официальной дате рождения гражданской авиации СССР закрепленной постановлением Совета Труда и Обороны от 9 февраля 1923 года об организации при Главном управлении воздушного флота[[1]](#footnote-1), которое не существенно повлияло на управлении и подготовку специалистов для ГВФ внутри военного ведомства. В период гражданского строительства у руководства страны было понимание, что развития гражданской авиации, создавали предпосылки развития авиации военной. Для деятельности Всесоюзного объединения ГВФ в 30-40 гг. было важным, чтобы летный состав совершенствовал свое профессиональное мастерство на мирных воздушных линиях, а устаревшие типы воздушных судов продолжали использовать свой ресурс для перевозки народнохозяйственных грузов, почты, пассажиров, выполнения различных видов работы. На нужных направлениях велось строительство воздушных линий с целью подготовки территории к военным действиям, особенно вблизи к границам, готовилась сеть посадочных площадок, аэродромов, наземного оборудования, специальных средств связи, светового и радиотехнического обеспечения полетов. Осуществлялась также поддержка авиационной промышленности за счет увеличения количества самолетов при планомерном и интенсивном их использовании для экономики страны в различных регионах страны. Планировалась готовность кадрового и технического потенциала в любой момент быть резервом ВВС в военное время[[2]](#footnote-2). После образования в 1932 г. главного управления гражданского воздушного флота при совете народных комиссаров СССР была проведена «чистка» технически неподготовленных, политически неблагонадежных людей. Особенно из числа летного состава и преподавателей Уважаемый читатель впервые имеет возможность увидеть созидательную роль государства, которое в сложнейший период для экономики страны уже к 1933 г. имела мощную образовательную структуру, вполне соизмеримую с современной. За один год было выпущено 4512 специалистов, но баланс кадров к этому времени еще был отрицательным. Гражданской авиации требовалось 130 пилотов, 354 авиатехника, 324 инженера, 35 экономистов, 120 педагогов, 40 человек административно-хозяйственного состава[[3]](#footnote-3). От поступавших требовалось «полное здоровье», поэтому все подвергались медицинскому освидетельствованию и испытаниям. Преимущества были у командированных авиапредприятиями и рабочим со стажем более 3 лет. В институт в объеме Рабфака; В техникум 7 летняя школа; Рабфак в зависимости от курса поступления. Поступившие в институт и техникум обеспечивались бесплатным питанием и после 3-х месячной учебы – обмундированием по твердым государственным ценам и стипендией в соответствии с правительственным постановлением. Документы для поступления, заявление и 3 фото требовалось направлять по месту расквартирования учебных подразделений.[[4]](#footnote-4) Финансирование учебных заведений производилось Народным комиссариатом финансов из Госбюджета СССР через инспекцию ГВФ и управление кадров[[5]](#footnote-5).

Первый официальный документ об управлении учебными заведениями в гражданской авиации был выявлен в музее СПб ГУГА. Это приказ начальника ГУ ГВФ № 20 от 05. 02. 1945 г. «Объявление положений об управлениях и самостоятельных отделах ГВФ». В положении об УУЗ ГВФ разработанном 28. 06. 1944 г. определены две важнейшие цели: подготовка авиационных специалистов для ГВФ и по особому плану для ВВС КА; переподготовка летных и инженерно-технических специалистов, в том числе для ВВС КА. В десяти задачах были определены функциональные направления работы по: методическому руководству учебными процессами; разработке годовых планов подготовки и переподготовки; руководство военной подготовкой; непосредственное руководство летным центром, курсов высшей летной подготовкой, школами технического состава, учебно-тренировочными отрядами, школах первоначального обучения, отдельными учебными эскадрильями, школах радиотехников, организация комплектования и выпуска в учебных заведениях; разработка учебных программ, выпуск учебных пособий, инструкций, наставлений и др., утверждение штатов и должностных лиц, финансирование, инспектирование деятельности учебных заведений. В структуре управление состояло из трех отделов: переподготовки специалистов, подготовки летно-технического состава, планово-финансового. Работа проводилась совместно с другими функциональными и территориальными управлениями ГВФ[[6]](#footnote-6). Эта деятельность прослеживается на примерах организации, развития и передачи довоенной системы учебных заведений ГВФ в военное ведомство. На учебниках, изданных в ЛИИ ГВФ и других издательствах для ВУЗов и техникумов Аэрофлота довоенного времени в обязательном порядке было прописано о разрешении ГУ ГВФ к изданию литературы. Несколько ценных книг хранится в музее СПб ГУГА:

Профессор Г.Г. Ростовцев и доцент О. Н. Розанов объединили усилия коллектива кафедры «Конструкция и строительная механика самолета» по написанию учебника «Конструкция самолета»[[7]](#footnote-7); В этом же году Г.Г. Ростовцев подготовил учебник «Строительная механика самолета»; профессором Н.А. Рыниным был написан учебник «Проектирование воздушных сообщений» - комплексный труд обобщавший специально читаемые в ЛИИГВФ курсы по: радио и светотехническому обеспечению полетов, аэронавигации, динамике полета, аэродинамике и других которые могли быть использованы на воздушных сообщениях[[8]](#footnote-8); Учебник «Общий курс конструкции самолетов» был написан и сдан в набор 27. 11. 1940 г. профессором ЛИИ ГВФ – О. Н. Розановым по программе курса «Конструкции самолетов», который автор читал на факультете Технической эксплуатации ЛИИ ГВФ[[9]](#footnote-9); В главном ВУЗе ГВФ СССР за 10 лет существования под руководством УУЗ ГВФ были осуществлены сотни выпусков газеты Крылья Советов и научных трудов, учебников и пособий, значительная часть которых погибла в годы Великой Отечественной войны.

В мае 1954 г. Главное управление гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ) было выведено из военного ведомства и подчинено непосредственно Совету Министров СССР. В начале августа 1955 года Главное управление ГВФ издало приказ «Об образовании ВАУ ГВФ». Министерство высшего образования СССР приказом № 1028 от 19. 10. 1955 г. утвердило Устав высшего авиационного училища. Согласно этим документам ВАУ находилось в ведении ГУ ГВФ, являлось высшим учебным заведением второй категории и должно было готовить в течении 4 лет командно-летные кадры и в течении 3 лет - политработников для ГВФ. Подчеркивалось также, что училище комплектовалось слушателями из числа работников ГВФ в возрасте до 35 лет, имеющих стаж руководящей работы в отрасли не менее двух лет и законченное общее или специальное среднее образование. За время обучения слушателям выплачивалась стипендия в размере среднего заработка за 12 месяцев, предшествующих поступлению в училище, но не более 3000 рублей в месяц. Время обучения в училище засчитывалось в стаж непрерывной работы в ГВФ. Распределение окончивших училище на работу должно производиться ГУ ГВФ за три месяца до его окончания[[10]](#footnote-10).

Это было связано с широким выходом на воздушные линии скоростных пас­сажирских самолетов большой вместимости, расширением сети местных линий и началом массового использования вертолетов для нужд народ­ного хозяйства возрастала потребность в высококвалифицированных авиационных специалистах. На первом этапе освоения реактивной техники переподготовка кадров для ее летной и технической эксплуатации проводилась в ОКБ и на заводах Министерства авиационной промышленности, а затем в более широком плане была организована в учебных заведениях ГВФ, для руководства которыми было создано Управление учебными заведениями (УУЗ ГВФ).

Личный состав управления на стадии становления в основном представляли кадровые военные, пожелавшие передавать накопленный опыт гражданским авиаторам, находившимся многие годы в составе УУЗ военного ведомства. Исключительная заслуга в создании самостоятельного УУЗ ГВФ принадлежала **Ассовскому Николаю Николаевичу**  1906 г. рождения, белорусу, члену КПСС с 1937 года. Он окончил военную школу летчиков в 1929 году и Высшую военную академию в 1952 году. Имел большой опыт по руководству учебными заведениями Военно-воздушных сил и гражданской авиации, т.е. Ассовский Н.Н. до перехода на работу в Главное управление ГВФ более 26 лет находился на службе в советской Армии и все эти годы работал в системе учебных заведений ВВС. В 1953 году, по окончанию Высшей военной Академии, был назна­чен на должность заместителя начальника ГУ ГВФ. В связи с реорганизацией ГВФ приказом начальника Главного управления гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР №1 от 3 января 1960 года он был назначен на должность Начальника УУЗ. Пунктом два настоящего приказа временно исполнявшему обязанности Начальника Управления учебных заведений ГУ ГВФ Братину Владимиру Константиновичу было предписано обратиться к исполнению своих служебных обязанностей Начальника отдела подготовки летных кадров – Зам. Начальника УУЗ ГУ ГВФ[[11]](#footnote-11).

Большая работа в 1960 г. была проведена УУЗ совместно со специалистами других управлений ГУ ГВФ по принятию из военного ведомства имущества для вновь созданных учебных заведений. На примере Рыльского училища спецслужб процедура выглядела следующим образом. В период со 2-го по 16 сентября была произведена передача 139 Военной авиационной школы механиков радиотехнических станций ВВС в ГУ ГВФ при Совете Министров СССР, т.е. гражданские авиаторы приняли базу от авиаторов военных.

От ГУ ГВФ в комиссии участвовали: старший инженер УУЗ ГУГВФ **Гусев Б.К**., начальник Рыльского авиаучилища спецслужб ГВФ Щелчков И.Н., заместитель начальника училища по учебной части Штанько Д.М., инспектор Политуправления ГВФ **Попивод П.С**., инспектор Управления кадров ГУГВФ **Антипов М.Д**., инженер УНС ГУГВФ **Николаев Е.Р**., ст.инспектор–бухгалтер Центральной бухгалтерии ГУГВФ **Шаров П.И**.

Согласно настоящему акту и соответствующих приложений казарменный, служебный, жилой фонд, квартирно-эксплуатационное, казарменное и учебно-лабораторное оборудование, специальные коммунальные установки передавалось безвозмездно. Часть имущества, в том числе: учебное на сумму 80,6 тыс. руб. медицинское -19,6 тыс. руб., спортивное-33, 2 тыс. руб., связи-16.2 тыс. руб., автотранспортные средства, горюче-смазочные материалы, твердое топливо, ГСМ, продовольственной, культурно-просветительное имущество, вещевое, спортивное, медико-санитарное и другое хозяйственное имущество и инвентарь передавалось за плату. Порядок расчета должен быть установлен Министерством Обороны СССР совместно с ГУГВФ.

Военнослужащие, увольняемые в запас, а также рабочие и служащие школы правильно поняли Закон СССР «О новом значительном сокращении Вооруженных сил СССР» и с желанием приступили к работе в училище ГВФ. В сравнении с другими учебными заведениями Рыльское училище получило не только хорошую стартовую базу, но и лучшие руководящие и инженерные кадры из других учебных заведений. [[12]](#footnote-12)

Важную роль в повышении квалификации пилотов играли летно-методические и технические конференции по об­мену опытом работы в авиаподразделениях и учебных заведениях, Так, 16 октября 1957 года во Внукове проходила конференция по обоб­щению опыта эксплуатации самолета Ту-104, участники которой заслу­шали доклады по итогам первого года его эксплуатации, а также сообщения о дальнейшем совершенствовании Ту-104. Широкое распространения получали экономические конференции, семинары командно-руководящего состава.[[13]](#footnote-13)

До 1958 года подготовка диспетчеров и руководящих кадров службы движения проводилась на курсах без достаточной учебно-методической базы. В связи с увеличением объема работ диспетчеров и руководящего состава службы движения их обучение с 1958 года стало проводиться в школах высшей летной подготовки по расширенной программе с учетом требований обеспечения безопасности движения на воздушных трассах скоростных многоместных самолетов. Коллективом Управления была проведена значительная работа по расширению существующих и организации новых учебных заведений, переданных в ГВФ из Министерства обороны, а также по переработке и совершенствованию учебных планов и программ, изданию учебно-методических пособий, курсов летной подготовки и других печатных изданий. С I960 года количество выпускаемых из учебных: заведений ГВФ специалистов увеличилось более чем в 2,5 раза, а так же повысилось качество подготовки авиационных специалистов.

Важным организационным этапом в истории Аэрофлота стал 1964 год. Указом Президиума Верховного Совета СССР № 27 от 27 июля было образовано общесоюзное Министерство гражданской авиации (МГА). Практически с созданием МГА приводи­лись в соответствие форма и содержание, ибо развитие Аэрофлота и его роль в транспортной системе страны вошли в противоречие с формой управления и ролью ГУ ГВФ.

Образование Министерства гражданской авиации лишало монопо­лизма Авиапром страны и создавало новые возможности в ускорении технической реконструкции отрасли, подготовке высококвалифициро­ванных кадров, улучшении руководства отраслью. С сентября 1964 года вместо ГВФ все организационные структуры приняли название граж­данской авиации (ГА). Первым министром гражданской авиации СССР был назначен генерал-полковник авиации **Евгений Федорович Логинов**, возглавлявший с июня 1959 года Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР. Логинов Е.Ф. - боевой летчик, участник Великой Отечественной войны. Он занимал различные командно-штабные должности в ВВС. Окончил Военную Академию Генерального штаба. В ГУГВФ прибыл с должности заместителя Главнокомандующего Военно-Воздушными Силами Советской Армии. Был награжден многими орденами и медалями. В организационную структуру гражданской авиации СССР вошли Высшие и средние специальные заведения под руководством УУЗ ГА.[[14]](#footnote-14)

Приказом Е.Ф. Логинова - Министра гражданской авиации Союза ССР за № 192/Л от 27.11.64 г. Н. Н. Ассовский был назначен начальником Управления учебными заведениями Министерства граждан­ской авиации.[[15]](#footnote-15) В этой должности он стал организатором ряда научно-исследовательских учреждений и учебных заведений ГА, в том числе ГосНИИ ГВФ, ГПИиНИИ, «Аэропроект», Высшего авиационного училища ГВФ, Рижского института инженеров ГВФ, Всесоюзного НИИ гражданской авиации в народном хозяйстве и др. Награжден орденами и многими медалями. Однако, наряду с общими положительными результатами, подготовке кадров, в работе ряда учебных заведений ГВФ имели место существенные недостатки и упущения. Обращал на себя внимание, в частности, неоправданно, высокий отсев курсантов и студентов, проявление недисциплинированности и нарушение установленного порядка со стороны части курсантов и постоянных работников школ и училищ, слабая воспитательная работа с личным составом в некоторых учебных заведениях ГВФ. Н.Н. Ассовский самокритично оценивал имеющиеся недостатки в работе учебных заведений и принимал энергичные и действенные меры по их устранению[[16]](#footnote-16).

Для повышения квалификации летного и инженерно-технического состава при территориальных управлениях и авиагруппах создавались специальные учебно-тренировочные отряды (УТО). Рабочая молодежь получала трудовую закалку на работе в бригадах, прикреплялась к опытным мастерам, были созданы группы технической учебы и школы передовых методов труда. Широкое распространение получило заочное и вечернее обучение в вузах, техникумах и школах рабочей молодежи, На заводах открывались филиалы заочных отделе­ний средних училищ гражданской авиации, школы мастеров и классы ускоренного обучения. В организационную структуру УУЗ гражданской авиации СССР вошли Высшие и Средние специальные заведения.[[17]](#footnote-17)

О деятельности управления за период до 1970 года, т.е. начале новых изменений в составе руководства МГА мы в основном узнаем из личных дел сотрудников:

Старейшим специалистом по учебным заведениям был **Гусев Борис Константинович**. В 1949 г., в возрасте 27 лет, он закончил МАИ. С должности старшего инженера отряда Отдельной авиагруппы Международных воздушных сообщений приказом начальника ГУ ГВФ №2074/Л от 4.11.53 г. Гусев был назначен старшим инженером по заочному обучению УУЗ ГУ ГВФ. В январе 1955 года его перевели на должность инженера - инспектора отдела подготовки инженерно-технических кадров, где:

- приобрел значительный опыт работы по руководству учебно-методической деятельностью учебных заведений, принимая непосредственное участие в разработке учебныхпланов и пересмотре учебных программ высших учебных заведений, в комиссиях по проверке деятельности институтов ГВФ;

- разрабатывал план работы высших учебных заведений;

- привлекался также к инспектированию авиатехнических училищ;

- участвовал в ГЭК по выпуску специалистов из институтов;

- имел хорошую теоретическую подготовку ипрактический опыт по технической эксплуатации самолетов и авиадвигателей;

- успешно вел преподавательскую работу в Московском филиале КИ ГВФ и заочных отделениях технических училищ, редактировал учебные пособия, являлся автором учебника «Основы авиации»[[18]](#footnote-18).

**Леонов Иван Алексеевич** инженер-инспектор отдела технических кадров, затем заведующий учебно-методическим кабинетом при МГА, был принят на работу 27.02.65 года в 47-летнем возрасте, после оставления должности главного инженера войсковой части, имевшего так же опыт работы бортового техника, преподавателя, начальника цикла школы авиамехаников. За образцовое выполнение заданий командования на фронтах был награжден орденом Отечественной войны второй степени, двумя орденами Красной Звезды и девятью медалями. Закончил Московские институты: - 1939 г. авиационный; - 1941 г. станкоинструментальный. В годы войны был слушателем высшего военного гидрометеорологического института и курсантом Челябинской авиационной школы механиков.[[19]](#footnote-19)

Заместителем начальника УУЗ ГВФ 17 января 1964 года был назначен **Погребняк Григорий Фалалеевич** – генерал лейтенант, зам. начальника главного штаба войск ПВО страны, который за боевые заслуги был награжден Орденом Ленина, тремя орденами Красного знамени, орденами Отечественной войны и Красной Звезды, шестью боевыми медалями. Погребнякродился в 1910 г. в Волгоградской области, первое авиационное образование получал во Владикавказской технической школе с 1929-1931 г., затем был слушателем в Борисоглебской школе летчиков с 1932-1933 г., в 1937 г. в г. Новосибирске. После должности командира отряда он был назначен инструктором по технике пилотирования и теории полетов 10 учебной авиационной эскадрильи, в 1941 году закончил академию им. Ленина и в 1949 году академию генерального штаба в г. Москве. В его обязанности в основном входило курирование высшей подготовки специалистов и развитие институтов ГУ ГВФ.[[20]](#footnote-20)

**Пичугин Николай Ильич** приказом начальника ГУ ГВФ № 740/Л от 30.06.60 года был назначен на должность старшего пилота инспектора, а с 11 декабря того же года начальником летного отдела Управления учебными заведениями Министерства гражданской авиации. Он работал в гражданской авиации с мая 1946 года. Был командиром корабля ЛИ-2 отдельной авиагруппы воздушных съемок. Летал во всех метеорологических условиях на самолетах Ли-2, Ил-14, Ил-18, Ту-124 и Ту-134. Имел общий налет без летных происшествий более 6000 часов, в том числе ночью 1600 часов. Пилот гражданской авиации I класса. Как начальник летного отдела методически грамотно руководил подготовкой переподготовкой летных кадров и других авиационных специалистов в летных училищах и школах высшей летной подготовки.[[21]](#footnote-21)

**Андрианов Анатолий Иванович** последовательно с 1948 по 1960 года закончил Московский авиационный самолетостроительный техникум, Егорьевское АТУ ГВФ и КИ ГВФ. Работал в гражданской авиации с I960 г. в течении 5 лет исполнял обязанности инженера смены по техническому обслуживанию самолетов Ил-18 и Ту-104 в а/п Внуково. 1965г. был переведен в центральный аппарат МГА, где работал в должности ведущего инженера УУЗ. Имел опыт и хорошую теоретическую подготовку, умело организовывал работу в закрепленных учебных зданиях, постоянно оказывал практическую помощь в улучшении качества подготовки специалистов, уделял внимание развитию и оснащению учебно-материальной базы, внедрению в учебный процесс передовых средств обучения. Андрианов А.И. неоднократно поощрялся приказами Министра, был награжден медалями и нагрудным знаком «Отличник аэрофлота».[[22]](#footnote-22)

Его коллега **Андреев Дмитрий Андреевич** окончил ВВА им. Жуковского в 1952 году и служил в должности инженера - подполковника ВВС. 14.01.1965 года был принят в УУЗ МГА и назначен на должность старшего инженера учебных заведений. С 1969 – 1975 года занимал должность начальника отдела Высших учебных заведений.[[23]](#footnote-23)

Непререкаемым авторитетом в УУЗ ГВФ и МГА пользовалась **Иванова Клавдия Васильевна**. В ГВФначала работать в 1937г. экономистом Быковского авиаотряда, затем была назначена в аппарат Московского управления ГВФ старшим экономистом. В 1954г. в возрасте 40 лет была переведена в Центральный аппарат ГУ ГВФ на должность на­чальника планово-финансового отдела Управления учебных заведений, где и работала до ухода на заслуженный отдых в 1982 г., проработав в Аэрофлоте непрерывно более 45 лет. По мере увеличения объема работы авиации в народном хозяйстве страны возрастала необходимость организации новых учебных заведений. Все это требовало больших за­трат государственных средств и обоснованных расчетов, а также защиты их в высоких финансовых ин­станциях, вплоть до Минфина. Она вложила много сил, энергии и умения защитить интересы учебных заведений.[[24]](#footnote-24)

**Косицина Майя Ильинична** работа в планово-финансовом отделе УУЗ ГУ ГВФ в должности экономиста с 1961 года. Освоила работу по планированию, статистическому учету деятельностиучебных заведений, вособенности летных подразделений, а так же по составлению финансовых планов научно-исследовательских отделов ВУЗов ГВФ.[[25]](#footnote-25)

**Мордовина Галина Николаевна** начала трудовую деятельность в Якутском объединенном авиаотряде инженером-экономистом с 1963 года; 1965 года работала в планово-финансовом отделе Управления учебных заведений МГА. За время работы зарекомендовала себя грамотным, трудолюбивым инициативным специалистом. Могла выполнять функциональные обязанности каждого сотрудника планово-финансового отдела. За успехи в трудовой деятельности неоднократно поощрялась в приказах Министра гражданской авиации. [[26]](#footnote-26)

**Скирко Нина Петровна**, 1932 г. рождения, имела средне-специальное образование и до назначения (15.10.1971г.) на должность заместителя главного бухгалтера Планово-финансового отдела УУЗ МГА работала старшим бухгалтером в Управлении гражданской авиации Центральных районов и Арктики. Скромная и тактичная в обращении с коллегами по работе она заслуженно в 1982г. была назначена начальником финансового отдела – главным бухгалтером УУЗ МГА[[27]](#footnote-27). В планово-финансовый отделе также трудились: Инженер по строительству **Чуб Иван Михайлович**; Ст. инженер-экономист **Самодеенко Лидия Алексеевна**; Инженер-экономист **Ситовенко Наталья Максимовна**.

Непосредственно о работе специалистов УУЗ мы узнаем из проверки деятельности Киевского института инженеров ГА в период с 18 по 29 марта 1968 года. Акт комиссии констатирует успехи и недостатки в работе ведущего ВУЗа отрасли за три предыдущих года.

Рассмотрим замечания, как направления совместной деятельности по дальнейшему развитию учебного заведения учитывая, что за это время контингент вырос в 1,5 раза, были созданы 3 новых кафедры, 19 кафедр, 2 филиала и 1 учебно - консультационный пункт. В то же время из-за недостатка площадей занятия проводились в 3 смены, учебные мастерские были расположены в деревянных бараках, студенты механики не получали навыков кузнечной обработки, литейного дела, клепки, сварки, гальваники. Радиополигон был неблагоустроен, занимал ограниченную площадь и не имел полностью развернутые радиосредства. Не эффективно проводилась работа с авиапредприятиями по изучению качества подготовки инженеров и набору абитуриентов в регионах. За 1967/1968 учебный год было отчислено 157 студентов, из них 88(56%) человек за неуспеваемость и нарушение дисциплины. С участием сотрудников отделов УУЗ была разработана программа модернизации ВУЗа.

В марте 1969 года, Совет Министров СССР утвердил Положение о МГА, в котором определялись основные задачи министерства:

- разработка основных направлений в развитии гражданской авиации в интересах народного хозяйства и потребностей населения;

- техническая реконструкция отрасли;

- обеспечение и контроль за выполнением планов про­изводственной деятельности, безопасности полетов, подготовки кадров, развития международных связей.

Новый этап в деятельности УУЗ МГА начался с Приказа Логинова Е.Ф. – Министра ГА СССР № 91/л от 16.02.1970 г., когда Ассовский Н.Н. был освобожден от должности начальника УУЗ ГА по личной просьбе и состоянию здоровья. а его приемником был назначен **Назаров Александр Игнатьевич**[[28]](#footnote-28). В архиве сохранилась служебная характеристика на курсанта Сасовское летного училища ГВФ. Из документа подписанного 5 мая 1948 года командно-летным составом, а именно Деминым, Ильинским, Колосовым, Смирновым, Третьяковым известно, что девятнадцатилетний слесарь и комсомолец Назаров уроженец Ульяновской области в декабре 1946 года в возрасте 19 лет поступил в училище, все годы учился на хорошо и отлично. По программе имел налет на самолете ПО-2 в объеме 77 часов 33 минуты с оценкой «хорошо», был комсоргом эскадрильи и занесен на доску почета, имел 6 благодарностей, окончил два курса Куйбышевского Авиационного института. Далее известно, что Назаров А.И. в июле 1948 года поступил на должность помощника начальника политотдела Белорусского управления ГВФ по комсомольской работе.

В последующем Назаров закончил Высшее авиационное Училище ГВФ по специальности инженер-пилот, был на летной и командной работе в отдельных авиаотрядах Западно-Сибирского и Восточно - Сибирского УГА. В 1959-1965 гг. на­чальник политотдела — заместитель начальника Белорусского УГА. В 1965 г. был назначензаместителем начальника Политуправления гражданской авиации. [[29]](#footnote-29)

Из воспоминания А.И. Назарова о его деятельности под руководством **Бугаева Бориса Павловича** – министра МГА мы узнаем, что произошло это в конце ше­стьдесят девятого года. Будучи первым заместителем министра. Бугаев пригласил его и сказал буквально следующее: «Колле­гия рекомендует тебя на должность начальника Управления учеб­ными заведениями, но, пока придет решение ЦК КПСС, ты внимательно изучи первое приложение к Чикагской конвенции и продумай, как реорганизовать систему подготовки авиацион­ных специалистов с учетом международных стандартов и рекомендаций ИКАО. К началу 70-х годов дефицит кадров различных специально­стей составлял в отрасли более 30 процентов. В мае того же года Бугаев был назначен министром гражданс­кой авиации. В учебных заведениях Аэрофлота к этому времени уже был накоплен богатый опыт подготовки авиационных инже­неров, техников, пилотов, штурманов, диспетчеров и других специалистов. Ежегодно ряды авиаработников пополнялись де­сятью тысячами выпускников вузов и училищ гражданской авиации.

В Иркутском и Егорьевском училищах темы занятий по технической эксплуатации и ремонту авиационной техники тесно увязывались с практической деятельностью авиационно-технических баз и авиаремонтных заводов. С этой целью занятия проводились непосредственно на базах и заводах. Проводили их квалифицированные инженеры этих предприятий. Работники УУЗ МГА не только обобщали положительный опыт, но и работали по устранению недостатков, так как в целом уровень подготовки авиационных кадров в учебных заведениях постоянно отставал от растущих требований авиапредприятий.

Проверка специалистами УУЗ МГА работы Рижского института и ряда средних учебных заведений показала, что учебный процесс здесь страдал некоторым академизмом. Наблюдались серьезные упущения в организации и содержании практики, стажировки студентов и курсантов на предприятиях. В 1970 году учебными заведениями и местными приемными комиссиями при управлениях были приняты меры по улучшению качества отбора абитуриентов. Число принятых в высшие и средние учебные заведения возросло в сред­нем на 11 процентов. Абсолютное большинство из них были комсомольцы, представители рабочей и колхозной молодежи, жителей коренных национальностей.

За слабую успеваемость и нарушения дисциплины учащихся нередко приходилось отчислять из учебных заведений. Особенно велик был процент отчисления в Рижском институте, где многие студенты показывали низкую успеваемость, в первую очередь, по таким дисциплинам, как конструкция и прочность летательных аппаратов и двигателей, экономика гражданской авиации. Похожая картина успеваемости по профилирующим дисциплинам наблюдалась и в других учебных заведениях Аэрофлота. В работе по совершенствовании образовательного процесса большое значение имели высококлассные специалисты отдела высших учебных заведений в составе: начальника **Андреевича Андреева Дмитрия**; старших инженеров-инспекторов - **Лысенко Геннадия Александровича; Малышева Дмитрия Ивановича; Прохорова Александра Михайловича.**

В 1970-1971 учебном году многие технические училища начинали готовить специалистов по новой авиационной технике. В Егорьевском, Иркутском, Кирсановском и Троицком училищах изучали самолеты Ан-24 и Як-40, в Выборгском училище расширялась подготовка авиационных техников по эксплуатации вертолетов Ми-8.

Появлялась необходимость создавать новые кабинеты и лаборатории, пополнение их новым оборудованием. В первую очередь оборудованием новых типов са­молетов, двигателями, системами радиолокации и навигации, уже эксплуатируемыми в ГА. Растущие задачи развития гражданской авиации требовали нового этапа повышения качества подготовки молодых специалистов, пополнения славного коллектива работников Аэрофлота.[[30]](#footnote-30)

Из воспоминаний Назарова А.И., изложенных в книге «Земные труженики неба» о прошлом и настоящем Центра производственно – диспетчерских услуг ГА « Аэротранс» мы узнаем, что в 1970 году особо встала задача подготовки диспетчеров всех уровней, в том числе руководителей полетов, начальников служб движения аэропортов, управлений и других структур. За­дача была очень трудной, так как не было учебных заведений и программ подготовки специалистов такого уровня. Но темпы роста авиапе­ревозок были такие высокие, что недостаток диспетчеров составлял более 30 процентов.

Гражданская авиация СССР в 1970 году вступила в ИКАО. Следовательно требовалось соответствовать по основным параметрам существовавшим мировым нормам, особенно в вопросах управления воздушным движением, которое в рамках стран-участниц ИКАО было унифицировано. Своевременной мерой стала организация Кировоградского учили­ща по подготовке диспетчеров. Были выделены из Школы высшей летной подготовки (ШВЛП) в Ки­ровограде часть помещений, в том числе казармы. Одновременно было реорганизовано Рижское авиационное училище спецслужб (РАУС). Там готовились техники по эксплуатации радиолокационного и связного оборудования, которое преобра­зовали в летно-техническое училище. Был организован факультет подготовки диспетчеров УВД в Ленинградской Академии ГА.

Эти три действия позволили быстро создать базу для подготовки дипломированных диспетчеров. Все вопросы решались по согласованию с Министерством высшего и среднего специального образования, а организационные, хозяйственные вопросы - с соответствую­щими органами на местах. Государственная поддержка позволила создать базу подготовки квалифицированных специалистов.

Учебные заведения были обеспечены новой техникой - радиолокационной, связной, навигационной. С помощью ОКБ Ильюшина и Антонова были созданы учебные летающие лабо­ратории на базе самолетов Ил-14 и Ан-24. По сути дела, это были летающие учебные классы, в которых диспетчеры обста­новку, наблюдаемую с земли, учились чувствовать и в воздухе. Этого за рубежом не было.

Будущие диспетчеры на само­летах-лабораториях непосредственно вели авиационную ориен­тировку, контроль, держали связь с диспетчерами УВД и виде­ли, как все это будет происходить на борту ВС. Кроме того, они проходили практику в частях Военно-Воздушных Сил. Ведь все отечественные учебные заведения были закрытые, так как готовили офицеров запаса по различным военным специ­альностям. Диспетчеры готовились по военной специальности штурманов. Все это позволяло привить обучающимся мотивацию, понимание важности этой специальности, ее ответственности.

В 1973 году была выпущена первая тысяча диспетчеров. Столько же - в 1974-м. И так каждый год. Цель стояла — заменить всех практиков. Так как техника усложнялась, очень быстро росла напряженность в воздухе, вместе с возрастающей плотностью воздушного движения. И следующая составляющая - профессиональная деятельность диспетчеров. Была налажена обратная связь выпускников с учебными заведениями, которая позволяла не допускать ошибок.[[31]](#footnote-31)

Эти сложные задачи мог решать только коллектив единомышленников и профессионалов летного отдела в составе: **Пичугина Николая Ильича** – начальника, **Евдокимова Виталия Александровича**, **Виноградова Михаила Григорьевича**, **Корнилюка Виктора Петровича** – старших пилотов - инспекторов, **Дуюна Павла Петровича** - старшего штурмана – инспектора, которые организовали обратную связь выпускников с учебны­ми заведениями, позволившую совершенствовать подготовку и не допускать ошибок. Это они сделали все возможное, когда с 1970 по 1977 гг. возникла необходимость увеличить прием абитуриентов на летные специальности до сверхнормативных возможностей учеб­ных заведений, по ускоренным программам переучивать для ра­боты в гражданской авиации офицеров-авиаторов, уволенных в запас. За три года был создан и принят на эксплуатацию учебный пилотажный самолет Як-18Т.

В этот период были приняты уставы учебных заведений, в которых были увязаны права и обязанности всех функциональных управлений министерства гражданской авиации (МГА):

- заместитель начальника училища по политической части назначался начальником Политического управления гражданской авиации. Их права и обязанности определялись "Положением о политорганах гражданской авиации", утвержденном Постановлением ЦК КПСС от 21 апреля 1965 г.;

- заместитель начальника училища по летной подготовке назначался приказом Министра гражданской авиации из пилотов, имеющих высшее образование и опыт учебно-летной работы, по представлению начальника училища. Он подчинялся непосредственно начальнику училища и являлся прямым начальником всего переменного состава и работников летно-штурманских служб, связи и управления воздушным движением;

- заместитель начальника по инженерно-авиационной службе - главный инженер училища назначался при­казом Министра гражданской авиации по представлению начальника училища. Он подчинялся непосредственно начальнику училища и являлся его заместителем по ИАС, в специальном отношении он подчинялся начальнику управления ИАС МГА;

- заместитель начальника училище по военной подготовке - он же начальник военного цикла назначался приказом Главноко­мандующего ВВС по согласованию с УУЗ МГА из числа кадровых офи­церов ВВС, имеющих высшее специальное образование. Он подчинялся начальнику училища, являлся прямым начальни­ком всех курсантов училища и личного состава военного цикла и организационно-строевого отдела. Его права и обязанности в пол­ном объеме определялись "Положением о должностных лицах военно­го цикла и организационно-строевого отдела училищ и школ граж­данской авиации'';

- заместитель начальника училища по наземным службам наз­начался приказом Министра гражданской авиации. На него возла­галось: обеспечение снабжения училища материальным, техническим, вещевым имуществом, горюче-смазочными материалами и автотранс­портом в пределах установленных норм; руководство строительст­вом, капитальным и текущим ремонтом; контроль за выполнением правил и норм по охране труда в подчиненных службах; организа­ция бытового обслуживания курсантов и работников училища; ор­ганизация пожарно-сторожевой охраны; обеспечение работы авто­транспорта и другие обязанности согласно Положению об отделах МТС МГА.

- Начальник штаба училища назначался приказом начальника училища по согласованию с УУЗ МГА. Он подчиняется непосредственно начальнику училища, является прямым начальником для всего личного состава училища и пользу­ется дисциплинарными правами заместителя начальника училища. На начальника штаба возлагалось: разработка го­довых планов-графиков подготовки, годовых и месячных планов мероприятий по выполнению задач по основным службам и училищу в целом, годовых планов по повы­шению квалификации авиаспециалистов училище и других докумен­тов, входящих в его компетенцию; контроль за выполнением наме­ченных мероприятий, приказов и указаний МГА и начальника училища, за соблюдением установленного порядка и дисциплинарных тре­бований личным составом училища; организация комплектования училища переменным составом и другой контроль

- Флаг – штурман училища назначался приказом министра ГА по представлению УУЗ МГА. Он подчинялся заместителю начальника училища по летний подготовке и являлся его помощником в организаций штурманской службы. В его функции под руководством главного штурмана гражданской авиации входило обучения летного состава самолетовождению.

Все учебные заведения в установленном порядке вели делопроизводство, архив, финансовую и статистическую отчетность, отчитывались о работе перед УУЗ МГА и представляли статистическую и другую отчетность соответствую­щие организации. Все они пользовались правами юриди­ческого лица и имели печать с изображением Государственного герба и со своим наименованием. Имели Красное Знамя - сим­вол чести и славы. Знамя вручалось учебным заведениям от имени Министер­ства гражданской авиации. Пользовались флагом граждан­ской авиации СССР, установленным Воздушным кодексом СССР [[32]](#footnote-32).

За короткий срок было организовано восемь новых учебных заведе­ний: Московский институт инженеров гражданской авиации; Ульяновский центр для переподготовки на новую тех­нику летных специалистов Аэрофлота и стран СЭВ, а также Кировоградское и Актюбинское высшие летные, Минс­кое и Фрунзенское авиационно-технические училища и другие. Принимались также меры по расширению и совершенствованию учебно-материальной базы уже существующих учебных заведений. Был издан и строго выполнялся приказ министра об обеспечении учебных заведений новой авиационной и наземной техникой, оборудованием. Особенно поднимали авторитет УУЗ его выступления перед выпускниками, профессорско-преподавательским составом.[[33]](#footnote-33) Немногочисленный коллектив учебного управления МГА стремился в работоспособности не отставать от руководства, в том числе:

- С**амойлов Алексей Иванович**, который приказом Министра гражданской авиации СССР № 676/л от 07 декабря 1972 года был назначен началь­ником летного отдела - заместителем начальника УУЗ МГА в порядке перевода из Московского транс­портного управления гражданской авиации. Он был 1923 г. рождения, после демобилизации из Советской Армии в 1960 г. окончил ВАУ ГВФ, непрерывно трудился на летной работе в гражданской авиации, успешно освоил все основные типы транспортных самолетов от Ли-2 до Ил-62 и внес большой вклад в обеспечение производственной деятельности предприятий и подготовку летных кадров для гражданской авиации. За выполнение боевых заданий на фронтах Великой Отечественной войны и успехи в гражданской авиации Самойлов был награжден многими орденами и медалями, а за многолетнюю безаварийную летную работу и успешное освоение новой авиационной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР ему, пилоту 1 класса, было присвоено звание «Заслуженный пилот СССР»[[34]](#footnote-34);

- Профессионально выполнял свои обязанности **Химин Владимир Федорович**, который приказом Министра гражданской авиации СССР № 625/л от 31 октября 1972 года был принят на работу и назна­чен на должность старшего инженера-инспектора отдела высших учебных заведений Управления учебными заведениями.[[35]](#footnote-35) С 1983г. он был переведен в учебно-методический кабинет МГА,[[36]](#footnote-36) где координировал издательскую деятельность ВУЗов ГА, уделяя большое внимание качеству издаваемой учебной литературы.[[37]](#footnote-37)

- Значительным авторитетом среди руководителей пользовался **Диденко Иван Федорович** 1923 г. рождения. С 1943 г. после окончания Черниговского военного училища летчиков служил в ВВС. В 1949 г. окончил Краснокутское ЛУ ГВФ, а в 1962 году в возрасте 39 лет стал начальником родного училища. В 1976-1995 гг. работал заме­стителем начальника УУЗ МГА СССР, возглавлял ВКК ГА. Летал на самолетах и вертолетах: ПО-2, Ут-1, Ут-2, Як-3, Як-15, Як-18, Ан-2, Ми-8. Умелый организатор подготовки летных кадров для отрасли. Заслуженный пилот СССР. Был награжден орденом Тру­дового Красного Знамени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечествен­ной войне 1941-1945 гг.», знаком «Отличник Аэрофлота».[[38]](#footnote-38)

В 1977 г. А.И. Назаров был назначен заместителем министра гражданской авиации СССР, в 1979 г. - первым заместите­лемминистра. За длительный период работы в отрасли он внес существенный вклад и совершенствованиесистемы управления и деятельности отрасли, создание и развитие сети учебных заведе­ний ГА, воспитание, подготовку и переподготовку летно-технических, инженерных и командно-руководящих кадров для отечественной гражданской авиации и авиапредприятий ряда зарубежных государств. Эти сложные задачи мог решать только коллектив единомышленников и профессионалов.

Приказом №792 от 29 октября 1970 года Министр назначил заместителем начальника УУЗ **Кузнецова Анатолия Николаевича**, который родился в 1923 году, участвовал в Великой Отечественной войне, окончил Московский авиационный институт им. С. Орджоникидзе. В гражданской авиации с 1949 г. В течение 20 лет работал преподавателем, заместителем начальни­ка и начальником Егорьевского авиационного технического училища Г.А. Принимал непосредственное участие в организации сети учебных заведений отрасли, в том чис­ле Академии ГА, Ульяновского учебного центра, ряда авиационно-технических учи­лищ. Являлся автором и соавтором пяти учебников по конструкции и эксплуатации транспортных самолетов. При технической поддержке **Щепелева В. А**. - помощника начальника и **Птицыной М. П**. – секретаря, а также специалистов отделов и учебных заведений были разработаны десятки методических и нормативно-инструктивных документов. Накопленный опыт позволил А.Н. Кузнецову после 1983 года работать на других должностях, в том числе методистом учебно-методического отдела Московского государственного технического университета гражданской авиации (МГТУГА). Заслуженный учитель РСФСР. Был награжден орденами Красной Звезды, «Знак Почета», многими медалями[[39]](#footnote-39).

Профессиональная зрелость специалистов отдела подготовки технического состава во главе с его начальником **Гусевым Борисом Константиновичем**, старшими инженер-инспекторами: **Алексеевым Василием Степановичем, Андриановым Анатолием Ивановичем, Триадским Александром Вячеславовичем** позволили разработать основы организации и проведения учебного процесса в авиационных технических училищах ГА. Главными задачами были определены:

- подготовка для предприятий гражданской авиации квалифицировавших специалистов со средним техническим образованием, имеющих необходимые теоретические знания и практические навыки по специальности, воспитанных в духе советского патриотизма, дружбы наро­дов и пролетарского интернационализма, обладающих навы­ками организации массово-политической и воспитательной работы.

В учебных заведениях работали молодые преподаватели и инженеры, как правило, выпускники ведомственных ВУЗов. К начинающим преподавателям были отнесены: специалисты, ранее не занимавшиеся преподаватель­ской деятельностью; преподаватели, прибывшие из других учебных заведений и занимавшиеся, обучением курсантов других специальностей; молодые специалисты направленные в училище для работы преподавате­лями;

- председатель цикловой комиссии разрабатывал конкрет­ный план, в котором указывался перечень руководящих документов по организации и методике учебного процесса, подлежащих изучению, порядок изучения предмета, материальной части, использование нагляд­ных пособий, посещение занятий наиболее опытными преподавателями и время проведения конт­рольного занятия;

- по мере готовности конспекта преподаватель сдавал его на просмотр председателю цикловой комиссии, который прове­рял знание преподавателем руководящих документов, назначал тему и дату проведения контрольного занятия. Преподаватель проводил занятие на заседании цикловой комиссии в реальном объеме;

- начинающего преподавателя, допущенного к проведе­нию занятий с курсантами, необходимо было контролировать чаще, чем остальных преподавателей. При этом не рекомендовалось по­сещать первые два-три самостоятельных занятия.

Молодые специалисты, окончившие высшие учебные заведения, кроме ознакомления с преподавательской работой и проведения контрольногозанятия, проходили в училище стажировку сроком 6 месяцев, в течение которой выполняли должностные обязанности препода­вателя и получали соответствующую заработную плату. Прохождение стажировки осуществлялось по индиви­дуальным планам, разработанным на основании типовой програм­мы, утверждаемой Министерством гражданской авиации по сог­ласованию с Министерством высшего и среднего специального образования СССР.

Большая работа специалистами УУЗ совместно с другими управлениями МГА была проведена по выполнению совместного постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии высшей школы и повышения качества подготовки специалистов» от 29. 06 1979 г. Большое внимание было уделено становлению молодых преподавателей.[[40]](#footnote-40)

План стажировки увязывали с семестровым планом работы цикловой ко­миссии, содержащим личные задания, которые поручались молодому специалисту. После вынесения заключения комиссии начальник училища согласовывал с Управлением кад­ров МГА вопрос о дальнейшем использовании молодых специа­листов, в том числе не выполнивших программы и индивидуальные планы ста­жировки и получивших отрицательные характеристики.

Другими важнейшими обязанностями преподавателей являлись:

- повышение своей квалификации на курсах в учебных заведениях;

- переподготовка на новую авиационную технику на заводах министерства авиационной промышленности и в учебно-тренировочных отрядов (УТО);

- участие в сборах, семинарах и конференциях, самостоятельной работе по индивидуальному плану по­вышения квалификации.

Заместитель начальника училища по учебной работе составлял перспективный план повышения квалификации преподавателей и направлял его в УУЗ. Ведущей формой контроля являлись специальные посещения занятий преподавателя, которые проводились председателями предметной и цикловой комиссий, за­ведующими отделениями не менее двух раз в месяц, остальные вышестоящие начальники посещали заня­тия подчиненных по своему усмотрению, но не менее одного раза в месяц.

Открытые занятия, как правило, обсуждались на методических совещаниях предметных, цикловых комиссий и учебного отдела. Во время проведения открытого занятия в дей­ствия преподавателя никто из присутствующих не имел пра­ва вмешиваться. Не позднее, чем на второй день результаты проведения открытого занятия обсуждались на методическом совещании при том начальнике, под руководством которого проводилось открытое занятие [[41]](#footnote-41).

Значительный объем организационной и учебной работы проводили специалисты учебно-методического кабинета в составе: Начальника - **Бондаренко Анатолия Григорьевича**, зам. начальника - **Трущелева Емельяна Ивановича**, секретаря -  **Петровой Людмилы Леонидовны**, старших методистов УМК - **Смирнова Петра Федоровича** и **Емельяновой Людмилы Михайловны**, заведующих лабораториями - **Новоселова Юрия Борисовича**, старшего инспектора общего отдела - **Соболь Василия Ильича**. Наиболее сложным был вопрос по разработке единообразных образовательных и воспитательных условий контроля успеваемости, проверки знаний, умений и навыков курсантов, которые являлись важнейшим средством повышения качества их подготовки

Специалисты часто инициировали проверки учебных заведений с целью оказания своевременной помощи в различных формах массово-политической и культурно - просветительной работы с будущими авиаработниками, уделяя особое внимание патриотическому и интернациональному воспитанию[[42]](#footnote-42).

Текущие и периодические проверки знаний, умений и навыков организационного периода про­водились после изучения темы, ряда тем или раздела учебной программы. Итоговая проверка имела целью выявление знаний, умений и навыков курсантов за семестр, учебный год, за весь период обучения. Формами итоговой проверки являлись: за­четы, экзамены. Государственные экзамены.

Итоговые семестровые оценки по предметам, невы­носимым на экзамены, учитывались наравне с экзаменацион­ными оценками.

При составлении расписания экзаменов соблюдались требования:

- в течение дня в учебной группе проводить только один экзамен;

- длительность перерыва между экзаменами устанавливалась с учетом объема предмета, но не менее 2-х дней.

К экзаменам допускались курсанты выполнившие все практические, лабораторные, расчетно-графические и курсовые работы без отрицательных оценок. Начальнику училища разрешалось допускать к экзаменам курсантов имеющих не более 2-х неудовлетворительных оценок. В иных случаях этот вопрос решался на педсовете.

Хорошо успевающим курсантам, выполнившим ла­бораторные, практические и курсовые работы по предметам текущего семестра, начальником училища могла быть разрешена сдача экзаменов досрочно, без освобождения курсантов от текущих учебных занятий.

Государственные экзамены в училищах гражданской авиации проводились в два этапа: первый - в Государственных квалификационных комиссиях в училищах до выезда курсантов на технологическую практику, второй - в последнюю неделю пребывания курсантов на практике, в местных классификацион­ных комиссиях предприятий гражданской авиации. Сроки проведения 1-го и 2-го этапов Государственных экза­менов определялись учебными планами. Для проверки подготовленности выпускаемых специа­листов и присвоения им квалификации па первом этапе орга­низовывали Государственные квалификационные комиссии (ГКК). Пред­седатели и заместители председателей комиссий назначались приказом Министра гражданской авиации, члены комиссий ут­верждались начальником Управления учебными заведения­ми МГА по представлению начальников училищ не позднее, чем за 1 месяц до начала экзаменов.

До начала работы ГКК начальники училищ были обязаны:

- утвердить расписание проведения Государственных экза­менов и консультаций и объявить его не позднее, чем за 2 не­дели до начала. Расписание занятий обеспечивало пе­рерыв между экзаменами не менее 5 дней и сдачу в один день вгруппе только одного экзамена;

- обеспечить оформление и представление ГКК сведении об успеваемости курсантов по всем предметам учебного плана, по учебной практике, а также подготовить формы учета и отчет­ности по проведению экзаменов;

- обеспечить подготовку учеб­но-лабораторной базы, проверить готовность мест сдачи экзаменов, авиационной техники и учебных пособий;

- утвердить план работы по дням с комплексом мероприятий.

Сдача Госэкзаменов проводилась в от­крытом заседании ГКК и при участии, как правило, преподавателя, который вел предмет в экзаменуемой учебной группе. Для подго­товки к ответу курсантам представлялось время от 20 до 30 ми­нут. Курсанты, из числа окончивших учи­лище с отличием, имеющие отличные успехи и оценку 5 по ­всем предметам учебного плана заносились на Доску почета училища.

Решения об оценках по Государственным экзаменам, о присвоении квалификации, о степени диплома, а также о включении отличников в число 5% для поступления в вузы при­нимались Государственной квалификационной комиссией в зак­рытом заседании простым большинством голосов. Курсанты, успешно выдержавшие 1-й этап Госэкзаменов, направлялись на технологическую практику в предприятия и организации ГА, в которые они были распределены на работу.

Курсанты, не сдавшие Госэкзаменов, направлялись на работу в предприятия ГА на должности меха­ников или им соответствующие, причем, им предоставлялось право повторной сдачи Государственных экзаменов в следую­щую экзаменационную сессию. При повторной сдаче курсанты обязаны были сдать экзамены по всем предметам, кроме тех. по ко­торым они в предыдущую сессию получили оценку «5».

Курсанту, не сдавшему Госэкзаменов, вы­давали вместо диплома справку установленного Министерством высшего и среднего специального образования СССР образца об окончании теоретического курса и прохождении соответст­вующих практик без присуждения квалификации техника. Эта справка могла быть обменена на диплом по решению ГКК после успешной пов­торной сдачи Госэкзаменов.

Допуск курсантов к сдаче второго этапа Госэкзаменов оформлялся приказом начальника (командира) пред­приятия ГА после их прибытия и предоставления необходимых документов. Время и место проведения второго этапа Госэкзаменов объявляется курсантам не позднее, чем за 10дней до начала экзамена. Прием второго этапа Государственных экзаменов про­водился в открытом заседании квалификационной комиссии. Все заседания МКК протоколировались в специальной книге. В каждый экзаменационный билет включались три во­проса по техническому обслуживанию авиационной техники (соот­ветственно специальностям) с выполнением практической работы. Проверка практических навыков проводилась непосредст­венно на авиационной технике по специальности.

Руководители предприятий ГА, где работали  
курсанты, в течение 3-х дней по окончании второго этапа Госуэкзаменов высылали в соответствующее училище:

- копию приказа о составе местной квалификационной комис­сии, принимавшей второй этап Государственных экзаменов;

- экзаменационную ведомость о сдаче курсантами второго этапа Государственных экзаменов с указанием полученных ими оце­нок, подписанную председателем и членами местной квалификацион­ной комиссии, и скрепленную гербовой печатью, характеристику на каждого курсанта, дневники технологической практики курсантов.

Начальники авиатехнических училищ после получения из предприятий документов в пятидневный срок оформляли приказом окончание курсантами учебного заведения и высылали в предприятия, куда были распределены молодые специалисты, дипломы и ведомости для росписи курсантов в получении диплома.

Специалисты УУЗ МГА получали отчеты из всех подведомственных учебных заведений о всех этапах профессиональной оценки курсантов, готовили сводный анализ, в котором давались всесторонние оценки качества подготовки специалистов, ука­зывались недостатки в обучении и вырабатывались совместные предложения но их устра­нению.

Отдельные выпускники имели возможность работать в центральном аппарате ведомства. Так приказом Министра гражданской авиации Союза ССР № 189/л от 18 апреля 1973 года Молодой специалист **Ефременков Юрий Васильевич**, окончивший в феврале 1973 года Киевский институт инженеров ГА по специальности «Радиооборудование самолетов» (0706) был назначен старшим инженером-инспектором Отдела подготовки технических кадров Управления учебными заведениями Министерства граждан­ской авиации...[[43]](#footnote-43) **Фельдман Ефим Львович** начальник Учебно-методического кабинета, 1925 года рождения, окончил Куйбышевский авиационный институт. В УУЗ ГА в должности заместителя начальника УМК МГА начал работать с 6 августа 1976 г. За это время в совершенстве освоил Учебно-методическую работу в авиатехнических училищах. Со знанием дела готовил методические рекомендации, нормативные документы, информацию. [[44]](#footnote-44)

Под их руководством опытные специалисты учебно-методического отдела постоянно направляли учебные заведения новые рекомендации и указания по совершенствованию образовательного процесса, особенно в организации и методики проведения урока. Совместная работа специалистов различных центральных и территориальных управлений, а также коллективов образовательных учреждений позволили в 60-70 годы создать уникальный и сбалансированный образовательный комплекс для подготовки авиационного персонала.

Представленная нами система единообразно работала на всем территориальном пространстве СССР и многих зарубежных государств. При представлении истории развития любого летного или технического училища мы будем останавливать внимание только на региональных особенностях, так как обобщенные исследования возможны только в настоящем изложении. Из УУЗ МГА в учебные заведения поступали методические разработки теоретических, практических и лабораторных работ, которые проводились в специально оборудованных лабораториях и способствовали формированию у курсантов практических навыков.

По результатам выполнения практических работ курсант получал одну из рабочих профессий. Для качественного проведения учебной практи­ки в предприятия ГА командировали преподавателей училища, которые участвовали в распределении курсантов по рабочим мес­там, контролировали ход практики и оказывали методическую по­мощь в выполнении программ и в составлении отчетов о практике.

Следующей была технологическая практика в предприятиях ГА также являющееся неотъемлемой частью учебного процесса и имеющая целью: - закрепление теоретических знаний и практических на­выков курсантов, полученных ими в период обучения в учи­лище; приобретение навыков самостоятельной работы по специальности в условиях предприятий гражданской авиации, для подготовки сдачи экзаменов на допуск к само­стоятельной работе в должности авиационных техников. В конце четырехмесячной технологической практики, как правило, в мае месяце курсанты сда­вали местным квалификационным комиссиям Государственный экзамен по технической эксплуатации авиационной техники. Курсанты знакомились с характером и особенностями предприятий. С внутренним распорядком. С коллективом.

В конце 60-х годов в большинстве авиапредприятий, в частности в Шереметьевской, Домодедовской, Кольцовской, Алма-Атинской. Львовской и других к будущим авиаторам прикрепляли руководителей практики, которые фактически были их наставниками. Были и отрицательные примеры, о которых становилось известно в отрасли и сообщениях СМИ, в частности из выступления **В. Федорова** – инженер-инспектора отдела подготовки технических кадров УУЗ.[[45]](#footnote-45) Этот отдел был одним из сложных участков деятельности и комплектовался специалистами имеющими большой опыт практической работы:

- Приказом Министра гражданской авиации Союза ССР № 379/л от 01. 19. 1975 г. по представлению начальника УУЗ МГА в возрасте 38 лет **Сергеева Вера Ивановна** была назначена старшим инженером Управления учебными заведениями Министерства гражданской авиации в порядке перевода из Главного производственно-распорядительного управления Минтяжстроя СССР.[[46]](#footnote-46)

- **Неверов Сергей Иванович** – зам. Начальника УУЗ МГА, 1925 года рождения, в 1952 году окончил Московский строительный институт Мосгорисполкома, по специальности инженер-строитель, имел 28 летний производственный стаж в области промышленного и гражданского строительства. В годы Великой Отечественной войны находился в рядах Советской армии, учувствовал в боях за Родину, имел правительственные награды. В течении 14 лет Неверов С.И. работал на руководящих должностях в Госплане РСФСР, Совете Народного хозяйства РСФСР и Министерства электронной промышленности СССР. Коллектив института выдвинул кандидатуру т. Неверова С.И. баллотироваться на выборах в Местные Советы, в июне 1973 года т. Неверов С.И. Был избран Депутатом Химкинского Городского Совета.[[47]](#footnote-47)

Наращивалась работа по развитию Аэрофлота и в период 1960— 1970 годов, создавались и осваивались новые реактивные и турбовин­товые самолеты, современные вертолеты, строились новые аэропорты, открывались внутренние и международные воздушные линии, совер­шенствовались управление и обслуживание полетов. Были установлены широкие международные связи. В результате Аэрофлот был признан ведущей авиакомпанией мира. Однако в конце 70-х годов наметилось замедление технического прогресса и развития Аэрофлота по сравнению с капиталистическими странами. Качество авиатехники улучшалось медленно, хронически стало не хватать самолетов и авиадвигателей, а затем и керосина, не удовлетво­рялись все возрастающие потребности страны в авиаперевозках. Отста­вал авиационный сервис.

С целью совершенствования этой деятельности сотрудниками УУЗ совместно с руководством ВУЗов были открыты новые кафедры: В Актюбинском ВЛУ ГА - по организации летной работы и безопасности полетов, воздушной навигации; В Киевском ИИ ГА – метрологии и измерительной техники, автоматизированных бортовых систем управления; В Московском ИИ ГА – вечернего обучения, метрологии и измерительной техники; В Рижском ИИ ГА – повышения квалификации, русского языка и технической механики.[[48]](#footnote-48)

Приказом МГА СССР №487/л от 5 декабря 1977 года начальником УУЗ был назначен заместитель начальника Академии ГА по учебной работе **Дарымов Юрий Петрович**, который окончил Бугурусланское лет­ное училище ГВФ (1955), Высшее авиационное училище ГА (1966), аспирантуру Академии ГА (1973). Трудовую деятельность начал в Красноярском управлении ГВФ, где летал пилотом, командиром воздушного судна, работал авиадиспетчером, начальником службы движения аэропорта Красноярск. С 1968 по 1977 гг. преподавал и руководил учебным процессом в Академии ГА, был начальником кафедры, деканом командного факультета, проректором по учебной работе. С 1977 по 1987 гг. возглавлял Управление учебных заведений МГА СССР[[49]](#footnote-49), после чего в тече­ние четырех лет являлся членом Аэронавигационной комиссии Международной организации гражданской авиации (ИКАО, Монреаль). Работал исполнительным секретарем Комиссии СССР по делам ИКАО и в Международном авиационном комитете. Внес значительный личный вклад в совершенст­вование подготовки кадров для гражданской авиации. Исследователь проблемы «человеческий фактор и бе­зопасность полетов».

Автор 75 научных трудов и публикаций. Инициатор и организатор поиска и воссозда­ния первых отечественных самолетов, создания Музея авиационной техники ГА. Один из активных участни­ков реализации федеральной целевой программы «Автоматизированная система управления перевозками на воздушном транспорте «Сирена-3». Был награжден орденами Трудового Красного Знамени, Дружбы народов.[[50]](#footnote-50)

В этот период авторитетами по вопросам воспитания личного состава и курсантов в аэрофлоте многие годы были руководители управлений и отделов МГА: **Г.Ф. Безбородов, Г.И. Полежаев, Н.А Буланов, В.Ф. Сацюк, А.П. Молодцов, А.К. Скулачев, А.А. Маслов, В. В. Горлов, В.И. Масенков** и многие другие. С их участием были организованы новые учебные заведения и факультеты в частности по совершенствованию работы кафедр (циклов) по безопасности полетов, по их комплектованию подготовленными преподавательскими кадрами[[51]](#footnote-51).

Важным событием в деятельности УУЗ МГА стала проведенная 10 декабря 1981 коллегия МГА «О состоянии учебно-воспитательной работы в авиационных технических училищах ГА и мерах по ее улучшению». В этот период руководителями и ведущими специалистами трудились: **Ю.П. Дарымов** - начальник УУЗ, **А.Н. Кузнецов, А.А. Гончар** - его заместители; **С.И. Неверов** - зам. Начальника УУЗ - начальник группы капитального строительства; **Н.И. Пичугин** - пилот-инспектор; **В.Ф. Химин** - ведущий инженер; **Д.З. Левкин** - начальник учебно-методического кабинета; **А.К. Скулачев** - зам. Начальника УМК; К.В. Иванова - начальник планово-финансового отдела; **Н.П. Скирко** – ее заместитель; **И.И. Иванова** - секретарь[[52]](#footnote-52) По сохранившимся архивным документам можно сделать выводы, что это были лучшие специалисты отрасли в своем направлении.

Приказом МГА №526/л от 23 декабря 1977 года в связи с введением новых условий оплаты труда в УУЗ были назначены с месячными окладами 180-280 рублей: **Гусев Борис Константинович** – ведущий инспектор по основной деятельности; **Гаврилова Раиса Семеновна** - старший инженер; **Иванова Клавдия Васильевна** - начальник отдела; **Скирко Нина Петровна** – зам. начальника отдела; **Мордовина Галина Николаевна** - ведущий инженер; **Косицына Майя Ильинична** - старший инженер; **Самодеенко Лидия Алексеевна** - ведущий инженер; **Бурдукова Наталья** **Максимовна** - старший инженер[[53]](#footnote-53).

В 1982 году произошли кадровые изменения в планово-экономическом отделе, так его руководителем, переводом с должности главного экономиста Управления организации труда МГА, была назначена **Л.Г. Ермилова** выпускница Куйбышевского авиационного института по специальности инженер - механик, затем старший научный сотрудник ГОСНИИГА и заместитель начальника 21 Учебно-тренировочного отряда.[[54]](#footnote-54)

**Каюшин Игорь Константинович** работал заместителем начальника УУЗ с 29.11.1983г. по 08.05.1986г. Он родился в 1938г., окончил авиационное отделение Московского инженерного энергетического института им. Орджоникидзе в 1962г. Свою деятельность в гражданской авиации начал инженером – экономистом ЛЭРМ в аэропорту Якутск, затем в планово-экономическом управлении МГА, исполнял обязанности начальника отдела экономического анализа Центра международных расчетов МГА, с 1979 г. был представителем Аэрофлота в Калькутте[[55]](#footnote-55)

В этот период, в составе руководства УУЗ трудились: **Ю. П. Дарымов** - начальник, **В.А. Пархимович**, **Данилин Николай Сергеевич** - его заместители, **Куликов Юрий Иванович**, **Федченко Татьяна Федоровна** – старший инспектор и инспектор соответственно, **Гаврилова Раиса Семеновна** – старший инженер группы капитального строительства, В отделе подготовки и повышения квалификации специалистов и рабочих кадров продолжали работать **Колесников В.М**. – начальник и **Рябов В.С.** – старший инженер.

Управлением учебных заведений МГА были приняты меры по совершенствованию контроля и проверки ис­полнения, обращено особое внимание на повышение исполнительской дисциплины. Проанализированы итоги выполнения постановления Совета Министров СССР от 26.06.79 № 725 «0 мерах по дальнейшему техни­ческому оснащению высших учебных заведений». Осуществлены допол­нительные меры по укреплению учебно-лабораторной базы учебных заведений, оснащению их современными техническими средствами обучения, электронно-вычислительной техникой, усилению контроля над вводом в эксплуатацию оборудования, обеспе­чению экономии материальных и трудовых ресурсов, электроэнергии и топлива.

На основе анализа качественного состава научно-педагоги­ческих коллективов ВУЗов и училищ намечена целевая программа работы с кадрами на 1986-1990 годы. В одиннадцатой пятилетке была комплексно проверена деятельность всех учебных заведений, по результатам проверок утверждены акты и составлены планы мероприятий по усовершенствованию работы и ус­транению вскрытых недостатков. В ВУЗах были созданы ревизионные группы, ежегодно проводились курсы повышения квалификации главных бухгалтеров, семи­нары по результатам плановой, штатной и финансово-хозяйственной деятельности за год.

В тот период Министерство гражданской авиации распо­лагало: 6 высшими учебными заведениями (Академия, три инженерных вуза, два высших летных училища), 4 летными средними училищами, 2 летно-техническими, I летно-штурманским, 12 авиационно-техническими училищами и Центром совместного обучения летного, дис­петчерского и технического персонала стран - членов СЭВ.

Министр гражданской авиации часто лично знакомился с учебной базой и организацией учебного процесса, общался с преподавателями. Знания и позиция Бугаева Б.П. на заседаниях коллегии министерства всегда передавались другим руководителям отрасли, что создавало благоприятные условия для работы всех институтов и училищ. С его участием были утверждены архитектурные макеты новых зданий МИИ ГА и Ульяновского центра ГА стран - членов СЭВ. По его инициативе преподаватели ОЛАГА проводили проверку знаний работников летной и инспекторской служб МГА, а за употребление спиртных напитков стали отчислять из учебных заведений.[[56]](#footnote-56) Подготовка авиационных специалистов осуществлялась по 21 спе­циальности и 34 специализациям. В 10 учебных заведениях велась подготовка специалистов без отрыва от производ­ства.

По заключениям государственных экзаменационных комиссий уровень подготовки специалистов повышался и, в основном, удо­влетворял предъявляемым требованиям. Сотрудники УУЗ совместно с главным научно-технического управлением и руководством ВУЗов сообщили 11. 11. 1982 г. коллегии МГА о том что удельный вес научных работ соответствующий главным направлениям деятельности ГА составлял 90%. В научной работе к этому периоду принимало участие 2001 представителей профессорско – преподавательского состава, аспирантов и студентов, в том числе 48 докторов и 360 кандидатов наук. Были вскрыты недостатки в финансировании научных исследований в МИИГА, ОЛАГА, Актюбинского и Кировоградского ВЛУ ГА. В КИИГА и РИИГА многие научные работы не находили применения в авиапредприятиях. В РИИГА только 37,4 % окончивших аспирантуру защитили диссертации.[[57]](#footnote-57)

К 1985 г. в учебных заведениях занимались научной и научно-педагоги­ческой деятельностью 2689 человек, из них 110 (4,03%) докторов и 1116- (41,3%) кандидатов наук. Около 45% научных и научно-пе­дагогических кадров является членами и кандидатами в члены КПСС.В учебных заведениях отрасли работало 13 заслуженных пилотов СССР, 4 Заслуженных штурмана СССР, три лауреата Ленин­ской премии (Рощин В.Ф., Уткин А.И., Башта Т.М.), четыре лауреата Государствен-ной премии (Мамсуров Ю.Г., Финкельштейн М.И., Лазарев Э.Э., Башта Т.М., Глошнев В.Г.), один лауреат премии Совета Министров СССР (Хиврич И.Г.), 17 заслуженных деятелей науки и техники республик, 10 заслуженных работников транспорта, заслуженные учителя и заслуженные изобретатели. За достигнутые успехи в выполнении заданий одиннадцатой пятилетки 37 работников учебных заведений были награждены орденами и медалями СССР.За годы Х1-й пятилетки контингент иностранных учащихся на стационарном обучении возрос на 56,5% и составил на конец 1985 года 3512 человек, из них в вузах обучалось 1978 чел., в училищах - 1041 чел., на подготовительных факультетах и отдале­нии при КИИ ГА и ФАТУ ГА - 461 чел. и в аспирантуре - 32 чел.

**Гусев Борис Константинович** – ведущий инспектор группы по обучению иностранных специалистов стоял у истоков организации обучения авиационных специалистов для зарубежных государств. Наибольший контингент иностранных граждан из 78 стран обучался в Киевском институте инженеров ГА (1592 чел.), Рижском институте инженеров ГА (387 чел.), Кременчугском летном (248 чел.), Егорьевском (209 чел.), Криворожском (197 чел.), Фрунзенском (226 чел.) и Кировоградском высшем летном училище (196 чел.). Наибольшее представительство составляли: кубинские (1502 чел.), вьетнамские (424 чел.), монгольские (190 чел.), лаосские (162 чел.), кампучийские (117 чел,), афганские (113 чел.) учащиеся. Из социалистических стран обучались 2450 чел, а из развивающихся - 1028 чел. За все годы пятилетки было принято на обучение-5431 чел. За 1981 -1985 гг. было выпущено 2169 чел, в том числе в 1985 году - 522 чел. Многие выпускники занимали в своих странах руководящие посты.

Большая работа в прошедшей пятилетке проводилась в учеб­ных заведениях по переподготовке иностранных специалистов на новую авиационную технику, повышению их квалификации на различ­ных курсах, стажировке, тренировке на тренажерах. Всего на раз­личных видах краткосрочного обучения занималось 7014 иностран­ных специалистов, в том числе в 1985 году - 1433 специалиста. Иностранные учащиеся успешно работали в студенческих строительных отрядах, занимались спортом и художественной само­деятельностью. Содержательно работали клубы и советы интернациональной дружбы в Киевском институте, Фрун­зенском, Кременчугском, Егорьевском Фрунзенского училищах. Научно-технические и международные связи осуществлялись по линии Центра ГА СЭВ, международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также на основе договоров. За эти годы основные фонды учебных заведений с 835 млн. руб. возросли до 1 млрд.15 млн. руб. На строительство объек­тов было выделено 88,37 млн. руб. капитальных вложений. В 1981-85 гг. учебными заведениями ГА введены в эксплуатацию:

- 7 учебно-лабораторных и учебных корпусов площадью 44624 кв.м. (Киевский институт инженеров ГА, Рижский институт инженеров ГА, Актюбинском ВЛУ ГА, Криворожское АТУ ГА, Троицкое АТУ ГА, Центр ГА СЭВ) и I тренажерный корпус на 8 тренажеров (Центр ГА СЭВ);

- 4 столовые на 1350 посадочных мает (МИИ ГА, Красноярское АТУ ГА, Рыльское АТУ ГА, Центр ГА СЭВ);

- ВПП площадью 99,0 тыс. кв. м. (Бугурусланское ЛУ ГА), места стоянок и рулежные дорожки площадью 319,65 тыс. кв. м. (Бугурусланское ЛУ , Центр ГА СЭВ, Актюбинское ВЛУ , Минское и Егорьевское АТУ );

- 1 котельная (Актюбинское ВЛУ , 1 баня на 50 мест (Минское АТУ ) и 1 прачечная на 1т. сухого белья в смену (Троицкое АТУ ), 1 детский сад на 140 мест (Криворожское АТУ );

- 7 общежитий на 3777 мест общей площадью 35153 кв. м. (Академия , Рижский институт инженеров ГА, Кировоградское ВЛУ ГА, Киевский институт инженеров ГА, Троицкое АТУ ГА, Иркутское АТУ , Криворожское АТУ ГА и одну гостиницу на 700 мест (Центр ГА СЭВ);

- 13 жилых домов общей площадью 48508 кв. м. (Академия, Актюбинское ВЛУ, Рижский институт инженеров ГА, Бугурусланское, Краснокутское, Кременчугское, Сасовское ЛУ ГА, Выборгское АТУ ГА).

В течении года так же были переработаны методические документы по организации и проведению учебных процессов профессиональном образовании учебной работе.[[58]](#footnote-58)

В этот период опытные кадры трудились в Учебно-методическом кабинете, в том числе: старший методист **Коновалов Алексей Яковлевич,** который внес большой личный вклад в разработку и издание методических пособий по профессиональной ориентации молодежи и популяризации научно-технического творчества учащихся.[[59]](#footnote-59) Методист УМК **Лебедев Алексей Максимович** подготовил многие учебные и методические пособия по организации учебно-летной подготовки и обеспечению безопасности полетов в учебных заведениях ГА.

**Ашихмин Михаил Иванович** 1924 года рождения,участник Великой Отечественной войны, выпускник Военно-воздушной академии им. Профессора Жуковского, полковник ВВС. После увольнения из Вооруженных Сил СССР 30 декабря 1979 года поступил на работу в МГА СССР в Учебно-методический кабинет Управления учебных заведений МГА СССР на должность методиста. По своим функциональным обязанностям активно участвовал в выполнении задач, возложенных на Отдел подготовки технических кадров УУЗ МГА (начальник отдела М.Л. Фельдман. Ветеран Аэрофлота принимал непосредственное участие в оформлении передачи Егорьевскому авиационно-техническому училищу гражданской авиации самолета Ту-154 и организации и согласовании его перелета и посадки в г. Егорьевске при отсутствии в месте посадки взлетно-посадочной полосы. Самолет приземлился на заранее подготовленное инженерно-техническим составом училища, залитое водой и замороженное картофельное поле. Создавая трудовую династию в 1983-1986 гг. старшим инженером отдела высших учебных заведений работал **Ашихмин Владимир Михайлович**. После окончания в 1981 г. МИИГА он два года работал ассистентом кафедры. Совместными усилиям организовывали конкурсы научно-исследовательских работ студентов ВУЗов особенно МИИГА и РИИГА, которые курировали. [[60]](#footnote-60)

Участие В.М. Ашихмина в проверках учебных заведений, планировании и контроле за: составлением учебных планов и программ, обеспечением новыми образцами авиационной техники, набором студентов и курсантов в учебные заведения и их дальнейшем участии в производственных практиках и строительных отрядах. Разносторонность профессиональной деятельности позволила ему возглавить плановый отдел Управления ГСМ.[[61]](#footnote-61)

В 80–е годы учебными заведениями ГА было сформи­ровано около 900 студенческих отрядов, в которые вошло 28 тысяч человек, освоено 54,27 млн. рублей на строительно-монтажных и ремонтных работах. 201 отряд трудится на стройках и 8 предприя­тиях гражданской авиации, ими освоено 11 млн. рублей. Студенческие отряды получили широкое распространение и играли важную роль в трудовом, идейно-политическом и нравствен­ном воспитании молодежи. Строительные студенческие отряды вно­сили весомый вклад в выполнение планов экономического и социаль­ного развития отрасли, вели большую общественно-политическую работу среди местного населения. В основном эти задачи, особенно специальности и специализации подготовки специалистов в ВУЗах ГА стояли перед отделом высших учебных заведений, которым руководил **Федченко В.С**. В отделе трудились: **Чернышов Виктор Петрович** - старший инженер с должностным окладом 190 руб. в месяц; **Минаев Иван Алексеевича** - инженер с должностным окладом - 170 руб. в месяц. В последующем в отделе ВУЗов ключевые позиции занимали: его начальник **Тихонов Н.А**. и ведущий инженер **Константинов Виталий Андреевич**

Приказом МГА № 154/л. от 30.03.1984г. **Тихонов Н.А**. был назначен начальником отдела высших учебных заведений УУЗ в порядке перевода с должности главного конструктора проекта ВСННПО «Союзвузприбор» Министерства высшего и среднего специального образования СССР. Николай Александрович в возрасте 31 год окончил в 1970 г. Московский авиационный институт, в 1984г. после назначения освоил профиль организатора эксплуатационного производства на курсах повышения квалификации Академии ГА.[[62]](#footnote-62) Большой опыт работы, инновационные подходы позволили ему в период реформ стать заместителем начальника УУЗ[[63]](#footnote-63). С его участием в начале 80-х годов были организованы: факультет повышения квалификации преподавателей вузов в Московском институте ин­женеров (1982 г.); факультет по подготовке высших командных кадров в Академии ГА (1985г.); учебно-консультационный пункт МИИ ГА в г. Тюмени (1984 г.). Открыта подготовка: по специальности «Бухгалтерский учет» по заочной форме обучения в Рижском институте инженеров (1981г.); по специальности «Организация и управление воздушным транспортом» на факультете по подготовке высших командных кадров в Академии ГА (1985 г.). Укрепление кадров в УУЗ ГА продолжалось:

**- Елистратов Владимир Владимирович** 1954г. рождения, окончил Московский институт инженеров ГА в 1977г. был оставлен в МИИ ГА на одной из кафедр ассистентом, а 24. 03.1986г. назначен старшим инженером отдела высших учебных заведений УУЗ[[64]](#footnote-64). Приказом МГА за подписью Смирнова О. М. – заместителя министра № 337/л от 31 июля 1987г. начальником отдела высших учебных заведений был назначен **Буробин Владимир Николаевич** 1948 г. рождения, выпускника МАИ 1976г, старшего эксперта Минвуза СССР с 1985г.[[65]](#footnote-65) В отделе подготовки инженерно-технических специалистов так же трудились: **Ю.В. Ефременков** - главный инспектор, **В.А. Константинов, А.В. Андрианов, Б.М. Малахов** и **В.М. Елистратов** - ведущие инженеры.[[66]](#footnote-66)

Во всех учебных заведениях были созданы кабинеты безопасности полетов, экономики гражданской авиации и политико-воспитательной работы. Разработаны и утверждены квалификационные характеристики, и учебные планы по всем специальностям. За пятилетие было выпущено Центральными издательствами 23 учеб­ника для вузов и 14 учебников для средних специальных учебных заведений ГА, в том числе «Воздушный транспорт» издал 29 учебников, 33 книги производственно-технической и 63 книги служебной литературы. Вузами издано 254 наименования учебных пособий и конспектов лекций, 125 сборников научных трудов. Выросло число молодых специалистов, закончивших вузы с дипломами с отличием с 9,5% в 1981г. до 11,2% в 1985г.

В научно-исследовательской работе, выполняемой вне учебного времени, принимало участие подавляющее большинство сту­дентов, слушателей и курсантов. Число участников НИРС возросло с 51,3% (1981г.) до 56,8% (1985г.). Хороших результатов добились Академия ГА, Киевский и Московский институты инженеров ГА. Вузы отрасли по показателю научно-педагогических кадров находились на среднем по вузам страны уровне. В 1980-1985 гг. в вузах ГА было выполнено научно-исследовательских работ на сумму 52,983 тыс. руб., что соста­вляло 14,5% от общего объема научных исследований, выполненных в целом по отрасли. По итогам НИР было внедрено 279 результатов, что составляло 7,4% от числа внедрений по отрасли. По итогам исследований публиковали монографии, учебные пособия, учебно-методическую литературу.

Летным отделом с 1977 г. руководил **И.Ф. Диденко**, являясь одновременно заместителем начальника УУЗ, **Пичугин Николай Ильич** был главным пилотом, **Виноградов Михаил Григорьевич** и **Маслов Николай** **Владимирович** - ведущими пилот-инспекторами. С их участием было разработано Указание по организации и проведению учебного процесса в средних учебных заведениях ГА. Определено, что для достижения высокого уровня подготовки пилотов, единообразия требований, предъявляемых к ним, обучение в летных училищах осуществлялось по тщательно спланированным программам с учетом основных нормативных требований МГА и ИКАО[[67]](#footnote-67). В последующие годы в летном отделе стабильно демонстрировали эталонные обучающие полеты выпускники учебных заведений ГА, в том числе: **Маслов Н. В.** - сотрудник УУЗ с 1975г., пилот 1 класса, после окончания Академии в 1980г., приказом Назарова А.И,- первого заместителя министра ГА № 441/л от 26.10.81г., был назначен главным пилотом-инспектором летного отдела УУЗ[[68]](#footnote-68).В последующем, до перевода в 1989 г. в центральное международное управление воздушных сообщений ГА, он в течении двух лет возглавлял летный отдел.[[69]](#footnote-69) Николай Владимирович имел допуски к выполнению полетов в качестве командира воздушного судна-инструктора в сложных метеоусловиях на самолетах Ту-134,Ил-62 и их модификаций.[[70]](#footnote-70)

**Паршиков Иван Григорьевич** с 30.06.78г. трудился в летном отделе ведущим штурманом-инспектором после перевода из Управления ГА центральных районов. Окончил Кировоградскую ШВЛП и Академию ГА[[71]](#footnote-71). **Баранов Константин** **Иванович** - выпускник КИИГА 1966года , прибыл в УУЗ на должность ведущего инженера летного отдела в 1980 году после работы инженерно-авиационных службах ЦУ МВС Аэрофлота[[72]](#footnote-72). **Колесников Владимир Михайлович** в 1968 году окончил Бугурусланское летное училище ГА, там же был пилотом - инструктором, командиром авиазвена и авиаэскадрильи. В 1975г. окончил академию ГА. Внес значительный вклад в качественный рост уровня профессиональной подготовки молодых пилотов, совершенствовании учебных планов. Приказом МГА за подписью **С.П. Мамичева** - зам министра №288/л. от 08.07.80 г. Владимир Михайлович был назначен ведущим пилотом-инспектором летного отдела УУЗ[[73]](#footnote-73). В дальнейшем работал главным пилотом-инспектором, начальником отдела подготовки, повышения квалификации специалистов и рабочих кадров УУЗ. Проявил себя грамотным и целеустремленным организатором летного обучения, внес весомый вклад в совершенствование методики обучения курсантов и пилотов. Освоил полеты на самолетах Як-18А, Як-м 18Т, Ан-2, Як-40, Ил-62М, пилот 1 класса.[[74]](#footnote-74) С 1980 г., пока работало сердце, готовил для гражданской авиации летные кадры **Шустов Виталий Петрович**. Свою трудовую биографию он начал в 18 лет слесарем одного из заводов г. Харькова. В 1959г. окончил Тамбовское военно-авиационное училище летчиков, служил в Советской армии освоив Як- 18У и Ил-28, затем в Кировоградском авиаотряде летал командиром на самолетах Ан-2, Ли-2, Ан-24, работал в должности заместителя командира авиапредприятия по летной подготовке. Заочно окончил Харьковский политехнический институт и Академию ГА. С 1974 по 1980 гг. успешно трудился в должности заместителя начальника Кировоградского летно-штурманского училища по летной подготовке. В 1981г. через год работы в УУЗ МГА Виталий Петрович, являясь пилотом 1 класса, заслуженно возглавил летный отдел[[75]](#footnote-75). Его отличали высокие организаторские способности и компетентность при решении вопросов связанных с подготовкой летных кадров. Организацией летной работы в учебных заведениях.

В будущем заслуженный пилот СССР имел более 10000 часов налета, из них четвертую часть в ночных условиях, он лично провел десятки мероприятий по совершенствованию учебно-воспитательного процесса и повышению уровня безопасности учебно-летной работы[[76]](#footnote-76).

Приказом МГА № 302/л от 01.07.1982г. **Губанов Михаил Васильевич** в возрасте 31год был назначен ведущим пилотом-инспектором летного отдела в порядке перевода из Коми управления ГА, где он работал заместителем командира летного отряда до окончания Академии ГА[[77]](#footnote-77) Михаил Васильевич всю свою жизнь связал с летной деятельностью, в которой значительное место занимало умение передавать свой опыт пилота 1 класса молодым авиаторам, чем он занимается до настоящего времени. Из приказов начальника УУЗ за 1983-1987гг. о допусках летно-инспекторского состава к сезонным навигациям известно, что с летным составом учебных заведений неустанно трудились: В.П. Шустов - на самолетах Ан-24,Ту-154; В.М. Колесников - Ил-62, Як-40; Н.В. Маслов - Ил-62, Ту-154; М.В. Губанов - Як-40,вертолеты Ми-2,Ми-8; И.Г. Паршиков - Ан-2,Ан-24, Ту-154 и **Савушкин Владимир Савельевич** – ведущий пилот-инспектор на самолетах Ан-2, Ан-24,Ту-154.[[78]](#footnote-78)

Благодаря их усилиям, совместно с командно-летным составом: Управления летной службы МГА, летных учебных заведений и центров, были подготовлены сотни командиров воздушных судов. С их участием на базе Ульяновской ШВЛП был создан Центр ГА СЭВ, где начата подготовка летного и технического состава на самолеты Як-42, Ил-62, Ил-86, Ту-154 М. Освоен самолет Л-410 УВП в Сасовском летном училище. Для авиапредприятий Сибири и Дальнего Востока организована переподготовка летного состава на вертолете Ми-8 в Омском летно-техническом училище ГА. Осуществлен первый выпуск инженеров-пилотов, и инженеров-штурманов из Кировоградского высшего летного училища. Расширилась переподготовка в высших летных училищ на самолет Ту-134 и так далее.

В учебных заведениях в 81-85 гг. было установлено 22 тренажера. Постоянное внимание уделялось повышению качества подготов­ки летных и диспетчерских кадров, обес­печению безопасности учебных полетов, освоению новой авиацион­ной техники. В этих целях в 1983-г. переработаны учебные планы и программы подготовки пилотов и диспетчеров с учетом требова­ний производства, научно-технического прогресса и перспектив развития гражданской авиации.

С 1983 года в летных училищах 67,1% командно-летного сос­тава имели высшее образование, 80,5% из них были членами КПСС. За года XI пятилетки увеличилось количество инструкторского состава с высшей подготовкой с 7,8% в 1981г. до 26,3% - в 1985 году. План учебно-летной работы за 1981-1985 гг. был выполнен всеми летными учебными заведениями. Были освоены и внедрены в учебном процессе самолеты Як-42, Ил-62, Ил-86,Ту-154 М. Была прекращена подготовка пилотов на самолете Ан-2 в Омском летно-техническом училище ГА и на высвободившейся базе ор­ганизована переподготовка летного состава, на вертолет Ми-8. Организована подготовка инженеров-пилотов в Кировоградском ВЛУ на самолеты Ан-24, Ан-26. Расширилась переподготовка выпускников высших летных училищ на самолет Ту-134. Проведена работа по оснащению центральных и базовых аэро­дромов средствами связи, навигации и посадки.

Внедрена система профессионально-психологического отбора абитуриентов, поступающих на все летные специальности. Изданы курсы учебно-летной подготовки (КУЛП) на самолетах Ан-24, Ан-26 для высших летных учи­лищ, самолетах Ту-134, Ту-154 при переучивании, самолете Л-410, вертолете Ми-8. Переработаны программы профессиональной подготовки инструк­торского и командно-летного состава учебных заведений ГА, внедре­на в учебный процесс новой тренажерной техники на базе ЭВМ. Внедрение в учебный процесс ТОО, процедурных и комплексных тренажеров позволила переработать программы в сторону сокращения леткой подготовки при переучивании летного состава на самолетах Ту-134, Ту-15-1, Лк-40, Ан-24.

В отдел подготовки технических кадров Приказом 522/л от 23 декабря 1977 года по представлению УУЗ МГА был назначен **Рябов В. С.** - инженером отдела, 1948г. рождения, окончил МИИГА в 1977 г. в порядке перевода из учебно-методического отдела МГА, где работал с апреля 1977года; **Андрианов А.** **И.** - ведущим инженером; **Ефременков Ю. В.** - ведущим инженером; Фельдман Е.Л.- начальником отдела подготовки технического состава. В частности Фельдман Ефим Львович- выпускник Московского авиационного института, возглавлял отдел с 1978г., прибыл в УУЗ переводом с должности зам. начальника отдела научно-исследовательских работ Минвуза СССР.[[79]](#footnote-79) По оценке Ю.П. Дарымова, начальника УУЗ, под руководством Е.Л. Фельдмана отдел проводил планомерную работу по совершенствованию учебного процесса в условиях перехода на новые учебные планы. Являясь аспирантом был хорошо осведомлен и в совершенстве владел вопросами учебно-методической, научно- исследовательской и воспитательной работы высшей школы. В 1983 г. ему была доверена должность зам. начальника УУЗ[[80]](#footnote-80). С сентября 1979г. плодотворно трудился старшим инженером того же отдела **Константинов Виталий Андреевич**, ранее работавший старшим преподавателем военного института Министерства обороны СССР. Участник Великой Отечественной войны, награжденный 16 медалями инженер-полковник отличался высокой культурой подготовки отработанных документов .Эти качества сохранились у ветерана до окончания работы в УУЗ в 1990г[[81]](#footnote-81). В 1984 г. в приказе Ю.П. Дарымова - начальника УУЗ от 28 03.84г. № 16/л « О поощрении В.А. Константинова в связи с 60-летием» были отмечены его умение передавать педагогический опыт делу подготовки высококвалифицированных специалистов.[[82]](#footnote-82) **Моргунов Владимир Иванович** – старший инженер отдела ВУЗов до 1983 г. в течении пяти лет уделял особое внимание развитию высших летных училищ ГА.[[83]](#footnote-83) Это было закономерным продолжением его предыдущей работы первым заместителем начальника Оренбургского высшего военного авиационного училища летчиков, затем начальника отдела ВУЗов ВВС МО СССР.[[84]](#footnote-84)

В отделе подготовки тенического состава в связи с возрастанием количества средне - специальных учебных заведений работали Ефременков Ю.В. – начальник, **Малахов Борис** **Михайлович** – ведущий инженер, **Красноштанов Петр Васильевич** - Подполковник и политработник Красноштанов П. В. до прихода в отдел технических кадров УУЗ ГА прослужил 35 лет в Советской армии. В возрасте 18 лет из села Улькан Иркутской области Петр Васильевич попал на фронт. В представлении на должность, было отмечено, что орденоносец имел опыт работы заместителя начальника политотдела Тамбовского высшего военного авиационного училища летчиков им. М. Расковой, участвовал в проверках военных циклов средних специальных училищ ГА (Сасовского, Кирсановского и Рыльского).[[85]](#footnote-85) Красноштанов П.В. за 19 лет работы в должности инспектора по основной деятельности УУЗ внес значительный вклад в совершенствование подготовки специалистов Аэрофлота, как офицеров запаса военно-воздушных сил страны[[86]](#footnote-86). **Елистратов Владимир Владимирович** 1954г. рождения, окончил Московский институт инженеров ГА в 1977г., был оставлен в МИИ ГА на одной из кафедр ассистентом, а 24. 03.1986г. назначен старшим инженером отдела высших учебных заведений УУЗ[[87]](#footnote-87). В авиатехнических училищах была расширена подготовка специали­стов по остродефицитным специальностям.

В 1982 году было открыто Красноярское авиационно-техническое училище ГА по подготовке специалистов "Технической эксплуатации наземных радиосредств самолетовождения и посадки". С 1984 года в Криворожском авиатехническом училище была начата подготовка специалистов по специализации «Базовые пилотажно-навигационные комплексы», в Кирсановском авиатехническом училище по самолету Л-410, во Фрунзенском авиатехническом училище по вертолету - Ми-8, в Иркутском и Троицком авиатехнических учили­щах по самолету Як-42, произведен первый выпуск из Егорьевского авиатехнического по самолету Як-42. В Кри­ворожском и Троицком авиатехнических, Омском летно-техническом были задействованы в учебный процесс ЭВМ, раз­работан проект системы «АСУ училища», в Рижском летно-техническом училищах создано три кабинета по вычисли­тельной технике.

За пятилетие 3404 курсанта ССУЗов получили диплом с отличием. Свыше 80% выпускников училищ сдавали второй этап госэкзаменов на хорошо и отлично, средний балл за пятилетку, составил 4,1. Лучшим был опыт работы учебных АТБ: Егорьев­ского, Троицкого, Выборгского, Криворожского авиационно-технических училищ, полигона ГСМ в Егорьевском, учебной базы ЭРТОС в Рыльском, учебного аэровокзала в Ленинградском авиатехнических училищах.

В 1985 году в авиатехнических училищах работало 776 препо­давателей, фактическая укомплектованность составила 97,0% (1981г. – 94%). Из числа преподавательского состава 98,8% имели высшее образование (1981г. - 94,9%), а педагогические коллективы Егорьевского, Криворожского, Минского, Славянского, Троицкого, Фрунзенского авиатехнических училищ добились 100% укомплектованности преподавателями с высшим образованием, 42,6% преподавателей являлись членами КПСС. В авиационно-технических училищах проведена аттестация 699 преподавателей и руководящих работников. Из них при­знано соответствующими занимаемой должности 554 человека, или 84,1%.

В шести управлениях гражданской авиации проводилась подготовка рабочих кадров в филиалах СПТУ Государственного профессионального технического образования СССР на базе УТО управлений гражданской авиации. В отделе подготовки и повышения квалификации специалистов и рабочих кадров продолжали работать В.М. Колесников – начальник и В.С. Рябов – старший инженер. Кроме системы ВУЗов, ССУЗов и УТО они курировали вопросы подготовки рабочих кадров в управлениях ГА:

- В Армянском УГА через систему профтехобразования было подго­товлено 150 человек по четырем дефицитным специальностям;

- В Латвийском УГА на совместной базе УТО и Госпрофобра ЛССР была проведена подготовка 4 групп авиамехаников. Были созданы два филиала СПТУ на базе УТО Латвийского управле­ния. В филиале СПТУ №7 проводится подготовка авиамехаников в количестве 30 человек, а в филиале СПТУ №34 - борт­проводников в количестве 60 человек;

- В Красноярском УГА проводилась подготовка квалифицированных рабочих следующих специальностей: слесарь по ремонту ЛА, слесарь по ремонту агрегатов ЛА, электромеханики. За период с 1381 по 1935 год в филиале СПТУ №1 было подготовлено 200 человек по этим специальностям;

- В Туркменском УГА на договорных началах с СПТУ №36 прово­дилась подготовка специалистов для служб организации перевозок (кассиры, кладовщики, дежурные СОП, а с 1982 года была начата под­готовка бортпроводников;

С 1985 года: в филиале СПТУ №36 на базе УТО - II обучаются 4 группы по вышеперечисленным специальностям; В Белорусском УГА в филиале СПТУ №32 на базе УТО-7 была начата подготовка авиационных специалистов по профессиям бортпроводник и билетный кассир в количестве 60 и 30 человек; В Якутском УГА в филиале СПТУ на базе УТ0-17 начата подготовка специалистов по профессиям: дежурные СОП, слесарь по ремонту ЛА и бортпроводник в количестве 120 человек;

Подготовка рабочих кадров для гражданской авиации проводилась и в трех средних ПТУ: Ленинградское СПТУ - 62 до 1985 года проводило подготовку специалистов для СМУ-1 ГА, а начиная с 1985 года и для Ленинградского ОАО; Ташкентское СПТУ-20 проводили подготовку специалистов для завода 243 ГА. Базовым предприятием для СПТУ-20 являлся завод 243 ГА; Харьковское СПТУ-9 готовило специалистов для тридцати СМУ ГА, в том числе для базовых предприятий СМУ-4 ГА и завода № 420 ГА в городе Харькове. Ежегодный выпуск всех специалистов рабочих профессий для ГА составлял более 250 человек.

В марте 1987г. начальником УУЗ был назначен **Пархимович Виктор Антонович** – выпускник Харьковского авиационного института 1965г., а с 1981г .заместитель начальника управления учебных заведений МГА[[88]](#footnote-88). В этом году на должности заместителей начальника были вновь приняты: **Зайцев Г.Н.** и **Илюшин И.А**, инспектором **Федченко Татьяна Федоровна**, старшим инспектором по обучению иностранных специалистов – **Лопаткин Борис Александрович**. В учебно-методическом кабинете под руководством А.Н. Кузнецова и его заместителя Л.В. Глазунова работали **Савельев Виктор Федорович** и **Козлов Игорь Михайлович,** Красноштанов П.В – старшие инспекторы[[89]](#footnote-89).

Зайцев Геннадий Николаевич – родился в 1938 г. **(р. 1938)** Директор Федеральной авиационной службы России, председатель Комиссии РФ по делам ИКАО в 1990-х годах. Заслуженный пилот СССР (1976). Окончил Луган­ское военное училище летчиков (1960), Академию ГА. Прошел путь от пилота самоле­та Ан-2 Тюменской авиагруппы до руководителя отрасли. Работал в различных ко­мандно-летных и командно-руководящих должностях в авиапредприятиях гражданс­кой авиации. [[90]](#footnote-90)

**Ильюшин Игорь Алексеевич** 1942 г. рождения, в 1968г. окончил Ленинградский государственный университет им. Жданова, по специальности востоковед-филолог . С 1982 по 1983 гг. работал старшим инспектором отдела заграничных кадров Управления кадров МГА, затем в течении четырех лет представлял Аэрофлот в Дании. После окончания загранкомандировки с 25. 03. 1987г. приказом МГА он был назначен заместителем начальника УУЗ[[91]](#footnote-91). Приказом МГА за подписью **О. М. Смирнова** – заместителя министра № 337/л от 31 июля 1987г. начальником отдела высших учебных заведений был назначен **Буробин Владимир Николаевич** 1948 г. рождения, выпускника МАИ 1976 г. старшего эксперта Минвуза СССР с 1985г.[[92]](#footnote-92)

В первой половине 1988г. была разработана новая генеральная схема управления гражданской авиацией и изменено штатное расписание центрального аппарата, в том числе управления учебных заведений, где осталось три отдела: летный (Н.В. Маслов, В.М. Колесников Н.В. Губанов - главные пилоты-инспекторы, И.Г. Паршиков - ведущий штурман-пилот, К.И. Баранов - ведущий штурман); подготовки инженерно-технических специалистов (В.Н. Буробин и Ю.В. Ефременков главные инспекторы, В.А. Константинов, А.В. Андрианов, Б.М. Малахов и В.М. Елистратов - ведущих инженеров); планово-финансового (Л.Г. Ермилова.- начальник, З.С. Янкина. Г.Н. Мордовина. Р.С. Гаврилова, Т.К. Филиппова, Н.М. Бурдакова – ведущие и старшие инженеры, Т.А. Лыкова. - старший бухгалтер-ревизор, Н.Ю. Абросимова – старший инспектор), И.М. Козлов, В.Е. Вырожемский Т.Ф. Федченко - старший инспектор и инспекторы по основной деятельности[[93]](#footnote-93). Таким образом начались сокращения сотрудников и ликвидация учебно-методического кабинета. В 1989г. в руководстве оставались В.А. Пархимович - начальник УУЗ, Н.А. Тихонов, И.А. Ильюшин, В.П. Шустов - его заместители и не более десяти сотрудников в трех отделах[[94]](#footnote-94) В этом составе УУЗ МГА продолжал созидательную деятельность по руководству учебными заведениями, примером которой можно считать студенческие спартакиады. Первичная и все последующие виды профессионального обучения кадров ежегодно прогнозировались УУЗ совместно с Управлением кадров МГА. Так на 1987 г. было запланировано подготовить 9187 специалистов ГА, которые представляли около 30-ти различных управлений, отделов и других функциональных структур включая УУЗ.[[95]](#footnote-95) В 1988 г. 8023 специалиста были переучены в 23 учебных центрах, в том числе Рыльском, Егорьевском, Славянском, ЛенинградскомАТУ ГА. Причем от УУЗ в этом году обучалось 171 человек против 474 специалистов в предыдущем.[[96]](#footnote-96)

Отделы УУЗ МГА, в первую очередь, высших учебных заведений являлись разработчиками рекомендаций и указаний по организации приема молодежи из районов Севера, Сибири, Дальнего Востока в учебные заведения гражданской авиации через зональные приемные комиссии. Киевский, Рижский, Московский институты инженеров, Кировоградское и Актюбинское высшие летные училища, Ленинградская академия осуществляли набор на 10 специальностям и 24 специализациям. Зональные приемные комиссии Сасовского, Бугурусланского, Краснокутского, Кременчугского, Кировогорадского летных училищ; Рижского и Омского летно-технических училищ; Егорьевского, Иркутского, Кирсановского, Троицкого, Славянского, Фрунзенского, Криворожского, Рыльского, Ленинградского, Минского, Красноярского авиационно – технических училищ по 11 специальностям формировались учебными заведениями и ежегодно утверждались указаниями МГА.

Планы приема молодежи для каждой приемной комиссии разрабатывались управлениями учебных заведений и кадров МГА в соответствии с потребностью авиапредприятий зоны набора в специалистах. Зональные приемные комиссии, также как и центральные, руководствовались в своей работе Правилами приема в высшие и средние специальные учебные заведения СССР, инструктивными письмами об организации приема студентов в высшие учебные заведения и учащихся в ССУЗЫ, другими нормативными документами Минвуза СССР, а также условиями приема в учебные заведения, утверждаемыми УУЗ МГА.

Состав зональной приемкой комиссии определялся совместным приказом начальника (ректора) учебного заведения и начальника управления ГА. Председателем комиссии назначался ответствен­ный работник учебного заведения (зональных приемных комиссий средних учебных заведений, как правило, заместитель начальника училища; высших учебных заведений — декан или заведующий кафедрой). Заместителем председателя приемной комиссии назна­чался руководящий работник управления ГА. Кандидатуры пред­седателя и заместителя председателя зональной приемной комис­сии согласовывались с УУЗ МГА.

В состав приемной комиссии включались представители мест­ных партийных, профсоюзных и комсомольских организаций, а так­же представители авиапредприятий и учреждений, заинтересован­ных в подготовке специалистов в учебных заведениях ГА. Состав приемной комиссии, за исключением членов, входящих в нее по служебному положению, должен был меняться не реже одного раза в два года. Технический персонал приемной комиссии, как правило, должен был ежегодно заменяться и тщательно- подбираться с участием партийных и общественных организаций из работников, которые могли обеспечить работу приемной комиссии на необ­ходимом уровне.

На период работы приемных комиссий работники секретариата освобождались от выполнения своих должностных обязанностей.

Работа приемной комиссии проводилась в соответствии с утвер­жденным планом, в котором должны были предусматриваться:

- проведение широкой агитационной и профориентационной работы;

- контроль и оказание помощи в работе отборочных комис­сий;

- подготовка и оформление помещений для работы приемной комиссии, проведения вступительных экзаменов, работы ВЛЭК и комиссии по профессионально-психологическому отбору;

- подготовка общежитий и гостиниц для размещения иного­родних абитуриентов, организация их питания и медицинского об­служивания;

- мероприятия по организации и проведению вступительных экзаменов, медицинскому освидетельствованию, проверке физической подготовки и профессионально-психологическому отбору аби­туриентов;

- организации для местной молодежи подготовительных кур­сов для поступления в учебные заведения ГА;

- составление графика работы членов приемной комиссии для проведения индивидуальных бесед с каждым абитуриентом и других.

Отборочные комиссии создавались в авиапредприятиях в соответ­ствии с приказом начальника управления ГА. Состав отборочной комиссии определялся приказом командира предприятия.

Сроки приема и перечень документов, которые должны были пред­ставлять абитуриенты, определялись Условиями приема в высшие и средние специальные учебные заведения ГА. Заявления о приеме абитуриенты писали по форме. Специалисты УУЗ МГА готовили нормативные документы и Приказы по организации профориетационной работы, в том числе приподготовке кадров без отрыва от производства в УКП и Ростовском, Иркутском и Ташкентском филиалах КИИГА[[97]](#footnote-97)

Опыт комплектования учебных заведений ГА подтверждал эф­фективность следующих форм профориентационной работы:

- выступления ветеранов Аэрофлота, заслуженных людей и пе­редовиков производства, профессорско-преподавательского и ко­мандно-руководящего состава по радио, телевидению, в периоди­ческой печати, школах, трудовых коллективах, воинских частях, военкоматах, музеях и комнатах боевой и трудовой славы;

- проведение дней открытых дверей в учебных заведениях, АТБ, базах ЭРТОС, службах и сменах предприятий;

- широкое использование проспектов, буклетов и других рек­ламных и профориентационных материалов вузов и училищ ГА в работе приемных и отборочных комиссий через местное радио и телевидение, в аэровокзалах, на борту воздушных судов (особенно местных воздушных линий, при перевозках военнослужащих);

- организацию агитперелетов и агитпоходов по периферийным предприятиям, школам и воинским частям;

- привлечение членов студенческих отрядов учебных заведе­ний ГА в период их работы на производстве, старшекурсников, проходящих производственную практику, к агитационной и проф­ориентационной работе с местной молодежью;

- активизация работы клубов и школ юных авиаторов по про­фессиональной ориентации школьников;

- встречи и беседы о профессии с родителями абитуриентов;

- проведение активной профориентационной работы со слуша­телями подготовительных курсов [[98]](#footnote-98).

Всего в этот период в ГА действовало 65 центральных и зональных приемных комиссий. Многие из них организовывали выступления ветеранов аэрофлота, руководителей предприятий и учебных заведений по радио, телевидении и в печати. Умело организовывали день открытых дверей в Таджикском и Якутском управлениях, Рижском и Омском АТУ. В тесном контакте с местными партийными, комсомольскими и профсоюзными организациями проводилась профессионально – ориентационная работа в Коми, белорусском, Казахском, Магаданском и Московском транспортных управлениях. Около тысячи юношей и девушек в Рижском и Киевском институтах, Казахском, Дальневосточном, Узбекском, Уральском, Тюменском и других управлениях готовились на двухмесячных курсах организованных на основе самоокупаемости.

По рекомендации УУЗ МГА начали проводить профессионально – психологический отбор по специальности «штурман» в гг. Кировограде, Красноярске, Хабаровске. По специальности «диспетчер» (инженер по управлению воздушным движением) в гг. Алма-Ате, Ленинграде, Магадане, Риге, Ростове на Дону, Тбилиси. Самым проблемным вопросом все годы набор молодежи из труднодоступных мест Сибири, Севера и других труднодоступных мест страны, где базировались отдаленные авиапредприятия.[[99]](#footnote-99)[[100]](#footnote-100)Справки зональных приемных комиссий об итогах комплектования и отчеты учебных заведений пред­ставлялись в УУЗ МГА до 20 сентября ежегодно для изучения. Накопленный в отрасли опыт окончательно и наиболее полно был обобщен в рекомендациях, включающих 17 приложений, утвержденных Дарымовым Ю.П. – начальником управления учебных заведений МГА 10 марта 1983г. Документ был выявлен в библиотеке Ульяновского высшего авиационного училища (Института)[[101]](#footnote-101). По этим рекомендациям все структуры МГА с небольшими изменениями работали до 2010 года.

Для примера автор считает необходимым сообщить собственный опыт, накопленный в Тюменском УГА в период работы инженером авиационно технической базы (АТБ) аэропорта Тазовский (1976-1979гг.), и заместителем командира Таркосалинского объединенного авиаотряда по политчасти (1980-1986гг.). Единообразие технологий по подготовки авиационных специалистов для авиапредприятий МГА позволяет утверждать, что сообщенные автором сведения были типичные для всех регионов СССР, международных аэропортов и местных аэродромов.

Ежегодно кадровые службы авиапредприятий направляли анализ движения кадров, перспективный и текущий прогнозы потребного количества авиационных специалистов различных профессий в отделы кадров территориальных управлений. На основе полученных данных управление учебных заведений МГА формировало план набора абитуриентов и выпуск инженеров, пилотов, диспетчеров, авиатехников обученных на конкретный вид авиационной техники эксплуатируемой в регионе. Например: для Севера Тюменской области особенностью были вертолеты, вертодромы и сложные погодные условия для полетов и радиосредств в зимнее время года. В сентябре с началом учебного года в авиапредприятия поступали нормативные документы о проведении профоританционной работы среди местного населения с указанием планового количества учащихся в школах рабочей молодежи, в авиаучилища и институты ведомственной принадлежности. На каждое место предполагалась подготовить 3-5 претендентов[[102]](#footnote-102)1.

С 01.09. 1988 г. прием в средние летные училища и вузы в 1988/1989 учебном году был сокращен на 10 процентов. На базе КИИГА был открыт первый набор – 200 человек – на новый факультет летной эксплуатации по подготовке инженеров пилотов. Сасовское, Бугурусланское и Краснокутское летные училища первыми в отрасли перешли на первоначальное обучение курсантов на самолете Ан-2. В Кировоградском ВЛУ таким самолетом стал Л-410, а в Актюбинском ВЛУ – Ан-28. В ЦГА СЭВ был создан Институт Квалификации и переподготовки авиаспециалистов Аэрофлота[[103]](#footnote-103). Впервые с 01.09.1989 г. учебные заведения Аэрофлота начали учебный год без первого курса очного обучения, кроме подготовительных отделений и заказа ведомств[[104]](#footnote-104).

Эта проблема была рассмотрена на коллегии МГА под руководством **Бориса Егоровича Панюкова** – первого заместителя министра ГА, с участием руководителей учебных заведений. Отмечалось, что изменились сроки поступления новой техники, уменьшился объем авиационно-химических работ, отрасль перешла на новые условия хозяйствования, потребность авиапредприятий в кадрах уменьшилась. В то же время введение в действие постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 31.03. 1989 г. № 285 о предоставлении начиная с 01. 01. 1989 г., отсрочки от призыва на действительную военную службу для продолжения образования приводило к их увеличению на втором курсе в 1989/1990 учебном году около 5200 человек и соответственно в следующем примерно 4700, что приводило к избыточному выпуску специалистов в 1992-1994 гг. В этот период в учебных заведениях проводилась большая работа по сохранению постоянного состава, аттестации возвратившихся из армии учащихся с целью повторного обучения на первом курсе для неуспевающих, обеспечения качества выпусков, в том числе по договорам на целевую подготовку кадров[[105]](#footnote-105). В сведениях о контингенте обучающихся все учебные заведения сообщали. Что на первый курс в1989 г. приема студентов не было.[[106]](#footnote-106) Контингент курсантов Троицкого АТУ ГА на 01. 01. 1990 г. составил 566 чел. при двухгодичном наборе 83 % (план – 1233 чел., факт – 1023 чел), до 1989 г. план трехлетнего набора составлял 1833 человека, при фактическом выполнении 1514чел.. при отчислениях 560 курсантов, в основном из-за нежелания учиться. Руководством училища было предоставлено 482 академических отпуска в связи с призывом в армию.

План выпуска 170 специалистов был выполнен на 115 %, но составлял третью часть от набора[[107]](#footnote-107). Выполнение плана подготовки специалистов в 1990-1991 учебном году во всех учебных заведений отличался событиями связанными призывом в армию и отменой набора в 1989 г. Наглядно это можно отследить на примере Выборгского АТУ ГА. План набора в количестве 360 человек был выполнен всеми зональными приемными комиссиями, за исключением Омского ЛТУ ГА – 6 чел., Ленинградского УГА – 2 чел., Иркутского АТУ ГА – 6 чел., Проходной балл по общему конкурсу составил 7 баллов, по центральной приемной комиссии – 9 баллов при 10 возможных. Количество абитуриентов из числа военнослужащих составил 57 чел. или 15,8%. Курсанты первого курса по социальному признаку характеризовались: - 203 чел. (56,7%) из рабочих; - 148 чел. (41.1%) из служащих; - 9 чел. (2.5%) из колхозников. По состоянию на 01.09. 1990 г. контингент учащихся составлял 1221 чел.: 1 курс – 360; 2 курс – 204; 3 курс – 657. Из - отсутствия набора в 1989 г. комплектование учебных групп 2 курса проводилось только за счет возврата бывших курсантов из армии. Из-за нежелания учиться и недисциплинированности с трех курсов были отчислены 112 курсантов но плановые задания по выпуску специалистов в количестве 615 авиатехников был выполнен на 101.5 %, которые приступили к работе в различных авиапредприятиях СССР[[108]](#footnote-108).

В отчете Кирсановского АТУ ГА по контингенту курсантов на 01. 07. 1991 г. по второму году обучения также отсутствуют сведения, причем в 1990 г. план набора 450 чел выполнен на 100 %, а в 1987 г. 88.7 % (план – 570чел., факт – 506 чел.). Отчисления за период обучения составляли 31 %, по причинам в равных долях: недисциплинированность, не желание учиться, не успеваемость[[109]](#footnote-109).

По Егорьевскому АТУ ГА количество учащихся на начало 1990-1991 учебного года составляло 1062 курсантов, при полном исполнении набора в 570 человек. Ежегодные отчисления здесь составляли 9%, при плановом выпуске 545 специалистов[[110]](#footnote-110) В Рыльском АТУ ГА: на 01.01. 1989 г. обучалось 1019 чел., на 01.01.1990 г. – 609 чел., 143 курсанта были отчислены по различным причинам, в основном связанными с нежеланием учиться, 85 курсантов были призваны в армию[[111]](#footnote-111).

Для Ордена Ленина академии гражданской авиации (ОЛАГА) УУЗом МГА были предоставлены особенные правила поступления на командный факультет. На факультет принимались только перспективные работники ГА в возрасте 35 лет имеющие средне-специальное образование и стаж по специальности, как правило, не менее 2 лет. При положительных результатах собеседования в приемной комиссии ОЛАГА с 1 января по 30 июня на первый курс в первую очередь зачислялись лица: с отличием закончившие ССУЗ, занимающие старшие по сравнению с другими должности, награжденные орденами и медалями СССР, нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». Распределение выпускников осуществлялось как правило в предприятия направивших их на учебу или на другие участки работы в МГА по согласованию с управлениями ГА.[[112]](#footnote-112) Более жесткие требования по отбору кандидатов для обучения на факультете высших командных кадров были разработаны и утверждены в МГА в период руководства ОЛАГА Ю. Г. Мамсуровым [[113]](#footnote-113)

Между тем сотрудникам УУЗ МГА в завершающий период перестройки приходилось постоянно вносить изменения в нормативные документы. Между тем приказом МГА № 62/л от 05.03.1991г.. Пархимович В.А. начальник УУЗ был назначен представителем Аэрофлота в Мадрасе (Индия), временное исполнение его обязанностей возлагалось на Н.А. Тихонова - заместителя и начальника сектора подготовки инженерно-технических специалистов МГА[[114]](#footnote-114).

Приказом министра МГА СССР от 07.08.1991 г. б/н. подписанным Б.Е. Панюковым в соответствии с постановлением Кабинета МинистровСССР от 16.07.91 г. № 481 « Вопросы центрального аппарата министерств и других органов государственного управления СССР», на основании постановления коллегии МГА от 31.07.91 г. № 23 и в связи с изменением организационной структуры МГА **Ефименко Анатолий Иванович** начальник Управления кадров и социального развития был переназначен начальником Главного управления кадров и учебных заведений МГА. (ГУК и УЗ МГА[[115]](#footnote-115)). Приказом МГА от 13.08.91г. №276/л его заместителями были назначены: **Полежаев Георгий Иванович; Тихонов Николай Александрович; Сацюк Владимир Федорович**. Начальником сектора подготовки, распределения и повышения квалификации летного и диспетчерского персонала был утвержден **Шустов Виталий Петрович**[[116]](#footnote-116). Управления политико-воспитательной работы и учебных заведений в течении 1991-1992 годов реформирования отрасли стремились сохранить свои опытные кадры трудоустраивая в различных учреждениях гражданской авиации в том числе: Губанова М.В. - пилота - инспектора и Паршикова И.Г. - штурмана-инспектора в Центральное управление международных сообщений ГА[[117]](#footnote-117); Ефременкова Ю.В. - начальника сектора подготовки, распределения и повышения квалификации инженерно-технического персонала в Учебно – тренировочный центр №21 Внуковского производственного объединения ГА; Ефименко А.И. – начальника Главного управления кадров и учебных заведений МГА СССР в Межгосударственный авиационный комитет[[118]](#footnote-118); Буробина В.Н. и Мордовину Г.Н. - начальников секторов; **Глинова Олега Алексеевича**, **Андрианова Анатолия Ивановича** и **Косицину Майю Ильиничну** – инженеров; **Акопова Виктора Рубеновича** и **Камордина Бориса Сергеевича** – инспекторов в другие учреждения и организации.[[119]](#footnote-119) Ответственные кадровые решения в этот период принимали: **Панюков** **Борис Егорович** – Министр ГА СССР; **Горяшко Алексей Маркиянович** – первый заместитель министра; **Ильчук Лев Викторович** – заместитель министра; **Замотин Вадим** **Валентинович** – заместитель министра ГА, председатель ликвидационной комисси МГА, директор Департамента воздушного транспорта Министерства транспорта РФ. (ДВТ МТ РФ)[[120]](#footnote-120). В ДВТ МТ РФ из МГА СССР были переведены: **Маслов Александр** **Александрович** – заместитель начальника ГУК и УЗ; **Сацюк Владимир Федорович** – заместитель начальника ГУК и УЗ – начальника сектора по работе с личным составом; **Рябов Владимир Сергеевич** – ведущий инженер сектора подготовки, распределения и повышения квалификации инженерно – технического персонала ГУК и УЗ; **Шустов** **Виталий Петрович** – начальник сектора подготовки, распределения и повышения квалификации летного и диспетчерского персонала; **Колесников Владимир Михайлович** – главный пилот – инспектор и **Баранов Константин Иванович** – инженер 1категории указанного сектора и другие[[121]](#footnote-121). **Тарасов Анатолий Васильевич** - Заместитель директора учебно – методического кабинета (УМК) по методической и воспитательной работе.[[122]](#footnote-122) **Глазунов Леонид Владимирович** – зам директора УМК, который более 20 лет принимал участие в подготовке офицеров запаса из числа студентов и курсантов высших и средних учебных заведений страны. Свой опыт и знания он успешно использовал в работе по подготовке специалистов ГА[[123]](#footnote-123). При исследовании архивных документов по личному составу не были выявлены сведения о сотрудниках УУЗ МГА представленных В.С. Рябовым: **Деревянко Юрий** **Александрович** – Отдел ВУЗов; **Мелехин Алексей** **Савельевич**, **Уваров Виктор Сергеевич**, **Нужный Анатолий Андреевич**, **Самодуровский Владимир Иванович**, **Рулин Алексей Иванович** – учебно-методический кабинет и других сотрудников, информацию о которых возможно получить в других главах нашего исследования.

По коллективному обращению коллективов учебных заведений Б.Е. Панюков – министр ГА обратился письмом № 1.40 – 179 от 05. 03. 1991 г. в Государственную комиссию кабинета министров против ликвидации военных циклов и военной подготовки в Академии, Рижском высшем аэронавигационном, 4 летных, 13 авиатехнических училищах ГА. Мотивируя тем, что разрыв процесса обучения на 2-3 года вызовет утрату ранее приобретенных знаний, потребует дополнительных ресурсов на восстановление утраченного и приведет к срыву выполнения кадрового заказа по обеспечению отрасли квалифицированными специалистами. Эти учебные заведения ежегодно принимали на обучение 5 тыс. учащихся, которые содержались на полном государственном обеспечении.

Военные циклы, имея современную учебную базу, опытные педагогические кадры. Наряду с выполнением своих прямых обязанностей по обучению курсантов. ежегодно проводят сборы по переподготовке офицеров запаса первого разряда (200-400 человек каждое училище) по направлению военных комиссаров.

Кроме того, через 3-5 лет истощатся накопленные мобилизационные ресурсы офицеров запаса летно-технических специалистов для ВВС, в связи с чем МГА не сможет решить возлагаемые на него задач по формированию частей и подразделений на особый период[[124]](#footnote-124). С такими результатами образовательная система подошла к августовским событиям 1991 г., но в целом это был самый благоприятный и результативный этап развития отечественной ГА и ее системы подготовки кадров.

**1.2. Освоение новых профессий в высших образовательных учреждениях МГА в европейской части РСФСР**.

Высшее авиационное училище (ВАУ) было организовано 23 июля 1955 г. Его дислокацией было определено здание под № 48 по Литейному проспекту в г. Ленинграде – единственное, которое Главному управлению гражданского воздушного флота удалось сохранить из довоенной образовательной системы северной столицы. Академия ГА унаследовала и се­годня продолжает успешно развивать традиции петербургской научно-пе­дагогической школы подготовки авиа­ционных специалистов, основу кото­рой заложили ученые старейшего транспортного вуза Российской Империи - Института инженеров путей сообщения и Политехнического института в первом десятилетии XX века, когда во всем мире вопро­сы воздухоплавания и авиации стали актуальными[[125]](#footnote-125).

Еще в начале ХХ столетия по инициативе великого князя Александра Михайловича Романова, который являлся признанным авторитетом в деле становления авиации в России, в Санкт-Петербурге были созданы курсы и школы по подготовке летного и технического состава. Этот период можно считать началом формирования петербургской школой авиационного образования.

Исторически Академия ГА связана с первым транспортным вузом Рос­сии - Петербургским институтом инженеров путей сообщения, где в 1907 г. по инициативе Рынина Н.А. и про­фессора **Боклевского К.П**. - декана кораблестроительного факультета Поли­технического института началось чтение лекций по возду­хоплаванию, а в 1909 г. был постав­лен систематический курс «Воздухо­плавание». К 1917 году здесь был накоплен большой опыт подготовки технического персонала и инженеров по эксплуатации зарубежных и отечественных летательных аппаратов[[126]](#footnote-126).

В 1918 году в Петербурге были организованы аэротехникум и курсы мотористов авиации, а также школа летчиков-наблюдателей. Но в связи с тревожной обстановкой на фронтах гражданской войны учебные заведения были передислоцированы в глубь страны, в том числе в г. Егорьевск Московской области.

В мае 1920 года профессор Н. Рынин сделал доклад в Ленинградском Институте Инженеров Путей Сообщения об успехах мирового воздухо­плавания и по его инициативе Институт решил организовать в своем составе сверх намеченных ранее трех факультетов (сухопутного, водного и инженерных сооружений) еще и четвертый - факультет воздушных сообще­ний. Комиссия в составе профессоров Карейша С. Д., Мадлисона О. А., Ляхницкого В. Е., Михальцева Е.В. и Рынина Н. А. установила задачи и общий учебный план нового факультета. Заключение комиссии было одобрено Советом Института 8 июня 1920 года и вопрос об открытии факультета был, таким образом, решен.

Для детальной разработки учебного плана, смет и структуры факультета Совет избрал 12 августа 1920 года Комиссию под председательством профессора Ринина Н. А. в составе: проф. Карейша С. Д., Саткевича А. А., Фридмана А. А. и студентов Петерсон А. М. и Глазунова Б. Н.. Комиссия выполнила порученное ей дело. Первое заседание факультета состоялось 28 сентября 1920 года, на котором единогласно были избраны: деканом профессор Рынин Н.Аи его заместителем профессор Юскевич Д*..* Далее был избран ряд лиц для чтения лекций и преподавания различных предметов и были решены вопросы оборудования и обслуживания факультета.

В ходе всероссийского конкурса на замещение кафедры воздуш­ных сообщений профессор Рынин Н. А. (рекомендация профессоров Н. Е. Жуковского, В. Ф. Найденова и А. А.Саткевича*),* был избран сначала на факультете, а потом в Совете. Преподавание на факультете началось с 1-го марта 1921 г. по про­грамме ускоренного выпуска при 4 действительных студентах и трех вольнослушателях. К осени 1921 года на факультет было зачислено еще 15 студентов вольнослушателей. Отметим, что из числа этих студентов многие стали профессорами и преподавателями по различным дисци­плинам воздушного дела.

В 1924 году соображения государственно-экономического характера привели к закрытию факультета, как отдельной административно-учебной единицы, но по хода­тайству Ленинградского Губисполкома специальность воздушных сообщений была оставлена в Институте в виде отделения воздушных сообщений при факультете водных сообщений (под общим руководством декана факультета Пузыревского Н. П.). Существование специализации воздушных сообще­ний без отдельного органа управления было поставлено в очень тяжелые условия. Благодаря упорной работе преподавательского состава и студенческих орга­низаций, специальность продолжала не только существовать, но и раз­виваться, в связи с чем в 1927 г. факультет водных сообщений был преобразован Наркомпросом в факультет водных и воздушных сооб­щений.

При переходе Института в ведение НКПС 13.08.1928 г. факультет водных и воздушных сообщений был вновь разделен на две самостоятельные учебные единицы и, таким образом, факультет воздушных сообщений был вновь восстановлен, причем деканом его был назначен профессор **Саткевич А. А**.

Основной задачей этого факультета была подготовка инженеров путей сообщения по специальностям:

1. Изысканию, проектированию и эксплуатации воздушных сооб­щений;

2 Аэродромному строительству;

3. Проектированию и расчету подвижного состава воздушного транс­порта (аэропланов и дирижаблей).

Общая продолжительность обучения была установлена в 5 лет.

При факультете были организованы: кабинет воздушных сообщений, аэродинамическая лаборатория, аэростатическая лаборатория, кабинет аэропланов, кабинет аэронавигации и аэрологии, кабинет радио­техники, машинная лаборатория и аэрофотографическая лаборатория, не считая ряда кабинетов и лабораторий по общетехническим предметам, существовавших при Институте ранее. В период с 1921по 1929 г. ежегодное количество обучающихся на факультете воздушных сообщений выросло с 5 до 163, причем максимальное количество 284 обучались в 1923/1924 учебном году. Всего было подготовлено около 700 инженеров [[127]](#footnote-127).

Первый выпуск инженеров в области воздушных сообщений состоялся 05. 02. 1924 г. Выпускники были отправлены на работу в акционерные общества "Добролет", "Укрвоздухпуть", "Авиатрест", военно-воздушные силы и преподавателями учебных заведений. Факультет установил связь с организациями, которым он мог быть полезна именно: с «Добролетом» и с Военно-строительным управлением РЕКА.[[128]](#footnote-128)

Начало нового периода развития гражданской авиации потребовало изменения структуры ее управления. Первоначально вместо Совета по Гражданской Авиации 1 ноября 1929 года была организована Главная инспекция гражданского воздушного флота (ГИ ГВФ) СССР с переходом на самостоятельный общесоюзный бюджет.[[129]](#footnote-129) Но задуманная правительством реформа ГВФ пробуксовывала из-за отсутствия самостоятельности, лишнего звена военного управления и дефицита кадров. СНК СССР издает постановление от 19. 10. 1930 г. об образовании в непосредственном ведении Совета труда и обороны Всесоюзного объединения гражданской авиации (ВО ГА)[[130]](#footnote-130).Через 40 дней выходит постановление №59 от 29. 10. 1930г. «О всесоюзном объединении гражданского воздушного флота» (ВО ГВФ)[[131]](#footnote-131). Кроме других задач в уставе объединения под пунктом «Г» значится подготовка кадров.

Окончательную точку в борьбе с либеральной экономикой в вопросах создания воздушного транспорта поставило постановление СНК СССР № 209 от 25. 02. 1932г. «Об образовании главного управления ГВФ (ГУ ГВФ) при СНК СССР»[[132]](#footnote-132). В ходе преобразований была проведена «чистка» технически неподготовленных, политически неблагонадежных людей. Особенно из числа летного состава и преподавателей.

По договорам контрактации с техническими ВУЗами подготовка личного состава для ГВФ осуществлялась на авиационном отделении (по земному оборудованию) Киевского института путей сообщения, отделении ГВФ в военной воздушной академии рабочей крестьянской красной армии (ВВА РККА) имени профессора Н.Е.Жуковского. При ВВА были открыты двухмесячные курсы по обучению пилотов ГВФ полетами в тумане, облаках и ночью, полуторамесячные курсы – для техсостава.

Авиационных инженеров продолжали готовить Московское высшее техническое училище, Ломоносовский институт, ряд ленинградских институтов, Сибирский, Киевский, Харьковский и Донской политехнический институты. Авиатехники же готовились в техникумах Москвы, Нижнего Новгорода, Рыбинска, Таганрога, Иркутска, Ташкента, Киева и других городов.

С 1930 г. началось бурное развитие Ленинградской области и регулярное воздушное сообщение по маршруту Ленинград – Москва. Знаменательной датой в Истории Ленинграда стало 01. 02. 1931 г., когда на месте где раскинулся аэропорт «Пулково – 2», были вынуты первые кубометры земли[[133]](#footnote-133). Уже в феврале между Пулковскими высотами и окружной железной дорогой в заболоченной низине, возле деревни Каменка появились рабочие бараки для строителей аэропорта[[134]](#footnote-134).

Образованием Ленинградского института инженеров гражданского воздушного флота (ЛИИ ГВФ) на базе воздушного факультета Ленинградского института путей сообщения, созданного совместным приказом НК путей сообщения и ГУ ГВФ № 41 от 29. 05. 1930 г., началось создание сети учебных заведений гражданской авиации[[135]](#footnote-135). Руководителям учреждений и предприятий ГВФ предписывалось оказывать поддержку своим работникам, пожелавшим поступить в институт, и образовывать курсы и кружки, для их подготовки.

**Владимир Иванович Мацкевич** был назначен директором Ленинградского института ГВФ приказом ГВФ от 14 октября 1930 г. № 102 и принял дела 20 октября 1930 года. Мацкевич В. И. родился 14 сентября 1894 года в городе Гатчине Царскосельского уезда С.-Петербургской губернии в семье рабочего Варшавской железной дороги Ивана Матвеевича Мацкевича и его жены Людвиги Феликсовны, занимавшейся поденной работой. Первоначальное образование Владимир получил в Павловском 2-классном училище Министерства путей сообщения, затем окончил 4-классное городское училище. Бедность семьи вынудила его с 10 лет работать дворником, чернорабочим, давать уроки, и не позволила получить полного среднего образования. В 1914 году он добровольно поступил на военную службу, окончил Машинную школу Балтийского флота. Во время Первой мировой войны служил на Балтике в береговых частях и морских отрядах. Был дважды ранен; тонул с кораблем, длительное время находясь в холодной воде.

После октябрьской революции 1917 года моряк встал на сторону большевиков. В ноябре 1918 г. В. И. Мацкевич «откомандирован в Астрахано-Каспийскую военную флотилию и назначен заведующим библиотекой Учебного отряда; с марта 1919 г. был секретарем начальника Учебного отряда», затем служил на эскадренных миноносцах «Деятельный» и «Карл Либкнехт» на хозяйственных должностях. В 1920 году В. И. Мацкевича направили в город Форт Александровский (ныне город Форт-Шевченко в Казахстане), где командующий Волжско-Каспийской флотилией Ф. Ф. Раскольников назначил В. И. Мацкевича председателем Революционного комитета и Комиссаром Форта.

В Форте Александровский 8 сентября 1920 года Владимир Иванович женился на Елизавете Петровне Конновой, дочери уральского казака П. Л. Коннова. Она попала туда больная тифом с отступающими частями Уральского казачьего войска после гибели своего первого мужа – генерал-майора Сергея Гурьевича Курина, героя Первой Мировой войны и Белого движения в Гражданскую войну, руководителя обороны Уральска. Елизавета Петровна приходилась двоюродной сестрой пионеру русской авиации Георгию Георгиевичу Горшкову.

Собранность, грамотность, организаторские способности, внимательное отношение к людям (что и в дальнейшем отличало В. И. Мацкевича), способствовали его быстрому продвижению по партийно-политической линии. В приказе командования флота отмечалось, что В. И. Мацкевич «по характеру выдержан, обладает большой силой воли, может длительно нести походную морскую жизнь». Одна из благодарностей была объявлена ему за «проявление исключительной энергии и инициативы по подъему и оживлению всей партийно-политической работы на Черноморском флоте».

В 1921-1927 гг. В. И. Мацкевич работал в политуправлении Каспийского и Черноморского флота, избирался в состав Закавказского, Азербайджанского, Крымского Центральных исполнительных комитетов (ЦИК), в 1923–1927 гг. – членом Бакинского комитета КП(б). Тесные рабочие и дружеские отношения сложились у В. И. Мацкевича с первым секретарем ЦК КП(б) Азербайджана С. М. Кировым.

После окончания (1927–1928) годичных Курсов усовершенствования высшего политсостава при Военно-политической академии РККА им. Толмачева в Ленинграде В. И. Мацкевич назначен заместителем начальника Политуправления Морских сил Балтийского моря, избран членом Ленинградского обкома партии. Здесь продолжилась его совместная работа с Кировым, теперь уже – первым секретарем Ленинградского обкома и горкома ВКП(б).

ЛИИ ГВФ вначале имел факультеты: воздушных сообщений с пятью отделениями; эксплуатационно-механический с тремя отделениями; наземного оборудования; рабочий факультет[[136]](#footnote-136). В нем работали такие известные ученые и специалисты в области авиации и воздухоплавания, как профессор **Рынин Н. А., Саткевич А. А., Молчанов Н. А., Беляев Н. М., Акимов-Перетц Д. Я., Косауров Е. Ф., Фихтенгольц Г. М., Строев С. С., Сергеев А. А.** и многие другие квалифицированные преподаватели, в основном из ЛИИПСа.

Осенью 1930 года институт был реорганизован в Ленинградский учебный комбинат (ЛУК) ГВФ, в состав которого вошли: институт, авиационный техникум, рабочий факультет, научно-исследовательский аэрологический институт, авиационная ремонтная база и сеть воздушных линий Северо-Западной области. В начальный период ЛУК ГВФ не имел своего здания, занятия проходили в ЛИИПСе, на Володарском проспекте (Литейный 48 – Авт.), в Екатерингофских казармах на канале Грибоедова, Общежитие на малой Охте – бывшая богодельня, непригодная для проживания студентов, на Васильевском острове и др.[[137]](#footnote-137).

Вопрос о постройке учебных корпусов ЛИИ ГВФ был решен директивой ВО ГВФ осенью 1930 г. с целью создания при институте «Шоссейного» аэродрома не только для учебных и научных полетов, но и в перспективе для замены Корпусного, Комендантского и Гатчинского аэродромов, на первоклассный аэродром г. Ленинграда[[138]](#footnote-138).

В 1931 году при институте создали аспирантуру. Восемьдесят процентов студентов были представителями рабочих и крестьян, они активно участвовали в строительстве авиагородка, где с 1935 года планировалось разместить институт вместе с общежитием[[139]](#footnote-139).

В институт первоначально входили так же строительное управление и учебная эскадрилья, которая была обязана осуществить аэрофикацию территории Севера-Запада включавшую: Ленинградскую, Псковскую и Новгородскую области. Научно-исследовательский аэрологический (НИАИ) институт в числе других имел самолетостроительную секцию, в которой работали инженеры: Бедункевич А. Г., Домрачев Ю. В., Лисичкин А. И., Лисичкин А. И., Маршихин А. И., Крылов В. Я.[[140]](#footnote-140).

Проектным бюро института был разработан генеральный план аэропорта, который 26. 12. 1931 г. утвержденный на совещании в ЛУК и одобренный ВО ГВФ[[141]](#footnote-141). Первые два самолета с пассажирами из Москвы приземлились на новую посадочную площадку 24.06. 1932 г., таким, образом началась эксплуатация Ленинградского аэропорта в составе ЛУК ГВФ. Сюда были переведены: авиаотряд учебно-летного центра, сельскохозяйственная авиация, аэростанция «Дерулуфта» и другие учреждения. О рождении Ленинградского аэропорта сообщали центральные газеты[[142]](#footnote-142).. Примечательно, что строительство Ленинградского аэропорта начавшееся 01.02. 1931 г. при поддержке горожан и становление самого управления осуществлялось в структурах ЛУК. К концу июля при активном участии преподавателей и студентов основные ручные работы по осушению заболоченных мест были выполнены, настала очередь строительства дорог, летного поля, корпуса института, авиагородка.

Официальное открытие почтово-пассажирской воздушной линии Ленинград-Москва состоялось 23. 05. 1932 г. В первой половине июня руководство летного сектора ЛУК организовали технический рейс самолета У-2 с Комендантского аэродрома с посадкой на летное поле строящегося аэропорта Шоссейная на Пулковских высотах. В составе экипажа были начальник штаба летного сектора Суриков И. П. и пилот Захаров М. П.. На этом типе самолета учебно-летная эскадрилья ЛУК проводила обучение студентов института самолетовождению.

Для повышения объективности в исследовании организационного периода деятельности ЛУКа выборочно представим материалы из газеты «Крылья Советов» - первоначально органа студентов, профессоров, преподавателей, рабочих и служащих Института, Техникума и Рабфака ГВФ. Издатель – профсоюзный комитет, ответственный редактор - Комаров. Адрес редакции – Международный (Московский) проспект дом № 9. Комната 32. Газета была зарегистрирована Ленинградским Областлитом №1416. Печаталась в типографии артели «Печатня» по адресу: пер Прачечный дом № 6. Газета учебного заведения № 1 вышла 09.01. 1931 г. тиражом 1500 экземпляров с регулярностью 1 раз в 10 дней. Выпуск газеты был каждое 1,11,21 число, существовали ни распределения по подписке, продажа в киоске Колонного зала Института путей сообщения. Это было очень солидное издание для только что организованного ведомственного учебного заведения при издательских возможностях того времени и партийном контроле. Для сравнения газета «Академический вестник» - издание ректората Санкт-Петербургского университета гражданской авиации выходит с регулярностью 10 номеров за 2015 г. тиражем 800 экземпляров. Для дальнейшего представления о решающей роли газеты в развитии ЛИИГВФ считаем необходимым изложить 1 страницу 1 выпуска газеты:

В Передовице под заголовком: «Полностью обеспечим выполнение дерективы партии, о подготовке пролетарских специалистов» сообщалось: « Выход первого печатного номера «Крылья Советов», явление большого политического значения для института. Велика роль газеты в каждой производственной ячейке, как органа политического воспитания масс и мобилизации их на социалистическое строительство, способного охватывать всех и каждого для решения задач. Главной и срочной является: обеспечение промышленности и транспорта кадрами инженерно-технического персонала из среды людей рабочего класса, в условиях обострившегося сопротивления со стороны гибнущего капитализма. «Крылья Советов» должны опереться на большой актив корреспондентов из среды студенчества и персонала института. «Отмечая достижения, беспощадно подвергая самокритике все недочеты работы, вперед на борьбу за качество и темпы в деле подготовки кадров». Далее в обращении ко всем студентам, профессорам, преподавателям, рабочим и служащим Института ГВФ были перечислены лозунги - по борьбе рабочего класса под руководством ВКПб в том числе с вредительской работой части буржуазной интеллигенции. Из среды инженерно-технических кадров промышленности. Втузы должны дать стране в кротчайший срок высококвалифицированных специалистов способных овладеть современной техникой и двигать ее вперед опираясь на творчество масс. Эти задачи не нашли отражения в договоре на социалистическое соревнование с МАИ, наделано много других мобилизационных ошибок. Поэтому партийная, комсомольская, профсоюзная организации обращаются с призывом перед перезаключением договора с МАИ мобилизовать свое внимание на допущенных политических ошибках…

Отдельно было выделено: «Вчера институт и Рабфак ГВФ избрал лучших своих представителей в Ленсовет: Мацкевич В. И. , Чеканов И. Г., Кочена П. Я., кандидат – Грубер. В райсовет: Ворбьев, Александров, Ершов, Иванова, Бахин, Ляшкович, кандидаты – Бородкин, Климов». (В тексте без инициалов – авт.)

На втором листе газеты сообщалось, что военная подготовка студентов складывалась из 336 часов теоретического курса, 20 дневным сбором при приеме в институт и 2 лагерных сборов. Требовалось улучшить работу ячейки Осоавиахима и сотрудничество с шефами – военными школами ВВС. Далее в выступлениях внештатного актива газеты представлена информация:

- Фролова В. Комсомольская организация, в том числе эксплуатационного отделения бортмехаников Авиатехникума – 42 чел. должна быть впереди по всем показателям…

- Профком ГВФ. Излагалось приветствие и призыв к борьбе за генеральную линию партии против правооппортунистических и левацких настроений! За широкую большевистскую самокритику! За соц. соревнование и ударничество! С требованием беспощадного большевистского огня против аполитичности.

- Суражский Д. Требовал, чтобы каждый комсомолец – участник работы «Легкой кавалерии» - органа ВЛКСМ в составе 18 «кавалеристов» начал свою работу по беспощадному битью всех кто мешал работать так, как требовала генеральная линия партии.

- Кочедыгов. Информировал о медленной работе ППС и всего персонала по реализации займа « Пятилетка в 4 года», призвал вложить максимум средств для социалистического строительства

- Неизвестный автор призывал вмешательство профкома, так как в группе аэронавигации из 11 чел. из-за казенщины только 4 получали стипендию, и чтобы в безденежье группа не распалась нашли внеурочные заработки, но руководство должно позаботиться о судьбе группы.

- В обращении бюро ВЛКСМ ЛИГВФ сообщалось, что в борьбе за генлинию партии, большевистскую самокритику, промышленно-финансовый план, будут помогать в повседневной работе своего пролетарского органа.

На третьей странице в числе многочисленных подобных и обещания помощи со стороны руководства и руководящих органов были перечислены основные формы повышения качества учебы: Ударные кафедры, соцсоревнование, Индивидуальные договоры, борьба с пропусками и прогулами, учет успеваемости; борьба за дисциплину против опоздания и не явок на партийные и общественные собрания, расхлябанности граничащей с преступностью, ощущением личного состава не работать а отдыхать от производства[[143]](#footnote-143).

С 11 номера газеты от 01.05. 1931 г. происходит изменение редакционного органа на Партком и профком теперь Учебного Комбината ГВФ. В газете стало меньше критики и студентов. В газете № 27 от 21. 09. 1931 г. органом издательства вписаны ВКПб и профкома УК ГВФ и она стала выходить по шестидневкам. Газета становится вместо 4 -2 полосной. Больше внимания займам, соревнованию, стройке авиагородка, политучебе, хозяйственным вопросам, субботникам. Весь акцент газеты сместился в сторону стройки. Статью стали более объемные и теоретические. Парткомом института была дана жесткая директива по вопросу изменения руководства низовой печатью. Каждая редколлегия была разбита на 6 секторов с четким планированием.

С ноября 1932 г. Редакционный орган газеты еще включен ВЛКСМ. Газета стала выходить в уменьшенном размере и с опозданиями из-за частых переездов. В связи с развитием учебного заведения и политической обстановки в стране с № 35 от 30. 09. 1933 г. газета Крылья Советов становится органом Политического отдела ЛУК ГВФ, а с № 33 (142) от 15. 07. 1934 г. - политотдела Северного управления ГВФ находящемуся по прежнему адресу ул. Плеханова (Казанская) дом № 7. В газете было большое количество критических материалов от студентов по недостаткам преподавателей, пропускам занятий курсантами, отсутствия нормальных бытовых условий, отставаниями в графике строительства Аэропорта и Вуза в Авиагородке. В номерах вновь стало больше сатиры, критики. фельетонов, шаржей, рейдов легкой кавалерии. После смерти Кирова С. М. – первого секретаря Ленинградского обкома ВКП(б) в газете увеличилось количество материалов по борьбе с классово чуждыми элементами среди постоянного и переменного состава. Последний 22(193) номер газеты «Крылья Советов» имеющийся в архиве Санкт- Петербургской РНБ за довоенный период датирован 05. 07. 35 г.

Теперь проанализируем содержание статей по трем основным направлениям деятельности ведущего ВУЗА ГВФ: бытовые условия студентов, развитие авиационной инфраструктуры северо-западного региона СССР.

**1. Учебно-воспитательный процесс.**

Много соревнования и ударничества от личного до институтского: 100 ударных бригад, охват студенчества - 84 %. Заключили договора и преподаватели и лучшие студенты, в том числе 21 профессор. Перечислены данные о 14 студентах, как дезертирах из отделения Аэрофотосьемки –покинувших пост производственной практики за 10 дней до срока, потеряв 768 часов учебного времени. В разделе «Ударники черной доски», перечислены также 4 худших групп по семестрам с фамилиями актива.

Сообщалось также, что Луценко НН, Устюгов Г. К. - лаборанты факультета воздушных сообщений отказались от выплаты за заведование лабораториями ввиду их не готовности. На отделении наземного оборудования было потеряно 16 чел. часов занятий по вине преподавателей. По вине фининспектор института деньги на учебники в размере полстипендии не были выплачены, При норме приема на 1931/1932 учебный год 750 человек было рассмотрено 1600 заявлений. принято 666 чел., в том числе: 461- по основным специальностям, 205 – по узким, 53 – переведенных из авиатехникума, 50 по брони ВОГВФ. Рабочая прослойка с батраками составила - 91.5%, партийно-комсомольский состав – 75.5%**.** За первую декаду занятий из-за отсутствия преподавателей было потеряно учебных часов по отделениям: эксплуатация самолетов и моторов – 302; моторостроение и ремонт – 79; сомолетостроение и ремонт – 79; аэродромостроение – 122; наземных сооружений – 82. Всего в номере было опубликовано 8 заметок о недостатках в учебе, практике, физкультуре, соцсоревновании, обязательствах**[[144]](#footnote-144)**.

Наиболее важной информацией является факт прибытия в феврале 1931 г. Богатикова и Дмитришева – делегатов Киевского авиатехникума с целью вызова на соцсоревнование Ленинградский Авиатехникум. Отметили, что здесь все организовано лучше и Ленинградцы начали свою работу на 10 дней раньше Киевлян. Условия учебы из-за отсутствия помещений Киевляне компенсировали социалистическим соревнованием, ударничеством, дисциплиной, моральным состоянием, большим вниманием педагогов к студентам и др. Коллектив киевского авиатехникума делал все возможное для досрочного выпуска группы бортовых и станционных механиков, из которых 40% были бывшие бойцы из авиачастей [[145]](#footnote-145). Тем временем в ЛИИ ГВФ. к 01. 05. 31 г. осуществлен 1 выпуск из Рабфака в количестве -23 чел, следующий еще 26 чел 3 курса был выпущен к 15. 05 31 г. Все успевали на 4 и 5 и стали хорошим пополнением института[[146]](#footnote-146)

Местком профсоюза ЛУК ГВФ пытается активизировать недостатки своей деятельности. К этому времени из 237 рабочих и 596 служащих комбината не членами профсоюза являлись 35%, отсутствовал учет по взносам, культурная работа ограничивалась снабжением театральными билетами, 9 ударных бригад существовали только на бумаге, продолжалась текучесть рабочей силы и сменяемости членов профсоюзных комитетов[[147]](#footnote-147).

Лучшие показатели учебы по отделениям на конец первой сессии первого учебного года по факультетам были следующие: Дирежаблестроение – 107 студентов, посещаемость занятий – 99.04%, число договоров с преподавателями – 67, к-во неудовлетворительных оценок – 13; Самолетостроение 65-99.86% - 19-5; Моторостроение 71-99.6%-16-10; Изыскания и эксплуатация воздушных линий – 80-99.9%-20-15; Рабфак -236-99.5%-14-21.[[148]](#footnote-148)

На Рабфаке к концу 1931 г. обучалось 1465 человек, из них 90% рабочих, 80% партийно-комсомольская прослойка, средний стаж на заводах 4 года. Был объявлен штурм по выполнению 6 условий т. Сталина по: рабочей силе, в том числе заключение договоров с Рабфаком и предприятиями ВОГВФ; зарплате; Организации труда; Производственно – технической интеллигенция рабочего класса; Повороту среди старой технической интеллигенции; Хозрасчету. Но рабфак часто находился от Комбината на отшибе по бытовым и хозяйственным условиям. особенно дневное отделение, но главной задачей оставалась учеба, борьба с пропусками занятий и хвостами[[149]](#footnote-149). С этой задачей коллектив к концу года не спрвился. Рабфак сорвал комплектование факультетов. Из 112 чел зимнего выпуска – 34 не прошли медицинский контроль, а из 78 человек сдали испытания по предметам только 75%[[150]](#footnote-150).

По плану развертывания учебных заведений ГВФ на 1932 год система учебных заведений включала: 4 высших учебных заведения, 6 техникумов, 3 школы пилотов и техников, курсы повышения квалификации, заочный комбинат ГВФ, летные школы ОСАВИАХИМА, отделения и факультеты при вузах других ведомств[[151]](#footnote-151).

В ЛИИ ЛУК ГВФ на 01. 01. 1932 г. обучалось 230 студентов со сроком обучения 3.5 года. Выпуск инженеров составил 61 человек, в воронежском институте в этот период было выпущено 78 инженеров, из авиафакультета при Киевском машиностроительном факультете 42 инженера [[152]](#footnote-152). ЛИИ ГВФ в начале 30-х годов был крупнейшим из 3 высших учебных заведений, об этом говорят и суммы финансирования комбинатов: Ленинградского – 9278.4 тыс. руб., Киевского – 1290.8 тыс. руб., Воронежского – 1998.8 тыс. руб., в тоже время на финансирование всех 10 учебных заведений ГВФ было профинансировано 28669.4 тыс. руб.. три школы пилотов в сумме 11072.2 тыс. руб.[[153]](#footnote-153). На 01. 01. 1933 г. в Киевском институте обучалось 231 , в Воронежском – 434. В Ленинградском институте из 2431студентов 272 были женщины, по социальному положению - 1122 рабочие, - 313 служащие, по партийности 1122 были членами ВКП (б)[[154]](#footnote-154).

В соответствии Приказу № 87 от 23.01 1932 г. по ЛУК ГВФ был осуществлен выпуск группы студентов отделения изысканий и эксплуатации воздушных линий: А. В Вагин-рабочий Тульского завода, стаж 5 лет, участник гражданской войны, руководитель органов сов власти; остальные тоже – Петров, Кузнецов, Громовой, А.В. Кукин, Капрелян, Соколов[[155]](#footnote-155). В последующих номерах были сообщения о выпуске специалистов с других факультетов, начинавших обучение еще в ЛИИПСе.

ЛУК ГВФ стал лучшим учебным заведением Всесоюзного Объединения ГВФ. Переходящее знамя от ЦК профсоюза транспортных рабочих принимали: Мацкевич В. И. - начальник ЛУК ГВФ, профессор Саткевич А. А. – директор НИАИ, Лаврентьев – секретарь парткома, Комаров – председатель профкома[[156]](#footnote-156). В Конкурсе лучший ВУЗ за 1932 г. первые места поделили Ленинград и Киевский институт[[157]](#footnote-157).

В Рубрике «Наши ударники» сообщалось о заслугах лучших специалистов учебного комплекса: Мацкевич В. И. обеспечил развитие ЛУК ГВФ из факультета ЛИИПСа, едва насчитывающего 200 человек в мощный комбинат. Под его руководством заново создается ряд дисциплин с участием профессора Подкаменера, профессора Егорова, инженера Семова, которые не имели лабораторий и кабинетов. Вместо 2 факультетов было создано 14, научно-установочные цеха, научно-исследовательский институт (НИАИ), Авиатехникум на 500 чел. Был оборудован собственный главный корпус на ул. Плеханова (Казанской) дом 7, далее были реализованы постановления о высшей школе, отработан комплекс учебных программ, осуществлена борьба за высокое качество выпуска специалистов, развертывание учебно-лабораторной базы в авиагородке; **Спасский** - с 1932 г. работал зам. начальника ЛУК ГВФ. Родился в 1902 г. С 1919 г. был добровольцем на фронтах гражданской войны,. В1922г. после рабфака был командирован в ЛИИПС, стал активным комсомольцем и принимал непосредственное участие в создании Факультета Воздушных сообщений (ФВС). После его окончания в 1929 г. на производстве, активный участник создания ЛИИГВФ. С 1930 г декан и тд.; профессор **Саткевич А. А**. – декан ФВС ЛИИПС, Один из организаторов ЛИИ ГВФ; профессор **Беляев** – трудился с момента организации ЛИИГВФ[[158]](#footnote-158). В последующих номерах газеты появилась вновь регулярная сводка соревнований по успеваемости и учебе, красная и черная доски, международная тематика, фашизм, комплекс ГТО, изобретатели, политподготовка, чистка, рекомендации, что читать членам ВКПб, все больше статей о коммунистах. Под рубрикой было около 20 небольших статей студентов с критикой о недостатках в учебе, практике, физкультуре, задолженностях, соцсоревновании, обязательствах. Под крупными заголовками «Прогулы преподавателей ставят под угрозу выполнение учебного плана». Сообщалось, что за первую декаду занятий 2 потока было потеряно учебных часов по отделениям: эксплуатация самолетов и моторов – 302; моторостроение и ремонт – 79; самолетостроение и ремонт – 79; Аэродромостроение – 122; спец. наземные сооружения – 82; и тд[[159]](#footnote-159).

Борьба за качество велась в кружках по политпросвещению, где была низкая явка Так в кружке партийной учебы эксплуатационного отделения авиатехникума из 35 чел. занятия посещали 25-30 чел. Не очень помогали призывы каждой группе быть ударной, в том числе в культуре, спорте, рационализаторских и иных кружках[[160]](#footnote-160).

В левом углу второй страницы «Красная доска» для лучших показателей, например по итогам зимней сессии 1933/1934 учебного года были занесены: 1 группа инженерно-экономического факультета и 8 группа отделения специальных наземных сооружений, имевших более 90% оценок 4 и 5, для сравнения средние показатели га факультетах были: Механический -67.7%; Эксплуатационный – 58,8%; Земного оборудования – 66,2%; Младших инженеров – 76,2%; Авиавака-62,9%. В правом углу на «Черной доске» значилась - 10 группа инженерно-экономического факультета имевшая 6 двоек и 1 взыскание[[161]](#footnote-161). Обычно в марте ЛУК ГВФ публиковал условия приема и обучения в своих структурах.

Поступавшие в институт и техникум обеспечивались бесплатным питанием и после 3-х месячной учебы – обмундированием по твердым государственным ценам и стипендией. Документы для поступления( заявление и 3 фото) требовалось направлять по месту учебных подразделений в г. Ленинграде с 15.06. 1934 г.: Институт – ул. Плеханова 7 ком. 50; Авиатехникум – просп. Володарского 48; Рабфак – ул. Плеханова – 7 ком. 49. Начало занятий осуществлялось с 1 сентября[[162]](#footnote-162).

В 26 номере газеты от 31. 05 34 г. исполняющий обязанности начальника политотдела Беркутов обратился публично к ректору Университета культуры Рынину Н. А. и проректору Раппопорту Я. И.: «Политотдел приветствует в вашем лице борцов за культурную революцию. Вы добились за год не плохих результатов: расширен кругазор слушателей, правильно оценено их стремление к расширению культурных запросов..» в ответном сообщении Рынина Н.А. было объявлено о 8 тыс. проведенных занятий начиная с ноября 1933 г.. Поблагодарил за помощь командования Мацкевича В. И. и Подкаменера С. Н.[[163]](#footnote-163).

Первые 20 выпускников, инженеров – пилотов, поступили на линии. При институте ГВФ открылся новый факультет КУНС с задачами повышения квалификации: Окончивших авиаинституты - руководящих работников нуждающихся в повышении теоретических знаний в течении 2 лет; Подготовка узких специалистов из опытных, но не имеющих высшее образования; Переподготовка специалистов окончивших не авиационные учебные заведения; Повышение общих знаний резерва КРК. Сроки курсов устанавливались в зависимости от задач перед каждой группой. Слушателям, защитившим дипломные работы, присваивались звания инженеров узкой специальности в соответствующей отрасли.

За 3 года многое изменилось в Ленинградском центральном заочном учебном комбинате (ЦЗУК) ГВФ, который начинал свою деятельность в 1931 г. на 4 этаже здания ЛИИ на Международном проспекте. К концу 1934 г. были утверждены 2 варианта новых учебных планов: для ГВФ – эксплуатационный; для ГУАП – производственный[[164]](#footnote-164).

За время существования с 1930 г. по 1934 г. было выпущено в здании ЛИИ ГВФ 82 книги и брошюры, в том числе 5 сборников трудов ЛИИ ГВФ, которые были положены в разработку нормативной документации по строительству аэропортов, гидропортов, воздушных линий, эксплуатационной деятельности[[165]](#footnote-165). Изданные во 2 сборнике трудов ЛИИ ГВФ технические условия на проектирование генерального плана транспортных аэропортов являлись первоначальным этапом в установлении основных требований предьявляемых к проектированию аэропортов и гидропортов транспортной авиации. ТУ разработаны каф. Аэродромостроения на основе изучения эксплуатационных процессов, практики проектирования и строительства транспортных аэропортов для практического применения проектными организациями и слушателями ВТУЗов ГВФ[[166]](#footnote-166).

**Сведения о жилищно – бытовых условиях** первых студентов переодически появлявшиеся в газете сообщали о трудностях начального периода и участии студентов в самоуправлении:

В приказе № 1 от 01. 01. 1931 г. по институту за подписью Мацкевича был назначен обслуживающий персонал в количестве 26 человек в общежитие на Малой Охте: швейцары; сторожа; вахтеры; уборщицы; дворники ; истопник; прачки, курьер. В общежитие на пр. Володарского 48 было назначено 9 чел. Оклад был 60-65 руб[[167]](#footnote-167). Для полного понимания условий жизни студенчества в начале существования образовательной системы гражданской авиации вышедшей из военной современным курсантам следует знать о первом документе выделяющем их из общей среды студенчества. Это Приказ № 93 от 15. 03. 1931 г. утвердивший «Положение о вещевом довольствии учебных заведений ВО ГВФ». Где во 2 статье сказано: « Правом на получение и ношение обмундирования пользуются все действующие слушатели ВУЗов, техникумов, специальных школ и курсанты ГВФ в течении времени учебы (шинель, фуражка, суконный китель, брюки длинные, китель летний, чехол летний на фуражку). К личным вещам были отнесены: вещевое обмундирование, обувь, нательное белье, перчатки зимние, далее нормы выдачи и ростовки[[168]](#footnote-168). Количество учащихся быстро росло и количество проживающих в комнатах было значительно больше нормативов:

В общежитии студентов на канале Грибоедова дом № 133 – 266 студентов жили на площади рассчитанной на 180чел. На Охте проживало -721 человек, в авиагородке - 356 , на ул. Плеханова – 120, но фонда не хватает, в среднем приходится 2-3 кв. м на одного чел., Помещения были в основном холодные, сырые, отсутствовало белья, не хватало коек, инвентаря и мебели - на 20 человек 1 стул, грязь, плохая столовая…, и тд[[169]](#footnote-169).. Все жильцы были объеденены в учебно-бытового коллективы (УБК) под руководством Правлений и комиссий. В общежитии на Охте собрание студентов избрало Правление, которое занялось само обеспечением, финансовыми махинациями, сделав общежитие не местом для учебы, общественной жизни, культурного досуга, а притоном для хапуг[[170]](#footnote-170).

В апреле 1932 г. был избран новый председатель профкома Ларин – рабочий с 10 летним производственным стажем, в ВКПб с 1923 г., в профсоюзе с 1917 г.. В течении 2 лет был председателем завкома металлистов завода им Сталина и ответственным секретарем парткама. До поступления в институт занимал должность Центролитстроя. Он непосредственно заботился о курсантском самоуправлении, но не всегда успешно. Так в феврале 1933 г. на Малой Охте в УБК входило более 900 человек проживали в корпусах А и Б общежития Института, из которых 80% были комсомольцы – недостатки устойчиво сохранялись: пьянство, воровство, антисанитария, очереди в столовой, слабость учебно-производственной работы[[171]](#footnote-171).

В приказе по ЛУК № 1185 от 06. 11. 1933г сообщалось об итогах смотра общежитий: корпуса А и Б на Малой Охте; Василеостровское; авиатехникума, рабфака. В комнатах проживало 4-10 человек[[172]](#footnote-172).

В приказе по УК № 1226 от 21. 11. 1933 г. был учрежден комитет из 8 человек по здаче зачетов по стрельбе на право носить знак «Ворошиловский стрелок», от комитета профсоюза в новую организацию вошел Раппопорт Я. И. – один из самых активных студентов ЛУК (в дальнейшем организатор многих учебных заведений спецлужб, в том числе Рыльского авиационного училища спецслужб ГВФ – авт) [[173]](#footnote-173).

К 1934 году жизнь студентов в общежитиях, особенно на Малой Охте, бывшей богодельне, непригодной для проживания студентов, изменилось коренным образом: своя столовая, душ, прачечная, парикмахерская, ремонт обуви, радиофикация и т.д. Все было сделано УБК под руководством правления, при поддержке профсоюза. В комнатах старших называли «Массовый работник»[[174]](#footnote-174). Одной из причин было переселение части студентов в новый авиагородок, где не требовалось часами добираться до учебных корпусов на перекладных и пешком.

**Участие коллектива в создании Северо-западных воздушных линий и гражданской авиации Санкт-Петербурга:**

Строительство авиагородка осуществлялось по директиве Всесоюзного Объединения ГВФ. В проекте, утвержденном 26. 12. 31 г. в ЛИИ основными обьектами являлись: Аэропорт с аэровокзалом, обширным аэродромным двором; группой строений ВУЗа, авиатехникума и связанных с ними лабораторных корпусов, жилищный городок со строениями общественно-бытового характера, института узкой специализации. Все в расчете на 2500 учащихся. При институте планировалось оборудовать аэродром не только для экспериментально-учебных целей, а становлением впоследствии первоклассным аэропортом г. Ленинграда и воздушной базы для дирижаблей. Для организации строительства в сентябре 1931 г. при институте было сформировано строительное управление и проектное бюро по составлению генплана и задания на строение ВУЗа…[[175]](#footnote-175).

Комсомольцы института и техникума для выполнения обязательств должны были организовать соцсоревнование и ударничество. Должны были интересоваться строительством и в меру сил и способностей помогать. Этим ударить по правым аппортунистам и кликушам о кризисе в комсомоле[[176]](#footnote-176).

Вся общественность УК должна была бороться за постройку в текущем году: 1. Главного аудиторно-лабораторного корпуса ВУЗа и техникума; 2. двух студенческих полукоммунальных общежитий на 1000 чел.; 3. здание полукоммунальных квартир на 100 семей; 4. здание на 30 квартир индивидуального типа; 5. фабрики-кухни со столовой; 6. лабораторного корпуса по испытанию материалов; 7. Лабораторный корпуса по авиационным двигателям; 8. части аэро-динамического лабораторного корпуса; 9. Начало работ по оборудованию одного диска летного поля аэродрома; 10. При аэродроме постройку здания комендантского управления, ангара; бензохранилища; маслохранилища; склада; 11. работы по водоснабжению авиа-городка, хозяйственной канализации, устройству дорог и линий электропередачи; 12. Временный рабочий городок из расчета на 2-2.5 тыс. чел.; временный водопровод, дороги и пр[[177]](#footnote-177).

По программе строительства авиагородка ВТУЗ за 1931 г. было выполнено: начало строительства 3-х главных объектов: главный корпус, 1 студенческое общежитие, лабораторный корпус авиадвигателей – все по 30 %. Приступили к осушению местности, возведению барачного поселка на 2000 чел. и вспомогательных временных строений: железнодорожная ветка, дороги, подъезды и др[[178]](#footnote-178). Кроме статей о реорганизациях в ЛИИ ГВФ, стройке прослеживеся участие коллектива и в других видах хозяйственной деятельности. Например:

Выполняя приказ по ВО ГВФ № 182 от 28. 03. 1931 г. для участия и помощи в ликвидации прорывов в выполнении промышленно – финансового плана в Московском, Украинском, Средне-азиатском и Сибирском узлах ЛИИ ГВФ дал 18 бригад из студентов института и авиатехникума. Учащиеся так же имели задачу пройти производственную практику, согласно плана учебы в мастерских, на строительстве и аэродромах[[179]](#footnote-179).

в совхозе «Крылья Советов» было засеяно 46 га овса, 15 га ячменя, выполнен план по всем культурам: гороху, картофелю, вике и др. Содержали 10 свиней, 54 коровы. 2 племенных быка, 26 рабочих лошадей, в плане было разведение и откорм дополнительных 200 свиней.[[180]](#footnote-180).

В честь 10 годовщины ГВФ от Ленинградских авиаторов были награждены представители ЛУК: Мацкевич В. И., Лаврентьев – Секретарь партийной организации; Спасский – заместитель начальника комбината; Рынин, Саткевич, Кожура – профессора; Иванов А. Я., Дроздов В. А. – пилоты. Досрочное введение в эксплуатацию корпуса института позволило начать занятия 01. 09. 1933 г. в новых аудиториях высшего учебного заведения ГВФ в авиагородке. Личный состав комбината продолжал оставаться лидером в освоении труднодоступных регионов и Кольского полуострова. П. Овчинников - пилот первым появился в небе, Фохт М. Е. – командир эскадрильи произвел аэрофотосьемку, а Иванов А. Я. – командир звена выполнил специальные полеты по заданию облисполкома. В это время совместно продолжали строиться аэропорт, институт и авиагородок. В том числе были введены в эксплуатацию: котельная, 2 жилых дома , общежитие на 700 человек и 2 учебных корпуса с учебными классами и лабораториями авиадвигателей. Долгие годы личный состав ЛУКа был правофланговыми во всех подразделениях СУ ГВФ, особое отношение вызывала деятельность Рынина Н. А. – профессор института ГВФ, который в 1936 г. был вновь награжден Орденом Красного знамени[[181]](#footnote-181).

До 1934 г. почтово – пассажирские перевозки из аэропорта «Шоссейная» выполняла учебно-летная эскадрилья ЛУК ГВФ. На ее базе 10.01 1934 г. приказом Уншлихта И. С. - начальника ГУ ГВФ было создано Северное управление воздушных линий «Трансавиация», которое возглавил Спасский Ф. Я. - бывший начальник летного отдела ЛУК ГВФ. Через полгода по решению Совета Народных депутатов СССР от 01. 06. 1934 г. было сформировано Северное территориальное управление (СТУ ГВФ) которое объединило Ленинградское управление сельскохозяйственной и лесной авиации (ЛУСХ и ЛА), трест «Сельхозавиация» ГУ ГВФ, Гражданавиастрой, ЛУК ГВФ и СТУ ГВФ. Первым начальником управления был назначен Владимир Иванович Мацкевич под руководством которого создавались: аэропорт, авиагородок учебный комбинат – выполнивший к этому времени свои основные функции подобно учебному кадровому воздухоплавательному парку созданному в Санкт – Петербурге в 1887 г., но являвшемуся центром развития воздухоплавания и подготовки кадров для всей Императорской России. Следует иметь в виду, что в 1934 г. Воронежский учебный комбинат ГВФ открытый 01. 10. 1930 г. для создания авиационной инфраструктуры в юго-западной части СССР был передан Наркомату тяжелой промышленности, а его первый директор Василий Николаевич Подпоринов 03.10.1933 г., являясь в то же время студентом, в возрасте 37 лет, был назначен начальником вновь созданного Киевского авиационного института (КАИ) ГВФ[[182]](#footnote-182).

Все чаще и критичнее в газете еженедельно относились к строительству авиагородка. Таким образом выполнение плана строительства на 15. 06. 1934 г. уже выглядело: ВТУЗ – 48.2 %; Общежитие № 3 – 64 %; 30 квартирный жилой корпус № 1 – 64 %; Канализация – 52 %; электрооборудование – 12%; дороги – 34%; аэродром – 30 %. Ежемесячное невыполнения плана составляло около 40 %. По ВТУЗу было принято обязательство завершить строительство: 2 северных крыльев и центральной секции «Эллепс»; самолетно – моторного цеха и котельной лаборатории авиадвигателей; создать образцовый барак для ударников труда с пастельными принадлежностями; завершить полный ремонт школы.

Гражданавиастрой плохо строил жилье, баню, прачечную, были проблемы со стройматериалами. Все огрехи должны были ликвидировать учащиеся. В это время вся страна принимала Челюскинские обязательства. Выполняя повышенные обязательства все учебные группы работали над окончательным завершением помещений лабораторного корпуса для переезжающего в авиагородок факультета специальных технических дисциплин[[183]](#footnote-183).

Приказом ГУ ГВФ №326 от 09. 11. 1934 г. было утверждено положение об авиатехникумах ГВФ, и с этого периода техникум из Ленинграда был переведен г. Саратов, бюро по проектированию дирижаблей и НИАИ – в Москву, на их базе впоследствии был создан Московский авиационный институт (МАИ), бюро по проектированию аэропортов постепенно становился самостоятельным НИИ «Аэропроект», Узел воздушных сообщений – Ленинурадским аэропортом ГВФ, авиаремонтная база – авиаремонтным заводом № 21.

ЛИИ ГВФ переехав в авиагородок покинул здание школы по улице Плеханова дом № 7, но продолжал использовать часть помещений и лабораторий Института инженеров путей сообщения, расположенного на Московском проспекте. Обстановка в Европе и стране становилась все более политизированной и напряженной требования по подготовке авиационных кадров ужесточались. (Рынин). Таким образом к своему пятилетию у института были следующие активы:

Собственная территория и аэротория в авиагородке со зданиями ВТУЗа, школами, общежитиями и прочими учреждениями. Подготовленный педагогический состав; многочисленные НИР и ряд изданных трудов и учебников созданных под руководством профессора Саткевича А.А.; Сотни выпущенных из стен института молодых специалистов – инженеров ГВФ. В 1935 г. под руководством нового начальника Института Узар Я. Д. был пересмотрен весь план преподавания, в институте был издан сборник планов и 4 тома подробных программ преподавания, а также приступили к изданию сборников научных трудов института. Для развития самодеятельности и пополнения общего образования слушателей в 1934\35 гг. при институте был создан университет культуры, лекции и занятия которого пользовались большим успехом у студентов (около 1000 лекций). Занятия велись по литературе, музыке, искусству, эсперанто, театру и т.д. Первым руководителем был Рынин Н.А., его заместителем студент Раппопорт Я.И.

По большинству специальностей институт к этому времени был единственным в стране, кроме этого он готовил научно - педагогические кадры по специальностям: аэродромы; аэронавигация; авиаприборы, техническая эксплуатация ГВФ, самолеты; связь в ГВФ; экономика ГВФ. Институт по заданию Аэрофлота обслуживает нужды НИР авиапрома и на воздушных линиях ГВФ. Институт проводит обучение летному делу, для чего имеет специальный летный отряд, где слушатели проходят пилотское обучение и летную практику. При начальнике института имелся в качестве совещательного голоса Совет института и двух заместителей. С отделами по учебно-научной части и по политической части. Были также и такие отделы: финансово – плановый, ОМТО; ОК; Строевой. Для решения основных задач ЛИИ ГВФ делился на факультеты:

а) Эксплуатационно-механический, на котором подготавли-ваются специалисты по эксплуатации самолетов и моторов.

б) Аэрогидродромостроения— подготовляющий специалистов по устройству, изысканиям и эксплуатации воздушных линий, портов и спецсооружений.

в) Факультет специальных технических служб с четырьмя специализациями: светотехнической, связи, аэронавигации и аэрофотосъемки.

г) Инженерно-экономический.

д) Общетехнический, который объединял 1 и 2 курсы для общенаучной подготовки и обеспечения слушателям выбора профессии.

Кроме того, при Институте были образованы летная, планерная и парашютная школы. О краткой истории и деятельности ЛИИ ГВФ за первые пять лет существования был выпущен сборник, включая данные о лицах окончивших институт[[184]](#footnote-184).

О расстрельном приговоре военной коллегии по «14 участникам убийства», Г. Сегал. В сетях перестройки. Необходима глубокая работа по проверке факультета. Плохая работа инженерно-экономического факультета. Подтвердила слова Уншлиха и Доненко. Кто мог додуматься, чтобы Коршак – геодезист руководил ИЭФ[[185]](#footnote-185).

В книге « десять лет ГВФ» изданной в Ленинграде в 1933 г. отмечалось, что в начале 1931 г. по заданию Облплана инженер ЛУКа ГВФ Крюков составил технико-экономический проект местных авиалиний. Конструкторы ЛУКа Лисичкин А. И. и Резенталь В. Ф. в 1931-1934 гг. построили в мастерских научно-исследовательского института несколько модификаций пассажирского самолета ЛК (НИАИ-1, ЛК-4, ЛК-4-1 и др.) [[186]](#footnote-186)

После удачных испытаний Ивановым А. И. в 1933 г. и перелета ЛК-1 в Москву эстафету подхватили конструкторы авиатехникума и в 1935 г А. А. Смолин с товарищами в мастерской построили легкий самолет КСМ-1 (Комсомолец-1). ЛУК ГВФ воспитал многих видных деятелей воздушного флота и конструкторов, среди которых наиболее именитые:. Ренталь В. Ф, Шавров В. Б., Четвериков И. П.. Близость Балтийского моря влияла на морскую направленность самолетов Ш-2, которых в период с 17. 06. 1931г., момента государственных испытаний в НИИ ЛУКа ГВФ до 1941 г. было выпушено несколько сотен и он продолжал служить в различных отраслях народного хозяйства до 1964 г[[187]](#footnote-187).

В 1933 г. по предложению И. В. Четверикова в научно-исследовательском аэрологическом институте (НИАИ) ЛУКа ГВФ были построены два варианта складывающихся самолетов для подводных лодок: первый из них ОСГА-1 в варианте амфибия был выпущен весной 1933 г., прошел испытания на суше и воде; второй СПЛ («Гидро-1») был закончен к декабрю 1934 г. и перевезен в Севастополь, где 29. 08. 1935 г. успешно прошел испытания, в дальнейшем неоднократно выставлялся на международных выставках. А конструкторское бюро из ЛИИ ГВФ было передано в Главное управление авиационной промышленности[[188]](#footnote-188).

В современном аналитическом значении большой интерес для исследователей представляет типология учебных заведений ГВФ, которая в основном сформировалась в 1931 году.

Всего три года существовали учебные комбинаты, как прообразы современных вертикально интегрированных комплексов. Архивных материалов об их деятельности сохранилось мало, но и они дают представление об инициативе и поиске профессорско-преподавательского состава и создании профессиональных кадров для воздушного транспорта.

В центральном государственном архиве С.-Петербурга выявлен список студентов, обучавшихся в первом полугодии 1931 года в ЛИИ ГВФ по факультетам:

- Воздушных сообщений, в т. ч. отделения аэрофотосъемка 41 учащийся, планово-экономическое – 35, светооборудование – 47, связь – 19, аэронавигация – 37.

- На отделениях эксплуатационно-механического факультета: эксплуатации моторов и самолетов – 100 , моторостроение – 33, самолетостроение – 31.

- На отделениях факультета наземного оборудования: специальных наземных сооружений – 22, аэродромостроение – 31, механического оборудования – 24.

- На воздухоплавательном факультете обучалось - 55.

- На отделениях факультета инженеров узкой специализации: аэродромостроение – 10, механического оборудования – 4, моторостроение – 17, самолетостроение – 20, аэрофотосъемка -10, изучение и эксплуатация воздушных линий – 28.

Для исследования важным так же является перечень названия специальностей, которые вполне охватывают многие направления эксплуатационной и самолетостроительной авиационной деятельности[[189]](#footnote-189).

19 сентября 1932 года было принято правительственное решение о высшей школе и техникумах призывающие к борьбе за качество подготовки высококвалифицированных специалистов ГВФ. В соответствии с программой разработанной профессорско-преподавательским составом под руководством Подкаминера – заместителя начальника учебного комбината.

Осуществление этой задачи требовало:

Во-первых, улучшить физкультурную работу в учебных заведениях и по месту проживания курсантов. Особенно в техникуме и рабфаке где существовал дефицит специализированных помещений.

Во-вторых, внедрить лабораторно-бригадноый метод обучения; повысить ответственность преподавателей за учебу; воспитывать дисциплинированность применительно к уставу РККА среди авиаработников и студентов; участвовать во всесоюзном смотре;

В-третьих, сократить отсев студентов по причине снижения требований по общеобразовательной подготовке при поступлении и невозможности многих студентов освоить новую учебную программу. Из 800 студентов, после первого выпуска в 130 человек, остаток учащихся составил 583 человека, в том числе из: рабочих 90%,колхозников 4,6%; служащих 4%; женщин 11%; членов и кандидатов ВКПб. - 45% комсомольцев 42%.

В-четвертых устранение недостатков в учебно-производственной части, несовершенство структуры аппарата техникума, слабость общеобразовательной подготовки студентов, частая смена учебных планов в процессе учебного года, несвоевременность выплат пособий.

Таким образом, в борьбе за 75% положительных оценок институт имел следующие результаты: удовлетворительные и хорошие знания продемонстрировали 51 % студентов; удовлетворительные – 46%; слабые знания были отмечены у 0,5% учащихся, неудовлетворительные знания продемонстрировало 2, 3% от переменного состава[[190]](#footnote-190).

В завершающий период деятельности учебного комбината ГВФ в 1933/34 учебном году, осуществление задач качества обучения решалось в следующих узловых вопросах деятельности кафедр:

1.Организационно – учебно - методическая работа кафедр.

2. Научно – исследовательская работа и руководство аспирантурой.

3. Марксистско-ленинское воспитание и общественная работа.

1933/34 учебный год должен был протекать в совершенно новых, отличных от прошлого учебного года условиях. Эти новые условия заключались в том, что:

- Во-первых, была значительно расширена материально-учебная база, в виду введения в эксплуатацию части здания ВТУЗА в авиагороде, позволившая перевести все специальности института на одну смену занятий, обеспечить помещением все лаборатории и кабинеты.

- Во-вторых значительно было пополнено оборудование лабораторий и кабинетов, что обеспечивало выполнение программного минимума лабораторных работ;

- В третьих – значительно был укреплен и отобран в качественном отношении профессорско-преподавательский состав.

Новое в условиях работы в 1933/34 учебном году состояло еще и в том, что освоение авиагородка было связано с целым рядом трудностей, на преодоление которых была мобилизована вся активность кафедр. Эти новые условия с одной стороны создавали все необходимые предпосылки для еще более высокого качества подготовки учебного процесса, а с другой стороны, требовали безусловно четкой, гибкой, организационно – слаженной работы всех подразделений учебного комбината.

Итог работы кафедр в этом отношении говорил далеко не в их пользу. Бесплановость, отсутствие должностной дисциплинированности работников кафедр, слабость (а кое-где и вовсе отсутствие) единоначалия еще широко процветали, и это не какой мере не могло оставаться далее терпимым в свете предстоящих задач и тем более в условиях военизации работы Комбината.

Основными вопросами организационно – учебно – методической работы кафедр являлись положения Методического сборника, о котором достаточно полно сказано в предыдущей монографии[[191]](#footnote-191).

Со второго февраля 1934 года ЛИИ ГВФ стал называться именем А.З. Гольцмана – первого начальника главного управления ГВФ, погибшего в авиакатастрофе, здесь так же были проведены мероприятия по внедрению устава внутренней службы ГВФ. 19. 05. 1934 г. решением Совета Народных Комиссаров на базе: Северного управления воздушных линий; Ленинградского управления транспортной авиации (Трансавиация); Ленинградского областного управления сельскохозяйственной и лесной авиации; авиационной базы и ремонтных мастерских учебно-летного отряда ЛУКа было создано Северное воздушное управление ГУ ГВФ, которое начало функционировать 01. 06. 1934 г[[192]](#footnote-192). Этот период стал новым этапом реорганизации, теперь самостоятельных ЛИИ ГВФ и авиатехникума из состава ликвидированного ЛУК ГВФ[[193]](#footnote-193).

Предстояла работа на два фронта: организовывать работу института в здании по адресу: улица Плеханова, ныне Казанская, д. 7, построенном в 1808-1810 гг. архитектором Кваренги для Опекунского совета Воспитательного дома, и одновременно вести грандиозную стройку Авиагорода – комплекса зданий института и аэродром. Кроме того, совмещение должности начальника Ленинградского узла воздушных линий обязывало его безотлагательно начинать аэрофикацию Северо-западного региона страны. С момента проектирования и изыскания участков для строительства Учебного авиакомбината в его состав был включён аэродром. Ленинградский облисполком и Ленинградский Обком партии проявили большой интерес к ходатайству Главной инспекции гражданского воздушного флота о строительстве Авиакомбината, так как речь шла об одновременном строительстве аэропорта для Ленинграда. Стройка началась в январе-феврале 1931 года, первого февраля были вынуты первые кубометры земли. Обесчисленных трудностях в строительстве аэропорта дают представление газетные публикации того времени, например «Городу Ленина – образцовый аэропорт» и «Строим Авиагород» в газете Крылья Советов, № 38 (147) 18 августа 1934 г.

В июне 1932 года вступил в эксплуатацию Ленинградский аэропорт «Шоссейная», который входил в состав ЛУК ГВФ. Строительство, открытие и работу Аэропорта в 1930-е гг. на основании архивных документов, литературы и периодической печати 1930-х годов документально изложил В. В. Король в своих книгах[[194]](#footnote-194).

В 1934 году при ЛИИ ГВФ начал работать «Университет культуры, лекции и занятия которого пользовались большим успехом среди студентов. Занятия велись по литературе, музыке, театру, эсперанто, изобразительным искусствам. Первым директором Университета был профессор Рынин Н. А. .

В особом конструкторском бюро при институте, под руководством профессора Г. Г. Ростовцева был спроектирован ряд удачных опытных образцов самолетов, некоторые из которых принимали участие в перелете легкомоторных самолетов осенью 1935 года». Спорт, театр, искусство, культура – приоритеты воспитательной работы со студентами ЛИИ ГВФ, установленные В. И. Мацкевичем. Такого размаха и разнообразия не было даже в 1950-е–1980-е годы в вузах, созданных на базе ЛИИГВФ.

В связи с празднованием 10-летия Гражданского воздушного флота (9 февраля 1933 года) директор Ленинградского Учебного комбината В. И. Мацкевич и ряд профессоров ЛИИ ГВФ были удостоены высокой правительственной награды – ордена Трудового Красного знамени*.*

В сентябре 1933 года газета «Крылья Советов», проанализировав четыре основных этапа работы Учебного комбината, отметила «твердое проведение начальником УК В. И. Мацкевичем единоначалия, четкое его руководство всей жизнью УК», и констатировала: «сделано главное: создана прочная база к подготовке пролетарских кадров аэрофлота».

Характеристики и аттестации, данные В. И. Мацкевичу в 1931–1932 гг., сообщают о его прекрасных деловых качествах:

«Энергичен и решителен в своей работе. Пользуется должным авторитетом. С работой директора Ленинградского Учебного Комбината справляется хорошо. Может быть выдвинут на руководящую работу в центральном аппарате». Характеристику подписал начальник Всесоюзного объединения Гражданского воздушного флота А. З. Гольцман в июле 1931 года. «Энергичный с большой инициативой работник. Обладает организационными способностями. Настойчив и тверд. Во взаимоотношениях с подчиненными требователен, но тактичен, пользуется среди них авторитетом….С порученным ему делом справляется хорошо. Занимаемой должности вполне соответствует» (аттестацию подписал начальник управления кадров ГУГВФ Пошеманский 17 июня 1932 года).

Приказом по Главному управлению Гражданского воздушного флота 15 апреля 1932 года начальнику Управления Ленинградского Узла Воздушных Линий В. И. Мацкевичу была объявлена благодарность.

Итоги трехлетней деятельности Учебного комбината ГВФ в восторженных тонах описаны в официальном издании Главного управления ГВФ при СНК СССР (Аэрофлот) «Гражданский воздушный флот СССР к XVII Съезду ВКП(б)», вышедшем в самом начале 1934 года:

«Хозяйство этого комбината занимает громадные площади в самом городе Ленинграде, но еще больше это хозяйство сосредоточено на специальном строительстве, в авиагороде.

В Ленинградском учебном комбинате сосредоточены лучшие профессорско-преподавательские силы, и его мощь заметно растет с каждым годом. В научно-исследовательском институте проводятся как чисто научные работы, так и опытные. Выпущено сотни трудов и учебных пособий по разнообразнейшим вопросам авиации. Сконструированы и изготовлены несколько типов новых самолетов, получивших лучшие летные характеристики: НИАИ-1, НИАИ-4 и НИАИ-5.

За свою большую и хорошую работу Ленинградский учебный комбинат к десятилетию Гражданского воздушного флота награжден грамотой ЦИК СССР, а также по конкурсу Всесоюзного комитета по высшему техническому образованию получил первую премию».

После реорганизации в Главном управлении гражданского воздушного флота и образования с 1 июня 1934 года 12-ти территориальных управлений ГВФ, В. И. Мацкевич был назначен начальником Северного управления ГВФ, оставшись по совместительству начальником Учебного комбината ГВФ. Это уникальный в гражданской авиации СССР случай совмещения двух высоких руководящих должностей – директора Учебного комбината и начальника Территориального управления, объединявшего все аэропорты и воздушные линии обширной территории Северо-Запада СССР. Северное управление ГВФ разместилось в здании напротив Никольского собора, здесь – на пр. Римского-Корсакова, дом 39 – Северное, затем Ленинградское управление гражданской авиации находилось и в последующие десятилетия.

При непосредственном участии В. И. Мацкевича Институт ГВФ в 1932–1933 гг. был подготовлен к реорганизации в Академию ГВФ, а сам В. И. Мацкевич был назначен временно исполняющим должность (врио) начальника Академии ГВФ. В ноябре 1932 года учебные планы Академии ГВФ были направлены на утверждение в ГУГВФ. Однако статус вуза не был повышен из-за гибели 5 сентября 1933 года в авиационной катастрофе начальника Главного управления авиационной промышленности Петра Ионовича Баранова (1892–1933) и начальника Главного управления ГВФ при Совнаркоме СССР **Абрама Зиновьевича Гольцмана** (1894–1933). Имя А. З. Гольцмана носил ЛИИГВФ до 1937 года – до объявления погибшего руководителя ГВФ «врагом народа».

Ежегодно в ЛУК ГВФ проводили партийные собрания по чистке своих рядов. Так в период с 15.10. 1933 г. по 06. 11. 1933г. было проведено 23 собрания продолжительностью около 5 часов. Первым успешно отчитался директор затем с разными результатами структурные и общественные руководители. Выводы комиссии оформлялись актом для безоговорочного исполнения 18 недостатков организационного и хозяйственного направления связанным с началом переезда в авиагородок двух факультетов в условиях незавершенного строительства: распорядок дня не учитывал отдаленность общежитий от места учебы; многочисленные переезды с места на место создавали длительные перерывы в приеме пищи, требовали выдачи денег на питание, форменную и спортивную форму, бытовая неустроенность. В целом партийная организация была признана здоровой, только 21 человек не прошел чистку и были исключены из ВКПб[[195]](#footnote-195).

Вскоре в газете Красный Север было объявлено: « ЦК ВКПб назначил нач. политотдела СУ ГВФ и ЛИИ ГВФ Мария Вячеславна Преображенская – родилась в 1899 г. в г. Ростов на Дону, до деда все были рабочие – шахтеры, паровозники. Образование 5 классов, закончила курсы медсестер. С 1916 г. по 1931 г. в Красной армии, после ранения в легкое попала в плен к Мамонтовцам, была приговорена к повешению, освобождена Красной армией.. В 1923-1926 г. окончила Московский госуниверситет по Советскому праву, была на прокурорской и партийной работе в Ленинградской области и Киргизии, училась на КУНС В ЛИИ ГВФ. С 01. 01. 34 г. председатель Смольнинского Совета РК и НД, а в июне назначена в Северное управление ГВФ начальником Политотдела[[196]](#footnote-196).

Преображенская М. В. в одном из первых своих приказов по Политотделу СУ ГВФ сообщила. Что важнейшей из форм печати является низовая: сотни рабкоров пишут о недоделках, неполадках, разоблачают бюрократов, рвачей, лодырей, хищников. Рассказывают как лучшие ударники показывают образцы лучшей работы. Поздравила с 150 номером за 3 года, но с этого времени определила основными темами газеты не учебный комбинат, а Северное управление и работа ее собкоров должна быть на большей территории за лозунг «Летать круглый год и полные сутки», не ослабляя деятельность в институте по подготовке кадров[[197]](#footnote-197).

Военному прокурору ревтребунала Ленинградского округа и 5 адресатам, в. том числе Мацкевичу, Преображенской, профсоюз, политуправление ГВФ партийная и профсоюзная организации двух переселяемых факультетов – эксплуатационно-механического и специальных технических служб 27. 08. 1934 г написали жалобу. Сообщалось о безобразивших фактах мешавших нормальному ходу учебы и выдвигались требования немедленных мер по ликвидации недостатков: - на 01. 09. 1933 г. по решению командования УК ГВФ в недостроенное и непригодное для проведение занятий новое здание ЛИИ ГВФ в авиагородке был переведен эксплуатационно - механический факультет в количестве 1500 чел. В здании ВТУЗА и общежитии отсутствовали: канализация, до декабря 1933 г. – отопление, стекла и рамы, освещение и ряд других недоделок особенно в общежитии; - из за отсутствие навеса на Шоссейной ж/д станции слушатели ждут поезд под открытым небом в дождь и снег, заболевают; - жить в общежитии авиагородка невозможно, поэтому селят в общежитиях на Малой Охте; - столовая была размещена в грязном вонючем бараке и не пропускала всех поставленных на довольствие. В течении 1933/34 учебного года эти недостатки ставились всеми общественными организациями, но изменений не произошло: - канализации и уборных нет; - вода для питья подавалась из озера «Лянда» железнодорожного карьера, непригодная для питания.

В общежитии воды небыло и слушатели вынуждены были или не умываться или использовать дождевую воду из луж. Отстроенная к 01. 12. 1933 г. столовая и сданная в эксплуатацию имела те – же недостатки, вся техническая вода и пищевые отбросы сваливались в кучи рядом со зданием. За 3 дня до занятий были покрашены полы в столовой, которая не успела высохнуть и была вынесена на ногах слушателе, а с ними 18000 руб.. В производственные помещения не успевали поставить оборудование и котлы, покрытые ржавчиной, 20 дней слушателей поили подогретой водой из карьера. Повара из-за отсутствия освещения работали в темноте, не было овощехранилища кладовых и буфета, из - за отсутствия охраны были хищения. Мацкевич запретил буфеты в общежитиях и ларек ОРСа, по причинам только ему понятным. Ремонт перед началом учебного года шел 2 дня – побелка коридоров.

Был сорван субботник предложенный Мацкевичем – нач. ЛИИ и Крыловым – нач строительства по прокладке деревянных тротуаров по непролазной грязи мусора и уборных вокруг новостроек из-за не предоставления Крыловым материалов и технического руководства. Несмотря на эти недостатки партийная и прочие организации добились повышения успеваемости[[198]](#footnote-198).

По результатам статей в газете работники политотдела вступая в противодецствие своему начальнику писали докладные в политуправление ГВФ: «После большой статьи об успехах в Череповецком Аэропорту. Николаев – его начальник дважды был поощрен, но в начале октября Мацкевич стал требовать его увольнение за развал в работе? Мурееву – командиру звена, Шорину – старшему технику, парторгу были объявлены по выговору. Там было вскрыто много недостатков, особенно в политотделе Северного управления, никто там не бывал за исключением Беркутова, который приезжал на 3 дня в начале октября… Мацкевич повысил зарплату за работу новых аэропортов, но 17 чел оказались из его окружения в Ленинграде, из периферии только 3, череповецких нет. До настоящего времени был не достроен Ангар, значит самолеты будут разрушаться под открытым небом – новые затраты»[[199]](#footnote-199).

Продолжая тему контроля в приказе по Политотделу СУ и ЛИИ ГВФ в целях усиления действенности газетных заметокпотребовала: Савельеву – инструктору политотдела, Пушинскому - политруку аэропорта, Гальскому – работнику газеты, Яковлеву – секретарю парткома строительства авиагородка в 10 дневный срок проверить, что всеми сделано по заметкам. Почему не ответил Мацкевич на фельетон «Самое страшное» - № 41 от 11. 09. 34. О докторе, который над студентом повышал физические испытания в несколько раз от уровня и др[[200]](#footnote-200).

Студенты 4-го курса Факультета земного оборудования 25. 09. 1934г. обратились с жалобой на администрацию по бытовым условиям: «в день получения стипендии было объявлено, что 20 % студентам 3 и 4 курсов сняты со стипендии из-за отсутствия денег. В числе снятых было 30 чел. члены партии, комсомола, ударники учебы, чьи фотографии украшали факультетские экраны ударников учебы. Почти все написали заявления об отчислении, были назначены стипендиальные комиссии, в октябре стипендии вернули, но в апреле 1934 г. все повторилось с выплатой в мае. На требования руководства давать по 3-4 чел. от группы – парторги отказались, поэтому попали лучшие курсанты.

С начала учебного года из-за отсутствия денег не было организовано питание в общежитиях. Массово стали отчисляться , но руководство не выдавало документы. Все не верили, что государство направившее их грысть гранит авиационной науки не проявляет заботу – значит вина руководства. Инструктор ПУ ГУ ГВФ Павловцев докладной запиской начальнику ПУ Доненко сообщал, что при проверке жалоб слушателей:

1. Мирисов И. Е. – бывший слушатель М-Э Ф, хорошо учился. Член партии с 1930 г. , вскрывал и боролся с чуждыми элементами, допустил 2 хвоста, был оставлен без стипендии, несколько месяцев ходил полуголодный и полураздетый, затем его при возражении и положительной характеристики треугольника группы отчислили. После обращение в ПУ ГВФ Доненко давал распоряжение о выплате единовременного пособия 150 руб., поселения в общежитии и возможности подготовиться к восстановлению. Но Мацкевич и Новоселов бывший начальник политотдела ЛИИ не выполнили указание, а усилили травлю и отобрали постель. Только после вмешательства Павловского ему выплатили помощь 150 руб, и поселили в общежитие Комсостава на Охте. После мытарств Мирисов устраивается на работу в ОГПУ. Допускаются подобные случаи отчислений за хвосты без разбирательств. В то же время было отмечено, что по дисциплине 75, 8% проступков из 601 случая по ЛУК совершали партийцы и комсомольцы. Их роль была также ниже по ударничеству. Из анализа представленной таблицы мы видим, что по всем структурам учебного комбината 8135 – ударников составляют 33% всей численности переменного состава, т.е. из 24 652 чел., в том числе ударников по партийности: - членов ВКПб 2722 чел. – 626 уд.(23%); - членов ВЛКСМ 3106 чел. – 870 уд.(28%); беспартийных – 1864 чел – 932 уд. (50%). Сотрудники политотдела объясняли эти результаты оппортунистическими заявлениями «усилением требовательности со стороны начальствующего состава и приближением руководства к низам», засоренностью классово-чуждыми элементами, но борьба шла самотеком при явном противодействии некоторых руководителей. Это подтверждали следующие данные:

- От Смольнинского Райвоенкомата в порядке классовой бдительности о своих призывниках предоставил сведения в Политотдел на 23 слушателя 1912 г. рождения не допущенных к службе в КА – в основном детей кулаков скрывавших свое происхождение. Политотдел составлял списки классово – чуждых элементов (приложено), но дольше согласований дело не шло. Серябреков - ВРИО нач. ПО ГУ пытался принять меры, но Мацкевич ему заявил «ну и тебя впутывают в это дело, отдай обратно, за постановку таких вопросов кой кого исключают из партии». Перестройка в ПО не наступила, самый «живой и острый» Беркутов – пом. нач по КСМ, остальные просиживают в кабинетах.

- В практике работы ПО занимают всевозможные совещания, которые по оценке проверяющего носили общий характер: подготовка Рабфака к зачетной сессии; о ходе строительства авиагородка выполнившего план за май на 41,4 %; о ходе летной работы; о подготовке к зиме и т. д. Все это в присутствии Серебрякова и Беркутова было высказано нач. политотдела Хрякову, но не уверен в исполнении с пролетарской заостренностью.

После приезда Павловцева работа парторганизаций стала сдвигаться, особенно в части выгона соц. чуждых элементов, улучшения партийно-массовой работы и культурно-бытовых условий, от реализации приказа все ждали больших результатов[[201]](#footnote-201).

1 декабря 1934 года в Смольном был убит С. М. Киров. В январе 1935 года началась «полная чистка ГВФ от чуждого элемента». Начальник Главного управления ГВФ Уншлихт подписал два приказа «об увольнения из Северного управления и Ленинградского института всех выявленных, нежелательных для ГВФ социально чуждых, политически и морально неустойчивых людей» и предложил Мацкевичу В. И. провести очистку по этим приказам «со всей последовательностью». Люстрация кадров царизма с целью их замены на молодых выпускников учебных заведений стала государственной политикой. Каждый классовый защитник социализма, особенно студенты: члены партии или ВЛКСМ, недовольные бытовыми условиями или оценкой их знаний; одержимые поиском справедливости или просто обид на одногрупников проводили собственные расследования и писали жалобы в различные инстанции, в итоге весь негатив собирался против Мацкевича В. И. и его окружения.

Вскоре в Москве вышел приказ ГУ ГВФ № 360 от. 04. 12. 1934 г. «О состоянии работы Ленинградского института ГВФ». В октябре-ноябре 1934 г. при обследовании ЛИИ ГВФ было выявлено: 1. Положительное в работе по руководству строительства учебного корпуса и общежития в авиагородке. Но на момент проверки были переведены в авиагородок 2 крупнейших факультета отсутствовали: водопровод, канализация, отопление, освещение и остекление окон, санитарное состояние в авиагородке неудовлетворительное; 2. В питании и бытовых вопросах организация неудовлетворительная. Дифференцированное питание ударников не обеспечено, Допускается грубость к слушателям со стороны санитарного и административно-хозяйственного отделов, нет буфетов и ларьков. Культурная работа, при наличии внешних условий слабая; 3. Не все факультеты и отделения имели законченный профиль подготовки специалистов, дипломное проектирование и трудоустройство не были увязаны с работой и не согласовывались с УУЗ ГВФ.

При наличии ряда преподавателей и руководителей отвечающих требованиям времени, некоторые требуют немедленной замены, особенно по военной подготовке. Руководство аспирантурой и обеспеченность учебниками слабые. Руководство учебной работой со стороны УУЗ ГУГВФ недостаточны; Руководство института (Мацкевич, Преображенская) не обеспечили необходимую подготовку Института к новому 1934/35 учебному году. Ими не было обеспечено: 1. строительство Авиагородка, правильное питание; Распределение стипендий, санитарное обслуживание и качественные занятия; дипломные проекты и распределение выпускников на работу, политическая работа парторганизации и общественности по организации соц. соревнования и ударничества по подготовке к учебному году, особенно была слабой партийно-массовая и воспитательная работа среди беспартийных.

Партактив под руководством Петрова вместо преодоления трудностей устроил направления в органы различных заявлений и пытались подчинить политсовет парткому; Имеются иждивенческие настроения среди слушателей , которые растаскивают лампочки и требуют новые, а так же одноместные комнаты и повышения стипендий; Существовали нарушения учебно-военной дисциплины. Только за 1 квартал было наложено 601 дисциплинарное взыскание. В том числе 34, 7 % на коммунистов, 41, 1 % на комсомольцев. Во 2 квартале было наложено 332 взыскания, в том числе 29% на коммунистов, 41, 2 на комсомольцев.

Наряду с этими и другими самым крупным недостатком института была засоренность его аппарата непригодными для работы элементами. По подбору лучших Мацкевич и Преображенская мер не принимали. В дополнение и развитие принятых решений необходимо было смотреть протокол от 19-22. 10 1934 г. В приказной части были изложены жесткие требования и сроки до начала 1 квартала 1935 г. по устранению недостатков совместно с отделами ГУ ГВФ, в том числе совместно с УУЗ ГВФ по усилению преподавания и постановки военных дисциплин (особенно подбор преподавателей) и строевой работы со слушателями, снабжения литературой, местами практики, дипломными темами и трудоустройством выпускников. Отдельно указано, что вопрос очищения аппарата института от чуждых и разложившихся работников, подбор на их место преданных партии людей, а так же усиление дисциплины среди учащихся и работников института являлись важнейшими во всей работе.

Было предписано Павловцеву срочно выбыть в Ленинград для помощи Политотделу в устранении всех недостатков отмеченных в приказе. Подписали: И. Уншлихт – начальник ГУ ГВФ и Доненко – начальник политуправления[[202]](#footnote-202). В период с 09. 02. 1935 г. по 15. 02. 1935 г. спешно во всех структурных подразделениях ГВФ в Ленинградской области прошли собрания по обсуждению закрытого письма ЦК ВКПб и борьбе с «чуждыми» социализму, основным виновником был определен директор. Приказом ГУ ГВФ 28 февраля 1935 года Владимир Иванович Мацкевич был снят с работы.

Далее началась процедура исключения из партии. Из стенограммы допроса нам стало известно, что Мацкевич В. И признал свою вину по вопросу о классовой засоренности профессорско-преподавательского состава (ППС), но отметил, что Институт начал закладываться, когда своих кадров у ЛИИ ГВФ не было, работу он начал развертывать на пустом месте. Как следует из выявленных в ЦГАИПД новых документов, причиной этого стало «укрывательство чуждых элементов», т.е. попытки спасти от увольнения преподавателей, ученых, инженеров, лётчиков (например, Леонарда Густавовича Крузе (1899–1966), впоследствии ставшего известнейшим полярным пилотом). Среди предложенных к увольнению педагогов и специалистов были лица дворянского происхождения, офицеры Русской императорской армии, участники Первой мировой войны.

В. И. Мацкевичу также поставили в вину его сдержанное поведение на партийных собраниях, когда речь шла об убийстве С. М. Кирова. Один из работников института (некто Карпухин) заявил: «Вся партийная организация болела, переживала смерть Сергея Мироновича, а т. Мацкевич ни одного раза нигде по этому вопросу не выступал….Когда мы прорабатывали письмо ЦК, дающее политическую оценку события, т. Мацкевич ни на одно собрание не пришел».

Со слов бывших сослуживцев В. И. Мацкевича известно, что «Владимир Иванович неоднократно высказывал другое предположение об этой трагедии, не подтверждая официальную позицию». Одной из грубейших ошибок была признана связь с бывшей начальником политотдела Преображенской дочерью белого эмигранта, не противодействие ее назначению и покровительство. Постановление об исключении. Мацкевич Владимир Иванович 1894 г. р., член ВКПб с 04. 1919 г. № П/Б КС 452511 ?, служащий, образование – городское училище и военно-политические курсы, служил в царском флоте с 1914 г. рядовым и лекарским помощником, в красной армии с 1918 г., политработник, а в момент дела – Начальник СУ и ЛИИ РВФ. Обвинялся в том, что будучи нач. ЛИИ ГВФ с августа 1930 г., а позднее нач. СУ ГВФ допустил громадную засоренность института и СУ классово-чуждыми элементами. Отдельные коммунисты и комсомольцы увольнялись, а на их место ставились классово-чуждые люди, ряд руководящих должностей занимали бывшие дворяне и офицеры царской армии. Несмотря на неоднократные категорические указания и предупреждения со стороны дерективных органов, оказал прямре сопротивление очищению аппарата от классово-чуждых и антисоветских элементов. После снятия Мацкевича с работы начальника СУ и Института по решению специальной комиссии уволено 163 чел. из бывших дворян – царских офицеров, кулаков и прочих.

После событий 01. 12. 1934 г., когда была особенно заострена большевистская бдительность на борьбу с классовыми врагами, Мацкевич несмотря на огромную засоренность института и управления чуждыми элементами ни разу не выступил на партсобраниях с их разоблачением. Высказывая недовольство расстановкой партийных кадров и заявляя. Что молодежь нынче всем руководит, а старики отстранены от парт руководства». В 1920 г. женился на генеральше ( является дочерью генерала Коннова и бывшей женой генерала Курина), находился в под ее буржуазным влиянием. Находясь в интимных отношениях с бывшим нач. ПО Преображенской, исключенной из рядов ВКПб, взаимно прикрывали свои антипартийные действия. Комиссия по Ленинградской области 05. 03. 1935 г. постановила: Исключить В. И. Мацкевича из рядов ВКПб, как буржуазного перерожденца[[203]](#footnote-203). Узар Я. Д. – начальник института после Мацкевича. Из воспоминаний Галлая М. Л. Слушателя ЛИИ ГВФ в период 1932 – 1936 гг. мы узнаем, что Мацкевич носил морской китель. Осенью 1933 г. когда наш набор перешел на второй курс, институт перебазировался с ул. Плеханова на площадку сегодняшнего авиагородка. Кроме обширного учебного корпуса здесь находились два жилых здания общежитий, одноэтажный барак столовой, рядом с грунтовым аэродромом несколько легких одноэтажных служебных построек. Водонапорная башня, на которой быстро соорудили парашютную вышку. Институт на новом месте переживал трудный период становления. Зимой в аудиториях бывало холодновато. Оставляла желать лучшего лабораторная база, но некоторые предположительно доставшиеся от ЛИИПСа были полностью укомплектованы. Высоко оценил ППС Кочин П. Я, Делоне Б. Н. - математика, Ростовцев Г. Г. – конструкция и прочность Л.А., Саткевич А. А. - аэродинамика, Молчанов – аэрология П. А., Кужма А. Ф. и Кулагин И. И. – авиадвигатели, Пересвет П.С. – сопромат и др[[204]](#footnote-204).

Из воспоминаний Кульчий А. С. студента факультета специальных технических служб ЛИИ ГВФ с 1936 г. мы узнаем, что все поступившие до начала занятий жили в «циркульном зале» общежитии, затем всех расселили по четырехместным комнатам. В авиагородке было три четырехэтажных общежития, верхние этажи отводились для семейных студентов, в каждом были буфеты и душевые, кипяток. В авиагородке было несколько магазинов и прекрасная баня. Институт располагал прекрасной лабораторной базой. С особой теплотой курсанты относились к своим преподавателям, которые нередко устраивали встречи со студентами, давали полезные советы, давали полезные советы.

Таким образом, благодаря хорошей общенаучной и теоретической подготовке, по более чем 40 дисциплинам, компенсировалась относительно слабая практическая подготовка на новом оборудовании воздушных судов ГВФ. Кроме учебы студенты были заняты общественной работой, оформлением различных стенных газет, участием в работе парашютной и планерной школах, различных культурных мероприятиях. На пятом курсе с 27. 03. 1941 г. все студенты стали слушателями Ленинградской Военно-воздушной инженерной Академии Красной Армии (ЛКВВИА). За период обучения в ЛИИГВФ его возглавляли Узар Я. Д., затем комбриг Клышенко, оба были сняты как «враги народа», последний Кадушкин Н. М. в академии красной армии возглавил факультет СТС[[205]](#footnote-205).

5 марта 1935 года  Мацкевич В. И. был исключен из рядов ВКП(б) как «буржуазный перерожденец» и затем отправлен из Ленинграда в Махачкалу, где работал старшим диспетчером, затем заместителем начальника морского торгового порта. В 1937 году его перевели в Красноводск (Туркмения) на должность начальникаКрасноводского морскогопорта*.* Надо полагать, что знакомство В. И. Мацкевича с Ф. Ф. Раскольниковым, М. Н. Тухачевским, Я. Б. Гамарником, партийными и советскими работниками Ленинграда М. С. Чудовым, И. Ф. Кодацким, Г. П.  Киреевым, которые были расстреляныв 1937–1938 гг., было учтено органами НКВД.

Владимира Ивановича арестовали 9 мая 1937 года. Выездная сессия Военной Коллегии Верховного Суда СССР в Ашхабаде 29 октября 1938 года приговорила его к высшей мере наказания – расстрелу.

«В вину вменялось: а) состоял в военной оппозиции с 1928 г. на Курсах высшего политсостава академии им. Толмачева в Ленинграде; б) вредительство в Красноводском порту: задержка гос. грузов, порча грузов, дезорганизация работников порта; в) совместные действия с местными националистическими организациями; г) завербован Уншлихтом в польскую разведку»*.*

На суде В. И. Мацкевич виновным себя не признал, от показаний отказался: «Все это клевета. В антисоветских организациях не состоял, никакой контрреволюционной работы не вел». Собственно, расстрел В. И. Мацкевича был предрешен: список лиц, подлежащих суду Военной коллегии Верховного суда Союза ССР по Туркменской ССР, утвердили 28 марта 1938 года Сталин, Молотов, Каганович, Жданов и Ворошилов. Владимир Иванович Мацкевич значится в этом Списке 40-м из 72-х, кого надлежало судить по 1-й категории, т. е. расстрелять.

Приговор был приведён в исполнение на следующий день – 30 октября 1938 года. Так совпало, что через 53 года спустя именно эта дата – 30 октября – была утверждена Верховным советом РСФСР как День памяти жертв политических репрессий. 26 декабря 1957 года В. И. Мацкевич был посмертно реабилитирован за отсутствием состава преступления. Подобная судьба постигла многих его подчиненных и начальников в том числе:

Узар Ян Давыдович 1898 г. р. Лифляндской губ (Эстония). Член ВКПб с 1916 по 1937 г. Нач. ЛИИ ГВФ, бывший нач. штаба Военно-политической академии им Толмачева, полковник, проживал: Ленинград, Тучкова наб.,Д. 2-б. Арестован Выездной сессией Военной коллегии ВС СССР в г. Ленинград.29. 08. 1937 г. приговорен к высшей мере наказания. Расстрелян 29. 08. 1937 г.[[206]](#footnote-206)

Михайлов Сергей Григорьевич, 1881 г. р. В Ленинграде, русский, Б/п,окончил Алексеевское военное училище, командир 90-го пехотного Онежского полка, полковник царской армии, в красной армии с 1919 г., начальник кафедры тактики ЛИИ ГВФ. Арестован в 1933 г. по 58-10 УК РСФСР на 3 года ссылки, Арестован и осужден на 8 лет тюрмы 14. 01. 1937 г. Выездной сессией спецколлегии Омского Облсуда в г. Тара Омской обл., Вновь орестован в тюрьме по ст. 58-10, Расстрелян в Омске 10. 12 1937, через 2 дня после ареста.[[207]](#footnote-207)

Саткевич Александр Александрович, 1869 г. р., род. в г. Кронштадт, русский, б/п, член-кор АН СССР, нач. Военно-инженерной академии РККА,перед расстрелом нач. учебного отдела ЛИИГВФ, проживал на ул Жуковского в г. Ленинград, Арестован 08. 02. 1938 г. комиссией НКВД и Прокуратуры СССР 19. 06. 1938 г. приговорен по статьям 58-2-6-10-11 к высшей мере наказания. Расстрелян в г. Ленинград 09. 07. 1938.г.[[208]](#footnote-208)

Ключевая роль В. И. Мацкевича в становлении гражданской авиации Ленинграда и Северо-запада России в первой половине 1930-х годов, его наследие в области гражданской авиации до настоящего времени, а также хронология увековечения памяти В. И. Мацкевича показаны в очерке о его жизни и деятельностина основе архивных документов и публикаций.

До 1941 года, когда все институты, техникумы и школы ГВФ были переданы в Наркомат обороны СССР ЛИИ ГВФ представлял собой сложившееся высшее учебное заведение. Он располагал опытным профессорско-преподавательского составом, собственной научной школой, инженерным и учебно-вспомогательным персоналом[[209]](#footnote-209).

К своему десятилетию Ленинградский Институт Инженеров Гражданского Воздушного Флота в соответствии с профилями подготовляемых специалистов для Гражданского Воздушного Флота имел 4 факультета: Технической Эксплуатации, Специаль­ных Технических Служб, Аэрогидропортостроения, Инженерно - Экономический. В институте имелось 29 кафедр и 2 доцентуры. Кафедры, в соответствии со специализацией, входили в состав факультетов, а общенаучные — подчинялись непосредственно учебному отделу. Институт имел 25 лабораторий и 15 кабинетов, входящих в состав соответ­ствующих кафедр.

Библиотека института имела более 200.000 томов технической, социально-экономической, художественной и иностранной лите­ратуры и около 50.000 русских и иностранных журналов.

Для проведения практических работ институт имел, кроме лабораторий, учебно-производственные мастерские, опытное аэро­дромное поле, газовочный отряд, учебно-летный отряд, строился лабораторный корпус. Руководство учебно-методической и науч­ной работой института осуществлялось учебным отделом, началь­ником которого являлся заместитель начальника института по учебной и научной работе.

В состав учебного отдела входили: научно-исследовательский сектор, аспирантура, редакционно-издательский сектор, кафедры общенаучного цикла, инспектура по производственному обучению и по организационно-плановым вопросам. При институте имелся физкультурный зал и площадка, пла­нерная и парашютная школы, имеющие в своем составе мастеров спорта и являющиеся базой для широкого развертывания обо­ронно-физкультурной работы. В этой области институт имеет значительные достижения, завоевывая каждый год призы и пе­реходящие знамена за высокие образцы работы. Более подробно остановимся на деятельности факультетов:

1. Факультет Технической Эксплуатации. Весной 1932 года на базе специальностей: эксплуатация са­молетов и моторов, самолетостроение и моторостроение - был организован Эксплуатационно-Механический факультет, который с момента своего образования был самым мощным из всех факультетов института (количество студентов доходило до 1300).

С весны 1933 г. началась подготовка факультета к переезду в Авиагородок, куда факультет» переехал к началу 1933/34 учебного года. В этом же году по решению командования Аэро­флота был изменен профиль факультета. На факультете оста­лись специальности; моторостроение и самолетостроение с кон­структорским и производственным уклоном. Факультет был назван Механическим, а специальность по эксплуатации самолетов и моторов была переведена на факультет Воздушных Сообщений, который был назван Эксплуатационным

В связи с, переездом в Авиагородок, факультет оказался в исключительно трудных условиях. Однако положение быстро улучшалось, и факультет приступил к развертыванию лабораторий и кабинетов. В 1935 году для Эксплуатационно-механического факультета был утвержден широкий профиль: «инженер - механик по самолетам и моторам», соответственно были переработаны учебные планы и программы.

Наконец, в 1939 г. учебный план факультета был вновь пе­ресмотрен и по представлению Главного Уп­равления Гражданского Воздушного Флота утвержден профиль: «инженер-механик по технической эксплуатации самолетов и мо­торов», а факультет был переименован в факультет Техниче­ской Эксплуатации. При этом подготовка специалистов по ре­монту самолетов и моторов была перенесена в Московский Институт Инженеров Гражданского Воздушного Флота.

К десятилетнему юбилею факультет имел 6 кафедр, лаборатории, кабинеты факультета представляют мощную базу для дальнейшего повы­шения качества подготовки инженерных кадров по технической эксплуатации самолетов и моторов.

Среди работников кафедр факультета имеется 4 профессора и 12 доцентов. В течение года научные работники кафедр представляли к защите 8 кандидатских и 2 докторских диссертации.

В состав факультета входили кафедры во главе с начальниками:

- Авиадвигателей - доц., канд. техн. наук И. И. Кулагин;

-Аэродинамики - профессор, докт. техн. наук К.Ф. Косоуров;

- Ремонта самолетов и моторов - инженер А. И. К о м а р о в;

- Самолетов - профессор, канд. техн. Наук Г. Г. Ростовцев;

- Технологии металлов - профессор, канд. техн. наук С. С. Строев;

- Техн. эксплуатации самолетов и моторов-доцент А. И. Смирнов.

Семь Лабораторий: Авиадвигателей, Аэродинамическая, Ремонта самолетов и моторов, Самолетная (включая установки по статическим испытаниям), Сварки, Технологии металлов, Технической эксплуатации самолетов и моторов. Три Кабинета: Авиадвигателей, аэродинамики самолета, Технической эксплуатации самолетов и моторов. Были созданы новые лаборатории технической эксплуатации самолетов и моторов и ремонта самолетов и моторов, а лаборатории авиа­двигателей и самолетов значительно усилены новой материаль­ной частью и оборудованием.

Кроме того, факультет имел газовочный отряд, в котором производилось изучение студентами материальной части само­летов и моторов, газовка на моторах и техническое обслужи­вание самолетов и моторов. В учебно-летном отряде института студенты факультета отра­батывали вопросы технического обслуживания самолетов и моторов и летные испытания самолетов.

2.Факультет Специальных Технических Служб. В 1934 году специальность „эксплуатация самолетов и мото­ров" была переведена обратно на Механический факультет, а Эксплуатационный был переименован в факультет Специаль­ных Технических Служб. К началу 1934/35 учебного года весь факультет переехал в Авиагородок. С этого момента начался быстрый рост лабораторий и укрепление факуль­тета.

После ряда изме­нений в течение 3 лет, в декабре 1937 года, по представлению командования Аэрофлота, Всесоюзным Комитетом по делам Выс­шей школы были утверждены профиля специалистов, подготов­ляемых факультетом Специальных Технических Служб: «инже­нер-электрик по связи и электрооборудованию», «инженер по аэронавигации». Кафедры и лаборатории фа­культета представляли солидную базу, в них ведется интенсивная научно-иссле­довательская работа. Много и успешно работал преподаватель­ский коллектив факультета над созданием учебников и учебных пособий. Кабинеты: Воздухоплавательных портов, Геодезии, Строительного искусства, Спец. сооружений аэропортов.

В результате большой научно- исследовательской работы, ведущейся на кафедрах факуль­тета специальные дисциплины были обеспечены в основном учебниками и учебными пособиями.

3. Инженерно-экономический факультет. В сентябре 1931 г. на базе планово-экономической специаль­ности был организован Инженерно - экономический факультет. Перед факультетом была поставлена задача подготовки инженеров-экономистов по эксплуатации, ремонту и специальным при­менениям авиации. С момента организации факультет приступил к формированию преподавательских кадров, к созданию новых кафедр (экономики воздушного транспорта, воздушного права), к разработке и созданию новых авиационно-экономических научных дисциплин (экономика воздушного транспорта, география размещения воздуш­ных линий, воздушное право, авиационная статистика).

Большую помощь командованию в организации и развертывании факультета оказали С. Н. Подкаминер, С. Б, Крылов, Н. С. Норкин, В. А. Дымшиц, И. Л. Короленко и др.

Ряд преподавателей, выполнив научно-исследовательскую работу, создав учебные пособия, получили ученые звания, а выпускники с успехом выполняли работу на разнообразнейших участках строительства Гражданского Воздушного Флота, для факультета были утверждены профили: «инженер-экономист по ремонту самолето-моторного парка» и «инженер-экономист по эксплуатации воздушных линий».

В результате - факультет (нач. ф-та инж. Г. С. Иванов) за короткий отрезок времени пре­вратился в передовой в институте. Среди работников кафедр факультета были 4 профессора и 4 доцента.

В состав факультета входили три Кафедры во главе с начальниками: Воздушных сообщений:

Н. А. Рынин; Экономики авиации - доц., канд. технич. наук

С. Н. Подкаминер; Политэкономии - ст. препод. Н. И. Малое и доцентура по статистике и учету - доц. В. А**.** Дымшиц.

Лаборатория Организации авиаремонтного производства.

Кабинеты: Воздушных сообщений, Экономики авиации.

С первых же дней организации перед институтом возникла исключительно острая проблема подбора и привлечения научных и преподавательских кадров на кафедры. Однако, за счет привлечения профессорско-преподавательского состава из других высших учебных и научных учреждений эту задачу полностью нельзя было разрешить, так как в институте необходимо было создавать новые кафедры и новые научные дисциплины на каждом факультете.

Возникла задача подготовки собственных кадров на всех кафедрах из талантливой молодежи, привлекаемой из числа окончивших: институт Инженеров Путей Сообщения; Поли­технический институт (Авиастроительный факультет); Московский Авиационный институт и др. Для решения этой задачи в 1931 г. был развернут институт аспирантуры и усилена работа с инже­нерным составом, привлеченным для преподавательской деятель­ности. Для научного руководства подготовкой научно-педагогических кадров привлекались крупные ученые и специалисты: проф., доктор технич. наук: Рынин Н. А., проф., доктор физ.-мат. наук Молчанов П. А., проф. доктор техн. наук Костромитин Н. Н., проф. доктор физ.- мат. наук Кибель, проф., доктор техн. наук Евреинов, проф., доктор технич. наук Гершун, проф. Ростовцев Г. Г., проф. Дьяков, проф., доктор техн. наук Розанов О. Н., проф., доктор техн. наук Зилитинкевич С. И., доц., канд. техн. наук Штиллерман Л. Е. и др.

За десять лет вместе с институтом выросли и оформились десятки научно-педагогических работников, получивших ученые степени и звания. В 1940 г. над кандидатскими диссерта­циями работали 12 аспирантов и 26 преподавателей и над докторскими диссертациями - 12 научных работников института. Научно-исследовательская работа являлась наиболее мощным средством повышения квалификации профессорско-преподава­тельского состава, его научного роста и, следовательно, каче­ства подготовки инженерных кадров.

4. В марте 1931 г., «Научно-исследовательское бюро» было реорганизовано в Научно-исследовательский аэро-институт (НИАИ), в состав которого входили 4 сектора: Воздушных сообщений, Земного оборудования, Аэромеханический, Воздухоплавательный. Осенью 1934 г., в связи с созданием в системе Аэрофлота специальных научно-исследовательских институтов, НИАИ был реорганизован в научно-исследовательский отдел, а затем в ян­варе 1935 г. - в научно-исследовательский сектор при учебном отделе института. При этом центр тяжести научно-исследова­тельской работы переносится на кафедры.

Тематика была перестроена с приближением по специальным ка­федрам к практическим задачам Аэрофлота; ряд тем выпол­нялись по договорам с подразделениями Аэрофлота и с другими производственными и научными организациями. Для разработки научно-технических задач наземного оборудования воздушного флота в институте в 1938 г. был организован научно-исследовательский отдел наземного оборудования.

Одновременно расши­рялось участие студенчества в научной работе кафедр. Итоги этой работы подводились на студенческой научно-технической конференции на факультете Технической эксплуатации в 1939 г. и на институтской юбилейной научно-технической конференции в мае 1940 г., на которой студентами было сделано 30 докладов.

За 10 лет научными работниками института было выполнено около 200 научных работ, многие из которых реализованы в про­изводственных и научных организациях и лучшие - в количестве более 100 опубликованы в выпусках Трудов института.

К началу 1941 года ЛИИ ГВФ представлял собой вполне сложившееся высшее учебное заведение. Он располагал высококвалифицированными профессорско-преподавательскими кадрами, имевшими большой опыт учебной, научной и воспитательной работы, знающим свое дело инженерно-техническим и учебно-вспомогательным персоналом.

В связи с усилившейся угрозой войны руководство страны принимало меры по укреплению ее обороноспособности и повышению боевой мощи Красной Армии, 25 февраля 1941 года ЦК ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР приняли постановление «О реорганизации авиационных Сил Красной Армии». Согласно этому постановлению предполагалось сформировать пять новых авиационных училищ, расширить Военно-Воздушную академию имени профессора Н.Е.Жуковского и создать Ленинградскую Военно-Воздушную инженерную академию.

27 марта 1941 года приказом Наркома обороны СССР было объявлено о создании на базе ЛИИ ГВФ Военно-Воздушной инженерной академии Красной Армии,[[210]](#footnote-210) получившей в настоящее время статус Военного инженерного космического университета имени А.Ф.Можайского. За годы своего существования ЛИИ ГВФ и Академия выпустили несколько поколений авиаспециалистов высшей квалификации, сформировали ряд широко известных научных школ в области авиации, ракетной техники, приборного радиотехнического и связного оборудования, систем управления и информатики.

Наследие В. И. Мацкевича, его соратников и учащихся в создании:

1. Ленинградский аэропорт «Шоссейная», ныне «Пулково», основанный В. И. Мацкевичем, в настоящее время – один из крупнейших в России. Аэровокзальный комплекс (международный терминал) «Пулково-2» расположен на той самой территории, на которой был построен первый аэровокзал и проложена первая взлетно-посадочная полоса аэродрома.

2. Авиагород, построенный под руководством Мацкевича – ныне авиагородок, стал крупным микрорайоном Московского района Санкт-Петербурга.

3. У истоков нынешней Авиакомпании «Россия» (до 2004 года – авиапредприятие «Пулково») стоял В. И. Мацкевич. Родоначальником авиапредприятия «Пулково» являлся 31-й транспортный авиаотряд, сформированный в мае 1934 года на базе Учебно-лётной эскадрильи Учебного комбината ГВФ, которым руководил в 1930–1934 гг. В. И. Мацкевич.

В зданиях ЛИИ ГВФ, построенных В. И. Мацкевичем, до сих пор размещается штаб ОАО «Авиакомпании «Россия», Дом культуры авиаработников и ряд служб компании.

4. Северо-Западное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (СЗ МТУ ВТ ФАВТ) является последователем Северного территориального управления ГВФ, первым начальником которого был В. И. Мацкевич. Сеть воздушных линий Северо-запада России начала формироваться именно под руководством В. И. Мацкевича.

5. Ленинградский институт инженеров ГВФ (ЛИИ ГВФ), в становлении которого Мацкевич сыграл ключевую роль, позднее стал родоначальником еще двух крупных высших учебных заведений:

5.1. Военно-космической академии имени А. Ф. Можайского, которая была сформирована в марте 1941 г. как Ленинградская военно-воздушная академия Красной армии на базе Ленинградского института Гражданского воздушного флота.

5.2. Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, организованного выпускниками и преподавателями ЛИИ ГВФ в 1955 г. как Высшее авиационное училище ГВФ, которое в 1971 году стало Академией гражданской авиации, с 2005 г. – Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации (СПбГУ ГА).

По воспоминаниям Кульчий А. С. студента ЛИИ ГВФ с 1936 по 1941 гг.: «27 марта 1941 г., когда я учился на 5-м курсе ЛИИ ГВФ, наш институт был преобразован в ЛКВВИА, и мы все преподаватели и студентыбыли зачислены в кадры Красной Армии… С началом Великой Отечественной войны из-за частых воздушных тревог занятия проводились не в помещении Академии, а на улице, в Авиагородке, где располагалась Академия, так как при тревоге полагалось выходить (точнее - выбегать) из помещения. Нас, слушателей Академии, объединили в боевые группы, вооружили карабинами; эти группы предназначались для противодействия диверсионным актам. В начальные месяцы войны (конец июня, июль, август), когда на Ленинград еще не было ни одного налета, Авиагородок бомбили уже много раз, а в небе происходили воздушные бои наших истребителей с фашистскими самолетами. Все это делало жизнь высшего учебного заведения весьма сложной...

Враг приближался к городу. Было принято решение об эвакуации Академии в город Йошкар-Ола. 5 августа ушел и наш эшелон; через две недели после, прибытия в назначенное место был получен приказ о назначении выпускников ЛКВВИА в различные военные округа и фронты, Я вместе с группой товарищей был направлен на Западный (впоследствии Ленинградский) фронт - в город Ленинград». 1949 по июнь 1966 г. моя армейская жизнь проходила в Академии им. А. Ф. Можайского, как педагога и научного работника, а с 1967 г. стал работать преподавателем, затем доцентом кафедры авиационного спецоборудования ВАУ ГА.[[211]](#footnote-211)

На основании Постановления ЦК ВКП (б) и СНК «О реорганизации авиационных сил Красной армии» от 25. 02. 1941 г. на базе ЛИИ ГВФ была сформирована Ленинградская военно-воздушная академия. Выбор этого института был не случаен. Дисциплина и внутренний распорядок в институте во многом соответствовал военной дисциплине и внутреннему распорядку установленному для военных учебных заведений. Слушатели института изучали воинские уставы, стрелковое оружие, проходили сборы в в строевых частях ВВС, участвовали в ежегодных парадах на Дворцовой площади. Направленность будущих инженеров ГВФ учитывала потребности ВВС. Примерно треть выпускников института сразу же зачислялись в кадры Красной Армии…Высококвалифицированный профессорско-преподавательский состав и слушатели ЛИИ ГВФ были, таким образом, подготовлены к воинской службы.

Это позволило быстро принять от ЛИИГВФ личный состав годный к службе в кадрах КА, здания, лаборатории, мастерские и все их оборудование расположенные в Авиагородке. При преобразовании института в академию в штат переменного состава было зачислено 797 студентов ( 40 % слушателей академии) и это позволило уже в конце 1941 г. произвести три выпуска военных инженеров – дать фронту 246 отличных специалистов. Преподаватели, инженеры, рабочие и служащие института в количестве 180 человек стали основой постоянного состава академии. Ведущую роль играли: Рынин Н. А., Молчанов П. А., Кадушкин Н. М.,Ростовцев Г. Г., Спасский Ф. Я., и другие. Воспитательной работой в коллективе на первом этапе руководил партийный комитет ЛИИГВФ во главе с Беркутовым А. И. Большую помощь в преподавании оказывала библиотека, особенно многие годы облегчал усвоение слушателями аэродинамических дисциплин учебник «основы аэрогидромеханики», написанный Мельниковым А. П. при участии Косоурова К. Ф. и Тихоненко А. П. и изданный в ЛИИГВФ в 1940 г.. Чуть ли не с первых дней войны академия расположенная под Пулковскими высотами, рядом с аэродромом, стала объектом вражеских нападений с воздуха.

Личный состав академии был вооружен, переведен на казарменное положение и приведен в боевую готовность. Во второй половине 1941 г. воздушные налеты участились. Певые вражеские бомбы в районе академии (на ложный аэродром) были сброшены противником 28 июля 1941 г. Шесть немецких бомбардировщиков Ю-88 сбросили 30 июля на гарнизон академии и аэропорт 50 фугасных бомб. Появились первые убитые и раненые. Продолжать занятия в этих условиях, даже на открытом воздухе, становилось невозможным. В первой декаде августа 1941 г. академия перебазировалась в столицу Марийской АССР – Г. Йош-Кар-Олу[[212]](#footnote-212).

Итак, мы имеем свидетельские показания двух авторитетных очевидцев событий по созданию Военного инженерного Краснознаменного института имени А.Ф. Можайского на территории авиагородка и учебно - методической базе ранее принадлежащих Ленинградскому институту инженеров гражданского воздушного флота. Через тридцать один год Военно-космическая академии имени Можайского издает новую научно-популярную книгу о своих предшественниках, различные военные школы, кадетский корпус, училища, курсы, но нет ни одного высшего учебного заведения. Почему ученые историки ВКА им. Можайского умалчивают о своем основном предшественнике – ЛИИГВФ, в чей дом они поселились перед войной и трудом коллектива которого они пользовались первые годы существования. Авторы утверждают, что в Военно-технической школе Красного воздушного флота разместившейся во второй половине 20-хгодов в зданиях бывшего кадетского корпуса, где после войны по воле случая разместили и ныне существующую здесь Академию стали работать профессора: Саткевич А. А., Рынин Н.А., и другие[[213]](#footnote-213).

Но ведь общеизвестно, что в этот период бывших царский генерал-лейтенант Саткевич А. С. и сын чиновника военного ведомства Рынин Н. А. вместе с Фридманом А. А. являлись профессорами организованного ими в Санкт-Петербургском институте путей сообщения факультете воздушных сообщений, а с 1930 г. руководили факультетами и кафедрами в созданном с их активным участие того-же ЛИИГВФ. Судьба Александра Александровича сложилась трагически. Его регулярно арестовывали, а 08.07. 1938 г. по сфабрикованному обвинению в диверсионной деятельности офицерско-монархической подпольной организации Саткевича А.А. - заместителя начальника ЛИИГВФ, члена корреспондента академии наук расстреляли.[[214]](#footnote-214) В статье Тихомирова И. Е. – доцента Санкт – Петербургского государственного университета аэрокосмического приборостроения высказываются критические суждения в связи с желанием ВКА им. А. Ф. Можайского отмечать свое 300 – летие привязываясь к Указу Петра I об «умножении инженерной школы», а позднее , об организации инженерной роты в Санкт-Петербурге и передаче ей деревянного дома на берегу реки Петровки ( ныне Ждановки) являются, по меньшей мере странными, если не забавными. Далее он сообщает что Ленинградский авиационный институт был организован 25. 01. 1941 г., а Военно-воздушная академия РККА - 25. 02. 1941 г. на базе ЛИИ ГВФ, и большое количество специалистов не принятых в академию пришли в Лен АИ, где были открыты самолетостроительный, моторостроительный и приборостроительный факультеты.[[215]](#footnote-215) По мнению автора, попытка искать предшественников ВКА им. А. Ф. Можайского среди учебных заведений военного ведомства закономерна, так как на территории ГУ ГВФ по Литейному проспекту 48, образовательная деятельность ГВФ существовала всегда, не прерываясь на военное время.

Северное управление ГВФ выделившись из Ленинградского учебного комбината ГВФ было создано 01. 06. 1934 г. С этого времени территориальное управление, возглавляемое Мацкевичем В. И. – начальником ЛИИГВФ арендовало у техникума более 25 % помещений.[[216]](#footnote-216) После ликвидации училища началась борьба за его дальнейшее использование между городскими властями и ГУ ГВФ. Первые спешно стали селить туда нуждающихся в жилье Питерцев, Северное управление продолжало использовать учебные площади для курсов, общежитие для слушателей и авиаработников. Это спасло в дальнейшем от передачи зданий в Ленинградскую Военно-воздушную инженерную академию Красной Армии после ликвидации ЛИИ ГВФ. Подтверждающие сведения мы можем проследить по домовым книгам сохранившимся в архиве. Первая из них для прописки проживающих в доме № 48 по проспекту Володарского Дзержинского района за 1939-1941г.

В книге пронумеровано 389 листов. Из которых на 319 л. были занесены, с официальной регистрацией в паспортном столе, около 1000 мужчин и женщин в алфавитном порядке. Это были в основном представители ГВФ прибывающие на учебу или работу в СУ ГВФ. Первые, рукописные, записи выполнены Зубовым А.Г. – комендантом дома 15. 02. 1939 г. Здесь зафиксированные даты прописки прибытие из различных регионов СССР относятся к шестимесячным политическим курсам партийной школы в период с 15. 05. 1939 по 20. 12. 1939 г. Так курсант Акопов Н. А. прибыл из г. Тифлиса, а курсант Алексеев С.Н. из г. Балаково. Прибывший из г. Сестрорецка Абрамов С. Г. в период с 27. 11. 1939 по 22. 12 1939 г. проживал в доме обучаясь на месячных курсах Северного Управления ГВФ. Из г. Свердловска 27. 04. 1940 г. прибыл в Ленинград на 3 –х месячные партийные курсы слушатель Н?. Пилоты Аганин К. И. из г. Белозерска и Алипов К. А. из Вологды проживали в доме № 48 в период обучения на курсах в период с 02. 09. 1941 по 27. 10. 1941 г.[[217]](#footnote-217) После 1941 г. записи по регистрации учащихся военно – политических курсов и партшколы ГВФ были возобновлены в 1945 г.

Выявлена запись о прибытии из г. Москвы 17. 08. 1947 г. Ивана Алексеевича Цветкова-директора партийной школы политического управления ГУ ГВФ вместе с дочерями Валентиной и Светланой. Имеется также запись о его рождении 20. 01. 1906 г. в деревне Царево Вологодской области. Дата выбытие из числа проживающих в доме в г. Москву 29. 10. 1949 г.[[218]](#footnote-218) Последняя запись контролирующих органов соблюдения правил прописки и надлежащего оформления паспортных данных были выполнены 26. 10. 1950 г. при коменданте А. П. Семенове;

Во второй домовой книге в период военного времени выполнены записи о прибывших в Северное управление ГВФ для работы на различных должностях. Дата прописки П. А. Андреева - курсанта партийно – политических курсов СУ ГВФ зафиксирована с 08. 12. 1944 г. по 05. 03. 1945 г. и является одним из первых фактов подтверждения возобновления учебной деятельности гражданских авиаторов в г. Ленинграде[[219]](#footnote-219). В разделе «Поквартирные списки» Домовой книги № 2 по дому № 48 на Литейном проспекте были зафиксированы постоянные жители 26 квартир с датами заселения в военное время, за исключением одной семьи, которая проживала в период с 1919 по 1943 гг.[[220]](#footnote-220) ;

В домовой книге № 3 общежития партийной школы ПУ ГУ ГВФ, которую комендант Семенов А.А. вел с 09. 02. 1949 г. были прописаны в основном учащиеся. Одним из слушателей курсов с 08.02 1951 по 08. 02. 1952 г. был Василий Михеевич Лазуко из числа военнослужащих в звании лейтенант, прибыл из г. Кривой Рог[[221]](#footnote-221). Вновь выявлена запись о прибытии 24. 02. 1950 г. и убытии 07. 01. 1951 г. проживавшего в жилом доме № 48 по Литейному проспекту (ранее пр. Володарского) Цветкова И. А. – директора партийной школы. К своему отцу из г. Москвы приезжала дочь Валентина 1932 года рождения для учебы в университете, выбыла 30. 02. 1951 г.[[222]](#footnote-222) На вопросы о причинах временного проживания директора партийной школы по месту основной работы пока ответа нет;

В домовой книге № 4 зафиксированы данные о слушателях высшего авиационного училища (ВАУ) ГВФ прибывавших на 4 года для обучения в ВАУ или курсы с различными учебными планами. Так одна из записей сообщает, что Панюков Б. Е. родился в селе Федоровское Московской области, женат, прибыл из г. Баку 01. 02. 1955 г. на 2 года[[223]](#footnote-223);

В домовой книге № 5 последние даты прописки совпадают по срокам с созданием Ленинградского авиационного технического училища ГА, перебазированием ВАУ в авиагородок, использования всех имеющихся помещений по Ленинградскому проспекту дом № 48 для учебных целей. Высшее авиационное училище (ВАУ) было организовано 23 июля 1955 г. Его дислокацией было определено здание под № 48 в г. Ленинграде. Академия ГА унаследовала и се­годня продолжает успешно развивать традиции петербургской научно-пе­дагогической школы подготовки авиа­ционных специалистов, основу кото­рой заложили ученые старейшего транспортного вуза Российской Им­перии — Института инженеров пу­тей сообщения и Политехническо­го института в первом десятилетии XX века, когда во всем мире вопро­сы воздухоплавания и авиации ста­ли актуальными[[224]](#footnote-224). В 1944-1946 гг. в Ленинграде на Литейном 48 возобновили свою деятельность Военно-политические курсы Политического управления ГВФ, в задачу которых входила под­готовка политработников для под­разделений ГВФ. В 1947 г. они были преобразованы в двухгодичную партийную школу. В послевоенные годы воспитан­ники и преподаватели ЛИИ ГВФ, политических курсов и партийной школы ГВФ вер­нулись к идее создания в граж­данской авиации своего высшего учебного заведения для подготовки командных кадров.

В 1951 г. при двухгодичной Ле­нинградской партийной школе Полит­управления ГВФ начали действовать Курсы усовершенствования высшего и старшего начальствующего состава (КУНС ГВФ). Летом 1955 г. постановлением Пра­вительства СССР на базе партийной школы Политуправления ГВФ и КУНС ГВФ было основано Высшее авиацион­ное училище ГВФ (ВАУ ГВФ). К началу 1955\56 учебного года училище располагало только третьим и четвертым этажами учебного корпуса, которые были надстроены над двухэтажным зданием бывшего особняка графа Апраксина, а в нижних этажах велись строительные работы. Второй этаж был введен в строй в январе, а первый – в мае 1956 года[[225]](#footnote-225).

Надстройка и реконструкция главного корпуса, переоборудование дворовых флигелей под общежития и помещения для вспомогательных служб, бывшая конюшня и конный манеж – под спортивный зал производились одновременно с ходом учебного процесса. Строительные работы производило СМУ-1. Выделенные ГУ ГВФ 3100 тыс. руб. были освоены только к концу 1956 г. завершением капитального ремонта общежития на 135 койко-мест. Кабинетов и лабораторий по прежнему недоставало, под кабинеты и лаборатории были задействованы 3 рекреации и 2 фойе. В учебном корпусе были размещены 2 курса училища, КУНС и 33 слушателя Партийной школы. До 170 слушателей удалось разместить в общежитии, в аудиториях и дворовом флигеле. [[226]](#footnote-226)

К 1960 г. продолжала совершенствоваться учебно-лабораторная база училища. Несмотря на то, что для ее становления было сделано уже немало – проведена окончательная отделка всех учебных помещений и административного корпуса, капитально переоборудованы библиотека, кабинет марксизма-ленинизма, лекционная аудитория с демонстрационным столом, созданы 16 лабораторий и 11 кабинетов, летный тренажер самолетов Ли-2 и Ан-2, штурманский тренажер "Стронций" и т.д., по-прежнему ощущались большие трудности с аудиторным и лабораторным фондом, крайне тяжелым было положение с жильем для переменного и постоянного состава. Лаборатории и кабинеты размещались в одном учебном корпусе училища. Все они занимали недостаточно помещения, что тормозило их полное развертывание.

Учебный корпус находился в старинном особняке, и в нем запрещалась установка тяжелого оборудования, а также любых двигателей, создающих вибрационные моменты. Тяжелыми были бытовые условия. На 426 человек переменного состава имелось одно общежитие на 140 мест. Для временного размещения слушателей использовались спортзал на 40 коек, 2 лекционные аудитории по 20 коек в каждой. Кроме того, училище арендовало жилье в частном секторе в пригородах Ленинграда - в поселках Горелово, Левашово, Лахта, Александровская, здесь проживали слушатели 1 курса. Эти меры несколько смягчали, но не решали проблему в целом. Перед руководством ВАУ стояла сложная задача – добиться разрешения и финансирования для строительства нового лабораторного корпуса во дворе зданий, училища на Литейном 48, общежития для слушателей в авиагородке, мотороиспытательной станции (МИС) на территории, прилегающей к аэродрому "Шоссейная", жилого дома в Выборгском районе Ленинграда.

В структуре Северного управления с первых дней вошел тренировочный отряд на который была возложена задача по переподготовке и повышению технических и летных качеств летно-подъемного состава ГВФ. Местом дислокации были определены часть помещений 1-го Ленинградского авиатехникума ГВФ, который позднее был переведен в Саратов. Подтверждающие эти события документы изложены в параграфе 1.3, в материалах о Ленинградском авиационно-техническом училище. Частично он находился в аэропорту « Шоссейная» г. В апреле 1940 г. Тренировочный отряд был преобразован в учебно-тренировочный отряд № 6 (УТО-6) и продолжал размещаться на Литейном 48. Во время войны УТО находилось на аэродроме г. Череповца, и только в 1948 г. вернулись в Ленинград на аэродром «Смольный» в 15 км. от центра Ленинграда[[227]](#footnote-227). Сохранилась выписка из протокола заседания Исполкома Ленинградского Городского Совета депутатов трудящихся от 21. 06. 1948 г. « О регистрации в г. Ленинграде УТО Северного управления ГВФ. После восстановления здания бывшего ЛИИ ГВФ в 1964 г. УТО-6 разместилось в одном из его корпусов на территории авиагородка (В 2016 г. вместе с имуществом вошел в состав СПб ГТУ ГА).

Все учебные заведения ГВФ были переданы в Комиссариат обороны. За 10 лет ими были подготовлены 15559 специалистов, в том числе около 3235 специалистов различных профилей с высшим образованием, значительное количество из них были выпускниками ЛИИ ГВФ[[228]](#footnote-228).

Летом 1930 г. из состава ЛИИПС был выделен факультет воздушных сообщений и на его базе был создан новый ВТУЗ - ЛИИ ГВФ. Одновременно при нем было создано НИБ.из 4 секторов . которые позднее развились до 17 отделов. Разростание привело к реорганизации в автономный НИАИ при ЛИИ ГВФ, затем работавший по заданиям и под контролем ГУ ГВФ. Твердые дерективы правительства о необходимости поднятия научно-исследовательской работы кафедр с осени 1934 г. влили НИАИ в состав ЛИИ ГВФ переименованного затем в НИС учебного отдела ЛИИ ГВФ. За время существования с 1930 г. по 1934 г. было выпущено в здании ЛИИ ГВФ 82 книги и брошюры, в том числе 5 сборников трудов ЛИИ ГВФ, которые были положены в разработку нормативной документации по строительству аэропортов, гидропортов, воздушных линий, эксплуатационной деятельности[[229]](#footnote-229). Изданные во 2 сборнике трудов ЛИИ ГВФ технические условия на проектирование генерального плана транспортных аэропортов являлись первоначальным этапом в установлении основных требований предьявляемых к проектированию аэропортов и гидропортов транспортной авиации. ТУ разработаны каф. Аэродромостроения на основе изучения эксплуатационных процессов, практики проектирования и строительства транспортных аэропортов для практического применения проектными организациями и слушателями ВТУЗов ГВФ[[230]](#footnote-230).

В 1944-1946 гг. в Ленинграде действовали Военно-политические курсы Политического управления ГВФ, в задачу которых входила под­готовка политработников для под­разделений ГВФ. В послевоенные годы воспитан­ники и преподаватели ЛИИ ГВФ, политических курсов и партийной школы ГВФ вер­нулись к идее создания в граж­данской авиации своего высшего учебного заведения для подготовки командно-летных и командно-инже­нерных кадров.

В 1951 г. при двухгодичной Ле­нинградской партийной школе Полит­управления ГВФ начали действовать Курсы усовершенствования высшего и старшего начальствующего состава (КУНС ГВФ). Летом 1955 г. постановлением Пра­вительства СССР на базе партийной школы Политуправления ГВФ и КУНС ГВФ было основано Высшее авиацион­ное училище ГВФ (ВАУ ГВФ). В течении первого года руководителем ВАУ был назначен **Захаров Ф. А.** Это были годы перехода граж­данской авиации на реактивную тех­нику. Резко возросли требования к уровню профессиональной подготов­ки командно-руководящего, летного составов авиапредприятий и подраз­делений ГВФ. Сохранение традиций педагоги­ческих и авиационных школ и энту­зиазм преподавателей первого деся­тилетия ВАУ ГВФ (**Астафьев Г.П., Лабазин П.С, Федоров Н.Г., Шахвердов В.Г., Тетерин М.А.** и другие) обеспечили ВАУ быстрый, уверенный старт и интенсивные темпы развития.

В немалой степени этому способ­ствовал авторитет **Новикова Александра Александровича.** Известный полководец периода Ве­ликой Отечественной войны, Главно­командующий ВВС Советской Армии, дважды Герой Советского Союза, Глав­ный маршал авиации, профессор Но­виков А.А. посвятил ВАУ ГВФ 10 лет своей жизни. Он стал организатором и первым начальником кафедры лет­ной эксплуатации.

Основой Высшего авиационного училища ГВФ при его создании стал командный факультет для подготов­ки командно-летных и командно-ин­женерных кадров. КУНС вошли в ВАУ на правах факультета. Был орга­низован учебно-летный отряд, сыграв­ший важную роль в учебном процес­се и подготовке летных и командно-летных кадров. Главной особенностью командного факультета являлось то. Что на нем обучались не вчерашние школьники. А студенты, уже являющиеся специалистами авиационной отрасли и имеющие средне-специальное образование ГА[[231]](#footnote-231).

На рубеже 50—60-х гг. в ВАУ ГВФ были организованы научно-исследова­тельский и редакционно-издательский отделы, вышли первые сборники на­учных трудов, открыта аспирантура, начато строительство и развитие учеб­но-материальной базы на территории Авиагородка.

В 1960 г. было открыто заочное отделение командного факультета. С 1962 г. на командном факультете на­чалась подготовка кадров по специализациям «Воздушная навигация» и «Управление воздушным движением».

В 1968 г. в составе двух курсов специализации «Воздушная навига­ция» был образован штурманский факультет (ныне — факультет летной эксплуатации)[[232]](#footnote-232).

К 1970 г. ВАУ выпустило более 2 тыс. специалистов командно-руко­водящего состава, на курсах усовер­шенствования прошли переподготовку около 3 тыс. человек[[233]](#footnote-233)2.

1971 г. был отмечен сразу тремя значительными событиями: награж­дением ВАУ высшей правительственной наградой того времени — орденом Ленина, реорганизацией училища в Академию гражданской авиации и переездом с Литейного проспекта в новые корпуса Авиагородка[[234]](#footnote-234)1.

В последующие годы учебно-летный отряд получил новые самолеты, были созданы и введены в эксплуатацию летающие штурманские самолеты-лаборатории, наземные комплексные летные тренажеры, смонтирован и задействован в учебном процессе уни­кальный диспетчерский тренажер, создан информационно-вычислитель­ный центр (ИВЦ), преобразованный позднее в Центр автоматизированно­го обеспечения (ЦАО).

В 1972 г. Курсы усовершенствова­ния высшего и старшего начальству­ющего состава были реорганизованы в факультет повышения квалифика­ции (ФПК). С этого года в течении восьми с половиной лет академию возглавлял **Иван Федотович Васин** – выпускник Краснокутского летного училища (1950 г.) и командного факультета ВАУ ГВФ[[235]](#footnote-235). Согласно Акту от 16. 06. 1972 г. о передаче должности начальника Академии от **Картамышева П.В.** Васину И. Ф. совершенному в присутствии А. И. Назарова состояние деятельности ОЛАГА выглядело следующим образом: На дневных факультетах обучалось 837 слушателей, при ежегодном приеме около 220 чел. и выпуске 200 чел. На заочном проходило обучение 2760 человек, при приеме от 463 чел.. Выпуск специалистов без отрыва от производства составлял 35-45 % от приема соответствующего года. Большая часть заочников проходили программу за 6-7 лет. Выпуск 1972 г. составил 10 чел. В ВАУ числилось 69 аспирантов и 30 соискателей. В научно – исследовательском секторе было150 чел.

Ученый Совет организованный 01. 12. 1967 г. включал: докторов наук – 20, профессоров - 2, кандидатов наук – 6, производственников – 4, доцентов – 2. Летная подготовка осуществлялась в учебно-летном отряде Академии, школах высшей летной подготовки, Кременчугском летном училище и производственных подразделениях в период летной практики. Все 32 работника летного состава имели высшее образование, 7 из них окончили ВАУ. В этот период ВАУ располагало: Главным учебным корпусом в авиагородке; зданиями тренажеров и лабораторий, а также учебным корпусом на Литейном проспекте. Дом 48.

За период с 1960 по 1971 гг. были построены в Ленаэропорту 4 корпуса общежитий и 100 квартирный жилой дом под общежитие для постоянного и слушательского составов, большая работа проводилась по реконструкции учебных, жилых помещений и столовой. По состоянию на 15. 06. 1972 г. в ВАУ работало 820 человек, укомплектованность ППС составляла 97 %, УВС- 93 %, 54 5 имели ученые степени и звания, из 19 кафедр 11 возглавлялись профессорами, докторами наук. Основными источниками пополнения ППС являлись аспирантура, УВС и НИС имеющие высшее образования[[236]](#footnote-236).

Заметно укрепился авторитет Ака­демии ГА организацией в 1975 г. фа­культета переподготовки командно-руководящих кадров гражданской авиации (ФПКРК). В дальнейшем два факультета - ФПК и ФПКРК - послужили осно­вой для создания в Академии ГА Ин­ститута повышения квалификации и переподготовки руководящих работ­ников и специалистов гражданской авиации (1989), ныне ИРРСО — Ин­ститут руководящих работников и специалистов отрасли.

Во второй половине 70-х гг. в Ака­демии ГА был образован первый в стране специализированный докторс­кий совет по эксплуатации авиацион­ной техники, навигации и управле­нию воздушным движением, этот период характерен так же интенсивным строитель­ством и развитием учебно-лаборатор­ной и жилой базы. В это время пост­роены и введены в действие: учеб­ный корпус (1971), лабораторный корпус (1977), столовая (1973), га­раж (1976), общежития (1974, 1978), складские и хозяйственные помещения, впервые в стране создается кафедра безопас­ности полетов. Ее основателем стал начальник Академии (1972—1981) заслуженный пилот СССР Васин И.Ф. Новые потреб­ности авиационной практики, связан­ные с проектированием и внедрением в стране Единой Системы управления воздушным движением (ЕСУВД), а также автоматизация процессов УВД стимулировали формирование УВД как самостоятельной науки. Основа­телем в Академии новой научной шко­лы в области управления воздушным движением стал **Крыжановский Георгий Алексеевич.**

В 1983 г. в связи с переводом спе­циализации «Воздушная навигация» в Кировоградское ВАУ штурманский факультет был реорганизован в фа­культет УВД. В 1985 г. в Академии ГА был орга­низован двухгодичный факультет выс­ших командных кадров (ФВКК)[[237]](#footnote-237)1. Академия успешно развивалась. Хотя с началом перестройки, пе­реходом на рыночные рельсы в Ака­демии, как и в других бюджетных организациях, были определенные сложности, руководство, коллектив (который удалось сохранить) с чес­тью вышли из этих трудностей: се­годня Академия ГА стоит на проч­ных основах. Подтверждением этому стало награждение Академии ГА в начале 90-х гг. престижной между­народной наградой «Факел Бирмин­гема», которой награждаются пред­приятия, учреждения и организации за успешное выживание в период эко­номического кризиса. Коллектив гордится тем, что среди всех вузов Рос­сии Академия первой была удостоена этой престижной награды[[238]](#footnote-238)2.

За период своей деятельности Ака­демия ГА (ВАУ) подготовила для гражданской авиации около 22 тыс. руководителей и специалистов высшей квалификации, внесших существен­ный вклад в развитие отрасли. Вы­пускники Академии трудятся на выс­ших и старших должностях в регио­нальных управлениях, объединениях, авиапредприятиях и компаниях, ле­тают командирами и штурманами современных лайнеров, управляют воздушным движением, руководят представительствами Аэрофлота и других авиакомпаний за рубежом, представляют гражданскую авиацию в ИКАО. Около 5 тыс. выпускников Академии (ВАУ) стали руководителя­ми авиапредприятий и авиакомпаний, свыше тысячи — руководителями от­делов и служб управления воздушным движением.

Тысячи выпускников отмечены пра­вительственными наградами и нагруд­ным знаком «Отличник Аэрофлота», более 200 удостоены почетных званий «Заслуженный пилот СССР», «Зас­луженный штурман СССР», «Заслу­женный работник транспорта», более 20 выпускникам присвоены звания «Герой Социалистического Тру­да» и «Герой Советского Союза».

В разные годы выпускниками Ака­демии ГА являлись руководители гражданской авиации СССР (Российской Федерации):

Бугаев Б.П. — министр гражданской авиации СССР, дважды Герой Социалистического Труда (выпускник 1966 г.);

Панюков Б.Е. — министр гражданской авиации СССР (выпускник 1959 г.);

Васин И.Ф. — заместитель ми­нистра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР, профес­сор (выпускник 1962 г.);

Горяшко A.M. — заместитель ми­нистра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР (выпускник 1969 г.);

Грубий Б.Д. — заместитель мини­стра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР (выпускник 1970 г.);

Курило В.М. — заместитель ми­нистра гражданской авиации СССР, заслуженный пилот СССР (выпускник 1969 г.);

Зайцев Г.Н. — директор Федераль­ной авиационной службы России, заслуженный пилот СССР (выпускник 1983 г.);

многие руководители главных уп­равлений (управлений департаментов) МГА, ФАС, ФСВТ России, террито­риальных управлений воздушного транспорта. Особенностью работы ОЛАГА в конце 80 – х годов является деятельность факультетов: высших командных кадров (ФВКК), командного (ФКК) и повышения квалификации руководящих кадров (ФПКРК). В 1986/87 учебном году зачисление слушателей, в том числе иностранцев на ФПКРК, как обычно, было произведено приказами МГА. В отчетном учебном году на факультете находилось 110 слушателей по следующим специализациям: Руководители диспетчерских пунктов управления воздушным движением (УВД) -19 чел. – в том числе 7 руководителей полетов и начальник районного центра ЕС УВД; Руководители служб организации перевозок (СОП) – 19 чел, в том числе 5 начальников служб; Руководители службы применения авиации в народном хозяйстве (ПАНХ) – 9 чел. Все по 5 месяцев.

Слушатели иностранных государств: руководящего состава СРВ из 15 чел – 7 месяцев; 30 специалистов стран – членов СЭВ по расследованию авиационных происшествий – 1 месяц; 18 стипендиатов ИКАО по предотвращению и расследованию авиационных происшествий[[239]](#footnote-239). На 4 курсах ФКК на 01. 09. 1986 г обучалось 426 слушателей, в том числе 40 иностранных из Болгарии, Монголии и Кубы по специализациям: Летная эксплуатация воздушного транспорта; Управление воздушного движения; Организация авиатранспортного производства. Примечательно, что за пропуски занятий и не успеваемость два слушателя были отчислены[[240]](#footnote-240).

В течении обучения летный состав слушателей ежегодно проходил переучивание на все виды отечественных типов воздушных судов. За период с 1980 по 1987 гг. количество переучиваний возросло с 43% до 85 % от принятых на учебу. Прошли переподготовку в УТЦ Ленинградского, Тюмнского, Украинского управлений ГА 46 пилотов по курсу командир воздушного судна (КВС), КВС – инструктор, КВС – стажер. Допущены к другим типам полетов по типам ВС. Ежегодно были повышены в классе: до 25 пилотов и до 40 диспетчеров[[241]](#footnote-241). Отмечалось, что основным недостатком в течении нескольких лет, оставались проблемы основных видов обучения специалистов УВД по летной навигации и инженерной подготовки специалистами Рижского летно-технического училища ГА в течении 5-6 летных дней[[242]](#footnote-242). По отчету о работе за 1990/91 учебный год в Академии численность всех работников составляла около 1100 человек, в том числе 330 научно-педагогических кадров включающих 19 докторов и 89 кандидатов наук. Контингент слушателей по очной форме обучения составлял 1266 чел., по заочной 2354 чел. Выпуск по всем формам обучения составлял 911 чел, в том числе хорошими и отличными оценками защиты дипломных проектов - 640чел. Было издано 14 учебников для государственной системы высшей школы РФ. В этот период в Академию были приняты слушатели на 5 факультетов: ФП ВУП (ВКК) - 42; ФОАП (КФ) - 96; ЗФ – 589; ФЭВТ – 134; Аспирантура – 22 [[243]](#footnote-243).

**Московский институт инженеров гражданской авиации.** В конце восьмидесятых годов Х1Х века в числе воздухоплавателей своей активностью стал выделяться **Жуковский Н.Е.** – профессор Московского Императорского Государственного университета. По его инициативе и непосредственном участии в 1902-1904 гг. в Московском университете и подмосковном Кучино были построены одни из первых в мире аэродинамические трубы. В 1912 г. в Москве была создана первая школа военных летчиков, где будущий « отец русской авиации» инициировал и читал курс лекций по дисциплине « Теоретические основы авиации. В 1919 г. в печати было опубликовано следующее официальное сообщение об учреждении 1-го в России Авиатехникума для создания научно подготовленных специалистов в области авиации. Из числа гражданской молодежи в Авиатехникум могли поступать те, кто по возрасту не был призван в армию. Авиатехникум размещался в здании современного научно-мемориального музея Н.Е. Жуковского по ул. Радио д. 17. К лету 1920 г. определилась жизнеспособность нового ВУЗА под названием Авиатехникум и Главное управление Красного Воздушного Флота по согласованию с Народным Комиссариатом просвещения приняли его в свое ведение. 26 сентября 1920 г. Авиатехникум был реорганизован в Институт инженеров Красного Воздушного Флота имени Жуковского Н.Е. [[244]](#footnote-244). В структуре института. А затем Военно-Воздушной Академии РККА работало отделение ГВФ. Авиационных гражданских специалистов в Москве продолжали готовить Высшее техническое училище (МВТУ), Ломоносовский институт, авиатехникум.[[245]](#footnote-245) В период переподчинения ГУ ГВФ Совету Народных Комиссаров СССР и присвоения наименования Аэрофлот, на основании постановления ГУ ГВФ при СНК СССР от 04.04. 1933 г. был организован Московский дирижаблестроительный комбинат ГВФ путем слияния Московского Дирижаблестроительного института (МДИ), факультета дирижаблестроения Ленинградского учебного комбината и Воздухоплавательной школы дирижаблестроения с общим контингентом около 500 человек. С 1934 г. в Москве был организован УКП, а затем филиал Заочного института инженеров ГВФ. К 1940 г. в ЗИИ ГВФ были представлены следующие факультеты:

1. Эксплуатационно-механический.

а) эксплуатация самолетов и моторов (157 учащихся);

б) самолеты и их ремонт (208 учащихся);

в)авиадвигатели и их ремонт (326 учащихся);

2. Специальных тех. служб со специальностями:

а) Аэронавигация (43 учащихся);

б) Связь и свето-электрооборудование ГВФ (153 учащихся).

Организационно факультеты были не оформлены, штаты не утверждены из-за отсутствия необходимого количества курсантов, наличия кафедр: по уставу 15, работают 10; учебно-вспомогательные учреждения: лаборатории, кабинеты, библиотека из-за отсутствия помещений не организованы; учебно- консультационные пункты: организованы там, где имеется более 10 заочников и учебная база один из первых УКП Москвы. Организован в 1934 году, через год вырос в филиал ЗИИ ГВФ с 380 студентами. За 5-тилетний период организован выпуск 9 инженеров.

ППС состоял из 17 преподавателей, в том числе 3 кандидатов наук, 11 доцентов и 6 аспирантов.[[246]](#footnote-246)

В предвоенные годы в Москве для подготовки специалистов высшей квалификации была открыта Академия ГВФ в составе трех факультетов, В 1939 г. был создан Московский институт инженеров ГВФ им. К.Э. Циолковского. который связи с военной угрозой был передан Министерству Авиационной промышленности. Академия 3 ноября 1940 г. была ликвидирована.[[247]](#footnote-247) С 22. 06.1941 г. ГВФ был оперативно подчинен Народному Комиссариату Обороны, а система гражданских авиационных учебных заведений в существующем виде прекратила свое существование. После возобновления деятельности КИИ ГВФ в 1947 г. в Москве был организован филиал этого ведущего ВУЗа Аэрофлота.

Интенсивное развитие ГА во второй половине 60-х и начале 70-х гг. потребовало нового притока высококвалифицированных авиационных специалистов. Московский аэроузел стал крупнейшим в стране и развивался особенно быстро. Именно здесь воз­никла необходимость увеличить чис­ленность и повысить качество подго­товки авиационных специалистов, поскольку заочная форма обучения, существовавшая в Московском фили­але Киевского института инженеров гражданской авиации (КИИ ГА) не обеспечивала регион в полном объеме квалифицированными специалистами. Базой для создания института инже­неров гражданской авиации стал Мос­ковский филиал КИИ ГА, имевший более чем 20-летнюю историю.   Базой для создания в Москве института инженеров гражданской авиации мог стать Московский заочный филиал Киевского института инженеров гражданской авиации, который к моменту создания МИИГА имел более чем 20-летнюю историю. Еще в 1948г. в Москве стал функционировать УКП КИИГА для студентов-заочников, работавших в Московском авиационном узле. В октябре 1951г. этот УКП был преобразован в Московское заочное отделение КИИГА. Оно обосновалось в помещениях барачного типа на территории сегодняшнего аэровокзала по Ленинградскому проспекту. Отделение возглавил участник Великой Отечественной войны, опытный организатор М.А. Рыжевский.

В сентябре 1961 г. Московское заочное отделение было преобразовано в Московский филиал КИИГА по заочному обучению. Директором филиала был назначен М.А. Рыжевский. Благодаря активной деятельности руководства филиала и значительной помощи МГА в 1968 году вошло в строй первое новое здание на ул. Пулковской, 6а, в которое перебазировалось все оборудование из барака на Ходынке.

Открывая новый учебный корпус филиала КИИГА министр ГА Евгений Федорович Логинов сообщил приятную новость о том, что в скором времени этот первый корпус филиала станет базой для нового Московского вуза гражданской авиации. В соответствие приказу МГА № 700 от 03. 12 1969 г. был организован Московский УКП ВАУ ГА.[[248]](#footnote-248)

Институт был создан при активном участии начальника Управления учебных заведений МГА А.И.Назарова. Предложение МГА поддержали Госплан СССР, Министерство высшего и среднего специального образования и Минфин.

Постановление Совета Министров СССР № 224 «Об организации Мос­ковского института инженеров граж­данской авиации» было подписано 16. 04. 1971 г. На его основании 17. 05. 1971 г. был издан приказ ми­нистра гражданской авиации № 246 «Об организации с 01. 06. 1971 г. на базе Московского филиала Киевского института инженеров гражданской авиации (КИИ ГА) Московского ин­ститута инженеров гражданской авиа­ции (МИИ ГА) для подготовки инже­нерных кадров по дневной и заочной формам обучения». Исполняющим обязанности ректора МИИ ГА был назначен директор Московского фи­лиала КИИ ГА доц. Валуев Н.И.

В начале июля 1971 г. появились объявления в печати о наборе студен­тов на 1-й курс дневного отделения МИИ ГА по специальностям: «Эксп­луатация самолетов и авиадвигателей» (1610), «Техническая эксплуатация авиационного радиооборудования» (0706), «Техническая эксплуатация авиационных приборов и электрообо­рудования самолетов» (0621). Первое штатное расписание, было утверждено 08. 07.1971 г. и включало 222 сотрудника, в том числе 45 - административно-управ­ленческого персонала, 76 - профес­сорско-преподавательского состава и 43 сотрудника учебно-вспомогатель­ного персонала.

16 августа 1971 г. согласно при­казу министра гражданской авиации от 12 июля 1971 г. № 575 в долж­ность ректора института вступил доктор технических наук, профессор И.С. Голубев. На 1-й курс днев­ного отделения 01. 09. 1971 г. были зачислены с под­готовительного отделения 77 слуша­телей и 143 абитуриента, успешно сдавшие конкурсные вступительные экзамены. Первый учебный год стал качественно новым этапом для преподавателей и сотрудников инсти­тута, ибо впервые в вузе стали обучаться студенты дневного отделения по трем специальностям. В этом же учебном году был произведен пер­вый в МИИ ГА выпуск инженеров гражданской авиации, ранее обучав­шихся в Московском заочном филиа­ле КИИ ГА.

В при­казе начальника Управления учебных заведений МГА от 31.12 1971 г. были от­мечены успехи в начавшейся подго­товке инженеров и определены на­правления в становлении МИИ ГА, опирающиеся на развитие научных исследований по актуальным пробле­мам гражданской авиации. В этих целях в институте с 01. 01. 1972 г. был организован научно-исследова­тельский сектор (НИС МИИ ГА), штат которого включил 38 человек, в том числе 7 человек в админи­стративно-управленческом аппарате и 18 - в научно-исследовательских груп­пах (старшие и младшие научные со­трудники). Обязанности начальника НИС были возложены на старшего преподавателя Скворчевского А.К. С образованием НИС научно-исследова­тельская работа на кафедрах стала приобретать более организованный и планомерный характер.

Важным событием для становления и развития института в последующие годы стало заседание коллегии МГА СССР 10. 02. 1972 г., которая, заслушав доклад ректора МИИ ГА о состоянии и перспективах развития института, приняла решение оказать всемерную поддержку МИИ ГА и в быстрейшем его становлении, и в со­здании современной учебно-лаборатор­ной базы. Для учебных целей в ин­ститут стали поступать самолеты, вер­толеты и необходимое оборудование, средства на строительство нового учебного здания и жилого дома для преподавателей и сотрудников. На основании решений коллегии совет института рассмотрел перспективную структуру МИИ ГА, утвердил план развития научно-исследовательской работы и создания научно-эксперимен­тальной базы. Началась подготовка к открытию аспирантуры.

В соответствии с заданием МГА в институте началась переподготовка руководящих кадров отрасли. Приказом министра гражданской авиации с 15. 02. 1972 г. были включе­ны в состав МИИ ГА курсы повы­шения квалификации командно-ру­ководящего состава ГА. На курсах начали проходить переподготовку ру­ководители территориальных управ­лений ГА, крупных аэропортов и отдельных авиапредприятий, авиаци­онных заводов, управлений и отде­лов МГА.

Преобразование Московского заоч­ного филиала КИИ ГА в МИИ ГА сыграло положительную роль в совер­шенствовании подготовки студентов-заочников. Усилился контроль за организацией этой подготовки и ее содержанием. В декабре 1971 г. на должность проректора по заочному обучению был назначен Е.В. Промыслов. В июне 1972 г. был создан самостоятельный заочный факультет во главе с Ю.П. Подгорный, а заочные механический и электрорадиотехнический факуль­теты были преобразованы в дневные фа­культеты во главе с деканами B.C. Стреляевым и Б.П. Самойловым. В августе 1972 г. был произведен набор студентов еще по двум вновь открытым специальностям дневного обучения: « Электронно-вычислитель­ные машины» (0608), «Автоматизи­рованные системы управления» (0646). По этим специальностям началась под­готовка инженеров как мужского, так и женского пола.

Важнейшим событием для инсти­тута как учебно-научного учреждения стало открытие в январе 1973 г. ас­пирантуры для подготовки научно-пе­дагогических кадров по специальнос­тям «Техническая эксплуатация авиа­ционной техники и наземных средств» и «Экономика, организация и плани­рование гражданской авиации».

В октябре 1973 г. вместо должно­сти проректора по учебной и науч­ной работе были введены должности проректора по учебной и проректора по научной работе. На должность проректора по учебной работе был назначен В.Г. Во­робьев на должность проректо­ра по научной работе - Е.В. Промыслов. С 1 сентября 1974 г. в институте началась подготовка инженеров-эко­номистов по специальности «Органи­зация и планирование производства в ГА» (1726). Возглавил эту работу зав. кафедрой экономики и управле­ния производством В.Н. Соловьев

В июне 1975 г. про­ректором по заочному обучению был назначен B.C. Уваров. С 01. 09. 1975 г. в МИИ ГА был организован третий дневной фа­культет - факультет автоматики и вычислительной техники (ФАВТ). Де­каном ФАВТ был избран Н.П. Буканов Особое значение в период станов­ления института уделялось развитию его материальной базы. Во исполне­ние решения коллегии МГА СССР от 10. 02. 1972 г. и приказа министра гражданской авиации № 152 от 18. 04. 1972 г. «Об организации учебно-эксплуатационной базы МИИГА институту были выделены средства на строительство нового учебного здания рядом с су­ществующим.

В постановлении ЦК КПСС и СМ СССР «О мерах по дальнейшему развитию гражданской авиации и авиационной промышлен­ности», принятом в июне 1974 г., предусмотрено строительство для МИИ ГА учебно-лабораторного ком­плекса, общежития для студентов и жилого дома для сотрудников. В те­чение 1973 - 1974 гг. рядом с су­ществующим зданием института по ул. Пулковской, 6а, было построено два новых корпуса института общей площадью 4,2 тыс. кв. м. К концу 1975 г. завершено создание учебно-эк­сплуатационной базы (УЭБ), предназ­наченной для практической подготов­ки студентов на конкретной авиаци­онной технике. Возглавлял эту работу ветеран Аэрофлота, имеющий боль­шой опыт трудовой деятельности в эк­сплуатационных предприятиях, Бо­чаров В.Е. В апреле 1976 г. на УЭБ началась первая аэродромная практика студентов пятого курса МФ и ЭРТФ.

В феврале 1977 г. институт осуществил первый выпуск высококвалифициро­ванных авиаинженеров дневной фор­мы обучения на механическом и элек­трорадиотехническом факультетах. Дипломы с отличием получили ра­ботающие и сегодня в институте Ю.П. Артеменко, А.А. Илюхин, С.К. Грузд­ков. С.В. Кузнецов. Заочный фа­культет окончили в тот год 292 человека, и 96 из них также получили дипломы с отличием. В конце 70-х гг. началась подго­товка инженеров дневной формы обу­чения по двум новым специализа­циям: «Коммерческая эксплуатация международных воздушных линий» (1726), «Техническая эксплуатация АСУ воздушным движением» (0706). На заочном факультете была открыта специальность «Орга­низация и планирование производства в ГА» (1726).

Совершенствовались формы воспи­тательной работы: введена обществен­но-политическая практика студентов, организован факультет общественных профессий, открыт студенческий клуб. Особенно эффективно проводилась в студенческих строительных отрядах, сельскохозяйственных работах, на коммунистических субботниках. Студенты трудились на строительных обьектах аэропортов Шереметьево, Внуково, Домодедово. Быково, завода № 400, Николаевского, Билибинского, Анадырьского. Енисейского, Петропавловского Авиапредприятий[[249]](#footnote-249) Стали работать устный журнал «Эле­рон» и самодеятельный хор. В 1979 г. ЭРТФ был переименован в факультет авиационного и радио­электронного оборудования (ФАиРЭО), который возглавил доцент В.П. Ураев

Дальнейшее развитие получила научно-исследовательская работа. С 1978 г. МГА утвердило для МИИ ГА главные направления научных иссле­дований, что сыграло положительную роль для более четкого планирования НИР, создало благоприятные условия концентрации усилий научных кадров и ресурсов института для реше­ния крупных, перспективных проблем и самых актуальных задач гражданс­кой авиации. С 1 января 1980 г. по главным научным направлениям при ведущих кафедрах института были созданы отраслевые научно-исследо­вательские лаборатории (ОНИЛ). Ка­федры стали основным звеном, обес­печивающим единство учебного и на­учного процессов. Заметный рост произошел в изобретательской и ра­ционализаторской работе. В институте действовало четыре общественных патентных бюро. Стал издаваться сборник «Рационализаторские пред­ложения, используемые в МИИ ГА». За высокие достижения во Всесоюз­ном общественном смотре рационали­заторской и изобретательской рабо­ты Президиум ВЦСПС и МГА СССР в 1976 г. наградил МИИ ГА переходя­щим Красным знаменем.

К концу 70-х гг. на высокий орга­низационный и методический уровень вышли курсы повышения квалифи­кации командно-руководящего соста­ва ГА. За пять лет прошли обучение две группы руководителей территори­альных управлений ГА и одна груп­па директоров заводов ГА, несколько групп работников Центрального ап­парата МГА. Повышению уровня за­нятий на курсах заметно способство­вали выступления с лекциями ответ­ственных работников аппарата МГА: заместителей министра гражданской авиации И.С. Разумовского и С.П. Мамичева; начальников управлений МГА В.А. Ткаченко, В.А. Соломатина, Т.Г. Анодиной, А.А. Морозова, И.Н. Шиш­кова, Т.Н. Темкиной; ведущих специалистов Госплана СССР, препо­давателей Академии народного хозяйства, ученых научных организаций Аэрофлота и МАП.

В 1976 - 1981 гг. продолжилось развитие мате­риальной базы института: построен еще один учебный корпус площадью 3,2 тыс. кв. м на ул. Пулковской; завершено строительство студенческо­го общежития на 840 мест на Фести­вальной улице и жилого 105-квартир-ного дома для преподавателей и со­трудников; велось проектирование нового учебно-лабораторного комплек­са, который планировалось построить на Кронштадтском бульваре; начато проектирование учебно-эксплуатаци­онного комплекса практической подготовки студентов на новой территории — в районе аэропорта «Шереметьево».

С мая 1979 г. обязанности прорек­тора по капитальному строительству были возложены на Ф.Д. Альберти, который все последующие годы воз­главлял это важнейшее для вуза на­правление работы. В июне 1981 г. МИИ ГА отметил свое десятилетие. К этому времени институт имел 4 фа­культета и 27 кафедр. В его стенах работали 285 преподавателей, среди которых 26 докторов и 170 кандида­тов наук, обучались 4400 студентов, из них около 2000 очно. За десять лет своей деятельности институт вы­пустил 3890 инженеров, 80 человек окончили аспирантуру, 22 препода­вателя стали кандидатами наук, 4 преподавателя защитили докторские диссертации. ВАК СССР присвоила 14 преподавателям ученое звание профессора и 50 преподавателям - доцента.

Огромную работу по подбору и вос­питанию кадров института, по руко­водству его различными звеньями в период становления проделали работав­шие тогда проректорами: Воробьев В.Г., Промыслов Е.В., Динеев Ю.Н., Ува­ров B.C., Альберти Ф.Д., Замятин И.Я., Толстыко Н.Е.; деканы Стреляев B.C., Буканов Н.П., Ураев В.П., Коз­лов А.И., Буркин А.П.; начальники отделов и служб Жабин B.C., Рома­нов Л.Г., Вошедченко З.Я., Шкару-пин B.C., Сидельникова Э.И., Покров­ская Г.Е. и многие другие. В институте работали крупные уче­ные: три заслуженных деятеля науки и техники РСФСР (Голубев И.С., Синдеев И.М., Авчинников Б.Е.), три ла­уреата Ленинской премии (Рощин В.Ф., Агаджанов П.А., Уткин А.И.).

Заслугой руководителей выпуска­ющих кафедр, которые возглавляли Смирнов Н.Н., Беляев Б.М., Фро­лов В.П., Воробьев В.Г., Кузнецов А.А., Козлов А.И., Амербаев В.М., Щерба­ков Б.Г., Васильев В.И., Соловьев В.Н., являлось то, что созданные ими пе­дагогические коллективы и учебно-научные лаборатории обеспечивали решение актуальных задач высшего образования и научно-технического прогресса, более полное удовлетворе­ние запросов отрасли в подготовке вы­сококвалифицированных инженерных кадров.

28 февраля 1983 г. ректором МИИ ГА был назначен **Воробьев Владимир Ге­оргиевич**. Реализация планов развития инсти­тута легла в основу работы ректора­та, в состав которого вошли: **Альбер­ти Ф.Д., Васильев В.И., Козлов А.И., Уваров B.C.** Главными задачами пла­на развития вуза стали: повышение качества преподавания и эффектив­ности системы управления учебным процессом, улучшение работы по под­бору кадров и повышению квали­фикации профессорско-преподава­тельского состава, укрепление связей учебного процесса с наукой и произ­водством, создание автоматизирован­ных обучающих систем на базе ЭВМ, освоение новой авиационной техники, широкое внедрение результатов науч­ных исследований в практику. В пе­риод развития института постоянное внимание уделялось подбору и повы­шению квалификации преподавате­лей. В основе этой работы лежали утвержденные советом института «Це­левая комплексная программа «Кад­ры» на период 1986—1990 гг. и до 2000 года», «Положение о ежегодной аттестации профессорско-преподава­тельского состава», «Списки резерва для выдвижения на руководящие и педагогические должности» и другие документы. Принцип сочетания ра­боты опытных и молодых кадров ос­тавался главным и основополагаю­щим. В 80-е гг. на педагогическую работу пришло немало выпускников института, ставших впоследствии кан­дидатами и докторами наук[[250]](#footnote-250).

Активному развитию института способствовала помощь МГА и пред­приятий отрасли в оснащении его учебных подразделений новыми ти­пами самолетов (Ту-154М, Ил-62М, Ил-86 и т.д.), авиационным и радио­электронным оборудованием, вычис­лительной техникой и техническими средствами обучения.

Своевременное пополнение и об­новление средств вычислительной техники позволило постоянно дер­жать на высоком уровне работу по внедрению ЭВМ в учебный процесс. Уже в 1986 г. в институте была создана первая локальная вычисли­тельная сеть. В результате прове­денных в 1983-1987 гг. работ по созданию АСУ в институте были внедрены подсистемы «Зарплата», «Стипендия», «Контроль исполнения документов», «Успеваемость». Опи­раясь на свой опыт, коллектив пре­подавателей МИИ ГА под руковод­ством проректора Васильева В.И. разработал и согласовал с вузами гражданской авиации программу оснащения их средствами вычисли­тельной техники.

На этапе развития вуза особое вни­мание уделялось вопросам управления качеством подготовки инженеров. В 1986-1987 гг. в институте была раз­работана комплексная система управ­ления качеством подготовки специа­листов. В основу этой системы легла совокупность стандартов образовательной деятельности. В стандартах был отражен опыт организации и тех­нологии учебной работы МИИ ГА и других вузов.

С приходом в сентябре 1988 г. на должность проректора по учебно-ме­тодической работе В.В. Криницина работа по уп­равлению качеством подготовки спе­циалистов была скорректирована по своей направленности и содержанию. Она проводилась в направлении раз­работки совокупности критериев оцен­ки качества деятельности учебных подразделений и уровня подготовки студентов по специальностям, внедре­ния новых информационных техно­логий в учебный процесс. Важнейшей задачей в учебной ра­боте института стал переход на мно­гоуровневую подготовку специалис­тов. Были разработаны образователь­но-профессиональные программы подготовки бакалавров и магистров по направлению «Эксплуатация авиа­ционной и космической техники», утвержден перечень программ маги­стерской подготовки.

В 1984 г. на должность проректора по научной работе был назначен А.И. Козлов Были скорректированы главные на­правления научных исследований, которые стали в большей степени от­вечать профилю учебной работы ин­ститута. Существенно улучшилась организация научной деятельности, активизировалась работа отделов на­учно-исследовательского сектора. Уве­личилось количество студентов, уча­ствующих в НИР. С началом внедрения в стране ры­ночных отношений появились новые формы и в научной работе институ­та. Наука становилась основным звеном в цепочке « вуз – производство». Все профелирующие кафедры имели филиалы в авиапредприятиях и на ремонтных заводах. Так например в Домодедовском производственном объединении ГА действовал филиал кафедры экономики и управления производством, на заводе № 400 – филиал кафедры ремонта летательных аппаратов и двигателей, в Главном вычислительном центре – филиал кафедры ЭВМ[[251]](#footnote-251). Уже с 01. 01. 1988 г. научно-исследовательский сектор первым сре­ди вузов страны перешел на полный хозрасчет и самофинансирование, а разработанные им нормативные доку­менты по вузовскому хозрасчету ста­ли использоваться более чем в 100 вузах страны.

За годы развития динамично из­менялась структура вуза. В целях развития и совершенствования учеб­ной и научной работы, улучшения управления деятельностью вуза, со­здания современной материальной базы и решения социально-бытовых вопросов организовывались новые структурные подразделения. В декабре 1982 г. был создан факультет повы­шения квалификации преподавателей учебных заведений гражданской авиа­ции (ФПКП ГА). В январе 1989 г. решением Государственной комиссии при СМ СССР «О дополнительных мерах по повышению качества подго­товки специалистов для народного хозяйства и оборонных отраслей про­мышленности» на базе МИИ ГА со­здано Межотраслевое научно-методи­ческое объединение (МНУМО) «Кад­ры».

Председателем совета МНУМО «Кадры» по положению являлся пер­вый заместитель председателя Госу­дарственного комитета по народному образованию. Первым председателем совета МНУМО «Кадры» стал доктор технических наук, профессор Ф. И. Перегудов В состав совета вошли руководящие работники 17 министерств и ведомств страны, 50 ректоров вузов, 8 дирек­торов НИИ, 15 проректоров, деканов и ведущих ученых ряда вузов и НИИ.

В 1985 г. осуществлена структур­ная реорганизация ФАВТ и ФАиРЭО, в результате которой были созданы два новых факультета: факультет авиационного оборудования (ФАО), деканом которого был избран. И.К. Кадышев и фа­культет радиоэлектронного оборудо­вания и вычислительной техники (ФРЭОиВТ), который возглавил В.В. Криницин

В 1986 г. очередной выпуск института был юбилейным - десятым по счету. В июле этого года был создан факультет по переподготовке руководящих кад­ров для работы в представительствах Аэрофлота за рубежом. В состав фа­культета вошли: кафедра международ­ных воздушных сообщений, кафедра языковой подготовки загранкадров, курсы повышения квалификации для внешнеэкономической деятельности, отраслевая научно-исследовательская лаборатория. Возглавил факультет и кафедру международных воздушных сообщений канд. техн. наук, доц. (ныне докт. экон. наук, проф.) Арта­монов Б.В. К работе на факультете привлекались руководящие работ­ники МГА, сотрудники ЦУМВС, ГосНИИГА, СЭВ, МВС, преподавате­ли АНХ и МГИМО. Студентов МИИ ГА от других вузов отличала дисциплина в поведении и единая форма, как необходимые условия обеспечения безопасности полетов[[252]](#footnote-252). Будущее института в этот период определялось эффективностью работы учебно – научно – производственных комплексов. Которые объединяли кафедры вузов, эксплуатационные и ремонтные авиаподразделения, отделы и лаборатории научно – исследовательских институтов отрасли. Целевая подготовка инженеров для ведущих авиакомпаний должна была стимулировать поставку в институт новых типов самолетов: Ту -204, Ил-96-300 централизованная поставка которых стала проблемной[[253]](#footnote-253).

Успехи в развитии вуза в значи­тельной степени связаны с укрепле­нием его материальной базы. Первая очередь нового учебно-лабораторного комплекса (УЛК) института была вве­дена в эксплуатацию в 1987 г., а пол­ностью строительство завершилось в 1989 г. Он расположен на террито­рии 18 га в садово-парковой зоне Москвы в окружении системы Голо­винских прудов. В корпусах, общая площадь которых 37 тыс.кв.м, раз­местились просторные аудитории и лаборатории, дисплейные классы, оборудованные современной вычисли­тельной техникой, библиотека с хра­нилищем на 800 тыс. книг, оснащен­ная компьютерной информационно-поисковой системой. В УЛК имелись: киноконцертный зал на 600 мест, оборудованный современной кино- и видеопроекционной аппаратурой; многофункциональный спортивно-оздоровительный комплекс для занятий баскетболом, волейбо­лом, теннисом, художественной и ат­летической гимнастикой, тяжелой атлетикой и борьбой. Универ­ситетский стадионо в который входили: футбольное поле с беговыми до­рожками и легкоатлетическими сек­торами, гимнастическая площадка, теннисные корты, хоккейный стади­он, лыжная трасса.

Одновременно со строительством УЭК проводилась большая работа по оснащению структурных подразделе­ний, таких как учебные базы АТБ и ЭРТОС и других. Значитель­ный вклад в развитие УЭК внесли начальник УЭК М.Л. Олин, началь­ник учебной АТБ B.C. Шкарупин на­чальник учебной базы ЭРТОС С.В. Будкин. В 1990-1991 г. 55 % выпускников получили по оценкам авиационных предприятий высокий уровень подготовки, 51.1 % получили повышение по работе, 36,2 были поощрены[[254]](#footnote-254). За двадцатилетний период был пройден сложный и напря­женный путь от зарождающегося ин­ститута до технического университета[[255]](#footnote-255).

**Ульяновский центр высшей летной подготовки гражданской авиации.** Совет Министров СССР своим постановлением от 27 июня 1947 г. №2243-616/с разрешил ГУГВФ ре­организовать Летный центр и Курсы высшей летной подготовки в Школу высшей летной подготовки ГВФ с 6-месячным сроком обучения для под­готовки командиров отрядов, ко­мандиров многомоторных самолетов, бортмехаников, бортрадистов и дис­петчеров. А на­чальник ГУГВФ маршал авиации Ф.А. Астахов г. издал приказ 0т 27. 09.1947 «О создании Школы высшей летной подготовки и перебазировании КВЛП и Летного центра в город Бугуруслан Оренбургской области». Начальником школы был назначен Титов B.C., а его заместителем по летной подготовке - П.П. Малышкин [[256]](#footnote-256)1

Начальник ГУГВФ маршал авиации С.Ф. Жаворонков 12. 12. 1949 г. подписал приказ № 0256, в котором обязал назначенную комиссию выбрать участок для строительства базового аэродрома для Школы высшей летной подготовки ГВФ в Ульяновске.

И весной 1950 г. в Ульяновск при­ехали преподаватели учебно-летного отдела, а затем перебазировались на­земные службы и летные отряды. В 1947 году общий выпуск специалистов школой ГВФ составил 10590 человек против 3611 в 1946г.

Главным зданием Ульяновской ШВЛП стало то, которое находилось на перекрестке улиц Пищевиков (ныне Гагарина) и Ярмарочной (ныне Можайского). Здесь размещалась небольшая воинс­кая часть, а во дворе находились вспо­могательные постройки. Это здание было построено в XIX веке, и в нем раньше размещалась Симбирская го­родская богадельня. И вот в этом кра­сивом здании из красного кирпича разместились учебный отдел, штабы двух перелетевших первыми отрядов, начальник школы и его заместители. Командиром одного из летных отря­дов вместо Короткова А.Н. вскоре стал Краснов Л.К.

Руководство области и города вы­делили школе 900 га земли, засеян­ной пшеницей, под основной аэро­дром. Школе был передан и бывший военный аэродром Солдатская Ташла с короткой, но бетонированной взлет­но-посадочной полосой. Использо­вался и аэродром ДОСААФ на грун­товом поле, находившийся в районе центральной проходной нынешнего Ульяновского автозавода. В это время было построено два жилых дома и жилой поселок в райо­не аэродрома.

Новым начальником УШВЛП с 1953 г. стал Шубин К.И. Родился он в 1901 г., в авиацию пришел лишь в 1927 г. Был слушателем Военно-теоретической школы летчиков ВВС в Ленинграде и 1-й Качинской военной школы летчиков и летнабов, служил в Кировобаде, Чугуевском и во 2-м Чкаловском военных училищах. В одной из автобиографий Шу­бин писал: «В феврале 1937 года приказом наркома был назначен ко­мандиром эскадрильи для подготов­ки летчиков-истребителей республи­канской Испании». С 1942 по 1949 гг. Шубин - полковник ВВС яв­лялся начальником Армавирской во­енной авиационной школы, с июня 1949 г. — начальником Армавирско­го военного авиационного училища летчиков. Перед назначением началь­ником Ульяновской ШВЛП работал начальником 9-й военной авиашко­лы первоначального обучения летчи­ков.

В 1950 г. в УШВЛП не было ни одного летчика и ни од­ного инженера с высшим техническим образованием, и лишь один ин­женер (И.Н. Соболев) учился заочно в Киевском институте ГВФ. Вскоре из Краснокутского летного училища был переведен в Ульяновск и назна­чен главным инженером ШВЛП Е.Н. Федоров окончивший Ленинград­ский институт гражданской авиации. В этой должности он проработал до 1963 г., успешно решая с руковод­ством ШВЛП вопросы строительства и освоения новой техники. По мно­гим проблемам приходилось регуляр­но входить в контакт с начальником ГУГВФ С.Ф. Жаворонковым и мини­стром ГА СССР Е.Ф. Логиновым

В 1953 г. развернулись работы по капитальному строительству базово­го аэродрома в Баратаевке. Здесь было возведено здание командно-диспетчер­ского пункта (КДП) и радиобюро.

В 1955 г. Ульяновская ШВЛП по­лучила новый самолет Ил-14, были установ­лены курсовые и глиссадные маяки, а в конце 50-х гг. - диспетчерский ра­диолокатор ДРЛ-4.

До 1958 г. Школа высшей летной подготовки обучала экипажи на са­молетах Ли-2, Ил-12 и Ил-14, но за­тем стали поступать новые самолеты: Ил-18 и Ан-10 с газотурбинными дви­гателями. Но поскольку в Ульяновс­ке еще не было бетонной ВПП, слу­шатели УШВЛП проходили летное обучение на этих самолетах в Баку, Ростове, Куйбышеве, Алма-Ате, Ташкенте, Киеве и других аэропортах Советского Союза. Только к 1962 г. в Ульяновске была построена ВПП длиною 2500 м и шириной 60 м, зда­ния КДП, АТБ, первое здание аэро­вокзала.

До 1963 г. инженерно-технический состав ШВЛП входил в состав лет­ных отрядов. Затем ИТС был выве­ден из состава отрядов и была со­здана самостоятельная структурная единица — инженерно-авиационная служба (ИАС). С 1963 по 1970 гг. ИАС возглав­лял И.Н. Соболев, являясь замести­телем начальника ШВЛП - главным инженером. Это был период интен­сивного освоения новой техники: в 1958 г. начали поступать самолеты Ил-18, в 1959 г. - самолеты Ан-10, в 1962 г. - Ту-124, в 1965 г. - Ан-24 и Ан-12. Широкое признание получил само­лет Ил-18, и на нем успешно обуча­лись экипажи из ГДР, ПНР, ЧССР, НРБ, ВНР, МНР, КНДР и Кубы. Поскольку в Ульяновске еще не было бетонной ВПП, в апреле 1957 г. в Новосибирске был создан Летный учебно-тренировочный центр (ЛУТЦ). На него возлагались задачи, которые до этого решала отдельная учебная авиаэскадрилья в аэропорту Внуко­во. Центру были переданы самолеты Ту-104 и основное учебно-лабора­торное оборудование. Начальником ЛУТЦ был назначен П.П. Малышкин.

Пилоты, штурманы, бортмехани­ки и бортрадисты УШВЛП переучи­вались в Новосибирске, а затем сами начинали переучивать экипажи само­лета Ту-104 со всего Советского Со­юза. В это же время в Москве осва­ивали самолет Ту-124 пилоты И.И. Мищен­ко и В.М. Герасимов. штурма­ны В.И. Ситников, и А.А. Стешкин, бортмеханики Н.С. Орлов и В.П. Нюхти­лин. В Москве они обучали слу­шателей.

В 1960 г. ЛУТЦ был подчинен Ульяновской ШВЛП, хотя и продол­жал работать в Новосибирске, но его начальником был назначен М.А. Банный., окончивший к этому вре­мени Ленинградское высшее авиаци­онное училище. После прихода Банного к ру­ководству ЛУТЦ стал именоваться учебным отрядом реактивных са­молетов (УОРС). Появилась новая программа подготовки слушателей-пи­лотов. В 1961 г. М.А. Банный. был на­значен начальником УШВЛП, а его заместителем по летной подготовке - А.И. Охонский. ЛУТЦ, впоследствии УОРС, про­существовал шесть лет, а затем слил­ся с Ульяновской ШВЛП.

В 1965 г. М.А. Банный был на­значен начальником летной службы Министерства гражданской авиации, а начальником Ульяновской ШВЛП стал А.И. Охонский, его заместите­лями по политчасти - А.Т. Потапов, по летной подготовке - И.А. Таращан. В конце 60-х гг. УШВЛП получи­ла новые турбореактивные самолеты Ту-134 и Ил-62, на которых и нача­лось обучение слушателей. Но массо­вым самолетом в Аэрофлоте вскоре стал лайнер Ту-154: он был получен Ульяновской ШВЛП в 1972 г. В 1963 г. Ульяновская ШВЛП впервые в истории гражданской авиа­ции создает службу эксплуатации авиатренажеров. Были установлены комплексные тренажеры самолетов Ил-14, Ту-104, Ил-18. Первым инст­руктором тренажерной службы был М.Ф. Тренин.

С 1958 г. в Ульяновской ШВЛП была организована специальная под­готовка диспетчеров службы движе­ния ГА. В 1959 г. состоялся первый выпуск диспетчеров службы движения с одногодичным сроком обучения, по случаю которого начальник ГУГВФ Е.Ф. Логинов направил телеграмму, которой поздравил руководителей и весь личный состав УШВЛП с этим знаменательным событием. С 1959 г. в УШВЛП была начата подготовка диспетчеров службы дви­жения ГА с двухгодичным сроком обу­чения. Первый выпуск состоялся в 1961 г. Однако эти курсы просуще­ствовали до 1972 г., после чего они были переведены в Ригу. Преподаватели теоретических дис­циплин в Батайске еще не были объе­динены структурно, это произошло лишь в Минеральных Водах, и уже здесь учебный отдел возглавил В.А. Береж­ной Его заместителем был Е.И. Гельфанд, который позже, уже в Ульяновске, стал начальником учеб­ного отдела. Его сменил В.К. Брагин

В конце 60-х гг. был создан учебно-летный отдел (У Л О), который перешел в новый учебный корпус, построенный на улице Гагарина. Начальником УЛО был назначен опытный преподаватель Н.Е. Ковалев Собственными силами работники УЛО создавали макеты, действующие стенды, плакаты, схемы. действующие стенды по радиооборудованию Ил-18, Ан-12 и Ту-104. Под руководством A.M. Генделевича была смонтиро­вана электрифицированная кабина Ил-18Д и стенды по запуску двигате­лей, противообледенительных систем и системы пожаротушения.

В 1970 г. заместителем начальника ШВЛП по инженерно-авиационной службе — начальником АТБ был на­значен В.Б. Миренков Именно в это время происходит реорганизация на­званной службы (ИАС), и ее руководи­тель начинает отвечать за техническую сторону обучения слушателей. И все же главной задачей ИАС оставалась своевременная и качественная подго­товка воздушных судов к полетам. В числе первых среди управлений ГА в Ульяновске была смонтирована модернизированная система посадки СП-50М, г. группа специ­алистов из Чехословакии 23. 10. 1967 предъявила к сдаче в эксплуатацию посадочный радиолокатор фирмы «Теаца» РП-2Е. В 1973 г., когда Аэрофлоту исполни­лось 50 лет За большие заслуги в развитии воздушного транспорта, значительный вклад в выполнение планов по подго­товке высококвалифицированных лет­ных кадров и освоение новой техни­ки указом Президиума Верховного Совета СССР УШВЛП была награж­дена орденом Ленина.

Эксплуатация и обслуживание но­вой сложной техники выдвигали по­вышенные требования к подготовке кадров. Нужна была качественно но­вая учебная база, оснащенная современным лабораторным оборудованием, новейшими средствами обучения, про­цедурными и комплексными тренаже­рами. Нужна была взлетно-посадоч­ная полоса, позволяющая взлетать ипроизводить посадки любым современ­ным широкофюзеляжным лайнерам с большой грузоподъемностью. Создавать такую базу в каждой из стран — членов СЭВ было бы слишком сложно технически и дорого с экономической точки зрения. Поэто­му и возникла идея создания единого центра.

В декабре 1974 г. НРБ, ВНР, ГДР, МНР, ПНР, Куба, ЧССР и СССР под­писали Генеральное соглашение о со­трудничестве по созданию Центра со­вместного обучения летного, техни­ческого и диспетчерского персонала гражданской авиации в СССР на базе Школы высшей летной под­готовки. Предполагалось, что центр будет еже­годно готовить такое число специа­листов, которое полностью обеспечит потребности стран — участниц согла­шения на ближайшие 20 лет.

В феврале 1975 г. на совместном совещании председателем оргкомитета по ­строительству центра между улицами Орлова, Ост­ровского, Можайского и Гагарина был назначен начальник Управления учеб­ных заведений МГА Назаров А.И. Первая очередь включала строительство (на кооперативных началах стран-участ­ниц) зданий для учебно-лабораторного и тренажерного комплексов, гостини­цы на 700 мест. Вторая очередь пред­полагала возведение клубно-спортивного комплекса, бассейна, поликли­ники и других объектов.

В июле 1977 г. начальником ШВЛП был назначен Муштатов П.П., на ко­торого и выпала основная тяжесть строительства. Центр ГА стран — членов СЭВ строился семь лет. Была проделана многообразная и напря­женная работа, которую вели заместители начальника ШВЛП - по на­земным службам Шеин Е.В. и по капитальному строительству Пичугин Л.А., начальник ОКСа Корчин Ю.М.В 1978 г. ВПП была значительно удлинена и утолщена. Ее размеры со­ставляли 3826 м х 60 м.

Важнейшие объекты Центра были построены к февралю 1983 г. А еще в начале 1974 г. по инициа­тиве первого заместителя министра гражданской авиации СССР Катрича Н.А. было принято решение о со­здании при Ульяновской ШВЛП учебно-методического центра (УМЦ), специалисты которого стали участвовать в разработке летно-технических требований к бу­дущим самолетам, работать в мест­ных комиссиях, принимать участие в заводских и эксплуатационных испы­таниях.

Официально УМЦ был создан при ШВЛП приказом Министра ГА СССР от 29 ноября 1974 г. № 238. Его ру­ководителем был назначен Рахма­нов Ю.А., но вскоре его сменил Лепешков Г.С. На должность началь­ника летно-методического отдела (ЛМО) был принят Никулин Н.Ф., а заслуженный пилот СССР Сидорен­ко Н.А. возглавил отдел организации летной работы и управления воздуш­ным движением. С 1977 по 1984 гг. УМЦ возглав­лял Никулин Н.Ф. Позже заметный вклад в деятель­ность УМЦ внесли начальник ЛМО Ченцов А.А., его заместитель, а впос­ледствии и руководитель, возгла­вивший этот отдел, Грачев B.C., за­меститель начальника по летно-методической работе Павлов Н.В., начальник группы Зобенс А.Я., пи­лоты-инспекторы Копысов В.Х., Грибенко М.В., Соловьев А.П., Соломатин В.Ф.

В 1984 г. УМЦ возглавил Кармалеев Б.А., впоследствии — кандидат технических наук. В том же году УМЦ был преобразован в летно-методический центр (ЛМЦ) и стал рабочим ор­ганом МГА. Указом Президиума В С СССР от 20 сентября 1985 г. Центр ГА стран-членов СЭВ на­гражден орденом Дружбы народов. Так было ознаменовано 50-летие учеб­ного заведения. А за заслуги в деле подготовки кадров для гражданской авиации Республики Куба Центр ГА стран - членов СЭВ был удостоен высшей награды этой страны - орденом «Солидарность».

В 1985 г. начальником Центра ГА стран - членов СЭВ был назначен Ржевский В.М. Его заместителем по летной подготовке стал Наторнюк В.И., заместителем по полити­ко-воспитательной работе -Дельдюжов В.П., наработавший большой опыт политработника в Кировоград­ском летно-штурманском училище, за­местителем по летно-методической ра­боте - Кармалеев Б.А., по капиталь­ному строительству - Пичугин Л.А., по учебной работе - Ковалев Н.Е.

Главной задачей становится под­готовка экипажей на новые лайнеры: Ил-86, Ил-62, Ил-76 и Як-42. Имен­но в 1985 г. резко возросло количе­ство слушателей из разных стран: Сирии, Ливии, ГДР, КНР, ЧССР, ПНР, НРБ, КНДР, ВНР, Кубы, Ру­мынии, а в 1986 г. — из Эфиопии и Афганистана.

В 1988 г. решением МГА на базе Центра ГА стран — членов СЭВ был создан головной институт повышения квалификации и переподготовки авиа­специалистов. В 1989 г. по курсу «Специалист по организации воздушного движения — диспетчер» занималась большая груп­па из стран Азии, Африки и Латинс­кой Америки, всего — из двадцати государств. Преподавание в учебных классах велось с широким использо­ванием современной видео- и телеви­зионной техники, дисплейного обору­дования. Практическую подготовку зарубежные специалисты в полном объеме получили на аэродроме Цент­ра ГА стран - членов СЭВ.

После монтажа комплексных тре­нажеров в новом специальном здании инструкторский состав раз­делили на группы в зависимости от специальности: Так, группу пилотов-инструкторов возгла­вил Плотников Г.Г., группу штурма­нов-инструкторов - Фердман Г.Н., группу бортмехаников-инструкторов - Пиковский Б.С.

Еще в 1977 г. руководителем тре­нажерного комплекса стал Таращан И.А., его заместителем - Горба­чев Н.А. Во многом благодаря их инициативе и настойчивости были из­готовлены и поставлены в Центр ГА стран - членов СЭВ специализиро­ванные и процедурные тренажеры.

3 января 1988 г. по инициативе Яценко Н.И., бывшего штурмана-инструктора, а затем старшего пре­подавателя при Центре ГА стран - членов СЭВ был создан Клуб друзей Сент-Экзюпери. Тогда членов клуба было 30 человек. Заседания прово­дились ежемесячно, поскольку пер­воочередной его задачей было изуче­ние жизни и пропаганда творчества Антуана де Сент-Экзюпери. Но позже (в 1998 г.) клуб был пре­образован в международный, и в этой связи число его членов увеличилось до 90, и они живут в восьми странах мира: в России, Франции, Украине, Белоруссии, Казахстане, Латвии, США и Израиле.

Клуб поддерживает связи с Ассо­циацией друзей Сент-Экзюпери в Па­риже, со всеми родственниками писа­теля-гуманиста. В связи с развалом Советского Со­юза высшие летные училища граждан­ской авиации — Кировоградское на Украине и Актюбинское в Казахста­не оказались за пределами России. В этой связи и возникла проблема под­готовки летного состава с высшим об­разованием для авиапредприятий РФ.

После длительной подготовительной работы было издано распоряжение Правительства Российской Федера­ции от 23 октября 1992 г. № 1931-р «О создании Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации», а затем последовал и при­каз Министерства транспорта РФ от 18 декабря 1992 г. № 100 «Об орга­низации Ульяновского высшего авиа­ционного училища гражданской авиа­ции Минтранса России».

**1.3. Освоение новых профессий в средних учебных учреждениях МГА в европейской части РСФСР**.

**Егорьевское авиационное техническое училище гражданской авиации.** В Российском Государственном военном архиве есть дело о военной школе Красного воздушного флота в г. Ленинграде, где сообщается, что народная социалистическая школа в г. Гатчина была создана 01.03.18 г. путем преобразования существующей до этого Гатчинской авиационной военной школы старой армии. В июле – августе 1918 года, при наступлении германских войск на Петроград, школа переехала в г. Егорьевск Московской области, а 6 ноября 1918 года стала именоваться Егорьевской школой авиации рабочего и крестьянского красного воздушного флота (РККВФ) РСФСР. С 1921 – 1923 гг. она называлась Теоретической школой авиации РККВФ РСФСР в г. Егорьевске, затем военной школой КВФ в г. Егорьевске. На основании приказа революционного совета ССР №224/25 от 16.06.24г. и приказа начальника ВВС №599 от 30.08.24 г. школа была переведена в Ленинград и соединена с переведенным туда же Киевским военным училищем КВФ[[257]](#footnote-257). Личный состав и курсанты Гатчинской авиационной школы первыми осваивали территорию Троицкого Мариинского Монастыря в г. Егорьевске, на которой до настоящего времени курсанты авиаторы приобщаются к духовным и нравственным ценностям вместе с православной религиозной организацией.[[258]](#footnote-258)

В Гатчине существовало так же военная воздухоплавательная школа им. Авиахима Северо-западной области. Открытая 1 апреля 1918 года на базе существовавшей до революции воздухоплавательной офицерской школы. Приказом РВС республики от 1 марта 1919 года №431 она была реорганизована в Петроградские воздухоплавательные курсы со сроком обучения 1 год. Согласно приказу РВС республики 02.07.20г. №1192 курсы были реорганизованы в Высшую военную воздухоплавательную школу подшефную ОДВФ северо-западной области. С 1 ноября 1925 года школе присвоено имя Авиахима, а с 1 августа 1926 года школа была расформирована.[[259]](#footnote-259) Мы прослеживаем завершение деятельности двух родственных школ авиации и воздухоплавания, которые вышли из офицерской воздухоплавательной школы созданной в 1910 году путем преобразований из Санкт-Петербургского учебного воздухоплавательного парка военного ведомства. Основателем и начальником парка с 16. 02. 1885 г. до 1918 г. был Кованько А. М.[[260]](#footnote-260)

**Александр Матвеевич Кованько** родился 16. 03. 1856 г. в г. Санкт – Петербурге в семье горного инженера Матвея Ивановича и домашней учительницы Софьи Александровны. Второй ребенок среди девятерых детей получил домашнее и классическое гимназическое образование. Был высокообразованным с феноменальной памятью человеком, знал около десяти иностранных языков. Воздухоплавание было основной целью его жизни, поэтому не случайно 22. 04. 1887 г. кадровая команда военных воздухоплавателей, под руководством поручика Кованько А.М., была переименована в учебный воздухоплавательный парк.[[261]](#footnote-261)2

В словаре В.И. Даля термин «воздухоплавание» означает искусство подыматься в воздух и плавать в нём на воздушном шаре[[262]](#footnote-262), то есть в конце xix века слова «авиация» не существовало, «самолётом», как производной от слова самокат, обозначали разного рода устройство, которому приписывалось быстрое движение от себя, например паром движимый течением воды.[[263]](#footnote-263) В начале XX века при развитии авиации, термин «воздухоплавание» обозначал так же летание на аппаратах тяжелее воздуха (аэропланах, планерах, винтокрыл и др.).[[264]](#footnote-264)

В первый год своего существования учебный кадровый воздухоплавательный парк подготовил и выполнил 50 подъемов привязного Шара на высоту до 450 метров и 5 свободных полётов. Кроме повышения профессионального мастерства в учебном парке было обучено 7 офицеров и 44 нижних чина. В течение первых лет его персонал много внимания уделял производству шаров, их принадлежностей, обслуживающей техники и машин, расширению познаний о метрологии, химических свойствах света, применении фотографии. [[265]](#footnote-265)

Исходя из отчетов о деятельности учебного воздухоплавательного парка и нового положения, в мирное время это учебное подразделение выполняло гражданские задачи. Его постоянный штат состоял из 6 офицеров, инженерного чиновника и 88 человек нижних чинов. [[266]](#footnote-266)

За пять мирных лет существования кадровой команды военных воздухоплавателей был выполнен значительный объем работы по освоению воздушного пространства и подготовке специалистов. Примечательно, что при реорганизации 19 мая 1890 года учебного кадрового воздухоплавательного парка, в названии последнего исчезло слово «Кадровый». С этого момента и до 1910 года он стал именоваться Учебный воздухоплавательный парк (УВП). Для успешной реализации новых задач УВП располагал специальными мастерскими для изготовления, ремонта воздушных шаров, метеорологической и голубиной станциями, фотографическим павильоном, лабораторией и другими подсобными предприятиями как для проведения опытных, так и исследовательских работ в области воздухоплавания.

Учебные занятия проводили опытные преподаватели: историю воздухоплавания читал слушателям Кованько А.М.; метеорологию –Поморцев М.М.; материальную часть - Утешев Н. И.; практические занятия проводил Семковский В.А.. Позже были введены новые дисциплины: техническая химия, основы высшей математики, применение воздухоплавания в научных целях и др. Слушателей готовили к научной, конструкторской и изобретательской работе.[[267]](#footnote-267)

Летние занятия, кроме практического обучения чинов парка воздухоплавательной службе во все периоды, заключались в занятиях на метеорологической станции, в производстве подъемов на привязанных и свободных шарах, а также в производстве фотографирования местности и наблюдений с шаров как для целей военных, так и метеорологии. Метеорологические наблюдения с предсказанием погоды велись ежедневно согласно указаний инструкции Академии наук. Полеты производились в течение всего лета, перед полетами определялись направления и скорости облаков. При полетах брались почтовые голуби. К отчету прилагались: таблица свободных полетов, барограммы различных элементов, наблюдаемых при полетах, и карта. Отчет о занятиях офицеров переменного состава оформлялся особо.[[268]](#footnote-268)

В послужном списке руководителя учебного воздухоплавательного парка есть и такие записи: «вместе с батальоном пересёк границу Империи 1904 года сентября 29. Прибыл на театр военных действий 5 октября 1904 года». Личный состав 1-го Восточно – Сибирского полевого воздухоплавательного батальона вёл разведку, корректировали огонь артиллерийских батарей. Совершая подъёмы на шарах, воздухоплаватели с высоты 650 метров осматривали до 10 км в глубину многие закрытые цели и передислокации вражеских войск. Подвергаясь интенсивному артиллерийскому обстрелу со стороны японцев воздухоплаватели своевременно сообщали данные командованию. С 13 февраля по 4 марта А.М. Кованько командовал отдельным сводным полком резерва главнокомандующего в бою под г. Мукденом. Его воздухоплаватели заслужили 15 Георгиевских крестов, все офицеры батальона были представлены к наградам. Полковник Кованько был награжден золотым оружием с надписью «За храбрость». [[269]](#footnote-269)

Кованько А.М. 31. 12. 1905 г. вновь вступил в должность командира Учебного воздухоплавательного парка. Первый дирижабль в России, построенный в УВП по проекту штабс - капитана Шабского вступил в строй 28 августа 1908 года, он стал «Учебной Партой» для воздухоплавателей. «11 марта 1909 года командир УВП генерал Кованько совершил 67-й свободный полет на воздушном шаре. Но на смену воздушным аппаратам легче воздуха стремительно взрывалась авиация. Главное инженерное управление 12. 12.1908 г. в военный совет направило прошение о разрешении использовать около 100 тысячи рублей от экономии на аэростатах для постройки в Учебном воздухоплавательном парке пяти самолетов, а также на приобретение авиационных моторов и одного самолета Вуазен за границей. [[270]](#footnote-270)

Тем временем, в Учебный воздухоплавательный парк, поступил первый аэроплан Райта, а в начале мая на коломяжском ипподроме во время авиационной недели, было разрешено поручику Рудневу и 5 нижним чинам знакомиться с летательным аппаратом и организацией состязаний. В полетах принимал участие первый летный инструктор УВП – Н.Е. Попов – журналист про профессии, представлял общество «Ариэль». Он добился лучших результатов из шести участников (пять иностранцы) по высоте (600 м) и продолжительности полета (свыше 2 часов).[[271]](#footnote-271)

1910 год принято считать основным в зарождении авиационных обществ, авиационного образования и авиации в целом.[[272]](#footnote-272) Военный совет 02. 03. 1910 г. принял решение о переформировании учебного воздухоплавательного парка в Офицерскую воздухоплавательную школу для решения трех основных задач:

- подготовки специалистов для службы в частях;

- производства опытов и проверок на практике открытий и изобретений по воздухоплавательному делу;

- хранения запасов специального воздухоплавательного имущества, которым снабжаются воздухоплавательные части.

Говоря современным языком при главном инженерном управлении Российской армии была создана необычная школа, а вертикально- интегрированный образовательно-имущественный комплекс, включающий также головные структуры: учебный комитет для обсуждения вопросов по учебной части; мастерскую для сборки, ремонта и снаряжения специальных имуществ; испытательную станцию; центральный воздухоплавательный склад для пополнения инженерного имущества во всех воздухоплавательных частях; фотографический павильон воздухоплавательный музей; метеорологическую станцию[[273]](#footnote-273).

Генерал-майор Кованько А.М., начальник офицерской школы, пользовался правами начальника дивизии в непосредственном подчинении у которого находилось по штатному расписанию 77 различных чинов не считая личного состава батальона и прикомандированных учащихся. Несомненно, это были грамотные специалисты и патриоты своей Родины. Школа стала центром разработки нормативной базы воздушного флота, многих технических внедрений; координации деятельности студенческих кружков и общественных организаций по воздухоплаванию, учреждаемых в высших учебных заведениях на основании положения Совета Министров утвержденного 11 июня 1907 года[[274]](#footnote-274).

Начальник и офицерский состав школы числились в списках батальона и носили особую форму. Штаб-офицеры постоянного состава могли быть представлены начальником школы к зачислению в кандидаты командиров частей инженерных войск. Постоянный состав нижних членов комплектовался новобранцами знающих портняжное, сеточное, веревочное, слесарное, кузнечное, медицинское, машинное, моторное мастерство и фотографию этих высокопрофессиональных людей готовили к унтер-офицерскому званию при воздухоплавательном батальоне в воздухоплавательном, моторном и механическом классах.

Переменный состав батальона составляли нижние чины командированные до 1 апреля воздухоплавательными частями для обучения работам с новейшими приборами и аппаратами воздухоплавательного дела и способами выполнения различных видов работ воздухоплавательной службы. За четыре месяца обучения учащиеся курсов переподготовки обязаны были освоить специальности:

1-шаровой и сетевой, 1- газодобыватель, 1- моторист, поэтому они должны успешно окончить курс воздухоплавательной школы своей части, при хорошем поведении и таких сроков службы, чтобы не менее года службы оставалось после временной командировки на обучение.

Прикомандированный в УВП поручик Горшков Г.Г. 14. 05. 1910 г. доложил командиру парка Кованько А.М. о готовности аэродрома в Гатчине к полетам. Конкретно были выполнены работы по уборке камней, засыпке ям, ограждению трех сараев колючей проволокой и заявлено требование о выделении минимум трех огнетушителей. На аэродроме в Гатчине под С.-Петербургом находилось 10 самолетов, в специальном классе второго года обучения состояло 10 офицеров и 20 нижних чинов, из числа наиболее способных и завершивших обучение в общем классе.[[275]](#footnote-275) Восьмого октября в школу было зачислено 34 офицера, срок их обучения увеличился на 2 месяца по сравнению с УВП. Осенью команда ОВШ состоящая из 4-х обер - офицеров и 50 нижних чинов обеспечила подготовку и проведение всероссийского праздника воздухоплавания на Коломяжском аэродроме в Санкт - Петербурге, кроме того 4 офицера школы участвовали в состязаниях на аэропланах, причем в неблагоприятных метеоусловиях.

По распоряжению Главного инженерного управления при школе был образован временный авиационный отдел, состоящий из 3-х офицеров и необходимого числа нижних чинов для обслуживания моторов и аэропланов. Отдел располагал двумя аэродромами: один временный в Гатчине, на военном поле, а второй – еще с незаконченной постройкой на Корпусном шоссе - близ школы. Отдел имел пять аэропланов, четыре из них были приобретены за границей, а один построен на русских заводах, и, кроме того строились офицерами школы семь аэропланов.

За отчетный период времени отдел принимал участие в испытании и приемке аэроплана «Авиатик». Затем в период по I-е ноября отдел обучал на аэродроме в Гатчине офицеров школы и переменного состава обращению с аэропланами и моторами, мелкому ремонту аэропланов в качестве наблюдателей, а два из них подготовлены к предварительным приемам по управлению аэропланами. После 1 ноября полеты были прекращены, и отдел приступил к ремонту аэропланов и моторов, изготовлению необходимых запасных частей к ним, а также к подготовке мотористов для регулировки и ремонта аппаратов.[[276]](#footnote-276)

В приказе №29 от 01. 04. 1911 г. «О порядке несения службы на аэродроме временного авиационного отдела школы», сообщалось, что с этого дня отдел приступил к производству практических занятий с аэропланами на которых до 1 июня 1911 года предстояла сборка аппаратов и осуществление полетов с обучающимися офицерами на аэродроме в Гатчине, а также продолжение работы в мастерских и ремонт аэропланов на аэродроме. Начальник школы Кованько А.М. потребовал от штабс-капитана Горшкова Г. Г. - исполняющего обязанности заведующего временным авиационным отделом: - усиление охраны аэродрома под руководством офицера, установить метеорологическую вышку и организовать ежедневные наблюдения за скоростью и направлением ветра на разных высотах; - выработать правила полетов на аэродроме; составить инструкции офицерам в том числе обучающим, обучающимся и переменного состава; - ежедневно вести журнал полетов, подробные выписки по каждому полету сообщать в канцелярию школы до 12 часов следующего дня; - организовать скорую медицинскую помощь; - дежурство во время полетов врачей; - обо всех чрезвычайных происшествиях докладывать немедленно и по понедельникам в ходе личного доклада о текущих делах.[[277]](#footnote-277)

В школе были выработаны правила безопасного полета в воздушном пространстве, например при обгоне необходимо было держаться правой стороны взлетной полосы на расстоянии более 100 метров и не менее 50 метров на высоте, тоже при встречных курсах.

Значение авиационного и воздухоплавательного дела к середине 1911 года возросло, что потребовало упорядочение управления военным ведомством. На 1912 год планирование развития воздухоплавания и авиации, а так же сметы расходов на эти цены, которая была утверждена Главному инженерному управлению.

Из рапорта А.Н. Кованько в адрес Н.Ф. Александрову от 01. 11. 1911 г. №3181, известно о первом пробном полете на самолете построенным в офицерской воздухоплавательной школе. На средства офицеров переменного состава 1909-1910 годы и на достройку которого было отпущено Главным инженерным управлением 1000 рублей. Штабс-капитан Дацкевич в течение 6 минут совершил два круга на высоте 10 метров со скоростью 80 км в час, аппарат прекрасно слушался руки и очень устойчив как в продольном так и в поперечном направлении.[[278]](#footnote-278)

Выявленные сведения подтверждают организацию начала обучения полетам на Гатчинском аэродроме 21. 05. 1910 г. и эта дата стала точкой отсчета деятельности Авиационного отдела офицерской воздухоплавательной школы, а затем Гатчинской военной авиационной школы,[[279]](#footnote-279)1 Гатчинский аэродромный комплекс под Санкт-Петербургом с 1910 года становится общепризнанным авиаполигоном для испытательных полетов всех типов летательных аппаратов, авиационного оборудования, приборов, различной техники. Именно здесь находились как минимум 4 авиационных школы пилотов и технического состава, в том числе:

- офицерская воздухоплавательная школа Главного инженерного управления военного ведомства;

- офицерская школа авиации отдела воздушного флота особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования;

- авиационная школа Императорского Всероссийского Аэроклуба;

- платная авиационная школа «Гамаюн» первого всероссийского товарищества воздухоплавания С.С. Щетинина.

Не сложно предположить, что Гатчина становится и местом практического обучения, т.е. учебно-практической базой для студентов и слушателей воздухоплавательных курсов политехнического института и института путей сообщения с их аэродинамическими лабораториями, а также членов аэрокружков и аэроклубов столичных учебных заведений и обществ. Здесь проходило основное техническое развитие отечественного авиационного производства дореволюционной России. Здесь трудились русские конструкторы, постоянный и переменный состав.

Из выявленных сведений можно сделать выводы: - это первое авиационное учреждение России, которое имело свое конструкторское бюро и участвовало в проектировании, строительстве и совершенствовании воздухоплавательных аппаратов для практических целей, различной обеспечивающей техники, медицинских норм летной деятельности и безопасности полетов;

Таким образом, Егорьевский авиатехнический колледж и более молодое Сасовское летное училище выделившиеся из Егорьевской школы первоначального обучения в 1947 году, единственные «прямые» наследники первого и уникального учреждения воздушного транспорта России по подготовке технического персонала широкого профиля:

Более подробно, но без ссылок на какие либо источники, об эвакуации Гатчинской военной авиационной школы из Петрограда сообщает в своей книге рассказов и очерков об история Егорьевской – Гатчинской авиации Плитин Ю.И. Автор утверждает, что начиная с февраля 1018 г. было сформировано 10 эшелонов по 40-42 вагонов в каждом для эвакуации в г Самару. Но из-за сложной военной обстановки эшелоны перенаправляются в подмосковный город Егорьевск. Город, по воле случая, становился авиационным центром и срочно передавал воинской части имеющиеся площади: Технического училища, фабрики и женского монастыря. От Московского и Гатчинского учебных заведений в 1918 году Егорьевская школа получила около 300 самолетов типа «Лебедь», «Фарман», «Моран», более 50 авиационных моторов.

Принимая во внимание сведения сообщенные Елкиным И. Г. – участником передислокации школы и Растопиры П. Н. – заведующего музеем Егорьевского АТК и авторские исследования можно предположить, что развитие теоретической учебной части происходило в здании мужской гимназии на ул. Подвальной, первая часть, которого была построена Бардыгиным. В настоящее время в этом здании по Профсоюзная размещается Школа № 2. Пред входом имеется табличка «В этом здании размещалась военно-теоретическая школа летчиков, которую в 1922 г. окончил Герой СССР, летчик – испытатель Чкалов В. П. (1904-1938г.)». На окраине города, невдалеке от сегодняшних железнодорожной и автобусной станций, был развернут аэродром. Теперь здесь находится учебная авиационно-техническая база авиаколледжа. С той поры сохранились небольшая котельная приспособленная под лакокрасочный склад и великолепный ангар, предположительно один из эллингов Гатчинской воздухоплавательной школы. По мере развития школы самолетный, моторный, аэродинамический, оружейный, тактический и другие классы с многочисленными моторами и макетами самолетов были оборудованы на фабрике по ул. Парижской коммуны. Для руководства школы был выделен бывший многоквартирный поповский дом (был построен в 1874 г. для священников) по сегодняшней ул. Тупицина, где до настоящего времени частично проживают семьи авиаработников. Основная часть переменного и личного состава размещалась на территории Женского Мариинского монастыря и в казарме бывшего Моршанского полка занимавшей пространство рядом с монастырем на пересечении современных ул. Советская и 9 января. В Настоящее время эта территория и здание находятся в аварийном состоянии. Руководитель школы **Попов Л. Г**., его заместитель по летной части Ананьев И. А., старший механик Танеев И. А. умели организовывать полеты от рассвета до заката с трехчасовым перерывом в летнее время, которое использовали ремонта изношенных самолетов. Добираться на аэродром от всех разбросанных по городу объектов было очень сложно, особенно в распутицу. Все пять лет нахождения в Егорьевске летная школа находилась на само обеспечении и при поддержке местной власти изыскивали горюче-смазочные материалы, продукты питания и все необходимое для быта, включая заготовку и вывоз дров для отопления. В 1921 году в Егорьевскую школу поступил Валерий Павлович Чкалов, здесь он совершил свои первые полеты под руководством начальника летной части, летчиком - инструктором Ананьевым Д.П. на самолете «Фарман». На здании учебного корпуса№2, бывшей келейной монастыря, установлена памятная табличка « 1921-1923. Здесь жил герой Советского Союза летчик Чкалов Валерий Павлович», который в последствии, прославил Россию своими авиационными рекордами во всем мире.

В сентябре 1921 года Егорьевская школа авиации РКК ВФ РСФСР была переформирована в летную авиационную школу и перебазирована в г. Зарайск. а на её месте образована Егорьевская теоретическая школа авиации РКК ВФ РСФСР. С этих пор её любовно стали называть «теркой». С этого времени численность переменного состава выросла до 260 человек. Что повлекло за собой рост численности постоянного состава, оборудование новых классов и лабораторий. В это время была разобрана Никитская церковь в монастыре и на ее месте был построен корпус для курсантов, а территория монастыря с Троицкой церковью, Богадельней, Келейным и Игуменским корпусами постепенно превращались в авиагородок за стенами уникального каменного забора с башнями.

В программе обучения стало больше теоретических предметов: алгебра, геометрия, физика, политграмота, тактика, топография, фортификация, маскировка, газотехника, гигиена, администрация и отчетность, черчение, материальная часть и служба самолетов, авиационные моторы, радио-телеграфия, аэрофотография. аэронавигация, метеорология. материаловедение, сопротивление материалов, механика и другие включая военное – боевое направление. В новых мастерских и лабораториях осваивали: столярное, слесарное, регулировочное, пусконаладочное и метеорологическое и другие практические навыки. Для преподавания многих предметов были приглашены лучшие преподаватели и специалисты Егорьевска. После теоретического периода обучения – технический состав направляли в части, а летный в Московскую или Борисоглебскую летные школы.[[280]](#footnote-280)

Дальнейшее совершенствование подготовки летных кадров В Егорьевске на наш взгляд следует освещать по воспоминаниям командного состава школы изложенных в истории второго Ленинградского военного авиационного технического училища, как правопреемника Егорьевской «Терки», в том числе Мордвинова А. А. – инженер-полковника, который работал здесь с 1920 года: « В связи с расширением школы были оборудованы новые классы и лаборатории, увеличено количество постоянного состава, причем был подобран квалифицированный педагогический состав, как по специальностям, так по общеобразовательным дисциплинам. Переход страны на рельсы мирного строительства дал возможность лучше оснастить школу новой материальной частью: Были получены новые учебные самолеты, а для тренировки инструкторского состава – трофейные иностранные образцы самолетов: Гальберштадт», «Эфи Туба» и другие…В 1922 г. при школе была организована специалтная летная группа по подготовке летчиков, главным образом из технического состава авиачастей и школ. Учитывая первоначальную техническую подгоовку, обучение этой группы велось по особым программам, с сокращенным сроком обучения.

Центр обучения был перенесен на летную практику, причем эта группа проходила в школе не только первый период обучения. Но и оканчивала второй период обучения, включая сюда обучение высшему пилотажу. Специально для этой группы к школе был прикомандирован инструктор высшего пилотажа». Многие из выпускников занимали высокие должности в ВВС КА. В 1923 году Егорьевская теоретическая школа авиации была переименована в Егорьевскую Военную школу Красного Воздушного Флота СССР. В этот период Егорьевская школа комплектовалась лицами, окончившими нормальные военные школы (краскомами) и перешла на новые планы и программы обучения.

Теория полета, аэронавигация, конструкция самолетов и моторов стали главными предметами учебного плана. Для изучения новых образцов авиационной техники потребовались хорошо и разносторонне подготовленные летчики, обладающие большой физической силой и выносливостью. Были увеличены сроки обучения. Обучение полетам полностью перешло в летные школы. В Егорьевске стали проходить только руление и ознакомительные полеты постепенно школа стала осуществлять только теоретическую подготовку и конструкторскую деятельность. В школе обучалось много, в будущем, прославленных летчиков-испытателей, знаменитых военных руководителей, талантливых авиаконструкторов. Первый планер, который совершил несколько ко удачных полетов в Коктебеле, был сконструирован и построен в мастерской школы Авдеевым[[281]](#footnote-281). Будущий писатель Грибовским В.К. сконструировал свой первый планер в школе. Впоследствии им были разработаны ещё несколько типов планеров, а в 1923 году под его руководством, постоянным составом и курсантами в учебных мастерских школы был построен планер, принимавший участие во вторых планерных испытаниях в Коктебеле. На планерах Грибовского В.К., а затем и на его спортивных самолетах советскими спортсменами был поставлен ряд рекордов[[282]](#footnote-282).

В сентябре 1924 г. школа возвращается в Ленинград вместо Петрограда и на территорию бывшего кадетского корпуса вместо Гатчины. Таким образом, за 6 – летнее пребывание в г. Егорьевск коллектив авиационной школы военного ведомства, которое готовило специалистов и для гражданских целей, создал авиационную образовательную инфраструктуру и значительное представительство: педагогического, инженерного, технического и вспомогательного кадрового персонала. Егорьевск становился одним из авиационных центров России.

Недавно у Егорьевского авиаколледжа появился младший родственник. В красочной представительского вида книге « Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского, Исторические предшественники», отсутствуют сведения о главном предшественнике – Ленинградском институте ГВФ, но зато присутствует глава 3 « Военно – техническая и Военно – теоретическая школы в 1918 – 1941 г., в которой в произвольном порядке сообщены представленные нами сведения. Но есть и новые, которые размещены также в интернете. Военно-теоретическая школа Красного Воздушного флота была образована в сентябре 1924 г. на базе Киевского военного училища Красного Воздушного флота и Егорьевской военной школы Красного Воздушного флота (до 1918 г Гатчинской авиационной школы, которые были передислоцированы в Ленинград. Новую школу разместили на местности, где в 1712 г. Петром Великим была организована Инженерная школа, затем поочередно размещались дворянский полк, Кадетский корпус, Павловское военное училище, Петроградский гарнизонный Банно-прачечный отряд, Пехотная школа Командного состава. В 1931 г. Военно - теоретической школе ВВС РККА было присвоено имя Ленинского комсомола. Двухлетняя теоретическая подготовка пилотов подкреплялась практическими занятиями в ангарах Комендантского аэродрома на самых современных по тому времени самолетах Р-5 и У-2. Школа летчиков просуществовала до 1933 г., затем стала называться – 5-й военной школой техников по вооружению ВВС Красной армии им. Ленинского комсомола.

Приказом НКО № 067 от 13. 05. 1938 г. была переименована во 2-е Ленинградское военное авиационное училище, а 05. 02. 1941 г. во 2-ю Ленинградскую школу авиамехаников имени Ленинского комсомола. В этом виде школа без изменений просуществовала до ноября 1948 г. Понижение статуса учебного заведения способствовал переходу некоторых преподавателей в созданную 27. 03. 1941 г. Военно – воздушную академию Красной армии на базе ликвидированного Ленинградского института инженеров ГВФ, более подробно об этих событиях сообщается в истории развития СПб ГТУ ГА с использованием сведений в очерках истории Военного Инженерного Краснознаменного института им А. Ф. Можайского написанной генерал-полковником А. П. Ежовым – учащимся ЛИИ ГВФ и выпускником ВВА КА.[[283]](#footnote-283)

История существования Егорьевской авиационной инфраструктуры в период с 1924 по 1940 гг. требует дополнительных исследований. В 1925 г. был сформирован истребительный авиационный отряд, командиром которого был назначен Артамонов П.А. – житель г. Егорьевска. В 1932 г. этот отряд был переформирован в 26-й отдельный авиационный корректировочный отряд, переименованный впоследствии в 108-й отдельный корректировочный отряд. В конце 1939 г. он был направлен на финский фронт.В марте 1940 г. на базе этого отряда была организована военная школа летчиков Московского военного округа, которой руководил Цуканов П.Н., и чуть позже 14-я военная авиационная школа пилотов.

В 1944–1945 гг. 14-ю авиационную школу возглавил сын легендарного героя Гражданской войны подполковник Пархоменко. Выпускники школы впоследствии осваивалиновую реактивную технику. В годы войны Егорьевск являлся местом формирования и комплектования авиационных частей и подразделений ПВО г. Москвы. В стенах училища была сформирована 314-я ночная бомбардировочная авиационная дивизия По-2, которая в 1943–1945 гг. приняла активное участие по уничтожению немецко-фашистских захватчиков в Прибалтике. Приказом ГУ ГВФ СССР № 112 16. 12.1940 г. на базе Егорьевской военной школы создаются две учебные эскадрильи ГВФ, относящиеся к Купинской школе пилотов первоначального обучения ГВФ, а 9 ноября 1945 года Купинская школа пилотов была полностью перебазирована в г. Егорьевск. Так образовалась Егорьевская авиационная школа пилотов первоначального обучения ГВФ под руководством подполковника Хрибко Д.П.[[284]](#footnote-284).

Сталин И.В. подписал постановление Совета Министров СССР №2243 – 616с от 27 июня 1947 года, о реорганизации Егорьевской школы пилотов первоначального обучения гражданского воздушного флота (ГВФ) в Егорьевское авиационное училище ГВФ. Это историческое событие зафиксировано на информационных стендах, в музее и различных документах. Коллектив готовится отметить достойную дату по подготовке технического персонала основной специальности - «Эксплуатация самолетов и моторов».

В Центральном государственном архиве Московской области выявлены сведения о событии по изменению профиля подготовки учебного заведения с летного на технический. Дело №5 фонда 7873 представляет собой приказание начальника училища производственного назначения: согласно приказанию №50 от 30.06.47 года **Грехнева А.Т.** - начальника штаба изданного от имени подполковника Хрипко - начальника школы пилотов была организована обычная помывка личного состава в бане.[[285]](#footnote-285)1 согласно приказанию №51 от 01.07.47 года была создана комиссия о передаче самолетно-моторного парка и аэродромного оборудования при командировании подотчетного лица. Этот документ был подписан временно исполняющего обязанности начальника школы пилотов Грехневым А.Т., т.е. произошла смена в руководстве.[[286]](#footnote-286)2

Следующим нормативным документом от 03.07.47 года введены новые табели учета рабочего времени для постоянного состава училища, а заключительным приказанием по авиашколе №53 от 14.07.47 года работники столовой были переведены в подсобное хозяйство.[[287]](#footnote-287)3 Далее в подшивке документов следует приказание №1 от 21 июля 1947 года по Егорьевскому авиационному техническому училищу с задачей о направлении 17 человек для оказания помощи подсобному хозяйству школы,[[288]](#footnote-288)4 которое предполагало обслуживание уже нового учебного заведения, подписал документ все тот же Грехнев А.Т., но теперь уже в должности начальника училища ГВФ.

На первом производственном совещании 16.09.47 с начальниками отделов и служб руководитель жестко критиковал своих подчиненных за медлительности и не выполнение намеченных мероприятий на сентябрь месяц, особенно по МТО, ОРСу, строительству и работе гаража. Отмечена положительная работа курсантов первой и второй рот, удовлетворительная деятельность учебного отдела по приведению авиагородка в культурных вид.[[289]](#footnote-289)5

Егорьевское авиатехническое училище с января 1947 г. приступило к подготовке авиатехников на базе реорганизованной летной школы. План комплектования курсантами выполнен на 134%, факт 263 человека против 200 плановых. Комплектование осеннего набора проводилось по территориальным управлениям ГВФ. За отчетный период было отчислено 136 курсантов: неуспеваемость-12, недисциплинированность-20, медицинское несоответствие-22, нежелание учиться-34, по прочим причинам-47, выпуск в 1947 году отсутствовал. За 1947 год вместо 8 неприспособленных для подготовки авиатехнических классов были оборудованы 19 классов, созданы учебные мастерские и кабинеты, мастерские учебных пособий, подобран штат преподавателей, налажен учебный процесс, что позволило к 10.02.1948 года подготовить выпуск курсантов-одногодников в количестве 141 человек и выполнить задачу.[[290]](#footnote-290)1

Училище имело два аэродрома: учебный - размером 600 х 700м и удалением 1,4 км, обеспечивал взлеты, посадки и обслуживание самолетов легких типов. В двух небольших классах, трех монтажных цехах размещались моторы: М-11, Аш-62 ИР, Аш-62ФМ и 6 видов оборудования. К 1949 году училище располагало 5 самолетами ПО-2 и газовочными (тренажерными - авт.) самолетами: ПО-2 (4 шт.), Ли-2 (2 шт.) Ил-12 (1 шт). Запасной аэродром размером 700 х 1000 м. предназначался для самолетов средних типов, строений не имел, и находился от училища в 12 км. по шоссейной дороге.[[291]](#footnote-291)2 В коллективе трудилось 184 человека. Учебный персонал состоял из 5 начальников циклов: моторного, самолетного, эксплуатационного, социально-экономического, общеобразовательного; 19 преподавателей, из которых 10 имели высшее образование, 11 являлись членами КПСС, 12 имели педагогических стаж до 5 лет. В составе училища так же осталось одно летное звено, а два других вместе с летно - техническим составом были переданы в г. Сасово, где организовывалась летное училище ГВФ. Таким образом, мы имеем факт преемственности учебных заведений.

С 1948 года в училище была введена подготовка авиационных специалистов по обслуживанию самолетов горюче - смазочными материалами (ГСМ).[[292]](#footnote-292)3 Коллектив поставил перед собой задачу не только превзойти довоенный период по организации качеству обучения, но и выйти в число передовых учебных заведений ГВФ.[[293]](#footnote-293)4

С годами ЕАТУ развивалось вместе с развитием гражданской авиации. От подготовки специалистов по техническому обслуживанию самолетов По-2 и Ли-2 училище переходило к подготовке по более сложным типам самолетов Ил-12 и Ил-14 (1947-56 гг.). 1956 год стал знаменательным годом в связи с появлением в эксплуатационных предприятиях ГА первых самолетов с турбореактивными двигателями, В этом же году училище приступило к подготовке специалистов по технической эксплуатации самолетов Ту-104 с двигателями РД-ЗМ-500, а с 1959 года в училище стали изучать самый массовый самолет Аэрофлота тех лет - Ил-18 с двигателями Аи-20.

С 1956 года начала существенно обновляться и совершенствоваться учебно-производственная база училища. С помощью Министерства гражданской авиации и авиапредприятий ГА училище получило выработавшую установленный ресурс авиационную технику. Первый самолет Ту-104 на буксире привезли с ВДНХ СССР. Для обеспечения посадки самолета Ил-18 (№ 75644) училище подготовило посадочную полосу на территории учебного аэродрома. Преподаватели и средний технический персонал в короткий срок переучились на новую авиационную технику на заводах МАП и учебно-тренировочных отрядах авиационных предприятий ГА.[[294]](#footnote-294)1

Необходимость быстрой реконструкции учебных помещений и оборудования для изучения самолетов Ту-104, Ил -18; двигателей РД - ЗМ-500, Аи-20; авиационного и радиоэлектронного оборудования и технической эксплуатации этих самолетов вызвала бурное развитие научно-технического творчества работников икурсантов училища. Преподавателями училища А.Л. Кузнецовым, В.Я. Покровским, Л.А. Премет и В.М. Поликушиным был написан учебник по «Конструкции и особенностям технического обслуживания самолета Ил-18», Е.Л.Фельдманом, А.Д. Богдановым, И.Г. Хаустовым - учебник по «Авиационному турбовинтовому двигателю Аи-20». Учебники изданы центральным издательством «Транспорт».

Для учебного процесса были получены от авиационных подразделений ГА четыре авиационных двигателя Аи-20, два двигателя РД-ЗМ-500, создан цех для монтажных практик по авиационным двигателям, оборудованы специализированные классы по самолетам Ту-104 иИл-18, двигателям Рд-ЗМ-500 и Аи-20.[[295]](#footnote-295)2

Техническое творчество преподавателей и курсантов во многом способствовало развитию учебно-материальной базы училища. Многие работы тех лет являлись участниками ВДНХ СССР. Более 40 медалей ВДНХ разных достоинств получили преподаватели и курсанты училища за свои экспонаты, а действующая модель самолета Ил-18 (автор преподаватель Н.В. Аникин) награждена малой золотой медалью ВДНХ и с успехом демонстрировалась на выставках в Чили и в Канаде.[[296]](#footnote-296)3

К числу крупных мероприятий проведенных училищем относится и решение о создании спортивной базы на месте городской свалки. До 1956г. спортсмены училища проводили свои занятия в случайно приспособленных помещениях. Строительство стадиона стало делом престижа всего училища. Развернулось соревнование за своевременное и качественное выполнение работ. Около 3-х лет шло строительство силами курсантов ипостоянного состава. В 1958 году на построенном стадионе была проведена II традиционная спартакиада учебных заведений ГА. С тех пор стадион постоянно строились трибуны, игровые площадки, спортивные залы. Стадион стал местом спортивных соревнований коллективов города, мероприятий Московской области и УУЗ МГА.[[297]](#footnote-297)1

Быстрое развитие гражданской авиации, оснащение ее сложнейшей авиационной техникой потребовали применения новейших ГСМ, каче­ственного изменения содержания под­готовки техников ГСМ. В связи с этим в 1965 г. на базе цикловой комиссии организовано отделение «Транспорт и хранение нефти и газа». При актив­ном участии преподавателей и техни­ческого состава отделения началось строительство полигона ГСМ. В на­стоящее время полигон располагает двумя лабораторными корпусами, резервуарным парком, пунктом заправки ТЗ, насосной и фильтрационными станциями.[[298]](#footnote-298)1

Пятьдесят с лишним лет Егорьев­ское АТУ ГА выполняет роль веду­щего учебного заведения граждан­ской авиации по подготовке авиатехников для технического обслуживания совре­менных самолетов и авиадвигателей, эксплуатирующихся в гражданской авиации, а также техников по при­менению горюче-смазочных мате­риалов. Кстати, до сих пор училище является единственным по подготов­ке техников ГСМ.

За прошедший период было много знаменательных событий, которые в значительной степени определяли ве­дущую роль училища в системе под­готовки кадров для гражданской авиа­ции. Большой вклад в становление училища внес его преподавательский и руководящий состав. Долгое время училище возглавлял **Ванчиков Г.Г.,** который, безусловно, внес большой вклад в его развитие. В гражданской авиации он работал с ее становления, прошел путь от инженера до главно­го инженера Туркменского управле­ния ГА. Имел богатый практический опыт руководителя инженерно-авиа­ционной службы. Особое внимание он уделял подбору и расстановке кадров преподавательского и инженерно-тех­нического состава. В период его ру­ководства в училище практически не было текучести кадров преподаватель­ского состава, за исключением случа­ев перехода на руководящие должно­сти. Созданный им коллектив препо­давателей до преклонного возраста работал в училище. В костяк препо­давателей того времени входили мо­лодые преподаватели с высоким уров­нем теоретической подготовки, при­бывшие в училище после окончания авиационных институтов.

Большой вклад в развитие и пре­подавание предмета «Авиационное электро - радио- и приборное обору­дование самолетов» внес старший пре­подаватель Щелчков И.Н., впослед­ствии начальник Рыльского АТУ ГА. На его место был назначен молодой, энергичный высококвалифицирован­ный, с большим творческим потен­циалом преподаватель Е.М. Живухин. Он внес значительный вклад в разви­тие этой цикловой комиссии, остава­ясь ее бессменным руководителем до начала 90-х гг[[299]](#footnote-299)1.

В начальный период развития учи­лища отделение применения горюче­смазочных материалов в авиации воз­главлял П.А. Силанов оставаясь в те­чение десятков лет ее руководителем. Зас­луга этого отделения в начальные и последующие годы становления граж­данской авиации очень велика. Существенное развитие учебно-ма­териальная база ГСМ получила с при­ходом заведующего отделением В.Б. Бело­ва. Под его руководством велось строительство полигона ГСМ. Дальнейшее оснащение лабораторно-практической базы свидетельству­ет о технически грамотной, творчес­кой и напряженной работе препода­вателей, а впоследствии заведующих отделением ГСМ Б.И. Фонина (1980— 1987) и А.В. Шмелькова (1987— 1993). За эти годы качественные из­менения произошли в оснащении тех­ническими средствами учебных кабинетов, лабораторий, учебного полигона ГСМ. Условия практичес­кой подготовки будущих специалис­тов были приближены к реальным, к условиям производственных предпри­ятий ГА. Благодаря преподавателям В.П. Фадину, В.П. Ильгову, Х.Ш. Сыттыкову учебный процесс на отде­лении был обеспечен методическими рекомендациями и разработками.

В разное вре­мя должность заместителей по политчасти в училище за­нимали В.В. Федоров, Н.Ф. Брычко, И.М. Шинкевич, А.И. Дворников, Е.И. Светлов, которые своим самоот­верженным трудом способствовали нравственному воспитанию курсантов. Начиная с 1987 г., воспитатель­ное направление в деятельности учебного заведения реализует замес­титель директора по учебно-воспита­тельной работе, кандидат педагоги­ческих наук, выпускник училища 1966 г. Фонин Б.И., прошедший про­фессиональный путь от преподава­теля, заведующего отделением до заместителя руководителя училища (колледжа).

Необходимо отметить большую ра­боту библиотеки училища. Качественная профессиональная подготовка немыслима без хорошей оснащенности классов и лабораторий учебно-наглядными пособиями и ла­бораторным оборудованием, а также современной технической базой прак­тического обучения. Несмотря на кустарное изготовление, эти учебно-наглядные пособия все-таки помогали понять принцип работы агрегата, двигателя или самолета. Одним из первых рационализаторов училища был авиатехник Емелья­нов В.М.[[300]](#footnote-300)

Лаборантом Аникиным Н.В. и курсан­том Меретиновым А. была изготов­лена действующая модель самолета Ил-18. Это была сложная конст­рукция, на которой ­демонстрировали запуск двигателей, уборку и выпуск шасси и закрылков, вывешивание модели на подъемниках, контроль по­казаний приборов работы двигателей на специальном пульте, где дополни­тельно можно было проконтролировать работу топливной системы самолета. Эта работа была представлена на между­народной выставке технического твор­чества молодежи в Монреале, впослед­ствии она была удостоена золотой ме­дали ВДНХ СССР[[301]](#footnote-301).

И все-таки, вершиной техническо­го творчества была разработка и из­готовление под руководством препо­давателя Аникина Н.В. кабины-тре­нажера самолета Ил-18. В работе приняли участие курсанты Ежов Г., Шморгун А., Яковенко В., Кошкин В. (будущий преподаватель) и другие. По своему совершенству и значимости ей не было равных среди технических средств обучения в учебных заведе­ниях гражданской авиации. Изна­чально в разработку были заложены принципы наглядности, доступности, достоверности, простоты и надежнос­ти. Работа была выполнена на высо­ком инженерно-конструкторском и эстетическом уровне. В кабине тре­нажера можно было опробовать все виды проверок технического обслуживания систем самолета.[[302]](#footnote-302)

Кабина-тренажер самолета Ил-18 в течение года демонстрировалась на выставке ВДНХ СССР и была удосто­ена золотой медали. В дальнейшем Аникиным Н.В. со­вместно с лаборантом Качаловым В.П. и курсантами была изготовлена ка­бина-тренажер самолета Ан-24, на которой кроме выполнения основных задач можно было управлять работой топливной, гидравлической, по­жарной и другими системами самолета. Эта работа была также удостоена золотой медали ВДНХ.[[303]](#footnote-303) Если в теоретической подготовке курсантов благодаря стараниям пре­подавательского состава успехи были заметны, то в практической их под­готовке дела обстояли иначе. Несмот­ря на старания технического соста­ва, отсутствие технической оснащен­ности рабочих мест, недостаточность педагогического опыта сказались на уровне практической подготовки - он был явно недостаточен. В связи с этим в программе обучения была пре­дусмотрена месячная стажировка кур­сантов в авиапредприятиях.

На практике курсанты выполняли столярные, жестяные, токарные ра­боты, разборку и сборку поршневых авиадвигателей и часть работ на са­молетах По-2, Ли-2, Ил-12. Даже при появлении самолетов Ил-18 и Ту-104 в училище программа первоначаль­ной практической подготовки остава­лась прежней. В тот период в учили­ще был ангар, построенный в 1924 г. для 12 аэропланов, самолеты Ли-2, Ил-12 и несколько самолетов По-2, правда, среди самолетов По-2 был один «летающий лимузин», что для тех лет было большой роскошью. Од­ной из особенностей подготовки курсантов того времени были два полета на самолете По-2.

Постепенно, с большими трудно­стями, техническая база начинает укрепляться за счет выделения учи­лищу новой авиационной техники. Впервые в истории самолета Ил-18 он совершает посадку на ограничен­ную грунтовую площадку, которая была летным полем для спортивных самолетов Ут-2 и Як-18 и принадле­жала Егорьевскому аэроклубу[[304]](#footnote-304).

Это было в 1958 г. Чуть позже учи­лищу предложили самолеты Ил-18 и Ту-104 — экспонаты ВДНХ. В то вре­мя ремонтом этих самолетов занима­лись завод № 402 (Быково) и № 400 (Внуково). На этих заводах были ском­плектованы бригады специалистов по разборке самолетов, и с помощью спе­циальных тягачей осуществлена транспортировка этого крупногаба­ритного груза в училище. К изучению самолета Ан-24 учи­лище приступило при отсутствии са­мого самолета. Через некоторое вре­мя МГА выделило самолет из Быков­ского авиаотряда. Принято было решение посадить самолет на учебном аэродроме училища. Особенность этого самолета заключалась в том, что он был рассчитан на эксплуатацию с грунтовых аэродромов. Требовалось уменьшить время адаптации молодых специалис­тов в производственных условиях[[305]](#footnote-305).

В начале 70-х гг. начальником училища назначается **Хаустов И.Г**., в свое время он с отличием окончил это же училище, выпускник Киевского института инженеров гражданской авиации. По его окончании был на­правлен на работу в училище на дол­жность преподавателя. Через пять лет работы в Егорьевске был назначен заместителем начальника Выборгского училища по учебной работе. Он по­нял, что для отвечающей современ­ному уровню практической подготов­ке нужна и соответствующая техни­ческая база. Но для этого требовались кадры, способные решить эту задачу, и немалые финансовые средства. И то, и другое было найдено и выделено. Через два года после назначения Хаустова И.Г. начальником училища его заместителем по учебно-производ­ственной работе был назначен Н.В. Ани­кин. В прошлом — летчик-истребитель, окончил аэроклуб, военную летную школу, военно-авиационное училище летчиков и до демобилизации слу­жил в различных частях ВВС, летая на самолетах-истребителях МиГ-15, МиГ-17. За период работы в учили­ще заочно окончил Киевский инсти­тут инженеров гражданской авиации.[[306]](#footnote-306)

Работа началась с проектирования базы практического обучения, куда вхо­дили: учебно-техническая база, вклю­чающая специализированные классы по типам самолетов (Ан-24, Ил-18, Ту-154 и Як-42), участки обслуживания шас­си, силовых установок, фильтров, вы­сотного оборудования и другие. В течение четырех лет все объекты были сданы в эксплуатацию. Строительством полигона ГСМ ру­ководил заведующий отделением ГСМ В.Б. Белов. На смотре-конкурсе учебно-произ­водственных среднетехнических учеб­ных заведений Москвы и Московской области учебно-производственные ма­стерские училища занимали первые места. Училище продолжало развивать техническую базу. Появилась необхо­димость в получении еще одного самолетов Ил-18 и Ту-154. Нужно было готовить ВПП и обеспе­чить посадку самолетов. Эту работу про­вел начальник АТК Ворнычев В.Д.

Радиосвязь обеспечивал заведую­щий отделением П.Н. Растопира - прекрасной души человек, умеющий находить контакт с различными людь­ми. Окончил училище по специаль­ности ГСМ и был оставлен на отделе­нии в должности лаборанта. Заочно окончил институт физкультуры и Киевский институт инженеров граж­данской авиации. Через два года была осуществлена посадка еще одного Ту-154 на грунто­вую полосу, подготовленную работни­ками училища. Вскоре была подготовлена ВПП для приема самолета Як-42. Таким обра­зом в училище была создана современная авиационно-техническая база[[307]](#footnote-307).

Из 281 выпускников училища в 1988 г. - 207 курсантов были распределены в систему МГА. Из авиапредприятий было получено 76 положительных отзывов, которые распределялись следующим образом: Очень высокий – 4.5; высокий – 51.1; Удовлетворительный – 42.6; Посредственный – 2.1[[308]](#footnote-308). Ввиду того, что современная авиа­ционная техника требует очень высо­кой технической подготовки специа­листов, с 1991 г. Егорьевское авиа­ционное техническое училище ГА перешло на подготовку специалистов повышенного уровня квалификации с продленным сроком обучения и было переименовано в Егорьевский авиаци­онный технический колледж граж­данской авиации.[[309]](#footnote-309)

**Ленинград­ское авиационное техническое учи­лище гражданской авиации.** В феврале 1972 г. по инициативе и при поддержке министра граждан­ской авиации СССР Бугаева В.П. и при активном участии члена колле­гии МГА Панюкова Б.Е. было при­нято решение о создании училища в Ленинграде и начале подготовки по специ­альности «Организация авиационных перевозок» (№ 1625) с квалификаци­ей специалиста «Техник-технолог». В эти сжатые сро­ки нужно было разработать принци­пиально новые учебные программы, аналогов которым в учебных заведе­ниях гражданской авиации на тот момент не было. В МГА было решено начать подготовку профессионалов по наземному обслу­живанию пассажиров, т.е. начальни­ков смен, диспетчеров и других спе­циалистов служб организации пере­возок аэропортов.

В энциклопедическом издании «Гражданская авиация России – 80 лет сообщается, что выбор места расположения буду­щего учебного заведения не случайно пал на Ленинград. Во-первых, это большой культурный центр со свои­ми традициями общения, что нема­ловажно для специалиста по работе с массами людей. Во-вторых, освобож­дались площади в связи с тем, что Академия гражданской авиации пе­ребазировалась в авиагородок.[[310]](#footnote-310)

Открытие училища предусматривало набор курсантов и начало занятий с 1 сентября 1972 г. По мнению автора это было не начало подготовки специалистов среднего звена в историческом доме № 48 по Литейному проспекту, а восстановление деятельности первого Ленинградского техникума, имеющему также более раннюю историю связанную с подготовкой кадров среднего и низшего звена в Санкт-Петербургских Учебных заведениях и школах. Об этом периоде достаточно сведений изложено в главе о высших учебных заведениях.

Из архивных источников известно, что первый приказ по ленинградскому авиатехникуму датируется от 1 января 1931 года. Его директор **Дюков К. Д.** совмещал свои обязанности с руководством факультета инженеров узкой специализации института Ленинградского учебного комбината ГВФ. Техникум стал жить общей учебной, политической и общественной жизнью с институтом. Все вместе строили новый аэропорт и воздушные линии Ленингранской области, профессорско - преподавательский состав института постоянно оказывал методическую помощь техникуму, где они часто выступали с лекциями.[[311]](#footnote-311)

Приказом по техникуму № 2 от 01. 01. 1931 г. были утверждены временные штаты на 93 работника, в том числе 81 из них по структуре учебного отдела:

- в учебной части (библиотеки, кабинета образовательных предметов, политпросвещения, черчения, материаловедения, химии, физики, прикладной строительной механики) трудилось 23 сотрудника;

- в отделении спецслужб из 19 должностей, состояло 17 чел. во главе с начальником Павлом Миновичем Савиным, в том числе с должностями: зав. кабинетом, старшим инструктором, младшим инструктором, мастером инструктором. Занятия с курсантами проводили в кабинетах: авиаприборов, радиотехнического оборудования, электромеханического оборудования и лаборатории, светооборудования и связи, метеорологии.

- в эксплуатационном отделении трудилось 19 человек: 10 инструкторов и 4 методиста проводили практические занятия в самолетном и моторном кабинетах с 2 заведующими и 2 лаборантами.

- следующим по численности и объему практических занятий было отделение наземного оборудования, где в кабинете и лаборатории строительных материалов трудилось 4-ИТР, в кабинете геодезии – 4; в кабинете воздушных сообщений –1 сотрудник.

- в ремонтном отделении трудилось 9 человек;

- военрук и лаборант отвечали за военный кабинет и спортзал;

- в административно – хозяйственном отделе согласно штату трудилось 10 человек, в том числе начальник, секретарь, делопроизводитель, счетовод, машинистка, два вахтера и комендант здания (Литейный проспект дом № 48 – Авт.).

- Численность переменного состава техникума на 01.01.31 составила 366 студентов, в том числе на отделениях: эксплуатационном – 166 чел.; спецслужб – 88; ремонтном – 47; наземного оборудования – 65. [[312]](#footnote-312)

Эти данные позволяют говорить о значительном объеме работы в первый год существования. Всего лишь через три месяца совместным приказом № 255 от 10/12. 04. 1931 г. было проведено обследование авиатехникума, в результате которого совместно с заведующими сквозных кафедр ЛИИГВФ, предписывалось в месячный срок разработать планы о дальнейшем дооборудовании лабораторий, пересмотре планов, программ, оборудование военного кабинета[[313]](#footnote-313).

Подобная интенсивность в работе Авиатехникума предусматривала уже 27. 05. 1931 г. пополнить ГВФ 84 бортовыми и 46 станционными механиками. Подготовка проходила в короткий срок создания сети Комбината и самого Авитехникума. Высокие темпы без ущерба качеству позволили в нужный момент навигации передать на воздушные линии вполне квалифицированный контингент.[[314]](#footnote-314) Следующая уникальная информация относится к первому уникальному выпуску 38 авиационных техников по спецслужбам в ГВФ: радиотехники -21; техники по приборам-17. Вместо 18 месяцев программа по подготовки технического состава была пройдена за 7 месяцев[[315]](#footnote-315).

Делегаты Киевского Авиатехникума, прибывшие с целью вызова на соцсоревнование Ленинградский Авиатехникум, отметили, что здесь начал свою работу на 10 дней и все организовано лучше. Условия учебы из-за отсутствия помещений Киевляне компенсировали соцсоревнованием и ударничеством, дисциплиной, моральным состоянием, большим вниманием педагогов к студентам и др. Они пытаются досрочно выпустить группу бортовых и станционных механиков, из которых 40% студенты из авиачастей.[[316]](#footnote-316) К третьему году своего существования первый авиатехникум располагал каменными капитальными зданиями общей площадью 3 256 кв. м., в которых располагались 15 аудиторий (699,18 кв. м) 8 кабинетов и лабораторий (282,9 кв. м); 12 цехов и спортзал (347 кв. м), а также ленинский уголок, гардеробная и другие подсобные помещения. [[317]](#footnote-317)

Динамика численности и контингент студентов составлял: на 01. 01. 1932 г. - 612 чел.; на 01.01.33 г. – 520 студентов; на 01. 01. 1934 г. - 567 чел. (женщины-81); по возрасту: 217 чел-23 года, 319 - 24 года, 21 чел. были старше 30 лет.; По социальному положению: 503 чел. из рабочих, 42 из служащих, 22 из крестьян; члены ВКПб – 180, члены ВЛКСМ – 306. Изменения контингента по отделениям на начало и конец 1933 г. было следующим: эксплуатационное - 240 и 318 чел.; ремонтное – 183 и 161; спецслужб – 107 и 88 чел., суммарно – 530 и 567чел[[318]](#footnote-318). Приказом ГУ ГВФ №326 от 09. 11.1934 г. было утверждено положение об авиатехникумах ГВФ, и с этого периода прекратил существование ленинградский учебный комбинат, а также Воронежский и Киевский, на их базе продолжали свою деятельность самостоятельные институты и техникумы. Обстановка в Европе и стране становилась все более политизированной и напряженной требования по подготовке авиационных кадров ужесточались.[[319]](#footnote-319)

С 1935 г. начались реорганизационные и ликвидационные процессы в Киевском, Харьковском Горьковском и других техникумах.[[320]](#footnote-320) Вскоре из ГУ ГВФ поступило распоряжение начальнику 1 Ленинградского техникума о перебазировании из Ленинграда в Киев с 01. 07. 1937 г. произведя комплекс нового приема 100 чел. на территории Киева. Подписал нач УУЗ майор Хмелевский. В его служебной записке на имя нач ГУГВФ командира корпуса Ткачева был приложен план перевода в срок с 10. 07 по 01. 09 1937 г. перевод из Киева в Ленинград к началу занятий: 2 курс КАИ – 86 чел., 3 курс КАИ – 89 чел., 4 курс КАИ, итого 282 чел.; из Ленинграда в Киев: из Ленинградского техникума 2 курс – 97 чел., 3 курс – 86 чел., 4 курс 98 чел., итого 281 чел..; Оставить дипломников КАИ – 173 чел. и курсантов Ленинградского техникума -113 чел. до 01. 02. 1938 г. Включить в состав ЛИИ с 01. 09. 1937 г. всех оставленных дипломников КАИ с их руководителями и предложениями по расселению учащихся в общежитиях Ленинграда и Киева[[321]](#footnote-321).

Техникум продолжал жить своей беспокойной жизнью: так 05 03. 1938 г. 108 курсантов защитили дипломы из них 24 на отлично и получили право учиться в ВУЗах. 10 чел написали заявления. На имя начальника учебно-производственного отдела 4 Московского авиатехникума **Раппопорт Я.И.** было написано письмо от начальника учебного отдела 1 Ленинградского техникума о предоставлении общежития для 18 девушек направленных в Москву на практику[[322]](#footnote-322).

В архиве хранится Служебная записка от **Мигунова В.С**. - исполняющего обязанности 1 Ленинградского техникума начальнику УУЗ ГУ ГВФ **Шмушкину** от 02. 09. 1938 г. о последнем выпуске курсантов в январе 1939 г. и о проблемности и неясности дальнейшей судьбы. В тексте сообшается, что техники по эксплуатации самолетов и моторов выпускались Саратовским, Харьковским и Ленинградским техникумами, последний в год выпускал 100-110 чел. Эта задача по его мнению была не под силу двум оставшимся из за слабости базы. Техникум располагает зданием по пр. Володарского (пр. Литейный) 48 – 1800 кв м. из которых 450 кв. м. находятся в аренде у Северного управления ГВФ, здесь же находится общежитие техникума. В указанные 1800 кв. м. не входят учебные слесарные и другие мастерские. Можно было готовить до 200 специалистов, из них 60-70 с предоставлением общежития. Есть преподаватели по специальным дисциплинам остальных принять не проблема, наличие 96 выпускников и перевод 60-70 курсантов из Саратова позволит продолжить работу техникума даже в условиях, когда большая часть оборудования уже была отправлена в Саратов.[[323]](#footnote-323)

Но убедить начальство не удалось и приказом №3 ГУ ГВФ от 02. 01. 1939 г. «О ликвидации Ленинградского техникума ГВФ» в развитие приказа № 197 от 09. 08. 1937 г. «о переводе Ленинградского техникума в Саратов» предписано с 01. 09. 1939 г. 1- й Ленинградский авиационный техникум ликвидировать. Начальник ГУ ГВФ **Молоков В. С.** назначил председателем ликвидационной комиссии И. О. начальника Авиатехникума Мигунова В. С.[[324]](#footnote-324) Далее в деле представлены Акты передачи 1-го Ленинградского авиатехникума с 25. 01. 1939 г. по 10. 04. 1939 г. на 30 листах с приложением перечней списанного мягкого белья, старых моторов, мебели и др.[[325]](#footnote-325) Итак сдавал техникум Никитин Михаил Никитич, а принимал Мигунов Виктор Сергеевич. Выполнение учебного плана к этой дате составило – 99.78%. Особо ценными сведениями является описание недвижимого имущества, которое делилось:

1. Основной учебный корпус, По архивным данным – строение 17 в, один из первых домов на проспект Володарского состоял из двух этажей, выходящие от него два крыла на дворовую площадь состояли: одно из 3 этажей и второе из 2 неполных, в котором по 1 этажу проходила арка, занятая под гараж.

2. Дворовые флигеля дугообразной формы под одной крышей во дворе. Крылья флигеля состояли из 3 этажей , центральная часть состояла из одного и частью из 2 этажей. В центральной части располагался спортзал, под ним было подвальное помещение с кирпичным сводом (до революции винный погреб). На первом этаже были расположены цехи, учебно-производственные мастерские, склады, биллиардная, столярная мастерская и спортзал. На втором и третьем этажах жили граждане на 95 % не связанные с техникумом.

3. Прочие надворные сооружения, расположенные во втором дворе (аэродром) состояли из деревянного ангара - сарая, ледника шлакоблочного с прилегающей кирпичной одноэтажной пристройкой приспособленной под бензохранилище… Крыши, флигель, электропроводка требовали капремонта.[[326]](#footnote-326)

Предстояла большая работа, в добавление к которой было необходимо подгото­вить учебные аудитории на 150 кур­сантов, общежитие, спортивный зал и столовую, которая успешно выполнялась под руководством первого началь­ника училища заслуженного работни­ка транспорта Российской Федерации **Григорука** **В.У**., заместителя началь­ника училища по учебной работе Шарко В.В., руководителя физвоспитания Малашенко Ю.И., замести­теля по хозяйственной части Ярово­го С.Ф. и других.

Приказом МГА № 190/л. от 24.03. 1972 г. **Владимир Устинович Григорук** был назначен начальником ЛАТУ ГА с окладом 242 руб.; Виктор Владимирович Шарко назначен зам. нач. по учебной работе с 12. 04. 1972 г. с окладом 187 руб., Осн. – Пр. МГА № 249 / л от 12. 04. 1972 г.; Семен Федорович Яровой с 24. 04. 1972 г. был назначен помощником НУ по материально-техническому и хозяйственному обеспечению с окладом 143 руб.. Другие специалисты в основном совместители из ВАУ и СЗУГА. [[327]](#footnote-327). Представим биографические данные из личных дел о первом руководителе училища и его заместителе. Владимир Устинович Григорук родился 12. 07. 1924 г. в г. Лодейное поле Ленинградской области. После окончания 8 классов школы прошел обучение на курсах радистов-операторов при Ленинградском аэроклубе. С марта по июль 1941 г. работал радистом парохода. С 05. 07. 1941 г. до 09. 12. 1946 г. проходил службу в Карельском батальоне связи, в 1943 г. вступил в члены КПСС, участвовал в ВОВ. С 10. 01. 1947 г. приступил работать радиооператором в Ленинградском аэропорту, со временем вырос до должности начальника связи 74 авиационного отряда СЗ ТУ ГВФ. После окончания в 1956 г. школы рабочей молодежи поступил в сентябре 1957 г. в ВАУ ГВФ. Получил диплом инженера по эксплуатации Воздушного транспорта с отличием. Был на преподавательской работе, с 1970 г. стал доцентом кафедры «Основы радиотехники», затем был назначен заместителем начальника академии по заочному обучению[[328]](#footnote-328).

Шарко Виктор Владимирович родился 01.11. 1932 г. в деревне Изобие Борисовского района Минской области. В 1940 г. поступил в 1 класс Можайской школы Московской области. В 1950 г. после ее окончания поступил Рижское авиационное училище ГВФ. С 1953 по 1960 гг. работал старшим радистом в Южно-Сахалинском аэропорту. В 1964 г. закончил ВАУ с отличием по специальности «эксплуатация Воздушного транспорта». Остался работать заведующим лабораторией электрического и овиационного электрооборудования. С 1968 по 1971 гг. был представителем Аэрофлота в амстердаме (Нидерланды). После возвращения продолжал работать заведующим лабораторией, но вскоре был переведен заместителем начальника ЛАТУ ГА[[329]](#footnote-329). В 1976 г. **В.В. Шарко** – заместитель начальника по учебной работе был вновь направлен работать представителем Аэрофлота в Пакистане. После возращения в 1978 г. он продолжал работать в ОЛА ГА заведующим практикой – начальником учебного аэровокзала[[330]](#footnote-330). Примечательно, что приказом МГА № 432/л от 30. 10. 1979 г. подписанном С.П. Мамичевым – заместителем министра, В. У. Григорук – начальник ЛАТУ ГА в связи с подготовкой к олимпиаде в г. Москве был направлен помощником представителя Аэрофлота в г. Копенгаген (Дания)[[331]](#footnote-331). На его место 31. 01. 1980 г. был назначен Геннадий Александрович Букин возвратившийся из заграничной командировки в Индию, где он был генеральным представителем Аэрофлота. **Букин Г. А.** родился 20. 01. 1931 г. в г. Сызрань Куйбышевской области. В 1960 г. закончил ВАУ ГВФ по специальности «Эксплуатация воздушного транспорта»[[332]](#footnote-332).

Большое внимание становлению учи­лища оказывали заместитель министра гражданской авиации **Усков А.П**., на­чальник Управления учебных заведе­ний МГА Назаров А.И., сменивший его на этом посту Дарымов Ю.П.Следует также отметить большое участие в подготовке училища к пер­вому учебному году начальника Ака­демии гражданской авиации Васи­на И.Ф., который помогал в обору­довании учебных аудиторий несмотря на то, что сам испытывал трудности вследствие перебазирования Академии в авиагородок.

Профили подготовки слушателей Академии и курсантов училища не совпадали, и все специальные учеб­ные классы, лаборатории и кабинеты нужно было оборудовать заново. К этой объемной и трудной работе при­ступил с началом учебного года кол­лектив училища, преподаватели, име­ющие, как правило, большой опыт практической работы в гражданской авиации, а также курсанты первого набора. Среди тех, кто активно уча­ствовал в этой работе, преподаватели Огнева Т.А., Розанцева В.Н., Логи­нова В.В., Девлет А.А., Дубик Р.А., заместитель начальника училища по воспитательной работе Фриев В.Х. и многие другие.

Приказом Н У № 42 от 19. 10. 1972 г. был организован педсовет из 12 специалистов под председательством НУ, в том числе: В.Х. Фриев – замполит, Ю. К. Белевич – ЗНУ по ВП. На основании постановления ЦК КПСС и СМ № 61 от 17.01 72 г. « О введении нового комплекса ГТО» была создана комиссия в составе 6 человек под председательством В.Х Фриева – ЗНУ, и его заместителя - Ю. И. Малашенко – руководителя физвоспитания[[333]](#footnote-333). В приказе № 21/к от 31. 08. 1972 г. представлены списки 5 групп из 152 курсантов зачисленных в училище[[334]](#footnote-334). До середины 1973 г. всездания продолжали находиться на балансе ВАУ и частично ими использоваться. И только с 02. 07. 1973 г. Комиссия под председательством Ярового С.Ф. должна была принять на баланс училища имущество согласно соглашения между ЛАТУГА и ОЛАГА утвержденного А. П. Назаровым – нач. УУЗ МГА[[335]](#footnote-335).

Информация об открытии в Ле­нинграде специального учебного за­ведения по подготовке персонала службы авиационных перевозок по­лучила большой резонанс и вызвала заинтересованность работников служб перевозок, имеющих опыт работы, но не имевших специального образо­вания. Учитывая пожелания с мест, в короткие для учебно-методической подготовки сроки в 1973 г. было образовано заочное обучение, кото­рое в дальнейшем стало функционировать как факультет заочного обучения.[[336]](#footnote-336)

В хозяйственных и строительных работах проявляли активность кур­санты первого набора. Большинство из них после окончания училища продолжали работать в гражданс­кой авиации, занимая важные руко­водящие должности. К ним, в час­тности, относятся Шипиль Н.В., Налетенко В.М., Дарьев В.И. Приказом № 85 от 31. 08. 1973 г. в 5 групп зачислено 157 чел., а с 21. 03. 1973 г. было создано заочное отделение для обучения работников ГА без отрыва от производства по специальности 1605 «Организация авиационных перевозок». Заведующим отделения был назначен В. И. Ширко. По экзаменам при УГА было зачислено 168 чел.[[337]](#footnote-337)

В училище с первых дней была организована спортивно – массовая работа с целью подготовки к спартакиаде учебных заведений ГА по видам; волейбол, баскетбол, лыжи, коньки, футбол, теннис, шахматы, спортивное ориентирование, плавание, стрельба, легкая атлетика. Утверждены 15 тренеров – общественников, распорядок деятельности, социалистические обязательства, соревнования и др[[338]](#footnote-338). А в соответствии указания УУЗ МГА были организованы 5 строительных отрядов для работы в аэропортах: « Комсомольск на Амуре – 92 чел.; Вильнюс -16 чел.; Домодедово – 10 чел.; Пулково – 13 чел. Общее руководство В. Х. Фриев – ЗНУ по ПВР. Л. 97-102. Пр. № 145 от 30. 08. 1974 г. было зачислено 194 руб.[[339]](#footnote-339)

Благодаря слаженной работе кол­лектива были достигнуты определен­ные успехи в оформлении интерьеров, оборудовании учебных помещений и общежития. Эта работа получила положительную оценку со стороны Управления учебных заведений и при посещении училища в 1975 г. мини­стром гражданской авиации Бугае­вым Б.П., когда была отмечена проделанная в короткие сроки орга­низационная, хозяйственная и учеб­но-методическая работа. Училище продолжало развиваться. В 1975 г. были зачислены :.- 280 чел в 9 групп; 125 чел. на заочное отд., - 208 чел на 3 курс по Московскому заочному отделению; 15 чел на 1 курс по Белорусскому и Узбекскому УГА на заочное отделение.[[340]](#footnote-340) В ноябре того же года были выпущены 132 первых специалиста после сдачи 2 этапа государственных экзаменов.[[341]](#footnote-341) А согласно указания Б. Е. Панюкова - начальника управления организации перевозок МГА № 22/6 – 114 от 16.10. 1975 г. были проведены первые курсы повышения квалификации 26 начальников служб бортпроводников в период с 17. 11. По 17. 12. 1975 г.[[342]](#footnote-342)

Чтобы охватить все стороны под­готовки авиационного персонала, свя­занного с непосредственным обслужи­ванием пассажиров и клиентуры не только на земле, но и в воздухе, изу­чался вопрос о способах подготовки бортпроводников-инструкторов. С этой целью в 1976 г. в состав делега­ции Аэрофлота, возглавляемой заме­стителем министра гражданской авиа­ции Аксеновым Н.Ф., был включен начальник училища. Изучался опыт подготовки авиационного персонала одной из крупнейших авиакомпаний США «Америкен Эрлайнз». Начальник училища Григорук В.У. в 1976 г. был награжден орденом Трудового Крас­ного Знамени — в его лице были при­знаны успехи всего коллектива[[343]](#footnote-343).

По ре­зультатам поездки было принято ре­шение, начиная с 1979 г. произво­дить в училище подготовку бортпро­водников-инструкторов по полной программе дневного обучения с вы­дачей диплома государственного об­разца и свидетельства бортпроводни­ка III класса[[344]](#footnote-344).

Жизнь показала всю правильность этого решения и необходимость все­сторонней и глубокой подготовки кабинного экипажа, особенно в крити­ческих ситуациях, связанных с раз­гулом международного терроризма. С . 1979 г. прием в учебное заведение уже составлял 220 чел.[[345]](#footnote-345). В соответствии положению утвержденному УУЗ МГА прием молодежи во все летные и технические училища в 1979 г. проводилась комиссией ЛАТУГА (16 специалистов + 5 секретариат) из абитуриентов северо-западной зоны СССР. Председатель НУ, заместители: Н. В.Карелин – ЗНУ и В.В. Сиротин командир УТО – 6 ЛУГА.[[346]](#footnote-346) Поступление в училище было организовано по управлениям гражданской авиации с мест дислокации авиапредприятий. Так по результатам вступительных экзаменов в дистанционном пункте поселка Тазовский приказом № 97 от 17. 09. 1979 г. на основании протокола приемной комиссии при ЛАТУГА на заочное отделение были приняты очередные курсанты. Под № 51 в списке значится Хороших И. А.[[347]](#footnote-347), которая реализовала полученные знания в должности старшего диспетчера Таркосалинского авиапредприятия и педагогом дополнительного образования Рыльского авиаколледжа.

В соответствии приказу МГА № 34/л от 22.01. 1980 г. С 01. 02. 1980 г. приступил к обязанностям начальника училища Букин Г.А. ему было установлено 240 часов по курсу № Организация и технология воздушных перевозок» и « Коммерческая деятельность на ВТ». Педагогический стаж к этому времени составил 13 лет 6 месяцев. Главным бухгалтером, с 15 летним стажем в ГА, работала Рина Васильевна Переходина.[[348]](#footnote-348)

Коллектив курсантов и преподава­телей, руководство училища прини­мали активное участие в проведении Олимпийских игр в Москве в 1980 г. и были отмечены правительственны­ми наградами. Но к 1982 г. в деятельности Ленинградского авиатехнического училища ГА накопились недостатки. Комиссией УУЗ МГА было отмечено, что состояние учебно-воспитательной работы не отвечало требованиям повышения культуры авиаперевозок. По количеству грубых нарушений дисциплины. употреблению спиртных напитков, аморальным отлучкам и уровню политико-воспитательной работы училище занимало одно из последних мест среди учебных заведений отрасли. Далее отмечалось, что Букин Г. А. – начальник училища по состоянию здоровья длительное время отсутствовал на работе и после назначения на эту должность не смог вникнуть во все вопросы деятельности училища, что послужило причиной его освобождения от должности. Также в распоряжение начальника Ленинградского управления ГА был направлен Фриев В. Х – его заместитель по политико-воспитательной работе[[349]](#footnote-349).

На должность начальника училища был назначен **Карелин Н. В**. – заместитель начальника по учебной работе длительное время исполнявший обязанности начальника ЛАТУ ГА. В последующие годы училище, со­вершенствуя учебно-методическую работу, продолжало подготовку и выпуск курсантов дневного и слуша­телей заочного обучения. Его первый руководитель Григорук В. У. продолжал успешно работать в ЛАТУГА преподавателем. Ветеран ВОВ, Опытный педагог, Отличник аэрофлота с 1954 г., обладатель орденов Трудового красного знамени и Отечественной войны второй степени, четырнадцати медалей проводил большую воспитательную с курсантами. Свой 30 – летний юбилей работы в ЛАТУ ГА Григорук встречал заслуженным работником транспорта РФ и активной деятельностью в должности зам. начальника по учебной работе[[350]](#footnote-350).

В конце 80-х гг. училище, как и вся отрасль, испытывало определен­ные трудности с финансированием, распределением выпускников (которое фактически было отменено), органи­зацией практики, ликвидацией воен­ного цикла по подготовке офицеров запаса[[351]](#footnote-351). Так план выпуска в 1987 г. был выполнен на 95 %.: при плане 155 чел. было выпущено по двум этапам государственных экзаменов 148 чел., на заочном отделении при плане 190 чел. было выпущено 173 специалиста. Комплектование училища на дневном отделении проводилось по специализациям: Организация пассажирских и грузовых перевозок (юноши) – принято 137 чел. при плане набора 120, на заочное отделение было принято 280 чел. при плане 210 и Организация обслуживания пассажиров на борту воздушного судна (девушки) – принято 154 чел. при плане 120.[[352]](#footnote-352) Тем не менее, к началу 90-х гг. постепенно положение стало изменять­ся: план набора курсантов бюджет­ного обучения был установлен в 125 человек ежегодно, появилась возмож­ность открытия групп внебюджетно­го обучения[[353]](#footnote-353).

В Уставе **Краснокутского летного училища гражданской авиации,** утвержденном Бугаевым Б.П. – министром ГА СССР 24 ноября 1970 г. в заголовке прописано о его создании 16 декабря 1940 г в соответствии приказу ГУГВФ № 122[[354]](#footnote-354). Так ли это на самом деле? Предвидя возможную агрессию гит­леровской Германии против Советс­кого Союза, правительство предпри­няло срочные меры по укреплению обороноспособности страны. Одной из таких мер было укрепление Военно-Воздушного Флота. Для этого в раз­личных городах страны были созда­ны авиационные школы и около ста учебных эскадрилий. Подготовку молодых пилотов на са­молетах У-2 поручили Аэрофлоту с последующим направлением их в ВВС.

В переписке об отчуждении земельных участков под аэродромы Краснокутской военной авиашколе пилотов (КК ВАШП) в 1941-1942 гг.. выявлены сведения о том, что начальник Краснокутской авиашколы майор Добрынин и начальник штаба майор Николаев 25.02. 1941 г. направили письмо в адрес заместителя командующего ВВС Приволжского военного округа по ВУЗам Генерал – лейтенанта Алексееваю. В материалах по отчуждению земельных участков для 6 аэродромов в Республике немцев Поволжья были предложения на отводимых участках Гуссебах и Логиновка развернуть строительство: Служебных зданий ( штаб, классы, аэродромные кладовые); Склада ГСМ для: авиагорючего на 150 т., авиамасла на 15 т., автогорючее на 8 т.; Столовой для начсостава на 100 чел.; Столовой для курсантов на 280 чел.

Следующее письмо подписанное Добрыниным – нач. КК ВАШП № 166 датируется 06.03 1941г. и было направлено в адрес Совета Народных Комиссаров немцев Поволжья о том, что к этому времени школа пилотов в Красном Куте не может развернуть нормальной теоритической летной работы по следующим обстоятельствам: отсутствия необходимого количества классов поэтому с частью курсантов занятия проводились на койках в общежитии; наличие проблем с питьевой водой; недостаточного количество электроэнергии вырабатываемое местной электростанцией.

Поэтому руководитель просил СНК об ускорении отчуждения участков под аэродромы, о временной передаче авиашколе всех построек принадлежащих школе комбайнеров в К.К., о строительстве сети грейдерных дорог к аэродромам, о выделении кирпича для ремонта и строительства военного городка. Многие проблемы были оперативно решены Постановлением СНК Автономной Социалистической Советской Республики немцев Поволжья от 08. 03. 1941 г. в городе Энгельс: « Об отводе земельных участков под строительство аэродромов для Краснокутской военно-авиационной школы». В документе было сказано, что на основании постановления Краснокутского КантСовета депутатов трудящихся от 12. 02.1941 г. от 4 колхозов были изьяты и переданы в ВАШП 1600 га и от 3 совхозов 980 га для 7 аэродромов.[[355]](#footnote-355)

В последнем выявленном сообщении ВАШП от 06.06 1942 г. подписанном Федоровым – начальником штаба сообщается о наличии карточек уже 12 аэродромов: Малоузенск, Питерская, Владимировка, Мокроус, Лавровка, Журавлевка, Фридельфельд, Лепехинка, Красный КУТ, Гуссенбах, Урбах, Еруслан [[356]](#footnote-356). Далее сведения о КК ВАШП теряются. Предположительно армейское учебное заведение создав аэродромную инфраструктуру и приспособив базу бывшей ковалирийско-пехотной школы для обучения будущих авиаторов в г. Красный Кут была направлена на фронт в критические для этого региона месяцы Сталинградской обороны. До настоящего времени на территории ККЛУ ГА сохранились 8 одноэтажных зданий постройки до 1950г: служебное здание № 5 1931 г. постройки, в 40-е бывшая конюшня, по сообщениям ветеранов была перепрофилирована под штаб ВАШП.

Деревянное, обложенное кирпичем здание П –образной формы на ленточном фундаменте сохранилось в удовлетворительном состоянии;[[357]](#footnote-357) шлакоблочное здание 1937 года постройки Гараж – бокс площадью 146,7 кв. м. в неудовлетворительном конструктивном состоянии; производственное здание № 4. Год постройки 1932. Саманное здание площадью 248 кв. м .Состояние неудовлетворительное; ремонтный бокс - 1931, железобетонная конструкция, площадь 544.5 кв. м., состояние удовлетворительное; складское помещение № 1, кирпичное в удовлетворительном состоянии, площадью 66,7 кв. м.; столярная мастерская,1932 г., саманное обшитое деревом на ленточном бетонном фундаменте, площадь 423,6 кв.м., в неудовлетворительном состоянии; тренажерный центр № 2, 1932 г. щитовое обложенное кирпичем здание на бутовом фундаменте площадью 454 кв.м. в удовлетворительном состоянии; склад вещевой, кирпичное с бетонными полами здание площадью 472,3 кв. м.в неудовлетворительном состоянии. Более поздних строений периода размещения Краснокутской и Качинской ВАШП или не строилось или были разрушены.

Буквально по следам КК ВАШП на Краснокутской авиационной базе была размещена Качинская Краснознаменная военная авиашкола Народного комиссариата обороны им. А.Ф. Мясникова. В дальнейшем уже специалисты этой школы составили в период с 25. 05 1942 по 04. 06. 1942 г. составляли описание и кроки аэродромов [[358]](#footnote-358).

Дальнейшие сведения дают нам право полагать, что Краснокутцы имеют полное право вести свою родословную от Севастопольской офицерской школы с 1910 г. Проследим хронологию событий более подробно. В начале июля 1941 года, в связи с началом Великой Отечественной войны, школа в составе 7-ми эскадрилий через Чугуев, Белгород, Воронеж, Борисоглебск, Балашов и Энгельс на учебных самолетах УТИ-4 и И-16 перелетела из Крыма в Красный Кут.

Одни эскадрильи стали базироваться на основном аэродроме в Красном Куте, другие - в с. Первомайское (бывший Гуссенбах) на аэродром около госселекционной станции, где были жилые домики, столовая, общежитие и другие постройки бывшего учхоза. Запасные аэродромы были в Питерке и Александровском Гае. Жили и учились в трудных условиях. До октября 1941 года все шло нормально, но потом наступили такие холода, о которых они в Крыму не знали. Снега навалило под самые крыши. Перестали запускаться моторы, приходилось их всю ночь периодически прогревать. Потом сконструировали бензиновую печку и горячим воздухом стали их готовить к полету. Ночью приходилось чистить от снега аэродром, а днем летать. Работали и летали в кирзовых сапогах и солдатских шинелях, ни валенок, ни унтов не было[[359]](#footnote-359).

Теплое обмундирование появилось только в 1943 году. В Красном Куте жили в деревянных и саманных бараках. Топили соломой, бурьяном, стеблями подсолнуха, использовали полевые хозпостройки, оставшиеся после выселения немецких колонистов. Несколько раз ездили за дровами в Дьяковский лес. Часть комсостава и члены их семей жили на частных квартирах в Красном Куте и в общежитии (потом детском саде) на месте дома № 26 по улице Пролетарская. Питались в столовых барачного типа, одна - для курсантов, другая - для летчиков-инструкторов, командиров звеньев и эскадрилий. Учебно-летный отряд находился в здании бывшей прогимназии (потом педучилище). Но, несмотря на тяжелые условия жизни, школа продолжала обучать и выпускать военных летчиков.

В октябре 1941 года состоялся 1-й выпуск курсантов, которые поступили в школу еще в Каче в 1940 году. Среди них были сыновья Анастаса Ивановича Микояна - Степан, Владимир и Алексей, а также сын Михаила Васильевича Фрунзе - Тимур Фрунзе, который ни за что не хотел оставаться в школе инструктором и отчаянно рвался в бой с фашистами.

В начале 1942 года лейтенант Т. Фрунзе прибыл на фронт в истребительный авиаполк в район оз. ИльДянь, под Новгородом, где вскоре погиб, 16. 03. 1942 года ему посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза. Осенью 1941 года из летчиков-инструкторов школы был сформирован Качинский истребительный полк под командованием майора Воротникова А.И.. В конце 1941г. В Красном Куте появились МиГ – 3 и ЯК – 1. Полк, в основном на истребителях И-16, отправился на защиту Москвы, впоследствии с боями дошел до Берлина. Только под Москвой летчики полка сбили 90 фашистских самолетов.[[360]](#footnote-360)

В школе на оставшихся самолетах УТИ-4 установленных на лыжи продолжали обучать курсантов, это были учебно - тренировочные 2-х местные истребители, с открытой кабиной, без радиосвязи и навигационных приборов. Только летом 1942 года новые учебные самолеты ЯК-1 стали оборудовать радиоаппаратурой. Обучение проходило по ускоренной программе. После короткой теоретической подготовки каждый курсант должен был совершить 20 самостоятельных полетов и 6 в зону. С таким налетом выпускников школы направляли в авиаполки, где их доучивали на боевых самолетах и отправляли на фронт.

В июле 1942 г. в школу прилетал Василий Сталин – выпускник Качи 1940 г. и отобрал для ведения боевых действий под Сталинградом много летчиков - командиров звеньев, среди них В. Луцкий, А. Шишкин, В. Калинин, Д. Марков и Л. Шульженко, которые впоследствии слали Героями Советского Союза. К сентябрю 1942 г. количество эскадрилий в школе сократилось до 4-х.

Летом и осенью 1942 г. с приближением немецких войск к Сталинграду, до 10 раз в день участились полеты самолетов- разведчиков противника. Были случаи, когда попутно с разведкой одиночные самолеты бомбили воинские эшелоны и железнодорожное полотно. Для борьбы с ними была создана истребительная группа, которая базировалась в Красном Куте, здесь же был ее командный пункт. Запасная авиа площадка находилась в Паласовке. Посты воздушного наблюдения, оповещения и связи располагались на всех железнодорожных станциях.

Ежедневно каждая эскадрилья выделяла пару истребителей И-16 и ЯК-1 для несения боевого дежурства на аэродроме и над железнодорожной магистралью Урбах - Эльтон. Иногда вылетали звеном или целой эскадрильей. Благодаря этому, за все годы войны ни одна бомба не упала на Красный Кут. Опытные летчики-инструкторы барражировали вдоль железной дороги, отгоняя и сбивая фашистских стервятников.

Так в сентябре 1942 г. летчик-инструктор Гудков Д.В. (в будущем Герой Советского Союза, подполковник) на истребителе ЯК-1, израсходовав все боеприпасы, таранил самолет - разведчик Ю - 88 на высоте 5000м. при скорости 450 км/час. Было это недалеко от станции Кайсацкая. Oт удара «Юнкерс» развалился на две части, а нашего летчика выбросило из кабины и он благополучно приземлился. Уцелел и немец. Рассказывают, когда увешанному крестами фашистскому ассу показали Гудкова, он не поверил, что его мог сбить такой молодой, недавно окончивший Качинскую школу курсант. Кроме Гудкова Д.В., тараны в районе Паласовки совершили летчики-командиры звеньев Танов С. и Киселев И., при этом оба погибли.

Первым начальником авиашколы, перелетевшим из Качи в Красный Кут, был **Иванов В.И.,** в сентябре 1942 г. его сменил генерал-лейтенант **Денисов С.П**., потом **Симоненко С.С**. [[361]](#footnote-361)

Большую роль в выживаемости училища значила деятельность Горинова В.П. – заместителя начальника ВАШП по материально-техническому и тыловому обеспечению. С первых дней были организованы работы в колхозах и на выделенных земельных участках. В Краснокутском Муниципальном архиве сохранились документы местных органов власти с 1942 г. В протоколе оргкомитета исполкома Областного Совета по Краснокутскому району № 5 от 23. 03. 42 г.» Об отводе в пользование Качинской авиашколе участка племенной базы № 2 площадью в 402 га. для организации подсобного хозяйства» было принято решение об обращении в Саратовский ОблСовет о передаче участка[[362]](#footnote-362).

С мая 1944 г. курсантов стали обучать курсантов летать на боевых самолетах ЯК-3 и ЯК-9. За все военные годы пребывания в Красном Куге (1941-1945 гг.) школа направила на фронт 2228 летчиков, 289 из них за подвиги в боях с фашистами были удостоены Звания Героя СССР, 10 летчиков - дважды, а Покрышкин А.И. трижды. Истребителями Качинской школы в воздушных боях было сбито 3172 самолета противника.

После окончания войны, с октября 1945г. Качинская авиашкола стала называться училищем. В мае 1947г. после 6 лет пребывания на Краснокутской земле, Качинское Краснознаменное военное авиационное училище летчиков им. Д.Ф. Мясникова перебазировалось сначала в Мичуринск, а оттуда в 1954г. - в Сталинград, где находилось по октябрь 1998 года. На свою историческую родину вернуться оно не смогло, т.к. ее город Кача и аэродром были заняты авиацией Черноморского флота [[363]](#footnote-363). Торубаров Владимир Ильич написал несколько книг о истории родного училища, которое он закончил в 1971 г. Среди них юбилейные издание: « Каче 100 лет» и « С Качей по жизни». В.И. Торубаров – генерал-лейтенант авиации, родился 02.02.1950г. в Курской области, После окончания Поныровской средней школы в 1967г. поступил в Качинское училище [[364]](#footnote-364).

Шестилетнее пребывание прославленного летного училища со всей необходимой для учебно-летной деятельности инфраструктурой и кадрами стало основанием и большой школой для Краснокутского летного училища. Поэтому следует сообщить некоторые сведения из истории рождения и развития летного училища созданного в 1910 г. на Крымском полуострове. Школу устроили на Куликовом поле в трех верстах от города Севастополь. Инструкторами полетов были приглашены первый русский пилот Михаил Никифорович Ефимов и Иван Михайлович Заикин – спортсмен борец, который получив диплом пилота за границей на собственном самолете гастролировал по России с платными демонстрационными полетами[[365]](#footnote-365).

5 мая 1910 года М. Н. Ефимов получил письмо от Кованько А.М. - начальника воздухоплавательной школы с предложением поступить на службу в военное ведомство инструктором[[366]](#footnote-366). Информация из состоявшейся беседы и текст письма, говорит о существовании авиации в России до 1911 года только в гражданском виде. Оба летчика профессионала отказались от предложений, но М.Н. Ефимов стал все - таки первым инструктором в Севастопольской школе авиации отдела воздушного флота. Так как это образовательное учреждение и не являлось гражданским, но еще и не было военным. Внимательно изучим Положение о временной школ авиации утвержденное отделом воздушного флота 13 сентября 1910 года.

Совет школы входил в Отдел с представлениями о необходимых мероприятиях и ассигнованиях, и все его члены участвовали в заседаниях Отдела на правах членов по вопросам, касающимся школы, включая финансовые отчеты. Состав обучающихся в школе комплектами преимущественно из лиц, состоящих на действительной военной и морской служб. Обо всех окончивших школу Отдел сообщал Военному и Морскому Министрам для содержания их на особом учете, прилагая подписи лиц, принятых в школу. Никакой платы за обучение не взималось, никакого содержания от Отдела обучающимся не выдавалось.[[367]](#footnote-367)

**В.Н. Кедрин** один их организаторов авиационной школы вскоре после ее открытия стал председателем Совета школы, он же был и председателем комитета возглавившего Севастопольский аэроклуб. С 10 февраля 1910 года Кедрин также был начальником вновь образованной службы связи Черного моря.[[368]](#footnote-368) Многие из пилотов выступали с публичными благотворительными лекциями в учебных заведениях Крыма. [[369]](#footnote-369)

За год общая сумма часов полетов в школе в городе Севастополе достигла 500 часов. Полеты производились почти каждый день и с среднем (500:300) каждый день летали более 1,6 часа при наименьшей продолжительности полетов 2 минуты и наибольшей – 12,5 часа в день[[370]](#footnote-370).

В мае 1912 года школа сменила место основного базирования: была переведена во временный Александро - Михайловский лагерь у реки Качи. 21 ноября 1912 года состоялась закладка и освещение капитальных зданий. Здесь школа получила наименование «Севастопольская», его императорского высочества **великого князя Александра Михайловича** военная авиационная школа. Годовщину школы было решено отмечать 21 ноября по престольному празднику Архистратига. Михаила, объявленного Русской православной церковью, покровителем авиации и российских летчиков. Единственная в стране она имела кирпичные ангары на 100 самолетов, мастерские, опытные лаборатории. В ней впервые начались обучения летному делу нижних чинов. В связи с начавшейся, Первой мировой войной, все авиационные школы и курсы перешли в подчинение Военного ведомства России.[[371]](#footnote-371) За два года, с 1 сентября 1914 года по 1 сентября 1916 года, здесь было подготовлено по теоретическим предметам: летчиков – 197 человек; мотористов – 302 человека.

До октябрьской революции школа выпускала 609 летчиков, здесь формировались первые правила летной жизни и исследовались способы военного применения авиации, впервые использовались аэропланы для разведки и фотографирования подводных лодок на глубине, почти все защищали Родину в первую мировую войну[[372]](#footnote-372).

С 20. 03. 1920 г. в долине р. Кача стала действовать Летная школа № 1., а 30. 01. 1921 г. она стала называться Первой военной школой летчиков, она не имела прямой преемственности от предыдущей - Императорской. Приказом РВС № 304 от 30. 03. 1925 г. школе было присвоено имя революционного деятеля А.Ф. Мясникова, а 13 мая 1938 г школе было присвоено официальное наименование Качинская[[373]](#footnote-373). Дальнейшее исследование деятельности Севастопольской школы ОВД военного ведомства выходит за рамки темы.

Находясь в месте очередной дислокации в г. Мичуринчке после покидания шестилетнего места дислокации руководство Качинской ВАШП специальным пакетом от 05.12.1947 г. передали землеустроительное дело в пос. Красный Кут, который поступил начальнику Бугурусланского ЛУ 09. 12.1947 г. это фактически была «эстафетная палочка» следующему авиационному учебному заведению для продолжения авиационного развития Саратовской области. Из объяснительной записки с кратким описанием аэродромного узла Краснокутского летного училища пилотов ГВФ составленной И.О. штурмана училища Кобцевым от 28.08.1948 г. мы имеем возможность изучить схемы и состояние 5 аэродромов: Горецкое, Логиновка, Культфельд, Владимировка, Учхоз, которые находились около деревень в 10-15 км. отдаленности от пос. Красный Кут по всем направлениям. Грунтовой и травяной покров аэродромов и подъездных дорог, как правило, требовал грейдированных работ, постоянные здания и сооружения отсутствовали.

Предпримем следующее исследование по освоению гарнизонной территории бывшей Краснокутской кавалерийско - пехотной школы авиаторами из пос. Бугуруслан Оренбургской области. В архиве **Краснокутского Летного училища** сохранились уникальные документы движения нескольких учебных эскадрилий Народного Комиссариата обороны, которым суждено было пройдя дорогами «выживания» соединиться в единую Бугурусланскую школу пилотов, а затем перебазироваться в Красный Кут: 16-я отдельная учебная эскадрилья *[[374]](#footnote-374)* ; 75 ОУЭ[[375]](#footnote-375); 4 ОУЭ[[376]](#footnote-376).

17 ноября 1947 г. в соот­ветствии с приказом ГУГВФ № 168 и перебазировалось в Заволжский пос. Красный Кут, на базу ранее распола­гавшегося Качинского военного учи­лища летчиков, так как здесь были наиболее благоприятные условия для учебных полетов (аэродромы, свобод­ное воздушное пространство и т. д ). Таким образом Краснакутская авиационное пространство освоенное опытной Каченской школой пилотов поступало в распоряжение поступало в распоряжение молодого Бугурусланского летного училища ГВФ, сформированной за два года из отдельных учебных эскадрилий ГВФ. Более точно о преобразованиях и передислокациях в этот период позволяю дать тексты архивных документов: *-* приказ № 283 от 19.06.1947 г. стал последним, когда было записано Бугурусланская авиашкола пилотов ГВФ; - в заголовке приказа № 297 от 31. 06.1947 г. учебное заведение стало называться Бугурусланское летное училище ГВФ; - В приказе №.424 от 12.11.1947 местом дислокации был указан п. Бугуруслан; а начиная с 17.11.47 указан Красный Кут – изменено место нахождение училища с прежним названием и новым штатным расписанием на 216 человек. Более 20 пилотов прибыли в Красный Кут из Курганской АШП, Старобельской АШП, Егорьевского АТУ и других учебных заведений ГВФ[[377]](#footnote-377).

В послевоенных условиях Краснокутцы стали готовить пилотов для авиации народного хозяйства. 12 июня 1948 г. приказом ГУГВФ № 172 училище было переименовано в Краснокутское летное училище гражданской авиации (КЛУ ГА).По архивным документам можно отследить, что приказ № 252 от 06.07.1948 г. – последний в делопроизводстве Бугурусланског летного училища пилотов ГВФ в пос. Красный Кут. « О передаче столовой ОРСу», приказ № 253 от 07.07.48г. имеет заголовок **Краснокутское летное училище ГВФ** при Министерстве вооруженных сил, пос. Красный Кут. Все приказы подписывал начальник училища - **Миронов Н.И.** [[378]](#footnote-378). Хронология, география и факты событий предшествовавшие созданию ККЛУ ГВФ позволяют сделать выводы о том, что Качинское училище с учетом деятельности **Хрипко П. Д. -** выпускника Качинской ВАШП (1935-1936г.), начальника ККЛУ ГВФ (1951-1962г.) ), который внес значительный вклад в его становление в сложный для училища начальный Краснокутский период КЛУ ГВФ.[[379]](#footnote-379)

Принимая училище от **И.С. Погорелова** (1949-1951г.) Павел Дмитриевич понимал, что базы как таковой для деятельности училища не было. Оно размещалось в малоприспособленных бревенчатых помещениях (бараках) с печным отоплением, в которых было не очень тепло. Курсанты на занятиях сидели в шинелях. Питались в ветхой сто­ловой. По указанию начальника УУЗ ГУ ГВФ Барышникова отбор для кандидатов ККЛУ осуществляли приемные комиссии Егорьевского АТУ ГА. Казахского, Азербайджанского, Северо-Кавказского управлений и Киргизского отдельного отряда[[380]](#footnote-380). В авиагородке не было ни од­ного кирпичного здания. На аэро­дроме был один домик, в котором находились все летные службы и ме­теостанция. Инженерно-авиационная служба базировалась в землянках. Обслуживание самолетов проводилось без всякой механизации. Заправка самолетов По-2 топливом и маслом производилась ручным способом из емкостей. Базовые ремонтные орга­низации Аэрофлота не могли своев­ременно капитально ремонтировать самолеты По-2. С этой целью учили­ще организовало у себя мастерские (ЛЭРМ) по ремонту самолетов По-2 и двигателей М-11 и этим самым обес­печивало выполнение учебно-летного плана. Весомый вклад в организацию ре­монта самолетомоторного парка (СМП) внесли ветераны училища: Шибковский А.Г., Шкурат И.И., Дорохин Е.П., Леонов А.Н., Шикунов Е.Я.

Из года в год училище росло, рас­ширялась его материальная база. Страна нуждалась в летных кадрах. В связи с этим увеличивался объем работ, увеличилось и количество са­молетов. На смену самолетам По-2 поступили в эксплуатацию самолеты Ли-2, Ан-2, Як-18А. Радиооборудо­вание этих самолетов обеспечивало безопасность полетов, контроль и ру­ководство полетами с земли. Радио­фицированные самолеты требовали совершенно новых методов обучения и средств технического обслуживания. В связи с этим командование учили­ща делало все возможное, чтобы ос­настить аэродромы оборудованием.

В этот период училище перешло к эксплуатации новой техники. На сме­ну самолету По-2 в 1955 г. в учили­ще поступило 6 самолетов Ан-2. Про­исходила коренная реконструкция материально-технической и учебной базы училища. В 1957 г. вводится в эксплуата­цию дополнительно самолет Ли-2, и учебные полеты уже выполняются на трех типах ВС (Ан-2, По-2, Ли-2). В этом же году был произведен первый выпуск молодых пилотов на самолете Ан-2, кроме этого производился при­ем и выпуск специального набора по переучи­ванию пилотов ВВС на пилотов ГА по сокращенным программе и сроку обучения.

В 1958 г. вводится в эксплуата­цию самолет Як-18А. Училище готовило штурманов в 1952—1954 гг. на самолетах По-2 и в 1955—1958 гг. на самолетах Ан-2. База подготовки пилотов и штурманов расширялась, и уже к началу 1960 г. училище включало в себя несколько отрядов. Лично Хрипко П.Д. была прове­дена большая работа по подбору и расстановке кадров, позволившая в дальнейшем внести большой вклад в успешное развитие и слаженную работу летного училища.

В 1960 г. 1-й ЛО вместе с самоле­тами Ли-2 был перебазирован в го­род Кировоград, где и стал основой вновь созданной Школы высшей лет­ной подготовки (КШВЛП) Согласно директиве Совета Министров СССР № 275-151 от 31 марта 1960 года и приказа начальника Главного Уп­равления гражданского воздушного флота № 343 от 28 июня 1960 года. Вместе с частью личного состава 60 - го высшего авиационного училища летчиков военно-воздушных сил Краснокутцы за несколько лет создали хорошую базу кузнице летных кадров, они принесли с собой отработанный опыт лётной подготовки в услови­ях гражданской авиации. Военные авиа­торы внедрили в процесс подготовки военную выучку и дисциплину[[381]](#footnote-381).

В 1962-1976 гг. летное училище возглавлял **Диденко И.Ф.** **-** выпуск­ник Краснокутского летного училища ГА 1949 г. В безупречном с профессиональном отношении личном деле сохранились характеристики: на курсанта ККЛУ ГВФ с августа 1948 по март 1949 г. Полеты на По-2 отлично. Старшина звена; от 10.06.1949 г. на пилота –инструктора 1- го отряда 2-й АЭ ККЛУ ГВФ, отличные знания, но от вступления в ВКПб 4 года откручивается, потерял учетную кандидатскую. карточку, в общественной работе не активен.. К маю 1950 г. исправился. Подписал замполит 2 АЭ Петровский. Он стал одним из первых пилотов 1-го класса и специалистов с высшим образованием в училище. В этот период продолжалось обнов­ление самолетного парка и наращива­ние потенциала учебного заведения — училище расширилось до шести лет­ных отрядов.

Происходил качествен­ный рост уровня профессиональной подготовки летного состава, инженер­но-авиационной службы, работников отделов и служб, постоянно попол­нявшихся специалистами с высшим образованием. Определяющее значение в этой работе отводилось инструкторскому составу. Энергичный, грамотный руководи­тель, настоящий лидер в коллективе Диденко И.Ф. оставил глубокий след в славной истории летного училища[[382]](#footnote-382).

Программой подготовки были предусмотрены лекции по психологии, аэродинамике, самолетовождению и дополнительный 40 - часовой налет. Роль пилота – инструктора в обучении курсантов является определяющей. Дни и часы проведенные вместе с курсантами на летном поле, в беседах, на каждодневных разборах, широко использовались опытными инструкторами для изучения и передачи им своих знаний. Четырнадцать лет трудился один из лучших инструкторов И.П. Шелманов, ему соответствовали коллеги –Прокопенко В.И., Гоголев И.А., Роганов М.И., Хахалин Н.М., Синченко И.И.. Авторитет их держался на глубоких знаниях, преданности делу[[383]](#footnote-383).

В Уставе ККЛУ ГА, который был утвержден 24. 11.1970 г. под руководством УУЗ МГА, впервые были разработаны общие положения для всех летных училищ ГА. Особенно следует уделить внимание на положение курсантов, которые находились на го­сударственном обеспечении, проживали в общежитии, носили уста­новленную приказом Министра гражданской авиации форму одежды и получали ежемесячную стипендию на общих основаниях.

Таким образом курсанты всех учебных заведений ГА имели право:

* пользоваться бесплатно всем учебным имуществом а также спортивной базой, сооружениями, инвентарем и оборудованием училища;
* участвовать через общественные организации училища в об­суждении вопросов совершенствования учебного процесса, техни­ческого творчества курсантов, а также вопросов успеваемости, трудовой и учебной дисциплины, назначения стипендий и других вопросов, связанных с учебой и бытом курсантов;

- участвовать в общественной жизни, в работе спортивных секций, клубов и кружков, в художественной самодеятельности.

За успехи в учебной и общественной работе к курсантам и старшинам применялись следующие поощрения:

а) объявление благодарности перед строем и в приказе по учи­лищу;

б) снятие ранее наложенного дисциплинарного взыскания;

в) награждение личной фотографией курсанта, снятого при раз­вернутом знамени училища (приказом начальника училища);

г) сообщение на родину или по месту прежней работы курсанта об отличной успеваемости и примерной дисциплине и о полученных поощрениях;

д) награждение денежной премией или подарком;

е) награждение Почетной грамотой установленного образца (приказом начальника училища);

ж) награждение Похвальным листом установленного образца (приказом начальника училища);

з) занесение на Доску почета училища фамилий курсантов, окончивших отлично курс обучения, при отличной дисциплине и активной общественной работе (приказом начальника училища).

За нарушение дисциплины, правил внутреннего распорядка училища и социалистического общежития на курсантов и старшин налагались следующие взыскания:

а) замечание (без занесения в карточку взысканий);

б) снижение оценки по поведению;

в) выговор (устный и в приказе по училищу);

г) строгий выговор (устный и в приказе по училищу);

д) исключение из училища и другие взыскания в соответствии с действующими положениями.

Курсантам Краснокутского летного училища, сдавшим госу­дарственные экзамены выдавался диплом об окончании Краснокут­ского летного училища и нагрудный знак, установленного Минис­терством высшего и среднего специального образования СССР, об­разца.

Окончившим Краснокутское летное училище предоставляется работа по полученной в училище специальности в соответствии с Положением о персональном распределении молодых специалистов, утверждаемым Министерством высшего и среднего специального об­разования СССР. Получившие диплом с отличием пользовались преимущественным правом при распределении на работу.

Преподавателями Краснокутского летного училища назнача­лись лица, имеющие, как правило, соответствующее высшее обра­зование.

Старшими преподавателями назначались лица, имеющие соответ­ствующее высшее образование и опыт педагогической работы.

Летно-инструкторский состав училища назначался из лиц, имеющих соответствующее среднее специальное или высшее образование.

Командно-летный состав училища назначался из лиц, имеющих соответствующее среднее специальное или высшее образование и опыт летной работы.

Инженерно-технический состав училища и другие работники учебно-вспомогательного персонале назначалтся из лиц, имеющих как правило, соответствующее среднее или высшее образование.

Краснокутское летное училище ГА имело в своем составе структуру утверждаемую МГА:

- учебно-летный отдел включающий соответствующие цикловые и предметные комиссии, учебные кабинеты и лаборатории, методкабинет, библиотеку, спортзал и спортивные сооружения;

- военный цикл и организационно-строевой отдел;

- летную Службу, включающую учебные авиационные отряды, учебные авиеэсквдрильи, авиээвенья и тренажерную группу;

- инженерно-авиационную службу, включающую лабораторию спецоборудовании и пеыонтную бригаду;

- службу радионавигации и связи, включающую радиобюро и те­лефонную станцию;

- службу движения; аэродромную службу; отдел кадров; бухгалтерию;

- отдел материально-технического снабжения; службу горюче-смазочных материалов; канцелярию; 1-е отделение; лабораторию авиационной медицины; хозяйственный отдел; автобазу; к л у б ; электро- и тепло-сантехническое хозяйство; жилищно-коммунальное хозяйство; группу капитального ремонта и строительства.

Краснокутское летное училище возглавлял начальник назначенный Министерством гражданской авиации СССР из числа пи­лотов, имеющих высшее образование, а также опыт учебно-летной работы.

Здания, сооружения, оборудование, инвентарь и другое имущество Краснокутского летного училища являлись государствен­ной собственностью. Занятие учебных, жилых и про­изводственных помещений летного училища для дру­гих целей не допускалось.

Краснокутокое летное училище имело смету, утверждаемую УУЗ МГА и специальную смету (внебюджетных средств), утверждаемую в установленном порядке. Летное училище представляло профсоюзным и другим общественным организациям училища в бесплатное пользова­ние помещения, необходимые для их работы и проведения собраний, и обеспечивает оборудование, отопление, освещение, охрану и уборку их. Краснокутокое летное училище бесплатно предоставляло помещения:

- находящейся при нем медсанчасти, с обеспечением отопления, освещения, водоснабжения, охраны, уборки и ремонта этого поме­щения;

- столовой или другой организации общественного питания, находящейся на территории или числящейся на балансе училища и обслуживающей курсантов и работников училища - обеспечение отопления, освещения и водоснабжения этого помещения,

Краснокутское летное училище пользовалось правами юриди­ческого лица и имело печать с изображением Государственного герба и со своим наименованием. Имело Красное Знамя - сим­вол чести и славы. Знамя вручалось училищу от имени Министер­ства гражданской авиации.

Краснокутское летное училище пользовалось флагом граждан­ской авиации СССР, установленным Воздушным кодексом СССР[[384]](#footnote-384).

В 1976 г. Диденко И.Ф. был пере­веден в Центральный аппарат МГА, где работал на должностях замести­теля начальника УУЗ МГА и предсе­дателя ВКК ГА на практике реализуя свои идеи и продолжая помогать в развитии родному училищу. Училище стал возглавлять **Ивко В.Г.** тоже выпускник Краснокутско­го летного училища ГА 1953 года, Ленинградского ВАУ 1967 года. Этот период совпал с бурным ро­стом объемов перевозок пассажиров и грузов в ГА, а следовательно, и ростом потребности отрасли в авиа­ционных специалистах и в летном составе.

Эти годы в жизни училища отме­чены бурным ростом жилищного строительства. В торжественной об­становке были снесены последние бараки, оставшиеся от Качинской школы пилотов, и введен в эксплу­атацию самолет первоначального обучения Як-18Т.

В 1980 г. Краснокутское летное училище было награждено переходя­щим Красным знаменем как победи­тель соревнования между учебными заведениями гражданской авиации. К этому времени несколько десятков тысяч квадратных метров были благоустроены и заасфальтированы. Возведены новые корпуса учебных зданий и общежитий. Учебный процесс обеспечен техническими средствами[[385]](#footnote-385).

Высокая ответствен­ность Ивко В.Г., требовательность к подчиненным позволили обеспечить успешную работу учебного заведения в 1976-1987 гг. Пилот 1-го класса. Заслужен­ный работник транспорта СССР. На­гражден орденами «Знак Почета», «Дружбы народов», знаком «Отлич­ник Аэрофлота». В 1987 г. начальником училища был назначен Сулимин Владимир Сергее­вич, который возглавляет его по на­стоящее время. Пилот 1-го класса. Заслуженный пилот Российской Фе­дерации. В 1988 г. снимается с эксплуата­ции самолет Як-18Т, и в училище остается только один тип ВС - са­молет Ан-2.

За время существования училища подготовлено для гражданской авиации около 18 тыс. пилотов и бо­лее 300 штурманов, в том числе име­ющих высокие звания: Героя Советекого Союза - 3; Героя Российской Федерации - 1; Героя Социалисти­ческого Труда - 8; заслуженных пи­лотов - 83, заслуженных штурма­нов - 4; заслуженных работников транспорта - 3.

Необходимо сказать о выпускни­ках училища - Героях Советского Союза и Российской Федерации, ко­торыми училище гордится и на при­мере мужества, героизма и доблест­ного труда которых воспитывает мо­лодых специалистов для гражданской авиации в настоящее время:

Курлин Ю.В, Тютюмин А.М., Янченко В.М. *,*Шарпатов В.И. Героями Социалистического Труда сталивыпускники Краснокутского летного училища ГА: Андреев В.М., Бахшинян Э.М., Вязанкин В.Г., Григорьев А.В., Гирин И.Я., Дмитриев Н.И., Приймак В.В., Шурло Д.И..

**Бугурусланское летное училище гражданской авиации.** Криворожская авиационная школа ГВФ в 1951 г. была переведена в город Бугуруслан на авиационную базу, которую создавали для осуществления своей деятельности другие учебные заведения. В архиве Краснокутского летного училища, с первых дней создания, хранятся два десятка дел с приказами по личному составу, которые вместе с опубликованными сведениями позволят обобщить и уточнить многие белые пятна в создании и становлении Бугурусланского и Краснокутского летных училищ:

- Свою биографию 16-я отдельная учебная эскадрилья (ОУЭ) ГВФ начала в городе Первомайске Одесской облас­ти 16 декабря 1940 г., Выявлен и впервые вводится в научный оборот требования инструкции ГУ ГВФ по отбору кандидатов В учебные эскадрильи ГВФ № 0395 от 13.01 41 г. во исполнение которой **Дубенским А.С.** - командиром 16 ОУЭ, под личным председательством, ( приказ № 3 от 17. 02. 1941г.) были назначены : медицинская комиссия из 5 докторов ( терапевт, невропатолог, хирург, окулист, ото – ларинголог); Учебная комиссия из 3 преподавателей от средней железнодорожной школы ( математика, русский, история народов СССР.); мандатная комиссия из 5 представителей : НКВД; школы ВВС; РК ВКПб; Райсовета; военкомата. Всего по штатному расписанию было: ЛПС – 20 чел., техников и мотористов - 6 Должностной оклад А,С, Дубенского составлял 1250 рублей, 20 % выслуги говорили о значительном стаже работы в авиации. Командир летного отряда (М.А. Макаревич ), заместители и инженер О УЭ имели оклады - 1000 руб., командиры звеньев - 850, пилоты 4 класса – 425, техники от 450 до 500 руб. в месяц.[[386]](#footnote-386) Архивное дело, в котором были сшиты рукописные листы приказов за 1941 год, отражало непрерывную работоспособность коллектива и маршруты передислокаций. П осле работы отборочной комиссии с 27.03.1941г. в ОУЭ был зачислен 121 курсант, с 03.05. 1941 г. зачислено еще 127 курсантов.[[387]](#footnote-387) Приказ № 54 от 07.07.1941 г. по 16 ОУЭ был последним в г. Первомайске. Следующий от 25.07. 1941 .г « О перебазировке» с указанным местом издания г. Сватово. Приказ № 72 от 03.09. 1941 г. последний в г. Сватово «О распитии спиртных напитков пилотами», а приказ № 99 от 11. 11.1941 г. « О дисциплине на новом месте» был первым в г. Павлодаре.[[388]](#footnote-388)

В итоге мы видим, что в связи с началом Великой Отечественной войны приказом ГУГВФ от 3 июля 1941 г. 116 ОУЭ была эвакуирована в го­род Сватово Харьковской области, а затем приказом ГУГВФ от 19 сентяб­ря 1941 г. № 84 — в город Павлодар Казахской республики, где и продолжали готовить летные кадры. Трудовой и боевой путь 75 ОУЭ начинался в г. Барабинске. Архивное дело имеет заголовок; « Приказы по 75-й учебной эскадрильи Управления Воздушной магистрали Москва-Иркутск (УВММИ) за 1941 г. Город Барабинск». Единственный в деле не рукописный документ, отпечатанный на машинке приказ № 147/А. от 06.11.1941 г. « Об итог х соцсоревнования в честь 24 годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции». В документе кроме оценки положений на фронтах и патриотизме населения было отмечено, что весь самолетно – моторный парк подготовлен к зиме, теоретическая подготовка выполнена с оценкой хорошо. Лучший экипаж инструктора Терентьева имел три отличника. Средний балл в группе 4.4., отсутствовали нарушения дисциплины. Командование эскадрильи было уверено, что справится с заданиями Аэрофлота и путем четкой и без аварийной работы даст стране хорошо подготовленных пилотов. С приказа № 149 от 08. 11 1941г. вместо руководящего органа УВММИ стали писать ГВФ [[389]](#footnote-389)

Но в эскадрильи были недостатки типичные для учебного заведения. Из текста рукописного приказа № 101 от 09. 08. 1941г. следует, что 06 августа 1941 г. в 5-00 московского времени курсант Смирнов (группа инструктора Гагарина) произвел вынужденную посадку на самолете У-2 в 4 км. от аэродрома из-за отсутствия бензина. Командир УЭ Е.А. Малинин. (Комиссар И. Кабылкин) в приказной части обязали инструкторов лично перед началом полета проверять наличие горючего. Курсантов выпускать в полет при наличии не менее 30 кг. бензина в баке. Каждому технику для контроля было необходимо иметь замерочные линейки; техник Рябушев был переведен в мотористы с окладом 325 руб. в месяц, а инструктору Гагарину объявили выговор[[390]](#footnote-390). За нарушение наставления по летной службе ,выразившееся в срезании общего круга полетов при выходе из зоны и обгон впереди летящего самолета также был объявлен выговор инструктору 1-го отряда Брауну[[391]](#footnote-391).

С 01. 10. 1942 г. на основании приказа начальника ГУ ГВФ № 208 от 27 09. 1942 г. Скворцов вступил в должность командира Барабинской 75 ОУЭ. Малинин был откомандирован в распоряжение Западно- Сибирского управления ГВФ[[392]](#footnote-392). Из текста приказа № 22 от. 13.02.1943г. мы имеем сведения о перегонке материальной части 75 ОУЭ воздушным эшелоном Барабинск – Павлодар, причем двумя группами с посадкой в Купино через запасные аэродромы Гривны и Карасук. Впервые появляется подпись временно исполняющего обязанности командира ОАЭ Тарских. В приказе № 29 от 27. 02. 1943г. уже командир ОУЭ Тарских установил порядок перебазировки по железной дороге габаритного имущества и ценностей в г. Павлодар[[393]](#footnote-393).

В деле № 3. собраны двухсторонние рукописные листы приказов по 16 ОУЭ ГВФ в г. Павлодар за период с 04.01.1943г. по 08.06.44 г., причем 01.04.1943 г. военнослужащие курсанты должны были одеть новые знаки отличия - погоны, а старые снять, а на листе 24 об. Появляется новый заголовок «Приказ .№ 1 по 2-й Павлодарской авиационной школе пилотов Западно-Сибирского управления ГВФ от 02.04.43 г. о принятии на работу, который подписал все тот же Дубенский[[394]](#footnote-394). В архивной упаковке за 1943г. существует дело с приказами по войсковой части № 40478 г. Павлодар. Приказ № 128 от 15. 11. 1943 г. стал последним, который был подписан Дубенским, следующий под № 129 от 18. 11. 1943г. указано: «Командир части 40478 – подполковник Кононенко»[[395]](#footnote-395). Работали в очень тяжелых условиях в течение всего периода Великой Отечественной войны. С увеличением объема подго­товки на базе 16-й учебной эскадри­льи приказом ГУГВФ от 9 марта 1943 г. №034 была организована Павлодарская школа пилотов ГВФ. В организованную школу пилотов был включен дополнительно летно-технический состав из учебных эскадрилий Абакана, Барабинска и Татарской республики. Павлодарская летная школа состояла из четырех указан­ных учебных эскадрилий и выросла в современное летное учебное заведение ГВФ.

Приказы по Павлодарской школе пилотов ГВФ начинаются с 1944г. и заканчиваются приказом № 357 от 13.11.1945 г. следующий приказ № 1 от 14.11.1945г. подписан **Кононенко Ф.Н.**, но теперь начальником Бугурусланской школы пилотов без каких либо сведений о передислокации. В этот период летная школа ГВФ переучивала авиатехников, механиков, стрелков, радистов ВВС, присы­лаемых с фронта, на летчиков по 40-часовой программе на самолете У-2.

Школа испытывала большие трудности. Не хватало летно-технического состава, недостаточно было самолетов, летных полей. Размещена она была в малоприспо­собленных помещениях, землянках. В зимнее время из-за отсутствия аэро­дромов полеты осуществляли даже с замерзшей акватории реки Иртыш. Несмотря на 30—40-градусные сибир­ские морозы, полеты проводились бес­перебойно. Самолеты вылетали с рас­света и заканчивали работу с наступ­лением темноты. Фронту требовались летные кадры, так как наша авиа­ционная промышленность к 1943— 1944 гг. значительно увеличила вы­пуск самолетов. Школа выпустила несколько ты­сяч пилотов, бесстрашных борцов за освобождение Родины, в годы Великой Отечествен­ной войны с немецкими оккупанта­ми. Учебный процесс по технике пи­лотирования проводили на самолетах По-2 в училище по учебнику Абрамова М.Д. «Курс учебно-летной подготовки (КУЛП) — техника пилотирования на самолете По-2».

Учебные заведения ГВФ обучили и переучили более 40 тыс. авиаторов, из которых более 20 тыс. были пере­даны в ВВС и АДД. Командовал АДД бывший пилот ГВФ, впоследствии Главный маршал авиации **Голова­нов А.Е.** ГВФ перешел в непосред­ственное подчинение командования авиации дальнего действия.

В октябре 1945 г., после оконча­ния Великой Отечественной войны, Павлодарская школа пилотов ГВФ перебазировалась в город Бугуруслан Оренбургской области, сюда же пере­базировалась 4-я Сыр-Дарьинская авиационная эскадрилья, Точную дату прибытия в Бугуруслан 4 ОУЭ установить сложно из-за отсутствия документов, но установлено, что 05.01.1944г. она еще находилась в Узбекском управлении ГВФ и размещалась в г. Сырдарье. Все приказы, которые хранятся в архиве ККЛУ не имеют оформленного вида и представляют собой сшитые нитками различные рукописные, по формату, цвету и качеству, бумажные листы.[[396]](#footnote-396) В Бугурусланскую АШП ГВФ стали поступать значительное количество курсантов из ВАШП И ВАУ в том числе из тех кто был до 1941г. в составе ГВФ: так 02.01.1946 г. в 1 АЭ было зачислено 98 курсантов из 2 - го Балашовского военного училища годных по медицине; Во 2-ю АЭ – 99 Батайской ВАШ им Серова; в 3–ю АЭ - 43 Энгельской ВАУ летчиков им Расковой, – 22 Тамбовского ВАУ, – 23 из Новосибирского ВАУ[[397]](#footnote-397) Предположительно в этот же период в состав школы были включены Бугурусланские Линейные авиаремонтные мастерские(ЛАРМ) № 65 ГВФ. Согласно приказу № 1 от 01.06.1946г. Игнатьев – начальник ЛАРМ зачислил в штат 44 человек для организации ремонта самолетов По-2. С августа 46 г. до 10.06.1948г. мастерскими руководил Солдатов[[398]](#footnote-398).

Особый интерес представляет приказ по Бугурусланской АШП ко дню Красной армии от 23.02.1946г., в котором отмечалось, что более 20 тыс. работников ГВФ были награждены правительственными наградами за подвиги совершенные в период Великой Отечественной войны. Исключительно важной для исследователей было сообщение о том, что Бугурусланская АШП ГВФ подготовила более 2 тысяч летчиков, из которых 62 были награждены за боевые заслуги. Офицер Кудинов стал Героем СССР. К 8 марта были объявлены благодарности 32 женщинам, в том ч. М. И. Шмаковой - младшему лейтенанту, командиру звена[[399]](#footnote-399).

Учитывая, что школа существовала полгода и выпусков не осуществляла, какие учебные эскадрильи учитывались руководством школы для подсчета выпускников требует дополнительного изучения. Приказ № 283 от 19.06.1947 г. стал последним, когда было записано Бугурусланская авиашкола пилотов ГВФ. В заголовке приказа № 297 от 31. 06.1947 г. учебное заведение стало называться Бугурусланское летное училище ГВФ. Начальником училища продолжал оставаться **Кононенко Ф.Н**.. В приказе № 300 от 01.08.1947 г. – стоит подпись начальника училища – полковника **Миронова Н.И**.. В приказе №.424 от 12.11.1947 местом дислокации был указан п. Бугуруслан, начиная с 17.11.47 указан п. Красный Кут – новое место нахождение училища с прежним названием. Здесь было утверждено новое штатное расписание из 216 человек. Более 20 пилотов прибыли в Красный Кут из Курганской АШП, Старобельской АШП, Егорьевского АТУ и других учебных заведений ГВФ[[400]](#footnote-400).

Начальник ГУГВФ маршал авиации **Ас­тахов Ф.А.** 27. 09. 1947 г. издал приказ о создании Школы высшей летной подготовки и перебазировании КВЛП и Летного центра в город Бугуруслан Оренбург­ской области. Начальником школы был назначен Титов B.C., а его заме­стителем по летной подготовке - Малышкин П.П.[[401]](#footnote-401)1 Юридически Бугурусланская АШП была переименована в. Бугурусланское летное учи­лище ГА 17 ноября 1947 г. в соот­ветствии с приказом ГУГВФ № 168 и перебазировалось в Заволжский пос. Красный Кут, на базу ранее распола­гавшегося Качинского военного учи­лища летчиков, так как здесь были наиболее благоприятные условия для учебных полетов (аэродромы, свобод­ное воздушное пространство и т. д ).

В послевоенных условиях краснокутцы стали готовить пилотов для авиации народного хозяйства. 12 июня 1948 г. приказом ГУГВФ № 172 училище было переименовано в Краснокутское летное училище гражданской авиации (КЛУ ГА).По архивным документам можно отследить, что приказ № 252 от 06.07.1948 г. – последний в делопроизводстве Бугурусланског летного училмща пилотов ГВФ в пос. Красный Кут. « О передаче столовой ОРСу», приказ № 253 от 07.07.48г. имеет заголовок Краснокутское летное училище ГВФ при Министерстве вооруженных сил , пос. Красный Кут. Все приказы подписывал Миронов Н.И.[[402]](#footnote-402). Хронология, география и факты событий предшествовавшие созданию ККЛУ ГВФ позволяют сделать выводы о том, что Качинское училище с учетом деятельности Хрипко П.Д. - выпускника Качинской ВАШП (1935-1936г.), начальника ККЛУ ГВФ (1951-1962г.) внесло значительный вклад в его становление в начальный период ККЛУ ГВФ.[[403]](#footnote-403)

Принимая училище от Погорелова И.С. (1949-1951г.) Павел Дмитриевич понимал, что базы как таковой для деятельности училища не было. Оно размещалось в малоприспособленных бревенчатых помещениях (бараках) с печным отоплением, в которых было не очень тепло. Курсанты на занятиях сидели в шинелях. Питались в ветхой столовой. По указанию начальника УУЗ ГУ ГВФ **Барышникова** отбор для кандидатов ККЛУ осуществляли приемные комиссии Егорьевского АТУ ГА. Казахского, Азербайджанского, Северо-Кавказского управлений и Киргизского отдельного отряда[[404]](#footnote-404).

Главное управление ГВФ приказом от 18 апреля 1951 г. № 0120 поста­новило перебазировать летное учили­ще из Кривого Рога в город Бугурус­лан Оренбургской области. Предстояло перегнать более 40 са­молетов По-2 и перевезти железнодо­рожным транспортом личный состав училища и имущество. Для перебазирования самолетов решено было создать четыре группы по 10-11 самолетов, а для перевозки личного состава и имущества было запланировано два железнодорожных эшелона. По прибытии в Бугуруслан училище продолжало учебно-летную работу на самолетах По-2 в составе двух эскадрилий. В течение 1952-1953 гг. шло активное обустройство быта курсан­тов и оборудование служебных поме­щений. Были подготовлены три зем­лянки для нужд инженерно-техни­ческого состава эскадрилий и одна под штаб 1-го отряда на централь­ном аэродроме. В связи с увеличением потребнос­ти в летном составе в управлениях гражданской авиации УУЗ ГУГВФ было принято решение расширить лет­ные училища, увеличить набор кур­сантов и выпуск пилотов. Поэтому в 1953 г. в училище был создан 3-й авиа­отряд.

В 1954 г. УУЗ ГУГВФ принимает решение внедрить в учебный про­цесс самолеты Як-12. Первые само­леты Як-12 поступили в училище в 1955 г., а в 1956 г. поступили само­леты Як-12М. Самолеты были радио­фицированы, кабина остеклена, по­этому экипажи чувствовали себя в этих самолетах комфортно. В период с декабря 1955 г. по ян­варь 1956 г. шесть групп командно­го, летного и инженерно-техническо­го состава в учебном отделе изучали самолеты Як-12Р, прошли летную переподготовку.

В 1953 г. была организована дис­­петчерская служба училища, которая руководила полетами. Начальником авиадиспетчерской службы был на­значен старший лейтенант гражданс­кой авиации Юшечкин Ф.С.

В 1954 г. окончил Бугурусланское летное училище Грубий Б.Д., будущий заместитель министра ГА по органи­зации летной работы, а в 1955 г. Дарымов Ю.П., в дальнейшем началь­ник Управления учебных заведений гражданской авиации, Шишкин Ж.К.

Во 2-м авиаотряде пилоты-инструк­торы Стасиков, Пьянкой, Ворохта, Батрак и 30 курсантов приступили к полетам на самолете Як-12Р.

В июне 1955 г. училищу от ЦК профсоюза авиаработников выделе­но 52 тыс. рублей на строительство спортивных сооружений. Начальник училища Лазуко В.М. принял решение начать строительство стадиона.

Одновременно строился учебный корпус на ул. Ленинградской, 9, где ежедневно работали курсанты. В училище проводилась большая работа по организации физподготовки студентов. В течение 1955 г. спортсмены училища во всех городских и областных соревнованиях добились высоких показателей. Футбольная команда стала чемпионом области. 1-е место также заняла волейбольная команда училища.[[405]](#footnote-405)1

В 1956 г. из училища было выпущено 369 молодых пилотов. Среди них будущие Герои Социалистического труда: В.А. Щекаев, К.С. Никитенко, Б.П. Бугаев, Л.Н. Ахметвалеев, В.В. Музыка, Н.П. Рябинин, А.А. Яковенцев, заслуженный пилот СССР В.Н. Хусапнов.

Из выпускников 1956 г. на инст­рукторскую работу были оставлены в учи­лище 24 человека. Комиссией учи­лища 25. 08. 1957 г был принят в эксплуатацию построенный учебный корпус по ул. Ленинградской, дом 9. В том же году был создан 4-й авиаотряд, командиром ко­торого стал Н.А. Стеценко. Началось строительство лагеря для личного состава 4-го авиаотряда. Первые самолеты Ил-12 начали прилетать в училище 23 сентября 1958 г. из ШВЛП ГВФ.

В первые два года шло активное обустройство служебных и бытовых условий, для этого использовались помещения школ: летной и Высшей летной подготовки (ШВЛП) и бывшего монастыря, бараки, землянки и палатки. Из сообщений выпускников 1953-1955 годов объединенных в сборнике под названием « Колыбель быстрокрылых орлов». В числе первых выпускников Бугурусланского ЛУ наиболее значимым стало имя Рузова Василия Яковлевича, который осенью 1951 года прибыл поступать в летное училище. В отделе кадров его встретили двое: капитан и старший лейтенант со звездочками в один ряд на серебристых погонах. В связи с указом Президиума В. С. СССР от 25. 02. 1950 г. и указанием ГУГВФ с 01. 08. 1950 г. всему летному, инженерно-техническому, преподавательскому, административ­но-управленческому, командно-ру­ководящему составу училищ были присвоены персональные звания гражданской авиации с ношением на­плечных знаков установленного об­разца.

Весной, после теоретических занятий, начались учебные полеты на самолете По-2, затем военные сборы в полевом лагере под Оренбургом и летние лагеря на аэродромах «Завьяловка» и « Наумовка». В январе 1953 года были проведены зимние полеты на лыжном шасси, а 8 сентября старшина Рузов В.Я. сдавал государственные экзамены по летной подготовке старшему пилоту - инспектору Управления учебных заведений ГВФ майору **Виталию Александровичу Евдокимову**. Прибывший на распределение Н.Н. Ассовский–генерал-лейтенант начальник УУЗ, который оставил многих выпускников работать инструкторами, в том числе и Рузова, который в последующее десятилетие освоил самолеты: Ил-12, Ан-2, Ан-18А и стал командиром звена.[[406]](#footnote-406)

Ведущая роль Бугурусланского летного училища в 70-80 годы была связана: во первых с его назначением в 1973 году заместителем начальника училища по летной работе, а с 1975 года начальником родного учебного заведения; во вторых с именами **Грубия Бориса Дмитриевича** с 1974 по 1980 годы Заместителя министра гражданской авиации – Начальника управления летной службы и **Дарымова Юрия Петровича** с 1977 по 1987 годы Начальника управления учебных заведений МГА. В их воспоминаниях об учебе в первые годы существования училища отмечается, что до переподчинения ГУ ГВФ от Министерства обороны к Совету Министров в 1954 году личный состав учебных заведений щеголял в форме с погонами и шевронами с эмблемой «Аэрофлота» на рукавах кителя. Несмотря на то что, страна еще жила напряженно и бедно в училищах неплохо кормили, регулярными были помывки в бане, смена постельного белья и контроль за чистотой белых подворотничков на хлопчатобумажных повседневных и суконных парадных кителях. В комплект одежды входили шинели черного цвета, шапка-ушанка и фуражка с эмблемами аэрофлота, комплект нижнего белья и ботинки. В летную экипировку входили: комбинезоны, шлемофоны, планшеты, зимние меховые куртки. Под руководством старшин и старшекурсников «армейцев» обеспечивался жесткий распорядок дня: подъем, зарядка, завтрак, построение, учеба, построение, обед, самоподготовка, построение, ужин, построение, вечерняя прогулка в строю, отбой ко сну. Отличительной особенностью были бесчисленные наряды и сельскохозяйственные работы, несение внутренней и караульной службы. В 1955 году триста выпускников приветствовал новый начальник УУЗ ГУ ГВФ морской летчик, генерал Васильев. Тридцать самых достойных из них были направлены на переучивание на современный самолет Ли - 2. [[407]](#footnote-407)

Приказом начальника ГУГВФ от 03.06. 1961 г. № 413/л начальни­ком Бугурусланского летного учили­ща ГВФ был назначен **Флоринский Сергей Владимирович.** В 1962 г. из училища выпущено 299 молодых пилотов, в том числе: Акишин СВ., впоследствии командир АЭ; Демиденко В.М., впоследствии командир АО; Евстропов М.Ф., впос­ледствии длительное время работав­ший командиром Куйбышевского ОАО; Ласкин Г.П., впоследствии на­чальник Тюменского УГА, заслужен­ный пилот СССР; Сокольников В.Ф., впоследствии начальник Восточно-Сибирского УГА, заслуженный пилот СССР; Шипилов Н.Ф., впоследствии командир АЭ БЛУГА; Шепеленко Е.Я., впоследствии командир Ил-62 на меж­дународных авиалиниях; Яровой А.А., впоследствии начальник УГАЦ, зас­луженный пилот СССР, и другие.

В училище был создан 5-й авиаци­онный отряд, командиром которого назначен Кириченко В.М. Командирами АЭ в 5-м АО были назначены Снетков В.Е. и Федо­ров В.Ф., старшим инженером — Дубовской А.Г. К 1 сентября 1961года в числе других счастливцев поездом добрался в Бугуруслан из Иркутска Валерий Хайрюзов, который в книге «Нам курсантские снятся погоны» вспоминает следующее: «Кругом горели факелы. Второе Баку. В три ночи сошли на маленькой грязноватой станции в кромешной темноте. Дежурная сказала, что надо идти в монастырь. «Там находится училище» - сказала она. Пошли по грязной, в ухабах дороге»[[408]](#footnote-408).

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16. 04. 1963 г. за заслуги в развитии Гражданского воз­душного флота и успешное освоение авиационной техники награждены ор­денами и медалями Союза ССР коман­дно-летный и технический состав: ор­деном Ленина — начальник училища С. В. Флоринский; орденом Трудового Красного Знамени - командир АЭ 3-го авиаотряда Ю.Д. Юрьев; медалью «За трудовую доблесть» - замести­тель начальника училища по полит­части С.К. Харченко; медалью «За трудовое отличие» - Н.А. Филатов.

В 1963 г. из числа выпускников были оставлены на летной работе в училище 20 человек. Основными факторами в их подготовке были: профессионализм Ваничкина Ю.Ф. и других пилотов – инструкторов; строгая военная дисциплина; состязательность в постижении летного мастерства; возрастающая по мере теоретической и практической готовности преданность летной профессии; трудотерапия, здоровый образ жизни и спорт; братство курсантов прибывших из различных регионов страны. В 1964 г. из училища было выпущено 295 человек [[409]](#footnote-409)1 .

Среди выпускников В.Ф. Ермохин, посвятивший себя подго­товке летных кадров в училище, работавший перед уходом с летной ра­боты первым заместителем начальни­ка училища по летной подготовке; А.Г. Кальченко, работавший впослед­ствии первым заместителем начальни­ка Академии ГА; Ю.И. Кореневский, впоследствии начальник Таджикско­го УГА, а позднее начальник Инспек­ции по безопасности полетов ФАС; В.Е. Образцов, впоследствии коман­дир АЭ самолетов Як-40 в летном учи­лище; В.Н, Хайрюзов будущий писатель, член Союза писателей России, член Госу­дарственной думы России и другие. Общим их делом и гордостью было строительство столовой для курсан­тов на 750 посадочных мест и четырехэтажного учебного корпуса на центральном аэродроме, которые в 1964 г. были приняты в эксплуатацию. [[410]](#footnote-410)2

В соответствии с решением Сове­та Министров СССР от 1 февраля 1965 г. № ПП-731, приказом мини­стра гражданской авиации СССР Ло­гинова Е.Ф. от 16. 02. 1965 г. №135 Бугурусланскому летному учи­лищу ГА было присвоено имя лет­чика Героя Советского Союза П.Ф. Еромасова. Главный маршал авиации А.А. Нови­ков 27. 04. 1965 г при­был в училище. Он открыл мемориальную доску на здании учебного корпуса. На торжественных мероприятиях и концерте присутствовали: Герой Со­ветского Союза Д.С. Езерский; глав­ные пилоты-инспекторы В.А. Евдоки­мов; Н.Н. Пичугин; жена П.Ф. Еромасова и две дочери.

В 1965 г. из училища было выпущено 509 человек. Среди них: В.В Андреев., в 1997 г. назначенный на должность директора Бугурусланского летного училища ГА; В.К. Жученко - бу­дущий командир АЭ Бугурусланско­го ЛУ; В.Т. Квартин - впослед­ствии работавший заместителем на­чальника Западно-Сибирского УГА по организации летной работы; Портников Б.А. - впоследствии генераль­ный директор Государственного уни­тарного авиапредприятия «Оренбург­ские авиалинии», кандидат техни­ческих наук; Е.Г. Перетятькин - впоследствии командир АЭ Бугурус­ланского летного училища ГА и ко­мандир корабля Як-40 — инструк­тор; В.А. Панков - впоследствии шеф-пилот президента Республики Заир; В.В. Сырвачев - 1-й за­меститель начальника Актюбинского высшего авиационного училища ГА; М.М. Шибанов - впоследствии командир авиаотряда Бугуруслан­ского летного училища ГА, почет­ный работник транспорта России, и другие. Курсанты и выпускники Еромасовцы зная о боевом призыве в годы войны «летать как Герой Советского союза П.Ф Еромасов», принимали на себя обязательства учиться без троек а трудиться на совесть.[[411]](#footnote-411)

В 1964 г. в связи с ограниченным ресурсом у самолетов Як-18А в учи­лище было принято решение перехо­дить к первоначальному обучению на самолетах Ан-2. В декабре 1966 г. были сданы в эксплуатацию здание авиаремонтных мастерских и водогрейная котельная. В 1968 г. продолжалась учебно-лет­ная работа с курсантами и по вводу в строй молодых пилотов. Продолжалась также перегонка самолетов Як-18А в ремонт в г. Таллин и са­молетов Ан-2 в г. Актюбинск на завод № 406.

В 1965 г. поступили курсантами и в 1968 г. окончили летное училище 464 человека. Среди них А.Г. Рузметов впослед­ствии - командир объединенного авиаотряда в аэропор­ту Карши, затем в аэропорту Таш­кент, а в завершении — гене­ральный директор Узбекской нацио­нальной авиакомпании «Узбекские авиалинии». В серии документально-публицистических изданий « Лидеры Гражданской авиации» вышла книга о его жизненном и трудовом пути. Арслан Гаипович представлен в ней как первокласный летчик и руководитель.[[412]](#footnote-412)

Очередная группа молодых пилотов набора 1967 г. была выпущена13. 06. 1970 г., в том числе В.И. Нагорнюк, впоследствии 1-й замести­тель начальника Ульяновского высше­го авиационного училища ГА; В.П. Кома­ров - руководитель авиакомпании в городе Санкт-Петербурге; А.С. Червоненко - впоследствии летчик-испы­татель; В.А. Сайбель - впоследствии генеральный директор авиакомпании «Дальавиа» в Хабаровске и другие. Продолжалось капитальное стро­ительство здания детского сада-яслей для детей работников училища. В 1971 г. С. В. Флоринскому было при­своено почетное звание «Заслужен­ный пилот СССР» за достижения в подготовке и воспитании авиацион­ных кадров.

Семидесятые годы для училища характерны дальнейшим развитием материально-технической базы, ростом професси­онального мастерства летного и ин­женерно-технического состава, осво­ением новой техники, повышением уровня квалификации преподавате­лей и специалистов тренажерного центра[[413]](#footnote-413).

В 1971 г. был создан новый, 6-й авиа­отряд, командиром которого назнача­ется Образцов П.Е.. Выпуск курсантов из училища увеличился до 650 чело­век. Был оборудован 11-й аэродром. Основной учебный налет прихо­дился на Ан-2, причем за освоение Ан-2 еще два года назад были награж­дены орденами и медалями несколь­ко пилотов, в том числе будущий ди­ректор В.В. Андреев.

Полеты осуществлялись днем и ночью, в две смены. Планы налета на месяц в летной группе (на пилота-ин­структора) достигают 80 ч и более. Росли личные налеты летных ко­мандиров и инструкторов, их профес­сиональное мастерство. Число пило­тов 1-го класса перевалило планку 50.

В УУЗ МГА на базе Кировоград­ской ШВЛП проводилось экспери­ментальное переучивание выпуск­ников летных училищ ГА на само­леты Як-40 и Ан-24. Принимается решение на уровне МГА поручить подготовку вторых пилотов Як-40 Бугурусланскому летному учили­щу, вторых пилотов Ан-24 - Сасовскому. Большую роль в решении этого вопроса имело строительства нового аэродрома «Бугуруслан Северный» с бетонной полосой и авиационной инфраструктурой сыграл Б.Д. Грубий. Этот период в училище ознаменовался так же строительным бумом: семидесяти и сто квартирные жилые дома, казарма для курсантов на главном аэродроме, реконструкция объекта связи «Маяк» и т. д. При поддержке Ю.П. Дарымова летный комплекс был завершен и в 1982 году В.Я. Рузову было присвоено звание «Заслуженный пилот СССР», а декабре 1983 года был совершен технический рейс самолет Ту-134.[[414]](#footnote-414)

Одновременно авиапромышлен­ность готовила самолет первоначаль­ного обучения Як-18Т, поручив эксп­луатационные испытания Сасовскому летному училищу. В 1973 г. в этом училище была переучена на Як-18Т группа от училищ гражданской авиации. От Бугурусланского училища программу пе­реподготовки прошли В.Я. Рузов и А.Н. Борисов. В 1975 г. первая группа летного и инженерно-технического состава училища направляется в Кировоградскую ШВЛП для переучивания на самолет Як-40. Из курсантов-первокурсников, лучших в теоретической подготовке, педсоветом утверждается группа для обучения на Як-18Т с последующим переходом на выпускной Як-40. Было отобрано 75 человек.

В январе 1976 г. по личной просьбе из-за болезни уходит на заслуженный отдых начальник училища Флоринский СВ. Приказом министра ГА Б.П. Бу­гаева начальником училища на­значается **В.Я. Рузов**.

Командиром АЭ Як-40 был назна­чен Шибанов М.М. Училище продолжало работу по подготовке пилотов на самолете Ан-2. Для первоначального обучения вне­дряется самолет Як-18Т. Отбор кур­сантов для подготовки на самолете Як-40 проводится в отрядах из чис­ла лучших по летной и теоретичес­кой подготовке на Як-18Т и утверж­дается педсоветом. В АЭ Як-40 было набрано 70 курсантов.

Развивалась материальная база училища с учетом эксплуатации са­молетов Як-40 и Як-18Т. Продолжа­лось строительство жилья для по­стоянного состава — работников учи­лища. Десятилетие 1970-1980 гг. вош­ло в историю училища годами наи­высшего расцвета, укрепления авторитета летного учебного заведения как одного из лучших в УУЗ МГА. В системе МГА руководителями лет­ных и производственных структур работали десятки выпускников учи­лища. На­чальник летной службы ГА Ж.К. Шишкин, летчик-испытатель ГосНИИ М.С. Кузнецов, начальники УГА, заместители начальников УГА, командиры крупных авиапредприя­тий, начальники и заместители ШВЛП и ВАУ ГА (Ю. Таршин, В. Ржевский, А. Яковлев, В. Сырвачев, Б. Комонов, В. Осипов, Б. Портников, М. Евстропов, В. Чикилев, В. Богачев и многие другие).

Особо следует уделить внимание деятельности выпускников становление которых было наиболее значимыми для России:

**Грубий Б.Д.** – после окончания родного училища с 1954 по 1974 гг. находился на летной и руководящей работе в Уральском и Узбекском управлениях гражданской авиации. В течении шести лет находясь на посту заместителя министра гражданской авиации возглавлял комиссии по эксплуатационным испытаниям сверхзвукового самолета Ту-144 и самолета Ил-86, по подготовке и регулярному выполнению полетов в Антарктиду. Лично в составе экипажей возглавил и выполнил технический рейс на самолете Ил-18Д в Антарктиду и обратно. В 1987 г. осуществлял проводку атомного ледокола «Сибирь« к месту аварийного снятия и эвакуацию 27-й арктической экспедиции;[[415]](#footnote-415)

**Шишкин Жорж Константинович** родился в 1937 г. на Дальнем Востоке. В 1955 г. окончил Бугурусланское летное училище, в 1976 г. Ленинградскую Академию ГА. Работал на Чукотке и Крайнем Севере, освоил полеты на самолетах всех отечественных типов. В период руководства Управлением летной службы МГА участвовал в освоении антарктиды, полетов на станцию «Молодежная». В качестве летчика – испытателя провел комплекс испытаний по расширению применения самолета Ил – 76 в условиях Северного полюса. ХХ век [[416]](#footnote-416).

**Ласкин Г.П.** – начальник Тюменского УГА в 1977 – 1989 годы выполнял большой объем работы по трудоустройству и профессиональному росту летных кадров. Геннадий Павлович окончил с отличием в 1962 году БЛУ ГА, в Западной Сибири прошел все ступени летного и командного роста начиная с должности второго пилота Ан-2. Под его руководством были реконструированы все действующие и построены восемь аэропортовых комплексов для приема самолетов Ту-134, Ту-154, Ил-76, создавались новые авиапредприятия.[[417]](#footnote-417) Автор исследования работая с 1976 по 1986 годы в Тазовском и Таркосалинском авиапредприятиях на руководящих должностях был непосредственным участником по участию гражданской авиации в выполнению патриотических обязательств Тюменцев по ежесуточной добыче миллиона тонн нефти и миллиард кубометров газа. На советах управления, которыми руководил Ласкин Г.П., здесь ставились задачи по освоению новых типов самолетов и вертолетов Ми-6, Ми-10, ежегодно получали по 50 вертолетов Ми-8 и вводили в строй до 200 экипажей. Тюменское небо позволило сотням « Бугурусланцев» применить полученные здесь знания.

**Осипов Борис Семенович** – начальник Красноярского управления ГА, окончил Бугурусланское летное училище в 1972 году, Академию ГА в 1987 году, внес заметный вклад в развитие авиатранспорта и повышение профессиональной подготовки авиационных кадров в Красноярском крае, Республиках Хакассия и Тыва, лично курировал деятельность Красноярского авиационного технического училища и учебно -тренировочного центра, способствовал сотням молодых пилотов в освоении современных летательных аппаратов и новых видов авиационных работ[[418]](#footnote-418).

В числе выпускников Бугурусланского летного училища большое количество пилотов-инструкторов и педагогов образовательных учреждений и учебных центров России и ближнего зарубежья:

- Виталий Маркович Ржевский окончил БЛУ ГА в 1957 г., Высшее авиационное училище ГА в 1969 г. В Ульяновском высшем авиационном училище за 40 лет прошел путь от пилота – инструктора до ректора. Возглавлял работу в отрасли по освоению самолетов четвертого поколения: Ту-204, Ил-96, Ил-14, Ан-24 и их модификаций [[419]](#footnote-419) ;

- Владимир Михайлович Колесников окончил БЛУ ГА в 1968 г., Академию ГА в 1975 г., летную деятельность осваивал в родном училище. В 1980 г. перешел на работу в центральный аппарат МГА. Руководил отделом подготовки и повышения квалификации специалистов и рабочих кадров отрасли, внес весомый вклад в совершенствование методики обучения курсантов и пилотов.[[420]](#footnote-420) Непосредственно с участием этих специалистов совершенствовалась методика летного обучения, разработаны указания по организации и проведению учебного процесса в летных и летно-технических средних учебных заведений.

Программа учебно-летной подготовки пилотов летного училища утвержденная на­чальником УУЗ МГА включала: наземную подготовку; предварительную подготовку; предполетную подготовку; обучение в полетах; обучение осмотрительности; разборы полетов. Тщательная подготовка курсантов и инструкторов летного обу­чения к выполнению полетов всегда являлась обязательной и должна была систематически проверяться лицами командно-летного состава и летно-методическим отделам.[[421]](#footnote-421) Подготовка летного состава в летных и летно-технических училищах проводилась на основе «Положения о профессио­нальной подготовке летного состава ГА», утвержденного Минист­ром ГА 21.07.81 № 37/и, соответствующих программ подготовки летного состава, утвержденных МГА по направлениям: ввод в строй для получения допуска к летной работе; поддержание уровня и совершенствование профессиональ­ной подготовленности в соответствии с «Требованиями к уровню профессиональной подготовки членов экипажа». Летная подготовка в учебных заведениях гражданской авиации выполнялась с целью поддержания и совершенствования навыков управления воздушным судном в различных условиях по­лета обеспечивалась:

- тренировкой летного состава на комплекс­ных тренажерах;

- регулярным выполнением в течение всего года каждым командиром воздушного судна установленного числа заходов на посадку в сложных метеоусловиях или с применением шторки;

- периодическим (в течение 12 месяцев) подтверждением ко­мандиром воздушного судна права выполнения полетов при ме­теоусловиях, соответствующих присвоенному минимуму;

- периодическим подтверждением КВС (экипажами) права выполнения полетов по специ­альным видам работ, согласно программам подготовки летного состава. В зависимости от продолжительности перерыва устанав­ливаются следующие виды подготовки и контроля. Поддержание уровня профессиональной подготовленно­сти командно-летного, инспекторского составов определялась требованиями к летным специалистам подразделений ГА, изложенными в главе 3 «Положения о профессиональной подго­товке летного состава ГА», утвержденного Министром ГА от 21.07.81 № 37/и.

Повышение квалификации обеспечивались: периодическим прохождением курсов повышения квалифи­кации при УТО и учебных заведениях гражданской авиации; подготовкой летного состава к сдаче экзаменов на повыше­ние в классе. Командно-летный состав училища всех специальностей (от начальника училища до заместителя командира авиаэска­дрильи включительно), имеющий действующие летные свидетель­ства, проходит курсы повышения квалификации при УТО и фа­культеты повышения квалификации руководящего состава при высших учебных заведениях ГА, чередуя их прохождение через каждые три года.

Лица летного состава, назначаемые на инструкторскую работу, обязаны были пройти курсы методической подготовки для ин­структорского состава. Ответственность за организацию и повы­шение профессиональной и методической подготовки командно-летного, инспекторского иинструкторского составов в училище возлагалась на начальника училища, начальника ЛМО, команди­ров летных отрядов и авиаэскадрилий.[[422]](#footnote-422)

Основной объем деятельность по повышению квалификации и переподготовке летно-технического состава отводилась Учебно-тренировочным центрам территориальных управлений гражданской авиации, как правило, размещенным в областных центрах, в том числе городах: Свердловск, Тюмень, Новосибирск, Красноярск, Иркутск, Якутск, Хабаровск и других. Во второй половине 80-х гг. наметилось снижение по­требности в летных специалистах ГА, а созданные новые летные учебные заведения - Актюбинское и Кировоградское ВЛУ - начи­ная выпуск пилотов для гражданс­кой авиации приводили к умень­шению набора курсантов в Бугурусланское ЛУ. Структура учи­лища была уменьшена до трех лет­ных отрядов. Практически выпуск курсантов на Як-40 снизился до не­скольких десятков человек.

В начале 80-х гг. для прохождения летной практики из Актюбинского ВЛУ на­правлялись группы курсантов в Бугуруслан, так как оно не укладыва­лось в планы-графики учебно-летно­го процесса. В конце 80-х гг. снимаются с эк­сплуатации в летных училищах ГА самолеты Як-18Т. Основная нагруз­ка в учебно-летной работе легла на самолет Ан-2. Он становится само­летом первоначального обучения и выпускным. В 90-е гг., особенно со времени раз­вала Советского Союза, в истории училища явились, можно сказать, самыми черными страницами. Неоднократные «оптимизации» по инициативе Москвы сократили численность работающих в училище летного и инженерно-технического состава на 75 процентов, наборы курсантов по сравнению с 1989 г. уменьшились в шесть раз и составляли 50 человек. Одна из лучших кузниц кадров летного со­става ГА к 1998 г. влачила жалкое существование. Образовались огром­ные долги по налету перед начинающими пилотами. Задачу по оказанию помощи Бугурусланскому ЛУ поставили перед собой выпускники разных лет объединенных попечительским советом. Первым его президентом был избран Грубий Б.Д, который всю жизнь заботился о курсантах и профессиональном росте летного состава. Под его руководством было осуществлено становление Совета, оказано содействие по решению многих проблем, реализована идея о написании книги об училище и его выпускниках.

Очерк о судьбе Бориса Дмитриевича скончавшегося в 2004году в результате радиоционного облучения, полученного им в полетах при ликвидации Чернобыльской АЭС и его предисловие открывает книгу «Колыбель быстрокрылых орлов»[[423]](#footnote-423) Руппель Карл Карлович в попечительском совете был одним из молодых выпускников. Он прибыл на учебу в БЛУ ГА в 1972 году из села Юргинское Тюменской области. После окончания летал на самолетах Ан-2, Ан-24, Ту-154 в Тобольском и Тюменском авиаотрядов. В 1990 г. являясь командиром самолета Ту-154 был избран депутатом и заместителем председателя Комитета по транспорту связи, информатике и космосу Верховного Совета РСФСР. С 1993 занимал должности заместителя первых руководителей воздушного транспорта и министерства транспорта России. Обеспечение учебных полетов курсантов и правовая защита их деятельности на конкурентном рынке авиаперевозок было теперь его головной болью.[[424]](#footnote-424)

В завершении статьи следует назвать фамилию пилота и члена Попечительского совета, который стал голосом Бугурусланского летного училища. Хайрюзов Валерий Николаевич — выпускник БЛУ ГА 1964 года. Он родился в 1944 году в Иркутске. В суровых условиях Сибири и Заполярья пилот первого класса Хайрюзов налетал более 10000 часов. Писать Валерий Николаевич начал ещё будучи пилотом Восточно-Сибирского управления. Тогда его и прозвали русским Сент-Экзюпери. Член Союза писателей России.Автор книг: «Отцовский штурвал», «Приют для списанных пилотов», «История таежного аэродрома» и др.. Хайрюзов лауреат премии Ленинского комсомола и "Большой литературной премии России". Недавно в московском издательстве "Вече" увидела свет книга Валерия Хайрюзова "Неразрывны мы с Бугурусланом". Она является продолжением двух его предыдущих книг: "Колыбель быстрокрылых орлов" и "Нам курсантские снятся погоны". В неё включены очерки и рассказы о выпускниках Бугурусланского лётного училища гражданской авиации, его работниках, защищавших нашу Родину в годы Великой Отечественной войны. Как и две предыдущие книги, новое издание профинансировали коллективы авиапредприятий (личные пожертвования и взносы), материальную помощь оказали выпускники БЛУГА 1972 и 1979 годов, ветераны гражданской авиации.

**Сасовское летное училище гражданской авиации** начинает свою историю с мая 1943 г., когда приказом начальника ГУГВФ № 634 от 2 марта 1943г. на базе 111-й Исилькульской, 74-й Шадринской и 71-й Янаульской авиаэскадрилий была создана Исилькульская авиашкола первоначального обу­чения ГВФ[[425]](#footnote-425). Эти сведения требуют новых исследований и уточнений. Автором статьи в августе 2013 года из архива Сасовского летного училища извлечены дела по личному составу 111 Ленинградской учебной эскадрильи начиная с приказа №1 от25. 01.41 года подписаннм **Яковлевым** – командиром, героем Советского Союза о вступлении в должность. Приказом №40/1 от 22 июня 1941 года было предписано перебазирование в г. Вологду[[426]](#footnote-426).

В приказах по 11 учебной эскадрильи с 29.06.41г. по 04.12.42г.указаны города дислокаций: Вологда, Свердловск, Новосибирск[[427]](#footnote-427). В следующем архивном деле хранятся приказы по учебным эскадрильям 15 и 53 дислоцированных в городах: Петропавловск, Ленинград, Миргород с24.03.41г. по27.12.41г.[[428]](#footnote-428). Рукописными приказами о зачислении 122 курсантов с 01.04.41г. открывается дело Одесской учебной эскадрильи[[429]](#footnote-429). Не случайно в архивных делах с № 10 по № 23 СЛУ ГА хранятся приказы по личному составу Исилькульской, Петропавловской, Старобельской и Егорьевской авиационных школ пилотов за 1943-1945 годы, которые будут введены в научный оборот в последующих исследованиях.

В октябре 1945 г. в соответствии с приказом ГУГВФ от 11 октября 1945 г. № 0238 Исилькульская авиашкола перебазировалась в город Сасово Рязанской области и стала именоваться Сасовской авиашколой первоначального обучения пилотов ГВФ. Авиашкола была размещена на территории военного городка 3-й военно-авиационной школы первоначального обучения (3-я ВАШПО).1946 год для Сасовской авиашколы пилотов, как и для всей системы подготовки кадров ГВФ, был переходным от школ военных, то есть живущим по штатам министерства вооруженных сил с соответствующим финансированием и снабжением к школам чисто гражданского стиля. Следует понимать ,что все жили еще и по нормативам военного времени. Перечисленные трудности усугублялись перебазированием на новое место дислокации, потерей основных средств, материалов. НА новом месте, как Сасово, авиагородок оказался в запущенном состоянии, отсутствовали запасы энергетических, горюче-смазочных, материальных и иных ресурсов. (Центральный государственный архив Московской области[[430]](#footnote-430).

Авиагородок размещался в трех километрах северо-восточнее г. Сасово. На земельном участке площадью 774 га. выделенном постановлением Президиума Сасовского районного исполнительного комитета(РИК) № 10-9-1931 года. Согласно справки Сасовской РИК 1945 года числилась как земля спецназначения. Сведения впервые извлечены архивного источника и вводятся в научный оборот. В соответствии данным, изложенным в докладе **Шевченко Виктора Николаевича** - и.о. начальника школы, полковника запаса от 15 июля 1947года, для обеспечения учебно-летной подготовки курсантского состава школа имела в своем распоряжении 4 аэродрома:

1.Центральный «Сасово-верхний» в непосредственной близости к авиагородку с тремя полосами площадью 143.5 га.

2.»Сасово-нижний» в 1.5 км. юго-восточнее города площадью 100 га.

3. « Алешино» в 8.5 км. юго-западнее г. Сасово 100 га.

4. Земельный участок 200 га. у села Костенево Чучковского района Рязанской области был отведен для спецназначения НКО постановлением СНК СССР 29. 06.1937 г.

На 01.01.1947 года в Сасовской авиашколе состояло 144 курсанта. В течении года было принято 17 человек, отчислено из-за нежелания учиться и недисциплинированности 83 курсанта .Таким образом к 15 июля 1947 года в авиашколе проходили обучение 32 и 46 курсантов соответственно одногодичного двухгодичного сроков обучения[[431]](#footnote-431).

Курс Учебно-летной подготовки (КУЛП) 1945 года будущих пилотов включал изучение следующих предметов: метеорология, география, физика, Самолетоведение, конструкция самолета По-2, наставление по летной и аэродромной службе, теория и техника полета, техническая эксплуатация, мотороведение. Летная программа включала следующие виды и количество налета: вывозной(пункты 10-43) - 61 посадка; контрольный (п.4-22) -19 посадок; самостоятельный (п. 8-14) - 54 посадки. В этой работе использовался в значительной степени инструкторско – летной опыт Старобельской авиашколы откуда прибыли более двадцати специалистов командно-летного состава[[432]](#footnote-432).

Самостоятельный полет курсант выполнял один, для балансировки в переднюю кабину клали груз вместо инструктора, в качестве груза использовали мешок с песком. В качестве переговорного устройства у курсанта был металлический наушник, из которого выходила короткая трубка. По правому борту шел гибкий шланг, он и надевался на эту трубку. У инструктора была лейка (маленький рупор), который летчики между собой называли «матюгальником», она была вставлена в шланг, который шел в кабину, в которой находился курсант. С помощью этого переговорного устройства пилот-инструктор и давал команды. В зимнее время в трубке замерзала влага и, переговорное устройство не работало, и передать команду было невозможно[[433]](#footnote-433).

В училище обучали на самолете ПО-2, выпускали пилота для самостоятельной работы с присвоением ему 4-го класса. Программа обучения на самолете ПО-2 была довольно-таки простой. Много часов на процесс обучения не давали, так как после войны было большое сокращение в Армии, и в училище шло очень много бывших курсантов, которые заканчивали школу осавиахима, аэроклубы, которые уже были связаны непосредственно с авиацией. Основным методом обучения на самолете ПО-2 были: рассказ, показ и отработка, но главным являлся метод: «Делай как я!». Весь полет проходил под контролем пилота-инструктора. В годы пятой пятилетки в эксплуатацию гражданской авиации стал поступать самолет ЯК-12, созданный конструкторским коллективом, возглавляемым А.С.Яковлевым Обучение летчиков на этом типе самолетов проходило в училище с 1956 г. по 1966 г.

«В 1956 году были пригнаны 5 самолетов из Бугуруслана. Эти самолеты нужны были, чтобы переподготовить свой личный состав. А в конце 1956 года из Ленинграда перегнали в Сасово 30 самолетов. Самолет ЯК-12 был более удобен для подготовки будущих пилотов. Новое оборудование, радиокомпас, авиагоризонт. ЯК-12Р - самолет с кабиной закрытого типа, с радио и тормозами. Летчик надевал шлемофон, ларингофоны пристегивались на шее, от них шел провод с соединительной фишкой, летчик выходил из кабины обмотанный проводами. Курсанты этот самолет осваивали хорошо, летали уверенно на колесном и лыжном шасси, маршрутные полеты контролировались по радиокомпасу, а рация РСИУ-3М позволяла вести связь с любой точки маршрута. В ЯК-12М пилот перед полетом в кабине одевал наушники, а после полета снимал, оставляя их в кабине[[434]](#footnote-434).

Постановлением Совета Министров СССР от 27 июня 1947 г. № 2243- 616/с Сасовская авиашкола была реорганизована в Сасовское летное училище(СЛУ) .Приказом № 1 от 22.07.1947 года **Хрипко Павел Дмитриевич** прибывший с должности начальника Егорьевской авиашколы пилотов назначен начальником СЛУ ГВФ [[435]](#footnote-435). На 01.01. 1948 года в Сасовском летном училище находилось около 700 человек переменного и более 250 постоянного составов, в том числе 65 летно-преподавательских кадров и 6 политработников[[436]](#footnote-436). Большой вклад в становление летной подготовки курсантов в этот период вносили два звена прибывших из Егорьевска[[437]](#footnote-437)..

В январе 1949 г. постановлением СМ СССР № 18 в целях увековече­ния памяти Героя Советского Союза Тарана Григория Алексеевича за ус­пехи в деле подготовки квалифици­рованных летных кадров Сасовскому летному училищу ГВФ было присво­ено имя Тарана Г.А. С этого времени училище именуется как Сасовское имени Героя Советского Союза Тара­на Г.А. летное училище ГВФ (впос­ледствии - ГА).

При Сасовском летном училище была организована отдельная учебная эскадрилья для переподготовки летных и технических кадров на вертолетах Ми-4, Ми-1, Ка-15. Ее личный состав успешно справлялся со своей задачей, выполнив план подготовки кадров в 1956 году на 140%.Обучение на вертолетах проходило в училище в период с 11 февраля 1956 года по 1960 год. Первый самолет Ан-2 в училище пригнал из г. Киева бывший командир отряда Чернов Н.В. , который после окончания Академии ГА был начальником летной школы в Кременчуге. Первый выпуск пилотов на АН-2 состоялся в 1952 г.[[438]](#footnote-438).

К этому периоду учебное заведение располагало: штабом (422 кв. м.) учебным корпусом на 10 классов (322кв.м.), казарма на 450 курсантов (682 кв. м.), казарма для проживания 150 курсантов и 10 комнат переоборудованных под жилфонд (591 кв. м.),столовая на 100 курсантов (200 кв. м), баня с пропускной способностью 25 чел/час., электростанция 52 квт/час., гараж (505 кв. м), хлебопекарня на 0.5 тонн выпечки в сутки, два здания линейных авиационных мастерских [[439]](#footnote-439).

В начале 50-ых годов основными оставались шесть деревянных домиков, где размещались административный, учебный и жилые сектора. В правом крыле деревянного здания, один год жили курсанты ,когда при создании 4-ый АО, количество курсантов увеличилось. Щитовая казарма, где проживали курсанты, также была разделена на помещения. В начале 50-ых годов страна жила еще бедно, приходилось залечивать раны, нанесенные войной. Однако всех курсантов обеспечивали обмундированием: нижнее белье, ботинки под названием «ГД», повседневные х/б костюмы, парадные суконные кителя и брюки, шинель черного цвета, зимняя шапка-ушанка, ну и, конечно краса и гордость – фуражка с эмблемами (крабом) Аэрофлота.

В летнюю экипировку обмундирования, входило: комбинезоны, шлемофоны, планшеты; в зимнюю - меховые куртки, которые выдавали на полеты. Регулярно организовывались помывки в бане со сменой постельного белья. Осуществлялся постоянный контроль состояния частоты белых подворотничков на кителях. После того, как курсантов перевели из школы в казарму, в правом крыле здания, оборудовали общежитие для холостяков. В основном там жил летный состав 2 АО. Жили по кубрикам, поставили титан, который топили дровами, и можно было помыться и постирать бельё. Руководство полетами производилось с КДП (командно-диспетчерского пункта), который находился в небольшом деревянном здании.. После окончания войны, средств, для развития базы было мало, строили медленно по одному объекту в год. Начиная с 50-ых годов, в училище стали происходить изменения: заметно оживилось строительство жилых и подсобных помещений для постоянного и переменного состава.

В 1950 году силами курсантского и постоянного состава зимой начали копать фундамент под штаб училища, весной – под первый жилой дом. Основные орудия труда – это лом, лопата и носилки. Первое кирпичное здание, которое построили в нашем училище в 1952 году – штаб училища. Оно почти не изменило своего внешнего вида до настоящего времени. На первом этаже в правом крыле было оборудовано общежитие для холостяков. Половину комнат занимали летчики, преподаватели, а другую технический состав. В комнатах жили от двух до восьми человек. В некоторых комнатах кровати были двухъярусные. В этом же крыле на первом этаже была гауптвахта. За грубое нарушение караульной службы, дисциплины можно было попасть на гауптвахту на 24 или 48 часов. В этом же году построили первый шлакоблочный жилой дом №7, и в дальнейшем каждый год строили еще по одному жилому дому. Здание учебного отдела строили своими силами. Техники не было, на работу приходили с лопатами и носилками. Фундамент рыли лопатами, землю выносили. На стройку выходили почти все жители авиагородка. Организовывали воскресники и субботники, на которые выходили жены постоянного состава: занимались уборкой мусора и помогали, чем могли, в стройке. Работали все дружно, так как понимали, что если они не выполнят эту работу сами, то за них ее никто не сделает, просто не смогут.

3 ноября 1954 года состоялся торжественный митинг посвященный открытию нового учебного корпуса. С напутственными словами к курсантам, словами благодарности строителям, всем кто помогал строить, обратился генерал-майор авиации **Симоненко Семен Яковлевич**.

Преподаватели, учащиеся получили прекрасный двухэтажный корпус, 24 аудитории, вмещающих 750 учащихся, библиотеку с читальным залом, конференц-зал на 450 посадочных мест, с возможностью демонстрации художественных фильмов, проведения концертов, художественной самодеятельности. Каждая цикловая комиссия имела лабораторию, подсобное помещение для организации кружковой работы. Линейные эксплутационно - ремонтные мастерские (ЛЭРМ) находились на месте, где сегодня стоит здание котельной. Руководил мастерскими капитан Игнатьев, а затем В.И. Рысевец Мелкий ремонт самолетов проводился в полевой авиационно-ремонтной мастерской (ПАРМ), начальником которой был И. А. Лямин..

По-прежнему действовал ангар. Напротив ангара в два ряда стояло 34-40 самолетов ПО-2. За авиаремонтной мастерской находилось здание технического склада. Начальником МТО (материально-технического отдела) был Костин Константин Федорович. Позднее ЛЭРМ были переоборудованы в РММ (ремонтно-механические мастерские), созданы ремонтные бригады. Ремонтом самолетов занималась УТР (операции и текущий ремонт авиационной техники). Дальнейшее развитие и строительство авиагородка продолжалось при Наприенко Василии Григорьевиче, который в 1959 году был назначен начальником училища и 10 августа этого же года на расширенном активе представителем Министерства он был представлен коллективу[[440]](#footnote-440).

В связи с требованием государства предполагался перевод летных училищ ГВФ на 3-х годичный срок обучения в:-Сасовском с 1 сентября 1956 года (ЯК-18 и ЛИ-12); Бугурусланском с 1 сентября 1957 года ( ЯК-18 и ЛИ-12; Краснокутском с 1 сентября 1958 года( ПО-2 и Ан-2). Это было связано с ростом контингента и необходимостью укрепления материально-технической базы. Требуемый план налета на 1-го курсанта был установлен 110 часов и обучение велось на 2-х типах самолетов:1-й тип-70 часов, 2-й тип-40 часов; по годам обучения 1- 30 часов, 2-40 часов, 3-40 часов[[441]](#footnote-441). Учебным заведениям и авиапредприятиям предстояло освоить новые виды применения авиации в народном хозяйстве. С этого периода также начинается внедрение и освоение реактивной техники первенцем из которой был самолет Ту-104. Международные правила воздушных перевозок требовали также обеспечение высокой культуры обслуживания пассажиров в аэропортах

31 декабря 1953 года приказом ГУГВФ группа командно-летного состава Аэрофлота, закончившая переучивание в Центре боевой подготовки ВВС в Воронеже, была вначале допущена к полетам на скоростном реактивном Ил-28. Осенью 1954 года экипажи Ил-28 начали почтовые перевозки на трассе Москва-Свердловск-Новосибирск, ставшие переходным этапом к перевозке пассажиров. Вслед за почтовыми перевозками встала задача зондирования атмосферы на больших высотах[[442]](#footnote-442).

Переход к реактивной технике таил в себе много нового и неизведанного. Летная терминология пополнилась такими новыми понятиями, как двигатель, реактивная тяга, помпаж двигателя, реверс, ламинарное обтекание, скачки уплотнения, струйные течения и т.д. Летному составу предстояло освоиться с большими скоростями и высотами полетов, преодолеть психофизический барьер. Радикально менялись условия организации полетов и подготовки новой техники, управление воздушным движением скоростных, высотных самолетов, обслуживание авиаперевозок в аэропортах.

Одновременно с переучиванием на Ил-28 начали переподготовку экипажей Ил-14 на реактивном бомбардировщике Ту-16, который в технике пилотирования принципиально не отличался от Ту-104. Это ускорило подготовку экипажей ГВФ. Первыми Ту-16 освоили командиры кораблей Б.П.Бугаев, Е.П.Барабаш, И.В.Орловец, С.Г.Пешков, Н.М.Шапкин и другие. Переучивание экипажей на Ту-104, освоивших полеты на Ил-28 и Ту-16, началось во Внуковской учебно-тренировочной эскадрилье под руководством К.П.Сапелкина. С поступлением в Аэрофлот первых самолетов Ту-104 для их эксплуатационных испытаний 29 февраля 1956 года была создана комиссия под председательством заместителя начальника ГУГВФ Е.М. Белецкого[[443]](#footnote-443).

В марте 1956 года в Московском управлении транспортной авиации (МУТА) ГВФ создается авиаотряд реактивных самолетов № 200, который возглавили В.А. Филонов и К.П.Сапелкин. При активном участии пилотов-инструкторов Б.П. Бугаева и Н.М. Шапкина, старшего штурмана Н.Ф. Носова и командира учебно-тренировочной эскадрильи М.И. Басова авиаотряд приступил к полетам на Ту-104. В составе авиаотряда была создана инженерно-авиационная служба, старшим инженером был назначен С.Я. Шнедерман.[[444]](#footnote-444).

Интенсивное переоснащение аэропортов и взлетных полос требовало специалистов новых авиационных профессий с освоением опыта международных гражданских авиационных организаций. С мая 1954 года ГУГВФ было вновь выведено из структуры Министерства обороны и подчинено Совету Министров СССР. С этого времени Аэрофлот и военно-воздушные силы, и их учебные заведения, продолжали свое развитие в тесном сотрудничестве, но выполняя каждый свою специфическую задачу по защите отечества и развитию ее экономики.

С внедрением в гражданскую авиа­цию новых типов самолетов и верто­летов возникла необходимость и в подготовке высококвалифицирован­ных летных кадров. Сасовское лет­ное училище с честью справлялось с освоением новой техники и каче­ственной подготовкой на ней пилотов для гражданской авиации. Так, учи­лище было первым учебным заведе­нием гражданской авиации, начавшим подготовку курсантов на самолетах Як-18Т, Ан-24 и Л-410 различных модификаций.

За все годы в училище готовились пилоты на следующих типах самоле­тов: По-2, Як-1, Ли-2, Як-18А, Ан-24, Як-18Т, Л-410, Ан-2; вертолетах: Ка-15, Ми-1, Ми-4. Годовой налет в период самых ин­тенсивных учебных полетов состав­лял около 45 тыс. ч, а количество выпускаемых пилотов достигало 450 человек. За годы существования училищем было подготовлено свыше 20 тыс. пи­лотов для отечественной гражданской авиации и зарубежных авиакомпаний. Многие выпускники училища удостое­ны высоких званий СССР и России. Среди выпускников имеются Герои Социалистического Труда, а ко­мандир самолета Як-40 И.А. Кашин за мужество и героизм, проявленные при предотвращении вооруженного захвата самолета, удостоен в 1973 г. звания СССР.

С 1960 г. училищем успешно вы­полнялась подготовка пилотов коммерческой авиации для зарубежных авиакомпаний. Всего подготовлено более 1 тыс. человек для 55 стран Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Выпускники училища возглавляли гражданскую авиацию и крупные авиаком­пании зарубежных стран.

В разные годы училище возглавляли:

с 1943 по 1945 гг. — подполковник Якубович;

с 1945 по 1947 гг. — полковник Шевченко В.Н.

с 1947 по 1951 гг. — полковник Хрипко П.Д.

с 1951 по 1959 гг. — генерал-майор Симоненко С.Я.;

с 1959 по 1977 гг. — заслуженный пилот СССР Наприенко В.Г.;

с 1977 по 1982 гг. — Косарев Ю.С.;

с 1982 по 1990 гг. — Попов А.В;

с 1990 - заслуженный работник транспорта Российской Федерации **Валерий Иванович Зауров,**  который окончил родное училище (1962) и Академию ГА (1973). Работал пилотом-инструктором, командиром звена, заместителем командира авиаэскадрильи, командиром авиаотряда. С 1979 по 1990 гг. работал заместителем, первым заместителем начальника училища по летной подготовке. Пилот 1-го класса, ковалер ордена Почета Зауров В.И. внес большой вклад в развитие училища.

За успехи в деле подготовки ква­лифицированных летных кадров для отечественной гражданской авиации, зарубежных авиакомпаний, освоение и внедрение в учебный процесс новой авиационной техники, большой вклад в развитие и оснащение учебной и производственной базы и за высокое летное мастерство многие работники училища награждались правитель­ственными наградами и удостаивались различных званий.[[445]](#footnote-445) Среди выпускников училища много мастеров летного дела, руководителей крупных авиапредприятий: В.М. Сидорчук и Н.С. Миронов – начальники Красноярского и Восточно-Сибирского управлений; Н.В.Чернов – начальник Кременчугского летного училища и другие.

Но одной из самых колоритных фигур начале 80-х годов был выпускник 1953 г. И.Т. Хохлов – начальник Тюменского управления ГА. После работы пилотом – инструктором в родном училище он в 1957 г. прибыл в г. Тюмень. Иван Тихонович овладел вертолетами почти всех типов, одним из первых в Аэрофлоте стал применять их для перевозки крупно-габаритных грузов за что, в 1966 г. удостоен звания Героя социалистического труда. Он часто высказывал перед курсантами и выпускниками летных училищ мысль, что без глубоких знаний не может быть настоящего пилота.[[446]](#footnote-446)

В соответствии с по­становлением Совета Министров СССР и приказом начальника ГУГВФ генерал-полковника авиации Логинова Е.Ф. от 28 июня 1960 г. № 341 было организовано **Выборгское авиационное техническое училище ГВФ.** Приказ гласил: «На базе фондов, передаваемых из МО СССР, в г. Выборге организовать с 1 июля 1960 года Выборгское авиационное техническое училище ГВФ». Но днем основания Выборгского училища считается 2 августа 1949 г., когда приказом главнокомандующего авиацией Военно-Морского флота генерал-лейтенанта Преображенского И.Ф. на базе школы авиационных механиков было организовано 66-е Военно-Морское авиационное техническое училище в г. Пионерске Калининградской области.[[447]](#footnote-447)1

После перебазировки в г. Выборг (1957 г.) училище было передано в оперативное подчинение 76 Воздушной армии и стало именоваться 66-м авиационно-техническим училищем ВВС. К ранее изучаемым типам боевой авиатехники Миг-15, Миг-17 и Миг-19 была организована подготовка специалистов по обслуживанию вертолетов Ми-4. В этот период (1959-1960 гг.) вплоть до расформирования, большую роль в становлении и развитии училища сыграл заместитель командующего 76-ой Воздушной армией трижды Герой Советского Союза Иван Николаевич Кожедуб. Период перехода от подготовки военных специалистов на подготовку специалистов для технического обслуживания авиационной техники для народного хозяйства был особенно трудным. Не хватало квалифицированных специалистов (из 32 преподавателей только 11 человек имели высшее образование), авиационной техники (2 самолета Ан-2 и 1 вертолет Ми-1), кабинеты и специальные лаборатории не соответствовали требованиям новых программ. [[448]](#footnote-448)2

На начало 1960-1961 учебного года учебно-материальная база учили­ща характеризовалась следующими данными: общая площадь помещений составля­ла 15 400 кв. м, из них: учебная пло­щадь - 4146 кв. м, где было разме­щено 38 классов и 4 лаборатории; площадь общежития - 4687 кв. м для пяти учебных рот. Следует обратить внимание, что курсанты ВАТК ГА – будущие вертолетчики под руководством Чекменева В. В. проходили обучение в исторической среде единственного в России западного средневекового города. Нахождение курсантов на занятиях в среде исторических артефактов, напоминающих о патриотизме русских воинов защитников отечества на протяжении трех столетий, требуют подробного описания истории создание и сохранения крепости Корон - Санкт - Анна. [[449]](#footnote-449)

На учебном аэродроме было два сборно-щитовых здания общей пло­щадью 426 кв. м и бетонированная полоса, где размещалось три учебных вертолета Ми-4. Спортивная база учи­лища состояла из спортивного зала, трех небольших помещений для ра­боты секций, двух волейбольных и двух баскетбольных площадок. Состав преподавателей характеризовался следующими пока­зателями: из 32 начальников циклов, старших преподавателей и препода­вателей с высшим образованием были только 11 человек, остальные - со средним специальным образованием. Контингент учащихся составлял 666 человек.

В 1962 г. училище приступило к расширению учебной и культурной базы за счет восстановления частич­но разрушенного войной здания. В 1963—1964 гг. в процессе реконст­рукции основного здания училища был построен клуб со зрительным за­лом на 400 посадочных мест и поме­щениями для кружковой работы. Было закончено строительство фут­больного поля, спортивных секторов и беговых дорожек, построена трибу­на, самолетный парк учебного аэро­дрома пополнился двумя самолетами Ан-2 и вертолетом Ми-1. Продолжи­лось дальнейшее оснащение кабине­тов путем изготовле­ния разрезов агрегатов, двигателей, действующих и плоскостных макетов, моделей, схем и чертежей, учебных диафильмов[[450]](#footnote-450).

В мае 1965 г. решением коллегии МГА начальником Выборгского АТУ ГВФ был назначен **А.Д.** **Богданов** (1965—1990), заместителем началь­ника училища по учебной работе - И.Г. Хаустов. Прибыв из Егорьевского АТУ ГВФ, они внесли большой вклад в формиро­вание нового педагогического коллек­тива, в совершенствование методичес­кого обеспечения учебного процесса и развитие материально-технической базы училища. Первостепенное внимание было уде­лено вопросу подбора и расстановки кадров. С 1965 г. на преподавательс­кую работу в училище прибыли мо­лодые специалисты с высшим образо­ванием, которые в дальнейшем соста­вили основной костяк руководящих кадров в училище. Среди них были: Степанов Ю.А., Ванеев А.И., Куневич Т.В., Данилов В.А., Майер Г.И., Занько В.М., Кривко А.И., Кучко Н.В., Кочнев В.А., Коробов Г.Н., Тонкошкур А.П., Лисина Э.Ф., Черноусов М.Ф.[[451]](#footnote-451)2

Началом заметного скачка в оснащении учебной и материально-техни­ческой базы училища послужили разработка и оборудование образцо­во-показательного кабинета по технической эксплуатации самолета Ан-2 и вертолета Ми-2. Кабинет был обо­рудован в самом современном (по тем временам) стиле и отвечал всем тре­бованиям педагогики, методики, эс­тетики, технической оснащенности и научной организации труда препода­вателя. В марте 1966 г. в этом каби­нете начались занятия. С тех пор было оборудовано 28 кабинетов с кассетно-стендовыми системами, подоб­ных образцово-показательному ка­бинету.

Продолжалось и дальнейшее нара­щивание учебно-производительных мощностей училища. Было восстанов­лено хозяйственным способом три по­мещения общей площадью 900 кв. м. В них разместились благоустроенные цеха слесарно-механической практики.[[452]](#footnote-452)1 Крупным событием в жизни кол­лектива училища стало постановле­ние Совета Министров РСФСР от 5 августа 1968 г. № 528 о присвое­нии училищу имени маршала авиа­ции С.Ф. Жаворонкова[[453]](#footnote-453)2.

В целях совершенствования прак­тической подготовки курсантов кол­леджа по техническому обслуживанию авиационной техники приказом ми­нистра гражданской авиации СССР была создана учебная авиатехничес­кая база (УАТБ). На месте старых сборно-щитовых помещений учебно­го аэродрома в 1970 г. был построен кирпичный учебно-производственный корпус, в котором расположились службы, лаборатории, мастерские УАТБ. Рабочими, строителями явля­лись авиатехники Косюк Г.А., Писаревский Е.М., Русский М.Г., Пев­цов Б.М., Максимов В.А., курсанты училища и учебно-вспомогательный персонал.

В тот же период были смонтирова­ны доки-ангары, оборудованы места стоянки для вертолетов с энергети­ческим обеспечением технического обслуживания и запуска. Шло время, росла потребность Аэрофлота в кадрах, и в связи с этим увеличивался контингент учащихся в училище. При училище начали функционировать постоянно действующие курсы по переподготовке инженерно-технического состава подразделений гражданской авиации страны на экс­плуатацию вертолетной техники.[[454]](#footnote-454)3

Появилась жизненная необходи­мость в расширении учебной базы. В 1968 г. началось проектирование, а затем и строительство нового учебно­го корпуса, который был сдан в эксплуатацию в 1973—1974 учебном году. Много сил и энергии строительству и вводу в эксплуатацию учебно-лабора­торного корпуса отдал заместитель начальника по НС и МТО Терещен­ко П.А. с сотрудниками отдела капи­тального строительства, ремонта зда­ний и сооружений.[[455]](#footnote-455)4

В начале 70-х гг. в стране нача­лось интенсивное освоение Западно-Сибирского нефтегазового района. Без винтокрылой авиации освоение этого района было практически невозмож­но. Резко возросла потребность в авиа­ционных специалистах, способных эксплуатировать не только имевшу­юся авиационную технику — Ан-2, Ми-1, Ми-4, но и новые типы верто­летов - Ми-2, Ми-8, Ми-8Т. В те годы Выборгское авиационное техническое училище гражданской авиации было единственным учебным заведением в стране, готовящим мо­лодых специалистов по технической эксплуатации вертолетов и двигателей, поэтому быстро увеличивался набор курсантов в училище, и к 1970 г. он достиг 720 человек[[456]](#footnote-456)1.

Естественно, уве­личивался и выпуск молодых специа­листов. Так, за период 1965—1980 гг. только в Тюменское управление ГА были направлены свыше 2000 моло­дых специалистов, которые пополни­ли штаты НАС летных отрядов по наземному обслуживанию вертолетов и летно-подъемного состава экипажей в качестве бортовых механиков. Внедрение новой авиационной тех­ники потребовало соответственно и нового методического профессиональ­ного и материального обеспечения учебного процесса. Тесная связь с эксплуатационными подразделениями обеспечила дополни­тельные поставки авиационной техники. К 90-м гг. вертолетно-самолетный парк УАТБ составил более 30 единиц [[457]](#footnote-457)2.

За 1983-1986 гг. курсанты учи­лища под руководством опытных на­ставников воссоздали легендарный самолет АНТ-4, бортовой № Н-317, участвовавший в спасении «челюс­кинцев» и проложивший в 1929 г. воздушный мост через Северный по­люс в Америку. Контингент курсантов в тот пери­од достиг 2000 человек (18 учебных рот). До 15 процентов курсантов за­канчивали училище с отличием. В эти годы на высоком уровне была поставлена культурно-массовая и спортивно-массовая работа среди курсантов. Много сил и энергии орга­низации досуга и спортивно-оздоро­вительных мероприятий отдавали: заведующий клубом Булекова В.В. и помощник по физической подготовке Васильев Ю.М.

В целях усиления практической подготовки из эксплуатационных под­разделений были приглашены на ра­боту в качестве преподавателей лица инженерно-технического состава: Черноусов М.Ф., Калинин Н.П., Лиси­на Э.Ф. и другие. Педагогический коллектив коллед­жа справился с трудной задачей ме­тодического обеспечения учебного процесса. Были созданы авторские коллективы, в которые вошли опыт­ные преподаватели: Богданов А.Д., Данилов В.А., Кривко А.И., Красильников В.В., Крученок И.Л., Степа­нов Ю.А., Тетерин И.В., Рыжинский Д.А., Базов Д.И. и другие, кото­рыми был создан ряд учебных пособий по конструкции и техническому об­служиванию вертолетов и авиадви­гателей второго поколения, а также для предметов общетехнической под­готовки.

Большое внимание командованием училища уделялось развитию рацио­нализации и изобретательства. В этой работе самое активное участие еже­годно принимали свыше 200 человек. В результате коллектив многократно занимал призовые места среди учебных заведений МГА, а с 1986 по 1990 гг. захватил лидерство и пять лет под­ряд занимал первое место. Училище систематически принимало участие в выставках на ВДНХ СССР, при этом было получено 4 серебряных и 8 брон­зовых медалей, 3 поощрительные гра­моты, 14 курсантов стали лауреата­ми НТТМ[[458]](#footnote-458)3.

По итогам работы во всех сферах деятельности коллектив училища не­однократно занимал призовые места, а за 1987-1988 гг. училищу при­суждались первые места среди учеб­ных заведений МГА с вручением пе­реходящего Красного знамени МГА. Бурное развитие училища в пери­од 1965-1982 гг. вызвало рост кон­тингента не только переменного, но и постоянного состава. Резко обостри­лась проблема обеспечения сотрудни­ков жильем. В 1979—1982 гг. в центре города Выборга был построен 92-квартирный жилой дом с общежитием для моло­дых специалистов на 30 мест. Про­блема жилья работников училища (на тот период) была решена на 100 про­центов. Вы­боргский авиационный технический колледж готовил специалистов не только для гражданской авиации. В период 1970-1985 гг. часть выпуск­ников призывались в Военно-Воздушные Силы СССР в качестве техников вертолетных полков на офицерские должности. Многие из выпускников стали руководителями технических эксплуатационных частей (ТЭЧ) авиа­ционных полков, служб ИТС, члена­ми экипажей боевых винтокрылых машин. В Книгу памяти Ленинг­радского военного округа навечно занесены: капитан, начальник ТЭЧ Колпаков В.П.; старший лейтенант, борттехник Щеняев А.П.; лейте­нанты Богданов СВ. - бортовой стре­лок, Саранцев СН. - борттехник, погибшие при выполнении интер­национального долга в Афганистане (1979—1989).

**Кирсановское авиационное техническое училище ГА** было организо­вано в соответствии с приказом начальника ГУГВФ от 28 июня 1960 г. № 345 на базе фондов Актюбинского авиационного технического училища ГВФ и фондов, переданных Министерством обороны СССР. Примечательно, что в приказе № 412 от 27. 07. 1960 г. причиной ликвидации прописано: «Как не имеющее необходимой базы для дальнейшего развития». Этому историческому факту предшествовали следующие события на территории будущего колледжа.

По Указу Императора Александра III от 22. 05. 1865 г. в Кирсанове был основан военный гарнизон. До 1945 г. в нем расквартировывались кавалерийские подразделения, в том числе 3-й запасной кавалерийский полк, которым в 1915-1916 гг. командовал генерал-майор Керн. В 1953 г. кава­леристы оставили обжитую почти за семь десятилетий территорию. На ней расположились военные училища другого рода войск - сначала связи, потом синоптиков и кислородчиков. В связи с сокращением Вооруженных Сил в 1960 г. военное учебное заведение было расформировано, а его территория, строения и имуще­ство были переданы в распоряжение Актюбинского авиационного техни­ческого училища ГВФ. Актюбинское училище выросло на базе школы авиа­механиков, созданной в 1946 г. Школа имела временное назначение для пополнения ГВФ техническими кадрами, понес­шими большие потери в Великой Оте­чественной войне.

Учебный процесс начался 1 сентяб­ря 1960 г. на базе помещений, учеб­ных классов и лабораторий расфор­мированного училища ВВС и учебной авиационной техники - самолетов, двигателей, отдельных узлов, схем бывшего Актюбинского авиационно­го технического училища ГВФ.

В распоряжение созданного учили­ща перешло трехэтажное общежитие общей площадью 2800 кв. м для раз­мещения переменного состава. В этом же здании были первоначально раз­мещены несколько учебных классов, библиотека и учебный отдел. Жилой фонд постоянного состава состоял из одного трехэтажного 36-квартирного дома, 2 восьмиквартирных домов фин­ского типа и 11 четырехквартирных домиков из шлаковых блоков. Весь жилой фонд отапливался централи­зованной котельной, работавшей на угле. Имелись местная электростан­ция мощностью в 500 кВт, клуб со зрительным залом на 500 мест, сто­ловая на 500 посадочных мест, а так­же прачечная и баня с устаревшим оборудованием, здравпункт, автога­раж, детский сад.

Таким образом, учебно-материаль­ная и культурно-бытовая база с боль­шим трудом удовлетворяли потребно­сти училища. На первый курс был принят 221 курсант. На втором кур­се числилось 407 курсантов, вторую и третью роту составили бывшие кур­санты училища ВВС, а первую - Актюбинского авиатехнического училища ГВФ.

Командирами рот были младшие офицеры запаса. Постоянный состав училища в основе своей сложился из двух частей. Первую часть представ­ляли прибывшее из Актюбинска ру­ководство училища, основные работ­ники управления, преподаватели спе­циальных дисциплин и некоторые работники обслуживающих служб. Другую (меньшую) часть составили демобилизованные офицеры и слу­жащие расформированного училища ВВС. Работники второй части в сво­ем большинстве были приняты на работу преподавателями общеобра­зовательных дисциплин и в службы по обеспечению учебного процесса. Несмотря на некоторую неоднородность постоянного состава, с первых дней существования училища складывался работоспособный коллектив первым начальником училища был назначен **В.А. Бречалов.**

С первых дней существования Кирсановского авиационного технического учи­лища (КАТУ ГА) перед коллективом стояла за­дача: в ходе учебного процесса гото­вить учебную базу. Необходимо было капитально переоборудовать неприс­пособленные помещения под учебные корпуса для эксплуатационного и мо­торного циклов, одновременно начать создание учебного аэродрома. К 1962 г. было закончено капи­тальное переоборудование помещений под эксплуатационный и моторный циклы. Это увеличило учебную базу на семь учебных классов и три ла­боратории. Был создан учебный аэро­дром. На учебном аэродроме до 1962 г. было 4 самолета Ан-2, 2 вертолета Ми-4, 1 самолет Ил-14, 8 двигате­лей АШ-62ИР, 4 двигателя АШ-82Т. А уже в 1976 г. на учебном аэродро­ме имелось 11 самолетов Ан-2, 1 вер­толет Ми-4, 1 самолет Ил-14, 2 са­молета Ту-124, 2 самолета Як-40, 1 самолет Ту-134А, 12 двигателей АШ-62ИР, 1 двигатель АШ-82Т, 8 дви­гателей Д-20П, 4 двигателя АИ-25, 3 двигателя Д-30, 1 двигатель АИ-9. В училище было развернуто стро­ительство банно-прачечного комбина­та, которое было закончено в 1964 г[[459]](#footnote-459).

В 1964-1965 гг. была осуществ­лена газификация всех жилых, быто­вых и культурных помещений. Цент­рализованные котельные были пере­ведены на газовое топливо. Была решена проблема со снабжением элек­троэнергией благодаря подключению училища к госэлектросети. В 1962-1965 г. имелись трудно­сти в размещении курсантов, не хва­тало учебных площадей. Для уве­личения количества учебных классов, лабораторий и расширения жилой площади для курсантов в 1965— 1967 гг. был сооружен хозяйственным способом учебный корпус для самолетного цикла, что позволило расширить казарму в ос­новном корпусе за счет перевода из него социально-экономического цик­ла в высвободившееся здание бывше­го самолетного цикла. Там же был раз­мещен вновь созданный цикл РЭСОС[[460]](#footnote-460).

В 1969г. было закончено строи­тельство двух жилых четырехквартирных домов хозяйственным спосо­бом, а в 1970г. - трехэтажного об­щежития подрядным способом.[[461]](#footnote-461) В марте 1973 г. был сдан в эксп­луатацию 70-квартирный жилой дом и начато строительство пятиэтажно­го общежития курсантов на 360 мест, которое было закончено в 1977г[[462]](#footnote-462). В 1980 г. был сдан в эксплуатацию жилой 90-квартирный дом.

В эти же годы проводилось строи­тельство спортивного комплекса и благоустройство территории училища[[463]](#footnote-463).

По итогам смотра строительства спортивных соору­жений училище было награждено зо­лотой медалью (постановление прези­диума ЦС ДСО «Спартак» от 29 февраля 1973 г.). Значительную роль в создании спортивного комплекса сыграл начальник цикла физвоспитания Серопугов В.Г. и преподаватели этого цикла. В 1969 г. начальником училища назначен **Миронюк Д.А**., а его замес­тителем по политико-воспитательной работе в 1973 г. - В.В. Гоцев. Главное внимание в училище все­гда уделялось совершен­ствованию учебного и вос­питательного процессов.

Первый выпуск в училище состо­ялся в 1962 г. (193 курсанта). Среди них были будущие работники Кирса­новского АТК ГА: директор колледжа В.В. Гоцев., заместитель директора по учебной работе В.И. Татарников, на­чальник отдела кадров И.А. Евсеев, преподаватель С.Д. Гартман, препо­даватель В.К. Степченков. Всего в учили­ще обучались для работы в гражданской авиации 14 750 авиа­техников. Училище обучало специа­листов и для иностранных государств. В 1964 г. для республики Мали были подготовлены 22 техника-механика по эксплуатации самолетов и авиадвига­телей. В 1979 г. для Кубы были подготовлены пять техников-механиков, для Исламской Республи­ки Мавритании — четыре авиамеха­ника. Классным руководителем в ино­странных группах был А.И. Лахин. В 1981 г. для Республики Кубы были подготовлены шесть авиамехаников. Классным руководителем кубинской группы курсантов был А.Д. Буцких.[[464]](#footnote-464)

Совершенствование учебного про­цесса осуществлялось в направлении повышения специальных и методи­ческих знаний преподавательского состава, обеспечения наглядности и внедрения технических средств обу­чения. Сложилась определенная система повышения профессионального уров­ня постоянного состава. В нее входи­ли курсы повышения квалификации, стажировки в авиационных предпри­ятиях ГА, мероприятия по повыше­нию квалификации преподавателей при учебном отделе и методическом кабинете, мероприятия по повышению педагогического мастерства преподава­телей при цикловых комиссиях, заоч­ное обучение, индивидуальная работа преподавателей для повышения спе­циальных знаний и совершенствова­ния методики преподавания.

В разработке изго­товления и применения технических средств обучения принимали участие преподаватели, учебно-вспомогатель­ный персонал, курсанты. Работники училища в 70-х гг. пред­ставляли свои работы в качестве экс­понатов на ВДНХ. Татарников В.И. неоднократно был участником ВДНХ, награжден двумя серебряными и одной бронзовой ме­далью. Колос А.Ф. за свои представ­ленные на ВДНХ работы награжден двумя бронзовыми медалями, а за одну работу стал лауреатом премии Ленинского комсомола. В 1974 г. уча­стником ВДНХ стал Евсеев И.А.[[465]](#footnote-465)

Всего за активное участие в разра­ботке, изготовлении и применении технических средств в учебном про­цессе 25 человек были награждены меда­лями ВДНХ, 28 - дипломами ВДНХ. Курсанты первых выпусков изучали конструкцию самолетов Ан-2, Ил-14, вертолета Ми-4 на цикловой комис­сии аэродинамики, конструкции и технического обслуживания воздуш­ных судов. В 1964 г. был осуществлен пере­ход на изучение самолета Ту-124 вме­сто вертолета, в 1968 г. начали изу­чать самолет Як-40 вместо самолета Ил-14, в 1975 г. — самолет Ту-134 вместо самолета Ту-124, в 1984 г. — самолет Л-410 и Ан-2 вместо Як-40. Впервые в училище был создан ав­томатизированный класс для изуче­ния курса «Конструкция и техничес­кое обслуживание самолета Ту-124», а затем - для изучения курса «Кон­струкция и техническое обслуживание самолета Ту-134А»[[466]](#footnote-466).

Все классы были оборудованы техническими средства­ми обучения. Два класса оснащены системами с полиэкраном. Кабинет аэродинамики и основ конструкции воздушного судна, лаборатория аэро­динамики оборудованы средствами те­левидения для трансляции телепере­дач местной телестудии. Под руковод­ством преподавателей и лаборантов выполнены работы по созданию учеб­но-наглядных пособий для изучения самолетов нового поколения — Ту-204 и Ил-114.

С 1960 по 1991 гг. училище зани­малось военной подготовкой курсан­тов. Военный цикл был создан на ос­нове воинской части № 71269. Тогда же был создан организаци­онно-строевой отдел, в котором слу­жили офицеры, они командовали ро­тами. Военный цикл совместно с организационно - строевым отделом готовили офицеров за­паса - младших офицеров. Курсан­ты изучали военную технику: с 1960 по 1980 гг. — самолет Ил-28, с 1980 по 1989 гг.— самолет Як-28, с 1989 по 1992 гг. — самолет Су-17м. С 1962 по 1991 гг. училище выпустило 12 633 младших офицера. В 1991 г. воен­ный цикл был закрыт.[[467]](#footnote-467)

Изучение специальных предметов базируется на прочном фундаменте знаний, получаемых на цикловой ко­миссии общетехнических предметов, где курсанты изучают математику, техническую механику, авиационное материаловедение и черчение. На цикловой комиссии теории, кон­струкции и технического обслужива­ния авиационных двигателей курсан­ты изучали современные двигатели летательных аппаратов. Боль­шое внимание уделялось изучению двигателя ПС-90А и проблемам безо­пасности полетов. Цикл авиационного оборудования располагал аудиториями, лаборато­риями и кабинетами для изучения основ электротехники, электроники, электро- и приборного оборудования, бортовых пилотажно-навигационных комплексов.

Для отработки практических на­выков колледж располагал учебной авиационно-технической базой, где были размещены изучаемые типы авиаци­онной техники, а также классы и ла­боратории. Учебная практика по техническо­му обслуживанию проводилась на учеб­ном аэродроме, который располагал парком современной авиационной тех­ники. После прохождения полно­го курса обучения и практики кур­сантам присваивалась рабочая квали­фикация – авиамеханик.

Важное место в обучении курсан­тов занимало физическое воспитание, которое проводилось в течение всего периода обучения. Для этого имелся гимнастический, тренировочный и игровой залы, площадка для настоль­ного тенниса, два футбольных поля, две баскетбольные и четыре волей­больные площадки, гимнастический городок, хоккейная коробка, площад­ки для игры в городки. Библиотека на 100 посадочных мест насчитывала более 100 тыс. томов книг. Для проведения культурно-массовой работы училище располагало клубом со зрительным залом на 500 мест, круж­ковыми комнатами, летней танцеваль­ной площадкой, духовым оркестром. Нео­днократно участники худо­жественной самодеятельности занимали пер­вые места на смотрах всех уровней [[468]](#footnote-468).

**Рыльское авиационное техническое училище гражданской авиации.** Рыльское авиационноеучилище специальных служб Гражданского воздушного флота (РАУСС ГВФ) было основано на базе воинской части, рас­формированной в соответствии с ука­зом Президиума Верховного Совета СССР «О новом значительном сокра­щении советских Вооруженных Сил», постановлением Совета Министров СССР от 31 марта I960 г. № 375-151 и другими документами. Рыльский авиационный технический колледж по праву может с читать датой своего основания сентябрь 1955 г., когда из подмосковного Остафьево в Рыльск перевели воинскую часть № 55700 то есть 139-ю военную авиационную школу механиков (ВАШМ) радиотехнических станций ВВС. Под руководством начальника школы Б.А. Кругляка, инженера-полковника, были построены аэродром, стоянки для самолетов, казармы, склады и иные авиационные инфраструктуры. Школа младших авиационных специалистов (ШМАС) как ее называли, рыляне все увереннее вливалась в общественную и социальную жизнь города. Первый выпуск курсантов состоялся в апреле 1959 г., а в июне-июле на основании приказа МО СССР началась расформирование школы в связи с сокращением вооруженных сил. Короткая жизнь авиационной школы для ее личного состава не прервалась, а продолжилась в качестве училища спецслужб ГВФ.

В период со 2-го по 16 сентября 1960 г. была произведена передача 139 Военной авиационной школы механиков радиотехнических станций ВВС в Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР, т.е. гражданские авиаторы приняли базу от авиаторов военных. Приведем выдержки из акта, утвержденного 6 октября 1960 г.: здания и сооружения школы расположены в г. Рыльске Курской области в семи отдельных городках, один из которых (учебный) аэродром расположен в 4-х км. на восток от города.

В целом передаваемый учебно-лабораторный, служебный и жилой фонд находится в удовлетворительном состоянии и был пригоден для организации училища ГВФ. Училищу ГВФ передано необходимое учебно-лабораторное оборудование, в том числе два самолета ТУ 16 и четыре самолета ТУ-4. Автотранспорт и паркогаражное оборудование передано училищу ГВФ исходя из его потребности и фактического их наличия в школе. Квартирно-эксплутационное оборудование, казарменное, медико-санитарное, вещевое, хозяйственное, культпросвет имущество, горюче-смазочные материалы, имущество службы ГСМ, а также другое имущество передано, согласно соответствующих актов и ведомостей.

Военнослужащие, увольняемые в запас, а также рабочие и служащие Советской армии школы правильно поняли Закон Верховного Совета СССР «О новом значительном сокращении Вооруженных сил СССР» и с желанием приступили к работе в училище ГВФ. По свидетельству многих ветеранов, бывших работников ШМАС, как учебный аэродром, так и учебные классы за 4 года были оборудованы самой современной на тот период радиотехникой, и прибывшие самолеты обязательно дооборудовались. В часть ежегодно по призыву прибывало до одной тысячи новобранцев, которым приходилось нелегко. В течение 9 месяцев курсантов обучались готовить радиолокационное оборудование самолетов к полетам. В сравнении с другими учебными заведениями Рыльское училище получило не только хорошую стартовую базу, но и лучшие руководящие и инженерные кадры из других учебных заведений. [[469]](#footnote-469)

Трудности начального периода вы­пали на долю первого начальника училища **Щелчкова И.Н.** Семнадца­тилетним он связал свою жизнь с Гражданским воздушным флотом. По окончании Московского техникума спецслужб ГВФ в 1936 г. он был от­командирован в Первую Балтийскую авиашколу ГВФ, где проработал до 1947 г. Иван Никитич начал работу техником, а вскоре стал начальником связи курсов. В 1949 году Ивана Никитовича Щелчкова, как имеющего большой преподавательский опыт работы, переводят в Егорьевское авиационно-техническое училище Г ВФ на должность преподавателя самолетного цикла. А вскоре командование авиаучилища назначает его начальником общетехнического цикла. В этой должности опытный руководитель работал до 1960 года. И уже в этом году приказом начальника Главного Управления ГВФ Иван Никитович Щелчков был назначен начальником Рыльского авиаучилища спецслужб ГВФ. Первопроходцам всегда нелегко. В этой должности Иван Никитович проработал с 1960 по 1965 год. С 1965 по 1976-й год он трудился в ставшем ему родным учебном заведении уже в качестве старшего преподавателя электротехнического цикла.

Первый набор 199 курсантов в училище был проведен в сентябре 1960 года. Ребята поступали в учебное заведение по специальностям «Техническая эксплуатация наземных средств самолетовождения и посадки» и «Техническая эксплуатация радиооборудования самолетов».

Занятия в училище начались 1 октября 1960 года. Прибывших новобранцев разместили в казарме, где теперь находится библиотека. На первом этаже разместились «наземники», на втором - «самолетчики». По приезде всех постригли наголо, отвели в баню и затем одели «с иголочки». Форма, которую выдали будущим курсантам, вызвала искренний восторг. И командиры с самых первых дней приучали своих воспитанников к ее бережному ношению, прививали любовь к званию курсанта.

Из воспоминаний курсанта первого набора В. П. Дунаева, мы узнаем, что курсантами тщательно отрабатывались приемы строевой подготовки, подгонялась форма. И вот наступил момент, когда все училище строем вышло на городские улицы. Впереди - Знамя училища в сопровождении знаменосцев, за ними - оркестр, возглавлял нашу колонну начальник училища и все его руководство, и уже потом - курсанты, повзводно, в сомкнутых рядах. Возможно, с этого времени установились доброжелательные отношения с местной молодежью.

Вследствие значительного сокращения армии, в Рыльское авиатехническое училище, кроме вчерашних десятиклассников, поступали многие бывшие военнослужащие, а также бывшие курсанты из сокращенных военных училищ, среди которых были и рядовые, и сержанты, и офицеры-лейтенанты. Был даже один старший лейтенант.

Интерес к учебе еще более возрос после того, как на учебный аэродром поступили гражданские самолеты. Приземлились воздушные машины на поле. микрорайон Первым был самолет Ли-2. На полигон крылатую машину перегнал по земле опять же А. А. Воробьев, работавший ранее во Владивостоке бортовым техником самолета Ли-2 .

Учебный полигон был не просто базой для получения практических навыков курсантами. Это был охраняемый объект. Под круглосуточной охраной находились два поста. Первый - выстроенные в линейку самолеты, второй - склад горюче - смазочных материалов. Часовые, охранявшие ответственные объекты, вначале были оснащены обыкновенными одноствольными охотничьими ружьями, к которым выдавался боекомплект с тремя холостыми патронами.

Приказ начальника Рыльского авиационного училища ГВФ № 54/л от 04.07.1963г. « О первом выпуске курсантов РАУСС ГВФ. Из 175 выпускников первого набора – 29. получили дипломы с отличием, только 19 имели удовлетворительные оценки. Государственная комиссия отметила 100% выполнение плана теоретической и практической подготовки курсантов и присвоила им квалификацию радиотехников 3-го класса. По специальности « Техническая эксплуатация радиооборудования самолетов» из 102 выпускников – 18 получили с отличием, из 73 выпускников по «технической эксплуатации наземных радиосредств самолетовождения и посадки» с отличием 11. Среди поощренных за отличие был Владимир Васильевич Воронков будущий заместитель начальника училища по учебной работе.

Из раздела приказа о поощрении ИТС за плодотворную работу по подготовке 1-го выпуска мы узнаем о тех, кто стоял у истоков РАУССа: Н.Е. Труфанов – зам начальника учебного отдела; А.А. Зигун, Е.Я. Бугаев, И.Н. Шурпин – начальники цикловых комиссий; А.П. Гаврилов, А.Н. Тышковский, Н. И. Соврасов, Е.Т. Панченко, Г.Л. Шульга, А.А. Воробьев, И.С. Науменко – заведующие лабораториями; Г.И. Савельева, А.Д. Смалий, Н.С. Масленников, В.С. Новиков – преподаватели; И. М. Заноха, Ю.И. Федоров – инженеры; Г.С. Лепитов – старший техник, Б.С. Бабикъянц, И. Ф. Парфенцев – техники-лаборанты; Т.И. Сиротина – библиотекарь, И.А. Ищенко – командир батальона, Г.С. Калайдов – командир роты; Е.И. Горин – техник-дизелист[[470]](#footnote-470). Молодые коллеги и курсанты должны знать о профессиональном пути Аман Кочмурадова, Г.А. Марткович, Л. М. Бояринцева и других.

Виктор Павлович в 1959г. окончил среднюю школу и переехав в Ашхабад поступил на работу авиамотористом ЛЭМ Сеймчанского ОАО. С 1960-1963 курсант РАУССА специальности ТЭ радиооборудования самолетов. Работая в Ашхабадском аэропорту, прошел все стадии профессионального роста от техника – бригадир до заместителя командира Красноводского объединенного авиаотряда по политико-воспитательной работе. Приехав в Рыльск, В.П. Дунаев был назначен заместителем начальника училища по политико-воспитательной работе. Активно участвовал в общественной жизни училища. С 1987г. Виктор Павлович стал работать преподавателем цикла гуманитарных и социально - экономических дисциплин в Рыльском авиаколледже. [[471]](#footnote-471)

А вообще в авиаколледже трудятся сегодня и трудилось ранее немало первых выпускников учебного заведения. До недавнего времени работал в колледже и В.В.Воронков. Закончив в 1963 году РАУСС с отличием, он был отличником во всем, в последнее время Воронков занимался учебно - производственной работой. Его любили курсанты, уважали коллеги. Владимир Васильевич являлся инициатором почти всех инженерно - технических преобразований. В 1997 году за развитие международных связей он был награжден орденом Дружбы.

1965 год оказался запоминающимся как преподавателям, так и курсантам. Именно в этом году в первый раз сменилось руководство РАУСС ГВФ. В декабре 1965-го, в училище прибыл на смену И.Н.Щелчкову новый начальник учебного заведения **-** **П. Ф.Торяник**

Петр Федорович родился в 1912 году в г. Бахчисарай Крымской области. Закончив в 1958 году Киевский институт инженеров Гражданской Авиации, П.Ф.Торяник стал дипломированным инженером по эксплуатации оборудования аэропортов.

Кадровый военный, он был демобилизован в звании полковника из рядов Советской Армии и уже позже, вплоть до назначения его начальником Рыльского авиаучилища, занимал должность начальника авиационно-технической базы Ставропольского авиапредприятия Северо-Кавказского управления ГВФ. Зрелый возраст, опыт военного человека и производственника, интеллигентность и культура общения быстро снискали уважение коллег и курсантов.

В годы руководства училищем Торяника в учебный процесс был введен программированный опрос. В отличие от традиционных форм обучения, в которых главное место занимало объяснение учебного материала преподавателем, при программированном же обучении весь процесс усвоения представлял собой самостоятельную работу учащегося, а это повышало эффективность получения необходимых знаний и выработке навыков. Изучая потребность авиапредприятий страны, уже в следующем году руководитель учебного заведения принимает решение о переходе на подготовку специалистов только по одной специальности - «Техническая эксплуатация наземных авиасредств самолетовождения и посадки по трем специализациям: радиолокационное, радионавигационное и электросвязное оборудование аэропортов[[472]](#footnote-472).

В том же году был возведен гараж для транспорта, а работники учебного заведения справили новоселье в новом 36- квартирном доме. Еще через год был принят в эксплуатацию новый учебный корпус на 750 мест, с актовым залом и служебными помещениями, создана учебная телестудия. «Для обеспечения эксплуатационных предприятий ГА специалистами по радиосвязи была открыта специализация по «Технической эксплуатации средств радиосвязи». Первым председателем цикловой комиссии «Электрорадиосвязи» стал Клименко А.В., а заведующим лаборатории средств связи Махрин Ю.А.

В 1968 году в РАУСС ГА был назначен третий по счету, начальник учебного заведения - **Анатолий Андреевич Зигун.** Родился он в Днепропетровской области, в 1936 году. В 1962-ом окончил Киевский институт инженеров ГА. А ранее, в 1956 году Зигун А.А. получил диплом с отличием по окончании учебы в Криворожском училище специальных служб ГА. Под его руководством, был одержим дальнейшим развитием и оснащением материальной базы учебного заведения.

Было устанав­лены новейшее оборудование на учебном радиополигоне: радиолокаци­онное (обзорные радиолокаторы П-20, посадочные радиолокаторы ПРЛ-5, ПРЛ-7), радионавигационное (радио­техническая система ближней навига­ции РСБН-2Н, система посадки СП-50, приводная автоматическая радиостанция ПАР-7, автоматический радио­пеленгатор АРП-6) и связное (ра­диостанции Р-820М, Р-822, Р-824, Р-4016 РАС КВ-М)[[473]](#footnote-473).

В Аэрофлоте рыляне реально конкурировали с Рижским авиационно-техническоим учи­лищем, у начальников баз эксплуата­ции радиотехнического оборудования и связи появилась возможность выбирать. И надо сказать, что многие из них предпочитали принимать на работу выпускников Рыльского авиа­училища. В конечном счете они стали работать во всех аэропортах стра­ны.

Кириченко В.Я. начальник узла радионавигации Сеймчанского аэропорта Магаданского УГА с 1970г.поступил на работу в РАТУ ГА на должность преподавателя, а в 1976г. закончил МИИГА по специальности « Техническая эксплуатация авиационного радиооборудования».

В Туркменском УГА начинали свою работу выпускники 1966 г. Униченко Г.Ф. и Бердыев И.Н. Пройдя сту­пени роста, оба добились определенного общественного и служебного по­ложения. Униченко Г.Ф., начав свою деятельность с должности техника АТБ Ашхабадского ОАО, впоследствии стал начальником аэропорта Анапа. Окончил историко-юридический фа­культет Ашхабадского государствен­ного университета, аспирантуру, курсы усовершенствования началь­ствующего состава при Академии ГА. Позднее Уни­ченко Г.Ф. — доктор экономических наук, профессор Московского авиаци­онного технического университета гражданской авиации, работает пре­зидентом закрытого акционерного об­щества «Авиабилет». Не менее интересная судьба у Бердыева И.Н. Он прошел путь от тех­ника базы эксплуатации радиотех­нического оборудования и связи Красноводского ОАО до председателя национальной государственной авиакомпании «Туркменистан», члена Менджлиса Туркменистана. Окончил Ташкентский институт связи.

Выпускник 1973 г. Михайлов Б.В. работал в должности началь­ника управления по модернизации и организации технической эксплуата­ции средств и систем УВД. Среди выпускников Рыльского авиаучилища есть Герой Советско­го Союза — В.Б. Гасоян. После окон­чания училища он был направлен в аэропорт Тбилиси, затем переучился на штурмана. При выполнении авиа­рейса Тбилиси — Батуми большая группа террористов пыталась захва­тить самолет Ту-134 с целью угона его в Турцию. В воздухе на борту за­вязалась перестрелка. В той обстанов­ке Гасоян В.Б. проявил мужество, смелость, находчивость, чем способ­ствовал пресечению попытки захвата самолета.

С 1966 г. училище перешло на подготовку специалистов только по одной специальности - «Техническая эксплуатация наземных радиосредств самолетовождения и посадки» по трем специализациям: радиолокационное, радионавигационное и электросвязное оборудование аэропортов. В 1969 г. на учебном радиополи­гоне создаются объекты по эксплуа­тации радиолокационного, радио­навигационного и электросвязного оборудования в соответствии со спе­циализациями подготовки. В 1972 г. вводятся в эксплуата­цию 40-квартирный жилой дом и об­щежитие для постоянного состава. На учебном радиополигоне начинается строительство радиолокационного комплекса, которое было закончено в 1979 г. В 1974 г. сдается в эксплу­атацию учебно-производственный ком­плекс. Приказом министра гражданской авиации от 16 августа 1974 г. № 165 училище было переименовано и по­лучило название «Рыльское авиаци­онное техническое училище граждан­ской авиации». Коллектив РАУСС ГВФ, а потом РАТУ ГА занимает призовые места на многих выставках, олимпиадах, концертах[[474]](#footnote-474).

В 1978 г. вводится подготовка по новой специальности - «Эксплуата­ция средств проводной связи аэропор­тов», начало которой положили старший инженер Ващенко Н.Н. и пре­подаватель Ващенко Л.Ф. Сдается в эксплуатацию котельная на жидком топливе, а в следующем 1979 г. еще 40 семей работников училища засе­ляются в новый жилой дом. В 1980 г. в селе Жадино Кореневского района на живописном берегу Сейма была построена база отдыха «Березка», в 1985 г. - новая столовая на 1000 посадочных мест. начато стро­ительство 45-квартирного жилого дома[[475]](#footnote-475).

В 1982 г. в училище вместо учеб­ного радиополигона была создана учебная база эксплуатации радиотех­нического оборудования и связи. В структуру учебной базы вошли узлы радиолокации, радионавигации, элек­тросвязи и ремонтно-эксплуатационные мастерские. Возглавляли узлы старшие инженеры Бугаев Е.Я., Алек­сеев В.Г. , Федоров Ю.И.. С организа­цией учебной базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи началась работа по созданию образцовых объектов предприятиями гражданской авиации. Был изучен опыт работы объектов аэропортов Алма-Ата, Рига, Красноводск, Харь­ков. Образцовым объектом стал пере­дающий радиоцентр, который возглав­лял И.П.Кайола

В тот период для учебного процес­са было получено сравнительно но­вое радиотехническое оборудование и средства связи: инструментальная система посадки СП-80М, точный посадочный радиолокатор РП-4Г фир­мы «Тесла» (Чехословакия), диспет­черский радиолокатор ДРЛ-7СМ, об­зорный радиолокатор 1РЛ-139, ра­диостанции «Полет-2А», «Береза», «Кедр» и другие. С 1992 г. в связи с вводом новых специальнос­тей были созданы учебная авиационно-техническая база, оснащенная самолетами Ан-2, Ан-24, Ту-154Б, Ил-62М, вертолетами Ми-2, Ми-8Т, лаборатории авиационного и радио­электронного оборудования воздуш­ных судов, учебный аэродром и объек­ты электросветотехнического обеспе­чения полетов. Все объекты бывшей учебной базы эксплуатации радиотех­нического оборудования и связи вме­сте с новыми объектами вошли в со­став учебно-производственной базы колледжа. Возглавили учебно-произ­водственную базу заместитель дирек­тора по учебно-производственной ра­боте В.В. Воронков и главный инже­нер А.В. Савченко

Большую роль в практической под­готовке курсантов играли учебные мастерские, которые существуют как структурное подразделение с момен­та образования училища. Первым за­ведующим учебными мастерскими был А.Г. Яклюшин. В разные перио­ды учебные мастерские возглавляли Е.Т. Панченко, В.А. Сухоруков, А.В. Сав­ченко, Н.М. Шулешов, А.И. Золота­рев и А.Г. Цыбин. Основная за­дача учебных мастерских - при­витие курсантам первоначальных навыков выполнения слесарных, элек­тромонтажных и радиомонтажных ра­бот. Для этих целей учебные мастер­ские имеют слесарный, электромон­тажные и радиомонтажные классы, которые оснащены необходимыми для обеспечения учебного процесса верста­ками, стендами, приборами и инст­рументами. В целях приближения практической подготовки к производ­ству в радиомонтажном классе изго­тавливались платы для оборудования Курского завода «Маяк», а курсан­ты-девушки направлялись на этот завод для прохождения радиомонтаж­ной практики.

За годы руководства училищем **Яклюшиным** **А.Г.**, начиная с 1975 г. были возведены три жилых многоквартирных дома, столовая для курсантов, котельная, начато строительство общежития. Его детищем считалась база отдыха «Березка». С вводом ее в действие у сотрудников учебного заведения появилась возможность отдыхать на берегу реки Сейм, не выезжая за пределы области. Эта база отдыха активно использовалась и для отдыха и занятий спортом курсантов. Для улучшения спортивной подготовки учащихся по инициативе Яклюшина А.Г. было начато создание спортивного ядра на берегу реки Сейм. Начиная с 1984г. в учебный процесс внедряется информатика и вычислительная техника[[476]](#footnote-476).

За большой вклад в обучение и воспитание курсантов ему были присвоены почетные звания - «Заслуженный учитель Российской Федерации», Заслуженный работник среднего специального образования». К сожалению, перестройка, начатая в Советском Союзе в 1985 году, не только внесла изменения в систему подготовки специалистов для гражданской авиации, но и нанесла существенный удар по руководящим кадрам. Выпускники Рыльского авиаучилища, которые не нашли себя в этот сложный период в авиапредприятиях вернувшись в родное учебное заведения и постепенно вытесняя постаревших «Криворожан» попытались при поддержке местных партийных органов путем жалоб и доносов занять все ведущие позиции, включая должность начальника. Зрелый руководитель, учитель и политик Анатолий Георгиевич Яклюшин понял, что его время ушло и в 1987 году, оставив должность руководителя училища, навсегда покинул город Рыльск, следом был освобожден от занимаемой должности Дунаев Виктор Павлович – его заместитель по политико-воспитательной работе. Но псевдореформаторы просчитались.

В УУЗе МГА с целью недопущения сращивания руководства учебных заведений с местной властью, сохранения имущества отрасли в связи с территориальной отдаленностью и укрепления связи с производством руководителями как правило назначались представители командно-руководящего состава других территориальных управлений гражданской авиации. В это время автор исследования – заместитель командира Таркосалинского предприятия по политчасти вместе со своим руководителем повышали образовательный уровень на факультете высших командных кадров Ленинградской Академии гражданской авиации. В один из зимних дней произошла встреча с человеком, которая в какой-то мере, изменила мою жизнь, связанную с Сибирью и Севером. Это был Владимир Борисович Иванов В. Б., Закончив Киевский институт инженеров ГА в 1972 г. за десять лет он прошел путь от рядового инженера до начальника узла связи и главного инженера базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи столичного аэропорта Молдавии. Затем Владимира Борисовича ждало испытание суровым Ямалом в Тюменском управлении гражданской авиации: вначале в заполярном Салехарде, затем в Надымского авиапредприятия., где он работал начальником базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи.

После непродолжительного разговора мною было дано согласие на поездку в Рыльск для изучения ситуации и принятия дальнейшего решения о дальнейшей работе его заместителем по политической работе. Владимир Борисович нашёл выход из тупика, организовав условия для обучения и проживания более 600 девчат, которые заменили юношей-курсантов, массово ушедших в армию. Именно Иванов создал необходимые условия для обучения авиатехников по специальностям, оставшихся в училищах ГА за границей России. В конце 80-х руководство колледжа смогло использовать последние возможности для приобретения базового дорогостоящего радиотехнического оборудования. В 1989 г. сдается в эксплуатацию общежитие для курсантов на 450 мест. В этом же здании размещается и об­щежитие для слушателей курсов по­вышения квалификации.

Одной из главных проблем того времени была необходимость восстановить высокий морально- психологический климат в коллективе, авторитет колледжа в городе, районе. Владимир Борисович совместно с партбюро находит единственно верное решение, коллектив активно участвует в выборах 1990 года районной и городской власти. Результаты были впечатляющие: сам он и еще четыре работника стали депутатами районного Совета, а двенадцать авиаторов вошли в состав 50 городских депутатов. Для укрепления авторитета училища и материально-технического снабжения в условиях дефицита автору исследования была доверена высокая честь возглавить представительную, а затем исполнительную власть местного самоуправления. Это было время бурного развития не только авиаколледжа, но и города. На базе Рыльс­кого АТУ ГА в соответствии с приказом МГА № 18 от 29. 01. 1991г. был создан Рыльский авиационный технический колледж ГА.

**1.4. Формирование системы подготовки кадров для воздушного транспорта Сибири и Дальнего востока.**

**Высшее образование.** Изучение отечественной истории подготовки кадров для гражданской авиации Сибири и Дальнего Востока обусловлена техническим прогрессом и важностью развития системы ведомственного профессионального образования в отдаленных регионах России[[477]](#footnote-477).

Общеизвестно, что организационно-интеллектуальный фактор зарождения авиационного образования будущего гражданского воздушного флота в основном проявился в европейской части России в 1907-1910 г.[[478]](#footnote-478). Предположительно во всех губерниях России, включая Сибирские, просветительская и обучающая деятельность среди различных сословий граждан осуществлялась авиаконструкторами одиночками, в кружках, обществах и клубах, которые, как правило, являлись отделениями Всероссийского Аэроклуба[[479]](#footnote-479).

После 1917 г. активность Сибиряков в развитии Воздушного флота, как и всего населения Страны Советов, проявлялась в сотнях региональных отделений обществ «Друзей воздушного флота», « Авиахим» и «Асоавиахим»[[480]](#footnote-480). До 1932 года, для «Добролета» и его последователя Аэрофлота, школы этих организаций и военного ведомства, а также отдельные технические ВУЗы поставляли специалистов различного профиля[[481]](#footnote-481). В положении Управления Сибирских воздушных линий указывалось, что оно образовано 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[[482]](#footnote-482).

В аэропорту Иркутск 10 октября 1934 года на базе тренировочного звена аэростанции Боково был создан самостоятельный учебно- тренировочный отряд (УТО), а в конце 1935 года 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[[483]](#footnote-483). Приказом начальника Главного Управления ГВФ при Совете Министров СССР от 8 июля 1947 года на базе УТО была организована Иркутская школа младших авиационных специалистов ГВФ по подготовке авиационных механиков[[484]](#footnote-484).

Находясь на общих площадях с УТО-15 коллектив школы за четыре года сумел создать учебно-производственный комплекс и социальную инфраструктуру позволивших не только реорганизацию в авиационное техническое училище, но и долгие годы плодотворно сотрудничать с высшими учебными заведениями соответствующего профиля, то есть инженеров-механиков по эксплуатации летательных аппаратов и двигателей[[485]](#footnote-485). В приказе начальника Киевского института гражданского воздушного флота № 48/л от 26.05.1954 г. было зафиксировано решение о начале подготовки инженеров гражданской авиации в городе Иркутске, но реализовать этот проект удалось только в 1967 году, когда на базе Иркутского учебно-консультационного пункта (УКП) 20 марта был организован Иркутский филиал КИИГА с заочной формой обучения[[486]](#footnote-486).

В различных литературных источниках сообщается о том что с 1960 года в Иркутском политехническом институте была начата подготовка авиационных специалистов по эксплуатации самолетов и двигателей[[487]](#footnote-487).

В развитии Иркутского политехнического института следует выделить три этапа, первый, приходящийся на 1930-35 годы - формирование специализированного Сибирского института горного профиля, второй – его преобразование в многоотраслевой политехнический институт в 1960-65 г. г., когда были открыты и специальности авиационного профиля для подготовки инженерных кадров самолетостроительным и авиаремонтным заводам, авиапредприятиям Сибири и Востока. Третий - переход в качественно новую форму взаимодействия с МГА, переход на более высокий уровень подготовки специалистов по эксплуатации самолетов и двигателей[[488]](#footnote-488).

Подготовка специалистов авиационного направления в Иркутском горно-металлургическом институте (ИГМИ) началась в 1953 году по вечерней форме обучения. По просьбе руководства Иркутского авиационного завода многие кадровые рабочие стали иметь возможность получить высшее образование. Первых 18 инженеров, выпускающая кафедра «Технология машиностроения» подготовила в 1959 году, в этом же году был осуществлен первый набор на специальность «Эксплуатация самолетов и двигателей»[[489]](#footnote-489).

Первое, выявленное автором исследования, архивное упоминание об этом событии относится к 1957 году, когда 13 сентября, приказом директора горно-металлургического института № 318 на 1 курс заочного отделения вечернего факультета по авиационному заводу (почтовый ящик 4110 были зачислены по специальностям: - «Технология машиностроения» - 14 человек; - «Самолетостроение»-38 человек[[490]](#footnote-490).

В 1958 году на вечерний факультет, которым руководил Промптов А.И. вновь были зачислены 52 работника завода Министерства авиационной промышленности[[491]](#footnote-491); второе когда приказом №300 от 1 сентября 1959г. при Энском заводе на заочное отделение было зачислено 35 студентов по специальности «Технология самолетостроения»[[492]](#footnote-492). Выпуск инженеров-механиков в этом году не осуществлялся[[493]](#footnote-493).

Первый выпуск 25 инженеров-механиков с авиационным уклоном в Иркутске состоялся 15 августа 1960 года (Приказ директора № 249 п.п.97 и 121)[[494]](#footnote-494). Накапливая опыт в подготовке инженеров по специальности «Самолетостроение» для авиазаводов Сибири и Забайкалья институт в 1960 году организовал заочное обучение 50 человек без отрыва от производства с очными занятиями в период лабораторно-экзаменационной сессии и по желанию студентов в межсессионные периоды[[495]](#footnote-495). В 1961 году 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»[[496]](#footnote-496). В 1962 г. здесь была организована первая кафедра «Технология и металловедение», затем были закреплены еще четыре кафедры: «графики и технического черчения»; «технической механики»; «высшей математики»; технологии машиностроения»[[497]](#footnote-497). В первые два года существования факультета в его документах нет упоминаний об авиации, но процесс накопления опыта подготовки инженерно – технических кадров для эксплуатационных транспортных предприятий осуществлялся в полной мере[[498]](#footnote-498).

Вновь открытые кафедры точного машиностроения включали в себя дисциплины авиационного профиля, их организатором стал доцент Суржинский К. Г., а его помощниками - выпускники центральных ВУЗОВ приехавшие в институт по распределению: Тананов А.И., Логвинов И.И., Ладейщиков Ю.И., Аминев Л.Р., Куперман Н.И., Иванчук А.Г., Векессер В.А., производственники - Пудалов К.Г., Брегадзе Г.О.. Большой вклад в становление кафедры внес Макаренко А.З., заведовавший ею с 1965 по 1970г. и Пудалов К.Г., заведующий с 1970 по 1975 г.

В 1965 году факультет пополнился другой авиационной специальностью с очно-дневной формой обучения «Самолетостроение». В протоколах советов факультета до 1965 года не значилось упоминаний об авиации, отсутствовали соответствующие кафедры, но «мехфак» пополнился второй авиационной специальностью с дневной формой обучения «Самолетостроение»[[499]](#footnote-499). Из отчета декана механического факультета Хворостухина Л.А. на совете мехфака 30 марта 1961 года мы узнаем, что из 448 студентов - 346 сдали сессию, 11 человек получили отличные оценки, а 92 – не удовлетворительные. Основными причинами неуспеваемости были названы: отсутствие конкурса при поступлении; случайность попадания в ВУЗ; слабое внимание студентов на занятиях, в том числе у 14 студентов из 50 по специальности «Эксплуатация самолетов и двигателей»[[500]](#footnote-500). 21 сентября 1962 года Совет факультета, в составе которого находился Пудалов К.Г. - доцент кафедры точного машиностроения, избрали «своим» деканом Михайлова В.Л.[[501]](#footnote-501). В 1964-65 учебном году на мехфаке обучалось 1000 студентов, многие имели производственный стаж, 50 человек занимались в конструкторском бюро[[502]](#footnote-502).

В январе 1962г., в возрасте 8 лет автор исследования впервые ощутил горечь утраты от катастрофы, которую принести личностный фактор при организации транспортных перевозок. Диспетчер железнодорожного цеха предприятия «Химпром» в г. Усолье-Сибирское «свел» на одной ветке встречные электровоз и паровоз, в котором находился Хороших А.А.- помощник машиниста. Гибель отца в 32 года оставившего на иждивении жены – стрелочницы того же предприятия четырех сыновей в возрасте от четырех до десяти лет, кардинально изменила привычный уклад жизни. В 1964 году , уже являясь учеником Усольской школы – интерната № 4 автор впервые слушал военного летчика из полка размещенного в поселке Белая Усольского района. Выживать в республике «ШКИД» возможно было только хорошей учебой и сто процентной загруженностью в пионерской дружине, кружках: столярном, сапожном, футбольном, баскетбольном, боксерском, танцевальном, авиамодельном. В 1969 году при переводе, в числе шести учеников, в 9 класс школы – интерната № 2 города Ангарска Иркутской области автор уже знал, что поступив в «политех» можно стать авиационным инженером, а если позволит здоровье, то и бортинженером. В 1971 году вместе с одноклассником Владимиром Захаровым сдали документы для поступления на факультет «эксплуатация самолетов и двигателей». Получив 14 баллов: математика письменно – хорошо; математика устно – отлично; физика устно – отлично в соответствии с правилами приема в ВУЗЫ от 30.01.1970 г. продленными на 1971 г. Приказом Министра высшего и средне – специального образования СССР №900 от 15 сентября 1971 г. Хороших В А был включен в приказ ректора № 416 от 25 августа 1971 г. по мехфаку в группу ЭЛ -71 -1.

На пяти курсах обучалось 1000 студентов, в том числе 200 по специальностям: Самолетостроение (СМ), Эксплуатация самолетов и двигателей (ЭЛ). Автомобильный транспорт (АТ). Строительно – дорожные машины (СДМ). Учебный процесс в период 1971 – 1976 гг. для авиационных специальностей в ИПИ был наиболее эффективным и осуществлялся следующим образом: освоение программы по шестинедельной неделе; военная подготовка по пятницам; практическое обучение в различных направлениях и регионах страны. С 5 января 1972 г. на военном цикле в дополнение к освоению инженерно-строительной техники были организованы дополнительные внеурочные занятия по изучению тракторной техники. Все студенты 1 курса были зачислены учащимися Большелугского профессионального технического училища № 2 Иркутской области . Согласно протоколу №5 от 4 июня 1972 года студентам механического факультета были выданы удостоверения тракториста-машиниста третьего класса для последующей трехмесячной практики в сельскохозяйственных предприятиях Иркутской области[[503]](#footnote-503).

Коленков В.Н., Скорик С.А., Зуев А.Г., проживавшие в одной комнате с автором исследования осваивали полученные знания на ремонте картофельных комбайнов и последующей уборке урожая в колхозе им. Калинина, Боханского района, Усть-Ордынского национального округа. После окончания второго курса была проведена месячная практика в цехах Иркутского самолето-строительного завода и затем двухмесячный трудовой «семестр по прокладке подземных каналов связи в новых микрорайонах города. Командиром отряда был Борискин О.Ф. – куратор учебной группы ЭЛ-71-1, выпускник механического факультета 1966 г., один из первых кандидатов технических наук, который в последствии, с 1979 по 1988г.г,.был заведующим кафедрой ЭЛАД, стал доктором технических наук, профессором[[504]](#footnote-504). Большой авторитет у студентов имели: Логинов И.Е., Смолькова К.А., Борискин О.Ф., Векессер В.А., Гусев И.Н., Киселев Г.И., Кондуренко Б.А., Федотко С.Н., Смыкова В.А..

С 1 сентября 1973 г. студенты уже были вовлечены в созидательную деятельность кафедры по оформлению учебных аудиторий наглядными пособиями, стендами, техническими средствами, стендами и т.д.. В этой деятельности активное участие принимала Боярова Л.С.- лаборант кафедры ЭЛАД. Любовь Семеновна с 1970 – 1978 года организовывала производственные практики, оформляла допуски по специальной части, работала над выпуском методических пособий, обеспечению студентов технической литературой. В 1974 г., после весенней сессии студенты разъезжались на ремонтные практики по всему Советскому Союзу.

Вместе с автором исследования в г. Ростов на Дону на авиаремонтный завод № 412 поездом, с пересадкой в г. Москве отправились: Зуев А.Г., Зверев В.П., Бородавко С. Н., Швидкий А.А.. Все были приняты на временную работу авиамотористами в цех разборки самолетов Ан-12, в свободное время, за дополнительную оплату, демонтировали агрегаты, узлы, оборудование, выполняли земельно-бетонные работы при строительстве заводского кирпичного ограждения. В 1975 г. на 4 курсе все студенты уже имели представление о будущей работе и осознанно отдавали приоритет специальной подготовке, лабораторным исследованиям, практическим занятиям на авиационной технике и рационализаторской деятельности.

В июне 1975 г. студенты-механики в последний раз совместно участвовали в военных сборах. В танковой части дислоцированной в окрестностях г. Улан-Уде в течении месяца коллективно и по отдельности каждый студент принял присягу и сдал экзамен на звание лейтенанта Советской армии. Большую помощь молодым оказывали офицеры преподаватели и студенты отслужившие срочную службу в Советской армии. Автор исследования был комсоргом сборов, имел высокие спортивные результаты и получил первую в жизни денежную премию за строевую подготовку. В первых числах июля все состоявшиеся лейтенанты вновь разлетелись по аэропортам на эксплуатационную практику.

Автор и Скорик С.А. два месяца работали авиамеханиками по предполетному и послеполетному перронному обслуживанию самолетов Ан-2 и Як-40 в авиационно-технической базе Смоленского объединенного авиаотряда. В 1975г. механический факультет был разделен на автомеханический и авиационный[[505]](#footnote-505). На пятом курсе вновь созданного авиационного факультета основными задачами были: изучение и практическое освоение самолета Ан-24 в Иркутском авиационном техническом училище с получением свидетельства; Разработка дипломного проекта по заданным параметрам; прохождение преддипломных практик по предполагаемым участкам работы.

В конкретном случае автор проектировал турбореактивный, двухвальный, двухконтурный двигатель для самолета со сверхзвуковой скоростью, и поэтому на практике в АТБ Домодедовского авиапредприятия изучал техническую документацию для служебного пользования и ощущал гордость, за свою Родину, наблюдая взлеты и посадки самолета ТУ-144. В первый год существования авиационного факультета в его структуре было три кафедры: «Самолетостроение»; «Начертательная геометрия»; «Эксплуатация самолетов и двигателей»[[506]](#footnote-506).

К 1978 году за «Авиафаком» была закреплена кафедра гидравлики и гидромашин[[507]](#footnote-507) Разделение кафедр по программе обучения были изучены следующие 37 предметов: история КПСС; марксистско – ленинская философия; политическая экономия; основы научного коммунизма; экономика предприятий гражданской авиации; высшая математика; иностранный язык; начертательная геометрия; машиностроительное черчение; работа в мастерских; химия; физическое воспитание; физика; теоретическая механика; технология авиаматериалов; теория механизмов и машин; авиационное материаловедение; детали машин; основы взаимозаменяемости и технические измерения; общая электротехника; термодинамика и теплопередача; гидравлика и гидравлические машины; основы автоматики и автоматизация производственных процессов; охрана труда; аэромеханика летательных аппаратов (ЛА); динамика полета ЛА; теория авиадвигателей; конструкция и прочность авиадвигателей; конструкция и прочность ЛА; ЛА и авиадвигатели гражданской авиации; авиационное топливо, смазочные материалы и специальные жидкости; авиационное оборудование и авиаприборы; производство и ремонт ЛА и авиадвигателей; техническая эксплуатация ЛА и авиадвигателей; гражданская оборона. Было выполнено 11 курсовых проектов по: теории механизмов и машин; деталям машин; конструкции и прочности авиадвигателей; конструкции и прочности ЛА; по ремонту ЛА и авиадвигателей; организации и планированию предприятий гражданской авиации; автоматизации производственных процессов; аэромеханике; динамике полета ЛА; теории авиадвигателей; технической эксплуатации ЛА и двигателей; четыре учебных практики; дипломный проект (двухвальный турбореактивный двигатель с (форсажем); Государственный экзамен по научному коммунизму[[508]](#footnote-508).

В ИПИ обучалось около 13 тысяч студентов, более 5 тысяч из них проживало в студенческом городке. В общежитии № 8 мехфака проживало более 600 человек, включая женщин (в группе ЭЛ-71-1 учились Калмынина Нина, Голованевская Ольга.), иностранцев (в основном Монголы), представителей других специальностей и семейные пары. Основой улучшения желищно-коммунального благополучия было курсантское самоуправление. В студенческий совет ежегодно на общем собрании избирались 7-9 представителей от курсов и старосты этажей. Согласно штатному расписанию по общежитию значились: комендант, костелянная, по 0,5 ставки дворника, столяра, электрика. Председателями студсоветов, как правило, выбирали «знаковые» личности. В 1972 г. совет возглавил Боровой В.С. – специальность «автомобильный транспорт», уроженец г. Джамбула из Казахстана, имевший за плечами трудов стаж, службу в армии, высокие личностные качества и организаторские способности.

Автор исследования, был в ее составе, а так - же, как заместитель председателя отвечал за оформление и благоустройство общежития. Денежные средства для создания вокально-инструментального ансамбля, художественно-тематического оформления территории, фойе. Ленинской комнаты танцевального зала, буфета, читального зала, этажных холлов и кухонь студенты зарабатывали организованно: на разгрузке вагонов и в ближайшем лесопильном цехе.

По социальному положению студенты-механики были как правило из рабочих семей, жили коммуной, помогали друг другу. Стипендия в 45 рублей позволяла тратить по 20 рублей в «складчину» на продукты. Приготовление питания и санитарную уборку проводили поочередно, в том числе на этажах, с наглядным отображением результатов на экране.

Автор исследования, как многие его ровесники совмещал учебу с работой, особенно злободневно это было для выпускников детских домов и интернатов. На третьем курсе после временных подработок удалось устроиться на постоянную работу в сад-ясли №89 института расположенный в студгородке. В этот же год был избран председателем студенческого Совета. Стал лауреатом Иркутской городской выставки прикладного творчества, а общежитие победителем в смотре - конкурсе посвященном 30 – летию Победы в Великой Отечественной войне, в творческой мастерской выполнял работы по дереву и металлу, в том числе для оборудованию головного автомобиля института для праздничных демонстраций[[509]](#footnote-509).

Стандартный параграф №5 приказа №269 от 11июня 1976 г. подписанный Игошиным А.А - ректором ИПИ сообщал: «Хороших В.А. - выполнившего учебный план и защитившего дипломный проект полагать окончившим институт по специальности «Эксплуатация самолетов и двигателей» с присвоением ему квалификации инженер-механик . Хороших В.А. по 31 июля предоставить отпуск и обязать его по окончании отпуска прибыть к месту работы согласно выданного удостоверения. Основание: Решение государственной экзаменационной комиссии авиафакультета от 11 июня 1976 г., протокол № 777.

Убывая в аэропорт Тазовский Тюменской области, т.е. к месту работы, молодой специалист навсегда покидал свою малую родину имея на руках: - диплом о высшем образовании; - трудовую книжку со стажем более двух лет; -военный билет инженер-лейтенанта; удостоверение тракториста; комсомольский билет оставленный на память за активную работу в комсомоле; партийный билет выданный 18 июня 1976г. Свердловским райкомом КПСС Иркутской области[[510]](#footnote-510) и чемодан с инструментом для выполнения любых видов работ. В авиапредприятия Сибири и Дальнего востока были распределены 80% выпуска, в том числе: Матюхин С.К., Дубасов В.П., Кожевников С.Д., Кондратьев А.М., Серебренников А.А., Скаллер Б.А., Черемисин Д.Д., Хомченко А.Г., Куценко Ю., Ившев А., Файзулин С.С. и другие.

В 1976 году из стен института было выпущено 1680 специалистов, в том числе 1067 мужчин и 613 женщин. Выпуск по специальности «эксплуатация самолетов и двигателей» (1610) составил: 11 инженеров по заочному обучению, 46 – по дневному, из них 2 женщины. Согласно персональных списков распределение молодых специалистов обучающихся с отрывом от производства все 46 первых выпускников авиационного факультета были распределены в МГА СССР [[511]](#footnote-511). Следует дополнительно перечислить преподавателей, стоявших у истоков кафедры авиационного факультета (с 1963 по 1975 гг.). Суржинский К.Г., Пудалов К.Г., Макаренко А.З.,Логвинов И.И., Тананов А.И., Векессер В.А., Иванчук А.Г., Аминев А.Р., Ладейщиков Ю.И., Куперман А.И., Старостенко Н.Н., Старостенко В.И., Механошин В.С., Головин В.Р., Чеславская А.А., Солонин В.П., Плюснин А.Н., Лукин В.Н., Беляев Ю.К., Суржик В.В., Колбут В.Р., Борискин О.Ф., Одареев В.А., Засядко А.А., Юшин В.А., Хрюкина Р.Ф., Журавлев Д.А., Захаров В.А., Гусев И.Н., Медведев Ю.Р., Мифтахова Н.Н.[[512]](#footnote-512).

С конца семидесятых годов 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) Показатели приема и выпуска по специальности ЭЛАД в1981-1985г. по очному отделению выглядела следующим образом: заявлений – 511, принято – 250, выпущено – 221 инженеров, при плане 215.

В этот период на кафедре трудилось 19 сотрудников, в том числе 11 преподавателей, 35 % из них имели степени и звания (1981г.- 15% ). За пять лет было издано 21 методическое пособие, в 1984 г., в период временного руководства кафедрой Полонским А. П. и Поповым К.Б. это направление учебной работы замедлилось, две из десяти плановых работ издаваемых в редакционно-издательском отделе (Иванчук А.Г., Одареев В.П.) вышли с задержкой. Обеспеченность студентов дневного отделения составляла 80%, заочного-70%, по производственной практике – 100%. Были модернизированы 11 и созданы новые лабораторные работы, в том числе с использованием ЭВМ. Выполнено 16 научно исследовательских работ с экономической эффективностью 800 тысяч рублей. За пятилетие преподавателями совместно со студентами были созданы 25 новых лабораторных работ, в том числе 3 с использованием ЭВМ, 11 существующих модернизированы.

На Совете авиационного факультета 22.11. 1985 г. под председательством Юшина В.А был рассмотрен вопрос о переизбрании Борискина О.Ф. на должность заведующего кафедрой ЭЛАД. Олег Федорович пришел на кафедру в 1966 году в возрасте 22 лет, работал ассистентом, старшим преподавателем, доцентом, с октября 1979 г. возглавил кафедру. Создал лабораторию динамики и прочности авиадвигателей, подготовил 8 методических пособий в том числе расчет дисков на прочность; 49 печатных листов научных трудов; 13 трудов на правах рукописи; выступил с 16 докладами на всесоюзных и республиканских научных конференциях; был руководителем 16 научных тем и консультантом аспирантуры МИИГА; 13 студентов за научные исследования выполненные под его руководством были награждены дипломами и грамотами; подготовил докторскую диссертацию; был награжден нагрудным знаком «Отличник аэрофлота» [[513]](#footnote-513).

Перестроечные процессы начавшиеся с 1986 года в стране затронули и деятельность авиационного факультета ИПИ, особенно ее научной и исследовательской составляющей [[514]](#footnote-514). Проблемы возрастали, и требовали дополнительных усилий, коллектив кафедры ЭЛАД с целью привлечения к обучающей деятельности авиционной инфраструктуры города Иркутска включающей Авиационный завод, авиаремонтный завод, аэропорт, высшее военное авиационное техническое училище (ИВВАТУ), авиационное техническое училище ГА (ИАТУ ГА), Учебно-тренировочный отряд (УТО-19) выступил с предложением о создании учебного научно-производственного комплекса (УНПК). Так на одном из заседаний Совета было отмечено о несоответствии базы кафедры гидравлики современной авиационной техники и подписании договора о использовании для лабораторных работ студентов современной базы по гидравлике и теории авиадвигателей в ИВВАТУ, практическое обучение студентов в УПБ ИАТУ, а также о получении техники для лабораторных работ по диагностике от авиаремонтного завода № 403 ГА. Нагрузка на УНПК составила – 450 часов, значительная стоимость от общих затрат была выплачена педагогическому коллективу УТО-19, которые проводили введение в специальность, с выдачей удостоверения мотористов, здесь были задействованы аэродром, самолеты, тренажеры.

По сообщению Скорик С.А. в тот период генерального директора 403 авиаремонтного завода ГА известно, что инженерно-руководящий состав, также в основном выпускников авиафакультета ИПИ, во всем помогали кафедре АЛАД, которая в свою очередь обеспечивала приток молодых инженеров на производство. Лабораторные работы и специализация по ремонтируемой авиационной технике, практике на рабочих местах с выплатой студентам заработной платы, ведение дипломных проектов и участие в государственных экзаменационных комиссиях. Наиболее плодотворную работу в этом направлении проводил Взяткин Г.А. - заместитель ген. директора завода.

В 1989 году по кафедре ЭЛАД производственную практику проходили 35 студентов, в том числе 25 из них - ремонтную в Иркутском, Ташкентском, Киевском и Алма-атинском авиаремонтных заводах ГА и 10 в АТБ Иркутского авиапредприятия. Таким образом, количество и география производственных практик в начальный перестроечный период сократилось более чем в два раза. Убывающую динамику имел и такой показатель как прием абитуриентов на авиационные специальности.

В конце 1989 года Полонский А.П. был назначен исполняющим обязанности зав. кафедрой ЭЛАД [[515]](#footnote-515). Из протоколов заседаний кафедр за 1990 год прослеживается также значительное количество отчислений студентов по собственному желанию в связи с падением престижности инженерного труда, всего из двух групп второго курса, принятых в 1988 году, отчислилось 23 учащихся[[516]](#footnote-516). Приказом ректора № 640 от 05.08.1990 года контрольные цифры приема на авиационный факультет был сокращен до 86 человек, в том числе по ЭЛАД - 44[[517]](#footnote-517). По приказам ректора за 1991год факультет именовался « авиационного и автомобильного транспорта» включал 4 специальности с контрольными цифрами приема студентов на первый курс 131 студента, в том числе по ЭЛАД-одной группы из 23 человек[[518]](#footnote-518). 1991 году в результате объединения авиационного и автомеханического факультетов было организовано новое структурное самостоятельное подразделение ВУЗА факультет транспортных систем.

В связи с тем, что авиационные пассажирские и грузовые перевозки в послевоенные годы развивались стремительно на базе Иркутского учебно-консультационного пункта (УКП) был организован **Иркутский филиал Киевского института инженеров Гражданской Авиации** (приказ министра Гражданской Авиации СССР №185 от 20.03.1967).В связи с распадом СССР ИФ КИИ ГА был передан в подчинение МИИ ГА (приказ МГА СССР № 270 от 20.11.1991), затем переименован в Иркутский филиал М ГТУ ГА(приказ госкомитета РФ по высшему образованию № 55 от 05.07.1993).

Этап становления Иркутского филиала Киевского института инженеров гражданской авиации продолжался несколько лет и завершился стабилизацией планов набора и выпуска специалистов, структуры филиала и контингента профессорско-преподавательского состава. В последующие десятилетия произошли качественные изменения в работе филиала в связи с созданием пяти основных кафедр: летательных аппаратов (с 01.11.1980); авиационного радиоэлектронного оборудования (с 1.09.2000); социально-экономических дисциплин (создана 1.09.2003); авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов (создана 1.05.2005); естественно-научных дисциплин (создана 1.09.2008); авиационных двигателей (создана 10.05.2011).

В течение этого периода в учебный процесс были созданы учебные лаборатории: теории и конструкции ЛА и АД, прикладной механики и ТЭЛА, аэрогидромеханики и безопасности полетов, технической эксплуатации РЛО и РНО, авиационных радиоэлектронных систем и систем связи, общей радиотехники, общей электротехники, авиационного электро­оборудования, систем автоматического управления и пилотажно-навигационных комплексов, вычислительной техники, физики, химии.

За годы своего существования ИФ МГТУ ГА подготовил около 5 тысяч специалистов для гражданской авиации и других отраслей народного хозяйства России. Выпускники филиала работают в 28 регионах Российской Федерации. Первым директором филиала был назначен **Никитин Иван Семенович**, опытный инженер ГВФ. Заместителем Никитина И.С. по учебной работе работал Толузаков Л. В. - специалист по электроприборному оборудованию летательных аппаратов, в последующем преподаватель Иркутского авиатехнического колледжа ГА.

Первым штатным преподавателем филиала был принят для преподавания радиотехнических дисциплин Невструев Николай Николаевич, который на момент перехода в филиал после окончания Иркутского госуниверситета по специальности «радиофизика» работал в научно-исследовательской лаборатории госуниверситета. Николай Николаевич проработал в филиале более 30 лет и уволился с должности заместителя директора филиала по учебной работе в 2000 году.

Первыми заведующими лабораториями и лаборантами были: - Попов Виктор Дмитриевич; - Егоров Александр Александрович, работавший в Иркутском филиале в должности заведующего лабораторией, начальника УКП ОЛАГА, заместителя директора филиала по учебной работе, а в 1980 году Егоров А. А. был назначен на должность директора Ростовского филиала КИИ ГА; Лаврентьев Эдуард Васильевич, впоследствии - заведующий комплексной лабораторией радиотехнических дисциплин; - Графтио Валерий Павлович; - Долгов Дмитрий Иванович.

Основной проблемой, поставленной руководством КИИ ГА перед малочисленным 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. Первыми преподавателями общеобразовательных и общественных дисциплин были: Закаблуковский Александр Александрович, Чиркова Роза Васильевна и Середкина Идея Антоновна, Арбузова Ксения Алексеевна. В 1970 году на должность директора филиала был назначен Левшаков Эдуард Николаевич, окончивший РИИ ГВФ в 1963 году и прошедший школу инженера по эксплуатации летательных аппаратов в АТБ Иркутского ОАО.

В этом же году заместителем директора филиала по учебной работе был назначен опытный инженер АТБ Иркутского ОАО Зарубин Валентин Павлович. Под его руководством с помощью первых методистов филиала Подзоровой Надежды Ефимовны и Ламкиной Марьи Васильевны 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 человек, общая численность студентов, обучающихся в филиале, составила более 1000 человек. В течение учебного года на каждом курсе за исключением 6-го было две сессии. В 1970 - 75 гг. наряду с ростом материальной базы филиала происходит увеличение преподавательского и учебно-вспомогательного персонала.

Итог проделанной в эти годы работы - создание комплексных лабораторий по основным дисциплинам, создание методических комиссий - прообразов кафедр филиала. Конечно, штатных преподавателей филиала было немного, и каждый вел несколько дисциплин, а большая часть учебной нагрузки выполнялась преподавателями-совместителями, специалистами авиапредприятий и ВУЗов г. Иркутска.

В 1975 г. директором филиала был назначен **Белозерцев Владимир Петрович**, до этого работавший заместителем командира УТО-15. Основной задачей филиала в этот период явилось совершенствование учебного процесса, укрепление кадрового состава штатными преподавателями, имеющими ученую степень. В 1977-78 гг. в очную аспирантуру были направлены: Батоев А.Н. - в МИИ ГА; Забобин В.В. - в РИИ ГА.

В 1979 году в филиал на должность доцента был принят Логвинов Игорь Иванович, до этого возглавлявший кафедру эксплуатации ЛА авиационного факультета ИПИ. Одновременно были приняты в филиал на должность старшего преподавателя - Белавский Анатолий Владимирович, имевший опыт эксплуатации авиационной техники в районах Крайнего Севера, на должность-ассистента - Шастин Владимир Иванович, на должность заведующих лабораториями - Солонин Валерий Петрович и Лабазин Анатолий Дмитриевич. Годом позже приказом Министра ГА в Иркутском филиале была организована кафедра летательных аппаратов, первая кафедра филиала, которую возглавил ктн, доцент Логвинов И.И. В состав кафедры ЛА вошли преподаватели механических дисциплин, в том числе старшие преподаватели Белавский А.В., Беспалов И.Ю., Солонин В.П., Конев А.Е., ассистент Шастин В.И. С созданием кафедры ЛА резко сократилось количество внешних совместителей и почасовиков по механическим дисциплинам, в филиале оживилась научная работа: впервые был заключен договор на выполнение научной работы с АРЗ-403ГА (научный руководитель - Логвинов И.И., ответственный исполнитель - Шастин В.И.); Лабазин А.Д. и Шастин В.И. начали работу над кандидатскими диссертациями.

Следующая страница в истории филиала была открыта в 1985 году: в связи с переходом Белозерцева В.П. на должность помощника командира Иркутского ОАО директором ИФ КИИ ГА был назначен защитивший в 1984г. кандидатскую диссертацию **Забобин В.В.** На должность заместителя директора филиала по учебной работе в 1980 году был назначен опытнейший преподаватель филиала Невструев Н.Н. 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. постройки после переезда ВСУ ГА в здание УТО-15 в 1967 г. Руководством филиала был найден вариант долевого участия в строительстве трехэтажного здания в микрорайоне Солнечном. В обязанности филиала входило - обеспечение подрядной организацией, в роли которой выступило СМУ-ПГА, которое, в свою очередь выдвинуло условие; обеспечить стройку железобетонными изделиями, изготавливаемыми заводами ЖБИ в г. Усолье-Сибирское.

В историческом 1991 году одновременно с распадом СССР в Гражданской авиации произошли большие изменения: ликвидационная комиссия МГА, одновременно решавшая задачи раздела государственной собственности в ГА, приняла решение о перекреплении Иркутского и Ростовского филиалов КИИ ГА к МИИ ГА. Работая под руководством ректора МИИ ГА, заслуженного деятеля науки, профессора Воробьева Владимира Георгиевича, филиалу удалось решить ряд задач: в 1994 году в филиале впервые состоялась защита дипломных проектов; в 1994 и 1995 годах были сделаны впервые наборы на очное обучение студентов в Иркутском филиале; с 1996 года в филиале начали работать сертификационные курсы повышения квалификации.

Более богатой историей в Иркутске обладает **подготовка авиационных техников.** Летом 1934 года состоялась проверка материально-технической базы отрасли. Оказалось, что ни один аэропорт не имел типовых аэровокзалов, не хватало квалифицирован­ных специалистов, отсутствовали УТО. В аэропорту города Иркутска 10. 10. 1934 г. 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 году самолет­ный парк Восточно-Сибирского управления имел уже шестьдесят пять самолетов. Иркутск превращался в крупный центр воздушных со­общений. С развитием деятельности воздушного транспорта возрастали и требования со стороны руководства области в 1934 году на базе существующего тренировочного звена создается тренировочный отрад[[519]](#footnote-519).

В приказе начальника Восточно-Сибирского управления ГВФ Щеновича от 14 октября 1934 года за № 60 было сказано:

1. С 10 октября сего года считать организованным при BCУ ГВФ тренировочный отряд. Работу по тренировке пилотов начать и проводить регулярно с 11 октября. В течение октября произвести выпуск молодых пилотов в количестве 17 человек, для работы на самолетах Р-5 и провести обучение их слепым полетам до 15 ноября, после чего провести тренировку в слепых полетах всех пилотов Управления. Летное обучение в отряде проводить на основе имеющихся программ.

2. Объявляю штат тренировочного отряда: пилот-инструктор, старший авиатехник, авиатехник, два моториста.

3. Тренотряду выделить самолеты Р-5 (Л-1567), Р-5 (Л-1094) и У-2 (Л-914).

Первым командиром Учебного отряда №15 созданного для проведения занятий по подготовке пилотов на самолет У-2. был назначен пилот **Карпушенко Павел Гаврилович**, а пилотом-инструктом стал Филановский Георгий Прокопьевич[[520]](#footnote-520). Трасса Москва-Иркутск-Владивосток приобретала все большее значение. Для ее обслуживания в ноябре 1938 года в районе Усть-Орды был открыт аэропорт. С 1940 года он стал и учебным центром подготовки пилотов гражданской авиации с последующей передачей их для продолжение обучения в учебные заведения ВВС стра­ны. Подобные авиаподразделения накануне войны были созданы также в Тулуне, Черемхово и Улан-Удэ[[521]](#footnote-521).

В годы Великой Отечественной воины личный состав УTO готовил для фронта пилотов-инструкторов, пилотов-ночников, наземных радиооператоров, бортрадистов и авиамотористов. Такую подготовку прошли более 4500 человек, 6 из которых были удостоены звания Героя Советского Союза[[522]](#footnote-522). 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.[[523]](#footnote-523).

Время торопило. Надо было комплектовать учебные заведения руководящим составом. Иркутская школа ждала своего руководителя. Кандидатом на эту должность стал уроженец города Иркутска **Иванов Виктор Александрович.** Будучи начальником отделения учебно-летной подготовки Егорьевской школы пилотов первоначального обучения ГВФ, он 18 августа 1947 года был освобожден от занимаемой должности и назначен начальником отделения учебно-летной подготовки Криворож­ского летного училища ГВФ. Приказ же начальника ГУ ГВФ гласил «укомплектовать руководящим составом школы к 1 августа». На календаре был уже сентябрь, середина месяца. И 18 сентября приказом начальника ГУ ГВФ В.А. Иванов освобождается от должности начальника УЛО Криворожского летного училища ГВФ и предписанием управления кадров ГУ ГВФ от 01.10.1947 г. назначается начальни­ком Иркутской школы младших авиационных специалистов ГВФ. Этим же приказом от 18 сентября 1947 года начальни­ком ГУ ГВФ было определено, какую материально-техническую базу Иркутского УТО № 15 передать авиашко­ле. Своим приказом №1 от 11октября 1947г.

Иванов В.А. прописал, что во исполнение приказа № 173 маршала авиации Астахова прибыл для организации и командования школой авиамехаников 13 .10.47 были зачислены пять курсантов, первый из которых, А. М. Швецов, временно был назначен старшиной первой роты. В последующие дни небольшими группами были приняты еще 37 человек. Зачис­ление в школу продолжалось, и только к концу года определился весь состав - 134 курсанта, из них 57 иркутян.

На должность начальника продовольст­венного снабжения был принят И.М. Быргазов. По приказу исполняющего обязанности начальника ВСУ ГВФ Г.П. Филановского от 29 октября 1947 года «О передаче материально-имущественных ценностей учебно-тренировочного отряда Иркутской школе авиаме­хаников». Школе были переданы помещения служебного корпуса УТО, материально-имущественные ценности, тех­ническая литература и наглядные пособия. Этим же прика­зом УТО должно было перебазироваться в здание Иркутско­го ВОХР, где УТО получило одну комнату на третьем эта­же в левом крыле и три комнаты на втором этаже в левом крыле. Там же, в левом крыле, была выделена комната и для школы авиамехаников.

Первый звонок в Иркутской школе прозвенел 1 ноября 1947 года. Спустя месяц начальник школы В.А. Иванов на­правил в Москву 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, инвентаря, учебной литературы, наглядных посо­бий, бумаги, отсутствие кадров личного состава осложняет работу школы». Приказом .№ 17.от 12.111947г. курсантами были зачислены 96 человек с постановкой на котловое довольствие[[524]](#footnote-524).

В первые месяцы было много недостатков особенно бытового санитарно-гигиенического направления: отсутствие вод, света, скамеек и столов, горячей воды, в бане, рассчитанной на 20 человек, мылись 3-4 курсанта из одного таза, не имели полотенец, в столовой находились в шапках, шумели и сквернословили, допускали многочисленные окурки и плевки, курсанты не знали распорядок дня, обращались на ты к постоянному составу и т.д.[[525]](#footnote-525) Начальник школы собственноручно подговил за 1947 год 76 приказов на 86 страницах по наведению порядка.

В 1948 году работа по формированию школы продолжалась, были устранены недостатки в работе учебного отдела, отдела кадров[[526]](#footnote-526). Первый отпечатанный приказ начальника школы вышел в свет 05.01.1948 г. и подводил итоги работы за декабрь[[527]](#footnote-527). Необходимо было силами преподавателей и курсантов оборудовать учебные классы наглядными пособиями самолета По-2 и мотора М-11, с отстающими учениками проводили дополнительные занятия по теории и технической эксплуатации на самоподготовке, в учебное время запрещалось привлекать к хозяйственным работам, помывке в бане, дежурству в столовой, классах и казарме[[528]](#footnote-528). В школе осуществлялся прием молодежи после 7 классов со сроком обучения на 1 год. На 01.12.1948 года обучалось 778 механиков на По-2 и Ли-2. В этом году было выпущено 409 человек. Процесс обучения осложняли; слабая оснащенность по Ли-2 и Ил-12; недостаток денежных средств; недостаток учебников, нерегулярность поставки запчастей, горючего и моторов, недостаточный учебный и жилой фонд[[529]](#footnote-529).

А в Иркутске вместо того, чтобы организовывать учебный процесс, уста­навливать контакты с преподавательским и инструкторским составом, Иванову пришлось заниматься хозяйственными дела­ми. Сказалось также отсутствие опыта административной работы, вследствие всего этого - смещение с должности на­чальника школы. Виктор Алексеевич покидал Иркутск не без сожаления, хотя впереди его ждала интересная работа.

С 02.10.1948г. руководство Иркутской школой принял **Бречалов Виктор Александрович**, который в гражданской авиации не был новичком. В 1937 году, по окончании Ленинградского института инже­неров гражданской авиации, он был назначен инженером в 235 авиаотряд Северного управления ГВФ (Апатиты), а за­тем - инженером-эксплуатационником в том же авиаотряде Калининского авиазвена[[530]](#footnote-530).

Вступив в должность, первую справку в Москву новый начальник школы Бречалов направит только в марте сорок девятого года, в которой отметит, что утвержденный план школы к обучению 300 человек невозможно выполнить из-за отсутствия помещения. Такое количество курсантов шко­ла сможет принять только в пятидесятом году. Он от­метил также, что по штатному расписанию школе для обу­чения 300 курсантов необходимы 134 единицы постоянного состава, работает же 89 человек. Между тем деятельность школы росла качественно и количественно, так 25.10.1948 г. были зачислены еще 140 курсантов. Примечательно, что из 47 работников и курсантов школы участвовавших в боях второй мировой войны 40 были награждены орденами и медалями[[531]](#footnote-531). В 1949 году школа сделает два выпуска – 63 человека и 147, в общей сложности – 210 человек. Несмотря на организационные недостатки общий выпуск авиационных механиков в Актюбинской, Троицкой, Иркутской школах в 1949 году вырос до 695 человек против 498 в 1948 году[[532]](#footnote-532).

В этот период школа размещалась в здании площадью 738 м.2 (основной учебный корпус и курсантское общежитие). Площадь классных комнат составляла 24-26 м.2, курсантские группы состояли из 30-35 человек. Лаборато­рий в школе не было. имелись своя учебная мастерская и учебный аэродром площадью20000 м.2. На аэродроме три землянки: одна для проведения занятий, две других - для хранения ГСМ. В наличии было: три самолета Ли-2 (причем два из них с моторами, пригод­ными к запуску), но требовалось еще два самолета Ли-2; че­тыре По-2 (два из них без мотора и два - с моторами, при­годными к запуску), требовалось еще два самолета По-2. Имелись также моторы М-11 (пять), АШ-62ИР (пять), ВК-107 (один).

Руками преподавателей, инструкторов, курсантов сде­лано было 30 верстаков столярных и 15 - слесарных. Как и прежде, школа не имела учебников по теории авиационного двигателя, технической эксплуатации, воздушному законо­дательству. Особо следует отметить, что собственными силами были вычерчены схемы более сорока узлов и деталей, сделаны макеты, разрезы некоторых агре­гатов, произведен монтаж всех видов соединений; сделаны монтажные доски по целому ряду тем[[533]](#footnote-533).

Была проведена соответствующая работа на учебном аэродроме. За три выпуска школа дала стране 346 специали­стов. Отзывы из территориальных управлений были поло­жительными. Только в 1949 году школа направила 200 своих выпускников в: территориальные управления: Якутское-37, Дальневосточное-40, Восточно-Сибирское-47 Красноярское-32, Западно-Сибирское-15, Казахское-4, Уральское-10, Московское-2 и на авиарембазу 403 Иркутского авиаремзавода-13. В общем количестве состоялся и первый выпуск 64 авиамехаников на самолет Ли-2. Из них по территориальным управлениям ГВФ были распределены: Восточно – Сибирское – 20; Дальне – Восточное – 15; Якутское – 24; Красноярское[[534]](#footnote-534).

В связи с началом холодной войны приказом начальника ГВФ № 39 от 06.03.1950 г. были введены персональные звания для начальствующего состава и дисциплинарный устав ГВФ. Из 67 выпускников 1950г., в том числе 42 авиамехаников самолета Ли-2, 25 авиамехаников самолета По-2, - 64 уже имели звания старшина гражданской авиации второго класса, трое остались рядовыми за низкую дисциплину[[535]](#footnote-535). За годы своего существования коллектив Иркутской школы авимехаников сделал семь выпусков, в том числе 688 специалистов по обслуживанию самолетов По-2 и Ли-2, которые были направлены в авиапредприятия вышеперечисленных управлений, а также Казахского, Западно-Сибирского, Украинского, Сыктывкарского[[536]](#footnote-536).

В конце 40-х - начале 50-х гг. авиапромышленность начала поставлять в гражданскую авиацию самолеты Ил-12 и Ил-14, для обслуживания которых требовались авиационные техники. Маршал авиации Жаворонков С.Ф. - начальник Главного Управления ГВФ 12.07.1951 г. подписал приказ № 0203 « О формировании **Иркутского авиационного технического училища ГВФ** (ИАТУ ГВФ) на базе Иркутской школы авиамехаников ГВФ. Последний выпуск 32 авиамехани­ков приказано было провести в декабре 1951 г. Начальник авиашколы инженер-полковник Бречалов В.А. с 1.08.1951 г. освобождался от занимаемой должности и тем же приказом назначался на­чальником ИАТУ. В приказе также было сказано: «Передать на баланс ИАТУ ГВФ здание, инвентарь, автотранспорт и все имуще­ственно-материальные ценности Иркутской школы авиаме­хаников ГВФ по состоянию на 1 августа 1951 г.»:

1. Общежитие курсантов на 300 человек, которое тре­бовало капитального ремонта. Необходимо было перести­лать полы, менять оконные рамы, двери и потолочные перекрытия.

2. Здание № 10 в эксплуатацию было принято только двадцать восьмого декабря 1950 года. Всего в том помеще­нии было 22 комнаты, из них 12 обору­довались под классы, в остальных разместились библиотека, преподавательская, лаборатории и кабинет начальника учебного отдела.

3. Здание учебных мастерских прежде было столовой АРБ-403 и принято к эксплуатации в совершенно непригод­ном состоянии: не было оконных рам, дверей, половины по­лов, кровли; отсутствовала система отопления, стены необ­ходимо было штукатурить.

Ни­каких специальных капитальных строений не было. Имею­щееся аэродромное оборудование хранилось в старых само­летных ящиках. На площадке стояли Ли-2 (четыре самолета, один из них разбирался для экспонатов, остальные три были полно­стью укомплектованы); три По-2 в разобранном состоянии, годные детали от них использовались в качестве учебных экспонатов. Такого количества самолетов для обеспечения учебно­го процесса было, конечно, недостаточно. Училище не имело своей территории для аэродрома, на которой в перспективе можно было бы воздвигать капитальные строения.

Одна лошадь, хозяйст­венные постройки, жилые дома передавались Усть-Ордынскому аэродрому. Школа в то время располагала все-таки достаточным для обеспечения всех плановых работ парком транспортных средств: два «студобекера», два ЗиС-5, три ГАЗ АА, два автобуса, одна автомашина ГАЗ-67 и один трактор.

Заботы училища на этом не заканчивались. Для нор­мального проведения учебного процесса училищу необхо­димо было иметь два самолета ИЛ-12 и два годных для ра­боты на земле двигателя АШ-62ИР, инструменты, пособия по самолету ИЛ-14 и его эксплуатации. Учебников по дви­гателю АШ-62ИР требовалось двести пять экземпляров, в наличии было всего сорок. То же самое можно было отме­тить и по пособиям к Ан-10 и Ан-10А. Все это не могло не сказаться на качестве подготовки курсантов к тому же оказалось, что курсантов, прибывших для прохо­ждения производственной практики, поставили на обслужи­вание авиационной техники, которую они в ИАТУ не изуча­ли, хотя в Красноярском аэропорту техника для прохожде­ния производственной практики имелась. Случившемуся дали оценку. Курсантам создали усло­вия для прохождения практики, и результаты экзаменов ска­зали сами за себя. Допущено к выпускным экзаменам было двести семьдесят шесть человек, из них двести тридцать шесть сдали экзамены без троек, а более двадцати претендо­вали на получение диплома с отличием[[537]](#footnote-537).

К этому времени были созданы цикловые комиссии дисциплин: социально-экономических; общетехнических; самолетных; моторных; технической эксплуатации; военной подготовки. Руководителями служб были назначены также офицеры гражданской авиации: Кроль Т.Т-инженер-майор, начальник учебного отдела; Быцан С.В., Марченко А.Е., Данилов А.Д., Корнилов А.Г, Наумов Н.И., Кукуев Л.А., Козлова М.А., Никитин И.С., Полибина А.Г., Кокунина А.Х., Шевцов Г.Ф. и другие должностные лица в соответствии воинскими званиями. Их усилиями была создана учебно-материальная база, организован учебный процесс, налажены бытовые условия курсантов[[538]](#footnote-538).

Начав свой путь с изучения материальной части самолетов По-2 и Ли-2, преподавательский состав училища и поколения курсантов освоили в последующем конструкции самолетов Ил-12, Ил-14, Ан-2, Ан-24, Ан-10, Ту-104, Ту-154, Як-40, Як-42, вертолета Ми-8 и его модификаций. Этот процесс сопровождался переоборудованием имеющихся и созданием новых специализированных кабинетов и аудиторий, лабораторий, пополнением авиационной техникой учебного аэродрома, увеличением библиотечного книжного фонда, кропотливой методической работой на цикловых комиссиях. Начиная с 1951 года, училище стало готовить специалистов для социалистических стран[[539]](#footnote-539).

В 1954 году В ИАТУ был создан педсовет, в состав которого вошли Тарасов А.Г.- начальник политотдела, подполковник ГА, Макаренко А.Г.- начальник учебного отдела, инженер-капитан ГА и еще 26 должностных лиц. Были назначены 15 классных руководителей, пересмотрен распорядок дня, активно развивались художественная самодеятельность и спорт. Команда из 45 курсантов впервые приняла участие в Рижской спартакиаде авиационных училищ ГВФ[[540]](#footnote-540). Одновременно с реорганизацией был открыт военный цикл по подготовке офицеров запаса. Были освоены военные самолеты МиГ- 9, МиГ- 15, МиГ - 23, Ту - 4, Ту - 16, Ан – 12., которые были переданы на учебный аэродром[[541]](#footnote-541).

Училище ежегодно наращивало выпуск авиатехников. Первый выпуск-1953 г. составил 45 человек, которые в основном были направлены во вновь организованные авиапредприятия: Киренска; Читы; Мамы; Нижнеудинска; Петропавловска-Комчатского; Якутской авиагруппы и т.д.[[542]](#footnote-542). Вскоре начальник ИАТУ Бречалов В.А. перейдет на другую работу, а в 1960 г. полученный в Иркутске опыт позволит ему стать первым начальником Кирсановского авиационного технического училища ГВФ[[543]](#footnote-543). Его сменит на короткий период Захаров. Мы располагаем текстом архивной телеграммы от 19.08.1955 года о предоставлении докладов. В перечне адресатов по Иркутской авиашколе указана фамилия **Захарова**[[544]](#footnote-544), но уже с 27. 03. 1958г. согласно приказу начальника ГУ ГВФ № 255 от 22.02.1958г. он сдаст свои обязанности вновь назначенному **Гурьеву Вадиму Мироновичу**[[545]](#footnote-545). Для понимания общей жизни в училище приведем распорядок дня курсантов 1-го курса: Подьем 7-00; физзарядка 7-05; Туалет и заправка постелей 7-20; Внешний осмотр курсантов и подготовка к урокам 7-35; Завтрак 8-25; Передвижение в учебный корпус 8-45; Занятия 9-20 до 14-30; Обед 15-10; Общественно-массовая и хозяйственная работа 16-00; Передвижение на самоподготовку 19-00; Самоподготовка 19-20; Ужин 21-50; Вечерняя поверка 22-20; Подготовка ко сну 22-40; Отбой 23-00. Следующие курсы имели смещение распорядка по времени[[546]](#footnote-546) .

Приказом начальника ИАТК Гурьева №124 от 06.09.1958г. было зачислено 214 курсантов, в том числе по управлениям ГВФ:

Восточно-Сибирскому-107; Казахскому-11; Западно-Сибирскому-4; Дальневосточному-21; Красноярскому-20; Украинскому-2; Якутской, Уральской и Магаданской отдельным авиагруппам-20,18 и 1 соответственно[[547]](#footnote-547). Приказом № 94/л от 25 июня 1958г. был осуществлен выпуск 119 курсантов с присвоением квалификации «техника-механика по эксплуатации самолетов и моторов ГВФ третьего класса» в том числе 15 с отличием, из них: А.А. Сеничкин, Е.Г. Каменев, В.И. Орлов, Р.П. Клыпин, Г.А. Рогов, Б.А. Ижко были направлены в Киевский авиационный институт ГВФ им. К.Е. Ворошилова в счет 5% от выпуска[[548]](#footnote-548).

Из этого выпуска выделим биографические данные А.А. Сеничкина, как одного из будущих руководителей училища. Он родился в Орловской области, но так сложилась жизнь, что мать - кол­хозница – осталась дома, а отец - рабочий - переехал в Иркутск, трудился в СМУ-11 ГВФ и проживал по 3-й улице летчиков. Десять лет жизни Анатолия прошли с матерью. По окончании школы пришлось работать. Стартовой площадкой стала изба-читальня в селе Шаблыкино. В ту по­ру подобное культурное заведение пользовалось спросом. В 1955 году Анатолий приезжает к отцу в Иркутск и поступа­ет в ИАТУ. Вступительные сдал успешно, на что обратили внимание в приемной комиссии. Уже в первый год учебы он подтвердил свое намерение получить глубокие знания. За успехи в учебе на первом курсе был занесен на Доску поче­та училища. Это было время, когда на смену поршневых пришел красавец Ту-104[[549]](#footnote-549). Для реализации программы освоения новой техники в 1960 году на обучение были приняты более 200 человек[[550]](#footnote-550). Приступили также к обучению 14 курсантов из Монголии и состоялся первый набор на заочное отделение в количестве 14 курсантов-производственников[[551]](#footnote-551). С 1964 г. в качестве старшего инженера А. А. Се­ничкин трудился в ЛЭРМ Иркутского аэропорта, имея допуск к самостоятельной работе по самолетам Ан-10 и Ан-12, но ИАТУ нужны были высококвалифицированные специалисты, имеющие опыт работы на крупном авиацион­ном предприятии.

Начальник училища **П.М. Малолетков** был спокоен за порученный участок работы. Сеничкин А. А. проводил занятия по конструкции авиадвигателей на самом высоком уровне. В сентябре 1965 г. его выдвинули на должность заместителя начальника училища по учебно-производственной работе, в феврале 1967 года утвердили в должности зам. начальника по учебной работе. Пройдет немного времени и эти должности он передаст своим приемникам Г.А. Попову и В.В. Миркутову[[552]](#footnote-552).

В архиве ИАТУ ГА был выявлен приказ №50 от 18.02.1965 г. подписанный П.М. Малолетковым о персональном распределении 242 молодых специалистов. Документ показывает географию поступления абитуриентов и трудоустройства авиационного персонала, а также динамику развития авиапредприятий Аэрофлота после образования министерства Гражданской авиации. В ВСУ ГА было направлено 27 авиатехников, в том числе аэропорты: Иркутск-12, Бодайбо-2, Улан-Уде, Мама-2, Чита-4, Нижне-Удинск-1, Братск-3; По запросу авиаторов Дальнего востока в аэропорт (а/п.) Хабаровск прибыло 25 авиатехников из 33 выпускников, по 1-2 прибыли в а/п.: Владивосток, Оссора, Мильково, Южно-Сахалинск, Усть-Хайрюзово.

Из 32 молодых специалистов направленных в Якутское управление, наибольшее количество прибыло в а/п. Нюрба-8, Зырянка-4, Мирный-3. В крупнейшее на то время Уральское управление прибыло 20 человек, в том числе в аэропорты: Тюмень-10, Пермь-6, Салехард-2, в Курган и Тазовское по одному. География работы выпускников ИАТУ ГА по сравнению с первым десятилетием значительно расширилась. В указанном году в авиаотрядах других управлений приступили к работе: Западно-Сибирском-16, Красноярском-17, Магаданском-20, Северокавказском-14, Узбекском-9, Украинском-14, Сыктывкарском-9, Грузинском-5, Приволжском-10,Белорусском-2,Казахском-2. Были также удовлетворены запросы министерства обороны, Сасовского летного училища и других авиационных учреждений[[553]](#footnote-553). Седьмого октября 1968 года начальником училища был утвержден **Сеничкин** **Анатолий Алек­сандрович** – как уже нам известно один из лучших выпускников училища. В период с 1963 по 1979 гг. училище закончили 69 граждан Монголии. Уровень подготовки молодых специалистов оценивался на отлично благодаря труду: Бушуева В.М.- преподавателя и автора учебника «Теория авиационных двигателей»; Кокуниной Л.Х. – преподавателя и автора учебника «Основы аэродинамики»; Попова М.С., Шевчука С.В. – заместителей начальника училища; Криничного А.Н.,-начальника учебного аэродрома; преподавателей Асалхаева Д.Д., Скоробогатова П.С., Пензина П.К., Миркутова В. В., Федоренского Г.П., Шепелева Н.Д. Работники и курсанты училища активно участвовали в смотрах, спартакиадах, фестивалях, где занимали призовые места[[554]](#footnote-554).

Первое знакомство жителей **Омска** с гражданской авиацией произошло в июне 1908 года, когда был продемонстрирован показательный полет воздушного шара. Первый полет на аэроплане в 1911 г. совершил, бывший студент Казанского университета, Васильев А.А. – ставший одним из первых профессиональных пилотов России и обладателем первых призов за перелеты на самолете « Брелио» на дальние расстояние., в том числе из Петербурга в Москву.

Для города стал знаменательным 1931 год, когда на левом берегу Иртыша, примерно в трёх километрах западнее устья Оми, на обширном ровном взгорье в 1931 году возник аэрод­ром гражданского воздушного флота (ныне аэродром местных воздушных линий) и Омск вошел в структуру транссибирской трассы. В 1933 году здесь был совершен первый выпуск школы Осоавиахима. Также в 1933-м северо-западнее этого места, соприкасаясь с ним границей, началось строительство военного аэродрома и военного городка. Здесь формировалась 102-я авиационная бригада.

Интенсивно шло возведение аэродромных сооружений (ангаров для самолётов, приангарных зданий, складов топлива и хранения технического имущества), была подведена ветка железной дороги. В авиагородке встал трёхэтажный кирпичный дом (сейчас это учебный корпус №1), в котором с 1936 по 1940 год размещался штаб 102-й авиационной бригады, рядом появи­лась первая трехэтажная кирпичная казарма. В 1940 году после ее передислокации здесь было создано «Омское военное училище летчиков», которое за 20 лет существования подготовило несколько тысяч замечательных воинов, в том числе 34 Героя Советского Союза, в том числе: Кузнецов Н.В., Быстров Н.И., Демидов В.А., Богданов Ф.Д., Княгиничев Э.П., Агапов С.Ф., Борисов В.П., Суриков Э.И., Ларюшин Е.И. и другие. С переходом к реактивной техни­ке в 50-е годы повысилась теоретическая подго­товка курсантов, и учебно-летный отдел был укомплектован квалифици­рованными кадрами. В короткие сроки была восста­новлена материальная база. На цен­тральной базе в учебном корпусе были оборудованы 30 классов и лабораторий. В каждом полку был создан филиал учебно-летного отде­ла. После первого года обучения курсанты переводились в учебные авиационные эскадрилии и там продол­жалось их теоретическое и практи­ческое обучение.

Преподавательский, командно-лет­ный состав в процессе обучения стремился создать обстановку, близкую к реальным боевым условиям, учить тому, что нужно на войне. Пример подавали участники Великой Отече­ственной войны. В эти годы у руководства училища стояли опытные военачальники, имевшие академическое образование, Ге­рои Советского Союза Чернецов Г.У. и Григоренко С.В. Коллектив и материально-техническая база военного училища летчиков стали достойным фундаментом нового учебного заведения гражданской авиации[[555]](#footnote-555)

Постановлением Совета Министров СССР № 375 151 от 30. 03. 1960 г. на базе расформированного Омского военного авиационного училища лет­чиков было создано Омское летное училище ГА. Коллектив военного училища летчиков и его материально-техническая база стали достойным фундаментом нового учебного заведения гражданс­кой авиации. ГУ ГВФ издало приказ от 28 июня 1960 г. № 346 «**Об организации Омс­кого летного училища Гражданского воздушного флота**». Это явилось пу­тевкой в жизнь для нового учебного заведения для подготовки пилотов на самолет Ан-2, которое возглавил **Стрелковский Ф.И.**. Но это продолжалось недолго. Причина - сложность воздушной обстановки в Омской зоне, затрудняв­шая полеты курсантов. Приказом начальника ГУГВФ Омское летное училище ГВФ было реорганизовано в Омское училище специальных служб. Теоретическая подготовка 300 пилотов пер­вого набора была завершена в мае 1961 года и они были переданы в Сасовское и Краснокутское лётные училища для про­должения учёбы. С выходом на воздушные трассы реактивных и турбовинтовых авиалайнеров и увеличением объёма перевозок в Сибири и на Дальнем Востоке возникла острая нужда в специалистах по обслуживанию радиоэлектронного и электроприборного оборудования самолётов. С помощью местных партийных и советских органов, учебных заведений Омска, предприятий, имеющих авиационную направлен­ность, к началу учебного года удалось укомплектовать учебный отдел преподавателями по предметам, связанным с обучением курсантов первого курса. В педколлектив вошли многие офицеры запаса военных авиационных учебных заведений городов Омска, Красно­ярска, Ачинска, Канска (Астененко Г.К., Погодин Д.Я, Морозов И.М., Отрощенко Г.К., Волков П.Г., Неворотов К.А., Зеренков И.М., Ульянов В.П., Самарин Ю.П., Коробов Н.П.), бывшие преподаватели высших и средних учебных заведений Омска - Ганжа Б.Ф., Елясова В.И., Смышляев Д.И., Андреенко Е.Г., Лантратов А.И.и другие. Были привлечены к проведению занятий с курсантами инженеры и техники Омского аэропорта.

Своими силами по давней традиции, были оборудованы лаборатории: основ электротехни­ки, электрических машин, радиотехники, технической механики, пилотажно-навигационных приборов, электромонтажных работ, слесарно-механический цех учебно-производственных мастерских, чертёжный зал и многие классы.

Однако мощностей для размещения всех классов, кабинетов и лабораторий оказалось недостаточно, поэтому сроч­ным порядком началось переоборудование хозяйственным способом зданий и помещений, принятых от военного училища (складов, солдатской столовой, мастерских). В них разместились различ­ные цеха учебно-производственных мастерских, учебного аэрод­рома и учебного радиополигона и они стали называться учебными корпусами № 2, 3 и 4.

Придавая важное значение практическому обучению курсантов на авиационной технике, училище сумело получить отработавшие свой ресурс самолёты Ту-104, Ил-18, Ли-2,Ан-12, Ан-2, Як-12, вертолёт Ми-4. Для их размещения был оборудован учебный аэрод­ром, расположенный между корпусом № 1 и корпусами № 2, 3 и 4. В создании учебного аэродрома активное участие приняли Ларичкин Д.Б., Саввинов Я.В., Раенко В.И., Тебеньков М.А., Жданов А.Я. и Савин И.Я.

В комплектовании постоянного состава училища положительную роль сыграл жилой фонд, оставленный предшественниками. Учитывая его ограниченность, командование, приглашая специалистов на работу, стремилось привлекать и членов их семей. Так, уже с первых лет в училище начали рабо­тать семьи: Фомичев И.В., Фомичева Г.И., Фомичев Ю.И., Квасов Н.А., Квасова М.И., Скворцов В.А., Скворцова М.А.. Эта традиция продолжалась и в последующие годы[[556]](#footnote-556).

Училище спецслужб в 1960 г. возглавил **Симкин Л.С**., пришлось создавать новую учебно-материальную базу. Уже в первый год в училище принято 450 курсантов и готовило их сначала по двум специальностям, а затем по трем специальностям, обеспечивающим техническую эксплуатацию: радиооборудования самолетов; авиаприборов и электрооборудования самолетов; наземных радиотехнических средств.

К концу 1960 г. было сформиро­вано руководство училища: замес­титель начальника училища по учеб­но-производственному обучению - Бестолков А.А.; помощник начальни­ка по военной подготовке - полковник запаса Зябкин И.П.; помощник начальника по МТО - Перчик Д.И..

Своими силами были оборудованы учебные классы, лаборатории, учеб­но-производственные мастерские. Свои знания, умения и энтузиазм проявили в той обстановке Фомичев И.В., Бычков Н.А., Квасов Н.А., Попов Г.В. и др. Их руками в первые два года были созданы ус­ловия для жизни и учебы курсантов первого набора – 1961- 1962 учеб­ного года.

Были организованы кур­сы по изучению новой авиатехники с ИТС авиапредприятий, создано от­деление по подготовке кадров для авиации Монгольской Народной Республики. Для совершенствования обучения курсантов на авиационной технике, училище полу­чило самолеты Ту-104, Ил-18, Ли-2, Ан-2, Ан-24 вертолет Ми-4. Для их размещения на территории училища было организовано строительство учебного аэродрома. Для подготовки специалистов ис­пользовались и объекты Омского аэропорта.

Первый выпуск курсантов Омского авиационного училища специальных служб состоялся 7 марта 1963 г. - 284 курсанта, обучавшиеся по спе­циальностям «Техническая эксплуа­тация радиооборудования самолетов» и «Техническая эксплуатация авиа­приборов и электрооборудования са­молетов», стали авиационными спе­циалистами. В 1964 г. состоялся первый вы­пуск 103 курсантов, обучавшихся по специальности «Техническая эксплу­атация наземных радиотехнических средств». Выпускники были распределены по предприятиям гражданской авиации от Урала до Дальнего Востока. Некото­рые из них были оставлены в учили­ще, получили высшее образование в вузах и по сей день работают в коллед­же. Это Ю.Г. Кобенко, В.А. Комаров, Г.И. Береснев.

Для получения среднего специаль­ного образования специалистами-практиками в училище было открыто заочное отделение. В 1965 г. первые 88 заочников получили дипломы тех­ников по всем трем специальностям. В конце 60-х гг. в училище созда­ется новое подразделение - военный цикл. Многие выпускники стали пре­подавателями, командирами рот и продолжали работать с курсантами в новом качестве - офицеров Советской Армии. Курсанты проходили военную подго­товку в боевых частях. Для многих вы­пускников полученное звание офицера определи­ло судьбу, и они многие годы отдали службе отечеству.

В 60-70-е гг. коллектив училища продолжал укреплять свои позиции. Происходит дальнейшее развитие учеб­но-материальной базы: построен учеб­ный корпус на 1200 учащихся, столо­вая для курсантов и постоянного со­става на 1000 мест, общежитие на 560 курсантов, жилой 70-квартирный дом для работников училища, централь­ная котельная, спортивный комплекс. В учебных корпусах наравне с классами функци­онировало более 40 лабораторий для подготовки техников по обслуживанию радиооборудования аэропортов, рядом с учебным аэродромом был развернут радиополигон с радионавигационным и радиолокационным оборудованием. Это позволило увеличить набор кур­сантов с 450 человек в 1960 г. до 2500 в 1970 г. Училище было единственным в Аэрофлоте средним учебным заведе­нием, готовившим специалистов по трем специальностям. Оно обеспечи­вало специалистами Урал, Западную и Восточную Сибирь, Дальний Вос­ток и Казахстан. За 1960—1970 гг. коллективом училища были подготовлены 2468 спе­циалистов для ГА.

Готовя специалистов для Аэрофло­та, училище постоянно заботилось о своем будущем. К выпускникам первого выпуска, остав­ленным для работы в училище, доба­вились и выпускники последующих лет, которые стали преподавателями и инструкторами практического обу­чения: Н.А. Мироненко, Е.А. Швец, В.А. Комаров, П.Н. Воронов, П.Г. Копы­лов, Е.Г. Попов, Н.А. Лаптев, В.А. Артамонов. Воспитанию классных специалис­тов способствовала работа преподава­телей общетехнических дисциплин Елясовой В.П., Скворцовой М.А., а гражданская позиция формирова­лась под влиянием: Неворотова К.А., Смышляева Д.И., Жданова В.Ф. Успешно проявлялись творческие способности работников и курсантов. Типографией училища изданы десят­ки учебных пособий, подготовленных преподавателями и инженерно-техни­ческим составом. Эти пособия наряду с центральными изданиями вошли в библиотечный фонд, который достиг 115 тыс. экземпляров и является на­дежной базой для учебы курсантов.

В 1967 г. группа курсантов во гла­ве с руководителем физвоспитания училища Ильиным B.C. совершила велопробег протяженностью около 20 тыс. км по столицам союзных рес­публик, завершив его в Москве. Это был уникальный велопробег, не имев­ший в то время аналогов в отечествен­ном велоспорте. 1969 г. для Омского авиаучилища стал годом новой реорганизации. Бур­ное развитие гражданской авиации требовало увеличения подготовки пи­лотов. Приказом Министерства гражданской авиации Омское училище спе­циальных служб ГА было преобразовано в **Омское летно-техническое училище ГА**. В качестве эксперимента коллек­тивом была разработана программа подготовки пилотов самолета Ан-2 без промежуточного тренировочного са­молета Як-18Т. В сентябре 1969 г. был произве­ден первый набор курсантов-пилотов, которые приступили к теорети­ческой подготовке, а с мая 1970 г. - к летной подготовке на созданном аэродроме в районе города Калачинска Омской области. В числе первых курсантов находился и директор ОЛТК ГА - Якуш А.И**.** [[557]](#footnote-557).

Создание в короткие сроки основ материально-технической базы в Калачинске - заслуга начальника учи­лища Симкина Л.С., всего командно-руководящего состава, работников наземных служб и курсантов. Опорой подготовки молодых пило­тов стали: преподаватели Бабичев А.К., Бе­рендеева М.М., Лобанов В.К.; ИТР под руководством старшего инженера авиационного отряда Надрожина П.А. и инженера авиаэскадрильи Дендымарченко И.Д.; летно-инструкторский состав в лице Еремеева Б.И., Костюрина Е.И., Саприна В.П., Артемьева Ю.Г., Сократова С.Ю., Мартышкина В.Я., Рагулина Н.Ф. и многих других.

В 1971 г. училище произвело первый выпуск 137 пилотов, 12 из них получили диплом с отличием. С января 1973 г. училище возгла­вил Дацюк А.А., опытный авиатор, более 10 лет руководивший Омским летным отрядом, затем объединенным авиаотрядом. Он успешно окончил Ленинградское высшее авиационное училище ГА (ныне Академия ГА). Удо­стоен звания «Заслуженный работ­ник транспорта РСФСР». Награжден двумя орденами Трудового Красного Знамени. Заместителями начальника училища работали: по политической части - Жданов В.Ф., по учебной работе — Лебедев Ю.Н., по учебно-производ­ственной работе - Вевер Б.А., по наземным службам — Бородкин В.И., по летной подготовке - Якуш А.И. Основным ядром учебного процесса являлись цикловые комиссии, в состав которых входили опытные преподаватели, такие как Кондратьев А.Н., Недвига В.А., Раенко В.И., Жуч­ков В.М.[[558]](#footnote-558).

К началу 80-х гг. под влиянием научно-технического прогресса учи­лище комплектовалось новейшим для того времени радиолокационным, навигационным, связным оборудова­нием. Проводилась модернизация ла­бораторий. В это время активно ра­ботали рационализаторы, среди ко­торых было много преподавателей, заведующих лабораториями. Инже­нер Дыкусов В.Н. стал победителем ВДНХ.

Начальник цикла Жучков В.М. создает классы обратной связи, в ко­торых внедрялись новые технологии проведения уроков. Успешно осваи­вались программы по изучению полу­проводниковой техники и микросхем, первая вычислительная техника. Эти задачи успешно решали пре­подаватели С. Ю. Рязанов и Н.А. Ря­занова. 80-е гг. были годами бурного роста численности курсантского со­става, и само училище являлось са­мым большим в Советском Союзе. Была установлена связь с подразде­лениями гражданской авиации Запад­ной Сибири и Дальнего Востока.

Становлению УАТБ и учебно-про­изводственных мастерских много сил было отдано Фомичевым И.В., Ларичкиным Д.Б., Волковым П.Г., Сыче­вым И.П. Преподава­тели и курсанты во вне учебное время создавали стоянки самолетов, благо­устраивали аэродром. На учебном аэродроме разместились самолеты Ту-154, Ту-134, Л-410, Ил-76, Як-40, Ан-26, Ан-24, Ан-2, вертолеты Ми-2, Ми-8. Этот комплекс долгое время возглавлял Комаров В.А.[[559]](#footnote-559).

С 80-х гг. в училище происходит смена поколений инженерно-инструк­торского состава, на работу прихо­дит молодежь. Бурно обновляется учебно-материальная база. В этот пе­риод в училище проводилась подго­товка монгольских пилотов. Много труда в их обучение вложили Алек­сеев С.Е., Клычников Ю.Н. и другие преподаватели. Учились курсанты МНР весьма успешно: до 40 процен­тов посланцев этой страны получали дипломы с отличием. Еще не завершилась полностью подготовка пилотов на самолетах, а приказом Министерства гражданской авиации от 15 августа 1980 г. № 109 была введена подготовка летного со­става гражданской авиации на верто­лете Ми-8. За считанные месяцы в бывшем актовом зале училища был создан тренажерный центр верто­лета Ми-8, который возглавил Арте­мьев Ю.Г.[[560]](#footnote-560)

В 80-е гг. продолжалось бурное со­вершенствование летной базы в Калачинске, жилищно-бытовое строи­тельство. Закончено оснащение ра­диооборудованием аэродрома. Много поработали в этом направлении за­меститель начальника училища по наземным службам Бородкин В.И. и заместитель начальника по летной подготовке А.И. Якуш. К этому времени на авиабазе училища располагалось восемь самолетных стоянок, самодельный стартово-командный пункт, два заводских фургона с радиотехническим оборудованием для обеспечения полетов и палаточный городок для курсантов. К 1985 г. были построены общежития для курсантов и командно-летного состава, командно-диспетчерский пункт, здание инженерно-авиационной службы, столовая, медсанчасть, служебные и другие здания. Министерство культуры 16. 03 1988 г. присвоило музею боевой славы Омского летно-технического училища им. А.В. Ляпидевского звание «народного». По инициативе музея на средства, заработанные курсантами, на территории училища в 1986 г. был установлен бюст первому Герою Советского Союза А.В. Ляпидевскому. В 1989 г. приказом Министерства гражданской авиации Омское летно-техническое училище ГА им. А.В. Ляпи­девского было отдано на вечное хранение переходя­щее Красное знамя.[[561]](#footnote-561)

В 1987 г. училищем была начата переподготовка летного состава на вертолете Ка-32, с 1992 г. - перво­начальное обучение курсантов на вер­толете Ми-8. Непросто было начинать началь­нику училища **Якушу Анатолию Иг­натьевичу** - самому молодому началь­нику в системе средних учебных за­ведений гражданской авиации. Он выпускник первого выпуска летного отделения Омского летно-техническо­го училища ГА. Окончил его с отли­чием. В 1977 г. окончил также Ака­демию ГА. Доверие завоевывал по­степенно, авторитет приобретал практическими делами. Первым ос­воил вертолет Ми-8. Якуш А.И. яв­лялся одним из первых среди руко­водителей учебных заведений, кто организовал в гражданской авиации двухуровневую систему подготовки специалистов. Директор Омского летно-технического колледжа ГА Якуш А.И. стал заслуженным работником транспорта Российской Федерации, был награжден орденом Дружбы, знаком «Отличник Аэрофлота».

Быстрыми темпами развивалось летное отделение училища под руко­водством Стрельцова В.А. Много лет успешного труда отдали училищу пре­подаватели летного отделения Васи­льев B.C., Лобанов В.К. Это с их по­мощью курсанты изучают сложные авиационные науки. Учебный отдел возглавляет в эти годы выпускник Киевского институ­та инженеров ГА Егоров А.Н. В 1991 г. Омское летно-техническое училище ГА было преобразовано в колледж, который стал выпускать специали­стов с повышенным уровнем квали­фикации [[562]](#footnote-562).

**Троицкое** **авиационное техническое училище** было создано в соответствии с постановлением Совета Министров СССР № 2243-616 от 27 июня 1947г., объявленного приказом начальника Главного Управления Гражданского Воздушного Флота № 007 от 08. 07.1947 г. Училище было организовано на базе бывшей военной школы авиамехаников, готовившей специалистов по авиационному вооружению и стрелков-радистов для бомбардировочной авиации, а с 08.12.1947г. была начата подготовка первого набора курсантов, которые в большинстве своем были участниками Великой Отечественной войны.

Первый год был чисто организационным, второй в какой-то мере снял напряжение, в котором жил коллектив училища целый год. История его организации уходит корнями в далекие сороковые годы прошлого столетия. Образовано училище было по решению Совета Министров СССР постановлением Совета Министров «О реорганизации учебных заведений ГУ ГВФ». Отметим пункты, которые касаются училища:

1. «Организовать Троицкое авиационное техническое училище по подготовке авиационных техников со сроками обучения 2 года 6 месяцев.

2. Обязать Министерство Вооруженных Сил СССР (т. Булганин) передать к 15 июля 1947 года Главному Управлению Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР для организации Троицкого авиационного технического училища ГВФ помещения военных городков №1 и №2 в г. Троицке: 3 казармы, 3 классных помещения, 1 административный корпус, помещение клуба, 11 жилых домов, 13 складских помещений и ряд помещений, в которых размещены: кухня, столовая, хлебопекарня, санчасть и прачечная – всего 43 здания.

3. Ввести в летных и технических училищах ГВФ военное обучение по программам, установленным для высших заведений, и освободить учащихся летных и технических училищ от призыва в Советскую Армию.

4. Сохранить за учащимися учебных заведений ГУ ГВФ существующий порядок обеспечения бесплатным питанием и обмундированием».

Многие посетители музея Троицкого авиационного технического колледжа даже по прошествии многих лет, задают вопрос: «Почему именно в Троицке было решено организовать новое учебное заведение аэрофлота». Город не имел своего гражданского аэропорта, не было в нем и авиастроительных предприятий, следовательно, не было и людей с авиационным образованием. Но выбор был не случаен:

Во-первых, на западной окраине города располагался обособленный окруженный высокой 2-х метровой кирпичной стеной городок. Здесь до войны с Германией 1941-1945гг. квартировал кавалерийский полк, а ещё раньше, до революции 1917 года, женский монастырь. В годы Великой Отечественной войны базировалась эвакуированная из Ленинграда военная школа по подготовке младших авиационных специалистов. Недалеко от этого городка был ещё один поменьше. В этих-то двух городках и располагались помещения, о которых шла речь в «Постановлении Совета Министров СССР». Значит, в Троицке имелась база, где можно было разместиться училищу;

Вторая причина. Троицк расположен в середине большого региона, охватывающего Урал, западные районы Западной Сибири и Северного Казахстана, довольно крупный по тем временам железнодорожный узел. Не будет, следовательно, больших проблем с набором курсантов. Непосредственным предшественником в организации Троицкого авиационного технического училища была Курганская школа пилотов, ближайшее к Троицку учебное заведение ГВФ. Командование и личный состав школы, получив сообщение о принятии Постановления Совета Министров СССР о реорганизации учебных заведений ГВФ, восприняли его с удовлетворением, так как в нем предусматривалось организовать школу механиков в Кургане. Они предполагали, что школа будет создана на базе школы пилотов. Однако, в середине августа было получено распоряжение начальника управления учебных заведений (УУЗ ГВФ) полковника **Курдюкова** о расформировании Курганской школы пилотов и о передаче имущества вновь создаваемому в Троицке училищу.

Принимать помещения от Министерства Вооруженных сил было поручено главному инженеру эскадрильи **Звягинцеву М. П**., который вылетел в Троицк самолетом ПО-2. Когда подлетели к городу, Звягинцев попросил пилота облететь его. Михаил Пантелеевич уже знал, что он и его жена, пилот-инструктор ПО-2, переводятся в организуемое училище. С высоты птичьего полета рассматривал он город, красиво расположившийся в излучине двух рек. Город своей одноэтажностью был похож на Курган, но отличался десятком церквей и мечетей.

На передачу дел, оформление документов, на сборы ушло несколько дней. И первого сентября 1947 года на трех самолетах ПО-2, передаваемых училищу, с первыми, теперь, штатными работниками – пилотами Прядко А.И., Звягинцевой М.П., Коротковым И.Д. и командиром звена Прядко М.В., Михаил Пантелеевич прибыли в Троицк, оставив на военном аэродроме самолеты под охрану. Первого сентября появился и первый приказ по училищу, в котором М.П. Звягинцев пишет: «С сего числа приступить к комплектованию личным составом Троицкого авиационного технического училища» согласно указанию начальника Курганской авиашколы пилотов ГВФ и выполнения указаний начальника УУЗ ГВФ 028/10015. Штатное расписание училища диктовалось Постановлением:

Во-первых, введение военного обучения требовало иметь в училище два учебных отдела. Отдел, занимающийся подготовкой авиационных техников для гражданской авиации, и отдел, который бы осуществлял подготовку офицеров запаса – техников для военно-воздушных сил. Кроме того, военный отдел должен осуществлять работу с курсантами во внеурочное время, поскольку курсанты находились на казарменном положении. Отсюда, нужны были преподаватели как «гражданских» дисциплин, так и военных, руководители отделов, командиры;

Во-вторых, поскольку курсанты были на полном государственном обеспечении, в училище должен быть хозяйственный отдел со столовой, складами для продуктов и вещевого обеспечения, мастерскими по ремонту обуви, обмундирования и постельного белья, автотранспортом, штатом снабженцев, уборщиц, истопников, охраны, плотников, штукатуров;

В-третьих, так как курсанты находятся все время на территории училища, надо иметь в штате людей, занимающихся организацией культурного отдыха учащихся, т.е. иметь клуб и клубных работников;

И, наконец, большое скопление людей на ограниченной территории требовало хорошего санитарного контроля за состоянием здоровья курсантов, казарм, столовой, т.е. надо иметь свою санитарную часть.

Если подвести общий итог, то надо было принять на работу, оформить документацию, устроить пребывающих специалистов из других городов, более сотни людей. И это все надо было сделать до 1 декабря, так как Управление учебными заведениями требовало начать учебный процесс с декабря. Сложность решения проблем отягощалась отсутствием жилья. Всего в распоряжении начальника было 11 жилых домиков с 30 квартирами в них. Город помочь ничем не мог.

Комплектование кадрами училища осуществлялось отделом кадров Главного управления ГВФ, который комплектовал руководящее звено и преподавательский состав. Из Курганской школы пилотов первоначального обучения прибыло в общей сложности более 10 человек. Принимаются на работу бригадир подсобного хозяйства, пастух, доярка, конюх. 4-го сентября прибывает первый работник, назначенный отделом кадров Управления ГВФ – И.И. Дженжер. И тут же он включается в работу по созданию учебного аэродрома на территории училища. В гражданской авиации он не новичок. После окончания 1-ой авиашколы в 1931 году работал здесь авиатехником, затем старшим авиатехником в Тамбовском летном училище начальником снабжения Старобельской авиашколы.

М.П. Звягинцев оказался хорошим организатором. Он энергично взялся за организацию училища. В городке закипела работа. На 7 сентября в штате училища числилось уже 30 человек. Работа по организации училища и подготовке к занятиям неожиданно столкнулась с непредвиденным обстоятельством. В конце сентября в училище приезжает начальник школы авиамехаников Григорьев с приказом Начальника Главного Управления учебными заведениями об организации школы механиков параллельно на той же базе, на которой организуется училище. Это было неожиданным, потому что в Постановлении Совета Министров школа должна создаваться в Кургане, но ни как ни в Троицке. Приказ надо было выполнять, и пришлось делить все имеющиеся хозяйство на две части. С этого времени шло одновременно комплектование кадрами двух учебных заведений - оба они имели свои штаты, свои финансы т.д.

Это, естественно, порождало неразбериху, соперничество, недопонимание, а отсюда и неприязнь между работниками. Да и затрудняло работу по комплектованию штатов в не большом по численности городе. Тем не менее, работа по набору кадров и по подготовке к занятиям набирала силу. 26 сентября прибыл эшелон из Кургана с имуществом Курганской школы для Троицкого авиатехучилища. Было получено 10 самолетов ПО-2 для технической практики; библиотека, вещевой склад с обмундированием, постельными принадлежностями, белье; станки, оснастка, автозапчасти для гаража; мебель – шкафы, канцелярские столы, стулья, строительные материалы.

После 20 сентября начали прибывать курсанты. Это было неожиданностью, училище не было готово к приему их. Не было готово жилье, не работала столовая. Поэтому первые курсанты питались по талонам, выдаваемым училищем в гарнизонной столовой. Своя столовая начала готовить горячую пищу лишь с 1 октября. Питались курсанты, как явствует из приказа, по солдатской норме, а это означало: на завтрак второе мясное или рыбное блюдо, чай с сахаром; в обед первое и второе. Супы на мясном бульоне, второе мясное, на третье – компот; на ужин каша и чай с сахаром. Как вспоминают курсанты первого набора, питание было неплохим, особенно если учесть, что в 1947 году в стране продукты питания распределялись по карточкам. И далеко не в каждой семье на столе было мясо каждый день.

С 13 октября процесс организации училища вступил в новый этап. Связано это было с прибытием и вступлением в должность начальника училища, что отражено в приказе №49 от 13 октября 1947 года: «Сего числа приступил к исполнению служебных обязанностей начальника Троицкого авиационного технического училища ГВФ. Начальник училища К. Захаров». Это был удивительной судьбы и разносторонних способностей человек. Инженер по образованию, он же автоводитель и пилот, музыкант и художник, педагог и воспитатель, прекрасный организатор - **Захаров Константин Иванович**, родился в 1908 году на Украине. Закончил Киевский авиационный институт. До 1941 года работал инженером Северо-Кавказского управления ГВФ. Участник Великой Отечественной войны. Защищал Северный Кавказ. В 1947 году направлен начальником Троицкого авиационного технического училища. Руководил им до мая 1953 года. Награжден орденом Красной Звезды, двумя орденами «Отечественная война» I и II степени, медалями «За оборону Северного Кавказа», «За победу над Германией в войне 1941-1945г.г.»

Начал начальник училища с налаживания дисциплины среди личного состава. 20 октября издается приказ, которым утверждается распорядок дня для прибывших и прибывающих курсантов. Для постоянного состава вводится табельный учет выхода на работу и ухода с неё. С этого дня так же хозяйство и училища и школы объединяются. Назначается единый наряд. В декабре объединяются бухгалтерия школы и училища, а чуть позже, опять-таки по согласованию с Управлением учебными заведениями, осуществляется полное подчинение школы авиамехаников училищу. С началом регулярных занятий 08. 12. 1960 г. закончился организационный период нового учебного заведения

Учебные классы, помещения для хозяйственных служб и командно-руководящего состава располагались в зданиях, принадлежавших до 1917 года Казанскому женскому монастырю, не хватало преподавательских кадров и учебно-вспомогательного состава, сложно было с жильем.

Очень нелегким был первый учебный год для коллектива училища: - - недельная нагрузка составляла 48 часов, или на треть больше нормы. Иначе учебный план не выполнить. К этому надо добавить ежедневную полутора часовую самоподготовку. Итого десять часов занятий;

- особенно было трудно учиться тем курсантам, кто не имел среднего образования, а таких было более одной трети. Нелегче было и тем, кто давно окончил среднюю школу. Тем и другим трудно давалась электротехника, техническая механика, английский язык. Поэтому успеваемость по этим предметам составляла от 9 до 20 процентов, как указывает начальник училища в отчете в УУЗ за I квартал.

- Затрудняло учебу и почти полное отсутствие учебников. Хорошие же конспекты писать не всегда удавалось. Основной причиной тому было недостаточное количество классных помещений и холод в них.

Начальник училища Захаров К.И. в отчете работы за I квартал назвал недостатки в работе. В училище нет ни одного штатного преподавателя. Некому читать спец. предметы. И приходится с перегрузкой работать всем, кто знает самолет и двигатель. Нет учебников, тетрадей, чертежных инструментов, недостаточно моторов и самолетов для учебных целей. Не решается вопрос с размещением. Негде заниматься, нет квартир для работников. Все просьбы о передаче 2-го авиагородка училищу остаются без ответа. Точно также и не решается судьба школы авиамехаников. Надо ее переводить. И если сейчас с трудом размещается училище, пишет начальник, то новый набор курсантов уже невозможен.

В связи с передачей ГВФ в министерство Вооруженных сил, - продолжает К.И. Захаров - Челябинский областной торговый отдел дал распоряжение Троицкому городскому торговому отделу снять училище с довольствия. В результате начались систематические перебои с продовольствием. В числе неразрешимых проблем усилиями коллектива начальник называл перебои с поставкой угля и недостаточными лимитами на него. Просит он ускорить поставку передвижной электростанции, т.к. в городе нет налаженного электроснабжения.

Не однажды обращался Захаров К.И. в Управление учебными заведениями решить судьбу подсобного хозяйства. Организация училища с первого дня шла практически независимо от городских властей. Их только ставили в известность. Это потому, что создаваемое училище было закрытого типа. Его курсанты фактически были военнослужащими. Первый и второй городки принадлежали министерству Вооруженных сил, что отражено и в Постановлении Совета Министров. Естественно, об организации училища на территории города знал небольшой круг лиц. Население о происходящем за высокими 2-х метровыми стенами бывшего монастыря официально не информировалось. В заботах о завтрашнем училища параллельно шла работа по завершению первого учебного года. Закончился он летней экзаменационной сессией, проходившей в последней декаде июня и до 3 июля. Всего до начала сессии обучалось 173 курсанта. Допущено было к экзаменам 170 человек. Сдали успешно все экзамены 140. Общая успеваемость составила чуть больше 80%. По одной неудовлетворительной оценке имели 25 курсантов, по две – 10, по три – 4.

Курсанты обоих курсов были, плохо ли хорошо размещены. Полученные в перестроенной коновязи помещения на текущий учебный год удовлетворяли потребность в учебных классах и лабораториях. В кабинетах, в мастерских, на учебном аэродроме имелось, правда, в минимальной потребности, наглядные пособия, авиационные двигатели и самолеты. Перед коллективом училища была поставлена задача построить учебный корпус, обустроить помещения и территорию училища, изготовить хозяйственный инвентарь, мебель. Работали после занятий и в конце 1948 года продолжили занятия в уже новом учебном корпусе, построенном на месте старой коновязи.

Обучение курсантов проводилось на нескольких списанных самолетах По-2 и Ли-2, при почти полном отсутствии наглядных пособий, оборудования и литературы. В условиях тех лет все вопросы, связанные со строительством учебных корпусов, обустройством учебных классов и лабораторий, обеспечения училища электроэнергией, водой, топливом решались, прежде всего, силами работников училища и курсантов. Одновременно с приобретением специальности авиационного техника, курсанты училища, с первых дней его существования, проходили военную подготовку, изучали самолеты истребительной авиации ЛА-7 и ИЛ-2.

В этот период училище посетил командующий Уральским военным округом маршал Советского Союза Жуков Г.К.. Он осмотрел училище, классы, жилые помещения, беседовал с курсантами. Его слова: «Молодцы ребята. Вам представилась возможность учиться по-настоящему», - выразили удовлетворение увиденным.

В 1948-1949 учебном году прибыло шесть специалистов-авиаторов на должность преподавателя, но трое из них прибыли к концу учебного года и в учебном процессе этого учебного года фактически не участвовали. Поэтому в отчете за 1948 год начальник пишет, что на начало 1949 года не хватает 7 преподавателей. В отчете за 1950 год – 4 преподавателя. Четыре года потребовалось для полного укомплектования училища педагогическими кадрами. Только в отчете за 1950-51 учебный год впервые не говорится о нехватке преподавателей. Однако у руководства училища беспокойство о педагогическом коллективе не стало намного меньше. И это потому, что качественный состав преподавателей требовал немалых забот. В самом деле, из 24 штатных преподавателей одна треть – были преподавателями со средним специальным и даже общим средним образованием. По педагогическому стажу 16 человек вообще не работали в учебном заведении или проработали от года до пяти лет, тринадцать из них – выпускники институтов 1947-1950 годов и стаж здесь набирали. Весной 1950 года первые дипломы авиационных техников-механиков были вручены 178 выпускникам училища

Из выпускников, кто после института проработал пять и более лет в училище следует отметить Вадима Мироновича Гурьева, окончившего Московский авиационный институт в 1949 году. О нем курсанты отзывались как о грамотном, эрудированном преподавателе, умеющем доступно изложить материал. Проявил он себя и как руководитель, будучи начальником моторного цикла. Из училища убыл в 1958 году на должность начальника Иркутского авиатехучилища.

Более десяти лет проработал после выпуска из института Петр Михайлович Малолетков, прибывший в училище в апреле 1951 года. За годы работы в Троицком АТУ проявил себя инициативным работником, грамотным инженером, активно участвующем в жизни учебного заведения. Через два годы работы при аттестации рекомендуется на должность начальника общетехнического цикла, а затем и назначается на эту должность. В 1964 году выдвигается на должность заместителя начальника учебного отдела, а в апреле этого же года он назначается начальником Иркутского авиатехнического училища. Из числа специалистов, направленных Управлением кадров ГУ ГВФ из предприятий и организаций гражданской авиации, в период с 1948 по 1951 год и проработавших немного в училище, значительный вклад в становление нашего учебного заведения внес Г.П. Зайцев. Он прибыл в училище из Красноярского Управления ГВФ 11 июня 1948 года. Как начальник учебного отдела много сделал для организации учебного процесса, заложил основные направления работы учебного отдела. Добрым словом вспоминают курсанты первых наборов Жмаева А. А., прибывшего в училище в октябре 1948 года. К 1951 году проблема комплектования училища педагогическими кадрами была практически решена.

Попытки руководства училища доказать в Управлении ГВФ нецелесообразность иметь на одной площади двух учебных заведения увенчались успехом лишь в 1950 году. В этом году школа уже не набирала новых курсантов и, сделав последний выпуск, прекратила свое существование. Помещения школы, оборудование, авиатехника и наглядные пособия были переданы училищу. По сообщениям в УУЗ начальника училища Захарова К.И. училище к 1951 г. имело в своем распоряжении три учебных корпуса, в которых расположено 19 комнат для теоретических занятий, 16 кабинетов и лабораторий, в том числе: лаборатории по электротехнике, авиаприборов, ГСМ; кабинеты черчения и технической механики, кабинеты самолетов Ил-12 и Ли-2, аэродинамики, политической подготовки, материаловедения, конструкции мотора Аш-62, Аш-82, технической эксплуатации, тактики ВВС, авиавооружения, материальной части военных самолетов и моторов.

На аэродромной площадке стояли самолеты Ил-12, Ли-2. которые вызывали у курсантов неподдельный интерес, а у окрестных ребятишек завидки и восхищение. Каждый курсант стремился обязательно сфотографироваться на фоне самолета. Наличие самолетного парка позволяло отрабатывать необходимые навыки в обслуживании техники на самолете. И если учесть, что практически каждый курсант занимался во внеурочное время в каком-либо кружке технического творчества, спортивной секции, в кружке художественной самодеятельности, принимал участие в работе комсомольской организации, то, как отметила инспекторская проверка в мае 1951 года, училище готовило квалифицированных и образованных авиационных техников. Из трех выпускников училища, которым было присвоено звание Герой Социалистического труда, двое курсанты первых наборов:

Это Станислав Витальевич Качинский. Окончил училище в 1950 году (первый выпуск). Представитель г. Троицка учился охотно. Особенно любил покопаться, как он сам вспоминает, в моторах. После выпуска работал в Тюмени, затем Салехарде. Обосновался же окончательно в Челябинском аэропорту. Не однажды он участвовал на смотрах и конкурсах рационализаторов в Челябинске, Екатеринбурге, Москве, и других городах. В 1983 г. ему было присвоено звание Героя СССР;

В 1952 г. окончил училище Андрей Петрович Курманчук. Среди своих сокурсников Дальневосточник был одним из лучших в учебе, проявлял себя активно в общественной жизни. Начинал свою трудовую деятельность авиатехником, затем стал бригадиром, начальником цеха АТБ Хабаровского аэропорта. А позже начальником производства технической базы авиапредприятия. Занимался и общественной работой. Трижды избирался на профсоюзные съезды страны. Звание Героя социалистического труда было присвоено в 1963 г.

В музее колледжа имеются отзывы и другие материалы о работе почти на всех первых выпускников, и они положительно оценивают работу авиатехников, подготовленных в ТАТУ.

Говоря о выпускниках первых лет, нельзя не сказать и о тех из них, кто после выпуска или чуть позже остались или вернулись в училище после работы на авиапредприятии, чтобы свои знания передавать другим поколениям курсантов: А.И. Баландин. Н.С. Головкин, Г.Я. Гудимов, В.Г. Меркулов, А.Ф Сотников, В.И. Булгаков, В.Ф. Медведев.

Положительные отзывы с мест о работе первых выпускников дают основание сказать, что становление училища произошло. Оно заявило о себе. Более 400 авиатехников первых трех выпусков получили назначение на работу в 26 Управлений Гражданской авиации.

Большая заслуга в становлении училища принадлежит его начальнику **Захарову К.И.** Он смог организовать комплектование коллектива, несмотря на все трудности, смог мобилизовать коллектив на создание условий для жизни и учебы курсантов. И работники, и курсанты училища очень тепло отзывались и отзываются о нем как о человеке и как руководителе. В 1953 году он покинул училище и был направлен начальником Иркутского авиатехучилища. С отъездом Захарова К.И. можно считать закончился первый период организации и становления Троицкого авиационного технического училища.

За все годы своего существования, отвечая на запросы бурно развивающейся гражданской авиации, училище постоянно осваивало обучение и практическую подготовку специалистов на новой авиационной технике. На смену самолетам По-2, Ли-2 в 50-60-х годах пришли самолеты Ил-12, Ан-2, Ил-14 и вертолет Ми-4. В феврале 1965 года на территорию училища был доставлен первый турбовинтовой самолет Ан-24, а в 1970 году – первый турбореактивный самолет ЯК- 40. С начала 80-х годов парк самолетов на учебной авиационной технической базе пополнился самолетами Як-42, Ан-28 и вертолетами Ми-8 и Ми-8МТВ. Одновременно с внедрением в учебный процесс новой авиационной техники развивалась и материально-техническая база училища. В 1967-70 г. за чертой города, в районе поселка Морозкино, была построена современная учебная авиационная техническая база училища (УАТБ), оснащенная необходимым количеством зданий, сооружений, оборудования, парком самолетов и спецмашин для проведения полноценных практических занятий с курсантами по техническому обслуживанию самолетов, вертолетов и авиадвигателей. На территории УАТБ были построена три учебных корпуса, котельная, несколько ангаров для складских помещений и обслуживания авиатехники, гараж для спецмашин, стоянки для самолетов с бетонным покрытием и даже грунтовая ВПП.

На территории училища было построено три четырехэтажных учебных корпуса с тремя спортзалами (818, 3 кв.м.), стадион (17325 кв.м.), спортивный тир (299 кв.м.), хоккейный корт (327 кв.м.), два двухэтажных и пятиэтажных общежития с общей площадью помещений в общежитиях 12435,4 кв.м.. Кроме того, имелись культурно-бытовые помещения: клуб со зрительным залом на 300 посадочных мест, танцзал, кружковые комнаты. В колледже была библиотека общей площадью 1341 кв.м. и читальным залом на 100 посадочных мест, столовая на 1200 посадочных мест, баня, прачечная. Общая площадь учебно-лабораторных помещений, приходящихся на одного студента составляла - 28,4 кв. м.

Медицинское обслуживание курсантов и работников колледжа осу­ществлялось в амбулатории, в которой работают все необходимые кабинеты. Материально-техническая база и коллектив высококвалифициро­ванных работников и преподавателей колледжа позволяла проводить одновременно подготовку до 1800 авиационных специалистов. В эти годы училище приобрело ритм присущий учебному заведению. Наравне с выполнением учебной программы была организована спортивно-массовая работа. Футбольная, волейбольная команды училища не знали равных себе в городе. Художественная самодеятельность заслужила широкую известность не только в городе Троицке, но и в Аэрофлоте. Духовой оркестр стал гордостью училища. В нем играли не только курсанты, но и работники постоянного состава.

Длительное время училище готовило офицеров запаса. Цикл военной подготовки, организационно-строевой отдел обеспечивали полноценное обучение военной специальности. Курсанты изучали самолеты Миг-9, Миг-15, Миг-17, Су-7Б, Су-17. По окончании училища выпускникам присваивалось воинское звание - младший лейтенант.

К началу 60-х годов коллектив учебного аэродрома под руководством ветерана училища И.Е. Дженжера занимался практическим обучением курсантов техническому обслуживанию самолетов ИЛ-14, АН-2 и вертолета МИ-4. В 1964 году в училище поступает самолет АН-24. Предстояло начать обучение курсантов новой авиационной технике. Вертолет МИ-4 был передан в другое учебное заведение. Освоение самолета потребовало больших усилий инструкторов практической подготовки: А.Т. Алексеева, В.И. Булгакова, А.Ф. Сотникова.

В 1965 году начальник училища **Грузинский Н.В.** предложил создать на базе учебного аэродрома учебную ЛЭРМ (линейная эксплуатационная ремонтная мастерская) по структуре близкую к ЛЭРМ авиапредприятий. Эта идея нашла поддержку в УУЗ МГА. Которая с 1968 г. была переименована в учебную АТБ. Занятия с курсантами проводили инструкторы-мастера учебного под руководством В.З. Зарембо.

Учебная АТБ базировалась за пределами г. Троицка в районе поселка «Морозкино», который находился в 16 км от города. Вскоре на новом месте началось сооружение учебных корпусов, стоянок самолетов и коммуникаций. Строительством жилых, служебных, бытовых и других сооружений занимался отдел материально-технического и капитального строительства[[563]](#footnote-563). В 1970 году учебный аэродром был оборудован взлетно-посадочной грунтовой полосой со всеми посадочными знаками, на которой совершили посадку три тяжелых самолета: ИЛ-14, АН-24 и ЯК-40. Каждая группа курсантов прибывающая на практические занятия группами и бригадами направлялась в цехи, участки и отделы последовательно меняясь местами. Здесь получали навыки работы по эксплуатации специального оборудования. Организационными мерами инженерам удавалось устранять нехватку материальной части.[[564]](#footnote-564)

В училище велась подготовка механиков-водителей из числа курсантов и военнослужащих пограничных войск спецназначения Советской армии. В этот период УАТБ созданное во многом с участие курсантов располагало зданиями общей площадью 1620 кв. м. На аэродроме имеется своя котельная, автогараж, водонапорная башня, трансформаторная подстанция. Стоянки самолетов бетонированы, оснащены всем необходимым наземным оборудованием.[[565]](#footnote-565)

Отвечая на запросы бурно развивавшейся в те годы гражданской авиации, училище постоянно осваивало обучение и подготовку специалистов на новой авиационной технике. На смену По-2 и Ли-2 в 50-60-х годах пришли самолеты Ил-12, Ан-2, Ил-14 и вертолет Ми-4. В феврале 1965 года на территорию училища был доставлен первый турбовинтовой самолет Ан-24, а в 1970 году - первый турбореактивный самолет Як-40. В 1984 году на ВПП учебного аэродрома приземлился самолет ЯК-42 из Быковского авиапредприятия. В настоящее время на учебном аэродроме находятся самолеты: один ЯК-42,четыре АН-24,два АН-28,один АН-2, вертолет МИ-8.

В 1978-79 годах, впервые среди учебных заведений гражданской авиации в училище были созданы вычислительный центр и оснащенная полным комплектом видеозаписывающей и передающей аппаратуры телестудия для использования в учебно-воспитательном процессе. Курсанты колледжа различных специальностей занимались в 7 лабораториях, оснащенных персональными компьютерами.

В 1974 году по предложению Обкома комсомола в училище был организован первый строительный отряд курсантов. Свыше 300 курсантов работали на разных объектах. Были построены три 4-х этажных учебных корпуса с тремя спортзалами и стадион спортивный тир, хоккейный корт, два 2-x этажных, два 5-ти этажных и одно 3-х этажное общежитие. В общежитиях курсанты проживают в отдельных комнатах по 2-4 человека. Площадь помещений в общежитиях составляла 12435,4 кв. м., а жилая - 6631,2 кв. м. Питание курсантов производилось в столовой на территории колледжа, которая построена в 1981 году и рассчитана на 1200 посадочных мест. Для хранения запасов овощей построено хранилище на 250 тонн, оснащенное оборудованием для создания требуемого температурного режима. На территории колледжа также расположены баня и прачечная мощностью 1т. сухого белья в сутки, клуб с кинозалом на 300 мест, танцзалом и помещениями для кружковой работы[[566]](#footnote-566).

Материально - техническая база и коллектив высоко-квалифицированных работников и преподавателей колледжа позволяли проводить одновременно подготовку до 1800 авиационных специалистов. Все работники колледжа были обеспечены благоустроенными квартирами в домах жилого городка, расположенными вблизи служебной территории. В колледже осуществлялась подготовка по технической эксплуатации самолетов и двигателей. Изучаемая техника: самолеты ТУ-204, ЯК-42, АН-24(26), АН-2, вертолеты: МИ-8МТВ, МИ-8Т.

Многие выпускники работали инженерами, пилотами, руководите­лями авиапредприятий, а также занимали руководящие должности в других отраслях народного хозяйства страны: Хусаинов В.Н. - руководитель Казанского авиапредприятия; Дельдюжев В.П. - замес­титель начальника Ульяновского центра высшей подготовки летного состава; Штагер И.Д. - министр транспорта Екатеринбургской гу­бернии; Шпильчук И.3. - командир самолета Ил-62 Алма-Атинского авиапредприятия; Буранов Л.И. - директор авиаремонтного завода № 412 в г. Ростов-на-Дону; Щербатов А.А. - начальник РОВД Троиц­кого района; Юдин В.П. - секретарь ЦК профсоюза работников об­разования России.

Достигнутые успехи в обучении и воспитании личного состава - будущих авиационных специалистов, развития материально-технической базы - это результат плодотворной работы дружного и работоспособного коллектива преподавателей, воспитателей, инженеров, техников и других работников колледжа, с 1976 г. возглавляемого директором **Шакировым Фаридом Хасановичем.** За все годы работы Шакирова Ф.Х. отмечали высокие моральные и нравственные качества, аккуратность и дисциплинированность, трудолюбие и высокая ответственность за порученное дело, инициатива и творческий подход к решению стоящих задач, незаурядные способности организатора и руководителя большого коллектива. За свой многолетний безупречный труд Шакиров Ф.Х. поощрялся руководством министерства гражданской авиации: Ему присвоено звание «Отличник Аэрофлота», «Заслуженный учитель школы РСФСР», он награжден нагрудным знаком «Почетный работник транспорта России», орденом «Знак почета».

Шакиров Ф.Х. находил силы и время для активного участия в общественной жизни города Троицка. Он неоднократно избирался депутатом городского Совета. За 25 лет под руководством Ф.Х. Шакирова в колледже было подготовлено более 16000 авиационных специалистов. В 1990/91 гг. на 513 выпускников были получены 422 отзыва по производственной практике, в том числе 410 положительных. По первому этапу государственных экзаменов было получено 13 неудовлетворительных оценок, по второму этапе в авиапредприятиях отрицательные оценки отсутствовали[[567]](#footnote-567).

В целях удовлетворения возросшей потребности предприятий гражданс­кой авиации Сибири и Дальнего Вос­тока в авиационных специалистах в августе 1981 г. приказом № 150 ми­нистра гражданской авиации СССР было создано **Красноярское авиаци­онное техническое училище граждан­ской авиации.** Местом базирования училища был определен аэропорт Красноярск (Северный)/ В годы Великой Отечественной войны наиболее активно осуществлялось освоения новых видов транспортных и авиационных работ свободных от боевых действий, в первую очередь в азиатских республиках в Сибири и Дальнем востоке.

Благодаря самоотваженному труду авиаспециалистов, строителей и связистов ГВФ к 1 октября 1942 года была открыта авиатрасса Красноярск-Уэлькаль. Началась перегонка самолетов из США. В короткий срок новое управление Красноярской воздушной трассы (УКВТ) должно было организовать переучивание 619 светских летчиков и 363 инженерно-технических работника на 10 типах самолетов, которые приходилось дорабатывать к работе в условиях низших температур и выработанных правил эксплуатаций. Все работы приходилось выполнять под открытом небом проявляя силу воли инициативу и изобретательность[[568]](#footnote-568).

В январе 1946 года было создано Красноярское управление воздушного флота, призванное перестраивать авиацию для мирных целей. К 1954 г. были освоены перевозки по Красноярскому краю на самолетах Ли-2 из нового кирпичного аэровокзала. Последовательно с расширением инфраструктуры аэропорта были освоены Ил-14, Ан-2, Як-12, Ил-18 и другие турбовинтовые и турбореактивные самолеты. Проблемы для красноярского аэропорта стали возростать в конце 70-х годов, когда стали совершать посадку Ту-154 на укороченную взлетно-посадочную полосу из-за «наступления» быстрорастущего города.

Автор исследования – инженер авиационно-технической базы аэропорта Тазовский Тюменского управления гражданской авиации в период с 04. 01. 1977 г. по 16. 02. 1977 г. проходил обучение в учебно-тренировочном отряде № 19 Красноярского управления гражданской авиации по курсу переучивания инженерно-технического состава на самолет Як-40. Учебное заведение располагалось в пятиэтажных корпусах напротив здания аэровокзала. Основным контингентом учащихся были пилоты, которые в реальной обстановке и без потерь времени на транспортные переезды осваивали новые типы летательных аппаратов. Аэропорт был наполнен разносторонней деятельностью, в том числе обилием грузовых перевозок. Автор в служебных целях летал в Иркутск на самолете Ан-12, общался с экипажами на производственные темы, но ничто не предвещало прекращения насыщенной и размеренной работы крупнейшего аэропорта Сибири и создания на его «осколках» нового учебного заведения[[569]](#footnote-569). Его бы возможно не было, так как авиатехников для предприятий гражданской авиации готовили в Омском летно-техническом и Иркутском авиатехническом училищах, достаточно было для увеличить набор курсантов и поставить новые образцы авиационной техники. Большое влияние на решение о создания учебного заведения в Красноярске желание Авиационного руководства Красноярского края и управления учебных заведений министерства гражданской авиации: Халин Анатолий Трофимович - начальник Красноярского управления гражданской авиации (КрУГА) в 1974-1987 гг., заслуженный пилот СССР. Окончил Ейское военно-морское авиационное училище, Сасовское лётное училище ГВФ (1957), высшее авиационное училище ГВФ (1962).

Трудовой путь в гражданской авиации начал пилотом в Западно-Сибирском управлении ГВФ, затем возглавил Новосибирское авиапредприятие. Его налёт составил 16 800 часов. В КрУГА под его руководством реконструированы и открыты десятки аэропортов. Были освоены полёты в акватории Северного Ледовитого океана. Он первым посадил тяжёлый самолёт Ил-76 на дрейфующий лёд, впервые организовал спасение воздушных судов, потерпевших аварию в Арктике. Награждён орденом Трудового Красного Знамени, медалями СССР и Монгольской Народной Республики, знаком «Отличник "Аэрофлота. Всего за двенадцать лет было сдано в эксплуатацию 54 больших и малых аэропорта. Для эксплуатации мощных по тем временам самолетов Ту-154 требовалось строить новую сеть на территории края.

А возведение аэропортов Емельяново - Черемшанка, продолжавшееся в труднейших условиях девственной тайги около пяти лет с личным участием Халина А. Т. – подтверждение его управленческих возможностей и авторитета[[570]](#footnote-570).Училище осуществляло обучение курсантов по специальности «Техническая эксплуатация наземных радио­средств самолетовождения и посадки». Первый набор курсантов был осуществлен в 1982 г. в количестве 210 чел.. Под учебные аудитории пришлось срочно переоборудовать помещения бывшего учебно-тренировочного отряда. Перед началом учебного года строительно-монтажное управление № 10 Авиастроя МГА провело реконструкцию здания бывшего аэропорта, Большую помощь в ремонте общежитий, административного корпуса, учебных мастерских, полигона, тренажеров, предоставлении объектов и оборудования оказывали работники Красноярского УГА.

Под руководством и при личном участии Халина А. Т. начальника управления и Алаферовского А. П. – его заместителя по строительству были выполнены до 90 % всех работ. Это стало возможным при поддержке УУЗ МГА, которое возглавлял Дарымов Ю. П. бывший работник КУГА. В стремительно развивающихся событиях создания и становления училища почетное право честь возглавлять училище была предоставлена **Крохову Сергею Ивановичу**, который в Красноярской гражданской авиации 16 лет возглавлял службу радиолокации и радионавигации. Его личные и деловые качества помогали в разработке, внедрении и обустройстве северных воздушных трасс радиосредствами. Успехи в профессии и уважение авиаторов помогали ему защитить научную степень кандидата технических наук, стать отличником Аэрофлота, Заслуженным связистом РСФСР и Почетным радистом СССР. В этот период достаточное количество специалистов специальных служб Аэрофлота готовили училища: Криворожское и Славянское на Украине, Минское в Белоруссии, Рижское в Латвии, Рыльское в Курской области и Омское летно-техническое, которые имели большой опыт по эксплуатации существовавшего на тот период радиооборудования в Аэрофлоте.

Приоритет нового училища был в освоении новейшего современного оборудования, для реализации стратегии деятельности были подобраны саратники, налажены связи с в городе, крае, с родственными учебными заведениями. Большой перечень фамилий заместителей в первые годы деятельности училища – одно из подтверждений преодоления организационных трудностей: Александр Александрович Ясянов; Виктор Иванович Коротич; Виктор Иванович Иванов; Геннадий Кириллович Хохлов; Петр Ефимович Ламбин; Виктор Николаевич Машуков. Они все были выпускниками РИИГА. Первыми преподавателями были М. В. Зобнина, Л. н. Шмелева, Е. П. Казанова, А. Г. Лапунов, А. П. Гродня, А. С. Сухарьков, А. А. Донянина, Т. Г. Белозерская, Т. Н. Коробкова, а заведующими лабораториями В. П. Булдыгеров, Д. П. Гапеев.

Первой и основной цикловой комиссией была радиопередающих устройств, которую возглавлял Валерий Павлович Чугуров – знающий и творческий педагог создавший материально-техническую базу ведущей специальности училища и воспитавший молодое поколение преподавателей. Одним из которых стал Халин В. В. (род. 06. 06. 1959). После окончания Рижского института инженеров ГА он 01. 04. 1983 г. приступил к работе в КРАТУГА в должности заведующего лабораторией, через пять месяцев был переведен преподавателем учебного отдела. В числе первых Виктор Владимирович, вместе с курсантами приступил к созданию радиотехнической специальности, монтажу нового оборудования, но через полтора года работы был призван в армию. В ноябре 1986 г. вернулся на свое прежнее место работы, где трудился до 1995 г. кратковременно пробуя свои силы заведующим радиотехническим отделением. Радиополигон пришлось создавать дважды. В первом случае на территории Базы ЭРТОС аэропорта, а после его закрытия, на выделенном для училища земельном участке в 12 км. от города[[571]](#footnote-571).

Начальник училища Крохов С. И. при своем назначении отдает предпочтение молодым, уже воспитанным в училище кадрам. Так создание радиотехнического отделения начальник поручает Халину В. В. На приобретение оборудования для радиополигона и аудиторий Аэрофлотом были выделены десятки миллионов рублей. Часть учебных стендов изготавливали специалисты Красноярского, Львовского, Ростовского радиотехнических училищ. В 1984 г. было начато строительство нового капитального здания училища и первая в Аэрофлоте специализация обучения учащихся на работу с автоматизированными системами управления (АСУ). Особой гордостью стала запись в дипломах выпускников: «Прослушал курс лекций по АСУ»[[572]](#footnote-572).

**Первооткрывателями Дальневосточных авиалиний** стали летчик М. Во­допьянов и борттехник Н. Аникин, которые в декабре 1929 г. на поезде прибыли в Хабаровск и только на 13-й день при 30-градусном морозе запустили двига­тель самолета «Юнкере F-13». Первый полет состоялся 9 января 1930 г. Пресса сообщала: «9 января 1930 г. Выполнен первый на Дальнем Восто­ке исторический рейс по маршруту Хабаровск – Николаевск – Оха - Александровск с посадками в Мариинске и Верхней Тамбовке пилотом М. Водо­пьяновым на самолете «Юнкере F-13» с бортовым номером СССР-127. По­лет длился один­надцать суток. Путешествие на лоша­дях по этому маршруту длилось до 45 суток».

Дата 9 января 1930 г. официаль­но стала днем рождения гражданской авиации на Дальнем Востоке. 1934-й — авиационный год в СССР, в том числе знаменитый челюс­кинской эпопеей. Лучшие авиаторы СССР работали в непростых дальне­восточных и арктических условиях. Конечно, с помощью дальневосточных авиатехников, авиаремонтников, ра­дистов, работников тренотряда и про­сто всех дальневосточников. В историю отечественной авиации вошли имена первых Героев Советс­кого Союза летчиков А.В. Ляпидевс­кого, С.А. Леваневского, Н.П. Кама­нина, B.C. Молокова, в том числе и дальневосточных — М.В. Водопьяно­ва, М.Т. Слепнева, И.В. Доронина, совершивших героические перелеты по спасению участников челюскинс­кой экспедиции.

Специалисты Хабаровских авиаре­монтных мастерских под руководством инженера Линдемана В.Г., проявив самоотверженность и высокий профес­сионализм, произвели срочную сбор­ку и переоборудование самолетов для вылета на спасение экипажа парохо­да «Челюскин». Собранные в авиаре­монтных мастерских самолеты вели себя в полете безукоризненно. В 1934 г. создается первое на Даль­нем Востоке авиационное учебное под­разделение — тренировочный отряд, в состав ко­торого входили: один самолет, семь человек личного состава и одна ло­шадь. В тренировочном отряде проходили подготов­ку не только пилоты и авиатехники, но и заправщики, радисты, метеорологические ин­форматоры и ... счетоводы, о чем имеются подлинные рукописные при­казы руководителей тренировочного отряда с гри­фом «хранить вечно!». В дальнейшем тренотряд претерпел множество переименований: 303-й тренотряд, 303-й учебно-тренировочный отряд, 30-й учебно-тренировочный от­ряд, 16-й учебно-тренировочный отряд, Учебно-тренировочный центр ДВУ ГА. Он также сменил много мест базиро­вания - Хабаровск - Архара - Вла­дивосток - Хабаровск.

С 1975 г. центр стал располагать тех­нологически удобным учебным кор­пусом, в котором размещены мно­гочисленные, хорошо оснащенные аудитории, лингафонные кабинеты, информационно - вычислительный центр, тренажеры Ил-62М, Ан-26Б, Як-40, Л-410УВП, Ми-8Т, Ми-8МТВ-1, Ан-2, навигационные тренажеры «Двина-4», Сшт-70 и многие вспомогательные по­мещения. Информационно-вычислительный центр применял в процессе обучения широкий спектр современных профес­сиональных программ на базе ПЭВМ, разработанных преподавателями, инструкторами, и его сотруд­никами. В одном из уютных и просторных помещений центра расположен Музей истории гражданской авиации Даль­него Востока. Байков А.П. - авиационный ин­женер, обладал опытом подготовки к полетам более чем 40 типов самоле­тов, знанием 37 модификаций двига­телей к ним. Ныне, в свои 86 лет, будучи единственным свидетелем авиа­ционных событий, оказывает Музею истории гражданской авиации Даль­него Востока и молодежи колледжа неоценимую помощь в восстановлении событий, связанных с работой Хабаровского гидропорта на реке Амур, где в 30-е гг. эксплуатировались в основном иност­ранные гидросамолеты «Савоя-55», «Гленн-Мартин-130», «Гленн-Мар-тин-156», а затем отечественные Р-5 на поплавках и памятная многим «шаврушка» - Ш-2.

Дальневосточный тренотряд ус­пешно осваивал подготовку пилотов, авиатехников и иных специалистов для работы на новой авиатехнике - самолетах Р-5 (М-10-94), ПС-3, ПС-5, ПС-7, У-2, Ш-2 и многих других. В суровые годы Великой Отече­ственной войны 303-й тренировочный отряд ДВУ ГВФ подготовил многие сотни авиаспециалистов для фронта. Ушел на фронт и командир отря­да Борисов В.А. За мужество и героизм, проявленные на фронтах Великой Отечественной войны, Бори­сов В.А. удостоен звания Героя СССР.

В послевоенные годы Дальневосточ­ный учебно-тренировочный отряд все­гда был и есть на передовых позици­ях освоения бурно развивающейся авиационной техники: Ил-12, Ил-14, Ан-2, Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ан-10, Ан-12, Ил-18 и, конечно, Ту-104. В последующем ДВ ЦПАП стал иметь сертификат на подготовку и пере­подготовку специалистов для работы на всех типах отечественной и час­тично иностранной авиатехники.

В начале 1987 г. ин­женерно-техническим и летным соста­вом центра, на основе списанных тре­нажеров Ил-14 и Ил-8 был сконстру­ирован тренажер Ми-8Т., который нара­ботал около 30 000 часов. Своими силами при содействии МЧС и авиаремонтного завода скон­струировали и смонтировали трена­жер Ми-8 МТВ-1. Отладили визуали­зацию. Заключение комиссии Даль­невосточного ОМТУ ГА, отзывы вертолетчиков гражданской авиации, вертолетчиков МЧС, заводских испы­тателей - только положительные. Личный состав центра работал, опираясь только на свой интеллектуальный потенциал и собственные финансовые средства оказываясь залож­ником западных территорий России в подготовке авиационных кадров. Руководство центра ре­шало эти проблемы совместно с руководителем Красноярского авиационно-технического колледжа **Трофи­мовым Юрием.Николаевичем**.

Приятно, что новые учебные заведения в XXI веке открывались не только в государствах СНГ, но и в России. Так, в ноябре 2005 г. было создано государственное образовательное учреждение среднего профессионального образования **«Якутское авиационное техническое училище гражданской авиации» (ЯАТУ ГА),** которое вскоре получило статус Федерального колледжа и вошло филиалом в состав Санкт-Петербургского университета. У колледжа богатая история, начиная с января 1949 г., когда в Якутском управлении ГВФ был создан 17 учебно-тренировочный отряд (УТО). По состоянию на 1986 г. в УТО работало 20 преподавателей с высшим образованием. Учебная база состояла из 19 учебных классов, актового зала, библиотеки, летно-методического кабинета, общежития на 96 мест и тренажерного комплекса (КТС Ан-24, КТС Як-40, ТL-410М, ТП Ан-2, «Стажер»). В 1990 г. 17 УТО был преобразован в учебно-тренировочный центр (УТЦ) и пущен как вся гражданская авиация в «свободный полет»[[573]](#footnote-573).

Начало работы по **Новосибирскому аэропорту** относятся к 1929 году, а организации регулярной технической учебы летного и технического состава в УТО-1 с 1936 года. В этой работе большую помощь оказывал начальник отдела переподготовки летного состава ГУ ГВФ. Герой Советского Союза В.С. Горанов Для улучшения практического обучения, по его указанию В УТО-1 были направлены агрегаты и узлы самолета ПС-40 и все детали двигателя М-103. Все это было смонтировано на щитах и представляло схемы из агрегатов и деталей в разрезе.[[574]](#footnote-574)

Официальной датой его образования считается 14 ноября 1939 г., когда начальник ГУГВФ Молоков B.C. подписал приказ об организации учебно-тренировочного отряда (УТО) в составе Уральской авиагруппы ГВФ с базированием в городе Стерлитамаке. На учебно-тренировочный отряд были возложены задачи подготовки пилотов и их летной тренировки для выполнения ночных полетов, полетов в закрытой кабине, а также методи­ческое руководство проведением лет­ной тренировки в авиаотрядах Ураль­ской авиагруппы ГВФ.

Перед самой войной УТО был пе­ребазирован в Уфу, но в начале вой­ны в Уфу начали перебазироваться учебные эскадрильи из западных рай­онов страны, что создавало обстанов­ку тесноты на аэродроме. Поэтому в 1943 г. УТО Уральской авиагруппы был перемещен на аэродром города Янаула. Здесь, в Янауле, личный состав УТО и встретил День Победы 9 мая 1945 г. За годы войны для фронтовой авиа­ции были подготовлены около тысячи специалисто, в том числе 55 техников самолета Ли-2, 250 авиа­мотористов, 235 радиооператоров. После войны, когда началась мас­совая демобилизация летного состава из рядов ВВС, УТО № 4 (такое офи­циальное название имел учебно-тре­нировочный отряд до 1992 г.) прово­дил интенсивную переподготовку во­енных летчиков для пилотирования самолетов По-2.(инженерно-технический персонал на самолеты По-2, Ан-2,Як-12,ИЛ-12). В 1946 г. УТО № 4 был переве­ден из Янаула в Арзамас, а в марте 1948 г. — в аэропорт Уктус горо­да Свердловска, где базировался до 1959 г. В этот период в УТО № 4 проводи­лась тренировка летного состава и переучивание инженерно-техническо­го состава на самолеты По-2, Ан-2, Як-12, Ли-2, Ил-12, Ил-14, верто­лет Ми-1.

После перебазирования в августе 1959 г. в аэропорт Кольцово коллектив УТО № 4 освоил проведение тренировок и курсов по­вышения квалификации летного со­става, переучивание инженеров и тех­ников на новые типы самолетов и вер­толетов (Ил-18, Ан-12, Ан-24, Як-40, Ту-134, Ту-154, Ми-4, Ми-2, М-8), подготовку диспетчеров управления воздушным движением и наземного персонала. Коллектив преподавате­лей вырос с трех человек в 1959 г. до 14 в 1965 г. После перевода УТО № 4 в аэропорт Кольцово летом 1959 г. был создан тренажерный участок. Снача­ла он занимал половину здания ба­рачного типа, во второй половине которого размещалась столярная ма­стерская аэропорта Кольцово. В этом же году здесь был установлен первый тренажер самолета Ан-2, затем-тренажер самолета Ли-2.

В 1961 г. были введены в строй тренажеры са­молетов Ил-12 и Ил-14. В 1968 г. было сдано в эксплуатацию здание, специально построенное для тренажер­ного участка, в котором начали дей­ствовать тренажеры самолетов Ил-18 и Ан-24, а с конца 70-х гг. начался интенсивный ввод в эксплуатацию комплексных тренажеров современ­ных воздушных судов: в 1978г. - КТС Ту-154; в 1982 г. - КТС Ту-134; в 1986 г. - КТС Ан-12; в 1989 г. - диспетчерский тренажер «Стажер-А»; в 1995 г. - КТВ Ми-8. Лучшими в коллективе УТЦ ГА инструкторами тренажерного участ­ка являются Ворожев Н.И., Рыба­ков Л.А.. Среди инженеров и техников тре­нажерного участка особо следует отметить: Макарова Ю.Н. , Гилева В.П., Пермякова В.В., Космакова Е.Ф., Симулина В.П.. С 1962 г. в должности командира УТО работали: Манин А.Ф. (1962— 1975), Банных П.Н. (1975—1986), Бекетов В.Е. (1986—1988).

С 1988 г. Уральский учебно-тренировочный центр гражданской авиации (офици­альное название с 1992 г.) возглав­ил **Юрий Николаевич Полепишин**, заслуженный пилот Российской Фе­дерации.[[575]](#footnote-575)

7 февраля 1967 г. приказом Министра гражданской авиации СССР № 012 на базе Тюменской авиагруппы Уральского управления гражданской авиации было образовано **Тюменское управление гражданской авиации**, наделенное функциями государственного регулирования использования воздушного пространства и деятельности в тюменском регионе. В состав управления вошли: Тобольский, Сургутский, Ханты-Мансийский, Березовский, Салехардский, объединенные авиаотряды, аэропорт «Тазовское», Тюменский военизированный отряд[[576]](#footnote-576).

. В эти годы тюменские авиаторы очень активно участвовали в проведении государственных и эксплуатационных испытаний вертолетов Ми-8, Ми-10К, самолета Ил-76Т. После испытаний эта техника сразу же поступала в предприятия тюменского региона. Одновременно самолетомоторный парк Тюменского управления ГА пополнялся самолетами Ан-24, Ан-26, Ан-12, Як-40, Ту-134, Ту-154; позже, в восьмидесятых годах, вертолетами Ми-26Т и Ми-8МТВ. Для освоения поступающей авиатехники каждый год прибывали десятки, сотни молодых специалистов-выпускников высших и средних специальных учебных заведений гражданской авиации: летный, инженерно-технический персонал, диспетчеры по управлению воздушным движением.

Для подготовки молодых специалистов к эксплуатации самолетов и вертолетов и одновременному освоению их новых типов в июне 1967 г. в Тюменском управлении ГА была образована учебно-тренировочная эскадрилья (УТЭ), изначально представлявшая собой небольшую группу из летно-инструкторского состава и преподавателей, в основном, внештатных[[577]](#footnote-577).

17 июня 1967 г. приказом начальника Тюменского управления ГА № 1(по кадровым вопросам) были назначены: **Ионов Александр Андреевич** - исполняющим обязанности командира УТЭ; Симонов Иван Тимофеевич - начальником штаба УТЭ; Антропова (Лебедева) Римма Васильевна - бухгалтером УТЭ. В период с июня по сентябрь 1967 г. в штат эскадрильи были зачислены: Биркин Владимир Артемьевич - пилотом-инструктором самолета Ан-2; Юрьев Юрий Григорьевич - пилотом-инструктором вертолетов Ми-1 и Ми-4; Ермакова Людмила Ивановна - секретарем-машинисткой и библиотекарем; Лыхина Татьяна Сергеевна – заведующей хозяйством; Пилигримова Валентина Васильевна - преподавателем[[578]](#footnote-578).

В ГАТО впервые выявлен и введен в научный оборот приказ начальника Тюменского управления ГА №246 от 20 сентября 1967 года, который позволяет составить модель образовательного процесса тех времен. Так, Тарелкину Г.В. – командиру Тюменского авиапредприятия предписывалось для проведения занятий УТЭ управления выделить помещение штурманской комнаты 246 авиаотряда на 1 месяц с 18.09.67г.; Ионову А.А. – и.о. командира УТ было разрешено привлекать приватных преподавателей для чтения лекций по: политической подготовки – Саргина А.А.; самолету АН-2 – Путинцева В.Д. и Меус В.А.; двигателю АШ-62ИР – Задыхина В.С.; электрооборудованию самолета Ли-2 – Дмитриева В.Е.; применению ГСМ – Тимкина В.М.; техническому обслуживанию материальной части – Рассохина и Агапова А.М.; характеристикам летных происшествий и предпосылок к ним, а так же обоснованию причин и мер предупреждения – Агапов А.М.. Все преподаватели были ознакомлены с нормативными документами по организации и проведению учебного процесса, они освобождались от основной работы согласно учебному расписанию в УТЭ с выплатой заработной платы[[579]](#footnote-579). В период с 13 сентября по 17 октября 1967 года у всех преподавателей комиссией ТУГА были приняты экзамены по конструкции и эксплуатации самолета Ли-2, его электроприборного оборудования и двигателя АШ 62 ИР[[580]](#footnote-580).

В первые годы работы УТЭ занятия со слушателями проводили, в основном, внештатные преподаватели из наиболее опытного командно-летного и инженерно-технического состава, допущенные к этой работе приказом начальника Тюменского управления ГА. Так, в приказе за май 1968 г., внештатными преподавателями определены около 30 специалистов аппарата Тюменского управления ГА и Тюменского обьединенного авиационного отряда. Первое время занятия проводились в штурманской комнате 259 летного отряда аэропорта «Плеханово» и в школе № 34 города Тюмени во второй половине дня - с 14 до 20 часов. В апреле 1968 г. приказом начальника Тюменского управления ГА в новом здании цеха спецоборудования авиационных ремонтных мастерских (Завод № 26 ГА) для УТЭ был выделен третий этаж. В помещениях этажа были оборудованы кабинеты для сотрудников УТЭ и пять учебных классов, в которых уже с 5 мая начались занятия со слушателями[[581]](#footnote-581).

Для размещения слушателей было выделено несколько комнат в гостинице аэропорта "Плеханово", - небольшом деревянном одноэтажном здании. В августе 1968 г. гостиница ,которой руководила Авдеева В.С. полностью была передана в УТЭ. В январе 1968 г. проводились первые курсы по подготовке инженерно-технического состава по эксплуатации спецоборудования вертолета Ми-8 и по подготовке бортпроводников. В марте 1968 г. были организованы первые курсы повышения квалификации пилотов самолета Ан-2. Проводились занятия по переучиванию бортмехаников вертолета Ми-4, по переучиванию инженерно-технического состава на вертолет Ми-8 и самолет Ан-2[[582]](#footnote-582).

В апреле 1968 г. планирование и организация учебных курсов были переданы командиру УТЭ. Приказом № 1 командира УТЭ был приказ о проведении курсов повышения квалификации пилотов самолета Ан-2 и вертолета Ми-4 по 22-х дневной программе. С этого времени проведение учебных курсов стало регулярным. Уже в первом учебном году было проведено 80 курсов с общим количеством слушателей 1060 человек. В 1968 году было проведено переосвидетельствование летного состава гражданской авиации. Для реализации этого мероприятия в УТЭ были также организованы курсы

Начиная с 1968 г. при УТЭ постоянно стала работать выездная комиссия по набору курсантов в средние, а затем и в высшие учебные заведения гражданской авиации. Вопросы подготовки кадров и повышение их квалификации были предметом их рассмотрения на различных совещаниях, партийных и комсомольских собраниях, заседаниях партхозактива и отчетах руководителей, в периодических публикациях, вновь созданной газеты «Авиатор Тюмени»[[583]](#footnote-583). При подведении итогов исполнения обязательств Тюменского УГА к 50-летию Октябрьской революции выявлено, что фактически было повышено в классе 47 пилотов (57 по плану), штурманов 8 (6); бортрадистов и бортмехаников 14 (13); авиатехников 16 (20); диспетчеров 6 (6); шоферов 12 (10); радиооператоров 3 (5); обучающихся в Вузах, техникумах, в школах рабочей молодежи 141 (128)[[584]](#footnote-584). В первые месяцы существования ТУГА были созданы: комиссия по отбору кандидатов поступающих в высшее авиационное училище и институты ГА; рабочие места и определены ответственные специалисты для организации производственных практик курсантов сотнями прибывающими из учебных заведений ГА; комиссии по проведению и принятию государственных экзаменов у выпускников авиационных технических училищ[[585]](#footnote-585). Необходимо было принять дополнительные меры по сокращению текучести кадров и повышению дисциплины. Всего за 1967 год было уволено 1104 авиаработника, что составляло 20% работающих. Основной причиной увольнений, в том числе 52 человек летного состава, 169 инженерно-технических работников было собственное желание и переводы в другие регионы из-за неустроенности и плохих бытовых условий. Работниками было совершено 1001 нарушение дисциплины, за не выполнение руководящих документов, прогулы, и появление на работе в нетрезвом виде, нарушение предполетного отдыха было уволено 58 человек[[586]](#footnote-586).

Подводя итоги первого учебного 1968-1969 года, начальник Тюменского управления ГА отметил большую организационную работу командира УТЭ **Трофимова Николая Николаевича** и его заместителя Слепцова Виктора Тимофеевича.Благодаря их инициативе, кроме плановых курсов, были организованы и проведены дополнительные курсы по переучиванию бортрадистов самолета Ли-2, по подготовке пилотов самолета Ан-2 для авиационно-химических работ в сельском хозяйстве, курсы повышения квалификации летчиков - наблюдателей Уральской базы охраны лесов от пожаров. Также был поощрен труд преподавателя Варлаховой О.Л. и бухгалтера Лебедевой Р.В., старшего инженера 246 летного отряда Агапова А.М., впоследствии – преподавателя.

Первый учебный год –был годом становления, ликвидации неустроенности, подготовки штатных преподавателей, развития материальной базы, формирования направления дальнейшей работы развития. Следующий учебный год показал, что коллектив УТЭ, пока еще малочисленный, стоит на правильном пути. Несмотря на ограниченные возможности имеющейся учебной базы, в 1969-1970 г. коллективом УТЭ было проведено 82 курса с общей численностью слушателей 1195 человек, был принят ряд мер для улучшения учебного процесса. В 1969 году в ТУГА рост количества руководящего состава инженеров и служащих составил 15 процентов, а рабочих кадров 12 процентов[[587]](#footnote-587).

Приказом Министра гражданской авиации в январе 1970 г. УТЭ была преобразована в учебно-тренировочный отряд № 19 (УТО-19)[[588]](#footnote-588). Это позволило увеличить штаты специалистов и облуживающего персонала. К 1970 году работа в ТУГА по количественному и качественному комплектованию кадров в основном была решена. Значительно возросла доля дипломированных специалистов. Так, в сравнении с 1968 годом в предприятиях управления увеличилось специалистов с высшим образованием на 70 человек и специалистов со средним специальным образованием 313 человек. За 1969 год на всех курсах прошли переподготовку сотни работников.

В 1970г. обучалось без отрыва от про­изводства в высших и средних специальных учебных заведениях 385 работников управления. В высшем авиационном училище училось 36 заочников, что было почти вдвое больше, чем в 1967 году. К моло­дым специалистам в авиапредприятиях относились с должным вниманием, они, - как правило, закреп­лялись за опытными работниками, быстро осваива­лись в коллективах и двигались на руководя­щие должности. В некоторых авиапредприятиях молодым специалистам, особенно семейным приходилось жить на частных квартирах, в общежитиях мест не хватало, мебелью, су­шилками и бытовыми комнатами они были не оборудо­ваны.Руководителям, политработникам, комсомольским организациям необходимо было посещать общежития, улучшать уют, уделять больше внимания и помощи тем, кто только начинал свою трудовую жизнь[[589]](#footnote-589).

Потребность в кадрах в ТУГА продолжала возрастать в связи с ростом геологоразведочных работ и открытием новых аэропортов. В газете Авиатор Тюмени за 1970 год постоянно уделялось внимание личностному фактору в работе и воспитанию авиационных специалистов. В четырех выпусках были размещены предложения по обучению авиаработников, разработанные управлением учебных заведениями Министерства гражданской авиации (МГА). Для получения высшего образования были рекомендованы Киевский и Рижский институты гражданской авиации а так же Новосибирский учебно-консультационный пункт КИИГА[[590]](#footnote-590). Иркутский филиал КИИГА[[591]](#footnote-591). Московский институт инженеров ГА[[592]](#footnote-592). Технические профессии можно было получить в авиационно-технических училищах: Омское, Егорьевское, Выборгское, Славянское. Иркутское, Кирсановское, Троицкое; училищах спецслужб: Криворожское, Рижское, Рыльское[[593]](#footnote-593)

Основным образовательным учреждением в Тюменском управлении гражданской авиации в эти годы продолжало оставаться УТО-19. В августе 1970 г. его возглавлял опытный пилот, выпускник Академии гражданской авиации **Краснов Владимир Степанович**, который вскоре был назначен заместителем начальника управления по летной работе. В ноябре 1970 г. командиром УТО-19 был назначен **Лизавин Владимир Федорович**. На первое января 1971 года в УТО трудилось 32 человека включая 5 инженеров и трех пилотов[[594]](#footnote-594).

Коллектив УТО-19 увеличивался. С 1972 года с целью совершенствования практических навыков для штатных преподавателей вводится стажировка. Одним из первых преподавателей из числа молодых специалистов в феврале 1972 г. в УТО–19 прибыл Капустин Владимир Андреевич-выпускник Рижского института инженеров ГА. Очень важным моментом в учебной работе стало формирование цикловых комиссий. Комиссии возглавили наиболее подготовленные преподаватели, обладающие большим производственным и педагогическим опытом. Первыми цикловыми комиссиями руководили Капустин В.А., Скалыга В.Г., Филимонова Н.М. С образованием цикловых комиссий заметно повысились качество и эффективность методической работы.

Приказом начальника Тюменского УГА № 50/Л от 3 июля 1974 года командиром УТО-19 был назначен **Петров Юрий Николаевич**. В числе первых в Аэрофлоте авиационные предприятия Тюменского управления начали освоение вертолета Ми-8; вертолеты поступали так быстро и в таком количестве, что Кременчугское летное училище не успевало готовить летный состав на этот тип ВС. В 1975 г., министерством гражданской авиации, УТО-19 было поручено проведение курсов переучивания летного состава на вертолет Ми-8.

К этому времени на территории аэропорта «Рощино» был построен новый современный комплекс УТО-19: учебный корпус со спортивным залом; гостиница; два здания для размещения комплексных тренажеров самолетов и вертолетов. Учебный корпус располагал 44 классами, библиотекой с читальным залом и актовым залом. Начался период активного, напряженного оснащения новой учебной базы. Возглавил эту работу вновь назначенный заместитель командира отряда по учебной подготовке Киреев Юрий Андреевич - полковник запаса, опытный педагог, много лет прослуживший начальником кафедры и заместителем начальника одного из высших военных училищ.

В 1976 г. на эксплуатацию в Тюменское управление ГА поступают новые грузовые самолеты Ил-76Т. Перед учебным заведением вновь поставлена задача – первыми организовать переучивание летного и инженерно-технического состава на эти воздушные суда.

Первые курсы переучивания летного состава были проведены в 1977 г., первыми слушателями были экипажи Тюменского управления ГА и Центрального управления международных воздушных линий ГА. В этом же году были проведены и первые курсы переучивания инженерно-технического персонала. В дальнейшем, на протяжении многих лет, курсы по переучиванию авиационных специалистов на самолет Ил-76Т проводились регулярно и неизменно получали высокую оценку руководства Тюменского управления и МГА.В период с 1977 г. по 1980 г. были сформированы полноценные цикловые комиссии, в полном объеме планировалась и выполнялась учебно-методическая работа.

Отдельно следует выделить работу по подготовке авиационных специалистов из местной молодежи через приемные комиссии учебных заведений на базе УТО 19 с использованием личного опыта автора мсследования в период работы в Тазовском и Таркосалинском авиапредприятии в период с 1976 по 1986 гг.

Тазовский аэропорт был создан 1943 году в Уральском управлении ГВФ. В 1976 году в Заполярном поселке проживало около 6 тысяч человек, было две школы, одна из которых интернат, для детей местной народности – ненцев, которых к первому сентября собирали по всей тундре с использованием вертолетной техники. Ежегодно одним из вопросов на заседании комитета комсомольской организации с участием руководства аэропорта была разработка плана мероприятий по работе с учащийся молодежью в шести школах Тазовского района для направления на учебу в учебные заведения ГА 15 – 20 абитуриентов. Сохранилась Почетная грамота окружного оргкомитета по смотру «Каждому молодому труженику – среднее образование», которой был награжден автор исследования в 1978 году, как председатель комиссии, содействия по обучению молодежи аэропорта Тазовский, за активное участие в проведении смотра и воспитание работающей молодежи.[[595]](#footnote-595)2

В этой работе наиболее активными были инженеры авиационно - технической базы: Бекмуханбетов М.Д., Карнацкий Ф.Ю., Синельников Н.Е., которые в дальнейшем составили руководящее ядро авиакомпании «ЮТэйр». Руководил клубом юных авиаторов Попов С.К. – главный инженер АТБ, так же как и автор исследования, но годом ранее (1975г.) закончивший Иркутский политехнический институт по специальности Эксплуатация самолетов и двигателей.[[596]](#footnote-596)3 Авиамодельным кружком в школе-интернате второй пилот А. Галузо и авиатехник В. Новицкий который в будущем стал одним из руководителей района.

Многие предложения комсомольской организации проводились приказом начальника аэропорта Карасева Ю.Н., затем Скорого А.Ф. с возложением исполнительных функций на отдел кадров и руководящий состав под общим руководством Шляпникова И.В. – заместителя начальника по политчасти.[[597]](#footnote-597)1  О проведенной работе все авиапредприятия ежеквартально информировали политотдел Тюменского управления и ежегодно в августе-сентябре отчитывались на совещаниях. Поступающим, оказывали помощь на подготовительных курсах, в подготовке документов, следовании в УТО - 19, в котором согласно приказу МГА работала зональная приемная. Заочники - северяне имели право сдавать экзамены в учебно-консультационных пунктах школ своих районов и направлять по почте документы в соответствующие училища по избранной профессии. Таким образом, поступали и обучались сотни жителей трудно доступных Северных регионов, в том числе в период с 1978 – 1982 год Хороших И.А. – техник по учету 389 летного отряда, обучалась в Ленинградском авиационном техническом училище ГА по специальности Техник технолог по организации авиационных перевозок (диплом ГТ-1 №209213 от 30 мая 1982 г. - авт.) [[598]](#footnote-598)2 Для повышения квалификации и переучивания на новую технику десятки авиаработников ежемесячно обучались в УТО – 19, а так же в учебных центрах других региональных управлений. Так в личном архиве исследователя хранится свидетельство об окончании курса переучивания инженерно-технического состава на самолет Як-40 при УТО-14 Красноярского УГА в период с 04. 01. 1977 г. по 16. 02. 1977 г.

При активном участии Шляпникова И.В., прибывшего в аэропорт из Ленинградской академии ГА, с должности заведующего лабораторией социологических исследований возросло количество летного и диспетчерского составов обучающихся на командном факультете академии. Первыми из них были Костылев А.Г.- флаг – штурман летного отряда, который в последующем защитил кандидатскую диссертацию и работает на руководящих должностях в академии, и Лялин А.Г. – командир звена вертолетов Ми-8, в 1983 году командный факультет так же закончил Зайцев Г.Н. – заместитель командира Салехардского Ямало-Ненецкого производственного объединения будущий директор Федеральной авиационной службы России.[[599]](#footnote-599)3

Десятки авиаработников заочно получали авиационное образование в высших учебных заведениях МГА. В г. Тюмени с 1 марта 1984 г. был организован Учебно-консультативный Центр Московского института ГА. Руководителям Уральского и Тюменского УГА было предписано направлять на учебу передовиков производства, а также не имеющих высшего специального образования, занимающих инженерные должности, создавать им условия для учебы[[600]](#footnote-600)

Еще более плодотворно профориентационная работа проводила в Таркосалинском объединенном отряде имеющем несколько приписных аэропортов и аэродромов в Пуровском районе, газовом и нефтяном крае где интенсивно использовалась вертолетная техника для обслуживания геофизических и геологоразведочных экспедиций. Во вновь созданные Таркосалинское, Новоуренгойское, Надымское, Каголымское предприятия в год поступало из учебных заведений по 50-100 молодых специалистов из учебных заведений МГА, при чем до 20% из них были выпускниками местных школ и не нуждались в создании дополнительных бытовых условий и строительстве общежитий, решение которых на Тюменском Севере в те годы было очень сложным [[601]](#footnote-601).

Использовались другие формы и методы профориентационной работы, в том числе рекомендованные методическим советом УУЗ МГА. По представлению начальника Тюменского УГА Ласкина Г.П. – выпускника Бугурусланского летного училища и командного факультета Академии Гражданской авиации[[602]](#footnote-602). В 1986 г. в ОЛАГА для обучения на факультет высших командных кадров по специальности: «Организатор авиационного производства» были направлены: Ильчик С.Г.- командир Таркосалинского ОАО и Хороших В.А. – его заместитель по политчасти[[603]](#footnote-603).

Приказом начальника Тюменского управления гражданской авиации № 12/Л от 27.02.86 г. командиром УТО-19 был назначен **Сельков Борис Васильевич**, который в авиацию пришел в 1953 году. Начинал с аэроклуба в городе Кирове. В Тюмень перевелся из Якутска в 1965 году командиром экипажа Ли-2. Вскоре переучился на Ан-24; большую часть жизни он на командной работе. Летал и на Як-40, и на Ил-76. С марта по октябрь 1990г. летал в Афганистане, был заместителем командира сводного отряда.

В конце 80-х и начале 90-х годов авиапредприятия Тюменского управления ГА успешно осваивали новый транспортный вертолет Ми-26Т. Как и прежде, перед учебным центром была поставлена задача: организовать переучивание сначала инженерно-технического, а затем и летного состава. Первые курсы по переучиванию инженерно-технического состава были проведены в 1988 году, а летного - в 1992 году[[604]](#footnote-604).

Приказом командира УТО-19 № 63/Л от 04.11.1987г. преподаватель Капустин Владимир Андреевич был переведен на должность заместителя командира по учебной подготовке. Приказом МГА № 66 от 29.07.88 г. учебно-тренировочные отряды были реорганизованы в учебно-тренировочные центры. УТО-19 стал называться УТЦ Тюменского УГА.

В 1992 году были проведены первые курсы для инженерно-технического и летного состава по переучиванию на вертолет Ми-8МТВ.

**1.5. Создание профессиональной элиты ГА**

**в Советских республиках.**

Гражданская авиация СССР с 30-х годов ХХ века имеет ведомственную систему подготовки кадров. Особенности ее развития в первую очередь зависели от: международной и оборонной значимости; стремительного развития авиационной техники, географической разбросанности и сменой мест базирования, частого освоения новейших профессий и централизованной ротации управленческих кадров.

В Уставе Киевского института инженеров гражданской авиации (КИИГА) было записано, что он находится в подчинении МГА и организован 25 августа 1933 г. постановлением СНК СССР № 1815 п.1 с целью: подготовки научно-педагогических кадров и повышения квалификации специалистов работавших в ГА СССР; распространения научных и политических знаний среди трудящихся; изучение вопросов связанных с использованием специалистов окончивших институт и повышения качества их подготовки по специальностям: 0618 – математические и счетно-печатающие устройства; 0621 – Техническая эксплуатация авиационных приборов и электрооборудования самолетов; 0706 – ТЭ авиационного радиооборудования; 1610 – ТЭ самолетов и двигателей. В структуре института состояло 6 факультетов и 37 кафедр; Московский филиал КИИ ГВФ по заочному отделению; Одиннадцать учебно-консультационных пунктов (УКП) расположенных городах: Киев, Якутск, Хабаровск, Иркутск, Новосибирск, Ташкент, Ростов на Дону, Алма-Ата, Москва (Внуково), Магадан, Минск, где оказывали помощь студентам заочного отделения.[[605]](#footnote-605)

После Великой Отечественной войны институт возобновил свою деятельность на базе деятельности Киевской школы технического состава ГВФ, которая под руководством **Подчасова П.Г.** – будущего начальника КИИ ГВФ продолжала свою деятельность до 20.07.1947 г. и обеспечивала финансирование института[[606]](#footnote-606). До середины 50-х годов КИИ ГВФ развивался слабыми темпами имея в своем составе механический факультет с несколькими сотнями студентов. Институт ощущал острую необходимость в квалифицированных кадрах и потребность в создании материально-технической базы. На воздушные линии Украины все активнее выходили самолеты нового поколения, начиналась эра реактивной техники. В период с 1954 г. по 1975 г. под непосредственным руководством **Голего** **Николая Лукича** в институте начались преобразования и он в 1964 году вошел в состав вновь организованного Министерства гражданской авиации и стал именоваться КИИ ГА. Возникли школы профессоров А.М. Пенькова, Т. Б. Бушты. Г. е. Пухова, А. И. Кухтенко, С. Н. Кожевников, А.М. Мхиторяна и других.В несколько раз выросло количество докторов и кандидатов наук. Мы имеем возможность по воспоминаниям Валерия Савельевича Терещенко – преподавателя Рыльского авиационного училища специальных служб восстановить перечень предметов необходимых для присвоения квалификации инженера-электрика по специальности «техническая эксплуатация авиационных приборов и электрооборудования самолётов».

в Киевском институте ГВФ согласно решения Государственной экзаменационной комиссии от 16. 02.1963 г. Всего был 41 оцениваемый и зачётный предмет и три практики (технологическая заводская, ремонтно-эксплуатационная и преддипломная). Отметим технические профильные предметы начиная с двадцатого:

- пилотажные приборы: авиагоризонты АГК-47УС, АГК-47Б, истребителя АГИ-1, бомбардировщика АГД-1, АГБ-2; указатели поворота УП-2, ЭУП-53, крена, скольжения, угла тангажа УУТ, ускорения (акселерометры) А-8, AM-10, положения закрылков УЗП-47, вертикальной скорости (вариометры) ВР-10, ВАР-ЗО-З и т.д.

- навигационные приборы: навигационный индикатор НИ-50БМ, навигационный визир АБ-52; указатель воздушной скорости УС-250, УС-450, комбинированный указатель скорости КУС-1200, указатель числа М (махметры) МА-095, МС-1; сигнализатор скоростного напора ССН-8; барометрические высотомеры ВД-10, ВД-17, ВД-20; указатель высоты и перепада давления УВПД-15, высотный сигнализатор ВС-46 и т.д.;

- авиакомпасы: магнитные компасы МК -..., КИ-11, КИ-12, КИ-13, дистанционные гиромагнитные компасы ДГМК-3, ДГМК-5, ДГМК-7,гирополукомпасы ГПК-46, ГПК-48, ГПК-52 + ВК-53, гироиндукционный компас ГИК-1, дистанционный индукционный компас ДИК-46, астрокомпас АК- 53П, дистанционные астрокомпасы бомбардировщика ДАК-Б, ДАК-ДБ-5...;

- вспомогательные приборы: термометры наружного воздуха ТНВ-15, ТНВ-45, термометры воздуха ТУЭ-48, ТВ-45, 2ТУЭ-11; расходомеры воздуха РВУ- 46У; приёмники воздушного давления ПВД-6М, времени (часы) АЧХО, АВР-М, АЧС-1, бортовой самописец K3-63 и т.д.;

- элементы автоматики и телемеханики (реле, контакторы, шаговые искатели, датчики, магнитные усилители, сельсины, магнесины, автосины);

- теория автоматического регулирования (ТАР);

- Автопилоты (АП-5, АП-6Е, АП-15, АП-28 и т.д.) и авиационные автоматические устройства (автоштурманы и навигационные координаторы) НК-46, гироплатформы, центральная гировертикаль - ЦГВ-3, бортовые системы управления БСУ-и т.д.);

Электрификация и электрооборудование самолётов:

- генераторы: постоянного тока ГС-12Т, ГСР-СТ-12000, ГСР-18000, переменного тока СГС-7.5Б, СГО-12, СГО-ЗОУ и стартёр-генераторы СТГ-1500, СТГ-3, СТГ-6М, СТГ-12ТМ и т.д.;

- преобразователи: МА-250, однофазные П0-4500, П0-1500, П0-750 (115 вольт, 400 герц), трёхфазные ПТ-1000, ПТ-600, ПТ-125, ПТ-70, ПАГ-1Ф (36 вольт, 400 герц), умформеры и т.д.;

- резервные источники: аккумуляторные батареи на 28 вольт постоянного тока - 12САМ-28, 12САМ-53, 12САМ-55 и т.д.;

- бортовые электрические сети постоянного тока на 27,5 вольт и переменного тока в 400 герц на 36 вольт и 115 вольт; минимально-дифференциальные реле системы электропитания для подключения батарей к сети постоянного тока; автоматы отключения потребителей, и разнообразные штепсельные разъёмы ШР и т.д.;

- серверные приводы и исполняющие механизмы систем управления самолётом;

- электрическое оборудование противообледенительных систем;

- электрическое оборудование противопожарных систем и систем пожарной сигнализации ССП-2А;

- светотехническое оборудование: аэронавигационные (левый (зелёный) и правый (красный) бортовой аэронавигационный огонь (БАНО), хвостовой (белый) аэронавигационный огонь (ХАНО)) и строевые огни, проблесковый аэронавигационный маяк; посадочные и рулёжные фары; внутреннее ночное (ультрафиолетовое) и дневное аварийное (белое) освещение кабин и освещение пассажирских салонов; плафоны для работы техсостава в ночное время в кабине экипажа, пассажирском салоне, багажном отсеке и отсеках шасси и т.д.;

- Основы самолётовождения (основы навигации, ортодромия, локсодромия и т.д., в том числе астронавигации);

Радиооборудование самолётов:

- радиосвязное: радиостанции связные СВ и КВ диапазона Р-800, Р-807, Р- 835, Р-837; командные УКВ диапазона РСИУ-3, РСИУ-4, РСИУ-5, Р-802; командно-резервные КВ диапазона РСБ-5 (приёмник УС-8), РСБ-70 (приёмник РПС); аварийные Р-861; самолётные переговорные устройства СПУ-2, СПУ-6, СПУ-7, СПУ-10 и т.д.;

- радионавигационное: радиовысотомеры малых высот РВ-2 (сигнализатор С-2В), РВ-4, РВ-5, больших высот РВ-10, РВ-25А, радиодальномеры СД-67, СРД- 1М, СРД-5М, радиополукомпас РПК-10, автоматические радиокомпасы АРК-5, АРК-9, АРК-10, АРК-11; радиоприёмники глиссадные ГРП-2 и маркерные МРП- 48, МРП-56; приёмоиндикаторы положения самолёта в гиперболической системе координат, прибор слепой посадки ПСП-48 «Материк», бортовая аппаратура системы посадки СП-50; доплеровский измеритель скорости и угла сноса ДИСС-1 и т.д.;

- радиотехническое: радиолокаторы курсового и бокового обзора, панорамные (РОЗ-1, РБП-3), радиолокационные бомбардировочные прицелы РБП-4 «Рубидий-ММ-2», Р-1Д «Рубин-1Д» и прицельная радиолокационная станция ПРС-1 «Аргон», ПСБН-М; самолётные радиолокационные запросчики СРЗО-2М, ответчики СРО-2П, СОД-57М; аппаратура радиоэлектронного противодействия СПС-1, СПС-2, станция оповещения об облучении СПО-2;

Электросветооборудование аэропортов:

- аэровокзала и пассажирских перронов со стоянками самолётов, а также командно-диспетчерских пунктов (КДП со связными и командными радиостанциями и оборудованием для управления ими);

- лётной зоны, лётного поля и мест стоянок самолётов: разъёмы аэродромных источников электропитания, рулёжные огни на рулёжных дорожках, огни подхода и приближения, входные огни, световые маяки, приводные радиомаяки (курсовые, глиссадные, маркерные) и оборудование для управления ими, световые горизонты, осевые огни взлётно-посадочной полосы и прожекторы для её освещения и др.

- аэротерритории (примыкающего к лётной зоне воздушного пространства): заградительные огни линейные ЗОЛ-2, станции дальнего и ближнего приводов и т.д.;

- аэродромных сооружений: ангаров, линейных эксплуатационно-ремонтных мастерских (ЛЭРМ), складов и гаражей;

-Техническая эксплуатация и ремонт электрооборудования самолётов и авиаприборов;

- Техника безопасности и противопожарная техника;

- Экономика, организация и планирование;

- Курсовой проект по электрическим машинам и трансформаторам;

- Курсовой проект по пилотажно-навигационным приборам;

- Курсовой проект по автопилотам и авиационным автоматическим устройствам;

- Курсовой проект по электрификации и электрооборудованию самолётов;

- Аэродромная ознакомительная практика I и II;

- Основы авиации;

- Основы радиотехники;

- Курсовой проект по технической механике;

- Теплотехники (с термодинамикой) и авиадвигатели: поршневые воздушного охлаждения: 9-цилиндровые однорядные АИ- 14В/Р/РФ (макс. 260-300 л.с.) для Ка-18, Як-12, Як-18 и Ан-14; 9-цилиндровые однорядные АШ-62ИР/М (макс. 1000 л. с.) для Ан-2; 14-цилиндровые двухрядные АШ-82В/ФН/Т (макс. 1850 л.с.) для Ми-4, Ил-12 и Ил-14; турбовинтовые АИ-20Д/К (с осевым 10-ступенчатым компрессором, кольцевой камерой сгорания с 10-ю горелками, 3-ступенчатой осевой турбиной и максимальной мощностью 4000 э.л.с.) для Ан-8, Ан-10, Ан-12 и Ил-18; турбореактивные АМ-ЗМ (с осевым компрессором и турбиной и тягой ~ 10.000 кгс.) для Ту-16 и Ту-104;

- Аэродинамика и конструкция самолётов: вертолёты: лёгкие грузопассажирские Ми-1 и Ка-18, средний грузопассажирский Ми-4;- лёгкие самолёты: многоцелевой Як-12, сельскохозяйственный и местных воздушных линий Ан-2, спортивный самолёт Як-18;- ближнемагистральные пассажирские самолёты: поршневые Ли-2, Ил-14;дальнемагистральные пассажирские самолёты: турбовинтовые 4- двигательные Ил-18 и Ан-10, турбореактивный 2-двигательный Ту-104;- военно-транспортные самолёты: турбовинтовые 2-двигательный Ан-8 и 4- двигательный Ан-12;- бомбардировщики: турбореактивные 2-двигательные средний Ил-28 и дальний Ту-16.

Пусть не смущает читателя не совсем логичная последовательность приведенного перечня дисциплин. Именно в такой последовательности они представлены в ведомости, прилагаемой к диплому.

Дисциплины по линии военной кафедры:

1. Военная подготовка;

2. Авиационное вооружение (ракеты, самолёты-снаряды, пусковые самолётные установки, бомбы и бомбосбрасыватели, самолётные артиллеристские установки HP-20, HP-23, НР-30);

3. Авиационное специальное оборудование (прицельное, кислородное, фотографическое); 4. Военный лагерь на авиабазе в течение месяца (перед преддипломной практикой, которая у нас проходила в Бориспольском и Внуковском аэропортах, примерно по месяцу).

Из всех перечисленных летательных аппаратов главное внимание было уделено конструкции и оборудованию Ту-104 и Ту-16 как основным самолётам в своём классе на то время, а также Ан-10, видимо, потому, что он был спроектирован и построен в Киеве и доступ к его материальной части и документации не представлял особых трудностей.

Вот с таким багажом знаний выпускали и распределили по всей территории Советского Союза молодых инженеров.[[607]](#footnote-607)

В этот период были построены и оборудованы необходимым оборудованием десятки объектов производственного и культурно-бытового назначения: 1959 г. – 32 квартирный жилой дом по улице Борщаговского – 195, 1960 г. - главный корпус № 1 площадью 18,6 тыс. кв. м. 24-квартирный жилой дом по улице Гарматной, 45; - дом ремонтно-строительного участка; 60-квартирный дом по улице Гарматной, 49. 1964 г. - учебно-лабораторный корпус № 2 площадью 6,1 тыс. кв. м. студенческие общежития №1, №3 и № 4., трансформаторная подстанция ТП 35/10 площадью 1,4 тыс. кв.м. и др.[[608]](#footnote-608) .

С 1967 г. большое внимание стали уделять социальной инфраструктуре построили детский сад на 140 мест площадью 932 кв.м. Это позволило снять острую проблему устройства детей студентов и сотрудников института в дошкольных учреждениях, студенческий клуб "Горобейчик"; студенческое общежитие № 2; корпус кафедры технической эксплуатации ЛА с котельной общей площадью 2,3 тыс. кв. м. корпус № 3 факультета радиоэлектронного оборудования площадью 12,9тыс.кв.м;   
 аудиторный корпус № 4 площадью 6,5 тыс. кв. м. студенческое общежитие № 6; 1969 г. - 65-квартирный жилой дом студенческое общежитие № 5; корпус № 5 для электротехнического факультета площадью 10,2 тыс. кв. м.;   
 - 60-квартирный жилой дом, корпус № 6 факультета автоматики и вычислительной техники площадью 4,1 тыс. кв. м.; 1971 г. - достроен и оборудован комплекс зданий, расположенный на территории института, выделенный решением Совета Министров для военного факультета (корпус № 7); введена в эксплуатацию студенческая столовая на 1000 мест с отдельным залом для профессорско-преподавательского состава, что позволило обеспечить горячим питанием студентов и сотрудников института во время большого перерыва; начато строительство актового зала на 1500 мест площадью 5,6 тыс. кв. м., с вводом его в эксплуатацию[[609]](#footnote-609) в 1974 г. - 63-квартирный жилой дом внешняя ограда территории института; спортивный комплекс с двумя залами площадью 2,6 тыс. кв. м. началось строительство учебно-экспериментальных мастерских площадью 2,8 тыс. кв. м.[[610]](#footnote-610) В 1972 г. был введен в действие библиотечный комплекс площадью 5,4 тыс. кв. м., в котором размещались четыре отдела, семь читальных залов, кабинет аудио и видео средств[[611]](#footnote-611).

К состоянию здоровья работников Аэрофлота предъявлялись особые требования. Поэтому в специально построенном корпусе площадью 3,4 тыс. кв. м., оснащенном современным медицинским оборудованием, расположили медико-санитарную службу института с поликлиникой на 600 посещений ежедневно и стационаром на 50 мест, с трехразовым бесплатным питанием. 1973 г. - студенческое общежитие № 7; спортивный лагерь на 986 мест; спортивный комплекс с залами для спортивных игр площадью 2 тыс. кв.м.; стадион с железобетонными трибунами на 5 тысяч мест; было начато строительство высотного корпуса № 8 с аудиторным блоком площадью 20 тыс.кв.м. с последующим вводом в 1976 году[[612]](#footnote-612).

Было начато строительство ангарного корпуса № 11, с введением его в эксплуатацию в 1977 году; Было начато строительство гаража с мастерскими, с введением их в эксплуатацию в 1976 году. В 1975 г. - 88-квартирный жилой дом для профессорско-преподавательского состава; первая очередь аэродинамического корпуса № 9 с аэродинамической трубой ТАД-1. Необходимо отметить, что до 1975 г. в институте практически отсутствовала очередь на получение жилья, хотя это проблема очень остро стояла в целом в городе Киеве. Наряду с комплектованием кадрового состава и строительством, ректор уделял значительное внимание реорганизации существующих и созданию новых структурных подразделений института, которые бы обеспечили на должном уровне научную и педагогическую работу.[[613]](#footnote-613) Для решения этих задач в период с 1960 г. по 1972 г. были созданы и укомплектованы профессорско-преподавательским составом новые факультеты, обеспечены необходимыми производственными площадями и оборудованием.[[614]](#footnote-614) В 1960 г. на базе заочного отделения был создан заочный факультет, в структуру которого вошли: Московский, Иркутский, Ростовский, Ташкентский филиалы и дополнительно к существующим пять учебно-консультативных центров в городах: Якутск, Алма-Ата, Магадан, Минск, Внуково.

В 1962 г. был организована факультет радиоэлектронного оборудования. В 1965 г. - факультет автоматики и вычислительной техники. В 1968 г. - факультет аэропортов. В 1971 p. - факультет авиационной наземной техники. В 1972 г. - факультет авиационных работ и перевозок; факультет повышения квалификации и переподготовки кадров.[[615]](#footnote-615) В Учебно-методической работе первоочередное внимание уделялось качеству подготовки специалистов. Обогащались содержание и методика проведения занятий. Создавались условия для повышения педагогического мастерства молодых преподавателей. Они изучали психологию, педагогику, ораторское мастерство, культуру лектора, получали навыки использования технических средств обучения и т.д.

Научно-исследовательская работа студентов также была важной составляющей процесса подготовки высококвалифицированных специалистов. В начале шестидесятых годов Аэрофлот имел соглашения о прямом воздушном сообщении с 33 государствами мира, в том числе регулярные полеты осуществлялись в столице 29 иностранных государств. Было подготовлено более 150 специалистов.[[616]](#footnote-616)

В 1959 году был создан редакционно-издательский отдел, куда вошли группа научно-технической информации и типография. Наличие собственной полиграфической базы позволило значительно увеличить выпуск учебнох посибий и научной литературы. В 1971-1975 гг. было издано 85 наименований учебников и учебных пособий, более 300 наименований методических разработок.[[617]](#footnote-617) С 1964 года возобновилось издание многотиражной газеты «Авиатор», в которой освещались основные вопросы жизни коллектива института.

В 1971 г. был создан научно-исследовательский сектор (НИС), который объединил научно-исследовательский отдел с другими научными подразделениями института. Как самостоятельное структурное подразделение в НИС входил отдел научно-технической информации и патентования. Его работа способствовала активизации научных исследований, систематизации и обобщению достижений отечественной и зарубежной науки и техники.[[618]](#footnote-618)

В 1972 г. был основан первый в СССР музей истории отечественной гражданской авиации, который торжественно открыл министр гражданской авиации СССР Бугаев Б.П.. Открытие способствовало расширению кругозора студентов, воспитанию их в лучших традициях Аэрофлота.[[619]](#footnote-619)   
В 1973 г. был создан международный отдел, функцией которого стала координация работы со студентами, аспирантами и стажерами института из 55 стран мира. Институт постепенно становился всемирно известным авиационным учебным центром. По приглашению ведущих авиационных учреждений для обмена опытом ректор неоднократно посещал Англию, Францию, Японию и другие страны. В свою очередь, зарубежные делегации стали частыми гостями института.[[620]](#footnote-620) Только в 1974-1975 гг. Институт посетили более 70 иностранных делегаций. Ансамбль стал лауреатом многих региональных и всесоюзных конкурсов художественной самодеятельности.[[621]](#footnote-621)

Завершение строительства институтского спортивного комплекса, значительно расширило возможности для дальнейшего повышения уровня спортивного мастерства и разностороннего физического воспитания студентов и сотрудников института. За этот период в институте было подготовлено 55 мастеров спорта, 592 кандидатов в мастера спорта.   
Студенческая команда по регби «Авиатор» выступала в первой лиге в 1974-1975 гг. и получила серебряные медали чемпионов страны. Парусная секция удачно выступала в соревнованиях самого высокого уровня, была одной из крупнейших парусных секций Украине.[[622]](#footnote-622)

Таким образом к 1975 голу Гражданская авиация СССР обеспечила в г. Киеве создание самого уникального за всю свою историю образовательного комплекса с целью подготовки элитных инженерных и управленческих кадров. Только за 18 послевоенных лет институт подготовил 3600 специалистов, а в 1965-1970 гг. их количество составляло 6074.[[623]](#footnote-623) Контингент студентов за период с 1955 г. по 1975 г. увеличился в 20 раз и составлял в общей сложности около 13000 человек[[624]](#footnote-624).

В 1966 году за успешное выполнение задания по подготовке и выпуску высококвалификованих инженеров и научных работников гражданской авиации, за разработку и внедрение в практику научно-исследовательских работ по авиационной технике, Киевский институт инженеров гражданской авиации был награжден орденом Трудового Красного знамени, еще год спустя институту был вручен Памятный флаг Министерства гражданской авиации СССР. В 1970 году институт получил Ленинскую юбилейную грамоту как лучший среди учебных заведений Министерства гражданской авиации.[[625]](#footnote-625)

В 1977 году Голего Н.Л. был назначен президентом Академии наук Украины Б.Е. Патоном на должность директора научно-технического центра Академии наук Украины. В ноябре 1975 г. ректором института назначается его выпускник, доктор технических наук, профессор О.Ф. Аксёнов, который до этого работал заместителем министра гражданской авиации СССР, деятельность которого с первых дней в новой должности была направлена на решение вопросов, связанных с дальнейшим развитием института.[[626]](#footnote-626)

**Александр Федотович Аксенов** родился 13 октября 1929 г. в селе Кротово Новосибирской области в семье сельского учителя. В 1937 г. поступил в школу, которую окончил в 1947г. Желание получить фундаментальные знания и овладеть сложной авиационной техникой привели в 1948 г. любознательного юноши в Киевский институт гражданского воздушного флота, на механический факультет. После окончания института в 1953 году Аксенов А.Ф., как один из лучших студентов, был оставлен для работы на должности ассистента кафедры технической эксплуатации, а впоследствии переведен на кафедру по ремонту самолетов и двигателей. В 1961 г. Аксенов А.Ф. назначается на должность проректора института по учебной работе.[[627]](#footnote-627)

Возглавив в 1975 г. Киевский институт инженеров гражданской авиации, Аксенов А.Ф. приблизил обучение к реальным потребностям предприятий гражданской авиации. Была отработана система практической подготовки на специализированных и комплексных тренажерах, а также на самолетах в Ульяновском центре гражданской авиации и в летных подразделениях во время тренировочных и рейсовых полетов. Более 500 выпускников этого факультета блестяще подтвердили на практике: фундаментально подготовленный специалист-авиатор ошибок не делает и нарушений летных правил не допускает. Институт продолжал укреплять свою учебно-лабораторную и материально-техническую базу для обеспечения потребностей учебного процесса и удовлетворения жилищных, бытовых потребностей. Было закончено строительство корпуса кафедры аэродинамики с уникальной аэродинамической трубой, радиополигон и спецавтополигон, введены в эксплуатацию корпус № 8, общежития № 8, 9, 10 на 2000 мест, дворец культуры на 1500 мест, экспериментальные мастерские, гараж на 110 автомобилей.[[628]](#footnote-628)

За короткий срок был осуществлен комплекс мероприятий по научной организации учебного процесса, отвечающий современным требованиям, постоянное повышение научной квалификации и педагогического мастерства преподавателей, овладение новейшими методиками преподавания, привлечение большого количества студентов к научной работе кафедр, хорошо организованная производственная практика - все это способствовало повышению их профессиональной подготовки. [[629]](#footnote-629) На посвящение в авиаторы всегда приглашали почетных гостей, среди которых были: генеральные конструкторы авиационной техники – O.K. Антонов, А.Н. Туполева, Г.В. Новожилов, А.М, Люлька, А.И. Микоян, летчики-космонавты П.Р. Попович, Ю.М. Глазков, В. Сарафанов, В.М. Жолобов, B.И. Рождественский, руководители Министерства гражданской авиации, ветераны войны и труда.[[630]](#footnote-630)

За активное участие в Третьем фестивале молодежи Украины, в общественно-политических мероприятиях республики, художественной самодеятельности и спортивные достижения, институт был награжден в 1978 г. Почетной Грамотой Президиума Верховного Совета Украины.[[631]](#footnote-631) Коллектив института в научно-исследовательской работе особое внимание уделял разработке проблем, непосредственно связанных с деятельностью отрасли. В институте выполнялось более 120 научно-исследовательских работ. Ведущие позиции в научно-исследовательской работе коллектива института удерживали научные школы академиков А.И. Кухтенко и Г.Е. Пухова, докторов наук, профессоров Т.М. Башти, БЛ. Костецкого, A.M. Пенькова, A.M. Мхитаряна, А.В. Карлашова, активно формировались новые научные направления, которые возглавляли О.Ф. Аксенов, А.Я. Алябьев, Л.Я. Лозицкий, В.Г. Денисов, А.А. Волков, В.А. Игнатов, Л.Я. Ильницкий, Л.Я. Нагорный, П.В. Назаренко, Ж.С. Черненко[[632]](#footnote-632).

На базе института проводились международные и общесоюзные симпозиумы и конференции. Ученые института защищают кандидатские и докторские диссертации, публиковали десятки монографий и сотни научных статей. Экономический эффект от внедрения разработок в народное хозяйство составлял сотни миллионов рублей. За значительный вклад в фундаментальную и прикладную науку О.Ф. Аксенов в 1976 г. избирается членом-корреспондентом Академии наук УССР, в 1989 г. он стал лауреатом премии Академии наук Украины имени И.Н. Францевича.[[633]](#footnote-633)

Среди учебных заведений гражданской авиации КИИГА по праву был лидером по подготовке авиационных специалистов для зарубежных стран. Только за 70-е годы в институте подготовлено более 700 специалистов для зарубежных стран. В 1980 г. в институте обучалось 664 студентов, аспирантов и стажеров из 55 стран мира.[[634]](#footnote-634)

Вклад Аксенова А.Ф. как ученого-исследователя, инженера и педагога в развитие гражданской авиации признал Совет Международной организации гражданской авиации, присудив в 1985 г. Аксенову А.Ф. наивысшую свою Премия имени Эдварда Уорнера с вручением Золотой памятной медали.[[635]](#footnote-635) Из отчета о работе за 1987 г. можно сделать вывод, что КИИ ГА был ведущим вузом Аэрофлота по всем показателям: работников – 3586, в том числе профессоров и докторов наук – 60, кандидатов науки доцентов – 115; студентов – 11664; выпускников – 1857, в том числе получивших диплом с отличием – 100; Объем выполненных хозрасчетных научно-исследовательских работ – 4189 тыс. руб., с экономическим эффектом 10856 тыс. руб.; авторских свидетельств – 70; медалей ВДНХ – 32; издано учебников, пособий и монографий – 60; научных статей в журналах – 374; количество студентов – членов НИРС – 4615, членов научных кружков по общественным наукам -493. Эффективность работы коллектива стала предпосылкой назначения в 1988 году, ректора и члена-корреспондента Академии наук УССР А.Ф. Аксенова заместителем министра гражданской авиации СССР[[636]](#footnote-636).

На коллегии МГА от 31. 05. 1990 г. Александр Федорович выступал с докладом и предложениями по повышению эффективности и качества работы научных организаций гражданской авиации на условиях хозрасчета и самофинансирования. Сделал анализ выполнения этой работы в учебных заведениях за два года работы на министерском уровне[[637]](#footnote-637). На должность ректора Киевского института инженеров гражданской авиации был избран на конкурсной основе доктор технических наук, профессор **Назаренко** **Павел Васильевич.** Онродился 2 мая 1928 г. в селе Вербы Запорожской области в крестьянской семье. После окончания с отличием техникума в 1949 г. он поступил учиться в Киевский институт гражданского воздушного флота на механический факультет. С 1956 г. до 1960 г. он работал в Киеве мастером цеха, инженером, старшим инженером-технологом технолого-конструкторского бюро при ЛЭРМ 86-го авиаотряда УГУЦПФ. С 1964 г. Назаренко П.В. работал на кафедрах авиационного материаловедения, технологии ремонта авиационной техники на должностях инженера, старшего преподавателя, доцента, профессора, в частности читал дисциплину «Авиационное материаловедение». В феврале 1982 г. П.В. Назаренко назначается на должность проректора института по научной работе, на которой он работает до 1988 года.

Начало 90-х годов внесло много изменений в жизни института, исходя из факта распада СССР. КИИГА, который готовил специалистов для всех регионов СССР и многих стран мира был подчинен МГА СССР, стал находиться в очень тяжелом положении, особенно в вопросах финансирования подготовки специалистов и подчинения.

В июне 1960-го года вышло Постановление Совета Министров СССР № 689 о расформировании **Рижского высшего инженерно-авиационного военного** **училища (РКВИАУ)** и организации на его базе гражданского ВУЗа - **Рижского института инженеров гражданского воздушного флота** (РИИ ГВФ) с передачей его в ведение Главного управления гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ). В 1964 году ГУ ГВФ было преобразовано в Министерство гражданской авиации (МГА), а ВУЗ стал называться институт инженеров гражданской авиации (РИИГА) **.** Первым ректором ВУЗа был назначен **Калинин Н. Г.**. Институт стал преемником старейшего авиационного заведения и продолжателем его традиций. Ему была передана практически в полном объеме вся материально-техническая, учебная и научная базы: учебные, хозяйственные и жилые здания и сооружения, как находящиеся в эксплуатации, так и строящиеся, лабораторное оборудование учебных и научных лабораторий. Переоформились на работу в РИИГВФ 198 человек постоянного состава и 620 слушателей старших курсов, которые и составили костяк нового ВУЗа.

Его особенностью стало то, что с первого года существования, набор студентов производился приемными комиссиями, расположенными по всему СССР. Так, в первом объявлении о наборе на первые курсы, вновь созданного Рижского института инженеров Гражданского Воздушного Флота, опубликованного в газете «Комсомольская правда» в июле 1960 года пункты набора были объявлены в городах: Хабаровск, Алма-Ата, Ташкент, Тбилиси, Свердловск, Баку, Красноярск, Ашхабад, Якутск, Ереван, Фрунзе, Сыктывкар, Сталинабад, Архангельск, Киев.

К этому времени существовал только один аналогичный ВУЗ - Киевский институт инженеров ГВФ, но он не удовлетворял, постоянно растущие в авиационных специалистах, потребности страны, и в первую очередь потребности Республик в собственных кадрах. Подобный принцип набора студентов в определенной степени позволял эти задачи решать, тем более, что национальные кадры при поступлении в ВУЗ имели существенные преимущества. В уставе утвержденном в 1965 г. сообщалось, что институт носил имя Ленинского комсомола и размещался в доме № 1 на улице Ломоносова. Структуру института составляли механический, электротехнический и радиотехнические факультеты, которые располагали 5 общими и 11, 8, 7 собственными кафедрами. Подготовка осуществлялась по востребованным аэрофлотом специальностям технической эксплуатации: самолетов и двигателей: авиационных приборов и электрооборудования самолетов; авиационного радиооборудования[[638]](#footnote-638) За время существования РИИГА выпустил свыше 25000 специалистов ГА, среди которых было свыше 600 представителей 80 стран Европы, Азии, Африки, Латинской Америки[[639]](#footnote-639).

Многие выпускники РИИГА стали знаменитыми в своих странах, занимая ответственные государственные посты, в науке, производстве, в гражданской авиации. Среди них: Ю. Коптев - руководитель Космического агентства России, гражданин Казахстана Т.А. Мусабаев – космонавт, начальник РЛГУ Г.С. Ханхалдов и др. Свыше 40 выпускников защитили докторские диссертации. Часть из них: В.А.Ходоковский, П.В. Кабашкин, В.А. Анисимов, В.З. Шестаков, Е.М. Хейфец и др., позднее стали академиками. Более подробно о первых годах становления и развития учебного заведения в новом качестве можно получить представление из книги «История Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации», изданной к 50-летнему юбилею в 1969 году. Организация же научных исследований в РИИГА представлена отдельно.

При реорганизации РКВИАУ на базе научно-исследовательских лабораторий инженерного факультета были созданы три лаборатории головного научно-исследовательского института гражданской авиации (Гос НИИ ГА): авиационных двигателей, прочностей и аэродинамических исследований, которые позднее получили статус его филиала. В мае 1963 г. вступила в строй одна из первых в МГА электронно-вычислительных машин «Минск-1». В 1967 г. был организован вычислительный центр факультета «Автоматики и вычислительной техники», который в 1972 г. выделился в отдельную самостоятельную единицу – Центральный научно-исследовательский институт автоматизированных систем управления гражданской авиации (ЦНИИ АСУ ГА)[[640]](#footnote-640).

О динамике развития научной работы можно судить по цифрам: в 1991 г. общий объем научных исследований в стоимостном исчислении составлял более 6,5 млн. руб. Среди других важнейших научных и практических работ следует выделить работу по строительству летательных аппаратов в конструкторском бюро института:

- 1965-1968 гг. - был создан аппарат с машущими крыльями;

- 1966-1971 гг. - создание и полеты автожира с двигателем М-11;

- 1972-1976 гг. - разработка и строительство летающей лодки РКИИГА-74 - обладателя золотой медали ВДНХ СССР за лучшую студенческую работу;

- 1976-1979 гг. - экспериментальный летательный аппарат ЭЛА-01, разработанный по заказу одного из конструкторских бюро;

- 1976-1990 гг. - были проведены работы по созданию семи аппаратов на воздушной подушке и более десяти дельтапланов, а также воссоздан полноразмерный макет самолетов «Илья Муромец» и Р-5. Гордостью института все годы был его музей с количеством экспонатов более 500 единиц и посещаемостью до 2,5 тысяч человек в год.[[641]](#footnote-641)

До настоящего времени малоизученной остается история развития средне – специальных учебных заведений ГВФ и их первых руководителей в 30-50 – е годы. На примере исследования деятельности **Якова Израилевича Рапопорта** – заместителя начальника Рыльского Училища специальных служб (РАУСС), который в 1943 - 1968 гг. возглавлял образовательный процесс в 8 вновь созданных авиационных школах и училищах в 5 Советских республиках Родился Я.И. Рапопорт 7 октября 1907 года в г. Хорол УССР. В 15 лет Яков начал трудовую деятельность в кустарной мастерской учеником сапожника, в 1925 г. избирался секретарем профсоюза «кожевников». В 1929 году призвался в Красную Армию. Служил в г. Киеве, младшим метеорологом в пятой авиабригаде. В 1931 году получил первое офицерское звание – младший лейтенант и после демобилизации поступил в Ленинградский институт инженеров ГВФ, где одновременно с учебой с 1933 г. стал работать начальником лекционного бюро. К концу обучения добился стипендии и окончил институт с дипломом первой степени по специальности инженера электрооборудования самолетов. С апреля 1937 по март 1939 гг. работал заместителем начальника 4-го Московского авиационного техникума спецслужб, затем в качестве повышения был переведен на должность ученого секретаря Научно-исследовательского института ГВФ.

На всех участках работы Яков Израилевич проявил себя грамотным и инициативным руководителем. В деятельность Научно-технического Совета НИИ сумел вовлечь специалистов из родственных организаций, организовал подготовку более 30 сотрудников к защите кандидатских диссертаций, руководил агитколлективом, успешно проводил научно-технические конференции[[642]](#footnote-642). По личной просьбе 03.09. 1941 г. он был направлен в Действующую армию: в ленинградскую авиагруппу на должность зам. начальника политотдела авиагруппы. В январе 1942 г. был переведен в Прибалтийскую авиагруппу комиссаром 4 эскадрильи 3 авиаполка ГВФ. Особенно ярко выразились организаторские способности Рапопорта при исполнении эскадрильей боевого задания фронта по Мало-Опуевской операции. Личный состав эскадрильи не считаясь ни с какими трудностями, несмотря на 30 мороз, доставил находящейся в окружении в исключительно трудных условиях десантной группе 28,5 т. продовольствия и боеприпасы, и эвакуировал из тыла противника 540 человек раненых. Части Красной Армии, благодаря своевременно полученной помощи, успешно выполнили свою боевую задачу и почти без потерь перешли на свою ,территорию. Работа эскадрильи была высоко оценена – свыше 70% всего личного состава было награждено орденами и медалями СССР. Рапопорт награжден орденом «Красная Звезда»[[643]](#footnote-643). Такая характеристика была дана перед его назначением с октября 1942 года – начальником политотдела первого отдельного авиаполка ГВФ с присвоением воинского звания - майор. В Великой Отечественной войне наступил перелом и командование ГВФ решило, что Я.И. Рапопорт нужнее для страны в качестве организатора новых авиационных школ [[644]](#footnote-644).

В Латвийском государственном архиве хранится историческая справка Рижского летно-технического училища ГА. Считаем необходимым довести ее содержание полностью: «Для подготовки технических кадров по обслуживанию летных подразделений ГВФ приказом начальника ГУ ГВФ при СНК СССР № 112 от 6 декабря 1940 года, организована 47 учебная а/э при узбекском управлении ГВФ с местом дислокации в г. Фрунзе Киргизской ССР. Приказом начальника ГУ ГВФ при СНК СССР от 2 марта 1943 года 47 учебная а/э была переименована в Фрунзенскую школу радиоспециалистов при Узбекском управлении ГВФ. Согласно приказу начальника школы №203 от 05.06.1944 года, школа стала именоваться Фрунзенской радиотехнической школой (ФАРШ) при Узбекском управлении ГВФ. Основания: письмо МГА №20/6-170 от 02.04.1944 г. С этого времени она стала подчиняться непосредственно ГУ ГВФ при СНК СССР.

На основании приказа начальника ГУ ГВФ №176 от 31 августа 1945 года, в соответствии с распоряжением СНК СССР №12856-Р от 28 августа 1945 года - ФАРШ ГВФ в период с 6 октября по 23 октября 1945 года была перебазирована в Ригу и получила наименование Рижская авиационная радиотехническая школа ГВФ при ГУ ГВФ. Приказом начальника ГУ ГВФ № 098 от 8 июля 1947 года, во исполнение постановления СМ СССР № 2243-616/С от 27 июля 1947 года Рижская АРШ ГВФ с 1 октября 1947 года была переименована в Рижское авиационное училище специальных служб ГВФ. ГВФ.[[645]](#footnote-645)3 Значительную роль в хронологии перечисленных событий играл Я. И. Рапопорт. В июле 1943 г. прямо с передовой он оказывается в глубоком тылу и приступает к созданию одной из первых авиационных школ. В этот период на школу была возложена задача по подготовке квалифицированных специалистов для ГВФ, а именно радиотехников и бортмехаников. Последний выпуск бортмехаников в ноябре 1946 года в связи с изменением профиля училища (до октября 1946 года школа являлась военной) началась планомерная подготовка радиотехников со средним обучением 2 года 6 месяцев». Из служебной характеристики начальника авиационной Радиотехнической школы ГВФ майора Рапопорт от 21.01. 1045 г. мы узнаем, что Яков Израилевич в ноябре 1944 г. был награжден вторым орденом «Красная звезда» и под его руководством школа улучшила свою работу, организованно окрепла и была способна готовить полноценные кадры радиоспециалистов. Начальник УУЗ – полковник Юков предупреждал его о повышении авторитета устранением недостатков в руководстве и личном поведении. Но достижение высоких результатов в работе аивиашколы требовали нестандартных поступков, порой выходящих за рамки законности. На партийной комиссии управления ГВФ 06.07. 1945 г. ему обьявили первое в его жизни взыскание за использование служебного положения, бездушность к людям, непартийное поведение в быту[[646]](#footnote-646).

Через пять месяцев ему была выдана новая характеристика: «Командует Фрунзенской школой 2 года, за это время в шко­ле улучшился порядок, учебный процесс и повысилось качество подготовки. политически устойчив, состояние здоровья хорошее. Энергичен, инициативен. В 1945 году имеет взыскание «выговор в приказе», за использование учебного самолета не по наз­начению - перевозка грузов, без надлежащего оформления с целью приобретения денег, которые использовал на нужды школы, с нарушением финансовой дисциплины. После этих событий Я. И. Рапопорту вручают медаль «За победу над Германией» и демобилизовывают из армии.[[647]](#footnote-647)

Но из исторической справки Рижского ЛТУ нам известно, что в этот период на высшем уровне принималось решение о перебазировании школы из Киргизской в Латвийскую ССР, что в октябре 1945 г. было успешно выполнено под руководством Я.И. Рапопорта. В этом решении о переезде определяющую роль сыграло присутствие в Риге мощной радиотехнической промышленности и более удачное место для развития школы в послевоенное время с новыми задачами. Первым руководителем Рижской авиационной радиотехнической школы ГВФ до сентября 1946 г. так же был Яков Израилевич Рапопорт - один из организаторов будущих новых радиотехнических школ, Криворожского и Рыльского авиационных училищ спецслужб[[648]](#footnote-648)1. В связи с образованием на базе авиашколы Рижского авиационного училища специальных служб ГВФ Я.И. Рапопорт в июне 1947 г. был переведен начальником штаба в Егорьевскую школу пилотов. Оказалось, что для 40-летнего ветерана ГВФ - Подмосковье было короткой передышкой. Якова Израилевича Аэрофлот направил организовывать Сырдарьинскую авиационную радиотехническую школу (САРШ) ГВФ, которая начала свою деятельность 10 октября 1947 года при следующих специфических условиях отсутствие штатного расписания, неукомплектованность административной хозяйственным и счетным персоналом[[649]](#footnote-649). Из архивного источника мы узнаем, что в это время подготовка авиационных радистов проводилась в двух школах: Арзамасской и Чимкентской (бывшей Сырдарьинской). На 1 декабря в них училось 306 человек, выпуск в 1948 году 240 человек, из них 152 направлены в ШВЛП и подразделения. Обе школы имели базу на 250 человек учащихся. Учебниками и учебными пособиями все школы были обеспечены недостаточно. Контингент летных и технических учебных заведений имел 57% по образованию 10 классов и 51% по партийности [[650]](#footnote-650)

Выполнению плана мешали трудности в работе, которые в этот период были общими для страны, это текучесть постоянного состава в Иркутской и Арзамасской школах младших специалистов, не доукомплектовано до 25% преподавательско-инструкторского состава в Сыр-Дарье, недостатка инженерно-технических работников в ШВЛП; ограниченность в жилых, служебных и учебных помещениях Киевского института, ВШЛП, Криворожского ЛУ, Сыр-Дарьской школы радистов, Троицкого ЛУ, Рижской 4-й школы спецслужб, Иркутской школы механиков [[651]](#footnote-651). Из партийной характеристики составленной в июле 1949 г. известно, что Я.И. Рапопорт – работая начальником Чимкентской школы авиационных радистов ГВФ с ноября месяца 1947 г. показал себя способным и опытным ра­ботником. В трудных условиях г. Сыр-Дарьи Узбекской ССР, почти при отсутствии кадров руководящего и преподавательского состава т. Рапопорт сумел сформировать школу, добиться хороших показателей в успе­ваемости курсантов первого набора, организованно провести пере­дислокацию школы на новое место базирования в г. Чимкент, а затем развернуть большую работу по освоению новой базы, методи­ческой подготовке и воспитанию кадров преподавательско-инструк­торского состава, по обеспечению борьбы за качество обучения и воспитания курсантов в последующих наборах.

В последующие три года инженер-полковник гражданской авиации успешно организовывает выполнение приказа ГУ ГВФ по повторной перебазировке школы авиационных радистов из г. Чимкента Казахской ССР в г. Олевск Украинской ССР. Но воспользоваться плодами своей нестандартной образовательной работы в 4 Союзных республиках Рапопорту не удалось и на этот раз. Предположительно у руководства ГВФ выработался стиль создания негативной обстановки вокруг руководителей с помощью их сослуживцев. Так начальник УУЗ ГВФ генерал майор В. И. Васильев в докладной от 26. 03. 1953 г. на имя начальника ГУ ГВФ маршала авиации С.Ф Жаворонкова сообщил о неоднократных предупреждениях и взысканиях вынесенных Я.И. Рапопорту – начальнику Олевской школы по жалобам работников[[652]](#footnote-652).

Эти события были описаны в марте 1953 г., а в апреле этого года Яков Израилевич уже трудился и передавал свой богатый опыт курсантам Криворожского авиационного училища специальных служб (КрАУСС). В 1951г. Арзамасская школа радистов со всем имуществом была перебазирована в г Кривой Рог и на базе бывшего летного училища вылетевшего в свою очередь в г. Бугуруслан было создано КрАУСС. Первым руководителем училища был Н.А. Овсиенко, который работал заместителем у Рапопорта, а затем сменил его на посту начальника Рижского авиационного училища специальных служб. По воспоминаниям Овсиенко мы знаем. Что: «Не успели мы еще как следует освоиться в своем новом качестве, как в июле 1952 года последовало новое указание из Москвы - нам надлежало принять к себе, продолжить обучение и обеспечить выпуск большой группы курсантов из Рижского авиаучилища ГВФ (РАУССа) Причем профиль их подготов­ки авиаприборное и электрооборудование самолетов - был для нас новым. Таким образом, теперь в Криворожском училище надо было готовить техников по радио, электро и приборному оборудованию самолетов. Имея редкую для того времени специальность и опыт руководящей работы Рапопорт был необходим учебному заведению для постановки учебной работы [[653]](#footnote-653).

Здесь он отработал семь лет, период становления училища завершился и от нового начальника КрАУССа Савченкова С.М прибывшего из Ульяновской школы высшей летной подготовки, получил следующую аттестацию: «начальник учебного отдела, обладает необходимым опытом административной и учебной работы и, при жела­нии мог работать лучше. Личная дисциплина не всегда одинаково высокая, мало занимается живой организаторской работой на циклах, На критику реагирует не всегда правильно, свои недостатки старается объяснить объективными причинами. В общественной жизни принимает активное участие, является членом партийного бюро училища[[654]](#footnote-654).

Исследователи уже видимо поняли особенность в работе ветерана – это его востребованность на новом, не известном для других участке работы. В приказе № 22/л. от 19.09. 1960 г. было зафиксировано: « Прибывшего из КРАУССа в мое распоряжение Я. И. Рапопорта с 30. 09. 1960 г. занести в списки и допустить к исполнению обязанностей заместителя начальника учебного отдела с окладом 1400 руб. Его уделом стало создание учебного процесса. в открытом 29. 08. 1960 г. в Рыльском авиационном училище спецслужб (РАУСС). Показательным примером эффективности этой работы можно считать его ведущую роль в организации и проведении первой в истории училища педагогической конференции, которая проходила с 10 по 12 мая 1962 г.[[655]](#footnote-655).

**Рижское авиационное училище спецслужб** берет свое начало с учебной радиотехнической эскадрильи, которая была создана в 1940 году, в ней проходили переподготовку радиотехники и бортрадисты аэрофлота, во время войны эскадрилью преобразовали в радиотехническую школу, несмотря на ограниченную материальную базу, она давала немало квалифицированных специалистов, только в 1943 г. было обучено 443 бортрадиста и 118 радиотехников. С октября 1945 г. базировалась в Риге, а вскоре на ее основе было создано авиационное училище специальных служб – РАУСС. К 1970 г. училище одно из первых в Аэрофлоте освоило лекционный метод преподавания, программирование, телевидение и другие технические средства. В 1968-1970 гг. преподавателями училища было написано 69 учебников. 278 методических разработок и около 120 макетов. Для улучшения практической подготовки были созданы многочисленные лаборатории, мастерские, комнаты технического творчества. Гордостью училища был радиополигон. Который располагал всеми видами всеми видами радиосредств самолетовождения, посадки, управления воздушным движением приближенным к реальным производственным условиям. **Овсиенко** **Николай Андреевич** - Начальник РАУССа вместе с педагогическим коллективом сделал многое чтобы еще в училище курсанты стали активными участниками. Все радиообьекты были привязаны к действующим аэропортам. Занятия с курсантами проводили инженеры и техники. За плечами которых были не только знания и профессиональное мастерство, но и опыт воспитательной работы. Работники и курсанты РАУССа по оценкам руководителей Латвийской ССР были примером организованности и дисциплины в республики. Молодежный строительный отряд был награжден Красным знаменем ЦК ЛКСМ Латвии и Министерства высшего и среднего образования республики. 110 курсантов училища выполнили объем восстановительных работ по ликвидации землетрясения в Киргизской ССР. Возглавляли отряд молодые преподаватели Б. Панфилов и В Мунгалов[[656]](#footnote-656). С 1971 года в училище приступили к подготовке диспетчеров. В стенах училища будущие специалисту получали также основательную штурманскую подготовку. С этой целью в учебном пруессе использовались специально оборудованные самолеты. Практические занятия в этих летающих лабораториях давали возможность курсантам уже в прцессе обучения по настоящему «почувствовать» небо, поближе познакомиться с работой экипажа на различных этапах полета[[657]](#footnote-657). До 1991 года Училище развивалось в общей системе УУЗ ГА.

**Криворожского авиатехнического училища** было решено создать на базе Рижского РАУСС ГВФ два училища. В Риге расширить подготовку радиотехников наземных служб - ЭРТОС, а подготовку авиатехников для инже­нерно-авиационной службы организовать на новой базе в Кривом Роге. 11 января 1951 года на базе Арзамасской школы авиарадистов ГВФ и Криворожского летного училища было создано Криворож­ское авиационное училище специальных служб ГВФ.

Новое учебное заведение было названо Криворожским авиа­ционным училищем специальных служб ГВФ (КРАУСС ГВФ). По­становление Совета Министров СССР № 92-40 объявлено приказом ГУГВФ №0202 от 12.07.1951 г.В 1955 году произошла смена руководства училища. Н.А. Овсиенко был назначен начальником РАУСС ГВФ. На его место в училище прибыл Степан Максимович Савченков из Ульяновской ШВЛП, где он работал начальником службы связи и радионавигации.

Первый набор - 122 курсан­та радиотехнической и приборной специальностей был произведен 01.09. 1951 г. В 1952 г. были доучены и выпущены курсанты АРТШ ГВФ радиооператоры. В 1952-53 учебном году был произведен набор и начато обучение четырех учебных групп курсантов КРАУСС ГВФ, по 2 группы радистов и прибористов. В июле 1952 года прибыли по переводу из Рижского авиаучи­лища спецслужб ГВФ 104 курсанта 3-го курса. В 1952 - 53 учебном году было завершено обучение и выпущены четыре группы курсантов-рижан. Начиная с 1953 - 54 учебного года был обеспечен целый цикл обучения на 1, 2 и 3 курсах - 12 учебных групп, и выпуск ежегодно по 2 группы техников каждой специальности. В 1952 г. на первый курс была набрана первая рота.

В сентябре 1952 года в училище было организовано заочное от­деление. Приняты первые 70 человек. С 16 октября 1952 года организованы курсы усовершенство­вания инженеров подразделений (КУИНЖ). В апреле 1954 года произведен первый выпуск курсантов (103 человека) криворожского набора. В апреле 1957 года - первый выпуск (24 человека) заочного отделения училища.

**Савченков** **Степан Максимович** руководил училищем с 1955 по 1972 год. После выхода на пенсию длительное время рабо­тал методистом учебного отдела и заочного отделения. Выходец из рабочей семьи. До войны окончил четвертый Московский авиационный техникум, где был комсоргом. Во время и после войны, работая в ШВЛП, прошел путь от радиотехника до начальника службы. В 1956 году заочно окончил факультет Всесоюзного заочного энергетического института связи. С самого начала проявил себя как сильная личность, как чело­век, который знает, что и как надо делать и был полон решимости для этого.

Основой изучаемой техники являлось спецоборудо­вание поршневых самолетов: Ли-2, Ил-12 и Ил-14. Начиная с 1957 года в училище разворачивается большая работа по рас­ширению, строительству и благоустройству базы. В 1958 году надстраиваются третьи этажи на 4-х домах, закла­дывается фундамент нового учебного корпуса, начинается строи­тельство спортивного комплекса. В 1958 году впервые увеличивается набор курсантов до 150 человек. В I960 году вводится новый 4-х этажный учебный корпус, ко­тельная, жилой дом; в 1961 году - лабораторный корпус, столовая. С 10.01 I960 г. в училище началась переподготовка за­рубежных авиационных специалистов. Первыми были авиаспециа­листы из ГДР и Болгарии. 23 февраля 1961 года для обучения в училище прибыла первая группа граждан Африки ( Республика Гана ). Выпуск группы состо­ялся 8 июля 1963 года. Несколько позже прошли обучение четыре группы граждан республики Мали.

В сентябре 1961 года набор курсантов увеличился до 320 че­ловек. В 1964 году открывается зимний клуб на 570 мест, в 1966 году - молодежный зал отдыха, в 1967 году - пятиэтажное общежи­тие для курсантов и санчасть. Это позволило увеличить набор до 500 человек. В результате усилий всего коллектива созданная учебная база училища обеспечила подготовку специалистов на самолеты Ту-104, Ил-18, Ан-10. В 1967- 68 гг. коллективом училища и, прежде всего, персоналом учебной АТБ было построено и оснащено новое техни­ческое здание на учебном аэродроме. Практические занятия прово­дились на действующем оборудовании самолетов Ан-2, Ил-14, Ан-10, Ан-24, Ту-104, Ил-18, Як-40, вертолетов Ми-4, Ми-8. В 1971-75 г.г. в Аэрофлоте началось внедрение и эксплуатация новых самолетов Ту-154, Ил-62, Ту-134 и др. В марте 1974 года в училище состоялся первый выпуск курсантов, прошедших на последнем кур­се специализацию по новым типам самолетов. Внедрение специали­зации позволило готовить выпускников для работы на самолетах Ту-154, Ту-134А наряду с ранее изучаемой техникой.

За первые 12 лет были возведены и оборудованы учебный и ла­бораторный корпуса, корпуса учебной АТБ и курсантских общежи­тий, построено 5 жилых домов для постоянного состава, стадион, столовая, спортзал, реконструирован клуб, построен танцевальный зал со стеклянным полом, детский сад, баня, котельная, гараж, над­строены третьи этажи на четырех старых корпусах, благоустроена и превращена в парк территория училища и жилых городков, построе­на база отдыха «Скала». Апогеем этой работы было вручение училищу в 1967 году на вечное хранение Знамени победителя в соревновании между 25 учеб­ными заведениями Аэрофлота в честь 50-летия Октября. Педагоги и курсанты училища накопили передовой опыт в создании оптимальных комплексов приспособлений и оборудования в учебных аудиториях. В том же направлении ос­ваивались реактивные самолеты второго поколения: Ту-134, Ту-154, Ил-62, Ил - 86, Ан-24, Ан-26, вертолеты[[658]](#footnote-658).

Это требовало не просто освоения новой техники, но и корен­ного изменения всей системы обучения, начиная с квалификацион­ных характеристик и учебных планов и заканчивая методикой про­ведения конкретного занятия. В этот период, наряду с техническим, зародилось и педагогическое творчество.[[659]](#footnote-659) Добиться подобных результатов преподавателям помогала сложная и кропотливая работа по изучению индивидуальных особенностей. Педагоги участвовали вместе с курсантами в техническом творчестве, физической культуре и спорте, проведении мероприятий в общежитиях, клубах, походах и т.д.[[660]](#footnote-660)

После Савченкова С. М. начальником училища был назначен **ГолякАнатолий Николаевич** - выпускник 1957 года, комсорг 2 роты. Карьера его была головокружительна: кур­сант-техник – зав. лаборатоторией - преподаватель - командир роты - зав. отделением - помощник - заместитель - начальник училища. И все это в считанные годы. Ему досталось хорошее наследство, которое он, как верный ученик, стремился укрепить и приумножить. И это ему удавалось. За короткое время его руководства с 1973 по 1979 год база училища получила дальнейшее развитие. Были построены и введены в строи жилой дом №6, оздоровительный комплекс с сауной, повторно реконструирован клуб, благоустроен жилой городок №2 , построен зимний сад, здание для технического и художественного творчества детей в городке №2.

В июне 1974 года было сдано в эксплуатацию пятиэтажное обще­житие курсантов на 400 мест. Набор в училище увеличен до 600 че­ловек. В 1975 году завершен большой комплекс работ по дальней­шему расширению и благоустройству базы училища: реконструиро­ваны столовая, зимний клуб; построены оздоровительный комплекс, оранжерея, стрелковый тир, смонтированы трибуны стадиона. В 1978 году открыт музей.

**Шачков****Вадим Алексеевич** прибыл из Омска, где работал замполитом в авиатехническом училище ГА. Руководил учи­лищем 20 лет с 1979 по 1999 год. Опытный политработник, хороший психолог, энергичный руководитель. По времени первая половина его карьеры совпала с концом истории СССР, а вторая - с началом истории независимой Украины. Обстановка этого периода наложила отпечаток на его деятельность, как и на деятельность всех других руководителей. Вадим Алексеевич продолжил разви­тие училища. За 7 лет были построены и сданы в эксплуатацию новый учебный корпус, второй спортивный зал, второе техническое здание на УАТБ, общежитие гостиничного типа, 72 - квартирный жилой дом. Поддерживались прогрессивные начинания. В 1982 году построены главный 4-х этажный учебный корпус, общежитие на 400 мест. В 1983 году построены новый детский сад, новый спортивный зал; оборудовано футбольное поле. В 1986 году при участии постоянного состава и кур­сантов на учебной АТБ было построено второе техническое здание, в котором размещены лаборатории ремонта аппаратуры, техниче­ские классы, мастерские. За период с 1951 г. по 1993 г. на военном цикле было подготовлено более тринадцати тысяч офицеров запаса. Согласно Постановлению Кабинета Министров Украины от 30 августа 1993 г. военный цикл был расформирован.

В 1989 году в КРАТУ ГА, как и в других учебных заведениях МГА, не был произведен набор в связи с «перепроизводством» кад­ров. Чувствовалось приближение грозы. В.А. Шачков и Н.П. Шульга активно способствовали заверше­нию педагогического эксперимента, созданию « организации работы творческой группы «Проблемно — алгоритмическая методика обуче­ния». Этот опыт получил положительную оценку Государственной инспекции MB и ССО СССР в 1981 году и был широко распростра­нен в учебных заведениях отрасли и региона. В 1989 году при активной поддержке В.А. Шачкова были соз­даны КПКП, на которых прошли переподготовку около 300 препо­давателей. В 1991 году училище было переименовано в авиационный технический колледж (КРАТК ГА). При­каз министра гражданской авиации от 12. 01. 1991 года. [[661]](#footnote-661)

В 1960 году Кировоградское высшее воен­ное авиационное училище лётчиков ВВС было расформировано и на его базе создано новое учебное заведение - **Кировоградская ШВЛП ГА**. Школа высшей лётной подготовки, созданная в Кировограде путём перепрофилирования военного училища, уверенно заняла лидирующие позиции в решении этой сложной задачи союз­ного значения. До этого учебное заведение такого типа в СССР функционировало только в Ульяновске (УШВЛП). На первых порах, перед Кировоградской ШВЛП ГА, была поставлена задача по переучиванию лётного состава на самолёт Ли-2.

Кировоградская ШВЛП ГА создана в связи с директивой Совета Министров СССР № 275-151 от 31 марта 1960 года и приказом начальника Главного Уп­равления гражданского воздушного флота № 343 от 28 июня 1960 года на основе авиаотряда Ли-2, переведённого из Краснокутского лётного училища, и значительной части личного состава 60 ВАУЛ ВВС. Такое сочетание оказалось исключительно плодотворным. Краснокутцы принесли с собой отработанный опыт лётной подготовки в услови­ях гражданской авиации. Бывшие военные авиа­торы, имея свой богатый опыт обучения лётных кадров для ВВС, внедрили в процесс подготовки военную выучку и дисциплину.

Решить проблему обеспечения стремитель­но возрастающей потребности гражданской авиа­ции в таких специалистах, как штурманы и дис­петчеры службы управления воздушным движе­нием удалось путём создания с 01. 01. 1971 г. на базе штурманского отделения и отделения диспетчеров службы движения Кировоградской ШВЛП - Кировоградского лётно-штурманского училища гражданской авиации. Это среднее специальное учебное заведение успешно функционировало с 1971 по 1986 год, подготовив и выпустив для Аэрофлота и ино­странных авиакомпаний 10678 авиаспециалистов. Дальнейшую подготовку штурманов и диспетче­ров службы управления воздушным движением продолжили осуществлять в Кировограде в со­ответствии с требованиями времени в уже функ­ционирующей высшей школе.

Приказом министра граж­данской авиации от 08.02. 1978 г. № 22, в соответствии с постановлением Совета Мини­стров СССР от 29.12.1977 г. № 1131, 01.03.1978 г. было создано **Кировоградское** Высшее лётное учили­ще гражданской авиации (КВЛУ ГА) и организо­ван факультет лётной эксплуатации (ФЛЭ).[[662]](#footnote-662) Личный состав КШВЛП влился в со­став КВЛУ ГА. В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 19.09.1974г. № 210-р курсантам было предоставлено бесплатное питание, форменное обмундирование и коммунальные услуги, стипендию как находящихся на полном государственном обеспечении.[[663]](#footnote-663) В служебной хронике сообщалось, что на 7 кафедрах нового учебного заведения 200 курсантов первого набора будут также заниматься научными исследованиями и вместе с пилотскими свидетельствами получат дипломы инженеров по эксплуатации реактивной техники[[664]](#footnote-664)

В 1982 году состоялся первый выпуск инжене­ров-пилотов, которых с нетерпением ожидали лёт­ные подразделения «Аэрофлота». Выпускники с красным дипломом были переучены на воздуш­ные суда 2-го класса.[[665]](#footnote-665)

В 1987 году вышел приказ ми­нистра гражданской авиации СССР № 295 от 29.12.87 г. «Об организа­ции первоначального обучения курсантов КВЛУ ГА на самолётах Л-410 УВП». Такое решение стало на тот момент прогрессивным шагом, беспрецедентным для мировой практики первоначальной подго­товки лётного состава. Внедряемое в практику обучение курсантов на двухдвигательном турбовинтовом самолёте позволяло резко расширить возможности выпускников КВЛУ ГА, открывало новые перспективы развития всей си­стемы авиационного образования. Специалисты КВЛУ ГА и Министерства гражданской авиации подготовили к реализации программу освоения выпускных самолётов Ту-134, Як-42, Ан-74, Ил-111 и т.д. Тогда же началась её постепенная реализация: на новые воздушные суда переучил­ся лётный и технический состав учебного заведения, начали удлинять взлётно-посадочную поло­су, приняли на баланс новые тренажёры и не­сколько десятков самолётов Л-410. Использовав­шиеся ранее для первоначального обучения более 100 самолётов Як-18т по представленным из Москвы (Министерство гражданской авиа­ции) адресам были переданы на Кубу, в Прибал­тику, в Россию, в аэроклубы, ДОСААФ и т.д.[[666]](#footnote-666)

Учебно-летная работа в этот период в объеме 32962 часов выполнялась тремя летными отрядами на самолетах: Ан-24, Ан-26, Як-18Т, Ан-2. Из них 17% с иностранными специалистами. Полеты осуществлялись на 6 аэродромах: Кировоград, М. Виска, Ротмистровка, Счастливое, Хмелевое, Шестаковка. А также в аэропортах управлений ГА. В 1987 г. училище выполнило 2 выпуска по специальности 1611 «Эксплуатация воздушного транспорта»:- инженеров-пилотов 90 чел., в том числе 23 Кубинцев; - инженеров – штурманов 179 чел.. в том числе 7 Кубинцев. В текущем году в училище прошли переподготовку 746 авиаспециалистов. В том числе 39 авиаспециалистов иностранных авиакомпаний из Ливии и 44 из социалистической республики Вьетнам. Кроме того, прошли тренировку 33 слушателя ОЛАГА[[667]](#footnote-667).

Учитывая, что в Кременчуге уже была развитая база для подготовки профессиональных летных кадров, ГУ ГВФ при Совете Министров СССР приняло решение организовать с 1 июля 1960 года **Кременчугское летное училище.** Этим же приказом начальник управления генерал-лейтенант авиации Е.Ф. Логинов назначил начальником Кременчугского летного училища ГВФ с 1964 года - Кременчугского летного училища гражданской авиации (КЛУГА) опытного рука и воспитателя летных кадров **Чернова** Н.В.. Когда началась Великая Отечественная война, он добровольно прошел обучение в Иркутской военно-авиационной школы механиков, а затем – в Иссык-Кульской военной летной школы, но на фронт не попал. После ее окончания пришлось работать в ней пилотом-инструктором. В мирное время М.В. Чернов прошел путь от командира эскадрильи до командира летного отряда, а после окончания Высшего авиационного училища в Ленинграде (впоследствии - Академия гражданской авиации) был назначен начальником Сасовского летного училища гражданского воздушного флота. Вскоре получил приказ возглавить Кременчугское летное училище. **Николай Васильевич** был человеком дела, принципиальным и достаточно жестким, но одновременно справедливым. На протяжении всей жизни он оставался скромным, полным юмора и оптимизма. После выхода на пенсию в 1975 году пилот первого класса, заслуженный летчик СССР Чернов продолжал обучать будущих авиаторов - преподавал теорию полетов. В распоряжение училища перешла вся материально-техническая база с инфраструктурой расформированной воинской части, в частности на аэродромах Великой Каховки, Глобино, Градыжска, Семеновки, Козельщины.

Учебно-летный отдел (УЛО) в 1961 году возглавил Лоза П.О., которого на этой ответственной должности в 1967 сменил Гугнин М.П. - Герой Советского Союза, отважный летчик-истребитель Великой Отечественной войны. Гугнин Николай Павлович за годы войны совершил 157 успешных боевых вылетов. В воздушных боях лично уничтожил 15 вражеских самолетов, а 4 самолета - в паре с ведущим пилотом. Награжден орденом Ленина, тремя орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й и II-й степеней, орденом Александра Невского, двумя орденами Красной Звезды и медалями.

Первый набор из 255 юношей состоялся 01.09.1960г., перед прошедшими строгий отбор и построенными в новой форме на плацу, выступил начальник Кременчугского летного училища Чернов Н.В.. Начались учебные будни. Кроме занятий по основной программе, курсанты должны были пройти специальный курс военной подготовки. Это давало им возможность после окончания училища вместе с удостоверением пилота 4-го класса получить военный билет офицера Военно-Воздушных Сил СССР. Для организации работы в этом направлении по приказу Министра обороны СССР в училище в 1960 году был организован военный цикл, а 7 учебных групп курсантов сводились в 3 учебные роты, которые объединялись в учебный батальон.

В течение первых трех лет училище продолжало развиваться и укомплектовываться летно-учебными подразделами, преподавательскими кадрами, пилотами-инструкторами, авиатехниками, авиамотористами. Быстро прошло время, и уже в августе 1961 первыми сдали экзамены и получили квалификацию второго пилота вертолета Ми-4 62 курсанта спецнабора, прибывшие в Кременчуг 1 октября 1960. Но главным для всего коллектива Кременчугского летного училища стал в 1963 году первый основной выпуск 245 вторых пилотов вертолета Ми-4. Среди тех, кто получил первые дипломы и свидетельства, отмечены 11 отличников учебы. Часть из них проявила желание остаться в училище работать на должностях пилотов-инструкторов.

В начале шестидесятых годов СССР по решению советского правительства становится лабораторией широкого применения авиации в сельском хозяйстве. С этой целью в 1964 году коллективу переименованного Кременчугского летного училища гражданской авиации (КЛУГА) было поручено начать подготовку пилотов многоцелевого самолета Ан-2. Этим и объясняется формирования четвертого и пятого авиаотрядов. Благодаря этому план приема курсантов вырос в полтора раза. В 1966 году был осуществлен первый выпуск 204-х вторых пилотов.

Именно на АН-2 первые шаги к большой авиации в КЛУГА сделали: командир корабля Ту-134 Герой Советского Союза Гардапхадзе А.Б., заслуженный работник транспорта Украины в ближайшем будущем начальник Кременчугского летного училища. Кондратенко П.С, женщины: командир самолета Як-40 Л.Л. Золотарева, командир самолета Ан-2 и Ан-24, мастер спорта СССР по пилотированию Колесникова Г.Г., командир пассажирского лайнера Грачева О.И. и многие другие.

В 1964 году были организованы цикловые комиссии, в том числе создана новая цикловая комиссия спецоборудования самолетов и вертолетов под руководством Гримова М.Т.. Количество вы преподавателем в УЛО в 1966 году уже достигло 48 человек. Штурманское обеспечение полетов было организовано на всех этапах их подготовки и выполнения. В 1975 году в связи с полным удовлетворением потребности в специалистах на АН-2 Кременчугское летное училище постепенно сократило, а в начале 80-х годов прекратило выпуск вторых пилотов на этот тип самолета. Это дало возможность руководству училища сконцентрировать внимание на подготовке вторых пилотов на вертолет Ми-8. Он превзошел своего предшественника Ми-4 с максимальной грузоподъемности в 2,5 раза, а по скорости почти в полтора раза. В это время летную практику курсантов в пяти авиаотрядах обеспечивали 11 эскадрилий, 31 авиазвено, общее количество летного состава, включая пилотов-инструкторов, командиров и заместителей отрядов, эскадрилий, звеньев, а также штурманов, бортмехаников-инструкторов, бортрадистов-инструкторов достигала 236 человек.

В течение этого же времени происходила смена руководящего состава Кременчугского летного училища. Начальником училища в 1975 году был назначен заслуженный пилот СССР **Конов Федор Дмитриевич.** Опытный производственник, быстро адаптировался к новой должности с присущей ему интуицией разглядел масштабы перспективного развития учебного заведения. Пилот первого класса, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Коннов Ф. Д. возглавлял учебные заведения 12 лет. За это время в училище произошло много позитивных изменений: продолжала наращиваться материально-техническая база, вырос контингент курсантов и слушателей, увеличивался и обновлялся парк вертолетов. И если в первой половине 70-х годов в составе шести цикловых комиссий НЛВ работало 29 преподавателя (без спеццикла и совместителей), то в 1986 году после реорганизации в составе 9-ти цикловых комиссии их насчитывалось уже 73. Одновременно до 45-ти увеличилось количество преподавателей из числа руководящего и летно-технического состава КЛУГА. В 1988 году заместителем начальника училища по учебной работе был назначен Ужахова А.К..

С момента открытия Кременчугского летного училища важным направлением в его деятельности была подготовка иностранных авиационных кадров, которые должны были эксплуатировать Советскую авиационную технику за рубежом. Уже в 1961 году в списки трех авиаотрядов были внесены первые иностранные курсанты - граждане братской Кубы. А затем в училище начали подготовку курсантов из Болгарии и Мали. В 1968 году здесь проходили курс обучения будущие авиаторы из 10-ти зарубежных стран. Ежегодно соответствующую подготовку в Кременчугском летном училище проходило до 200 иностранных граждан.

В связи с этим торжественным событием для курсантов и коллектива училища стал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 4 февраля 1983 года. В нем отмечалось: «За весомый вклад в подготовку высококвалифицированных летных кадров для гражданской авиации СССР и зарубежных стран, освоение новой авиационной техники Кременчугское летное училище наградить орденом Дружбы народов». А тем временем, контингент иностранных курсантов и стажеров в училище продолжал увеличиваться. Его численность в 1986 году стала самой высокой за всю историю училища - 479 человек (358 курсантов и 121 стажер). Бок о бок с пилотами-инструкторами - мужчинами осваивать желанную профессию курсантам КЛУГА помогали и представители слабого пола. Первой женщиной, которая в 1964 году приезжает в Кременчуг работать пилотом-инструктором на самолете ЯК-18А, была P.O. Орлова. Через три года в распоряжение летного училища были отправлены Л.А. Бугаева и М.Т. Князева, а в 1972 - О.И. Грачева

Культурно-массовая работа в училище существенно оживилась после возведения нового многоэтажного корпуса на центральной базе, где 2-й этаж занимали зрительный зал на 540 мест и помещения для организации работы художественных кружков. Наибольшей популярностью пользовались музыкально-литературный, хореографический, а также вокально-инструментальный ансамбли. Так, в 1975 году во время проведения фестиваля «курсантской звезды» одним из лучших был признан танцевальный коллектив первого авиаотряда под руководством Головенского В.В..

Министр гражданской авиации 23.06.1986г. издал приказ о подготовке личного состава КЛУГА для начала эксплуатации вертолета МИ-26Т, а в следующем году поручил переориентировать работу на подготовку инженеров-пилотов для нужд Аэрофлота. Это были тяжелый и самый большой в мире вертолет Ми-26, транспортный вертолет новой модификации Ми-8МТ (Ми-17) и многоцелевые Ка-26, Ка-32 и В-3 («Сокол»). Коренная перестройка деятельности учебного заведения была под силу только молодому, энергичному и опытному руководителю. Поэтому, в 1987 году на должность начальника Кременчугского летного училища Министерство выдвигает **Кондратенко** **Петр Сергеевич** -выпускника этого же заведения 1968 года, который уже зарекомендовал себя как опытный пилот и умелый воспитатель. После завершения учебы в Академии гражданской авиации Кондратенковернулся в родное училище и находился на различных командных должностях, пока не был назначен начальником Кременчугского летного училища. Как руководитель, Кондратенко П.С. сумел настроить коллектив и каждого работника на четкое выполнение своих обязанностей, благодаря чему авиационное учебное заведение по своим показателям стал одним из лучших в СССР. Его заслуги перед авиационной отраслью отмечены Почетной грамотой Президиума Верховного Совета СССР, званиями «Отличник Аэрофлота» и «Заслуженный работник транспорта Украины».

Коллегия Министерства гражданской авиации 23.07.1987г., на своем заседании, приняла постановление «О коренном улучшении качества подготовки летных и инженерных кадров в гражданской авиации». На ее основании которой 26. 03. 1988 г. Министр подписал приказ, согласно которому 01. 09.98 г. на базе Кременчугского летного училища была организована подготовка инженеров-механиков (пилотов) по специальности 1303 «Летная эксплуатация летательных аппаратов» соответственно по утвержденному Министерством высшего образования СССР учебному плану со сроком обучения 5 лет и 2 месяца. Этим приказом министерство также обязывало «организовать на базе Киевского института инженеров гражданской авиации, Бугурусланского и Кременчугского летных училищ набор 200 человек - курсантов».

Но после этого знаменательного события в училище произошло много неоднозначных событий. До 200 человек был сокращен прием курсанта по плану подготовки молодых специалистов и пилотов IV класса, а уже в следующем 1989 году он был приостановлен вообще. Это, конечно, отразилось на коллективе: пришлось расформировать еще один летный отряд, и соответственно освободить часть командного и летного состава.

А вместе с тем МГА продолжало дополнительно финансировать работы по дальнейшему расширению материально-технической базы училища: было начато строительство нового современного общежития для проживания 608 курсантов на углу улиц Красина и Победы, введен в эксплуатацию новый учебно-лабораторный корпус общей площадью 10340 квадратных метров. Училище получило 2 новых вертолета Ми-26 и 2 вертолета Ми-8.Таким образом, парк винтокрылых машин расширился до 225 единиц. Было также приобретено современное наземное оборудование, объекты радиолокации и связи, тренажер Ми-8, 9 единиц специальной автотехники. В Большой Каховки и Глобино продолжалось строительство двух гигантских ДОК-ангаров, построено и дополнительно оборудовано 14 стоянок для Ми-8 с рулевыми дорожками.

В начале 90-х годов началось значительное сокращение финансирования всех структур МГА. КЛУГА не стало исключением. Несмотря на то, что оно продолжало перевыполнять планы подготовки и переподготовки специалистов, постоянно занимая призовые места в соревнованиях с другими авиационными учебными заведениями, сначала было сокращено план приема, а вскоре на 350 человек уменьшено количество персонала.

И все же Кременчугское летное училище обеспечивало качественный выпуск специалистов. Характерно и то, что даже при таких условиях продолжительность учебных полетов не только не уменьшилась по сравнению с 1986 годом, но даже выросла на 5 часов и составила 35 часов. Училище продолжало реализацию важных программ своего развития. Именно тогда в учебный процесс начинала внедряться новая на то время персональная компьютерная техника, вводился в действие телецентр. Одновременно Кировоградцы прилагали много усилий для сохранения педагогичного и летно-технического персонала.

**Славянское авиационное техническое училище ГА** было создано в 1964 году. К 1983 году здесь обучали курсантов материальной части самолета Ан-2 и вертолета Ми-8, электроприборное оборудование разных типов самолетов, средства светотехнического обеспечения полетов и механизации в аэропортах. В Училище были прекрасно оборудованные классы для теоретических занятий, создана материальная база для практического обучения. Возведены благоустроенные общежития и спортивный комплекс[[668]](#footnote-668). Ежегодный прием курсантов составлял 690 чел по 4 специальностям (0579, 0616. 1623. 1628). На начало 1990 г. в училище состояло 2677 курсантов, принимая во внимание, что в 1989 г набора не было, весь прирост был связан с возвратом из армии. В течении предпоследнего года нахождения училища в МГА в училище находилось 1249 курсантов, из училища были: отчислены 513 курсантов по основной причине «нежелание учиться»; - 732 получили академический отпуск по призыву в армию; - 291 были выпущены из училища, причем 97.2% получили положительные аттестации на производстве[[669]](#footnote-669).

В МГА 12. 08. 1974 г. был издан приказ – об организации **Актюбинского высшего летного училища ГА**.[[670]](#footnote-670) Инициатива по созданию нового учебного заведения в Казахстане полностью принадлежала Борису Павловичу Бугаеву – родился в 1923 г., окончил с отличием сельскую школу в Черкасской области. В 1942 г. получил летную подготовку в Актюбинской учебной авиаэскадрилье (УАЭ). До октября 1943 г. был оставлен в УАЭ пилотом - инструктором для подготовки летных кадров фронту. Командиром УАЭ в этот период был П.Г. Подчасов с именем которого связано возобновление деятельности КИИ ГВФ в 1947г., а на базе УАЭ 04.10.1947 была организована Актюбинская школа авиамехаников.[[671]](#footnote-671) В составе частей ГВФ Бугаев участвовал на самолете По-2 в Великой Отечественной войне. В 1948 г. окончил школу высшей летной подготовки ГВФ, в 1966 г. командир отряда особого назначения окончил Высшее авиационное училище ГА, был назначен заместителем министра и стал Героем социалистического труда, в 1967 г. ему было присвоено звание Заслуженный пилот СССР. С 1970 по 1987 г. Борис Павлович работал министром ГА, в 1977г. стал главным маршалом авиации, В 1983 г. был награжден второй золотой звездой Героя Социалистического труда. Под его руководством гражданская авиация освоила реактивную технику и стала крупнейшим воздушным перевозчиком в мире.[[672]](#footnote-672) По воспоминаниям сослуживцев, Б.П. Бугаев в УАЭ был настоящим мастером, блестяще владевшим методикой летного обучения и поэтому Актюбинск для размещения ВЛУ ГА выбрали за степные просторы и большое количество ясных летных дней. В установленные сроки училище вошло в строй, стало успешно готовить инженеров пилотов, а его первый начальник **Митяшин** **Михаил Ильич** в феврале 1983 г. получил звание Героя Социалистического труда[[673]](#footnote-673). В 1991 г. училище оказалось за границей изменило свой профиль, сохранилась скупая информация о его деятельности, план набора курсантов в этот период составлял 225 человек[[674]](#footnote-674). В служебной хронике о начальном этапе сообщалось, что с 01. 09. 1975 г. училище готовило инженеров пилотов по специальности «эксплуатация воздушного транспорта» на 7 кафедрах: Марксизма-ленинизма, высшей математики, физики, иностранных языков, механики. Аэродинамики и динамики полета, физического воспитания[[675]](#footnote-675). Программа подготовки специалистов здесь была аналогична программе технического вуза, но выпускники дополнительно получали знания по организации летной работы, научному управлению производством, навыки использования вычеслительной техники. Впервые выпускников готовили для полетов инженерами – пилотами на реактивных Як – 40. Для этого была предусмотрена большая программа на учебных самолетах Ил – 18 и ЯК – 40 местных авиалиний[[676]](#footnote-676)

История создания **Минского государственного высшего авиационного колледжа** тесно связана с историей гражданской авиации страны, в 1960 - 1970 годы, когда на воздушные трассы Аэрофлота вышли такие современные реактивные и турбовинтовые самолеты, как Ту-124, Ту-134, Ту-154, Ту-144, Як-40, Ан-24, Ан-12, Ил-62, Ил-86, вертолеты Ми-6, Ми-8, Ми-10. Предложение Министерства гражданской авиации (МГА) об открытии в городе-герое Минске первого в республике авиационного учебного заведения было поддержано Правительством Белоруссии и Первым секретарем ЦК КПБ Петром Мироновичем Машеровым.

Министр гражданской авиации маршал авиации Бугаев Б.П. в письме Машерову П.М. от 17. 04.1974 г. № 34/4 «К вопросу об организации авиационного технического училища гражданской авиации в г. Минске» писал: «Министерство гражданской авиации выражает глубокую благодарность ЦК КПБ за активное содействие в создании авиационного училища в г. Минске.

После рассмотрения письма Министра гражданской авиации Бугаева Б.П. Совет Министров БССР издал распоряжение от 22 июля 1974 года № 515р следующего содержания:

«В связи с предложением Министерства гражданской авиации об организации в г. Минске авиационного технического училища:

- Министерству просвещения БССР передать Министерству гражданской авиации здания и сооружения Минского педучилища;

- Минскому горисполкому: закрепить за организуемым авиационным техническим училищем земельный участок для учебно-производственной базы и общежитий; выделить для прибывающих в авиационное техническое училище преподавателей и специалистов в течение 1975 года 24 квартиры, приняв от МГА соответствующие объемы капитальных вложений на жилищное строительство.

- Возложить проектирование объектов жилищно-гражданского строительства авиационного технического училища на Минскпроект».

И только после детального согласования этого важного вопроса с властями Белоруссии Министр гражданской авиации Бугаев Б.П. 09.08. 1974 г. подписал приказ № 154 «Об организации Минского авиационного технического училища гражданской авиации».

В официальной хронике Аэрофлота было сообщено, что 01. 10. 1974 г. Было организовано МАТУ ГА. Предполагалось, что начиная с 01. 09. 1975 г. училище должно было готовить техников – электриков по эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования, а также радиотехников по технической эксплуатации радиооборудования самолетов[[677]](#footnote-677). Приказом МГА от 30. 11.1974 года начальником Минского авиационного технического училища гражданской авиации назначается ветеран Аэрофлота, кандидат технических наук **Клименко Петр Павлович**. По согласованию из МГА в МАТУГА были переведены:

Пархимович Виктор Антонович (в декабре 1974 года с Минского авиаремонтного завода № 407 ГА – на должность заместителя начальника училища по наземным службам);

Зигун Анатолий Андреевич (в марте 1975 года из Рыльского авиационного технического училища гражданской авиации – на должность заместителя начальника училища по учебной работе);

Боричевский Михаил Григорьевич (в мае 1975 года из Минского объединенного авиаотряда БУГА – на должность заместителя начальника училища по политико-воспитательной работе);

Маслов Иван Антонович (в июне 1975 года из Омского летно-технического училища гражданской авиации – на должность старшего преподавателя, председателя цикловой комиссии радиотехнических дисциплин);

Ребрей Алексей Григорьевич (в августе 1975 года из Омского летно- технического училища гражданской авиации – на должность старшего преподавателя, председателя цикловой комиссии электротехнических дисциплин).

Для обучения курсантов училища по программам офицеров запаса приказом Министра высшего и среднего специального образования СССР от 5 августа 1975 года № 123 в Минском авиационном техническом училище гражданской авиации был создан военный цикл. К началу первого учебного года военный цикл состоял из четырех человек. Подготовка курсантов по программам офицеров запаса была предусмотрена по двум военно-учетным специальностям:

461203 «Эксплуатация и ремонт приборного, высотного оборудования и бортовых средств регистрации полетных данных самолетов, вертолетов и авиационных ракет»;

461300 «Эксплуатация и ремонт радиоэлектронного оборудования самолетов, вертолетов и авиационных ракет».

В период подготовки к первым учебным занятиям весь руководящий, преподавательский и инженерно-технический состав совместно с курсантами первого набора напряженно трудились на работах по оборудованию и оснащению учебных помещений в 3-этажном здании (ныне учебный корпус № 2), общежития, столовой и библиотеки (в нынешнем учебном корпусе № 3).

«Особенно активизировалась эта работа с началом учебных занятий. Многое сделанное в тот далекий период не потеряло своей актуальности и используется до настоящего времени.

Неоценимую и своевременную помощь училищу в первоначальный период его становления оказывали начальник УУЗ МГА Назаров А.И., начальники планово-экономического отдела и отдела подготовки кадров технического состава этого управления Иванова К. В. и Ефременков Ю.В., руководители Минского авиаремонтного завода № 407 ГА, Белорусского управления гражданской авиации и Минского объединенного авиаотряда БУГА, местные советские и партийные органы. Много внимания молодому учебному заведению уделялось также республиканской и союзной прессой.

Например, в статье «В твоих руках небо», опубликованной в газете «Чырвоная змена» от 07. 09.1975 г., корреспондент Н. Жалезновская писала: « 250 юношей с разных концов страны – из Узбекистана, Грузии, Азербайджана, Литвы, Латвии, России, Белоруссии и других республик получают у нас специальности техников-электриков по эксплуатации авиационных приборов и электрооборудования и радиотехников по технической эксплуатации радиооборудования самолетов. В Белоруссии это первое такое учебное заведение и третье в стране.

В следующей пятилетке намечается дальнейшее расширение его материально-технической базы, что позволит значительно увеличить контингент учащихся. Уже в 1978 году их будет около 800 человек. В октябре 1975 года произошло знаменательное событие – училищу было вручено Красное знамя.

В статье «Коллеги надежная рука» заместитель начальника училища по учебной работе Зигун А.А. - бывший начальник Рыльского АТК ГА писал: «Одна восточная мудрость гласит: «Молодость – не порок, его быстро исправляет время». Эти слова вспомнились мне, когда мы, преподаватели училища, впервые собрались вместе накануне начала учебного года. Это было сравнительно недавно. И все же за это небольшое время произошли большие, хорошие перемены. На том первом, памятном собрании перед всеми преподавателями стояло множество вопросов. И среди них один, основной – как лучше донести до курсантов свой запас знаний, тем более что не у всех был багаж опыта преподавания»

В 1976/77 учебном году продолжалось доукомплектование штатов училища кадрами руководящего, преподавательского и инженерно-технического состава. По согласованию с МГА 09. 02. 1976 г. из Криворожского авиационного технического училища гражданской авиации на должность заместителя начальника училища по учебно-производственной работе был переведен Русак Геннадий Максимович, в обязанности которого входило руководство работами по расширению и совершенствованию учебно-производственной базы практического обучения курсантов, организация технического творчества, проведение стажировок курсантов на предприятиях МГА, шефские связи училища с авиапредприятиями БУГА и Минским авиаремонтным заводом № 407 ГА.

В это же время из Криворожского авиационного технического училища гражданской авиации в училище на должность старшего преподавателя, председателя цикловой комиссии технической эксплуатации авиационного и радиоэлектронного оборудования самолетов прибыл Бондаренко М. И. У училища установились прочные шефские связи с коллективом Минского авиаремонтного завода № 407 ГА.

В заключаемых договорах о шефских связях предусматривалось также проведение в заводских цехах с курсантами 3-го курса двухнедельной технологической практики по ремонту электрорадиооборудования, приборов самолетов. параметрам, послеремонтного оформления технической документации.

Каждая практика на заводе заканчивалась сдачей курсантами зачета с выставлением дифференцированных оценок за полученные практические знания. решении всех вопросов по оказанию училищу шефской помощи всегда оказывали содействие директор Минского авиаремонтного завода № 407 ГА Ямов А.Г., начальник БУГА Глущенко Д. Г., командир Минского объединенного авиаотряда БУГА Заикин А. И., начальник авиационно-технической базы этого отряда Дробышевский Г.Г., главный инженер авиационной технической базы Пергаменцев Р.Б. и другие.

При осмотре учебной и учебно-производственной базы училища в 1977 году начальник Управления учебных заведений МГА Назаров А.И. дал высокую оценку этой лаборатории. Подобных примеров целенаправленной и результативной работы кружков технического творчества имелось достаточно много, благодаря чему в училище за сравнительно короткий срок было оборудовано и введено в строй свыше 20 лабораторий и кабинетов. В этот период интенсивно проводились работы по реконструкции под учебный процесс переданного училищу 4-этажного здания областного института усовершенствования педагогов, завершению строительства новой 2-этажной столовой на 1200 посадочных мест, началась подготовка к строительству 12-этажного курсантского общежития, которое было сдано в эксплуатацию в декабре 1980 года[[678]](#footnote-678).

Сооружение новых объектов осуществлялось под руководством заместителя начальника училища по наземным службам, кандидата технических наук Пархимовича В.А. аэропорту Минск-1, недалеко от стояночных мест правительственных самолетов, к одиноко стоявшему учебному самолету Ту-124 добавились переданные из БУГА училищу самолеты Як-40, Ан-24, Ан-2, на которых под руководством начальника учебного аэродрома Михасенко Г.Ф. начали проводиться практические занятия с курсантами 2-го и 3-го курсов.

В конце 1977 года из 221 выпускника первого набора закончили училище с отличием 43 курсанта, т.е. каждый пятый, в числе которых были ленинские стипендиаты. В марте 1978 года по согласованию с начальником БУГА Глущенко Д.Г. на окраине аэропорта Минск-1, возле Минского авиаремонтного завода № 407 ГА училищу был выделен земельный участок площадью 3 гектара под учебный аэродром.

После детального обсуждения проекта создания учебного аэродрома коллектив инженерно-технических работников приступил к его поэтапной практической реализации. После выполнения первоочередных работ на учебный аэродром были доставлены и установлены на стояночные места самолеты Ту-124, Як-40, Ан-24, Ан-2. Несколько позже к ним добавились переданные училищу самолеты Ан-24РВ, Ту-154Б, Ан-12, второй Ан-2. Параллельно велись работы по сооружению сборно-щитового домика для двух лабораторий контрольно-проверочной аппаратуры, технический класс, комната для технического состава.

В августе 1978 года в училище прошел четвертый набор курсантов, из которых были укомплектованы 4 учебные роты. Приказом УУЗ МГА 10. 09. 1981 года начальником Минского авиационного технического училища гражданской авиации был назначен бывший начальник БУГА, заслуженный пилот СССР, кандидат технических наук **Глущенко** **Дмитрий Григорьевич** под руководством которого продолжались работы по дальнейшему развитию училища до августа 1983 года. В октябре 1981 года на должность заместителя начальника училища по наземным службам и материально-техническому обеспечению был принят опытный хозяйственник Монич В.Г., который успешно трудился на этом важном участке работы до ноября 1988 года. Добрую память о себе оставил прибывший из Криворожского АТУ ГА в конце 1981 года на должность заведующего отделением авиационного оборудования Савченко Н.М.[[679]](#footnote-679)

Приказом Управления учебных заведений МГА от 29. 08. 1983 г. начальником Минского авиационного технического училища гражданской авиации был назначен **Сидорович Николай Андреевич**, который возглавлял коллектив учебного заведения более 16 лет. В 1984 году в торжественной обстановке был отмечен 10-летний юбилей первого в республике авиационного учебного заведения. В юбилейных торжествах приняли участие представители Управления учебных заведений МГА, местных партийных и советских органов, гости из родственных учебных заведений и авиапредприятий[[680]](#footnote-680).

Коллектив училища продолжал напряженно трудиться над решением задач по выходу на передовые позиции среди учебных заведений МГА как по качеству подготовки специалистов, так и по созданию современной учебно-лабораторной базы. В коллективе училища успешно трудились 15 участников Великой Отечественной войны, свыше 30 ветеранов труда. Под руководством совета ветеранов училища (председатель совета РУСАК Г.М.) проводилась целенаправленная работа по военно-патриотическому воспитанию молодежи, к которой привлекались работающие в училище участники Великой Отечественной войны и ветераны труда, офицеры военного цикла, а также поступившие на обучение после армейской службы курсанты – участники боевых действий в Афганистане.

Подавляющее большинство отзывов на выпускников училища после 3-летней их работы на авиапредприятиях были положительными. Около 50 процентов выпускников после окончания училища поступили на заочное отделение высших учебных заведений (КИИ ГА, РИИ ГА и другие) и получили высшее образование по своей специальности без отрыва от производства. Около 20 процентов выпускников заканчивали училище с отличием и заслуженно получали красные дипломы.

В этот период проводилась большая работа по дальнейшему благоустройству территории училища, обновлению ее наружного ограждения (1982 год), созданию стадиона и спортивных площадок, развертыванию строительства 2-этажного здания складских помещений и курсантской бани (1983 – 1984 годы), других важных объектов. К этому времени общий контингент курсантов возрос до 1300 человек (по 4 роты на каждом курсе). Практические занятия на учебном аэродроме в аэропорту Минск-1 приходилось проводить в две смены, сложной была и доставка туда курсантов на автотранспорте училища. Поэтому в начале 1984 года было принято решение о создании современной учебной АТБ и перебазировке туда имеющейся авиационной техники.

Перетранспортировка авиационной техники со старого учебного аэродрома, находящегося возле Минского авиаремонтного завода № 407 ГА в аэропорту Минск-1, на территорию училища осуществлялась под руководством заместителя начальника училища по учебно-производственной работе Г.М. Русака с марта по ноябрь 1985 года.

После окончания строительства одноэтажного здания учебной авиационно – технической базы в течение 1986 года были закончены все основные работы по оборудованию, оснащению контрольно-про-верочной аппаратурой и наглядными пособиями размещенных в этом здании лабораторий, технического класса, кабинетов и подсобных помещений.

Авторитет Минского авиационного технического училища был достаточно высок. Свыше 90 процентов учащихся проходили производственную стажировку на авиапредприятиях страны с оценками «хорошо» и «отлично В училище до сих пор ходят легенды о том, как перевозились на другой конец города многотонные крылатые махины…

С 1986 года в училище открывается подготовка по третьей специальности - 0618 «Техническая эксплуатация радиосредств самолетовождения и посадки». На должность старшего инженера – начальника учебного радиополигона 19. 08. 1986 г. был принят Щербаков Николай Николаевич (по переводу из Минского объединенного авиаотряда БУГА), под руководством которого в кратчайшие сроки был выполнен большой объем работ по созданию учебной базы эксплуатации радиотехнического оборудования и связи. В этом же году проводится сдача в эксплуатацию ангара для военного учебного аэродрома.

В 1986 году училищу Управлением учебных заведений МГА было присуждено 1-е место в социалистическом соревновании между средними учебными заведениями Министерства за достижение высоких показателей в обучении и воспитании курсантов, в создании современной учебно-материальной базы. В этот период училище при курсантском контингенте 1117 чел. располагало: учебной площадью 3030 кв. м. (2.7 кв.м. на 1 курсанта . при норме -8 кв. м.); жилой площадью 3920 кв.м. (3.5 кв. м. при норме 8 кв. м.). Было получено разрешение на строительство курсантского общежития и учебно-лабораторного корпуса[[681]](#footnote-681).

Вторая половина 80-х годов характерна, начавшимся в нашей стране процессом перестройки, которая не лучшим образом отразилась на всех сферах жизни и деятельности нашего общества, в том числе и учебных заведений. Если, например, ранее училище ежегодно заканчивали с отличием не менее 35-40 курсантов, то в 1987 году таких выпускников было только 2. Заметно стали ослабевать шефские связи училища с авиапредприятиями гражданской авиации, что привело к свертыванию целенаправленной работы курсантских кружков технического творчества, затрудняло проведение работ по дальнейшему совершенствованию учебно-материальной базы учебного заведения.

1 сентября 1988 года начальник учебного радиополигона Щербаков Н. Н. назначается заместителем начальника училища по учебной работе. В этот сложный во всех отношениях период руководству училища ценой больших усилий удалось продолжить его дальнейшее развитие. Качественные результаты подготовки авиаспециалистов начинают постепенно улучшаться. Уже в 1989 году училище с отличием закончили 14 курсантов. В училище продолжала проводиться целенаправленная работа по подготовке к открытию новых специальностей. С 1989 года было начато обучение по четвертой специальности – 2201 (специализация 03) «Техническая эксплуатация электронно-вычислительной техники и информационных систем».

В начале 90-х годов в связи с планируемым поступлением в эксплуатацию самолетов 4-го поколения (Ту-204, Ил-96 и Ил-114) возникла необходимость подготовки в училище авиаспециалистов более высокой квалификации. Поэтому в соответствии с приказом Министра гражданской авиации от 22 января 1991 года № 18 Минское авиационное техническое училище гражданской авиации преобразовывается в Минский авиационно-технический колледж[[682]](#footnote-682).

В День Воздушного Флота на Фрунзенском аэродроме состоялся первый выпуск планеристов-спортсменов планерной школы. Позднее был организован аэроклуб, с последующим обучением авиаторов ГВФ. В годы Великой Отечественной войны Фрунзенский аэроклуб становится центром по подготовке летных кадров. В первой группе выпускников были работавшие с первых дней во Фрунзенском аэропорту командиры самолетов Ил-18 Греховодов В. Я., Шимов С. С., Токмарев И. М., Командир Ил-14 Даниленко П.И., командиры вертолетных подразделений Букин А. В. и Кравченко И. П., диспетчер Крючков В.Ф., пилот-инспектор. Мащенко Н.П, авиатехник Плотникова Е.И..

На основании постановления Совнаркома СССР приказом начальника Главного управления ГВФ от 10 сентября 1945 г. во Фрунзе на базе санитарного звена было организовано самостоятельное авиационное подразделение, ставшее базой будущего Киргизского управления ГА и **Фрунзенского авиационно-технического училища гражданской авиации, которое** было создано в 1973 году с целью подготовки технических кадров для авиапредприятий среднеазиатского региона. Первоначально курсанты изучали здесь только АН-2, но с 1980 года в учебных программах появился реактивный ЯК-40. Готовые к этому событию преподаватели, инструкторы, курсанты сообща преобразовали классы, изготовили учебные стенды, макеты. Преподаватели и курсанты непрерывно совершенствовали учебное оборудование и стенды шести технических кружках. Во всей Киргизии был известен духовой оркестр будущих авиатехников. На республиканском смотре – конкурсе он занимал первые места. Вместе с представителями СССР в училище обучались юноши из социалистических и развивающихся стран.[[683]](#footnote-683)

Для примера следует привести учебную практику обучения и профессионального становления в различных регионах СССР случайно встреченных автором пилотов и их рассказов: - В 40 - летней деятельности А.В. Семенчука – бывшего командира самолета Ил-86, воспоминания которого были записаны автором исследования. Родился в 1940 г., Победу над фашизмом встретил в Германии, десятилетку закончил в 1958 г. на Украине в г. Запорожье, занимался в аэроклубе совершая полеты на самолете Як-18, планерах, прыжках с парашютом. По направлению от военкомата в 1959 г. завершил подготовку на самолете Як-18а в Каменской военной авиационной школе первичного обучения Пензенской области с получением права на ускоренное обучение в Сызранском военном авиационном училище с получением звания младший лейтенант и диплом по специальности «Эксплуатация и боевое использование самолетов», в конкретном случае это был Миг-15.

После сокращения численности армии в 1961 г. Анатолию, как и тысячам других молодым пилотам, пришлось осваивать гражданские профессии. Поступление на эксплуатационный факультет Куйбышевского авиационного института не повлияло на желание летать и студент становится с января по декабрь 1962 г. курсантом по переучиванию на самолет Ан-2 с последующим распределением в 135 летный отряд Киренского ОАО Восточно-Сибирского управления ГВФ. В 1964 г. через Учебно-консультативный пункт г. Усть-Кут Иркутской области поступил на заочное обучение в Новосибирский институт инженеров железнодорожного транспорта. В Краснодарском ОАО Северокавказского управления ГА стал специалистом по авиахимработам и командиром Ан-2. В 1967 г. возвратился в Иркутск и для получения высшего авиационного образования перевелся на командный факультет Ленинградского ВАУ ГА. Для получения специальности «инженер-пилот» студентам предоставлялась возможность два первых курса проходить обучение сдавать сессии в Иркутском филиале КИИГА. Академию закончил в 1974 г., в этот же период прошел трехмесячные курсы по переучиванию на самолет Ил-14 в Кировоградской и на самолетТу-104 в Ульяновской школах высшей летной подготовки. В 1977 г. стал командиром Ту-104 Иркутского ОАО. В 1981 г. был приглашен на работу во Внуковское производственное обьединение ГА. В 1987 г. прошел переучивание на самолет Ил-86 и через три года стал командиром ВС. До 2001 г. выхода на пенсию в возрасте 61 год три раза проходил переподготовку на курсах в Внуковском УТО. Анатолий Васильевич безаварийно совершил 21000 часов налета на всех освоенных типа самолетов.

- Азаров Николай Евгеньевич родился в 1936г. в деревне Никулино Смоленской области. В 1952-1954г. учился в Симферопольском ремесленном училище на железнодорожного мастера. По мобилизации был направлен в г Красноярск, где закончил школу рабочей молодежи и аэроклуб. В 1955г.поступил в Сибирское военное училище летчиков истребителей, которое вело свое происхождение от Качинского училища. До сокращения служил в г. Канске Сибирского военного округа. Далее работа на железной дороге в г. Мурманске, от аэропорта был направлен в Кировоградскую ШВЛП. В 1963г. стал пилотом самолета Ли-2 в г. Новосибирск, В Ульяновской ШВЛП переучился на самолет Ил-18 и был переведен аэропорт Толмачева ЗСУ ГА. В 1976г. по программе подготовки к Олимпийским играм был переведен в Домодедовское авиапредприятие. В 1978г. в Ульяновской ШВЛП переучился на самолет Ту-154 и перешел на работу во Внуковское авиапредприятие. До выхода на пенсию в 1996г. работал командиром и ежегодно проходил обучение в УТО - 21 на различные модификации самолета Ту–154.

В исследовании мы приводим пример нестандартного поступления в летное училище Н.И. Пшеничного – бывшего заместителя Рыльского АТК по воспитательной работе. Николай Иванович родился 27.05 1957 г. в деревне Худяковка Глушковского района Курской обл. С 26.07.1974 г. по 18.08 1975г.был учеником токаря, строгальщиком Сумского насосного завода. Одновременно занимался в Сумском аэроклубе. С 09.12.1975 г. слесарь Сумского машиностроительного завода. В 1975 г. был призван на учебу в качестве курсанта авиационного центра, где проходил летную подготовку на вертолете Ми-1. После его окончания был направлен в г. Богодухов, для летной подготовки на вертолетах Ми-4. В октябре 1976 г. после его окончания ему было присвоено офицерское звание. В декабре 1976 г. поступил для учебы в Кременчугское Летное училище ГА. С 12.07.1977 г. по 1978 г. учился в КрЛУ по специальности летная эксплуатация вертолетов. 21.08.1978 г. был принят на должность второго пилота вертолета Ми – 8 Билибинского ОАО ( пр. К ОАО № 79). Имел к этому времени налет 87 час. 37 мн.: - 60 час. 05 мн. на Ми-1 и 27 час. 32 мн на Ми-4. До увольнения 15.12.1993 г. работал: с 21.09 1982 – командиром Ми – 8. (пр. НУ № 388); с 16. 05. 1986 – старшим пилотом – инструктором 316 ЛО (пр. К ОАО № 188) ; с 30.12 1987 г. заместителем командира 7 ЛО по политчасти ( приказ К ОАО № 469). С 01.10. 1988 г. вернулся на работу по основной профессии командиром – инструктор вертолета Ми - 8 , с 07.07 1989 г.- командир звена, с 31. 12.1991г. – командир эскадрильи вертолетов Ми-8 того же летного отряда. Более 8000 часов налетал в небе Арктики. Уволился по достижению летного пенсионного стажа и в связи с переездом в Курскую область, где некоторое время был заместителем директора Рыльского авиаколледжа по воспитательной работе[[684]](#footnote-684). Таким образом мы видим, что после сельской школы молодой рабочий стал заниматься спортом в Добровольном обществе содействия армии и флоту, затем осваивал летную специальность в учебном центре Министерства обороны, что позволило младшему лейтенанту пере зачесть часть предметов, по сокращенной программе закончить летное училище гражданской авиации и успешно продвигаться по избранной специальности. Но не всем поступающим это позволяло делать здоровье. Лицам, подавшим заявление на обучение летной специальности или УВД, но признанными негодными по результатам медицин­ского освидетельствования, проверки физической подготовки или профессионально-психологического отбора, разрешалось поступать на технические специальности. Абитуриентам, не поступившим в летные училища по конкурсному отбору, не раз­решалось участвовать в конкурсе поступавших в институты и авиа­технические училища.

**Глава 2. Продолжение традиций школы Гражданской авиации на постсоветском пространстве.**

**2.1 Формирование стратегии перехода к международным стандартам в подготовке авиационного персонала России**.

Распад СССР, образование самостоятельного Российского государства, смена модели общественного развития предопределили качественно иные условия дальнейшего реформирования российской школы уже в качестве самостоятельной национально-государственной системы. В соответствии с курсом на рыночную трансформацию всех общественных отношений были разработаны и приняты новые законы, программы развития профессионального образования и науки, иные нормативные документы, которые в целом были адекватны мировым тенденциям и новым потребностям развития российского общества. На этапе 90-х гг. XX в. система профессионального образования испытала на себе также воздействие политики радикальной «шоковой терапии», что привело к значительному ухудшению её материально-технической и финансовой обеспеченности, материального положения профессорско-преподавательских кадров, снижению качества и престижа преподавания.

Положение в гражданской авиации также ухудшилось, произошла ее коммерциализация и раздробление в отдельные формы, от централизованного управления все предприятия и учреждения переходили к самостоятельности и инициативе. Подготовка авиационных специалистов осуществлялась в 3 выс­ших и 11 средних профессиональных учебных заведениях, в том числе в 8 авиатехнических колледжах и 3-х летных училищах по 30 специальностям и специализациям. Переподготовка и повышение квалификации авиаспециалистов производилась в Институте повышения квалификации и факультетах по­вышения квалификации при Академии ГА, Ульяновском ВАУ и средних профессиональных учебных заведениях ГА. В этот период требовалось сохранять и развивать ограниченную российским воздушным пространством советскую систему подготовки кадров.

Эта задача встала перед видоизмененным составом ведомственных структур Россавиации. В соответствии с постановлением Кабинета Министров СССР от 16.07.91 № 481 "Вопросы центрального аппарата министерств и других органов государственного управления СССР" и в связи с изменением организационной структуры МГА были назначены: **Полежаев** **Георгий Иванович** заместителем начальника Главного управления кадров и учебных заведений Министерства гражданской авиации СССР; **Тихонов** **Николай Александрович** заместителем начальника Главного управления кадров и учебных заведений Министерства гражданской авиации СССР; **Соцюк** **Владимир Федорович** заместителем началь­ника Главного управления кадров и учебных заведений - начальником сектора по работе с личным составом Министерства гражданской авиа­ции СССР; **Шустов** Виталий Петрович начальником сектора подготовки, распределения и повышения квалификации летного и диспетчерского персонала Главного управления кадров и учебных заведении Министерства гражданской авиации. В реформировании профессионального образования с 1992 г. большое значение занимали сотрудники отдела кадровой политики ДВТ **Пивоваров** Н. И. и **Ефременков** Ю. В.. Под их руководством были разработаны учредительные документы учебных заведений для существования в рыночных условиях. В частности деятельность колледжей, как юридических лиц была направлена на:

- удовлетворение потребности Росавиации в квалифицированных кадрах, в том числе с повышенным уровнем квалификации;

- формирование у обучающихся гражданской позиции и трудолюбия, развития ответственности, самостоятельности и творческой активности;

Колледжи могли вести предпринимательскую деятельность:

- оказание культурно – просветительных, спортивно – оздоровительных, типографских и медико-стоматологических услуг;

- сдача в аренду основных фондов и имущества колледжа;

- разработка и реализация учебно-методической литературы;

- оказание юридическим и физическим лицам платных услуг по электроизмерительным работам (согласно лицензии);

- реализация собственной продукции, других работ, выполненных колледжем, торговля покупными товарами, оборудованием и так далее.

Курсанты колледжа имели право на: пользование помещениями и оборудованием учебных кабинетов, лабораторий, мастерских, библиотек и других структурных подразделений; получение дополнительных (в том числе платных) образовательных услуг; участие в экспериментально - конструкторской, научно - исследовательской, производственной и коммерческой деятельности; уважение своего человеческого достоинства; - на свободу совести, информации; свободное выражение собственных мнений и убеждений; избирать и быть избранным в органы управления, участвовать в обсуждении и решении вопросов деятельности колледжа; получать государственную стипендию, обеспечиваться местами в общежитии, питанием и форменным обмундированием; обеспечиваться необходимыми социально-бытовыми условиями с организацией работы объектов сферы обеспечения (прачечная, парикмахерская, обувная и столярная мастерские, гараж, амбулатория, клуб, кафе, котельная, библиотека, спортивные сооружения и другие объекты).

Имущество являлось федеральной собственностью, за колледжем закреплялось на праве оперативного управления федеральным органом исполнительной власти по управлению государственным имуществом (либо его территориальным органом) в соответствии с Уставом и в целях обеспечения образовательной деятельности.

С 1992 года финансирование учебных заведений осуществлялось по двум направлениям: подготовка специалистов и содержание амбулаторий по разделу «Здравохранение». Необходимость и объемы средств из федерального бюджета предварительно определялись заявками со стороны учебных заведений с необходимыми расчетами и обоснованиями: по контингенту учащихся, плану по труду и заработной плате (по категориям работников), хозяйственным расходам, питанию, содержанию зданий и сооружений, их капитальному ремонту и прочим хозяйственным расходам.

Стали возникать случаи недофинансирования, сметы в течении года неоднократно переутверждались учредителем, в платежных поручениях не всегда указывались статьи расходов, ежеквартально с департаментом воздушного транспорта согласовывалось распределение средств по статьям их расхода. Особое значение в выполнении уставных целей стала играть внебюджетная деятельность по подготовке специалистов из граждан других стран и проведение работ по переподготовке, повышению квалификации специалистов на коммерческой основе, от деятельности в сфере услуг населению, предприятиям и организациям.

С 1992 года изменилась нормативная база и порядок оплаты труда авиаработников учебных заведений, использования и списания материальных ценностей. Выход ряда учебных заведений из общей системы подготовки авиационных кадров бывшего СССР привел к необходимости открытия в учебных заведениях, расположенных на территории России, подго­товки специалистов по специальностям в которых воздушный транс­порт России испытывал потребность.

В соответствии с постановлением Правительства России об ор­ганизации работы в области подготовки кадров, адаптированных к условиям рыночной экономики, в Академии ГА была открыта подготовка специалистов по производственному менеджменту, правоведению на транспорте, в Рыльском и Иркутском АТК - бухгалтерскому учету, Егорьевском АТК - менеджменту. При МГТУ ГА, Академии Г/ и УВАУ ГА созданы центры по переподготовке и повышению квалификации ру­ководителей и специалистов отрасли. В Ульяновском высшем авиаци­онном училище ГА создавались учебно-методическое объединение по летным специальностям. В этой работе необходим был административный ресурс и высокие личные качества руководителя, которыми обладал **Маслов** **Александр Александрович**[[685]](#footnote-685).

Маслов А.А. окончил Воронежский политехнический институт в 1963г. Работал помощником начальника Политического управления ГА, заме­стителем секретаря и секретарем парткома МГА СССР, в аппарате ЦК КПСС, начальником Центрального газетно-журнального издательства «Воздушный транспорт», представителем Аэрофлота в ряде стран Европы. С 1991 г. начальник от­дела кадровой политики ДВТ МТ РФ, затем начальник Управления кадровой и соци­альной политики федеральной, затем государственной служб ВТ России. Член коллегии отрасли. Внес большой вклад в под­готовку и расстановку кадров командно-летного, инженерно-технического состава и других авиаспециалистов в сложный период перехода гражданской авиации к новым условиям хозяйствова­ния. Заслуженный работник транспорта РФ. Почетный работник транспорта России. Кандидат технических на­ук. Значительное внимание уделял работе учебных заведений отрасли, решению социальных проблем, созданию дополнительных рабочих мест и поощрению авиаработников.

В целях координации подготовки кадров, единства подходов к вопросам обучения и воспитания, а также реализации многоуровневой системы образования на базе Академии ГА, Московского ГТУ ГА и Ульяновского ВАУ ГА совместно со средними профессиональными учебными заведениями были созданы отраслевые учебные комплексы. Ряд учебных заведений отрасли приступил к созданию условий для под­готовки и переподготовки авиаспециалистов на перспективные об­разцы воздушных судов. Так, например, Кирсановский АТК обеспечил готовность к проведению переподготовки работников ГА на самолеты Ил-114, Ту **–** 204**,** а Егорьевский АТК - на самолет Ил-96-300 по базовым для этих учебных заведений специальностям. Такие меры позволили имеющимся учебным заведениям полностью обеспечить потребность отрасли в квалифицированных летных и инженерно - технических кадрах.

С участием Ефременкова Ю. В. и Пивоварова Н. И. было подготовлено и направлено в учебные заведения Указание № ДВ – 31/52 от 01. 03. 1993 г. «О создании отраслевых Учебных комплексов гражданской авиации. Были разработаны: типовое Положение и структура. Предполагалось создать 3 вертикальных образовательные структуры в форме открытого добровольного объединения: ОЛА ГА (КРаТК, ВАТК, ЛАТУ); УВАУ ГА (ОЛТК, БЛУ, СЛУ, ККЛУ); МИИ ГА (ТАТК, ИАТУ, КАТК, РАТК, ЕАТК) с непосредственным подчинением ОКП ДВТ РФ и Совету руководителей УЗ ГА. Важным было условие сохранение за всеми членами комплекса полное сохранение прав в качестве юридического лица, в том числе экономических: самостоятельные балансы и расчетные счета; самостоятельное бюджетное финансирование через ДВТ Министерства транспорта РФ; иметь самостоятельные и общие внебюджетные фонды, в том числе валютные.[[686]](#footnote-686) Реализовать в полной мере это постановление удалось коллективам Московского института инженеров ГА и Егорьевского авиационного технического училища ГА при непосредственном участии руководителей учебных заведений: Воробьева В. Г., Хаустова И. Г. и затем Шмелькова А. В.

В результате очередных структурных изменений приказом ФАС № 40д от 09.07.1996г. произошли назначения: **Давтяна** **Александра Суреновича** начальником Отдела кадровой политики Управления, кадровой и социальной политики; **Бусыгина** **Владимира Александровича** главным, специ­алистом Отдела кадровой политики Управления кадровой и социальной политики. (УКиСП) **Гурьяновой** **Натальи Федотовны** главным специалистом **Юнусова** Тимофея Савельевича, ведущим специалистом **Латковой** **Светланы Ивановны**; **Ефременкова Юрия Васильевича** начальником Отдела Учебных заведений, **Пищулина Ивана Тихоновича,** **Маняхина Вячеслава Дмитриевича** **Ржевского** **Спартака Евгеньевича** **Иванюка Владимира Борисовича** ведущими специалистами отдела; **Мосина Владимира Григорьевича,** **Рябова Владимира Сергеевича, Колесникова Владимира Михайловича** главными специалистами.

Анализ перспектив развития воздушного транспорта России (переход навнедрение в отрасли новых отечественных и эксплуатация зарубежных воздушных судов), позволял делать вывод опредстоящей стабилизации объемов работ навоздушном транспорте, и какследствие увеличение спроса на подготовку авиационных специалистов.

Так по прогнозам ежегодная потребность кадров для отрасли составляла 5568 чел. в том числе: - с высшей подготовкой 2800 человек, из них - 300 человек летного состава;- со средней специальной подготовкой более 2700 человек, в томчисле 400 человек летного состава. Вместе с тем, имеющийся парк авиационной техники, как в тех­нических, так и в летных учебных заведениях значительно устарел и требовал обновления. К 1996 году назрела необходимость перехода лет­ных училищ на новые типы воздушных судов. В авиатехнических кол­леджах предстояло провести работу, направленную на перест­ройку учебно-воспитательного процесса по переходу к обучению нановую авиатехнику с разработкой и созданием новых учебно-лабораторных комплексов.

Острейшая ситуация сложилась с самолетомоторным парком. Ре­сурса летающих самолетов хватало только на 2 года. Из 252 самоле­тов Ан-2 в капремонте нуждалось 95 самолетов, из 25 самолетов Л-410 УВП 23 были неисправны, из 12 самолетов Як-40 были исправны 4 самоле­та, из 14 вертолетов Ми-8 летало только 5. Большие проблемы были с содержанием и ремонтом учебных аэродромов и наземной техники. С 1990 года спецтехника не обновлялась и не имела капитального ре­монта.

Летные училища находились на грани самоликвидации попричине отсутствия финансирования на закупку ГСМ, ремонт авиатехники, а те мизерные суммы которые им выделялись сразу женаправлялись банками напокрытие их задолженности по коммунальным платежам. Финансирование из Федерального бюджетаподготовки летных специалистов для ГА России было недостаточным. Неоднократные обращения в Правительство, Минфин и Минтранс РФ офинансовой поддержке летных училищ, положительных результатов не давали.

В 1995 году финансирование летных учебных заведений по ос**­**новным статьям на приобретение авиационных ГСМ и ремонту авиатехники практически не осуществлялось и составляло 3,8% от потребности. Такое же положение сохранялось в последующие годы. В результате этого был сорван план учебно-летной работы всеми летными учебными заведениями. Курсан­тыимели большие перерывы в полетах, нарушалась методика летного обучения, аэто влияло на качество подготовки летного состава и снижение безопасности полетов. В 1996 году летная программа ­ была не выполнена с 700 курсантами. Для обеспечения выполнения летной программы требовалось 64 млрд. руб. По данным составленным Ефременковым Ю. В. – начальником отдела учебных заведений ФАС России за период с 1991 по 1997 гг. во всех летных училищах обучалось 1718 курсантов, в том числе 123 коммерческих, а выпущено было всего 117 пилотов.

Наиболее критическая ситуация была в 1995-1997 гг. когда выпуск пилотов отсутствовал. В это время располагали 299 учебными летательными аппаратами: Ан-2, Як-18т,Як-40, Ан-26, Л-410, Ми-8 из которых исправных было 73[[687]](#footnote-687). Из ГА ежегодно уходили по разным причинам около 2500 человек летного состава, был велик процент командиров воздушных судов в возрасте старше 50 лет. Сложившаяся к этому времени ситуация с подготовкой летного состава могла привести к 2000 году к его острому дефициту.[[688]](#footnote-688)

Объем транспортной работы авиапредприятий гражданской авиации в период с 1990 г. до 2000 г. неуклонно снижался с 158,4 до 53, 4 млрд. пасс. км., далее происходил небольшой рост. Как следствие происходило уменьшение численности работников ГА. Так за период 1998-2003 гг. по основным категориям снижение численности (в тысячах специалистов) выглядели следующим образом: летный состав с 20,5 до 14,2; диспетчеры, непосредственно занятые УВД с 7,4 до 6,7; технический состав непосредственно занятый обслуживанием воздушных судов с 16, 0 до 13,3.

Выпуск специалистов из учебных заведений за этот период был на одном уровне и составлял до 2468 чел. ВУЗы обеспечивали выпуск специалистов в среднем до 819 чел., по структуре профессий соотношения в процентах выглядело следующим образом: эксплуатация воздушных судов - 30; организация перевозок и управление на транспорте – 20; экономические, юридические специальности - 19; летные специальности – 14; эксплуатация средств аэронавигации и аэропортов – 9; управление воздушным движением -8. ССУЗы в среднем готовили до 1698 специалистов в год при соотношении по профессиям: эксплуатация ВС – 53; эксплуатация средств аэронавигации и аэропортов -18; экономические, юридические специальности – 8; летные специальности – 8; организация перевозок и управление на транспорте – 7; специалисты УВД – 6.[[689]](#footnote-689)

Вопросы о переподчинении и реструктуризации учебных заведений ГА периодически поднимался правительством РФ. Активное участие в ее сохранении принимали профсоюзы. Из письма Маврина В. М. – Председателя Межрегиональной общественной организации профсоюза авиаработников № 3 от 15.03.2005 г. в адрес учебных заведений ГА было сообщено о временной отсрочки передачи высших учебных заведений из ведения Минтранса в Минобразования и реализации постановления пленума о недопустимости от 20. 11. 2003 г. об усилении сплоченности профсоюзных организаций учебных заведений по сохранению ведомственной образовательной системы. Федеральное агенство воздушного транспорта Министерства транспорта РФ (Росавиация) была образована Указом Президента РФ от 09.03 2004 г. в соответствии которому агентству были переданы правоприменительные функции по оказанию государственных услуг и управлению имуществом. К 2009 г. в 16 учебных заведениях ГА обучалось 20 тысяч студентов и курсантов по 31 специальности. Ежегодный прием абитуриентов в 13 средних и 3 высших с 3 филиалами учебных заведений был в пределах 4600 человек. Особое внимание Росавиация уделяла оснащению учебных заведений авиационной техникой. Для летных училищ были приобретены 60 самолетов Як – 18Т (36 серии) и модернизация существующих до этой серии, были организованы поставки тренажеров.[[690]](#footnote-690)

Особая роль в осуществлении современной кадровой политики в отрасли, качественной подготовки, переподготовки и повышения квалификации авиационного персонала отводился учебным заведениям ГА, закладывающим фундамент и базу для всей последующей трудовой деятельности авиаспециалистов. Общая численность командно-летного и летно-инструкторского составов составляла всего чуть более 200 человек, причем около 30% в возрасте старше 50 лет. При возможно допустимой летной нагрузке на одного пилота-инструктора в 400 часов в год и налете для обучения одного курсанта в 150 часов в соответствии со стандартами ИКАО можно будет во всех летных учебных заведениях гражданской авиации готовить в год не более 350 пилотов. Такая кадровая ситуация с летно-инструкторским составом может серьезно ограничить количественное наращивания подготовки пилотов.

Необходимо было в кратчайшие сроки решить вопрос об увеличении оплаты труда инструкторов первоначального обучения, подняв уровень их оплаты до уровня средней заработной платы в отрасли. По предварительным оценкам на это потребуется около 90 млн. руб. ежегодно. Не решена также проблема с пополнением авиакомпаний и авиапредприятий молодыми квалификационными кадрами, связанная с призывом выпускников учебных заведений ГА на действительную военную службу в Вооруженные силы.

В выступлении **Бачурина Е. В**. – руководителя ФАВТ на совещании в Ульяновском высшем авиационном училище под руководством **Левитина И. Е.** – министра транспорта РФ 18. 06. 2008 г. были отмечены основные проблемы подготовки летного состава. Так в 1990 г. было подготовлено 1320 пилотов против 225 в 2007 г.. Сократилась материально – техническая база, вместо 670 летающих самолетов в распоряжении курсантов осталось всего 45, причем не отвечавших требованию перехода летных училищ с 40 часовой летной подготовки на 150 часовую. Поступление новых воздушных судов Як-18Т позволили увеличить набор курсантов на 20 процентов, то есть около 500 человек, с плановым ростом к 2010 г. до 1000 человек[[691]](#footnote-691).

В условиях дефицита бюджетного финансирования отдельным учебным заведениям удавалось участвовать в инвестиционных проектах по разработкам и поставкам новой техники. Так Рыльский авиатехнический колледж 01.10. 1993 года заключил договор № 436 с Жуковским научно-исследовательским институтом на разработку, изготовление, монтаж, комплексную отладку тренажера для подготовки инженерно-технического состава на сумму 163007 тыс. рублей с исполнением до 1996 года. В последующем количество этапов разработки тренажера, по инициативе НИИАО, возросло до 8, а договорная цена до 386007 тыс. рублей. Завершение и монтаж оборудования был осуществлен к 2000 году за счет собственных средств авиаколледжа[[692]](#footnote-692)

С 1997 года финансирование и материально-техническое снабжение образовательных учреждений гражданской авиации стало улучшаться. Первоначально было разрешено использовать зачетную систему по долгам федерального бюджета за коммунальные услуги, приобретенную технику, стройматериалы, автотранспорт, подрядным организациям за выполненные работы. Учебные заведения готовили пакеты юридических, бухгалтерских, банковских документов, за всех участников договорных отношений имеющих налоговые задолженности перед государством. От федеральной авиационной службы эту работу регулировала **Астраханкина И.Е.** – руководитель планово-финансовой службы, профессиональный и заботливый специалист, которая вместе с директорами и главными бухгалтерами несколько недель проводила в уполномоченном банке. Переговорные процессы исполнение специфичных требований банковских служащих проходили медленно. Автор исследования, до назначения директором авиаколледжа был управляющим Рыльского отделения «Мосбизнесбанка», участвовал в этой процедуре, имел один из самых объемных зачетных реестров и вместе с Ириной Евгеньевной активно помогал своим коллегам в составлении различных документов. Курские предприятия, как и многие другие помогали авиаторам в удовлетворении заявок на предоставление услуг и товаров.

После длительного недофинансирования учебные заведения ГА наконец получили возможности обновления и ремонта основных фондов. Дополнительно к бюджету финансовую поддержку, из средств Аэрофлота, учебным заведениям организовывали **Атларов** **В.И.** - начальник Управления финансовой и налоговой политики, **Миронова В.Г.** – главный бухгалтер. На 01 января 1998 года учебные заведения ФАС России имели в своем распоряжении основных фондов на 3 трл. рублей. Из 198214 млн. рублей утвержденных по бюджету фактически было профинансировано 140444,7 млн. руб., то есть 71%[[693]](#footnote-693). Из пояснительной записки к балансу исполнения сметы расходов по учебным заведениям ФАС России за 1998 год мы узнаем об исполнении финансовой дисциплины за исключением: - 18 тысяч рублей, которые были отозваны в бюджет в связи с поздним поступлением на счета учебных заведений; - 75 тысяч рублей неиспользованные некоторыми учебными заведениями были зачислены отделениями федерального казначейства на их счета для использования в 1999 году; - на 200 тысяч были внесены изменения по субсчетам на приобретение тренажера Рыльским АТК[[694]](#footnote-694).

В период с 1993 года по 1998 год, который характеризовался как переходный на работу в рыночных условиях, отправки пассажиров в целом по отрасли уменьшилась на 49.1%. Из-за низкого использования воздушных судов по налету и, прежде всего, по уровню использования пассажирских кресел в 18.1 раза возросла себестоимость авиаперевозок[[695]](#footnote-695). В этот период **Колесников В. М.** был назначен начальником отдела учебных заведений в составе Управления кадровой и социальной политики Федеральной авиационной службы России, которой продолжал руководить Маслов А. А..В составе отдела трудились: Мудрый Юрий Владимирович, Скрипник Станислав Семенович, Ивченко Леонид Николаевич, Ржевский Спартак Евгеньевич. Пищулин Иван Тихонович.

С 1999 года распределение бюджетных средств по учебным заведением стало носить более планомерный и полновесный характер. Бюджетные средства были выделены в сумме 185129,9 рублей почти по всем статьям расходов. Из общей суммы 37.3% составило финансирование трех высших учебных заведений, на 12 ССУЗов затраты были определены в 62.7%. Учебные заведения с летной подготовкой имели дополнительные затраты на организацию полетов и ГСМ. Ульяновское ВАУ было профинансировано в сумме 24689,2 рублей(13.4%), Омский ЛТК, Бугурусланское ЛУ, Славянское ЛУ, Краснокутское ЛУ соответственно 8,7%, 8,1%, 6,9%, 6,6%. Из технических авиаколледжей наибольшее финансирование имел Егорьевский АТК в сумме 11288,4рублей(6,1%), наименьшее – Санкт - Петербургский АТК в сумме 3557,5рублей(1,9%).

По статьям расходов 44% составляли выплаты на оплату труда сотрудников учебных заведений, 15% - питание курсантов, 10% - коммунальные расходы, 5% - стипендиальный фонд, менее 1% - капитальный ремонт, прочие трансферты, связь, приобретение оборудования, мягкого инвентаря, обмундирования и других направлений. В условиях недофинансирования по отдельным статьям осуществлялись целевые выплаты отдельным учебным заведениям: из 90,0 тысяч на приобретение оборудования 80,0 тысяч рублей получил Иркутский АТК, а 20,0 – Краснокутское ЛУ; из 60,0 тыс. руб. на содержание помещений – 35,0 тыс. руб. получило Бугурусланское ЛУ, а 25,0 тыс. руб. Краснокутское ЛУ; из 120,0 тыс. руб. на услуги связи – 90.0 тыс. руб. получило Бугурусланское ЛУ, а 30,0 тыс. руб. Омский ЛТК. Из анализа затрат учебных заведений можно также сделать вывод о том. что в Рыльске и Омске они имели собственные котельные на жидком топливе, в Сасово, Красном Куте, Бугуруслане, Кирсанове на газовом, в других отопление зданий осуществлялось по договорам с муниципальными предприятиями.

Затраты по военным кафедрам были только в виде денежных довольствий военнослужащим высших учебных заведений в сумме 2645,0 тыс. руб., в следующем соотношении: - Академия ГА – около 60%, Ульяновское ВАУ и МГТУ ГА по 20%. Правомерность использовании средств федерального бюджета определялась существующей на тот период нормативно-правовой базой. Самой объемной и защищенной статьей была заработная плата[[696]](#footnote-696). Должностные оклады устанавливались в соответствии с присвоенными разрядами, на основании Постановления Правительства РФ от 14.10.92г. № 785 «О дифференциации в условиях оплаты труда работников бюджетной сферы на основе ЕТС», с последующими изменениями и дополнениями, вносимыми Правительством РФ.

Заработная плата работников учебных заведений включала в себя:

- оплату труда, исходя из ставок и должностных окладов;

- процентные надбавки к окладам за выслугу лет в системе аэрофлота, медицинского стажа работы;

- за высокую результативность работы, качество работы, напряженность, интенсивность труда, расширение зон обслуживания;

- доплаты за выполнение дополнительных работ и обязанностей;

- доплаты за условия труда, отклоняющиеся от нормальных условий;

- другие выплаты, предусмотренные законодательством и премии;

- работникам, ведущим педагогическую деятельность в группах, тарифные ставки повышались на 15%;

- доплаты за работы, не входящие в круг основных обязанностей работников, определялось в пределах средств, направленных на оплату труда и устанавливаются за следующие виды работ:

- классное руководство, заведование кабинетами, руководство предметными и цикловыми комиссиями – по 15%.

Доплаты и надбавки за условия труда, отклоняющихся от нормальных:

- за работу в ночное время – не ниже 35 – 40% часовой ставки (оклада) за каждый час работы;

- за работу с тяжелыми и вредными условиями труда – до 12%;

- за наличие Почетного звания – 20% тарифной ставки.

Тарификационные списки преподавательского состава формировались исходя из установленного разряда по оплате труда и годовой нагрузки.[[697]](#footnote-697) В первое десятилетие ХХI века постепенно улучшалось, было введено налогообложение на федеральное имущество и землю, принято законодательство о регулировании государственных закупок с использованием электронных аукционов, начались централизованные поставки новой техники и т.д. В сложное время в начале 2000-х по комплектованию отдел учебных заведений совместно с руководством учебных заведений проводил большую работу в во всех регионах России по планам профориентации работы зональных приемных комиссий. Помогал совершать агитационные перелеты агитаторов и коллективов художественной самодеятельности.

Структуру Управления персонала и административно-организационной работы в составе которого были полномочия по руководству учебными заведениями на 31.08.04 представляли: **Гордиенко** **Александр Семенович** – начальник; **Ашихмин** **Владимир Михайлович** заместитель. Отдел кадров и учебных заведений: **Иконников** **Николай Яковлевич – начальник**; **Денефнер** **Владимир Зигмундович** - заместитель; **Матвеев** Алексей Игоревич – главный специалист; **Рогов** **Сергей Георгиевич** и **Шихов** **Владимир Борисович** – ведущие специалисты[[698]](#footnote-698). В этот период учебные заведения получили максимальную самотоятельность. С руководителями в первые в истории были подписаны договоры. Представим в некотором сокращении его текст: «Федеральное агентство воздушного транспорта, именуемое в дальнейшем Агентством, осуществляющее полномочия собственника в отношении федерального имущества, переданного федеральному государственному образовательному учреждению среднего профессионального образования, подведомственного Агентству, в лице руководителя **Шипиля** **Н. В**, действующего на основании положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 396 трудовым договором регулировало отношения между Агентством руководителем учебного заведения (УЗ - юридического лица – Авт.), связанные с исполнением последним 32 обязанностей руководителя УЗ, в том числе:

- Добросовестно и разумно руководить, обеспечивать выполнение установленных уставом колледжа его основных функций, а также договорных, кредитных, арендных, расчетных и налоговых обязательств.

- Обеспечивать качественное выполнение договоров и обязательств.

- Обеспечивать развитие материально-технической базы.

- Обеспечивать надлежащее содержание движимого и недвижимого имущества, специального оборудования и техники, своевременно проводить капитальный и текущие ремонты недвижимого имущества.

- Определять в соответствии с законодательством Российской Федерации состав и объем сведений, составляющих государственную, служебную и коммерческую тайну УЗ, а также порядок ее защиты.

- Обеспечивать использование имущества, а также по целевому назначению выделенных колледжу бюджетных и внебюджетных средств.

- Обеспечить выполнение условий образовательной деятельности, предусмотренных лицензией УЗ.

- Обеспечивать реализацию основных профессиональных образовательных программ.

- Создавать условия для участия работников в управлении.

- Принимать меры по обеспечению колледжа квалифицированными работниками педагогического, инженерно-технического, учебно-вспомогательного и иного персонала и т.д.

Руководитель был не вправе совмещать свою должность с другой оплачиваемой должностью (кроме научного и научно-методического руководства) внутри или вне учебного заведения не разрешается. Исполнять свои обязанности по совместительству.

ФАВТ было вправе: Назначать на должность руководителя УЗ, а также заключать, изменять и прекращать с ним трудовой договор в соответствии с трудовым законодательством и иными содержащими нормы трудового права нормативными правовыми актами. Требовать от руководителя добросовестного исполнения им трудовых обязанностей по настоящему трудовому договору, соблюдения правил внутреннего трудового распорядка училища (колледжа).

Поощрять руководителя за добросовестный эффективный труд. Принимать в установленном законом порядке решения о привлечении к ответственности Руководителя. Предъявлять иск к руководителю о возмещении убытков, причиненных учебному заведению.

ФАВТ было обязано: Не вмешиваться в оперативно-распорядительную, текущую учебную и методическую деятельность УЗ за исключением случаев, предусмотренных действующим законодательством, Уставом УЗ и договором между Агентством и УЗ.

- В течение одного месяца давать ответ на обращения Руководителя по вопросам, требующим согласования (разрешения) с Агентством.

- Принимать необходимые меры при обращении Руководителя по вопросам, связанным с возможной неплатежеспособностью УЗ.

- Обеспечить Руководителю условия труда, необходимые для эффективной работы.

- Руководитель нес полную материальную ответственность за прямой действительный ущерб, причиненный учреждению.

- Руководитель мог быть привлечен к иным видам юридической ответственности в случаях, предусмотренных аконодательством Российской Федерации[[699]](#footnote-699). Договор готовили специалисты отдела учебных заведений которым к этому времени руководил Мудрый Ю. В.

В 2006 г. контингент учащихся во всех учебных заведениях ГА состоял из 19997 человек, в том числе в: ВУЗах – 12162, ССУЗах – 7832. Из общего количества по очной форме обучения 13838 человек. Выпуск по ВУЗам составил – 2311чел., по ССУЗам -2394 чел., (всего 4705); Прием по ВУЗам был -2985, ССУЗам – 2859, (итого – 5854). Самый большой ВУЗ по численности переменного состава – С-Пб ГТУ с контингентом 3139. Самое большое ЛУ – Сасовское с контенгентом 205 чел., из ССУЗов наибольшая численность курсантов была в Красноярском АТК – 1157 чел., далее Рыльский АТК – 878 и Егорьевский АТК -796[[700]](#footnote-700).

С 1991 г. до 2010 г. официальные сведения об оставшихся в Россавиации учебных заведений не претерпела особых изменений, но мы их представим сгруппированными не по территориальному принципу, а с учетом интеграции в образовательные комплексы. Автор исследования активно учувствовал в совещаниях на различных федеральных о отраслевых уровнях отстаивая самостоятельность средне специального образования гражданской авиации. Но это было возможно, только при условии выхода учебного заведения из отраслевой транспортной системы в образовательно – региональную. В результате удалось продлить на 2-3 года их юридическую самостоятельность и улучшить материально-техническую базу в условиях достаточного финансирования федерального бюджета. Тем не менее во исполнение распоряжений Правительства Российской Федерации от: 27.11.2006 № 1639-р; 26.06.2007 № 827-р; 04.02.2008 № 109-р; 11.03.2008 № 294-р была осуществлена согласованная всеми сторонами реорганизация федеральных государственных образовательных учреждений высшего профессионального образования (ФГБОУ ВПО) «Московский государственный технический университет гражданской авиации», Санкт-Петербургский государственный университет гражданской авиации», «Ульяновское высшее училище гражданской авиации (институт)» и 13 федеральных государственных образовательных учреждений среднего профессионального образования гражданской авиации в форме присоединения к указанным высшим учебным заведениям с образованием на их основе обособленных структурных подразделений (филиалов). По официальной отчетности в 2009 году была сформирована система вертикально-интегрированных образовательных комплексов по подготовке летных и инженерных кадров. Фактически переходный период продолжался до 2010 г.

Теперь рассмотрим процессы и изменения в деятельности этих учебных заведений с 1991 по 2010 гг.

Московский институт инженеров гражданской авиации был в 1993 г. переименован в **Московский государственный технический университет гражданской авиации.**

Контингент студентов:свыше 5000 тысяч студентов, в том числе боле 100 иностранных студентов из 17 стран мира. Контингент преподавателей:320 человек, в их числе 54 доктора и 195 кандидатов наук. Среди работников вуза: заслуженных деятелей науки Рос­сийской Федерации - 10, почетных работников высшего профессионально­го образования - 7 , отличников Аэрофлота и Воздушного транспорта -119. Награжденных орденами: орденом Ленина - 1, орденом Трудового Крас­ного Знамени - 4, орденом Дружбы народов - 2, орденом Знак почета - 9.

Направления подготовки и специальности:

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;

- техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов;

- техническая эксплуатация транспортного радиооборудования;

- вычислительные машины, комплексы, системы и сети;

- безопасность технологических процессов и производств;

- прикладная математика;

- менеджмент организации;

- эксплуатация авиационной и космической техники.

Уровни образования: бакалавр - 4 года обучения; магистр - 6 лет обучения; специалист - 5-5,5 лет обучения.

Направления повышения квалификации и переподготовки:

- специальная подготовка и сертификация руководителей и специалистов ВТ, обеспечивающих безопасность полетов;

- специальная подготовка кандидатов в эксперты ССВТ и специалистов по системам качества;

- повышение квалификации авиаспециалистов по профилю вуза;

- профессиональная переподготовка и повышение квалификации руководителей и специалистов ВТ.

В 1991г., в год 20-летия МИИГАбыло завершено строительство учебно-эксплуатационной базы, включающую учебную АТБ наполненную самолетами: Ту-154м, Ил-62м, Ил-86, вертолеты Ми-8, базу ЭРТОС и гараж. Главной ценностью института оставался профессорско-преподавательский состав, около 70% которых имели ученые звания и степени, а каждый 10-й был доктором наук, профессором. На их счету было более 140 учебников. 10 патентов, 10 патентов, более 300 авторских свидетельств на изобретения. Двадцать дипломов и 140 медалей ВДНХ СССР[[701]](#footnote-701) МГТУ ГА располагал зданиями и сооружениями общей площадью около 120 тысяч квадратных метров. Имел шесть факультетов, двенадцать отраслевых научно-исследовательских лабораторий, учебную базу технических средств, обеспечивающих управление воздушным движением, взлетом и посадкой самолетов. Центр переподготовки и повышения квалификации кадров воздушного транспорта, два филиала (в Иркутске и Ростове-на-Дону), представительство в Хабаровске.

Университет подготовил тысячи высококвалифицированных авиационных инженеров, многие из которых плодотворно трудятся на руководящих должностях государственной службы, в авиакомпаниях, на авиационных ремонтных заводах, в научно-исследовательских организациях и учебных заведениях ГА и других ведомств. МГТУ ГА являлся ведущим выс­шим учебным заведением России по подготовке авиационных специалис­тов эксплуатационного профиля для ГА [[702]](#footnote-702).

В сентябре 1991 г. в целях улучше­ния координации и развития учебно-методической работы был создан отдел, преобразованный в феврале 1995 г. в учебно-методичес­кое управление вуза руководством кандидата технических наук, доцента Логачева В.П. В 1992 г. на базе вуза было создано Учеб­но-методическое объединение (УМО) вузов России по трем эксплуатацион­ным специальностям. Продолжалась работа по открытию новых специаль­ностей. В 1993 г. был произведен пер­вый набор студентов для подготовки по специальности «Прикладная ма­тематика».

В связи с ухудшением экономичес­кого положения высшей школы сове­том вуза было принято решение на­чать с 1993 г. обучение российских и иностранных граждан на платной ос­нове. Принятые меры привели, несмот­ря на сложнейшую финансовую ситу­ацию в стране, к активизации науч­ных исследований в институте. Так, в 1993 г. выполнены 393 научные работы, среди этих работ десятки та­ких, которые имеют международное и республиканское признание. Резуль­таты научных работ с успехом экспо­нировались на международных и рес­публиканских выставках. Ученые вуза выступали на различных научных конгрессах, конференциях и симпо­зиумах в крупнейших авиационных странах мира. В стенах вуза было проведе­но большое количество международных, всесоюзных и республиканских научных конференций.

В августе 1994 г. был организован Центр переподготовки и повышения квалификации кадров воздушного транспорта РФ. Центр является еди­ным хозрасчетным структурным под­разделением, объединяющим образо­вательные структуры системы переподготовки и повышения квалифика­ции университета и функциониру­ющим в рамках единого учебно-науч­но-производственного комплекса уни­верситета с использованием его научно-педагогического состава и ма­териальной базы. Началь­ником Центра назначен канд. технических наук, доцент Романов Л.Г. К 1996 г. в МГТУ ГА было подготовлено 12 000 инженеров [[703]](#footnote-703). Центр, как и университет в целом испытывал не только финансовые, но и организационные трудности. Для активизации деятельности были разработаны двенадцать направлений повышения квалификации продолжительностью от одной до трех недель, за исключением трехмесячных курсов языковой подготовки для обеспечения и выполнения международных полетов. Профессиональная переподготовка по управлению и коммерческой эксплуатации на воздушном транспорте по очно-заочной двухлетней программе[[704]](#footnote-704).

По рейтингу Ассоциации технических университетов в год своего 25-летия МГТУ ГА занял 17-место из 60 крупнейших ВУЗов страны, а по рейтингу Ассоциации инженерного образования – 26 место из100 ВУЗов[[705]](#footnote-705). К этим результатам коллектив МГТУГА пришел под руководством **Воробьева Владимира Григорьевича**. Выпускника Ленинградского электротехнического института. В МИИГА с 1971 г., с 1973 г. проректор по учебной работе, в 1982 г. в Ленинградской ОЛАГА, он защитил докторскую диссертацию, последовательно становился профессором, академиком трех академий, заслуженным деятелем науки и техники РФ, кавалером орденов «Знак почета» и «Ордена дружбы»[[706]](#footnote-706)

МГТУ ГА является базовым вузом Учебно-методического объединения вузов по образованию в области эксп­луатации авиационной и космической техники по направлению 552000 и трем специальностям. МГТУ ГА - один из крупных научно-исследовательских центров. В университете созданы и успешно работают студенческие научные под­разделения, в которых студенты со­вершенствуют теоретические знания и приобретают практические навыки работы. Они занимаются проектиро­ванием и постройкой легких летатель­ных аппаратов, разработкой и модер­низацией авиационного оборудования и радиоэлектронных систем, участву­ют в олимпиадах, научно-техничес­ких конференциях студентов.

Лучшие работы становятся лауреатами на Российс­ких и международных конкурсах сту­денческих научных работ. По рейтингу Миноб­разования РФ за 2001 г. МГТУ ГА в группе технических и технологичес­ких вузов (общее количество вузов 160) отнесен к градации занимаемых мест 31-33. В этом году по семи специальностям и двенадцати специализациям проходили обучение 5300 студентов и 159 аспирантов, в том числе105 иностранных граждан из 27 стран мира. Ежегодно в Центре переподготовки и повышения квалификации обучалось до 2500 авиаспециалистов[[707]](#footnote-707).

В МГТУ ГА сформирова­лись научные школы, воз­главляемые докторами наук, про­фессорами: Васильевым В.И., Воро­бьевым В.Г., Кривенцевым В.И., Козловым А.И., Кузнецовым А.А., Смирновым Н.Н., Фроловым В.П., Ципенко В.Г. К 1996 г. уже имелось три док­торских диссертационных совета (по шести специальностям) и один кан­дидатский (по трем специальностям). успешно функциони­руют крупные научные школы. В ас­пирантуре обучаются более 100 рос­сийских и иностранных граждан по 14 специальностям.

В общеуниверситетских и кафедраль­ных компьютерных классах имелось более 500 ЭВМ, персональных ком­пьютеров. Единая университетская вычисли­тельная сеть, созданная на основе 150 компьютеров типа Pentium, включа­ла классы для групповых и индиви­дуальных занятий студентов, инфор­мационную систему библиотеки, ав­томатизированные рабочие места управленческих подразделений и ка­федр с выходом в Интернет. С 1998 г. университет имеет собственный сайт в этой системе. В университете актив­но развиваются современные инфор­мационные технологии обучения, та­кие как электронные учебники, дис­танционное обучение, компьютерное тестирование, системы автоматизиро­ванного проектирования и т.п.

На аэродроме учебного авиационно-технического центра университета в районе аэропорта Шереметьево име­лись все основные типы самолетов и вертолетов гражданской авиации Рос­сии (Ил-86, Ил-76, Ил-62М, Ту-154М, Як-40, Ан-24, Ми-2, Ми-8). Учебная эксплуатационная база радиотехни­ческих средств обеспечения полетов оснащена всеми видами наземных ра­диолокационных комплексов и радио­технических посадочных средств. В 2003 г. Был проведен первый набор студентов по специальности «Информационная безопасность телекоммуникационных систем». Открытие ее обусловлена защитой авиационной информации стала крайне необходимой для безопасности полетов и экономической устойчивости авиапредприятий. Инициатором нововведений стал ректор университет Воробьев В. Г. – один из ведущих ученых в области эксплуатации авиационной техники. Имел 17 авторских свидетельств на изобретения. Подготовил двух докторов и семь кандидатов наук Автор пяти учебников, пяти монографий, 18 научных статей и докладов[[708]](#footnote-708).

Библиотека университета является одной из лучших библиотек России по авиационной те­матике с фондом около 1 млн. томов. Электронный каталог библиотеки представлен на сайте университета в системе Интернет. Вместительный киноконцертный зал с репетиционными помещениями и многофункциональный спортивный комплекс, включающий стадион на площади 5 га, обеспечивают все условия для культурно-массовой и спортивно-оздоровительной работы. В 2003 г. по инициативе президента ЗАО «Дженерал Телеком» был создан фонд «Икар». Председатель Совета по присуждению премии **Нерадько Александр Васильевич** – первый заместитель министра транспорта РФ, руководитель государственной службы гражданской авиации по результатам голосования 62 лучших представителей авиационной отрасли вручил первые 8 премий. Лауреатами стали выдающиеся лидеры отрасли:. Новожилов Г. В – генеральный конструктор; Бугаев Б.П. и Панюков Б. Е. – министры гражданской авиации; Васин И. Ф., Машкивский И. Е. и Горлов В. В. – зам. министра ГА, Лановский Л. А. – главный конструктор, Воробьев В. Г. – ректор МГТУГА[[709]](#footnote-709).

МГТУ ГА активно участвует в работе общественных научных академий, обществ, объединений, ассоциаций, развивает международные связи, являясь единственным в России авиационным вузом эксплуата­ционного профиля, ставит перед собой новые задачи в области подготовки спе­циалистов для гражданской авиации, способных эффективно работать в но­вых экономических условиях и обеспе­чивать безопасность полетов[[710]](#footnote-710).

Созданная с учетом международных стандартов по качеству, в МГТУ ГА стала действовать внутри вузовская система управления подготовки специалистов. Обучая граждан из 49 стран мира университет организовал сотрудничество в области учебной и научной работы с десятками зарубежных ВУЗов, в том числе: Дельфтским технологическим университетом (Нидерланды); Институтом авиационной эксплуатации Бордо (Франция); Учебным авиационным центром ЕНАК в Тулузе и другими. В практике выпуск сборников студенческих научных статей, результативное участие во всероссийских конкурсах[[711]](#footnote-711). Иностранные студенты проходят обучение по 6 специальностям. Обучение осуществляется непрерывно или по ступеням: бакалавр, специалист, магистр. Иностранные выпускники МГТУГА работают на инженерных и руководящих должностях во многих странах мира и поддерживают связь с университетом, в том числе по научной деятельности. Всем иногородним студентам пре­доставляются места в общежитии, расположенном в парковой зоне, не­далеко от университета и метро [[712]](#footnote-712).

2 ноября 2007 года исполняющим обязанности ректора Университета был назначен профессор **Елисеев Борис Петрович**, ранее работавший заместителем Генерального директора ОАО «Аэрофлот», который в феврале 2008 года на конференции трудового коллектива МГТУ ГА был избран ректором Университета.

Качественно изменился и командно-руководящий состав ВУЗа. Проректорами и деканами факультетов были назначены молодые руководители, имеющие ученые степени докторов и кандидатов наук. Были радикально изменены принципы управления Университетом.

Финансовый кризис 2008 года  сказался на финансировании Университета и привел к серьезным экономическим проблемам, с которыми новое руководство МГТУ ГА успешно справилось. Основными источниками дополнительных средств явились средства, получаемые от платного обучения студентов, и доходы, получаемые от выполнения научно-исследовательских работ. Политика руководства Университета на резкое усиление научных связей с организациями гражданской авиации и, в первую очередь, с Аэрофлотом, способствовала существенному увеличению объема научных исследований, а расширение международных связей привело практически к трехкратному увеличению контингента иностранных студентов. Заметный рост авторитета Университета способствовал резкому увеличению числа российских студентов, обучающихся на платной основе. Полученные дополнительные финансовые средства дали возможность не только защитить коллектив Университета от последствий финансового кризиса, но и заметно улучшить его материальное состояние. В рамках решения задачи увеличения зарплаты работникам Университета проводится основанная на законе разрешительная политика на совместительство, почасовую оплату, работу на курсах повышения квалификации, проведение научно-исследовательских работ.

В 2008/2009 учебном году объем финансирования выполненных научно - исследовательских работ составил 23 млн. рублей. В мае 2009 года был впервые произведен набор студентов по программе бакалавриата 080500 - Менеджмент. Сотрудники, аспиранты и студенты университета приняли участие в 16-ти международных, всероссийских, городских научно-технических конференциях, выставках, конкурсах и олимпиадах. Число аспирантов, закончивших аспирантуру с представлением диссертаций, увеличилось и составило 38%. В диссертационном совете университета за­щищено 27 диссертаций, в том числе 7 докторских.

На 1 июля 2009 г. в штате числилось 279 преподавателей, из них со степенями и званиями работало 194 преподавателей, что составило 69,5% при норме 60%. Обучалось в этот период (без учета филиалов) 3661 студентов, в том числе дневное – 2233, заочное - 1428. В течении учебного года для одиннадцати специальностей было организовано и проведено 58 практик общей продолжительностью 202 не­дели. Из них 31 учебная и 27 производственных практик. В проведении практик было задействовано 54 преподавателя университета, общая нагрузка по вузу составила 11738 часов. По результатам анкетирования выпускников, проводимого ежегодно УМУ, 42% из студентов старших курсов, проходивших практику на предприятиях по индивидуальным планам, остаются там для дальнейшей работы. выпуск с учетом филиалов составил - 921 специалист, в том числе 891- инженер, 16 бакалавров и 14 магистров техники и технологий. Дипломы с отличием получили 63 человека, что составляет 6,52%.

Электронный образовательный ресурс университета в виде электронных учебно-методических комплексов дисциплин для студентов в 2009 году претерпел существенные изменения. По состоянию на июнь 2009 года объем образователь­ных ресурсов по всем специальностям достиг 1500документов. В течение 2008/2009 учебного года было приобретено компьютерной техни­ки на 11 млн. рублей, в том числе 74 компьютера и 2 интерактивные доски. К этому времени университет имел 9 классов общего пользования на 117 рабочих мест в структуре Центра телекоммуникационных и компьютерных тех­нологий.

В 2009 году преподавателями и научными работниками МГТУ ГА издано: один учебник с грифом Минобрнауки России, 9 научных монографий, 35 учебных пособий, свыше 250 научных статей. Университет выпустил 13 Научных Вестни­ков МГТУ ГА общим объемом 195 авторских листов. Получен один патент. В структуре Университета функционируют следующие подразделения, ку­рирующие внеучебную работу со студентами: отдел воспитательной работы со студентами (ОВРС), отдел профориентации и содействия трудоустройству (ОПСТ), клуб, а также кафедра физического воспитания.

В 2009 году Университет для специальностей «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей» и «Техническая эксплуатация авиационных электросистем и пилотажно-навигационных комплексов» получает особый статус этих направлений подготовки по схеме «4,5 и 1,5» (сроки обучения в бакалавриате и магистратуре). В октябре 2009 года завершается разработка совместно с УМО Федеральных стандартов всех базовых эксплуатационных программ МГТУ ГА, включая программу подготовки по специальности – «Техническая эксплуатация транспортного радиооборудования», которые утверждаются Правительством РФ в декабре 2010 года.

Воспитательная работа, а также работа по патриотическому воспитанию студенческой молодёжи МГТУ ГА осуществлялась на основании ежегодных пла­нов, «Программы патриотического воспитания на 2006-2010 годы» и «Плана ме­роприятий по проведению дней воинской славы». Усилия административно-хозяйственных служб университета в истекший период были направлены на безусловное обеспечение учебного процесса, а также на создание необходимых условий труда для сотрудников и студентов. Основные расходы осуществлялись из бюджетных средств на ремонтные работы в сумме более 25 млн. рублей. На ремонтные работы в зданиях универси­тета на Кронштадтском бульваре и Пулковской улице было израсходовано более 15 млн. рублей, в зданиях УАТЦ почти 4 млн. рублей, более 6 млн. рублей было потрачено на ремонтные работы в общежитии «Лайнер».

Взамен классической прорабатывалась двухуровневая система базовой подготовки специалистов высшего про­фессионального образования «бака­лавр-магистр». При этой системе основным континген­том выпускников университета планировались бакалавры. Маги­стров, как свидетельствует мировая практика, останется не более 20%, ведь в магистратуру попадают наиболее способные студенты. После окончания вуза они могут претендовать на более высокие должности. А на рабочие места, занимаемые сегодня инжене­рами, соответственно будут претендо­вать бакалавры. Высокий уровень обучения в МГТУ ГА отмечают все работодатели, ведь 80% выпускников вуза ежегодно трудоустраиваются в предприятиях гражданской авиации.

**Егорьевское** авиационное техническое училище с 1991 г. было преобразовано в колледж. С 1993 г. его возглавил **Шмельков Александр Васильевич**. Контингент курсантов был - 1068 человек.

Контингент преподавателей:72 человека, из них имели почетное звание «Заслуженный работник транспорта РФ» - 2, «Заслуженный учитель РФ» - 1, награждены знаком «отличник Аэрофлота» - 28, «Отличник воз­душного транспорта» - 1, награждены нагрудным знаком «Почетный ра­ботник среднего профессионального образования» - 4, награждены орде нами «Знак Почета» - 1, «Трудовой славы III степени» - 1, «Дружбы на­родов» - 1, кандидатов наук - 12, докторов наук - 1.

Направления подготовки и специальности: - техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигате­лей; - обслуживание летательных аппаратов горюче-смазочными ма­териалами; -техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт средств меха­низации и автоматизации на воздушном транспорте; - техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов; - менеджмент на воздушном транспорте; - правоведение; - эксплуатация авиа и космической техники.

Направления повышения квалификации и переподготовки:

- работников спецав­тотранспорта; персонала служб ГСМ (ГиЗК); водителей категорий «В» и «С»; руководителей и специалистов по охране труда; водителей по перевозке опас­ных грузов, операторов АЗС и ЭВМ;

- курсы аварийно-спасательной подготовки экипа­жей ВС ГА;

- курсы подготовки и повышения квалификации специалистов по конструкции: Ан-24, Ан-26, Ту-154 М, Ту-154 Б, Як-42, Ил-96-300, Ту-204;

- курсы по авиационному и радиоэлектронному оборудованию само­летов: Ан-24, Ан-26, Як-42, Ту-54 М, Ту-154 Б.

К услугам обучающихся: библиотека, общежитие, ам­булатория , сто­матологический кабинет, спорткомплекс, плаватель­ный бассейн, лыжная база, клуб[[713]](#footnote-713). По ряду дисциплин к занятиям привлекались преподаватели, имеющие ученую степень - доктор наук, кандидат наук или ученое звание - доцент и прошедшие стажировку в головном вузе (MГТУ ГА) или на предприятиях ГА (в основном Московского авиатранспортного узла: Внуково, Домодедово, Шереметьево и Быково)[[714]](#footnote-714).

К 2003 г. учебная материально-техническая база Егорьевского колледжа располагала учебными помещениями общей площадью 1162 тыс. кв. м, куда входили: 5 аудиторий на 70-100 посадочных мест; 17 лабораторий, оснащенных современным лабораторным оборудованием; 5 компьютерных классов; 22 учебных кабинета, оснащенных специализированными стендами и техническими средствами обучения; 24 учебных класса, оснащенных наглядными пособиями; методический кабинет; актовый зал; спортивный комплекс с двумя спортивными залами и залом атлетической гимнастики, стадионом, тиром и бассейном.

Колледж имел авиационно-технический комплекс, куда входили: учебная авиационная техническая база с ангаром площадью около 2000 кв. м. и учебным аэродромом с авиационной техникой (два самолета Ту-154, четыре самолета Ан-24, один самолет Як-42, два самолета Ан-2, все комплекты наземного оборудования); учебный полигон ГСМ; учебный полигон специального транспорта и аэродромной механизации; учебные производственные мастерские, включающие слесарный, токарный, сварочный, гальванический цеха, несколько классов и кабинетов.

Для обеспечения редакционно-издательской деятельности колледж располагал редакционно-издательской группой и цехом оперативной печати. В колледже продолжала работать столовая с залами питания на 1200 посадочных мест. Общежития колледжа по проекту рассчитаны на 1260 мест. Медицинское обеспечение учащихся и постоянного состава организовано силами амбулатории, в составе которой имелся стационар на 36 коек, вспомогательные кабинеты (стоматологический, процедурный, физиотерапевтический и другие) и лаборатория. Развитию материально-технической базы колледжа способствовали в первую очередь МГА, базовые авиационные предприятия Московского аэроузла и инициатива работников колледжа, начиная с директоров и их заместителей и заканчивая преподавателями, средним техническим составом и рабочими.

Научно-исследовательская работа в колледже проводилась по следующим направлениям: выполнение хоздоговорных НИР; выполнение НИР научно-методического направления; поисковые НИР; выполнение НИР по заказу производственных предприятий[[715]](#footnote-715).

Распоряжением по департаменту воздушного транспорта №ДВ-31/52 от 01.02.93г. было утверждено Типовое положение об учебном комплексе ГА. В соответствии с этим положением 22. 04. 1993 г. был образован Московский учебный комплекс, в который вошли Московский институт инженеров гражданской авиации и Егорьевский колледж. Положение скрепленное подписями В. Г. Воробьева – ректора МИИ ГА и И. Г. Хаустова – начальника ЕАТК ГА было согласовано А. А. Масловым – начальником отдела кадровой политики ДВТ.

В Положении о комплексе было записано: «Комплекс представляет собой научно-образовательное объединение в целях обеспечения прав граждан Российской Федерации на выбор содержания и уровня своего образования по эксплуатации авиационной и космической техники, создания условий для эффективного использования научно - педагогического потенциала, гибкого реагирования на запросы общества, воздушного транспорта сетью учебных заведений гражданской авиации в условиях рыночной экономики, гуманизации образовательной системы[[716]](#footnote-716).

Результаты этой совместной работы можно проследить по фактам изложенным в Приказе Госкомитета РФ по высшему образованию № 263 от 12. 02. 1996 г. о прохождении лицензирования Егорьевским АТК ГА сроком на 2 года в сфере высшего профессионального образования по Эксплуатации авиационной и космической техники (неполное высшее образования) по очной форме обучения на базе среднего (полного) общего образования. В экспертном заключении были перечислены обязательные нормативы: - Предельный контингент по программе неполного высшего образования – 600 человек; площадь помещений для учебного процесса 12289 кв.м.; в преподавании участвовали 20 человек, из них 1 доктор наук, профессор, 12 кандидатов наук, доцентов, то есть 65 % с учеными степенями и званиями; полностью были выполнены финансовой и имущественной обеспеченности в расчете на одного учащегося и т.д.[[717]](#footnote-717)

Завершающий срок подготовки специалистов по программе комплекса датирован 01. 07. 2006 г. в Лицензии Федеральной службы по надзору в сфере образования и науки от 01. 03. 2005 г. Почему был завершен этот процесс актуальный и в сегодняшние дни становится понятно из сообщения Шмелькова А.В. – директора Егорьевского колледжа: «Мы совместно приступили к многоуровневой структуры высшего образования. Нам удалось создать такие условия, когда у учащихся появлялись возможности для выбора своей образовательной траектории. Курсанты колледжа имели возможность перевестись после второго курса в МГТУ, а выпускники колледжа, имея диплом о неполном высшем образовании, могли поступить в институт на третий курс. Более того, объединение наших потенциалов позволило в короткие сроки решить задачу по подготовке специалистов с высшим образованием по направлению авиатопливо обеспечения. Первые инженеры по ГСМ, выпущенные из МГТУ - это бывшие курсанты колледжа.

Работа в рамках комплекса под опекой МГТУ позволила колледжу выйти на качественно новый уровень. EATK - единственный в России колледж, имевший лицензию и государственную аккредитацию в сфере высшего образования. К сожалению, в 2007 году у колледжа закончился срок действия лицензии и свидетельства о государственной аккредитации в сфере высшего образования. Позиция Рособрнадзора, определяемая Законом «Об образовании» была категоричной - не лицензировать колледж без изменения статуса учебного заведения[[718]](#footnote-718).

В дополнение к этой ситуации 19 августа 2009 года вышло постановление Правительства о проведении эксперимента по созданию прикладного бакалавриата в образовательных учреждениях среднего профессионального и высшего профессионального образования, которым утверждено соответствующее положение. Согласно этого положения программа прикладного бакалавриата являлось экспериментальной основной профессиональной образовательной программой с нормативным сроком освоения 4 года, обеспечивающей профессиональную практико- ориентированную подготовку, характерную для образовательных программ среднего профессионального образования и профессиональную теоретическую подготовку, характерную для программ бакалавриата.

В эксперименте примут участие не более 30 федеральных государственных учреждений среднего профессионального и высшего профессионального образования. Никаких дополнительных затрат не потребуется. Нужна лишь политическая поддержка для участия учебных заведений в эксперименте. Многие вузы и родственные им колледжи и техникумы взаимодействуют в этом направлении. Есть целесообразность и нам реализовать подобные схемы, так как многие наши выпускники стремятся получить высшее образование[[719]](#footnote-719).

В 2002 г. очно обучалось 460 курсантов на бюджетной и 177 курсантов на платной основе. Учебная и социальная база позволяла иметь предельный контингент обучающихся 2047 человек. В 2003 г. колледжем было выпущено 218 авиаспециалистов, прошли переподготовку и повысили квалификацию 1537 специалистов, в том числе 60 иностранных[[720]](#footnote-720). За годы своего 55 летнего существования коллектив Егорьевского авиаколледжа подготовил 23525 авиационных специалистов, славу которым составили 17 Героев Советского Союза, многие руководители отрасли во главе с Панюковым Б.Е. – Министром гражданской авиации с 1990 – 1991 гг., рядовыми и надежными инженерно-техническими работниками аэрофлота. В числе выпускников 854 были иностранными гражданами. За три предъюбилейных года около 80% выпускников сдавали государственные экзамены на 4 и 5[[721]](#footnote-721).

С 1995 г. традиционно один раз в два года в мае - июне на базе кол­леджа проводится совместно с МГТУ ГА, МВТУ им. Н.Э. Баумана, Акаде­мией ГА, МАИ и другими вузами меж­дународные научно-технические кон­ференции «Инженерно-физические проблемы авиационной и космической техники», в которых участвуют ака­демики международных академий, доктора и кандидаты наук, препода­ватели. По материалам конференций издаются сборники тезисов докладов. Основным направлением научно-методической работы в колледже яв­ляется разработка стратегии и тех­нологии образования и профессио­нальной подготовки авиационных специалистов с учетом тенденций раз­вития авиационной техники и ее вне­дрения в эксплуатацию.

На учебной АТБ учащиеся закреп­ляли полученные знания на реаль­ной авиационной технике в услови­ях, приближенных к эксплуатацион­ному предприятию. Выпускники при качественном исполнении учебной программы высокого уровня получает два диплома:  первый - о получении профессии «Старший техник», второй - о высшем неполном образовании, что даёт право на поступление по специальности на третий курс аэрокосмического университета. Многие сотрудники колледжа за многолетний плодотворный труд удостоены почетных званий: Заслуженный учитель РФ - Мура­шов Н.М; Почетные работники СПО РФ - Данилейко Г.И, Казаков В.И., Немов Б.М., Смирнова С.Я, Сыттыков Х.Ш;

Награждены правительственными наградами: Покровский В.Я., Премет Л.А, Кузнецов В.Г., Ворнычев В.Д., Ванчиков Г.Г., Дворников А.И., Фельд­ман Е.Л., Мартынова А.И., Нестерин И.Г., Живухин Е.М.,Фонин Б.П.,Кармызов В.П..

Другими медалями были награждены около 60 работников колледжа.

Ученую степень доктора техничес­ких наук имели преподаватели Гребенкин А.В. и Гладышев В.О. Ученую степень кандидата наук имели: заместители дирек­тора: Фонин Б.И., Кормилицин А.П., Рыжков С.Ю., доцент Козенец В.В., заведующий отде­лением «Авиационная наземная тех­ника» Белов Н.В., преподаватели Мишунин В.А., Кар­мызов В.П., Ершов Е.А., Бычкин В.М, Директор учебного заведения Шмельков А. В..

Анализ результатов итоговых го­сударственных аттестаций за после­дние годы свидетельствует о ста­бильном росте качества подготовки авиационных специалистов в колледже. Показатель сдав­ших государственные экзамены на «отлично» и «хорошо», составляет в среднем 75-80 процентов. К услугам обучающихся: библиотека, общежитие, ам­булатория, сто­матологический кабинет, спорткомплекс, плаватель­ный бассейн, лыжная база, клуб[[722]](#footnote-722).

ЕАТК ГА в 2009 году принял участие в международной выставке «Авиатопливообеспечение — 2009», в которой обычно участвовали российские компании, а также зарубежные (из Украины и Германии), близкие к данной отрасли. Качественная практическая и теоретическая подготовка выпускников дает им возможность работать на авиационных предприятиях. Многие выпускники работают в Домодедово, Шереметьево, Внуково, на всем пространстве России и за ее пределами.

**Иркутское** авиационное техническое училище ГА было преобразовано в колледж в 1993 г. До 2001 г. его руководителем был **Журавлев Юрий Васильевич**. После его назначения начальником Восточно-Сибирского Управления колледж возглавил **Никифоров Валерий Аполлонович.**

Контингент курсантов:около 600 человек. Контингент преподавателей:40 человек, из них 1 - заслуженный ра­ботник транспорта РФ, 1 - заслуженный учитель РФ, 5 - почетный работ­ник СПО России, 1 - почетный работник транспорта России, 19- отлич­ник Аэрофлота, 2 - ветеран спорта РСФСР, 1 - отличник физической культуры и спорта, 2 - награждены орденом Знак почета. Направления подготовки и специальности:

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;

- экономика, бухгалтерский учет и контроль на воздушном транспорте.

- переподготовка инженерно – технического персонала авиапредприятий по са­молетам ТУ-154 Б,М; АН-24 (26); АН-2; ИЛ-76; вертолету МИ-8Т (МТБ) и курсы повышения квалификации авиатехников.

К услугам обучающихся были предоставлены:оснащенные кабинеты, лаборатории и ком­пьютерные классы; библиотека, имеющая 74000 экз.; читальный зал; учеб­ная телестудия; учебно-производственные мастерские; учебная авиацион-но-техническая база, на которой расположены 10 воздушных судов; спор­тивный и тренажерный залы, стрелковый тир; клуб, располагающий зри­тельным и танцевальным залами, помещениями для работы творческих коллективов художественной самодеятельности; музей истории колледжа; амбулатория; общежития, позволяющие разместить всех нуждающихся курсантов, учащихся и слушателей; курсантская столовая.

**Кирсановское** авиатехническое училище гражданской авиации в 1992 г. было преобразовано в авиационный технический колледж гражданской авиации. С 1989 г. его возглавлял заслу­женный работник транспорта РФ **Гоцев Владислав Васильевич**. На начало двухтысячных годов контингент курсантов составлял 600 человек. Контингент преподавателей - 36 человек, из них 2 - «Заслуженных ра­ботника транспорта РФ», 2 - «Почетных работника среднего профессио­нального образования», 4 - «Почетных работника транспорта РФ», 12 - «От­личников Воздушного транспорта», 1 - кавалер ордена «Знак Почета», 3 -награждены медалью «За трудовую доблесть», 1 - медалью «За трудовое от­личие», 1 - медалью Нестерова, 1 - медалью «Академика СП. Королева», 1 -кандидат технических наук, 16 - преподавателей высшей категории, 12 -преподавателей первой категории. Направления подготовки:

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;

- техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов.

- повышение квалификации и переподготовка по аккредитованным основным профессиональным образовательным программам.

К услугам обучающихся были предоставлены:спортивный зал, стадион, клуб с кинозалом, библиотека с читальным залом, музей; спортивные секции, кружки техни­ческого творчества и художественной самодеятельности[[723]](#footnote-723). Главная задача над которой работал коллектив под руководством Гоцева В.В. - это трудоустройство курсантов. Удалось добиться получение заявок от авиапредприятий на всех 160 выпускников в 2004 г. Они были направлены на авиационные предприятия Брянска, Хабаровска, в Московский аэропорт «Домодедово», в испытательный центр Ахтубинска, а часть курсантов поступили в Санкт-Петербургский и Московский университеты ГА и Куйбышевский аэрокосмический институт[[724]](#footnote-724).

**Рыльское** АТУ ГА с 29. 01. 1991 г. было преобразовано в колледж. Перед коллективом единственного в России учебного заведения спецслужб гражданской авиации встал тогда вопрос: быть или не быть. Осуществлять подготовку специалистов по одной специальности бессмысленно, так как специалисты в таком количестве базами ЭРТОС останутся невостребованными. С 1987 г. училищем руководил **Иванов Владимир Борисович**, который опираясь на поддержку коллектива, принимает в эти нелегкие времена самые смелые решения по улучшению работы учебного заведения, что выразилось, прежде всего, в организации приема для обучения еще 600 девушек, так как в 1987 году была закрыта военная кафедра, в связи с чем резко снизилось количество поступающих на учебу в колледж юношей. В 1991 году для женского пола было открыто отделение «Экономика, бухучет и контроль». Кроме того Иванов создал необходимые условия для обучения авиатехников по специальностям, которые после распада СССР остались, теперь уже в других государствах. Так, в 1992 году открываются отделения по специальностям: 1806 - «Техническая эксплуатация и ремонт электрического оборудования, электротехнического оборудования» и 2201 - «Вычислительные машины, комплексы и сети».Через год, в 1993 г. принимается решение по открытию специальности 2007 - «Техническая эксплуатация, электрического приборного и пилотажно - навигационного оборудования воздушных судов», 2010 - «Техническая эксплуатация радиоэлектронного оборудования воздушных судов». Приглашаются специалисты из стран ближнего зарубежья, изыскиваются финансовые ресурсы для создания учебно-материальной базы, принимаются меры по обеспечению прибывших специалистов жильём, колледж активно развивает внебюджетную деятельность. Открываются платные курсы по подготовке бухгалтеров, водителей автотранспорта, операторов ЭВМ и др. На заработанные деньги приобретается новое оборудование, приборы, материалы, автотранспорт и многое другое, что необходимо для обеспечения жизнедеятельности колледжа.

Приказом директора Департамента гражданской авиации от 05 октября 1995 года уже в Рыльском авиаколледже было открыто хозрасчетное заочное отделение сразу по шести специальностям. География слушателей отделения охватывала всю Россию. Большая работа была проделана для создания учебной базы для специальности 1806. Также за прошедшие годы построен новый учебный корпус, создан учебный радиополигон, приобретено и задействовано в учебном процессе электрическое оборудование, созданы учебные классы и лаборатории. Создавалась учебная база для специальностей по А и РЭО воздушных судов. Уже в 1993-94 годах в аэропорту г. Курска были приняты и установлены на стоянках самолеты ТУ-154, ИЛ-62М, АН-24, на территорию УПБ были приняты три самолета АН-2. По совместному договору с Криворожским АТК ГА в колледж поступило стендовое оборудование, КПА, радиоэлектронное оборудование, с использованием которого были развернуты учебные лаборатории по радиоэлектронному оборудованию воздушных судов. Активно велась работа с заводами-изготовителями, с авиапредприятиями по приобретению КПК, стендового оборудования для оснащения лабораторий по электрическому, приборному, пилотажно-навигационному оборудованию воздушных судов. И совершенно закономерно в 1996 г. пришедший к власти в Курской области Руцкой Александр Владимирович назначил Владимира Борисовича главой администрации г. Курска За период трудовой деятельности Владимир Иванов получил более ста поощрений от командования, награжден знаком «Почетный радист СССР», «Отличник Аэрофлота», «Отличник воздушного транспорта». В 1995 г. Президент Российской Федерации подписал Указ о присвоении ему звания «Заслуженный работник транспорта РФ».

С октября 1996 г. авиаколледж возглавил **Хороших Владимир Алексеевич.** К 2001г. контингент курсантов составлял940 человек. Контингент преподавателей:52 человека, из них заслуженных работ­ников транспорта Российской Федерации - 2, почетных работников среднего профессионального образования Российской Федерации — 5, почетных работников транспорта России - 5, отличников Аэрофлота (Воздушного транспорта) -61. Награждены орденами: Знак Почета - 1, Дружбы народов - 2, кандидатов наук - 3.

Направления подготовки и специальности:

- техническая эксплуатация, обслуживание и ремонт элект­рического и электромеханиче­ского оборудования;

- техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно- навигационных ком­плексов;

- экономика, бухгалтерский учет и контроль:

- техническая эксплуатация транспортного радиоэлектронного оборудования;

- вычислительные машины, комплексы, системы и сети;

- правоведение.

Направления повышения квалификации и переподготовки:

- авиационное и радиоэлектронное оборудование воздушных судов;

- наземные средства радиотехнического обеспечения полетов;

-системы светотехнического обеспечения полетов, электроснабжения аэропортов и электропитания средств ОВД и связи;

- авиационная безопасность и охрана труда;

- подготовительные курсы: водитель категории В, С, Д, Е; машинист ДВС; радиооператор; бухгалтер; телемастер; оператор ЭВМ; электромонтер; секретарь-машинистка; кабельщик-спайщик;

- повышение квалификации преподавателей.

К услугам курсантов были биб­лиотека с двумя читальными залами, укомплектованная но­вой современной литературой по всем специальностям обуче­ния; благоустроенные обще­жития; спортивные залы; ста­дион; клуб; кинозал; кафе; база отдыха на берегу реки Сейм[[725]](#footnote-725).

Учитывая вероятность того, что имеется опасность потерять часть абитуриентов, окончивших среднюю школу и изъявивших желание учиться в коммерческих ВУЗах, в авиаколледже, перестроившись в зависимости от создавшейся обстановки, с 2002 года начали набирать абитуриентов на отделение ЭВМ после окончания неполной средней школы.На Информационном стенде авиаколледжа представлена информация о руководителях учебных заведений, где под фотографией Хороших В. А. зафиксированы годы руководства с 1996 по 1912 г. Автор исследования – последний директор Рыльского АТК ГА – юридического лица с полными полномочиями согласно Уставу и Договором с руководителем Федерального агентства воздушного транспорта. Последний приказ подписанный руководителем РАТК ГА № 50/л – сотрудники издан 14. 04. 2009 г. «С объявлением Приказа Федерального агенства воздушного транспорта (РОСАВИАЦИЯ) от 14 апреля 2009 г. № 37/к «Об увольнении Хороших В.А.» В документе сообщалось о переводе Хороших В. А. в порядке перевода по личной просьбе в Московский ГТУ ГА. Временное исполнение обязанностей директора колледжа было возложено на Будыкина Ю. А. заместителя директора колледжа по учебной работе без прав предоставления юридического лица без доверенности учредителя, приема и увольнения работников колледжа[[726]](#footnote-726).

На следующий день приказом ректора МГТУ ГА № 305/л от 15.04. 2009 г. Хороших В.А. был принят в Рыльский АТК – филиал МГТУ ГА на должность директора в порядке перевода из ФГО СПО МГТУ ГА[[727]](#footnote-727). Этот переходный период двойного существования всех учебных заведений среднего профессионального образования осуществлялся под руководством **Курзенкова Г.К.** – руководителя ФАВТ. Все «юридические лица» продолжали традиционно завершать бюджетную роспись календарного 2009 года под руководством главных бухгалтенров и готовить документацию для передачи имущества из регионов России в г. Москву по месту нахождения университета. Все « филиалы» в составе директоров и временных главных бухгалтеров без личного состава и имущества нарабатывали опыт работы в новых условиях.

Следующий переходный этап был осуществлен с 14 декабря 2009 г. под руководством Нерадько А. В. – руководителя ФАВТ. Так 28.12.2009 г. директором РАТК - филиала МГТУ ГА был подписан приказ «1а/л – сотрудники, в котором зафиксирован факт перевода личного состава в связи с реорганизацией ФГОУ СПО РАТК ГА в РАТК – филиал МГТУ ГА в форме присоединения:

«а) считать всех работников ФГОУ СПО РАТК ГА с 01. 01. 2010 года работающими в РАТК – филиале МГТУ ГА (список прилагается);

«б) считать всех учащихся ФГОУ СПО РАТК ГА с 01. 01. 2010 года работающими в РАТК – филиале МГТУ ГА (список прилагается). Далее начальнику отдела кадров Пашалык Е. Л. было предписано: внести записи в трудовые книжки о реорганизации колледжа, оформить дополнительные соглашения к трудовым договорам, обновить должностные инструкции работников.

Новые процессы продвигались порой сложно и неоднозначно. Так 31.12.2009 г. был издан новый приказ под № 1-338/л – сотрудники, в котором сообщалось, что во исполнение Распоряжения ректора ФГОУ ВПО МГТУ ГА Елесеева Б. П. от 30.12. 2009 г. « О мероприятиях в связи с завершением реорганизации МГТУ ГА»:

1. Принять в порядке перевода персонально каждого работника из ФГОУ СПО РАТК ГА в филиал в той же должности с окладом согласно штатному расписанию с 01.01. 2010 г., далее персональные данные 338 человек. Предыдущий приказ был отменен. После составления годового финансового отчета за 2009 г. с 16. 02. 2010 г. были продолжены трудовые отношения с Рыжковой Р.И. в должности главного бухгалтера, а после решения юридических вопросов с ликвидацией РАТК ГА с 27.02. 2010 г. были продолжены трудовые отношения с Будыкиным Ю. А. в должности заместителя директора по учебной работе [[728]](#footnote-728).

Фактически с 2010 года началась устойчивая деятельность образовательных комплексов ФАВТ Министерства Транспорта РФ. С 01. 08. 2011г. после перехода Хороших В. А. на должность преподавателя - директором РАТК - филиала МГТУ ГА был назначен Будыкин Ю. А.[[729]](#footnote-729)

Свой жизненный путь Будыкин Юрий Алексеевич для себя четко определил еще в 1969 году, поступив в Харьковский авиационный ин-ститут. Под руководством Юрия Алексеевича учебным отделом колледж была организована подготовка специалистов по новым специальностям и одной специализации, открыто обучение по заочной форме по пяти специальностям, создана материально- техническая база и необходимое учебно-методическое обеспечение. При его умении разрабатывались и внедрялись ГОС СПО всех поколений базового и повышенного уровней по основным специальностям. В 2003 году Будыкину Юрию Алексеевичу присвоена ученая степень «кандидат технических наук». На протяжении многих лет руководил областным методобъединением преподавателей информатики и вычислительной техники.

Неоднократно Юрий Алексеевич принимал участие в работе Госкомиссии народного образования по проверке учебных заведений.

По заданию госкорпорации по ОрВД выполнял научно- исследовательскую работу, а также методическую работу. Имеет награды и звания: «Заслуженный работник транспорта», «Отличник Аэрофлота», «Почетный работник транспорта России», «Почетный работник среднего профессионального образования». За этот период колледж подготовил более 15 000 специалистов, причем в основном для Госкорпорации по ОрВД. Приведем примеры отзывов об учебном зведении и преподавателях: - Шалгановы Семен и Сергей - братья-близнецы, окончили училище в 1981г. «Работаем инженерами по РЛ, РН и связи в Башкирском Центре ОВД. Вспоминают спортивные достижения под руководством Танкова С.И и Маслова Л.М. А в конце 90х годов в Уфу проводить КПК приезжали преподаватели, с гражданского цикла - Свидер Николай Сигизмундович и с военного цикла – подполковник Г. Фурса. мы с удовольствием устроили нашим гостям экскурсию по Уфе!».

- Есин Максим Алексеевич выпускник 2007 года. инженер по радионавигации, радиолокации и связи группы ТО и Р ОРЛ-А, АРП службы ЭРТОС. Надымского центра ОВД филиала «Аэронавигация Севера Сибири» «Рыльский авиаколледж запомнился мне, прежде всего, высококвалифицированным преподавательским составом, которые давали нам теоритические и практические знания по специальности. Одними из таких, запомнились Бедрик Н.В., Вольский А.М., Шабловский Е.С. На полигоне авиаколледжа мы имели возможность почувствовать себя в роли работника службы ЭСТОП. Там было все по настоящему, светосистема, регуляторы яркости, электротехническая лаборатория, дизель-генераторы. Курсанты с нетерпением ждали начала практики, которую вели ведущий инженер Алешин В.М. и инженеры: Финогенов Е.В., Дегтярев В.А. Помимо учебы, особая жизнь была в общежитии колледжа, которую контролировал воспитатель.

- Голошубин А.В. – ведущий инженер по РН, РЛ и связи группы ТО и Р средств электросвязи, ЛКС службы ЭРТОС Новоуренгойского центра ОрВД . Выпускник Рыльского АТК ГА 1990-1993 гг. «Руководителем моей учебной группы был Андрей Викторович Смалий. Благодаря настойчивости и требовательности таких преподавателей как Андрей Викторович у нас, у курсантов появлялись все новые и новые знания Теперь на встречах с одногруппниками, мы часто с теплотой вспоминаем наших преподавателей: Будыкина Юрия Алексеевича, Паньшина Геннадия Павловича, Лавренова Василия Федоровича и многих других.

Борисенкова А.С. «Мы с мужем Александром Борисенковым с юга нашей прекрасной Родины, в 2007 г. попали на работу в г. Сургут в «Аэронавигация Севера Сибири». Саша устроился на объект ОРЛ –Т, работает на локаторе, а я на объекте связи и АТС. Наша группа связистов 321 классный руководитель Зуев Петр Петрович. Познавательно проходило изучение АФУ с преподавателем Чернышовым А.Г. так как. направление нашей специальности связистов включало поездки на полигон,там проходила наша практика. Хочу выразить, отдельное спасибо, преподавателям на полигоне Цыбину Анатолию, Мусорину Сергею, Борису Харькевичу за хорошие практические и жизненные знания..Вся наша группа связистов 321 очень уважала Ващенко Лориту Филиповну за ее строгость и любовь к своим предметам и нам.

- Володченков Роман Николаевич. Техник по радионавигации, радиолокации и связи Тверского центра ОВД филиала «МЦАУВД»

Самым ярким первым впечатлением было, конечно же знакомство с преподавателями. Сложно забыть таких людей как Свидер Н. С., Бобина Т.Б., Шурпин И. Н., Ващенко Н. Н., Лавренов В. Ф.…. Этот список довольно обширен для РАУССА, что конечно очень приятно.

- Петров Геннадий Викторович. Калуга. Пилот. Пилотажная группа «Первый полет»: «С 1981 года стал работать в базе ЭРТОС Душанбинского ОАО, где познакомился с братьями Колотухиными, один из которых Анатолий позднее примет участие в открытии специальности АиРЭО в РАТК ГА. Командиром нашей 9 роты был Корнев. Вместе со мной поступил и мой друг с первого класса по школе Душанбинского авиагородка Владимир Евстафьев, его отец работал в базе ЭРТОС, а всего из нашего города в это время в РАТУ ГА училось пять человек. Из преподавателей мы очень уважали Легкодух, Бобину и Федосенко».

Более подробно о деятельности авиаколледжа и его личном составе сообщается в книге «Школа ГВФ» изданной в 2010 г. к пятидесятилетнему юбилею Рыльского АТК ГА[[730]](#footnote-730).

**Троицкое** АТУ ГА в 1992 г. было преобразовано в Троицкий авиационный технический колледж гражданской авиации. С 1976 г. его возглавлял директор **Шакиров Фарит Хасанович.**

Контингент преподавателей:43 человека, из них заслуженных учите­лей РФ - 2, почетных работников СПО - 3 , почетных работников транс­порта России - 4, отличников Аэрофлота и воздушного транс­порта - 20.

Направления подготовки и специальности:

- техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей;

- техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов;

- программное обеспечение вычислительной техники и автомати­зированных систем;

- экономика, бухгалтерский учет и контроль.

Направления повышения квалификации и переподготовки: изучение новой авиационной техники; преподаватели колледжа проходят повышение квалификации в авиапредприятиях и ВУЗах ГА.

К услугам обучающихся:три учебных корпуса, два общежития, столовая на тысячу мест, библиотека с большим читальным залом, три спортивных зала, стадион с дорожками с искусственным покрытием, клуб на триста мест; авиационная техническая база с парком самолетов и вертолетов для практической подготовки курсантов[[731]](#footnote-731).

К началу двадцать первого столетия было выпущено 16500 специалистов, трое из них стали героями социалистического труда. Контингент курсантов в этот период составлял - 765 человек[[732]](#footnote-732).

**Санкт – Петербургский государственный технический университет** (СПб ГТУ ГА). С 1990 г. Академию ГА возглавлял ректор, док­тор технических наук, профессор, заслужен­ный деятель науки и техники РФ, почетный работник транспорта РФ, почетный работник высшего профессионального образования России **Крыжановский Георгий Алексеевич.** Контингент студентов:5476 человек. Контингент преподавателей:296 человек

Направления подготовки и специальности:

- эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения;

- безопасность технологических процессов и производств на воздуш­ном транспорте; - организация перевозок и управление на транспорте;

- юриспруденция; - сервис на воздушном транспорте; - менеджмент организации; - прикладная математика; - связи с общественностью.

Уровни образования: бакалавр; специалист; магистр.

Более 20 направлений повышения квалификации и переподготовки:

- подготовка государственных инспекторов ФСВТ России по контро­лю за деятельностью в области гражданской авиации;

- подготовка инспекторов ССВТ по объектам обязательной сертифи­кации и специалистов по системам качества в организациях ГА.

- подготовка руководителей и специалистов по безо­пасности полетов;

- перевозка опасных и специальных грузов воздушным транс­портом в соответствии с требованиями международных стандартов и рекомендаций;

- подготовка авиационных специалистов к международным полетам;

- подготовка руководителей и специалистов организаций и предпри­ятий воздушного транспорта по концепции CNS/ATM;

- подготовка и повышение квалификации преподавательского состава образовательных учреждений и авиационных учебных центров;

- подготовка и повышение квалификации представителей авиакомпа­ний для работы за рубежом;

- подготовка и повышение квалификации представителей авиакомпа­ний в аэропортах России и СНГ и других;.

К услугам обучающихся: 5 общежитий; медико-санитар­ная часть в составе: врачебно-летная экспертная ко­миссия (ВЛЭК), поликлиника с диагностическими кабинетами; столовая с несколькими обеден­ными залами и буфетами; ста­дион; 2 спортивных зала, зал атлетической гимнастики, обо­рудованные функциональными тренажерами[[733]](#footnote-733).

Свой 50 –летний юбилей СПб ГТУ ГА Встречало, как «Альма-матер» авиационных кадров высшей квалификации. В университете осуществлялась подготовка по 12 специальностям и 20 специализациям. Учебный процесс для 7000 студентов обеспечивали 11 факультетов и около 40 кафедр, среди которых были открыты 6 новых, в том числе: «Организация и управление в транспортных системах», диагностика и неразрушающий контроль технических систем» и другие. На вечернем отделении состоялся первый выпуск специалистов. Конкурс поступающих составил от 4 до 11 человек на одно место. Проходили обучение более 600 иностранных граждан. Среди сотрудников сосредоточен самый высокий отраслевой научный потенциал - более 50 докторов и свыше 150 кандидатов наук[[734]](#footnote-734).

На протяжении всех лет с момента организации в Академии ГА про­ходили обучение представители зару­бежных стран.

В Академии ГА обучались около 150 студентов из дальнего за­рубежья (Вьетнам, Монголия, Судан, Тунис, Шри-Ланка и другие страны) и более 250 студентов из стран СНГ.

Переход к рыночной экономике потребовал дальнейшего совершен­ствования и развития учебно-научных направлений деятельности, организационной струк­туры Академии ГА.

В 1994 г. после 11-летнего пе­рерыва был вновь создан учебно-летный отряд. С 1999 г. осуществлялось первич­ное обучение (со школьной скамьи) по специализации «Летная эксплуа­тация воздушных судов» с при­своением квалификации «инженер-пилот».

В последнее пятилетие в Акаде­мии открыты три новых факульте­та: гуманитарный, инженерно-техни­ческий и факультет военного обуче­ния. Открыто обучение по новым специальностям и специализациям: «Управление персоналом», «При­кладная математика», «Связи с об­щественностью», «Управление аэро­портовыми комплексами».

На базе Академии создано и пло­дотворно работает Учебно-методичес­кое объединение по образованию в области аэронавигации, в состав ко­торого входит более 30 учебных заве­дений.

Сегодня в Академии ГА плодотвор­но функционируют два филиала (в Бугуруслане и Красноярске), два представительства (в Иркутске и в Минеральных Водах), три института (Институт руководящих работников и специалистов отрасли — ИРРСО, Институт экономики и управления транспортными системами — ИЭУТС и летно-исследовательский методичес­кий институт — ЛИМИ), 11 факуль­тетов, 36 кафедр, учебно-летный от­ряд, научно-технический центр, вклю­чающий НИС; тренажерный центр (отделение летно-штурманских трена­жеров и отделение диспетчерских тре­нажеров), библиотека, учебно-науч­ный информационно-издательский центр и другие подразделения, необ­ходимые для успешного функциони­рования современного вуза.

Академия располагает опытным, квалифицированным научно-педаго­гическим персоналом, способным ре­шать задачи подготовки кадров для рыночной экономики. По заданию А.В. Нерадько – руководителя Россавиации ЛИМИ академии стали разработчиками новых методов подготовки авиационного персонала.[[735]](#footnote-735) Долгие годы в Ака­демии ГА трудятся свыше 300 науч­но-педагогических работников, что составляет треть общего числа рабо­тающих, из них 45 докторов наук, профессоров, 130 кандидатов наук, доцентов.

Коллектив гордится тем, что в Академии ГА трудятся:

2 - заслуженных деятеля науки и техники ; 9- почетных работников высшего профессионального образования России; 5 - заслуженных пилотов и штурманов Российской Федерации; 18 - почетных работников транспорта России и других именитых авиаторов. В учебном процессе принимают участие 20 действительных членов и членов-корреспондентов Российской Академии транспорта и 16 действи­тельных членов и членов-корреспон­дентов Международной академии транспорта.

В Академии ГА по 11 спе­циальностям и 21 специализации обу­чалось 6200 студентов (очное, заоч­ное и вечернее обучение), в том числе 2700 человек на очной форме обуче­ния. Кроме того ежемесячно от 50 до 100 человек повышают квалифика­цию и проходят переподготовку в си­стеме дополнительного профессио­нального образования.

Впервые в России в Академии ГА была начата подготовка пилотов-лю­бителей и пилотов коммерческой авиации на новом самолете бизнес-класса Ил-103. Академия ГА располагает совре­менной учебно-лабораторной, произ­водственной и социальной базой.

Общая площадь зданий и сооруже­ний составляет 86 189 кв. м, в том числе учебно-лабораторные площади (два учебных корпуса, тренажерный корпус) — 34 310 кв. м. Парк ЭВМ составляет более 200 персональных компьютеров, действуют 14 компьютерных классов. Академия имеет ста­дион, клуб, медико-санитарную часть, столовую, кафе, три жилых дома, семь общежитий, базу отдыха «Барышево» на Карельском перешейке.

В Академии ГА созданы научные школы и проводится активная науч­но-исследовательская деятельность. Только за последние 10 лет более 100 разработок и результатов научных исследований внедрено в гражданскую авиацию. Эффективно работают аспи­рантура, докторантура, специализи­рованный совет по защите кандидат­ских и докторских диссертаций. Укрепляются и развиваются меж­дународные связи Академии ГА: де­ловые поездки и контакты сотрудни­ков, обучение и взаимный обмен сту­дентами, творческие связи с учебными и научными заведениями и центрами США, Германии, Франции, Англии, Кореи, Китая, Вьетнама, стран — участниц СНГ являются ярким под­тверждением эффективности сотруд­ничества в этом направлении.

Ежегодно в Академию ГА прини­маются свыше 800 студентов по гос­бюджетному финансированию и более 300 человек по договорам о платном обучении. При этом конкурс при по­ступлении остается стабильно высо­ким: в течение ряда лет Академия ГА занимает 1-е - 2-е места по конкур­су среди 49 вузов Санкт-Петербурга. Выпускники Академии ГА востребо­ваны на производстве и высоко це­нятся в авиапредприятиях, авиаком­паниях[[736]](#footnote-736).

**Красноярское** АТУ ГА, которым руководил **Крохов С. И**., в 1992 г. было преобразовано в колледж. С 1997 г училище возглавил заслуженный работник транспорта РФ, отличник Аэрофлота **Трофимов Юрий Николаевич**. Его приказом № 246 /л от 05. 12. 1997 г. Халин В. В. был переведен заместителем директора колледжа по учебной работе. Работал в этой должности до перевода в Санкт-Петербургский авиационно-транспортный колледж на должность заместителя начальника по учебно-методической работе[[737]](#footnote-737). Под его непосредственным руководством создавался в современном виде Радиотехнический факультет – единственный в наименовании которого имеется слово «технический» совпадающее с наименованием учебного заведения. Он состоял из 4 кафедр, двух лабораторий с вычислительной техникой, несколько аудиторий оснащенных персональными компьютерами, учебным радиополигоном[[738]](#footnote-738). Это был период когда колледж, как и все другие учебные заведения ГА, имел тяжелое материально – техническое и финансово – экономическое состояние. Бюджетное финансирование не покрывало затрат на заработную плату, питание и стипендии курсантам. Долги перед налоговыми, энергоснабжающими, коммунальными, строительными и другими организациями составляли до 10 млн. рублей. Колледж является единственным в стране учебным заведением среднего профессионального образования, имеющим в своем составе **Хабаровский филиал**, который был создан на основании приказа директора Федеральной службы воздушного транспорта России от 23.12.1998 года № 368 по согласованию с Министерством образования России и администрацией Хабаровского края. Был реализовыван базовый уровень подготовки по специальностям: 190701 - «организация перевозок и управление на транспорте (на воздушном транспорте)»; 160502 - «управление движением воздушного транспорта». Педагогический состав филиала включал в себя 31 преподавателя, в том числе преподаватели высшей категории-11 человек; кандидат наук-1 человек.

Социальная структура колледжа включала: - 2 студенческих общежития на 411 мест; - студенческую столовую на 430 посадочных мест; 2 буфета на 40 мест; - амбулаторию общей площадью 549кв. м.; - актовый зал на 240 посадочных мест; спортивный зал общей площадью 171 кв.м.; - гимнастический зал общей площадью 82 кв. м.; - тренажерный зал общей площадью 96 кв. м. Учебная и материально-техничес­кая база колледжа постоянно обнов­лялась и совершенствовалась.

В соответствии с распоряжением Правительства РФ от 6 апреля 1999 г. № 527-р Красноярскому авиационному техническому колледжу ГА в 2000 г. было передано в оперативное управле­ние 12-этажное здание по улице Глад­кова, 6 в городе Красноярске общей площадью более 4900 кв. м. для исполь­зования в учебном процессе.

В переданном здании был размещен факультет органи­зации воздушных перевозок, на кото­ром велась подготовка по специаль­ностям «Обслуживание летательных аппаратов горюче-смазочными матери­алами» и «Организация перевозок и управление движением на воздушном транспорте». В здании были расположены лаборатории: химии, гидравлики, горюче-смазочных ма­териалов, лаборатория-тренажер для подготовки бортпроводников, учебный аэровокзал для подготовки техников-технологов СОП, двенадцать специа­лизированных кабинетов, четыре лек­ционных аудитории, актовый зал на 250 посадочных мест, столовая, биб­лиотека с читальным залом.

На основании этого же распоря­жения на баланс колледжа был пере­дан тренажерный комплекс. Тренаже­ры КТС Ту-154Б, КТС Ан-26, КТС Як-40, КТС Ан-2, СШТ-70, «Двина» использовались для тренажерной под­готовки студентов факультета УВД колледжа, а также для первоначаль­ной подготовки авиационного персо­нала авиакомпаний Сибири, Урала и Дальнего Востока. Большой вклад в становление учи­лища, в создание учебно-материаль­ной базы, в организацию учебного про­цесса внесли: Есяков А.А. - замести­тель начальника училища по учебной работе, Демешев А.И. - начальник отдела кадров, заведующий отделени­ем Лукьянова Л.З., старшие препода­ватели Асташин Ю.С. и Сыров М.И., Кузьмин А.И. - мастер производ­ственного обучения, Хлус В.А. - на­чальник отдела материально-техничес­кого снабжения.

В специальных классах здания по улице Гладкова, 6 располагался созданный в 2000 году, при Крас­ноярском АТК ГА, региональный научно-обра­зовательный центр (КРНОЦ) по под­готовке, переподготовке и повышению квалификации авиационных специали­стов.

За два года была проделана огромная работа по становлению КРНОЦ. Были получены лицензии и велась подготовка и переподготов­ка авиаперсонала по 32 направлениям деятельности.

В 2000-2003 гг. ситуация по бюджетному финансированию изменилось в лучшую сторону. Эти и организационные мероприятия коллектива колледжа позволили создать учебно-научный комплекс по подготовке специалистов воздушного транспорта включающего: авиационный колледж и его филиал в Хабаровске, Красноярский филиал Санкт-Петербургской академии ГА, Красноярский региональный научно-образовательный центр по переподготовке авиаперсонала с комплексом летных тренажеров, а также Центр переподготовки и повышения квалификации специалистом УВД и ЭРТОС. Государственному образовательно­му учреждению «Красноярский авиа­ционный технический колледж ГА» в августе 2001 г. исполнилось 20 лет. Мероприятия позволили значительно расширить перечень специальностей и специализаций, по которым велась подготовка авиаспе­циалистов, а также расширить перечень платных образовательных услуг в пределах перечисленных специальностей.

К 2003 г. Красноярский АТК ГА становится престижным учебным заведением Си­бирского региона. в колледже на дневном отделении ежегодно обучалось более 750 человек, в том числе 550 человек — за счет средств феде­рального бюджета и около 200 человек - за счет средств авиакомпаний, предпри­ятий и физических лиц по договорам. По 32 направлениям осуществлялось переучивание, повышение квалификации более 3200 авиаспециалистов Сибири и Дальнего Востока, тренажерную под­готовку — более 200 экипажей само­летов Ту-154Б, Ан-26, Як-40, Ан-2. Эти меры позволили увеличить поступления внебюджетных средств в 18 раз и увеличить заработную плату преподавателей до 8 тыс. рублей. В 2002 г. прием студентов (название учащихся по Уставу КРАТК ГА) к уровню 1997 г. вырос в 1,6 раза на очное и 2,4 раза на заочное отделения. В колледже на постоянной основе работало около 7о преподавателей, в том числе 15 кандидатов наук, 13 доцентов.[[739]](#footnote-739)

Колледж располагал двумя современными учебными корпусами, 59 учебными классами и лабораториями, учебным радио полигоном, учебными мастерскими, тренажерным центром с учебным диспетчерским тренажером «Эксперт» на 20 посадочных мест. Имелся модернизированный летный тренажер КТС «ТУ-154М» с системой имитации визуальной обстановки, атакже летные тренажеры ТПМ «АН-2»; КТС «АН-26»;КТС«ЯК-40»;штурманский тренажер «Двина». Оборудовано 5 компьютерных классов. Контингент студентов был 874 человека. Оставался достаточно высоким один из главных показателей  
эффективности системы профессионального образования - процент  
трудоустроенности выпускников на авиационных предприятиях: в 1998 году- 50%; в 1999 году-55%; в 2000 году-70%; в 2001 году-80%; в 2005  
году-88%, в 2007 году-88%. К услугам обучающихся:два общежития, столовая, 3 буфета, спортив­ные залы, тренажер[[740]](#footnote-740).

К 2007 г. организационно колледж состоял из 4 факультетов (радиотехнического, управления воздушным движением, организации воздушных перевозок, заочного отделения), 11 кафедр авиационного учебного центра, научно-учебного центра науковедения, филиала в г. Хабаровск. Срок подготовки курсантов: базовый уровень - 3 года 10 месяцев. Преподавательский состав колледжа включал 92 преподавателя, их них штатные преподаватели и внутренние совместители составляют 91,4 %. Качественный состав ППС: с учеными званиями и степенями-13 чел.; с квалификационными категориями-74 чел.

С 2008 года колледж увеличил набор на специальность 160502 «управление движением воздушного транспорта» до 100 человек с целью обеспечить потребность предприятий Госкорпорации по ОрВД, испытывающих недостаток в специалистах. Учебная материально-техническая база колледжа позволяла увеличить набор до 125 человек за счет снижения набора на специальность 190701 - «организация перевозок и управление на транспорте (на воздушном транспорте)».

Таким образом, в рамках ежегодного набора на дневное отделение в количестве 320 человек. Наличие высоко - квалифицированного профессорско - преподавательского состава в колледже (19 кандидатов и докторов наук) позволило организовать Красноярский филиал Академии гражданской авиации ГА (г. Санкт-Пе­тербург), в котором обучалось 250 чел., в том числе за счет средств федерального бюджета - 25 чел.[[741]](#footnote-741).

**Выборгское** авиационное техническое училище ГА с 1992 г. было преобразовано в колледж. С 1990 г. его возглавлял **Русский Михаил Григорьевич.** Контингент студентов - 685 человек.

Контингент преподавателей:35 человек, из них: заслуженный учитель школ РСФСР - 1, заслуженный работник транспорта РСФСР - 1 , отлич­ник СПО - 1, почетный работник среднего профессионального образова­ния - 5, отличник Аэрофлота (Воздушного транспорта) - 21, почетный работник транспорта - 1.

Направления подготовки и специальности: - техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей; - техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов; - техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта; - экономика, бухгалтерский учет и контроль; - коммерция в организациях торговли.

Базовый и повышенный уровни образования. Повышение квалификации и профессиональная подготовка по ак­кредитованным основным профессиональным образовательным программам. К услугам обучающихся: учебно-лабораторный комплекс, учебная авиа­техническая база, библиотека, 3 спортивных зала, тир, манеж, спортивный клуб «Авиатор», клуб для работы кружков художественной самодеятельно­сти и организации досуга, общежитие, столовая (трехразовое питание)[[742]](#footnote-742).

С октября 1997 г. **Бугурусланское** летное училище гражданской авиации им. П.Ф. Еромасова возглавлял Заслуженный работник транспорта **Андреев Василий Васильевич.**

Контингент студентов: 169 человек. Контингент преподавателей:59 (13 преподавателей, 46 - пилотов-инст­рукторов), из них 4 - заслуженных пилота и штурман, 4 - почетных ра­ботника, 34 - отличника Аэрофлота и ГА, 1 - кандидат технических наук. Награждены: медалью "За трудовую доблесть" - 1, "Нестерова" -1, ор­деном "Знак почета" - 1.

Направления подготовки - летная эксплуатация летательных аппаратов. Направления повышения квалификации и переподготовки: проводится по типам самолетов Як-40, Ан-2 и Як-18Т согласно лицензии А 487763 от 6 июня 2000 г. К услугам обучающихся:3 общежития на 760 мест, четыре общежития для постоянного состава на 420 мест; методические классы, бытовые комна­ты; баня, прачечная, пошивочная мастерская; столовая для постоянного со­става на 140 посадочных мест и для курсантов на 300 посадочных мест; биб­лиотека и спортивный комплекс, актовый зал на 250 мест[[743]](#footnote-743).

**Ульяновское высшее авиационное училище ГА**. В связи с тем, что после развала СССР высшие летные училища ГА остались в Казахстане и Украине в России возникла острая потребность в подготовке пилотов с высшим образованием. После длительной подготовительной работы было издано распоряжение Правительства Российской Федера­ции от 23 октября 1992 г. № 1931-р «О создании Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации», а затем последовал и при­каз Министерства транспорта РФ от 18 декабря 1992 г. № 100 «Об орга­низации Ульяновского высшего авиа­ционного училища гражданской авиа­ции Минтранса России».

Его возглавил **Ржевский Виталий Маркович -** окончил в 1969 г. Высшее авиационное училище ГА (г. Ленинград), получив квалификацию «инженер-пилот». С 1969 г. он рабо­тал пилотом-инструктором в Ульянов­ской ШВЛП. С 1974 г. - первый за­меститель начальника Центра ГА стран - членов СЭВ, с 1986 г. — на­чальник Центра ГА стран — членов СЗВ; заслужен­ный пилот СССР, академик Российс­кой Академии транспорта, член-кор­респондент Аэрокосмической академии Украины, заместитель руководителя Ульяновского научного центра Рос­сийской Академии транспорта, док­тор философии по специальности «Пе­дагогика», заведующий кафедрой лет­ной эксплуатации воздушных судов, выпускающей по специальности «Летная эксплуатация воздушных судов»;

- автор 45 науч­ных и учебно-методических работ. Им написано (в соавторстве) два учеб­ника: «Практическая аэродинами­ка самолета Ил-76Д» (1995) и «Прак­тическая аэродинамика самолета Ту-154М» (1997).

Ульяновское высшее авиацион­ное училище гражданской авиации (УВАУ ГА) впервые стало образователь­ным учреждением высшего профес­сионального, послевузовского и до­полнительного профессионального образования. Получило лицензию на пра­во ведения образовательной деятель­ности, государственную аккредитацию и сертификат на право подготовки авиаспециалистов.

УВАУ ГА осуществляет подготов­ку по следующим лицензированным направлениям:

- Очное обучение по специальнос­тям:«Эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением» — подготовка специали­стов с квалификацией «инженер-пи­лот» и «инженер по управлению воз­душным движением»; «Безопасность технологических процессов и произ­водств (на воздушном транспорте)» — подготовка специалистов с квалифика­цией «инженер-спасатель»; «Менеджмент» — подготовка специалистов с квалификацией «менеджер»;

- Заочное обучение по специальнос­тям:«Эксплуатация воздушного транспорта и управление воздушным движением» — подготовка специали­стов с квалификацией «инженер-пи­лот», «бортинженер» и «инженер по управлению воздушным движением»; «Безопасность технологических про­цессов и производств (на воздушном транспорте)» - подготовка специа­листов с квалификацией «инженер-спасатель»; «Менеджмент» - подго­товка специалистов с квалификацией «менеджер»;

- Послевузовское профессиональное образование (аспирантура) по специ­альности«Эксплуатация воздушно­го транспорта»;

- Дополнительное профессиональное образование(со сложившимся годо­вым выпуском более 2000 человек);

- Военное обучение курсантов по программам подготовки офицеров за­паса.

Материально-техническая база училища в полной мере обеспечивала учебно-летный процесс курсантов и слушателей.

Основной аэродром в Ульяновске был оснащен искусственной взлетно-поса­дочной полосой (3826 м х 60 м) со светотехнической системой «Свеча-3». Аэродром имел все службы, обеспе­чивающие полеты.

Учебный аэродром Солдатская Таги­ла был оснащен искусственной взлетно-по­садочной полосой (1000 м х 80 м), двумя грунтовыми взлетно-посадоч­ными полосами (800 м х 100 м) и всеми необходимыми системами для обеспечения полетов.

Летная служба училища имела са­молеты: Ил-86, Ил-76ТД, Ил-62М, Ту-154Б, Ту-154М, Як-42. На этих самолетах 2-й летный отряд прово­дил переподготовку всех летных спе­циалистов, а 1-й летный отряд вы­полнял учебные полеты с курсанта­ми на самолетах Як-18Т, Як-40 и Ан-26.

Летно-методический центр осуще­ствлял летно-методическое обеспече­ние отрасли и учебного процесса учи­лища, а Высшая ква­лификационная комиссия проводила работу по сертификации авиаспециа­листов.

Тренажерный комплекс училища был оснащен авиационными тренажерами почти всех типов самолетов граждан­ской авиации отечественного произ­водства. Это комплексные тренаже­ры самолетов Ту-204, Ил-86, Ил-62, Ил-76ТД, Ту-154М, Ту-154Б-3, Як-42, Ту-134А-2.

Кроме комплексных тренажеров имелись специализированные навига­ционные тренажеры класса «Двина» для самолетов Ил-86, Як-42, Ил-62, Ту-154, специализированные тренаже­ры бортинженеров самолетов Ил-86, Ил-76 и пилотажный тренажер само­лета Як-18Т, используемый для под­готовки курсантов.

Для подготовки диспетчеров по управлению воздушным движением использовался комплексный тренажер «Стажер-А» и тренажер аварийно-спа­сательных процедур ТАСП-54.

Аудиторная база была оснащена основ­ными техническими средствами обу­чения. В учебном процессе использовалось 86 учебных аудиторий, три компью­терных класса, имелись необходимые условия для проведения культурно-массовой и оздоровительно-спортив­ной работы.

Спортивная база училища вклю­чала в себя: спортивный зал площа­дью 450 кв.м,; зал атлетической гим­настики площадью 126 кв.м, обору­дованный тренажерами; спортивную площадку открытого типа площадью 4 тыс. кв.м,; физкультурно-восстановительный центр. Для проведения культурно-массо­вой работы в училище имелся центр досуга со зрительным залом на 240 человек. При центре досуга работали: танцевальная, эстрадная, фортепьян­ная студии и вокально-инструменталь­ный ансамбль.

Ульяновское ВАУ ГА состояло из трех факультетов:

- Факультет летной эксплуатации воздушного транспорта (ФЛЭВТ) об­разован в 1993 г. Являлся основным учебно-научно-административным подразделением училища. Готовил специалистов с высшим профессио­нальным образованием с квалифика­цией «инженер-пилот». Факультет осуществлял обучение по очной и заочной формам на следующих кафед­рах: Летная эксплуатация воздушных судов, Безопасность полетов, воздуш­ная навигация и пилотажно-навигационные комплексы, Английский язык, Конструкция и эксплуатация воздушных судов и авиационных дви­гателей, Электрооборудование воздуш­ных судов, Поисковое и аварийно-спа­сательное обеспечение полетов. После окончания училища выпускникам вручался диплом о высшем профес­сиональном образовании и свидетель­ство пилота.

- Факультет управления воздушным движением (ФУВД), основан в 1999 г. в результате реорганизации факуль­тета ЛЭВТ. Готовили специалистов с квалификацией «инженер по управ­лению воздушным движением». Фа­культет осуществлял обучение по очной и заочной формам обучения на следующих кафедрах: Управление воздушным движением, Гуманитар­ные и социальные дисциплины, Есте­ственнонаучные дисциплины, Управ­ление и экономика на воздушном транспорте, Радиоэлектронное обору­дование и вычислительная техника, Физическая подготовка. После окон­чания училища выпускники получа­ли диплом о высшем профессиональ­ном образовании и свидетельство дис­петчера службы движения.

- Факультет повышения квалифика­ции и переподготовки авиационных специалистов (ФПК и ПАС) был создан при­казом начальника УВАУ ГА в 1994 г. Факультет ПК и ПАС осуществлял повышение квалификации авиацион­ных специалистов по следующим кур­сам: КПК летно-инструкторского со­става (пилоты, штурманы, бортинже­неры, бортрадисты, бортоператоры); КПК командно-летного состава; КПК инженерно-технического персонала; КПК специалистов УВД; КПК борт­проводников; КПК членов экипажей воздушных судов, бортоператоров, бортпроводников по аварийно-спаса­тельной подготовке и др. Факультет ПК и ПАС осуществлял переподго­товку авиационных специалистов (пи­лотов, штурманов, бортинженеров, бортрадистов, бортоператоров, борт­проводников, инженеров наземных служб) на все типы воздушных судов гражданской авиации. Факультет ПК и ПАС осуществлял и первоначаль­ную подготовку авиационных специа­листов по многочисленным курсам.

На факультетах работало немало замечательных преподавателей, авто­ров учебных пособий, владеющих культурой общения с курсантами и слушателями. Среди них: профессор Аронов О.Н., доценты Бехтир В.П., Казаков В.А., Антонец Е.В., Пав­лов Н.В., Ломанцов Б.Н., а лучши­ми пилотами-инструкторами, обуча­ющими курсантов, являются Юдин-цев А.В., Боронтов Н.Н., Уткин И.Л., Лопастейский Д. В.

В училище в июне 1998 г. была откры­та аспирантура по специальности «Эк­сплуатация воздушного транспорта». В декабре 1998 г. был осуществлен пер­вый набор аспирантов по очной и за­очной формам обучения. Основные направления диссертационных работ аспирантов — безопасность полетов, аэродинамика и динамика полета, вопросы надежности экипажей, чело­веческий фактор.

В связи с развалом СССР резко со­кращаются объемы по налету часов и технического обслуживания. АТБ на­чинает готовить кадры для обслужи­вания коммерческих рейсов в загра­ничных аэропортах. В связи с началом подготовки ин­женеров-пилотов АТБ в 1995 г. по­лучила 15 самолетов Як-18Т. Начал­ся новый этап освоения поршневой техники. В 1997 г. началось освоение само­лета Ан-26, а в 2000 г. — самолета Як-40.

Обеспечение учебно-методической литературой осуществляется научно-технической библиотекой училища, с фондом в 180 тыс. единиц хранения. Это учебная и научная литература, техническая документа­ция по различным типам самолетов, документы ИКАО, научно-техническая информация, стандарты, периодика и другие виды печатных изданий. С образованием на базе Центра ГА стран - членов СЭВ высшего авиа­ционного училища была преобра­зована и библиотека под руководством Забашта Т.П. Начата ра­бота по переводу каталогов библио­теки на электронные носители, име­ется выход в Интернет. В начале 1992 г. к библиотеке (заведующая - Золотова Л.Н.) была присоединена служба научно-технической информации. С февраля 2002 г. Медико-санитарная часть училища с функциями врачебно-летной экспер­тной комиссии (ВЛЭК) призвана ре­шать вопросы летной экспертизы, медицинского обеспечения полетов, лечебно-профилактической помощи летному составу, авиаработникам, курсантам и слушателям.

Медико-санитарная часть в своей структуре имела поликлинику, ВЛЭК, терапевтическое отделение на 40 коек, фельдшерский здравпункт на аэро­дроме. Поликлиника располагала отделе­нием функциональной диагностики, клинико-диагностической лаборатори­ей, кабинетами: рентгенологическим, флюорографическим, эндоскопичес­ким, физиотерапевтическим, массаж­ным, стоматологическим, иглорефлек-сотерапии и другими. С приходом Мулько В.И. в МСЧ активизировалась целенаправленная работа по совершенствованию меди­цинского обслуживания и врачебно-летной экспертизе летного состава и внедрению в практику новых мето­дов диагностики и лечения. Председателем ВЛЭК являлся врач-терапевт высшей категории Васиц-кий Р.А. В физиотерапевтическом кабинете были установлены суховоздушные углекислые ванны. Большой накопленный опыт работ­ников МСЧ позволял писать и из­давать медицинские учебные пособия для различных профессий авиаработников.

К 2002 г. контингент преподавателей УВАУ ГА составил119 человек, из них докторов наук и профессоров - 5, кандидатов наук и доцентов - 44; летно-инструкторский и инструкторский состав - 150, из них заслуженный работник выс­шей школы - 1, заслуженный пилот СССР - 1, заслуженный работник культуры РФ - 1, заслуженный работник транспорта РФ - 4, заслуженный пилот РФ - 1, заслуженный штурман СССР - 1, заслуженный штурман РФ - 2, почетный работник высшего профессионального образования РФ - 6, почетный работник транспорта России - 6, отличник аэрофлота и воздуш­ного транспорта - 32. Гордостью училища являются: дважды Герой Советского Союза - Степанян Н.Г.; Герои Советского Союза: Клеменко М.Г., Иванов С.А., Якурнов И.Ф., Мартьянов Н.И. Герой Социалистического Труда: Охонский А.И.

Более чем 700 человек студентов учились по специальностям:

- эксплуатация воздушных судов и организация воздушного движения; специализация: летная эксплуатация воздушных судов (квалификация инженер); организация воздушного движения (квалификация инженер);

- безопасность технологических процессов и производств (на воздушном транспорте); специализация: поисковое и аварийно-спасательное обеспечение гражданской авиации (квалифика­ция инженер).

- менеджмент организации.

Было организовано послевузовское профессиональное образование (аспирантура) по на­учной специальности, по профилю вуза в рамках повышения квалифи­кации и профессиональной переподготовки руководящих работников и специалистов летного, технического и диспетчерского персонала России, стран СНГ, а также иностранных авиакомпаний ближнего и дальнего зарубежья.

К услугам обучающихся были реконструированные:обще­житие, столовые, буфеты, спортив­ные залы, спортплощадка, научно-техническая и художественная биб­лиотеки, центр телекоммуникаций, медсанчасть.[[744]](#footnote-744) За период с 1993 по 2012 годы было подготовлено более 1600 пилотов. О развитии УВАУ ГА с 2006 по 2011 годы свидетельствуют данные:

- в 2006 году было принято 73 курсанта – пилота, в 2011 – 225, т.е. набор пилотов увеличился более чем в 3 раза;

- общий набор на все специальности по очной и заочной форме обучения возрос с 353 до 721 человека, т.е. более чем в 2 раза;

- контингент студентов увеличился с 1584 до 3154 человек, т.е. в 2 раза;

Все годы существования и до настоящего времени главной задачей УВАУ ГА (И) остается подготовка высокопрофессиональных авиационных специалистов, способных эффективно работать на благо гражданской авиации России.

Приказом министра гражданской авиа­ции от 22.01.91г. № 18 на базе **Омского училища** был создан колледж гражданскойавиации им. А.В. Ляпидевского. С 1985 г. его возглавлял заслуженный работник транспорта, от­личник воздушного транспорта **Якуш Анатолий Игнатьевич**. В данный момент это был самый большой колледж, готовящий специалистов по пяти авиационным специальностям и единственный в России осуществляющий подготовку пилотов на вертолет МИ – 8. В 2002 г. колледж осуществлял подготовку по семи специальностям:

«Техническая эксплуатация элек­трифицированных и пилотажно-навигационных комплексов» (2007). Специализации:

«Техническая эксплуатация бортовых пилотажно-навигационных комплексов» (2007.01);

«Техническая эксплуатация авиаприборов и электрообо­рудования воздушных судов» (2007.02); «Техническая эксплуатация авиа­приборов и электрооборудования воз­душных судов» (2010) — очная и заочная формы обучения. Специализации:

«Техническая эксплуатация радиотехнических систем обслу­живания воздушного движения (ОВД)» (2010.01);

«Техническая эксплуатация авионики воздушных судов» (2010.03); «Техническая эксплуатация ле­тательных аппаратов и двигателей» (1703);

«Летная эксплуатация летатель­ных аппаратов» (2403).

Колледж повышал квалификацию и переподготовку авиа­ционного персонала авиакомпаний и предприятий по технической эксплу­атации оборудования воздушных су­дов и переподготовку летного состава на вертолет Ми-8 и его модификации, а также накапливал опыт междуна­родного сотрудничества в области пе­реподготовки иностранных специа­листов. Так, в колледже прошли обу­чение авиационные специалисты из Эквадора, Индии, Монголии, Китая, Новой Гвинеи и Ирана.

Колледж рас­полагал современным вычислитель­ным центром, компьютерными клас­сами, лабораториями. Организована компьютерная система обучения по самолету Ту-204. Имеет современную меди­ко-санитарную часть с функциями врачебно-летной экспертной комис­сии, техническую и художественную библиотеки, оснащенные видеотекой и большим книжным фондом.

Контингент преподавателей составлял 488 человек, из них 68 - отличников воздушного транспорта, 6 - почетных работников среднего профессио­нального образования, 2 - заслуженных работника транспорта РФ, 2 - по­четных работников транспорта РФ, 3 - отличника народного просвеще­ния, 1 - отличник здравоохранения, 1 - заслуженный работник физичес­кой культуры. Коллектив колледжа отличался стабильностью и большим опытом ра­боты, 66 процентов работников име­ют высшее и среднее специальное об­разование.

Контингент курсантов:816 человек. За все годы существования коллед­жем подготовлено и переподготовле­но для гражданской авиации более 30 тыс. авиационных специалистов, в том числе 8 тыс. пилотов.[[745]](#footnote-745)

В Омском летно-техническом колледже проводится работа по углубленному уроню в качестве бортовых механиков (на 4 курс). Основное требование кроме крепких базовых знаний прохождение медицинской комиссии профессионально-психологического. Около 15 % выдерживают подобные испытания. Так в результатеи отбора 26-27 июля 2013 г. получили дипломы 86 выпускников (17 с отличием) по специальностям: техническая эксплуатация (ТЭ) электрифицированных и пилотажных комплексов – 18; ТЭ транспортного радиометрического оборудования -16; ТЭ летательных аппаратов и двигателей – 52., но только 13 курсантам посчастливилось перейти на повышенный уровень подготовки[[746]](#footnote-746)

**Сасовское** **летное училище гражданской авиации** с 1990 г. возглавлял пилот 1 класса, заслуженный работник транс­порта Российской Федерации **Зауров Валерий Иванович.**

Контингент преподавателей:19 преподавателей и 53 человека летно­го состава. Контингент студентов:272 курсанта.

Направления подготовки и специальности:

- летная эксплуатация летательных аппаратов (пилот);

- автоматизированные системы обработки информации и уп­равления.

Направления повышения квалификации и переподготовки:

- подготовка, переподготовка и повышение квалификации по специальностям училища; - курсы повышения (подтверждения) квалификации специалис­тов службы движения ГА; - курсы подготовки пилотов-любителей на самолете Ан-2; - оператор ЭВМ.

К услугам обучающихся:три учебных корпуса, хорошо оборудован­ные лаборатории с действующими макетами и схемами, тренажеры для отработки навыков пилотирования, учебный телевизионный центр, биб­лиотека, читальный зал, спортивный комплекс с большим и двумя ма­лыми спортивными залами; хорошо оборудованный стадион; летние пло­щадки для спортивных игр; спортивные городки; кружки технического творчества: радио-авиамодельный, дельтапланеризма и авиационного конструирования, а также кружки художественной самодеятельности[[747]](#footnote-747).

В 90-е годы **Краснокутское** летное училище продолжало готовить пилотов на учебной базе созданной в Советское время. Она состояла из учебного корпуса, стадиона, двух спортзалов, биб­лиотеки, компьютерного и тренажерного центров, сети аэродромов, узла управления полетами и метеообеспечения, парка воздушных судов.

Занятия с курсантами проводились на базе учебной части в 3 специально оборудованных лабораториях, 10 учеб­ных кабинетах, 13 специализирован­ных классах, компьютерном центре, 2 спортзалах и на стадионе. Кабинеты были оборудованы стенда­ми, действующими макетами, узлами, системами воздушных судов и авиадвигателей.

К 2005 г. училищем было подготовлено для гражданской авиации около 18 тыс. пилотов и штурманов, Учебный процесс строился в соответствии с учебными плана­ми и программами подготовки пило­тов коммерческой авиации. Процесс обучения состоял из теоретической подготовки и летной практики на са­молете Ан-2. В процессе теоретичес­кого обучения особое внимание уде­лялось качеству проведения практи­ческих и семинарских занятий. Их число составляло 40 процентов обще­го объема учебных занятий. Высокий уровень подготовленности преподава­тельского состава, наличие хорошо оснащенной учебной базы позволяли обеспечивать высокое качество под­готовки пилотов.

Учебное заведение имело в нали­чии 70 самолетов Ан-2. Инженерно-техническое обслуживание самолетов обеспечивают 15 инженеров, из кото­рых 9 имеют высшее образование, и 50 авиационных техников, из кото­рых 1-й класс имеют 11 человек, выс­шее образование — 3 человека.

Грамотное обслуживание и пра­вильная эксплуатация авиационной техники позволяют и в настоящее время обеспечивать вы­сокий уровень безопасности полетов и коэффициент готовности самолетов к полетам. Район полетов имеет 9 аэродромов и уникальные природно-климатичес­кие условия для успешного проведе­ния учебных полетов[[748]](#footnote-748). В Краснокутском ЛУ был построен новый Тренажерный центр, проведен капитальный ремонт здания военного цикла и здания КДП, общежития гостиничного типа, завезено новое радиотехническое оборудование.

**2.2. Значение Межгосударственного авиационного комитета**

**в интеграции учебных учреждений воздушного транспорта Союза независимых государств в Европейскую образовательную систему.**

Межгосударственный авиационный комитет (МАК) был учрежден в декабре 1991 года на основании межправительственного Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства, заключенного государствами бывшего СССР, для сохранения единых авиационных правил, норм летной годности, системы сертификации авиационной техники и ее производства, систем и средств УВД, независимого расследования авиапроисшествий. МАК стал осуществлять свою деятельность в Евразийском субрегионе ИКАО, располагающемся на площади в 23 млн. кв. км., охватывающих 11 часовых поясов, где проживало 283 млн. человек, проходили воздушные трассы протяженностью 1 млн. 200 тыс. км., и располагалось 650 аэродромов.

ЯвляясьМеждународной независимой региональной организацией в области авиации, объединяющей 12 государств, Евразийского экономического сообщества (6 государств), Таможенного союза (3 государства), Межпарламентской ассамблеи (11 государств)[[749]](#footnote-749).

Созданный в 2001 г. при МАК Координационный Совет по подготовке авиационных специалистов был призван координировать вопросы в области подготовки авиационных специалистов в странах Содружества. Основными задачами Координационного Совета в работе которого принимали участие представители учебных заведений практически всех государств СНГ под председательством **Творогова** Михаила Петровича, являлись:

- выработка концептуальных подходов и принципов к созданию типовых образовательных систем подготовки авиационных специалистов.

- координация создания стандартов, норм, программ и требований, регламентирующих процесс обучения и подготовки авиаперсонала.

- подготовка предложений по совершенствованию системы унификации и нострификации сертификатов, дипломов, свидетельств, удостоверений.

- выработка предложений по повышению качества обучения с использованием современных технологических разработок, включая электронное, компьютерное, мультимедийное обучение и тренажеры.

Первое совещание ректоров высших авиационных учебных заведений проведенное 18. 10. 2002 г. под руководством **Анодиной Татьяны Григорьевны** – председателя МАК собрало представителей учебных заведений гражданской авиации: Азербайджана; Беларуси; Казахстана; Узбекистана; Украины и России. Таким образом поименно: О.З. Эфендиев; А. И. Науменко; К. Б. Алдамжаров; Ш. Ф. Ганиханов; М. И. Рубец; В. П. Бабак; В. Г. Воробьев; Г. А. Крыжановский; А. М. Роганов и 8 сотрудников МАК посчитали целесообразным активизировать деятельность учебных заведений по разработке и гармонизации стандартов, норм, правил и программ учитывающих международную практику ИКАО, с целью необходимости унификации требований к профессиональной подготовки и качеству выпускаемых специалистов. В решении были зафиксированы следующие недостатки:

- учебные планы по одним и тем же дисциплинам имели разный набор предметов, часов и сроков обучения;

- квалификационные характеристики не в полной мере соответствовали требованиям, предъявляемым к авиационным специалистам;

- существовали трудности с комплектованием квалифицированного профессорско-преподавательского состава;

- недостаточно обновлялся фонд учебной литературы;

- отсутствовала система внесения изменений и дополнений в документы регламентирующих деятельность гражданской авиации;

- была нарушена система информационного обмена между вузами государств-участников Соглашения[[750]](#footnote-750).

За десять лет его реализации было проведено более 60 семинаров, подготовлено около 5000 специалистов по безопасности полетов. В рамках этого же проекта разработан ряд типовых документов, в том числе воздушный кодекс для государств региона и 14 блоков эксплуатационных правил для авиационных администраций и авиакомпаний.

После образования суверенных государств, прежняя система подготовки кадров в бывших союзных республиках претерпела серьезные изменения. Авиационных специалистов готовили как в учебных заведениях, имеющих огромный опыт и достаточную учебно-производственную базу, так и во вновь образованных, в том числе и в учебных заведениях не авиационного, а подчас и гуманитарного профиля. В некоторых учебных заведениях вследствие уменьшения финансового обеспечения не были созданы условия для проведения учебных полетов, либо указанные полеты осуществлялись по сокращенным программам. Выпуск из образовательного учреждения пилота с налетом 50-70 часов, а иногда и вовсе без налета, делал нежелательным присутствие такого пилота в авиакомпаниях. Количество трудоустроенных выпускников не превышал 25%.

Одной из основных проблем было отсутствие единой нормативной базы в области образования. Требования к подготовке специалистов в государствах значительно отличались друг от друга, учебные планы по одним и тем же специальностям имели разный набор предметов, часов и различные сроки обучения; квалификационные характеристики не в полной мере соответствовали требованиям, предъявляемым к авиационным специальностям.

Продолжал оставаться проблемным вопрос комплектования учебных заведений гражданской авиации штатом профессорско-преподавательского состава. В связи с этим, профессорско-преподавательский состав профилирующих и выпускающих кафедр не всегда имел опыт практической работы в авиационной отрасли.

Недостаточно обновлялся фонд современных поступлений учебной и справочной литературы, особенно, в части документов, регламентирующих работу ГА. Отсутствие Концепции и программы развития учебной базы ряда учебных заведений на долгосрочную перспективу, отвечающей потребностям Национальных авиакомпаний, не позволял прогнозировать численность переменного состава и потребность в профессорско-преподавательских кадрах.

Кроме того, была устойчивой тенденция роста числа преподавателей, не имеющих базового авиационного образования. Зачастую профессорско-преподавательский состав профилирующих и выпускающих кафедр не имел опыт практической работы в авиационной отрасли. Поэтому не велась своевременная подготовка профессорско-преподавательского состава при поступлении новой авиационной техники.

В библиотеках учебных заведений слабо обновлялся фонд учебников, недоставало новейших поступлений учебной литературы по техническим, экономическим и юридическим дисциплинам. В вузах не сложилась система внесения изменений и дополнений в документы, в том числе регламентирующие работу специалистов ГА. Отсутствовали контрольные экземпляры по РЛЭ, РТО, документы по воздушному законодательству и рекомендательной литературы ИКАО.

Заметно снизился уровень организации тренажерной подготовки и летной практики на выпускном самолете. Особое внимание необходимо было уделять компьютерным технологиям в организации процесса обучения авиационных специалистов, а также использованию автоматизированных обучающих систем и расширению использования вычислительной техники в курсовых и дипломных проектах.

Отрицательно влияло на качество организации и проведения учебного процесса моральное и физическое старение учебно-материальной базы учебных заведений. Отсюда, во всех актах по оценке соответствия сертификационным требованиям учебных заведений содержались требования по ускорению доведения материально-технической базы до уровня современных требований. В целях выработки согласованных концептуальных подходов и принципов формирования типовых образовательных систем подготовки авиационного персонала, координации работ по подготовке унифицированных стандартов, норм, программ и требований, регламентирующих процесс обучения и уровень профессиональной подготовки авиационных специалистов, при МАК был создан Координационный Совет.[[751]](#footnote-751)

Представим исторический обзор развития традиционных и вновь созданных учебных заведений бывших республик СССР имевших соглашение с МАК в период 1991 - 2011 гг.

На **Украине** образовательную деятельность в области ГА продолжали: Киевский институт инженеров (КИИГА), Кировоградское высшее летное училище, Кременчугское летное училище, Криворожское и Славянское авиационные технические училища.

После распада СССР сложность перехода к рыночным отношениям создавала неблагоприятные условии работы для коллектива КИИГА. Назаренко П.В. – ректор института приложил много усилий для выбора стратегии выживания в это время. КИИГА вошел в состав вузов, подчиненных Министерству образования Украины и активно включился в образовательную деятельность государства. Представители КИИГА активно участвовали в деятельности рабочей группы Министерства образования Украины по обобщение предложений вузов в период становления национальной системы аттестации.

Значительное внимание ректорат под руководством Назаренко П.В. уделял вопросу комплектования контингента студентов, системе профессиональной ориентации молодежи и подготовки ее к поступлению в университет. Было создано 18 учебно-производственных комплексов «Средняя школа - предприятие – институт» в крупнейших аэропортах городов Украины. Более 50% набора студентов осуществлялось за счет детей, прошедших довузовскую подготовку.

Составляющей системы непрерывной подготовки специалистов являлась послевузовская подготовка, которая была создана на базе факультета повышения квалификации и переподготовки кадров (ФПК и ПК). Факультет осуществлял за год более 90 видов сборов и курсов. Системой повышения квалификации были охвачены руководители и специалисты всех технических служб Аэрофлота - от инженера до заместителя министра. Ежегодно на ФПК обучалось от 1,5 до 2 тысяч человек. Факультет также стал основной базой повышения квалификации авиационных специалистов с Кубы, Ливии, Индии, Болгарии и других стран. Капитальное строительство в начале 90-х годов характеризовалось принятием комплекса группы жилых домов общей площадью 6964 кв. м. Впервые в истории КИИГА, по итогам аттестации, были лицензированы по IV уровню 12 специальностей с объемом приема 1255 человек и четыре специальности по III уровню с объемом приема 225 человек.

В конце ХХ века в КИИГА уже готовили высококвалифицированных специалистов по 16 специальностям для предприятий и организаций других ведомств. В институте работали 937 преподавателей, в том числе 65,6% - с научными степенями и учеными званиями, из них 10,7% - докторов наук, профессоров. Объем научно-исследовательских работ на 30 декабря 1993 составлял 1710 млн. руб., из них 68% - госбюджетных. В институте функционировали аспирантура и докторантура по 20 специальностям, 7 специализированных ученых советов по защите докторских и кандидатских диссертаций.

В составе института были 123 учебные лаборатории и кабинеты, 12 филиалов кафедр на производстве, 3 учебно-научно-производственных комплекса, научно-исследовательский институт быстротекущих процессов и 11 научно-исследовательских лабораторий. КИИГА сотрудничал с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО), учебными заведениями и ведомствами гражданской авиации государств: Франции, Великобритании, США, Китая, Польшы, Чехия, Болгарии, Кубы, Алжира, Сирии, Ирана и других. Здесь обучались 1006 граждан из 86 стран мира.

В июне 1995 года на базе университета проходил Европейский семинар ИКАО по лицензированию и подготовки кадров для стран Европейского и Североатлантического региона (дополнительно были приглашены также Монголия, Вьетнам, Бангладеш, Северная и Южная Кореи, Бразилия - всего 30 государств). 27 марта 1998 университет посетили президент Совета ИКАО Ассад Котайт и заместитель Министра образования Украины, доктор технических наук, профессор В.П. Бабак, которые официально открыли Европейский субрегиональный центр ИКАО по авиационной безопасности.[[752]](#footnote-752)

В начале ХХI века КМУГА в контексте евро интеграционных процессов, которые были инициированы подписанием Болонской декларации был преобразован в Национальный авиационный университет Украины (НАУ). Университет стал мощным мегаполисом, в состав которого входили: базовое учебное заведение в Киеве и автономные структурные подразделения: два института, шесть колледжей, три лицея, шесть научно-исследовательских институтов и другие. Общее количество обучающихся в них составляло около 45 тысяч человек.

Таким образом, подготовка авиационного персонала в Украине была сосредоточена в одном высшем учебном заведении - Национальном авиационном университете. В состав базового учебного заведения в Киеве входили 15 учебно-научных институтов, 20 факультетов. В нем на дневной форме обучалось 17 тысяч студентов, заочной - 8 тысяч, последипломной - 3,5 тысячи, до университетской - 3,5 тысячи. Всего - 32 тысячи. В аспирантуре обучалось 710 аспирантов дневной и заочной форм.

Подготовку специалистов с высшим образованием в НАУ осуществлял высококвалифицированный профессорско-преподавательский сослав: 24 академика и член-корреспондента Национальной академии наук Украины. 278 докторов наук, профессоров, 848 кандидатов наук, доцентов и 740 преподавателей без ученой степени.[[753]](#footnote-753)

Подводя итоги следует сделать обобщение. Национальный авиационный университет, который находится в столице Украины Киеве, был основан в 1933 году. За 78-летнюю историю к 2011 г. в его стенах было подготовлено свыше 70000 тысяч высококвалифицированных специалистов. Среди них известные ученые, руководители авиационных компаний, предприятий, организаций и учреждений, обеспечивающих полеты воздушных судов, их обслуживание и ремонт, перевозки пассажиров и грузов. В университете были основаны мощные научные школы в областях управления, механики, электроники, электротехники, материаловедения, информатики и вычислительной техники. НАУ - один из известных высших учебных заведений мира, где учится более 50 тысяч слушателей, среди них 1200 студентов из 49 стран мира.

Учебный процесс обеспечивали высококвалифицированные педагоги и ученые. В состав университета входят 14 институтов, 4 колледжа, техникум, три лицея, Центр воздушного и космического права, Европейские региональные центры Международной организации гражданской авиации (ИКАО). В учебном процессе использовали 75 самолетов и вертолетов, 42 авиационных двигателей, 3 комплексных авиационных тренажеров, 240 бортовых систем, моделирующих стендов, более 6000 современных компьютеров. Книжный фонд научно-технической библиотеки составлял свыше 2,6 миллиона экземпляров. Университет имел единственный в мире учебный ангар, учебный аэродром, аэродинамический и тренажерные комплексы. Студенческий городок университета - это 11 общежитий, столовая, Интернет-кафе, медицинский центр, оснащенный современным лечебно-диагностическим оборудованием, профилакторий, Центр культуры и искусств, Центр спорта и здоровья. Популярными в университете стали яхт-клуб, кружки авиамоделирования и дельтапланеризма.

В 1993 году постановлением Кабинета Министров Украины **Кировоградскому** высшему летному училищу (КВЛУГА) был присвоен статус Государственной лётной академии Украины (ГЛАУ).

В первый период после распада СССР в лётном учебном заведении обучалось около 2500 курсантов. Привычное взаимодей­ствие с Министерством гражданской авиации сменилось подчинением непосредственно Министерству образования. В одночасье прекра­тилось финансирование по всем направлениям деятельности лётного учебного заведения, кро­ме заработной платы, питания и стипендии кур­сантов. Экономические механизмы су­ществования Государственной лётной академии Украины в условиях рынка ещё только предстоя­ло создавать. В этот сложный период вуз вошёл под руковод­ством (с 1987 года) пилота I класса, профессора, кандидата технических наук, заслуженного ра­ботника транспорта Украины, академика Меж­дународной Академии Транспорта - ректора **Рубца Ми­хаила Ивановича**. Ему удалось скоордини­ровать работу коллектива так, что вуз не только продолжил своё функционирование, но и сохранил свой лётный статус, а так же способность «выдавать путёвку в небо» тем, кто к этому стремится.

К удачным шагам, позволившим нормализовать ситуацию и в дальнейшем перей­ти к планомерному развитию, следует отнести создание в рамках Института аэронавигации, включившего в свой состав факультет ОВД, тренажёрный центр ОВД и вновь созданный центр повышения квали­фикации специалистов ОВД. Был открыт специа­лизированный центр для осуществления подго­товки пилотов, авиадиспетчеров и технического персонала в соответствии со стандартными про­граммами ИКАО (без академического образова­ния), в основном ориентированный на за­рубежного потребителя. В условиях рынка необ­ходимо идти навстречу потенциальному клиенту и его потребностям. Чрезвычайно важными ста­ли открытие заочного факультета, аспирантуры, а также системы до вузовской подготовки («нуле­вой» курс), в том числе для иностранных граж­дан, а также многое другое:

- Развитие кафедры иностранных языков и преобразование её в центр интенсивного изуче­ния иностранных языков;

- Прохождение руководящим, преподава­тельским и инструкторским персоналом акаде­мии переподготовки и повышения квалификации в ведущих европейских авиационных учебных центрах в рамках программы технической по­мощи, оказываемой государ­ственным предприятием по ОВД Украины «Украэрорух»;

- Поэтапный переход на стандарты ИКАО и Евросоюза (для пилотов) с модернизацией тренажерного центра УВД (при поддержке «Украэроруха»);

- Государственная аккредитация ГЛАУ Ми­нистерством образования и науки Украины по высшему - IV уровню с внедрением компьютерных технологий обучения;

- Сертификация Государственным де­партаментом воздушного транспорта Украины (Укравиатранс) и Межгосударственным авиаци­онным комитетом (МАК) и некоторые другие решения.

Предпринятые шаги позволили вузу не толь­ко выжить в сложный экономический период, но и пойти путём дальнейшего развития в соответ­ствии с требованиями текущего момента.

В начале ХХI века Государственная лёт­ная академия Украины стала мощ­ным учебно-научно-производственным комплексом, включающим в себя: институт аэронавигации (фа­культет обслуживания воздушного движения, центр повышения квалификации и переподготов­ки кадров в системе обслуживания воздушного движения); Кировоградское лётное училище; фа­культет лётной эксплуатации; факультет менедж­мента; факультет последипломного образования; факультет заочного обучения; подготовительное отделение; магистратуру; аспирантуру; научно-исследовательский сектор; учебный центр поис­ка и спасания; тренажёрные центры; аэродромы и службы их обеспечения; авиационно-техническую базу; лётный отряд; научно-техническую биб­лиотеку; изда­тельство; обще­жития; столовые; спортивный ком­плекс; дом культу­ры и др.

За 55 лет сво­его существования учебным заведением было подготовлено более 110 тысяч авиа­специалистов, в том числе авиационное образование получили свыше 4 тысяч граждан из 66-ти стран мира. Таким образом, высокое качество образова­ния в летном вузе базировалось на богатом опыте, укреплённом многолетними традициями. На факультетах ГЛАУ обучались представители более 30-ти за­рубежных государств по 30 специальностям и специализациям. Выпускники вос­требованы были на рынке труда и продолжали приум­ножать славу своей «alma mater» беззаветным тру­дом во имя неба и авиации. [[754]](#footnote-754) В 2002 году, в рамках научно-практической конференции «Проблемы подготовки лётных кад­ров в современных условиях», в стенах учебного заведения состоялась юбилейная встреча выпус­кников 1982г., посвященная 20-летию первого выпуска инженеров-пилотов. Для участия в этом мероприятии собрались 59 человек того выпуска. Вот только некоторые фа­милии: Г.Г. Анохин» ко­мандир АЭ РАУП а/п «Гомельавиа; О.Г. Белоглазов генеральный директор Государственного уни­тарного Сахалинского авиационного предприятие «Икар» г. Оха; Ю.Н. Волохов КВС Merlin IIIA а/к «АРАВКО» (Фарнборо); А.Б. Гороховский командир АЭ Ту-154 ФГУАП «Пулково», г. С-Петербург; A.A. Коваль командир B-747 Saudi Arabian Airlines; В.К. Кирик, директор Симферопольского филиала Национального авиационного универ­ситета; В.Л. Литвинов ведущий пилот-инспектор ОАО «Аэрофлот», г. Мос­ква; А.В. Орлов начальник отдела сертификации лётного состава и ВКК Ми­нистерство Транспорта Российской Федерации; Д.К. Сандыбаев пилот-инструктор Ил-76 Национального управле­ния «Туркменховаеллары»; К.П. Сухоребрик генеральный директор а/к «Сахалинские авиа­трассы», г. Комсомольск-на-Амуре; В.А. Стрельбин лётный директор а/к «Авиалинии 400», г. Москва; И.В. Стрелец Председатель Совета Директоров а/к «Волга-Авиаэкспресс», г. Волгоград; Ю.Н. Шарафудинов командир ОАЭ Но­рильского авиапредприятия; А.Г. Шонин командир АЭ ОАО «Аэрофлот», г. Москва; С.В. Штефан лётный директор а/к «Тюменские авиалинии». А также, на встрече присутствовали пилоты, пилоты-инструкторы и командиры воз­душных судов из авиакомпа­ний разных стран.

Такие встречи стали традиционными и успешно прошли в последую­щих годах. Они наглядно демонстрировали, что выпускники КВЛУ ГА, обладая вы­соким уровнем профессионализ­ма, достигают значительных вы­сот в профессиональной деятельности и вносят неоценимый вклад в развитие мировой гражданскойавиации особенно Российской.

Перед руководством **Кременчугского** летного училища в 1991 г., фактически лишенного финансовой поддержки со стороны государства, возникли чрезвычайно сложные задачи, от решения которых зависело дальнейшее существование такого уникального учебного заведения, которым было ордена Дружбы народов Кременчугское летное училище (КЛУ). Первым шагом становится переход на хозрасчет в условиях становления в Украине рыночных отношений и договорных цен на услуги. Этого Кабинет Министров Украины требовал также и от учебных заведений. Не стало исключением и летное училище, которое, кстати, согласно Указу Президиума Верховной Рады Украины от 30. 08. 1991 г. и Приказом Министерства образования Украины от 28. 09. 1991г. переходило в подчинение последнего.

Первоочередной задачей, которая встала перед руководством КЛУ, была разработка механизма сотрудничества со странами СНГ в области подготовки молодых летных кадров для национальных авиакомпаний. Одновременно в течение двух следующих роков училище продолжало выполнять план выпуска специалистов по предварительным обязательствам и в 1993 г. осуществило очередной выпуск 141 авиаспециалистов. Всего же в КЛУ в этом году учились, проходили переподготовку и стажировку 659 человек, среди которых 59 – были иностранные граждане.

По приказу Министерства обороны Украины в училище по индивидуальным планами прошли переподготовку пилоты армейской авиации. Все офицеры успешно сдали квалификационные экзамены и пополнили отряд вертолетчиков Военно-Воздушных Сил независимой Украины. С 24 июня 1993 Кременчугское летное училище гражданской авиации было переименовано в Кременчугский летный колледж. Но оздоровить экономическую ситуацию заведения Министерство образования Украины был несостоятельным. Руководство колледжа в 1995 году вновь было вынуждено пойти на непопулярный шаг и заявить о сокращении на 20 - 30 процентов своего штата.

Опытные авиаспециалисты училища по приглашению российских коллег постоянно организовывали учебную работу непосредственно в производственных подразделениях на Севере и в Восточной Сибири. Многолетнее плодотворное сотрудничество сблизила коллектив Кременчугского летного колледжа с иностранными агентствами. Были заключены первые долгосрочные контракты с туристическими фирмами Турции, Болгарии, соглашения по подготовке авиаспециалистов для Бурунди, Туркменистана, Ирана, Мексики, Республики Кампучия, Королевства Непал, США, Канады и других стран. Это дало возможность коммерческому отделу, который в то время возглавлял О.В. Мариков, получить в 1998 году 3780 тысяч гривен, а в 1999 - 4177,2 тысячи гривен прибыли. Большая часть этих средств направлялась на поддержание в надлежащем состоянии авиации техники, учебной базы, поощрение работников, оказание материальной помощи ветеранам и членам их семей.

В 1996 году Министерство образования Украины предоставило КЛК разрешение на подготовку специалистов по новой специальности «Бухгалтерский учет». Было сформировано 4 учебные группы стационара. В последующие годы началась подготовка младших специалистов по специальности «Налоговый учет» и «Компьютерный учет». Уже первый выпуск 1998 года показал, насколько эффективными были усилия преподавателей и воспитателей.

Из 53 выпускников диплом с отличием получили 19. Одновременно в колледже продолжался набор по планам Министерства на дневное отделение по специальности «Эксплуатация воздушных судов». Но недостаток авиационного топлива не дала возможности 78 курсантам наборов 1994 - 1997 годов полностью выполнить учебную программу, а их трехлетняя подготовка ограничивалась лишь усвоением теоретических знаний и практикой на стендах и тренажерах. Положительным было то, что начиная с 1997 года, часть выпускников Киевского Международного университета гражданской авиации зачислялась в состав слушателей КЛК, проходила курс теоретического и практического обучения и к диплому об окончании университета получали свидетельство пилота третьего класса гражданской авиации (с 1998 года - коммерческого пилота).

Существенные изменения происходили в это время и в работе учебного отдела. В октябре 2000 года заместителем начальника колледжа по учебной работе был назначен В.П. Ткаченко, который до этого возглавлял учебный цикл авиационного и радио и электронного оборудования. Было уменьшено количество предметных циклов. Руководителем цикла общетехнических дисциплин оставлена ​​Н.П. Головина, а объединенного цикла конструкции и эксплуатационных воздушных судов и авиадвигателей И.В. Кеба. Следует согласиться с утверждением, что славную историю Кременчугского летного училища нельзя воспроизвести, полностью не проследив жизненный путь его выпускников. Именно это учебное заведение помог соединить свою судьбу с авиацией и космонавтикой более 40 тысяч наших соотечественников и 4 тысячам граждан из 67 стран мира.

Навечно вписал свое имя в книгу истории училища выпускник 1965 года, Герой Советского Союза Гардапхадзе Ахматгер Бухулович. При пилотирования лайнера Ту-134, командиром которого он был, вместе со своим экипажем он разоружил террористов, чем и предотвратил захват самолета и гибель пассажиров.

Среди выпускников КЛУГА следующего 1966 отличился Борис Васильевич Лялин. В 1985 году уже в качестве командира звена вертолетов Ми-8 примерно выполнял задачи по освобождению научно-экспедиционного судна «Михаил Сомов» из льдов Антарктиды. Тогда за многодневной эпопеей спасения экипажа с волнением ожидал весь мир. За мужество и отвагу, проявленную в ходе этой операции, ему было присвоено звание Героя Советского Союза.

В 1975 году закончил обучение в училище Н.Н. Мельник. Когда произошла трагедия на Чернобыльской атомной электростанции, Николай Николаевич на новом опыт ному образцу вертолета, которой сам испытал, в экстремальных условиях продемонстрировал блестящее мастерство и выполнил ответственное задание. Указом Президиума Верховного Совета СССР за мужество и героизм, проявленные в ходе ликвидации аварии на ЧАЭС, Мельнику Николаю Николаевичу было присвоено звание Героя Советского Союза.

Курс переобучение в Кременчугском летном училище проходили Герой Социалистического Труда Ю.А. Южаков, заслуженные пилоты СССР Ю.П. Бакунин, Н.Н. Белобородов, Г.И. Метелев, А.Ф. Ижевский.

Наряду с представителями сильного пола специальность авиаторов в Кременчугском летном училище овладевали и женщины. Первой девушкой, которая переступила порог КЛУГА вместе с юношами специального набора 1965 года, была Галина Расторгуева. Она пошла по пути своего отца В.Л. Расторгуева - одного из пионеров отечественной реактивной авиации, погибшего в 1951 году при испытании опытного образца реактивами истребителя. Училась вместе с ребятами, не требуя для себя никаких льгот, на «отлично» осуществляла полетные задания. После окончания училища Г.В. Расторгуева продолжила курс обучения в школе илотов-испытателей. Обладатель десяти всесоюзных и восьми мировых рекордов пилотов Минавиапрома СССР, мастер спорта международного класса по вертолетам спорта, кавалер ордена Трудового Красного Знамени Галина Владимировна - единственная женщина на планете, одержала пять побед на боевом вертолете Ми-24 и его спортивном варианте А-10.

В новейшую историю Кременчугского летного колледжа приказ Министра образования и науки Украины Кременя В.Г. от 28 мая 2003 года вошел как судьбоносный. Согласно ему колледж присоединялся к Национальному авиационному университету и становился его структурным подразделением. При этом учебное заведение продолжал заниматься главным видом деятельности - подготовкой специалистов, сохраняя за собой финансовую самостоятельность и отдельные права как юридическое лицо. Весь контингент курсантов и студентов переводился в Национального авиационного университета. Начальником Кременчугского колледжа был назначен **Ткаченко Валерий Петрович**, который до этого был заместителем начальника колледжа по учебной работе.

В 2005 году начальником колледжа назначается **Никитин Николай Михайлович**, а в июле 2006 года **Головенский Владимир Васильевич**.

В 2005 году необходимость открытия в колледже новой специальности «Техническое оборудования средств хранения, транспортировки и заправки горюче-смазочными материалами» требовала организации в структуре учебного отдела новой цикловой комиссии. Ею стала ЦК горюче-смазочных материалов, которую возглавила Реутова Алла Владимировна Коллектив приложил много усилий для полной структурной реорганизации учебного процесса в целом и создание новой материально-технической базы.

Важным структурным подразделением учебного отдела стало отделение подготовки иностранных студентов и переподготовки авиационных специалистов, который возглавил Пешков Вадим Владимирович. В 2009 году КЛК НАУ вновь получил Сертификат Министерства транспорта Украины на подготовку и переподготовку летного и инженерно-технического персонала авиакомпаний Украины и иностранных государств. Только за 2007-2008 учебный год число иностранных слушателей, прошедших в колледже подготовку и переподготовку, составило 243, а за 2008-2009 год - 304 человека.

Заочное Отделения было открыто в 1998 году. Учебный отдел имел современную мощную учебно-лабораторную и техническую базу, ее основу составляли два учебно-лабораторных корпуса, в которых были размещены 79 учебных кабинетов, аудиторий и лабораторий общей площадью 9544 квадратных метров.

Программой обучения и переподготовки пилотов после завершения теоретического курса было предусмотрено прохождение летной практики в летном центре. В штате центра насчитывалось 14 специалистов. Среди них пилоты - инструкторы, бортинженеры - инструкторы, инструктор штурманской подготовки, а также инженерно-технический персонал, обеспечивающий работу ТЦ. особенно его ветераны: пилоты-инструкторы Г.В. Круглов, Г.К. Гужин, техники В.Г. Кислый, М.Е. Миловидов. Именно они, подготовили материально-техническую базу для монтажа современного тренажера вертолета Ми-171.

В период с 1996 года по 2009 год общий налет на всех типах вертолетов составлял более 40000 часов. Было подготовлено и переподготовлено 1155 пилотов и других специалистов летного состава. Одновременно в летном отряде продолжается освоение новой перспективной, а главное - более экономичной летной техники.

Приход в 2008 году Лубенца Игоря Дмитриевича на должность нового командира летного отряда совпал с последующим оживлением учебно-летной работы. С 2008 года была начата подготовка летных специалистов на сверхлегком вертолете АК1-3. Если измерять экономическую эффективность при его использовании себестоимости летного часа, то она, по сравнению с Ми-2, встречается в 5 раз меньше. Уже осуществлен первый выпуск курсантов, налет которых на этом типе вертолета составляет 975 часов.

По инициативе руководства Национального авиационного университета, а также при его поддержке с 2006 года в КЛК была начата подготовка летных специалистов на самолетах Як-18Т и Ан-2. Кременчугский летный колледж также успешно работал над внедрением летной специальности международной категории PPL - «частный пилот». К этой работе были привлечены лучшие ветеранские кадры - пилоты первого класса М.М. Никитин, В.А. Михайлюк, Р.А. Руис. и другие.[[755]](#footnote-755)

К 2010 году летная подготовка студентов осуществлялась на вертолетах Ми-2 и Ми-8 по программам отвечающим стандартам Международной Организации Гражданской Авиации (ICAO) и Общим Авиационным Правилам Европы (JAR). Заканчивая колледж студент получал свидетельство коммерческого пилота и диплом бакалавра или младшего специалиста. Выпускники колледжа работают в 70 странах мира, для чего был накоплен опыт преподавания ведущих дисциплин на английском языке без переводчика, в том числе в стране заказчика.[[756]](#footnote-756)

Глубокий кризис*,* вызванный развалом Союза, оказался осо­бенно болезненным для **Криворожского** колледжа.Это связано с резким со­кращением потребности в его выпускниках. Причины очевидны:

Значительно сократился регион распределения. Разрыв экономических связей с бывшими республиками СССР и закрытие большинства авиатрасс. Уменьшение потребности вавиаперевозках внутри Украины, которую можно пересечь на поезде или на машине за одни сутки. Начиная с 1991-92 учебного года финансируемый из бюджета набор был сокращен в 3 раза. Нависла мрачная угро­за ликвидации.

28 ноября 1992 года согласно приказу министра высшего об­разования Украины №231 на основании Постановления Кабинета Министров Украины от 24.09.1991. №2227 колледж принят в систе­му Министерства образования Украины. Свет в конце туннеляпоявился, когда в результате всесторон­него анализа ситуации была разработана «Концепция выживания», принятая на научно-практической конференции в августе 1993 года. Возрождение лучших традиций коллдежа. Ценой огромных усилий коллектива колледжа эта программа неуклонно реализовывались:

- Количество специальностей и специализаций увеличилось с 2 до 14.

- Подготовка бакалавров - младших специалистов развернута по 4 направлениям. Колледжу присвоен второй уровень аккредитации.

- Восстановлена военная кафедра. Сделано 2 выпуска офицеров запаса.

- Организована работа четырех подготовительных курсов и заочного отделения, работают курсы последипломной подготовки ИТР и преподавателей.

- Установлены интеграционные связи с 3 университетами и 2 промышленными предприятиями. Это позволяет осуществлять не­прерывную подготовку выпускников колледжа и готовить кадры для предприятий на договорной основе.

- За счет платного обучения, платных услуг, аренды помещений и других внебюджетных источников существенно улучшено финан­сирование колледжа.

Усилия коллектива этот период были сосредоточены в основном на двух направлениях. Разработана дидактическая система и освоено преподавание фундаментального курса «Основы теории цепей. Сиг­налы и процессы в радиотехнике» на бакалаврате. Продолжено по­вышение квалификации преподавателей. Большой вклад в решение проблемы выживания колледжа внесли Роздоловский Ю.М. и Андрусевич А.А..

При кибернетическом подходе к обучению обучаемый рассмат­ривается как объект управления, а система обучения - как информа­ционная управляющая система с обратной связью. Массив инфор­мации делится на достаточно малые дозы (кадры). После каждой информационной дозы следует кадр обратной связи: вопрос или за­дача. В зависимости от правильности ответа, разветвленная управ­ляющая программа переводит обучаемого к изучению новой дозы информации, возвращает к предыдущей или предлагает дополни­тельную - разъясняющую дозу.

Согласно приказу ректора Национального авиационного уни­верситета от 22.12.2005 г. № 252 на базе Криворожского колледжа Национального университета «КРАУСС» - **директор Андрусевич Анатолий Александрович** было создано структурное под­разделение университета **Институт воздушного транспорта**, в кото­ром с 1 сентября 2006 г. стали функционировать кафедры: базовой подготовки; авионики; транспортных и информационных технологий.

Военная кафедра ремонта и эксплуатации боевых авиационных комплексов и радиотехнического обеспечения, относилась к факультету военной подготовки Национального авиацион­ного университета г. Киева.

С конца ХХ века в Латвии существовали три различных вуза, в которых реализуется ряд программ по подготовке авиационных специалистов, в основном бакалавров.

Наибольшее число таких программ сейчас в Авиационном институте Рижского технического университета, где работали бывшие преподаватели механического факультета **РКИИГА** и его наследника РАУ. Институт практически растерял некогда мощную техническую базу, включая учебный аэродром. Язык обучения - латышский, он не позволял использовать имеющуюся техническую литературу, доставшуюся в наследство от РАУ.

Рижский Институт аэронавигации, созданный на базе авиационного училища РЛТУГА, готовил инженеров УВД и техников по эксплуатации радиотехнического оборудования аэропортов. Преподавание велось на русском языке. Большая часть преподавателей РКИИГА (РАУ) работала в Рижском Институте транспорта и связи (ИТС), который фактически стал преемником старейшего авиационного вуза СССР. Однако лишь отдельные специализации готовили специалистов для авиации: радиолокацию и радионавигацию, где выпускали как инженеров, так магистров, а также специалистов по логистике на транспорте.[[757]](#footnote-757)

Имея многолетний опыт подготовки специалистов в области эксплуатации авиационной техники для гражданской авиации СССР, вуз в 2008 г. подготовил и лицензировал в Министерстве образования и науки Латвии новую учебную программу высшего профессионального образования первого уровня «Техническая эксплуатация авиационного транспорта» с двумя специализациями «Планер и двигатель» и «Авионика». В 2009 г. эта программа успешно прошла международную экспертизу и аккредитована на максимальный срок - 6 лет.

Программа обеспечивает обучение авиационных специалистов с присвоением квалификаций: техник-механик (категория В1) или техник-авионик (категория В2) по технической эксплуатации воздушных судов. Освоение учебного материала происходит по предметам, содержание которых соответствует специальным модулям, опреде­ленным Решением Европейской Комиссии №. 2042/2003 от 20 ноября 2003 года.

В декабре 2009 г. Авиационный профессиональный академический центр института {АРАС TSI) сертифицирован как обучающая организация ЕАSА РАRТ-147.Следующими шагами в развитии системы авиационного образования в TSI являлись:

- открытие бакалаврской программы обучения по технической эксплуатации авиационной техники - эта программа была представлена на лицензирование в Министерство образования и науки Латвии;

- разработка и сертификация программ обучения по типам воздушных судов;

- подготовка специалистов по данным программам с правом выдачи соответствующих сертификатов в соответствии с РАRТ-66 - данный проект планируется реализовать в течение этого года.

В настоящее время TSI — единственный вуз в Балтии, получивший кроме аккредитации авиационной программы еще и сертификацию по РАRТ-66 с правами проводить базовое обучение специалистов по эксплуатации авиационной техники, принимать экзамены и выдавать соответствующие сертификаты по европейским требованиям. Все остальные авиационные учебные заведения стран СНГ и Балтии дают просто академическое или высшее профессиональное образование. С ним выпускник не может быть допущен к обслуживанию авиационной техники ни в одной из европейских авиакомпаний. Для этого ему необходимо дополнительно сдавать экзамены более чем по 10 дисциплинам в сертифицированных по РАRТ-66 учебных центрах. А студент TSI, обучаясь по академической программе, параллельно проходит эти дисциплины и сдает экзамены в своем вузе[[758]](#footnote-758).

В каждой крупной авиакомпании как правило получая преимущества создаются собственные системы подготовки персонала:

1. Она не только обучает и повышает квалификацию персонала, но так же доносит до каждого сотрудника специфику работы и корпоративную культуру, существующие в компании (организации) регламенты и ожидания работодателя.

2. Так же свой учебный центр - это канал, по которому циркулирует корпоративная информация как по вертикали, так и по горизонтали.

Свой собственный центр профессиональной подготовки обеспечит обучение и развитие всех сотрудников компании. Для того чтобы в компании начались изменения, они в первую очередь должны произойти в головах людей. Именно с помощью корпоративного обучения менеджмент донесет до всех уровней компании понимание изменений. Для создания собственного АУЦ требуется:

1. Наличие оборудованного учебного класса;

2. Разработанные учебные программы и методические пособия;

3. Подготовка преподавателей из числа своих специалистов. [[759]](#footnote-759)

Из программы квалификационного обучения ATSEP в Учебном центре АНС на данный момент полностью готовы все учебные модули предметов, общих для всех специализаций/потоков ATSEP.[[760]](#footnote-760)На постсоветском пространстве почти во всех бывших республиках появились учебные заведения и центры. Первоначальная подготовка пилотов в Литве включает: теоретическую часть в Балтийской авиационной академии находящейся в г. Вильнюсе и летно-практическую подготовку на аэродромах Палукнис и Алексотас, также здесь организованы курсы типовой квалификации с использованием тренажерной техники[[761]](#footnote-761)

Учреждение Европейского инновационного виртуального транспортного образовательного агентства IVETTA (IVETTA - Innovative Virtual European Transport Training Agency) является одним из шагов в этом направлении. Основные задачи IVETTA:

развитие новой специализированной системы обучения, основанной на знаниях и успешной практике руководства высокотехнологическим транспортным бизнесом, ее распространение в Европе в различных отраслях бизнеса на всех видах транспорта посредством мультинациональной учебной сети,

развитие, тестирование и применение учебной методики онлайн по стандартным и индивидуальным (самообразование и получение специальных знаний) курсам, основанным на базах данных с историям успеха, идентифицированных потребностях, знаниях и опыте партнеров,

создание легко усваиваемой виртуальной среды для постоянного профессионального развития предпринимателей и руководителей инновационных и высокотехнологических транспортных компаний с использованием среды и ряда онлайн услуг – как стандартных для определенных профессиональных групп, так и узкоспециализированных, при поддержке широкого набора мультимедийных средств,

Продукты, программное обеспечение и инструменты. Основные результаты – это веб-портал, принадлежащий и обслуживающийся одним партнером и его национальные секции. Веб содержит базы данных по консультантам, историям успеха, курсам и техническим материалам, которые организованы в двух частях – единой (на английском языке) и местной (на национальном языке). Виртуальный класс интегрирует методику обучения с инструментом для разработки курсов, что позволяет использовать среду как для преподавателей, так и для обучающихся. Единый Интернет-портал обеспечит канал связи между преподавателями, консультантами и пользователями[[762]](#footnote-762). Современные образовательные технологии активно используются в образовательных учреждениях объединяемых МАК.

После распада СССР и ликвидации Министерства гражданской авиации колледж перешел в систему Министерства образования Республики Беларусь и получил наименование **«Минский государственный авиационный колледж» (МГАК)**.

В начале 1992 года был выполнен сложный комплекс работ по завершению строительства и оборудования нового 9-этажного курсантского общежития. Заместителю начальника училища по наземным службам и материально-техническому обеспечению Гашевскому А.А. довелось тогда много потратить времени и усилий для того, чтобы добиться официального закрепления этого общежития за колледжем. В этом году в колледже была открыта подготовка курсантов по пятой специальности – Т0405 (специализация 01) «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и авиадвигателей» и был введен в строй ангар-лаборатория для этой специальности. В связи с прекращением связей с Рижским институтом инженеров гражданской авиации колледж наладил сотрудничество с Белорусским государственным университетом информатики и радиоэлектроники (БГУИР) и Белорусской государственной политехнической академией (БГПА).

В 1993 году в соответствии с приказами Министерства образования и науки Республики Беларусь:

а) от 25 мая 1993 года № 197– организовано учебно-научное объединение «БГУИР–МГАК» по специальностям «Техническая эксплуатация авиационного радиооборудования» и «Вычислительные машины, системы и сети»;

б) от 5 апреля 1994 года № 68 – создано учебно-научное объединение «БГПА – МГАК» по специальности «Техническая эксплуатация авиационных приборов, электрических систем и комплексов». В 1994 году в БГУИР и БГПА были впервые направлены выпускники колледжа для продолжения учебы по трем специальностям на старших курсах этих вузов. В течение последующих 6 лет в рамках указанных учебно-научных объединений из числа наших выпускников было подготовлено 158 инженеров для гражданской авиации Республики Беларусь, в том числе в БГУИР – 110 и в БГПА – 48 человек. В открытии шестой специальности – Т0403 (специализация 03) «Технология управления воздушным движением» под непосредственным руководством кандидата технических наук Олифеоенко Георгия Ивановича активную роль играло научное объединением «Агат». Была создана необходимая для обучения по данной специальности учебно-материальная база, основу которой составил уникальный учебный диспетчерский тренажерный центр. На базе колледжа в 1994 году были организованы филиалы кафедр БГУИР и БГПА, в состав которых вошли сотрудники этих вузов и колледжа.

С развалом Советского Союза многие белорусские выпускники, поступившие учиться в авиационные училища за пределами республики, оказались в непростом положении. Для окончания учебы, которая везде стала платной, им просто не хватало денег. Многие вернулись в Минск и продолжили учебу. Правда, это касалось только прописанных в Беларуси и белорусов по национальности.

Согласно Указу Президента Республики Беларусь от 4 апреля 1995 года № 126 Минский государственный авиаколледж передан из ведения Министерства образования в ведение Государственного комитета по авиации Республики Беларусь. 25 августа 1995 года совместным приказом Государственного комитета по авиации и Министерства образования Республики Беларусь № 191/340 колледж реорганизован в **Минский государственный высший летно-технический колледж** (МГВЛТК).

Этим приказом предписывалось открытие в колледже начиная с 1995/96 учебного года подготовки специалистов первого уровня высшего образования по специальности «Организация движения и управления на воздушном транспорте». Согласно этому приказу в колледже впервые создается кафедра обеспечения полетов и управления движением на воздушном транспорте во главе с кандидатом технических наук Олиференко Г.И., чем было положено реальное начало функционированию колледжа как высшего учебного заведения.

В проведении воспитательной работы среди курсантского и постоянного состава принимают активное участие участники Великой Отечественной войны и воины-интернационалисты Русак Г.М., Почевалов А.В., Киливник Н.В., Евсейчик В.Н., Карповский Е.П., Смолей А.В., работающие в колледже на различных должностях, а также Галкин Н.В., Маслов И.А., Шеменков А.М., находящиеся на заслуженном отдыхе. В 1995 году в торжественной обстановке отмечался 20-летний юбилей колледжа. Большая группа работников колледжа была награждена значками «Отличник транспорта Республики Беларусь», «Отличник народного образования Республики Беларусь», Почетными грамотами Государственного комитета по авиации Республики Беларусь, Заводского районного исполнительного комитета. С этого года в колледже открыто отделение повышения квалификации диспетчерских и инженерно-технических кадров авиапредприятий Республики Беларусь.1 сентября 1996 года заместителем начальника колледжа по научной работе назначается кандидат технических наук Хехнев Роберт Григорьевич.

С сентября 1997 года в колледже начала функционировать кафедра технической эксплуатации и ремонта самолетов и двигателей. По итогам рейтингового отбора и решению совета колледжа впервые в истории этого учебного заведения 37 его выпускников были зачислены в качестве студентов для получения высшего образования непосредственно в колледже, в том числе 17 человек по специальности «Управление движением на воздушном транспорте» и 20 человек – по специальности «Техническая эксплуатация и ремонт самолетов и двигателей».

В 1998 году в колледже были открыты еще две новые кафедры – социально-гуманитарных наук и технической эксплуатации авиационного оборудования, на которой с 1 сентября стала учиться первая группа студентов для получения высшего инженерного образования.

Начальником колледжа **Сидоровичем Н.А**. в 1998 году была защищена диссертация на соискание ученой степени кандидата педагогических наук. В этом же году 14 сотрудников колледжа были зачислены соискателями ученой степени в вузах Республики Беларусь, 5 человек - успешно сдали кандидатский минимум по философии и иностранному языку. В 1999 году в колледже:

- состоялся первый выпуск 16 инженеров по УВД;

- организованы кафедры технической эксплуатации транспортного радиооборудования воздушных судов и общетехнических дисциплин;

- проведен первый набор на заочное отделение для обучения по среднему специальному образованию по 3 специальностям;

- комиссией колледжа отобрано и направлено на обучение в Ульяновское высшее авиационное училище и Санкт-Петербургскую академию гражданской авиации 9 граждан республики для получения специальностей «Инженер-пилот» и «Инженер-штурман».

В соответствии с приказом Министра обороны Республики Беларусь от 3 августа 1993 года № 274/247 военный цикл преобразован в военную кафедру. Постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 23 июня 1993 года № 415 и приказом Министра обороны Республики Беларусь от 8 июля 1993 года № 041 на военную кафедру колледжа была возложена подготовка офицеров запаса по следующим шести военно-учетным специальностям:

- «Бортовая эксплуатация вертолетов и авиационных двигателей»;

- «Эксплуатация и ремонт самолетов и авиационных двигателей»;

- «Эксплуатация и ремонт вертолетов и авиационных двигателей»;

- «Эксплуатация и ремонт авиационного вооружения»;

- «Эксплуатация и ремонт приборного, высотного оборудования и бортовых средств регистрации полетных данных самолетов, вертолетов и авиационных ракет»;

- «Эксплуатация и ремонт радиоэлектронного оборудования самолетов, вертолетов и авиационных ракет».

Для обеспечения качественной подготовки офицеров запаса на военной кафедре создается современная учебная база, включающая:

а) на цикле эксплуатации летательных аппаратов и авиационного оборудования – 6 классов (конструкции самолета, конструкции вертолета, конструкции авиационных двигателей, электронной автоматики, тактико-специальной подготовки, инженерно-авиационного обеспечения) и лабораторию приборного оборудования;

б) на цикле эксплуатации комплексов авиационного вооружения и радиоэлектронного оборудования – 3 класса (авиационного бомбардировочного вооружения, инженерно-авиационного обеспечения, тактико-специальной подготовки) и 4 лаборатории (авиационного ракетного вооружения, авиационного артиллерийского вооружения, специального радиоэлектронного оборудования, радиосвязного и навигационного оборудования);

в) в предметно-методической комиссии общевойсковых дисциплин – 2 класса (общевойсковых дисциплин, оружия массового поражения и гражданской обороны).

На учебной авиационно-технической базе, которую возглавлял подполковник Рябых Сергей Константинович, практические занятия с курсантами колледжа проводятся на учебном аэродроме, где размещены летательные аппараты МиГ-25, МиГ-27, МиГ-23, Су-25, Ми-24 и Ми-8.

В ноябре 1999 года приказом Председателя Государственного комитета по авиации Республики Беларусь начальником Минского государственного высшего летно-технического колледжа назначен ветеран нашего учебного заведения **Науменко Александр Иванович**. 20 октября 2000 года был отмечен 25-летний юбилей колледжа. На торжественном построении личного состава Минскому государственному высшему летно-техническому колледжу было вручено новое Знамя колледжа. За четверть века здесь подготовлено более 6000 авиационных специалистов. Выпускники колледжа добросовестно трудятся на большинстве авиапредприятий республики, других стран СНГ.

Согласно приказу по Минскому государственному высшему летно-техническому колледжу от 4 апреля 2001года № 418 «Об утверждении составов отделений, кафедр, цикловых комиссий на 2001/2002 учебный год» в учебном отделе колледжа функционировали следующие структурные подразделения:

1. Отделение планирования и контроля учебного процесса (заведующий отделением – Козырицкий Владимир Егорович).

2. Отделение авиационного оборудования (заведующий отделением – Цибулис Юрис Станиславович):

2.1. кафедра технической эксплуатации авиационного оборудования (заведующий кафедрой – доцент Синявский Василий Михайлович):

филиал кафедры технической эксплуатации авиационного оборудования на РУП «Минский авиаремонтый завод» (руководитель филиала – доцент Космун Михаил Карпович);

цикловые комиссии: - автоматических систем и электрооборудования воздушных судов; вычислительной техники; электроснабжения и светотехнического обеспечения полетов в аэропортах. Председатели - Чигир В.В., Баранович А.Д., Шевелев Ю.Д

2.2. кафедра технической эксплуатации авиационного радиооборудования (заведующий кафедрой – кандидат технических наук, профессор Хехнев Роберт Григорьевич):

- филиал кафедры технической эксплуатации авиационного радиооборудования на РУП «Минский авиаремонтный завод» (руководитель филиала – доцент Кожух Виктор Константинович);

- цикловая комиссия авиационного радиооборудования (Плевако В. В.)

2.3. кафедра социально-гуманитарных дисциплин (заведующий кафедрой – кандидат педагогических наук, доцент Сидорович Николай   
Андреевич):

- цикловая комиссия социально-гуманитарных дисциплин (Верещак С. Г.).

3. Отделение летательных аппаратов, двигателей и управления воздушным движением (заведующий отделением – ТОЛСТИК Александр Александрович, а с июня 2002 года – Горбатенко Виктор Николаевич).

3.1. кафедра технической эксплуатации и ремонта авиационной техники (заведующий кафедрой – кандидат технических наук, доцент Рипинский Антон Иванович):

филиал кафедры технической эксплуатации и ремонта авиационной техники в РУП «Минский авиаремонтный завод» (руководитель филиала – кандидат технических наук, доцент Кузьмин Константин Сергеевич);

цикловая комиссия конструкции и технической эксплуатации летательных аппаратов и двигателей (Дорохов В. А.);

3.2. кафедра общетехнических дисциплин (заведующий кафедрой – кандидат физико-математических наук, профессор Кириленко А. И.):

цикловая комиссия общетехнических дисциплин (Чернявский С. Н.);

3.3. кафедра управления воздушным движением (заведующий кафедрой – кандидат технических наук, доцент Олиференко Г. И.);

3.4. кафедра физического воспитания и спорта (заведующий кафедрой – доцент Шумаков С. Г.):

цикловая комиссия физического воспитания (Балбуцкий В. А.).

4. Отделение заочного обучения (методист - Титовец В. В.).

Приказом Государственного комитета по авиации Республики Беларусь от 9 апреля 2001 года № 62 колледж переименован в **Минский государственный высший авиационный колледж.**

Учебные и практически занятия с курсантами и студентами проводятся на кафедрах и в цикловых комиссиях в специально оборудованных 34 кабинетах и 58 лабораториях, а также в 5 лабораториях учебно-производственных мастерских, в техническом классе и 4 специальных лабораторий учебной АТБ. В колледже должное внимание уделяется организации среди курсантского состава целенаправленной спортивной и культурно-массовой работы.

Кафедра физического воспитания и спорта располагает современной спортивной базой, включающей стадион, два спортивных зала, волейбольную и баскетбольную площадки, теннисный корт, разнообразный спортивный инвентарь, которые широко используются при проведении плановых учебных и тренировочных занятий, а также ежегодных внутриколледжных спартакиад (по волейболу, футболу, баскетболу, настольному теннису, легкой атлетике, гиревому спорту, кроссовой подготовке, лыжным гонкам и другим видам спорта).

Спортивные команды колледжа, подготовленные преподавателями физического воспитания Балбуцким В.А., Марченко Е.Т. и Самосейко В.В., неоднократно становились победителями и призерами в районных, городских и республиканских соревнованиях среди средних специальных учебных заведений республики.

При клубе колледжа под руководством культорганизатора Минович Т.А. широкой популярностью пользуется команда КВН «От винта», ставшая в 2001 году полуфиналистом первой лиги КВН в г. Бресте.

В 2002 г. первоначальная подготовка специалистов в колледже проводилась по 8 специальностям среднего образования и 4 специальностям высшего образования. Была открыта подготовка по специализации «Системы светотехнического обеспечения полетов и электрооборудование аэропортов», по 3 специальностям высшего уровня образования заочной формы обучения. По заявкам авиапредприятий введена подготовка по специализации «Техническая эксплуатация средств обработки полетной информации». Осуществлен очередной выпуск 281специалиста со средним специальным образованием (из них 25 - с отличием) и 60 специалистов с высшим образованием (из них 5 - с отличием). Состоялись первый выпуск инженеров по специализации «Техническая эксплуатация авиационных приборов, систем и комплексов» (23 человека) и первый набор студентов на заочное обучение. В учебном процессе на кафедрах и в цикловых комиссиях участвуют 2 доктора наук и 25 кандидатов наук, 93 педагогических работника, из которых 33 имеют высшую и 10 – первую квалификационную категорию.

На отделении повышения квалификации и в учебном диспетчерском тренажерном центре с 1995 года по настоящее время прошли обучение 1103 человека, в том числе тренажерную подготовку – 780 человек. Функционировали подготовительные курсы различной продолжительности, на которых было подготовлено 169 человек. Организовано повышение квалификации специалистов по аэродромному обеспечению полетов, системам светотехнического обеспечения полетов и электрооборудованию аэропортов. Значительно укреплена учебно-материальная база колледжа. Музей широко использовался советом ветеранов колледжа для проведения массовой воспитательной и профориентационной работы путем регулярного ознакомления переменного и постоянного состава колледжа, учащихся средних школ с историей и лучшими традициями учебного заведения, организации целевых экскурсий и других мероприятий[[763]](#footnote-763).

В целях обеспечения отрасли квалифицированными кадрами реформируется структура МГВАК. В колледже реализуется двухступенчатая подготовка авиационных специалистов: первая ступень - подготовка авиатехников со средним специальным образованием (срок обучения - 3 года), вторая - подготовка авиационных инженеров на базе родственного среднего специального образования. Экономическая нецелесообразность содержания трех разрозненных учебных заведений в условиях незначительного кадрового заказа на подготовку специалистов для гражданской и государственной авиации. Дублирование в МГВАК и на авиационном факультете ВА подготовки инженеров по родственным специальностям. Оно приводит к большим затратам на подготовку одного специалиста, обусловленным малочисленностью учебных групп.

Таким единым вузом по подготовке авиационных специалистов могла бы слать Белорусская государственная академия авиации, созданная на базе МГВАК, авиационного факультета ВА и УЦПА.[[764]](#footnote-764)

В конце ХХ века в МГВАКе появилась идея о создании на его базе Белоруссской государственной авиационной акалемии (БГАА). В течении десятилетия осуществлялась разработка учредительных документов и шли согласования органах власти. Решение этого вопроса требовали значительных капитальных вложений по модернизации материально-технической базы и капитальному строительству. В проекте создание Центра по подготовке и переучиванию летного и инженерно-технического персонала на зарубежную технику, а также сертификация БГАА в Межгосударственном авиационном комитете и научная деятельность[[765]](#footnote-765)

Стратегия перехода к международным стандартам в системе непрерывного авиационного образования **Республики Казахстан –** основная задача **Академии гражданской авиации**.

Академия гражданской авиации создана в 1994 году на базе учебно-тренировочного отряда Казахского управления гражданской авиации и учебно-консультационного пункта Киевского института инженеров гражданской авиации и стала единственным высшим авиационным учебным заведением, крупным учебно-методическим и научным центром гражданской авиации в Республике Казахстан. Руководил этой работой **Алдамжаров К.Б.**. В ее стенах обучаются более двух с половиной тысяч студентов и учащихся колледжа, ежегодную переподготовку проходят около полутора тысяч работников отрасли гражданской авиации, научно-педагогическую работу ведут более 300 преподавателей, значительное число которых являются кандидатами и докторами наук.

В 2000 году академия была зарегистрирована в Международной организации гражданской авиации (ICAO). В 2001 году она прошла государственную аккредитацию, и впервые с этого года правительством Республики Казахстан были выделены государственные образовательные гранты и кредиты по авиационным специальностям.

В 2005 году академия прошла международный сертификационный аудит Ассоциации «Русский регистр» по системе менеджмента качества ИСО 9001:2000 по подготовке кадров с высшим про­фессиональным образованием (бакалавр, специалист); дополнительного профессионального образования в области гражданской авиации и получила соответствующие сертификаты «Русского регистра» и "IQNet".

Академия поддерживает тесные контакты с ведущими вузами Российской Федерации. Украины. Латвии, Испании и других стран. Входит в состав:

- Координационного совета Межгосударственного авиационного комитета (МАК) по подготовке авиационных специалистов;

- учебно-методических объединений Российской Федерации по образованию авиационных специалистов СПб ГТУ ГА, МГТУ ГА;

- Совета Ассоциации авиационных учебных центров ГА стран СНГ.[[766]](#footnote-766)

**Национальная Академия Авиации (НАА) ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары»** созданная в 1992 г. - первое и единственное высшее учебное заведение Азербайджана, которое занимается подготовкой авиационных специалистов по программам высшего, дополнительного и специального профессионального образования. С 1996 г. ректором НАА был назначен **Ариф Мир Джалал оглу Пашаев**. Основным направлением подготовки авиационных специалистов в НАА являются подготовка, переподготовка и повышение квалификации пилотов самолетов и вертолетов, диспетчеров УВД, инженерно-технического состава по технической эксплуатации воздушных судов, авиационных двигателей, авионики, радио и приборного оборудования ВС.[[767]](#footnote-767)

В структуру Академии до 2008 г. входили 4 факультета: Летно-техническая эксплуатация воздушного транспорта; Авиатранспортное производство; экономика и право; Аэрокосмический. Двадцать кафедр, а также: Центр подготовки авиационного персонала; Научно-исследовательский институт авиации; Специальное конструкторское бюро; Опытно-экспериментальное производство. На очном и заочном отделениях Академии обучалось более 2100 студентов по 23 специальностям.

За последние несколько лет введены в эксплуатацию новые учебные корпуса, спортивный комплекс, плавательный бассейн, построенные и оснащенные по требованиям современных стандартов, отремонтированы действующие корпуса, создан музей авиации Азербайджана. В соответствии с планами освоения новой техники ЗАО АЗАЛ созданы специализированные классы по типам воздушных судов (самолеты класса Boeing и двигатели, самолеты А-319, А-320, самолет Ил-76 и Ан-140-100) и оснащены современной оргтехникой. наглядными пособиями и аудио-видео материалами. Создан учебно-тренажерный комплекс НАА, в состав которого на сегодняшний день входят 2 тренажера (ТП Ан-2, УСНТ Двина-4), оборудованы новые классы для проведения практических занятий в кабине ВС Ил-76, по авиационным двигателям, самолетам и их системам, вертолетам и радиооборудованию.

Эффективно функционирует Информационно-Вычислительный Центр (ИВЦ) НАЛ, основной задачей которого является обеспечение новейшими информационными технологиями учебного процесса. В НАА введены в эксплуатацию 6 специализированных компьютерных класса, а также электронная библиотека, локальная компьютерная сеть НАА, сервера различного назначения[[768]](#footnote-768). К своему десятилетию в 2002 г. подготовка специалистов высшего образования по 18 специальностям осуществлялись на 5 факультетах и 22 кафедрах. Новейшие тренажеры установленные на базе НАА охватывают номенклатуру современного парка воздушных судов Азербайджана: FFS Boeing 757/767; FFS A320/319: FFS ATR 42/72; FS Ил-72. Был накоплен опыт в области подготовки пилотов для вертолетов с использованием стендового и тренажерного оборудования: российских и западных типов.[[769]](#footnote-769) В Тренажерном центре были оборудованы 2 зала, предназначенных для летных тренажеров, компьютерные классы, комнаты брифинга и дебрифинга для проведения анализа полетов, а также мастерские, служебные помещения и библиотека.

Имеющаяся материальная и учебно-методическая база используется Центром Подготовки Авиационного Персонала (ЦПАП), который оказывает широкий спектр авиационных услуг по программам разработанным в соответствии с рекомендациями уполномоченных международных авиационных организаций включая МАК России. [[770]](#footnote-770)

В качестве дальнейших шагов перехода ЦПАП на стандарты JAR-147 целесообразно, в первую очередь, поэтапное достижение соответствия по следующим направлениям (курсам):

- Аварийно-спасательная подготовка членов летного и кабинного экипажей ВС (согласно Положению 12 ICAO «Поиск и спасение»);

- Подготовка авиационного персонала в области перевозки опасных грузов воздушным транспортом (согласно DОС 9375 (книга 2) и DОС 9375 (книга 3) «Программа подготовки персонала для перевозки опасных грузов»);

- Подготовка летного и кабинного экипажей ВС в области авиационной безопасности (согласно «Руководству IATA в области авиационной безопасности», Приложению 17 ICAO «Безопасность. Защита международной ГА от актов незаконного вмешательства);

- Подготовка летного и кабинного экипажей ВС в области CRM (согласно документам Circ/217 Сборник материалов «Человеческий фактор» № 2, «Подготовка летного экипажа: CRM и LOFT (летная подготовка в условиях, приближенных в реальным)».

Кроме того, учитывая, что все вышеперечисленные направления, наряду с предметами «Авиационная медицина», а также «Организация питания и обслуживания пассажиров на борту ВС», является неотъемлемыми элементами подготовки бортпроводников, переход процесса их первоначального и периодического обучения на стандарты JAR-147, (согласно DОС 7192 часть Е1 «Руководство по обучению бортпроводников с учетом аспектов обеспечения безопасности»), также может быть осуществлен достаточно оперативно, а потому также может считаться приоритетным[[771]](#footnote-771).

**Кыргызский авиационный колледж** является правопреемником Фрунзенского авиационного технического училища гражданской авиации, которое было организовано в 1973 году.

Первым начальником училища с октября 1973 по февраль 1987 годы был Назаров И.С. С 1987 по 1996 годы начальником училища был Неродюк В.Н. С января 1997 года колледж возглавил **Даиров Р.Д.**

С 1974 по 1994 годы колледж готовил авиационный персонал по специальности 1703 «Техническая эксплуатация летательных аппаратов и двигателей». За это время подготовлено свыше 3500 техников-механиков и направлены на авиапредприятия: Кыргызстана – 408 чел., Казахстана – 735 чел., Узбекистана – 458 чел., Таджикистана – 128 чел., Туркменистана – 255 чел., России – 1161 чел. За период с 1976 по 1991 г.г. училище подготовило 84 авиационных техников для таких стран, как Куба, Монголия, Вьетнам, Кампучия, Ангола, Гвинея-Бисау, Мадагаскар и др.

С 1985 по 1992 годы на подготовительном отделении училища прошли годичную подготовку для поступления в учебные заведения бывшего СССР более 600 представителей Кубы, Лаоса, Кампучии, Афганистана, Анголы, Йемена, Мозамбика, Мали, Нигерии, Гвинеи.

В 1994 году Постановлением Правительства Кыргызской Республики №103 от 09.03.1994 года на базе училища создан Кыргызский авиационный колледж и Постановлением Кыргызской Республики № 136 от 18.03.94 года колледжу присвоено имя основателя авиации республики, заслуженного пилота СССР № 00001, Ишембая Абдраимова.

За этот период подготовлены и выпущены: техников-механиков – 708 чел., организаторов авиационных перевозок – 378 чел., техников-электромехаников – 232 чел., пилотов самолета – 73 чел., диспетчеров управления воздушным движением – 74 чел., бортпроводников – 106 чел.

Сегодня учебно-материальная база включает в себя учебные аудитории, оснащенные стендами, агрегатами самолетов и вертолетов, авиадвигателями, техническими средствами обучения. Имеются два компьютерных класса с полным мультимедийным оборудованием. По отдельным специальным дисциплинам занятия проводятся в специализированных классах, тренажерах самолета Як-40, ОсОО «Манас Тренинг Центр», «Навигатор» Госпредприятия «Кыргызаэронавигация».

Производственная и технологическая практика студентов колледжа проводится на практической базе Международного аэропорта «Манас» и других авиапредприятиях Кыргызской Республики.

Колледж располагает спортивно-тренажерным комплексом, библиотекой, клубом, столовой и общежитием.[[772]](#footnote-772)

В настоящее время выпускники колледжа, прежде всего пилоты, по в силу целого ряда проблем, связанных с плохим материальным обеспечением, недостатком преподавательских кадров, ограниченными возможностями по отработке практических навыков, не способны работать в сферах, требующих специалистов высокой квалификации.

Вот показательный пример. Обучение пилотов в колледже платное, оно длится 3 года, а год обучения стоит около 700 долларов. Эта сумма для Кыргызстана немаленькая. Кроме того, летная подготовка от будущих летчиков требует дополнительных расходов: необходимо заправить самолет 3 тысячами литров керосина, что стоит от 3 до 5 тысяч долларов США. Мало кто готов пойти на такие расходы, тем более, что за обучение и летную практику платят родители будущих авиаторов. Авиакомпании же пока не проявляют заинтересованности в новых кадрах.

Авиационной отрасли Кыргызстана необходимы инженеры по эксплуатации радиотехнического оборудования, радисты, диспетчеры и другие профессионалы. В 2008 г. 14 человек обучалось в г. Алматы в Академии гражданской авиации, 2 человека - на командном факультете в Санкт-Петербурге.

У государственного предприятия «Кыргызавианавигация» (КАН) имеется успешный опыт и по самостоятельному обучению диспетчеров в недавно организованном учебно-тренировочном центре.[[773]](#footnote-773)

План профессиональной подготовки и переподготовки в УТЦ ГП «КАН» включает в себя несколько этапов.

Первый этап включает базовую подготовку диспетчерского состава.

На втором этапе УТЦ ГП «КАН» ведет подготовку специалистов по профессионально-ориентированному английскому языку в соответствии с рекомендацией Ассамблеи ICAO №36-11.

Третий этап включает переподготовку и повышение квалификации.

Четвертый этап предусматривает совместные учебно-тренировочные занятия с Международным Центром транзитных перевозок (бывшая авиабаза коалиционных сил США и ЕС по борьбе с терроризмом) с участием кыргызских и американских специалистов по отработке взаимодействия как в штатных, так и нештатных ситуациях.

Следующим этапом подготовки и переподготовки специалистов ГА является обучение и стажировка в таких зарубежных учебных центрах, как учебный центр в г. Рига (Латвия) и г. Плимут (Англия). В настоящее время сертификацию по стандартам ICAO в плимутском центре прошли десятки специалистов из Кыргызстана, что позволило значительно повысить уровень и безопасность диспетчерского обслуживания полетов в воздушном пространстве Кыргызстана.

Предприятие старается не экономить на переподготовку и повышение квалификации своих сотрудников. За последние два года более 50 сотрудников были направлены в учебный центр в Плимуте, Англия.

Технические возможности тренажерного центра позволяют осуществлять базовую подготовку диспетчеров, вносить изменения и расширять базу ситуационных схем и упражнений. Обеспечение доступа к базе тренажерного комплекса со всех рабочих мест Бишкекского ЦОВД позволяет организовать обучение всего диспетчерского состава.

В настоящее время назревает вопрос об организации специализированного факультета ГА в составе Кыргызского технического университета. При разработке учебно-методических планов и программ нам значительно пригодился бы опыт Минского государственного высшего авиационного колледжа, Санкт-Петербургского государственного университета гражданской авиации, Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, Академии гражданской авиации г. Алматы, Рижского института транспорта и связи и других профильных учебных заведений Российской Федерации и стран СНГ. Неоценимую помощь оказал бы обмен опытом и людьми в области обучения и повышения квалификации специалистов ГА[[774]](#footnote-774).

В УТЦ предпринята попытка альтернативного подхода к контролю качества знаний (ККЗ) в ходе подготовки авиадиспетчеров в учебно-тренировочном центре ГП «Кыргызаэронавигация» (УТЦ ГП КАН). Суть подхода заключается во внутренней мотивации получения и контроля знаний, запрограммированной в ходе специальной психологической подготовке, предшествующей каждому учебному модулю. При таком подходе реализуется концепция осознанного и высоко мотивированного изучения с более глубоким и качественным усвоением знаний.[[775]](#footnote-775)

Молодой **Ташкентский государственный авиационный институт** в Узбекистане(ТГАИ) выступает за координирование с вузами стран СНГ в вопросах подготовки авиаперсонала по следующим причинам:

Дороговизна содержания собственных кадров, Материально-технической базы, учебно-методического обеспечения и значительное количество специальностей и специализаций; Отсутствие опыта у молодых учебных заведений; Булонским процессом. При организации кооперированной подготовки по мнению М.А. Икрамова – ректора ТГАИ требуется преодолевать ряд трудностей связанных с: различием учебно-образовательных стандартов; сложности в конвертации валюты при взаиморасчетах; поддержка правительств и ведущих авиакомпаний.

Разработаны предложения по: Условиям приема - зачисление студентов в зарубежный вуз будет производиться с учетом потребностей заказчиков по условиям приема зарубежного вуза и требованиям Тестового центра Кабинета министров РУз на платно-контрактной основе; Видам обучения - подготовка бакалавров и магистров-исследователей, переподготовка (второе высшее образо­вание), профессиональная переподготовка и повышение квалификации по специализациям, переобучение на новую технику, дополнительное образование; Формам обучения - очная, заочная, заочно-дистанционная.

Условиям обучения, которое на 1-2-м курсах будет производиться по скорректированным сторонами учебным планам и программам, с учетом требований Национальной программы подготовки кадров в Республике Узбекистан, силами зарубежного вуза и ГШ С ТГАН. Обучение дисциплинам специального блока на последующих курсах, начиная с 3-го курса, - на базе принимающего зарубежного вуза, с выдачей диплома зарубежного вуза;

Формам оплаты - предусматривается долевое участие в кооперированной деятельности института определяется составлением сметы расходов и оплачивается заказчиком в национальной валюте республики Узбекистан по курсу Центробанка РУз на день оплаты.[[776]](#footnote-776)

**Авиационные учебные центры.** В СССР годами складывалась и успешно функционировала Единая система подготовки авиационных специалистов. Она включала 6 высших, и 12 средних специальных учебных заведений, 4 летных училища, 2 центра высшей летной подготовки и 30 учебно-тренировочных отрядов (УТО). Система имела поддержку государства в соответствии с принципами ИКАО[[777]](#footnote-777).

Переподготовку летного состава на новые типы ЛА осуществляли Центре ГА СЭВ, Кременчугском летном училище и, с разрешения МГА в УТО. Переподготовку руководителей полетов, диспетчерского состава В Академии и ЦГА СЭВ. Выплаты при обучении до четырех месяцев выполнялись по средней зарплате, но не выше 400 рублей в месяц. Для остальных категорий работников сроки обучения определялись пятилетними и годовыми планами[[778]](#footnote-778). В связи с началом эксплуатации вертолетов МИ-8МТВ и Ми-8АМТ С 14.11.1990 г. была организована переподготовка летного состава на базе Кременчугского летного и Омского летно-технического училищ ГА. Организовано обучение специалистов и КРК для работы в условиях рыночной экономики на базе Академии ГА, ФПК КИИ ГА, РКИИ ГА, МИИ ГА[[779]](#footnote-779).

После образования суверенных государств прежняя система подготовки кадров претерпела существенные изменения. Ассоциация авиационных учебно-трениро­вочных центров России и СНГ была создана в 1993 г. на базе 16-ти бывших региональ­ных управлений. В 2007г. в Ассоциацию входили 34 учебных центра России и СНГ, среди которых 4 высших учебных заведе­ния, кроме того, несколько заводов, заня­тых вертолетостроением. Важное место в организации и деятельности в первое десятилетие существования по праву занимал старейший в России **Ростовский АУЦ.** В 1931 г. в г. Батайске Ростовской области была организована одна из самых крупных летных школ ГВФ, давшая немало пи­лотов и техников ГА. Дальнейшее развитие авиации по­служило толчком к созданию на Се­верном Кавказе в 1934 г. учебно­го центра.

Работа УТО долгие годы ве­лась по предвоенным программам и на тех же типах самолетов По-2 и Ли-2. Только с 1950 г. в УТО стали посту­пать самолеты Ан-2, Ил-14, а позд­нее — «Аэро-45», «Супер-Аэро-145», Л-200 и «Морава». В 1953 г. началась эра реактивной авиации. В числе первых 100-местный воздушный лайнер Ан-10 освоил ко­мандир воздушного судна П.Г. Шуляк., затем долгие годы работавший пило­том-инструктором в УТО. В числе пер­вых освоил самолеты Ту-134 и Ту-154 пилот-инструктор, в последующем директор Северо-Кавказского УТЦ ГА Солони­цын А.Н.. Любой самолет поступивший на эксплуатацию в Северо-Кав­казское управление ГА, первыми осваивали работники 9-го АУТО.

Теоретическая подготовка в учеб­но-тренировочном отряде проводилась под руководством заместителя коман­дира УТО В.Г. Бордунова. затем кандидата техни­ческих наук О.М. Стояненко Более полутора десятков лет в УТО препо­давателями спецдисциплин работали полковники запаса В.А. Евтехов., М.С. Чехляд, К.Д. Велик, М.К. Шумило.

За годы работы в 9-м АУТО ряд преподавателей и инструкторов за доблестный труд награждены ордена­ми и медалями, а четырем из них - Н.С. Романову, М.Н. Амелину, А.Н. Со­лоницыну, П.Г. Шуляку - при­своено почетное звание «Заслуженный пилот СССР». Коллективом УТЦ первыми в стране были установлены шесть тренажеров: КТС Ту-154Б, Ту-154М, Ту-134, Як-42, Як-40, КТВ Ми-8. В учебном центре работали заслуженные пилоты СССР Н.С. Романов, М.Н. Аме­лин, В.И. Останин, В.С. Замя­тин, П.Г. Шуляк, заслуженный штурман СССР В.И. Никитенко.

Более 20 лет коллективом УТЦ ру­ководил **Солоницын Анатолий Никола­евич**. В 1950 г. он с отличием окончил Актюбинскую школу авиамехаников ГВФ и был направлен на работу в Крас­нодарский аэропорт, где начинал мото­ристом, затем летал бортмехаником на самолете Ли-2. В 1957 г. Солоницын А.Н. с отличием окончил Сасовское лет­ное училище ГВФ, а в 1980 г. — Киев­ский институт инженеров ГА. После переучивания в 1958 г. был команди­ром воздушного судна Ил-14 в Ростовс­ком ОАО. В 1961 г. переведен в Минераловодский ОАО, где прошел путь до командира летного отряда. В 1974 г. был переведен в Ростовский ОАО на должность заместителя командира 77-го летного отряда. Ле­тал на самолетах Ту-134, Ту-154. С 1979 г. — командир 9-го АУТО Северо-Кавказского управления ГА, В последующем переименованного в учебный центр.

Центр располагал библиотекой, фонд которой составлял более 6 тыс. экземпляров, включая литературу для летного, инженерного и диспетчерс­кого составов. Заведовала библиотекой более 30 лет Григоренко Л.Я..

При учебно-тренировочном центре была открыта школа юных авиаторов. Около 500 ребят окончили за это время школу, и более 100 юношей и девушек связали свою судьбу с авиацией. Все эти годы бессменным руководителем школы, причем на общественных началах, являлся начальник методического кабинета УТЦ Лепешков Г.С

При учебно-тренировочном отряде постоянно работала зональная при­емная комиссия по набору в средние специальные учебные заведения ГА. Под руководством председателей комиссий: С.А. Старчикова – старшего штурмана Краснокутского летного училища, затем В.П. Дунаева – преподавателя Рыльского АТК ГА профориентационную работу проводили все работники УТО включая директора.

По инициативе Северо-Кавказского УТЦ ГА в 1991 г. была создана Ассо­циация УТЦ ГА. В разное время Ассо­циацией руководили директора УТЦ городов: Самары - А.И. Калинин, Санкт-Петербурга - И.Б Кузнецов. Дважды руко­водителем Ассоциации УТЦ ГА был избран директор Северо-Кавказского УТЦ ГА А.Н. Солоницын. Здесь же находилась и дирекция Ассоциации УТЦ ГА - ди­ректор Н.И. Бутко. Позднее лидером ассоциации стал Уральский учебно-тренировочный центр гражданской авиации, а ее руководитель **Полепишин Юрий Николаевич**, заслуженный пилот Российской Федерации возглавил ассоциацию.

Ассоциация продолжала заниматься подготовкой планов, программ, методических по­собий и распространением их среди учебных центров. Так, например, были изданы учебные пособия по самолету Як-42 (М.И. Денисов, Л.Г. Уланова, Е.Л. Гороховиков.), по авиационной метеорологии (Л.Т. Горшкова, Н.Ф. Коло­сова.) и другие.

За последнее десятилетие в ряды ассоциации вступи­ли: Академия авиации Азербайджана, Ака­демия ГА Алматы, Ташкентский государ­ственный институт, Институт транспорта и связи Латвии, Академия ГА Санкт-Петер­бурга, ВКШ «Авиабизнес», ЛУЦ ВВИА им. Жуковского, ЛУЦ гидроавиации ОАО «ТАНТК им. Борисова». Хорошие деловые отношения связывают Ассоциацию и МАК. С таким международным потенциалом и опытом работы стало возможным решение лю­бых задач по подготовке и переподготовке авиационного персонала всех категорий по различным видам деятельности ГА.

Ассоциация уделяет большое внимание со­хранению Учебных центров региональных управлений, их богатейшего опыта в подго­товке летного состава, персонала, занятого обеспечением безопасности полетов, мето­дик совершенствования обучения с учетом требований ИКАО, с использованием совре­менных информационных технологий. Главная задача Ассоциации - сохранение вы­сококвалифицированного преподавательско­го и инструкторского состава, защита АУЦ от полного исчезновения, поднятие их прести­жа и авторитета

Ассоциация принимает участие во многих мероприятиях ИКАО. Так в связи с внедрением с 5 марта 2008 г. ново­го языкового Стандарта ИКАО к преподава­тельскому составу были предъявлены новые повышенные требования. Кроме того, в ре­зультате увеличения объемов работ возрос­ла нагрузка на преподавателей.

С 16 по 21 апреля 2007 г. на базе ВКШ «Авиабизнес» была обучена третья группа преподавателей (рейтеров), общее ко­личество которых составло около сорока че­ловек. Таким образом, Ассоциация внесла свою лепту в общее дело повышения уровня владения персоналом (диспетчерами, пило­тами) английским языком, а значит и в обес­печение безопасности полетов. Необходимо отметить участие Ассоциации в ре­шении насущных проблем в области граж­данской авиации наших коллег в странах ближнего зарубежья, например, республи­ки Казахстан.

Их проблемы созвучны с рос­сийскими, но власти Казахстана оказывают активную поддержку отрасли на государ­ственном уровне реальными делами. Так, с 5 по 7 апреля 2007 г. Ассоциация уча­ствовала в проведении IV Международной научно-практической конференции «Состо­яние и перспективы перехода на европей­ские авиационные требования в отрасли гражданской авиации республики Казах­стан». Также в ней участвовали: Председа­тель Координационного совета МАК Творогов М.П., вице-министр транспорта и ком­муникаций республики Казахстан Бектуров А.Г., руководители учебных заведений и учебно-тренировочных центров России и СНГ и другие специалисты отрасли.

По аналогии это же утверждение можно отне­сти и к вопросу объединения АУЦ. Планировалось создание Координирующего центра по совершенствованию форм и методов отрас­левого высшего образования и дополни­тельной профессиональной подготовки спе­циалистов ГА исходя из международных требований, а также координации деятель­ности учебно-тренировочных центров в деле совершенствования подготовки и повыше­ния квалификации авиационного персона­ла. Учебные заведения не имеют ин­формации, сколько человек и по каким спе­циальностям потребуется отрасли ГА зав­тра. Учебные программы требуют перера­ботки связи производства с выс­шими учебными заведениями. А отрасле­вые учебные центры дополнительного про­фессионального образования устраняют имеющиеся пробелы в знаниях авиацион­ного персонала, доводя их до нужного уровня в овладении практическими навы­ками.

Кроме того, в отрасли гражданской авиа­ции за последние годы неоправданно вырос­ло количество учебных центров. На 2007г. функционировало более 115 АУЦ, хотя вновь созданные учебные центры, как правило, не имели учебных баз, не говоря уже о тренажерных комплек­сах. С появлением этих «курятников» нача­лась скороспелая подготовка преподава­тельского состава. Контроль за их деятельностью был слабый.

Основные причины ухудшения обеспечения безопасности полетов заключаются в следующем:

- снижение уровня профессиональной подготовки из-за уменьшения объема технической учебы в авиакомпаниях и появления многочисленных учебных центров, не соответствующих требовани­ям ФАП.

- самовольное сокращение и упрощение учебных программ «скороспелыми» учебными центрами из-за низкой плате­жеспособности мелких авиакомпаний, что приводит к снижению качества тео­ретической подготовки авиационных специалистов.

- отток (увольнение) специалистов высокой квалификации (причины разные: низкая оплата труда, возраст) из числа преподава­тельского и инструкторского состава по тренажерной подготовке, умеющих переда­вать свой опыт и знания летному составу.

- отсутствие государственной поддержки и как факт падение престижности работы в отрасли ГА из-за низкой мотивации, от­сутствие достойной заработной платы, привлекательных социальных пакетов, вследствие чего появление слабой подготовки: ленных кадров, без опыта работы молодых специ­алистов, не готовых к выполнению стоя­щих перед ними задач.

- отсутствие нормативной базы: стандартов, регламентирующих систему подготовки авиационного персонала, раз­работку профессиональных стандартов, внедрение системы оценки и аттестации.

- отсутствие официального органа, коорди­нирующего деятельность АУЦ в вопросах переработки обучающих программ, вне­дрения дистанционных форм обучения, организации тренажерной практики, про­ведении «круглых столов» для обмена опытом практиков-профессионалов, из­учения потребности в авиационном персо­нале по конкретным специальностям.

- отсутствие «смычки» между производ­ством и высшими учебными заведения­ми отрасли (обучающие программы на­ходятся в отрыве от бизнес-процессов, происходящих на производстве), и как результат, появление специалистов, ко­торые, по сути, являются «новичками» без знания специфики авиапредприятия, без соответствующей стажировки.

С приходом в 2000г. к руководству Росавиацией Нерадько А.В. АУЦы стали привлекать к пе­реработке устаревшей базы отраслевой до­кументации, программ обучения, по переходу на обучение летного состава согласно требованиям ИКАО. Ассоциация принимает активное участие в организации конференций ГА и МАК, где присутствовали все руко­водители учебных центров России и СНГ, входящих в Ассоциацию. целесообразно было бы приглашать ассоциацию к участию в работе комиссий по сертификации АУЦ. Это могло бы быть своеобразным «барьером», не по­зволяющим скороспелым учебным центрам проникать на рынок обра­зовательных услуг в сфере дополнительной профессиональной подготовки кадров ГА.[[780]](#footnote-780) Приказом ФАВТ № 177 от 11. 04. 2012 г. были утверждены 99 российских и 89 зарубежных авиационных центров для обучения авиационного персонала ГА России.

Представим несколько вариантов о разнопрофильных и разноуровневых современных учебных центрах дополнительного образования в ГА России. Первый из них АУЦ Ульяновского высшего авиационного училища ГА, который действует в соответствии с сертификатом № 005, выданным Федеральной службой по надзору в сфере транспорта. В АУЦ осуществляется подготовка летного и инженерно-технического состава по типам ВС: Ту-204-100(120), Ту-214, Ту-204-300, Ту-154Б-2, Ту-154М, Ту-34А(Б), Ан-124-100, Ан-26, Ан-24, Ан-12, Ан-2, Ил-86, Ил-76Т(ТД), Ил-62(М), Як-42, Як-40, Як-18Т, а также подготовка пилотов-любителей АОН, подготов­ка к выполнению полетов по МВТ, под­готовка по программам TCAS, GPWS, RWSM, СНС, зо­нальной навигации (B-RNAV, P-RNAV). Обучение слушателей ведется высококвалифици­рованным профессорско-преподавательским соста­вом, имеющим многолетний стаж и богатый опыт ра­боты по следующим курсам (направлениям): повыше­ние квалификации (КПК) авиаспециалистов, переподготовка авиаспециалистов, первоначальной подготовки авиаспециалистов, подготовка и повыше­ние квалификации инструкторов.

В январе 2007 года в структуре АУЦ были организо­ваны две кафедры: «Повышения квалификации и пе­реподготовки авиаспециалистов» (ПКиПАС) и «Спе­циальной подготовки авиаспециалистов» (СПАС), ру­ководят которыми доценты Б.Н. Ломанцов и Н.К. Арагилян соответственно. В структуре кафедры ПКиПАС организованы цик­ловые комиссии: летной эксплуатации воздушных судов и воз­душной навигации; воздушных судов и авиационных двигателей; авиационного и радиоэлектронного оборудо­вания.

В структуре кафедры СПАС работают учебные курсы: подготовки для выполнения полетов на МВЛ; подготовки бортпроводников и персонала служб организации перевозок; подготовки пилотов-любителей и коммерчес­ких пилотов; подготовки специалистов отрасли, обеспечи­вающих безопасность полетов. В структуре АУЦ также функционирует Ученый со­вет, благодаря которому в 2006/2007 учебном году большая часть профессорско-преподавательского со­става кафедр ПКиПАС и СПАС прошла конкурсный отбор, работает Учебно-производственная база на ЗАО «Авиастар-СП», помогающая наладить связь с произ­водителями самолетов семейства Ту-204 и Ан-124-100.

В АУЦ училища ведется активная работа по подго­товке к обучению пилотов-любителей АОН и пилотов коммерческой авиации по программам дополнитель­ного профессионального образования. Эта работа началась в ноябре 2006 года с разра­ботки «Плана мероприятий по организации первона­чальной подготовки пилотов-любителей и коммерчес­ких пилотов на базе АУЦ училища». Одновременно проводилась работа по созданию нормативной базы АУЦ для курсантс­кого состава училищ ГА и выпускников высших технических учебных заведений, со сроком обучения 1,5 года с выдачей по окончании обучения диплома о дополнительном профессиональном образовании государствен­ного образца. Работа над проектом положения о Центре началась в январе 2007 года. В марте и июле состоялись встречи с руко­водством ФАВТ и администрации Ульяновской облас­ти, готовились предложения по обоснованию модерни­зации для училища тренажеров самолетов Ту-204, Ту-154 и Як-42.

В настоящее время ведутся работы по реализации решения УС, среди которых - командирование препо­давателей профессионально-ориентированного англий­ского языка курсов МВЛ кафедры СПАС АУЦ и кафедры иностранных языков на стажировку в языковую школу Mayflower (г. Плимут, Англия). Осенью 2006 года в училище состоялись учебные сборы по подготовке летного состава Израиля и Латвии на самолет Ил-76ТД. Причем, при подготовке израиль­ских специалистов проводился полный цикл обучения: теоретическое обучение, тренировки на тренажере и летная практика на аэродроме.

Весь 2007 год шла успешная работа по обучению спе­циалистов Китайской народной республики на самолетТу-204-120СЕ с англоязычной кабиной. В январе 2007 года начался учебный сбор по курсу «Подготовка ИТП по обслуживанию системы регистрации полетных дан­ных», а в марте 2007 года - обучение по курсу «Запуск и опробование МДУ RB-211 и ВСУ ТА-12-60». В дальнейшем были организованы стажировки специалистов КНДР, Сербии, Сирии, Ливии.

Важным направлением развития учебного процесса являлось освоение новой техники, среди которой со­временный двухдвигательный самолет Эклипс-500, самолет Ту-204-100Е с англоязычной кабиной, эксплу­атирующийся в республике Куба, модернизирован­ный самолет Ту-204-100В. В июле 2007 года ППС АУЦ был откомандирован в а/к «Сар-Авиа», г. Саранск, для ознакомления с обо­рудованием с ВС Ан-26-100.

В феврале-марте 2008 года проведена переподго­товка летно-инструкторского, инженерно-техническо­го и преподавательского состава училища по отличи­ям Як-18Т сер. 36 от Як- 18Т по утвержденным в ФСНСТ программам. Принимаемые в последнее время меры со сторо­ны руководства училища по укреплению материаль­но-технической базы АУЦ дает определенные резуль­таты. Требуется приток молодых специалистов, чтобы обеспечить сохранение преем­ственности в деле подготовки летного состава и дру­гих авиационных специалистов. [[781]](#footnote-781)

Дополнительное Профессиональное образование авиационного персонала в Некоммерческом образовательном учреждении Карпоративном центре подготовке персонала – **Институте аэронавигации учрежденном Государственной корпорацией по организации воздушного движения** в Российской Федерации. В соответствии с Уставом, Институт является юридическим лицом и самостоятельным в своей деятельности. Обучение осуществляет на договорной основе с оплатой физическими и юридическими лицами. Имеет в своем составе два факультета повышения квалификации и профессиональной переподготовки работников: 1. Единой системы организации воздушного движения (ЕС ОрВД); 2. Предприятий и организаций ГА.

Четыре кафедры разрабатывают программы обучения по направлениям: организации воздушного движения; Эксплуатации радиотехнического оборудования и авиационной электросвязи; административно-управленческой деятельности; языковой подготовки. В составе Института один научно-образовательный комплекс и 12 филиалов расположенных в региональных центрах ЕС ОрВД по городам: Санкт-Петербург; Самара; Ростов на Дону; Тюмень; Красноярск; Хабаровск; Архангельск; Иркутск; Магадан; Новосибирск; Сыктывкар; Якутск. Которые как правило используют для обучения производственную базу. Слушатели выполнившие все требования прграмм учебного плана допускаются к итоговой аттестации, по результатам которой им выдаются документ об образовании.

В 2009 году обучение прошли 5283 человека, в том числе по: английскому языку - 61%; УВД - 28%; ЭРТОС – 8%; прочее – 3%. Основными методами учебы являются тренажерные, аудиторные и самостоятельные формы обучения.[[782]](#footnote-782)

Из выступления Вдовиченко В.И. – генерального директора института аэронавигации на заседании Координационного Совета при МАК в г. Минске в 2011 году известно, что в учебном заведении широко использовался опыт крупных коммерческих ВУЗов, таких как Современная Гуманитарная Академия (СГА) по дистанционному электронному обучению. Институт Аэронавигации предложил следующие термины: Система Дистанционного обучения (СДО) – образовательная среда, с возможностью дистанционного доступа к дисциплинам обучения, применяемым при повышении квалификации персонала ОрВД; дистанционная система поддержания квалификации (ДСПУ); Деканат – средство для планирования, организации и документирования результатов обучения. СДО включает в себя содержательную часть с учебными материалами (контент), средства для контроля за работой слушателей и средства коммуникации. Содержательная часть учебных материалов СДО и ДСПК представлена в виде текстовых и видеолекций, презентаций, анимированных схем, флэш-анимаций. статей с фото и видеоматериалами.

Можно сделать выводы о преимуществах СДО от «базы знаний» в том , что учащийся не оторван от преподавателя-тьютора, который может находится от него на расстоянии тысячи километров. Обучение не вырождается в механическое чтение учебных материалов, а становится управляемым процессом познания. При условии, что преподаватель будет постоянно оценивать знания учащегося и направлять его в этом направлении, а также общаясь с ним стимулировать и добиваться высоких показателей обучения.[[783]](#footnote-783) Перспективы инновационного пути развития были освещены и в других выступлениях руководителей образовательных авиационных учебных центров в том числе на базе Ульяновского высшего летного училища (института) по применению инновационных технологий обучения летного состава ГА.[[784]](#footnote-784)

Приказом Министра гражданской авиации № 169Л от 10 февраля 1965 года в структуре Территориального управления международных воздушных линий (ТУ МВЛ) был образован **18-й Учебно-тренировочный отряд** (УТО), переименованный в 1981 году в центр подготовки персонала (ЦПАП). Новый учебный центр стал базой подготовки кадров для быстроразвивающихся МВЛ.[[785]](#footnote-785)

Центр подготовки авиационного персонала ОАО «Аэрофлот» вначале ХХ1 века стал представлять собой крупнейший в ГА учебный комплекс включающий 36 учебных классов с 300 компьютерами, 5 полнопилотажными и 2 статистическими тренажерами, аварийно-спасательная подготовка по всем типам самолетов, применяемым в ОАО «Аэрофлот». Ежегодно 70 преподавателей ЦПАП проводят обучение более 10000 человек, в том числе около 600 чел. из сторонних организаций. Основные программы курсов летного состава: переподготовки и повышения квалификации на отечественные и иностранные воздушные суда (Ту-154, Ил-96-300, Ил-96-400, А-320, А-330, В-767); подготовка в области человеческого фактора; ввод в строй в качестве КВС, инструкторского состава, аварийно-спасательная подготовка.

Курсы повышения квалификации проводятся в системе «on-line», что позволило сократить пребывание технического персонала на учебе в ЦПАП. Всего в систему было включено 55 лекционных курсов, продолжительностью 624 часа на основе полной самоокупаемости. За счет оптимизации управленческого персонала; реструктуризации технологических процессов и тренажеров; введения системы «Приватный преподаватель» и института наземных инструкторов вместо летных позволили только на этапе внедрения сэкономить 23 млн. рублей.[[786]](#footnote-786)

История **авиационного учебного центра ОАО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА»** неразрывно связана с созданием и развитием авиакомпании. Внедрение самолетов Боинг-757 в 2004 году взамен самолетов Ил-62, бурный рост объемов пассажирских перевозок потребовали переподготовки значительного числа пилотов и бортпроводников. С целью минимизации расходов на обучение в зарубежных центрах и экономии времени на обучение (весь летный состав компании задействован в выполнении полетов).

Руководство авиакомпании пошло по пути создания собственной учебной базы, сочетая на первом этапе подготовку в зарубежных центрах с постепенным внедрением курсов подготовки в АУЦ авиакомпании. Учебные классы оборудованы самыми совершенными техническими средствами обучения, компьютерами, видео проекторами и программным обеспечением. Для проведения тренировок членов летных экипажей по аварийно-спасательным процедурам на ВС Боинг - 757 в АУЦ установлен специальный наземный тренажер, где проходят обучение не только экипажи авиакомпании, но и летные и кабинные экипажи других авиакомпаний, владеющих аналогичными типами ВС, которые проходят стажировку или обучение в АУЦ «ВИМ-АВИА». В последнее время АУЦ ООО «Авиакомпания «ВИМ-АВИА» проводил подготовку в соответствии с разрешениями Росавиации, более чем по трем десяткам курсов.

Проблема переучивания летного состава на зарубежные типы самолетов актуальная, т.к. пере­обучение пилотов в зарубежных авиационных центрах стоит довольно дорого. Более точные расходные данные приводит Директор АУЦ **Клишин Александр Николаевич:** «На первом этапе введения в эксплуатацию Боинг 757-200 расходы на подготовку одного экипажа в центре обуче­ния «ЦпНей А1гНпез» в Денвере, Ц8А составляли более 36 тыс. долл., а весь курс занимал 1,5 месяца. Сегодня, когда у «ВИМ-АВИА» есть свои пилоты-инструкторы, расходы на переобучение уменьшились - пилоты проходят четырехнедельный курс первоначальной подготовки на базе авиакомпании в Москве, а затем их на 12-14 дней направляют в Лондон, где в учебном центре «6Е САТ» или «А1\_ТЕ01\1» пилоты проходят тренировку на комплексном тренажере (РРЗ). В итоге, расходы на подготовку одного экипажа составляют около 25 тыс. долл. Цена вопроса умень­шилась, количество времени, потраченного на обучение, сократилось».

Тренажер АСП оборудован фрагментом салона ВС Воинг-757-200 с буфетно-кухонным оборудованием, туалетом, основной и аварийной дверью, а так же оборудование для отработки тушения пожара на борту ВС и аварийной эвакуации. За время существования АУЦ в нем прошли переподготовку 45 пилотов, курсы повышения квалификации более 900 человек по различным видам подготовки. После получения АУЦ лицензии на проведение первоначальной подготовки бортпроводников к настоящему моменту уже подготовлено свыше 116 человек, получивших профессию бортпроводника. Персонал многих зарубежных авиакомпаний проходит все виды подготовки в учебном центре АК «ВИМ-АВИА».[[787]](#footnote-787) Об **авиационных учебных центрах: Уральском, Тюменском, Иркутском, Дальне-Восточном** и других представлены сведения в первой главе.

Из авиационных технических колледжей активное представительство в МАК с международным проектом стал занимать **Рыльский АТК ГА**. На международной конференции в г. Риги был сделан доклад[[788]](#footnote-788) в ходе которого сообщалось, что 6 февраля 2006 г. в дни 83-летия образования Гражданской авиации в Рыльске была проведена первая Международная гуманитарно-техническая олимпиада, под руководством Оргкомитета, который, по согласованию с делегациями, возглавил. Мартынович В.В – ведущий специалист МАК, В первой олимпиаде приняли участие команды Криворожского колледжа НАУ (Украина), Минского государственного высшего авиационного колледжа (Беларусь) и Рыльского авиационного технического колледжа гражданской авиации (Россия). Эти учебные заведения объединяет история их создания и профиль подготовки авиаспециалистов.[[789]](#footnote-789)

На следующий год в Белорусской военной газете от 14.10.2007 г. в статье «Небо-одно на всех» сообщалось, что в Минске в период с 08 по 14 октября 2007 г. завершился Международный гуманитарно-технический Фестиваль студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации Беларуси, России, Украины. В течение пяти дней будущие авиаторы из трех стран-участниц СНГ проявляли себя в художественной самодеятельности, состязались в профессиональном мастерстве в ходе авиационно-технического конкурса и мерились силами в спорте.[[790]](#footnote-790)

Следует пояснить, что двадцать пять курсантов авиаколледжа восемнадцатитысячного Рыльска на равных состязались в основном с тридцатью пятью студентами высших школ, расположенных в городах с миллионом и более жителей. Преимущество хозяев в авиатехнических конкурсах было естественным и предсказуемым, самодеятельные артисты трех государств выступили на равных. В спорте из пяти видов рыляне были первыми в гиревом спорте, в комплексной эстафете, второе место в волейболе и перетягивании каната, третье место по минифутболу.

Оргкомиет под руководством Творогова М.П. – председателя Координационного Совета МАК организовал деловые встречи делегаций с ветеранами Аэрофлота, представителями МАКа, департамента по авиации Беларуси, «Белаэронавигации», заслуженными деятелями спорта и культуры СССР. Курсанты посетили авиаремонтный завод, Национальную библиотеку, мемориальные комплексы: «Линия Сталина», Курган Славы, «Хатынь» и другие достопримечательные места Беларуси.

Рыльский авиаколледж также внес свой вклад в создание воздухоплавания России,[[791]](#footnote-791) в проведение Всероссийских конкурсов профессионального мастерства ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».[[792]](#footnote-792)

Руководство и педагогический коллектив Рыльского авиаколледжа при поддержке специалистов МАК, минских и криворожских партнёров разработали документацию взаимоотношений. Целью содружества стало развитие и интеграция учебно-воспитательного процесса в современных условиях, формирование профессиональных качеств молодежи в лучших традициях Гражданской авиации, подготовка гармонично развитых специалистов с активной жизненной позицией, укрепление и развитие культурно-массовых и спортивных методов педагогической деятельности.

На 2006 год - первый год таких тесных взаимоотношений между учебными заведениями трёх стран - договором были предусмотрены трехсторонние встречи педагогов и учащихся, взаимный обмен и изучение опыта образовательной деятельности, совместное проведение выставок, конференций, семинаров в ходе гуманитарно-технической олимпиады (Рыльск), фестивале самодеятельного творчества (Минск), в спортивных соревнованиях (Кривой Рог).

Затем был Кривой Рог. Новые соревнования, новые знакомства, новые впечатления, встречи уже старых друзей по предыдущим соревнованиям. Высококвалифицированные специалисты по всем направлениям оказывали теплый, профессиональный прием участникам фестиваля. Ход соревнований спланирован четко, профессионально. Участники без сбоев проходят периоды ознакомления с оборудованием, тренировок на этом оборудовании и соревнуются в равных условиях. Кроме программы соревнований участники колледжа тщательно продумали массу мероприятий для отдыха участников фестиваля.

Надо сказать, уровень подготовки четвертого международного фестиваля значительно выше предыдущих. Криворожская команда покидает город Рыльск с чувством сожаления и большой благодарности Рыльскому авиаколледжу.[[793]](#footnote-793)

Пятый – юбилейный фестиваль состоялся в сентябре 2010 года в Рыльском АТК ГА, в дни проведения 50-летия его создания. Руководители делегаций: **Андрусевич Анатолий Александрович** – директор Криворожского АТУ НАУ и Зигун Анатолий Андреевич – преподаватель Минского ГВАК, экс начальник Ральского АТУ ГА вручили Хороших В.А. - руководителю Рыльского авиаколледжа знак «Отец фестиваля». Примечательно, что первое соглашение о международных гуманитарно-технических фестивалях утвержденное в 2006 году Анодиной Татьяной Григорьевной председателем МАК было разработано при непосредственном участии его представителей Творогова М.П. и Мартынович В.В., которые возглавляли все организационные комитеты по их проведению. Фестиваль в Рыльске показал, что дружба авиаторов - славян на уровне учебных заведений, начало которой было положено в Рыльском авиаколледже [[794]](#footnote-794).

Таким образом на постсоветском пространстве координационный совет МАК стал единственной учебно-методической площадкой продолжающей выполнение многих функций Управления учебных заведений Министерства гражданской авиации. К 2010 году были сформулированы проблемы единой до 1991 г. образовательной системы Аэрофлота. Одной из основных проблем остается отсутствие единой нормативной базы в области образования. Требования к подготовке специалистов в государствах значительно отличаются друг от друга, учебные планы по одним и тем же специальностям имеют разный набор предметов, часов и различные сроки обучения; квалификационные характеристики не соответствуют требованиям, предъявляемым к авиационным специальностям.

В составе координационного совета МАК имеют возможность обмена информацией и опытом работы учебные заведения, авиационные учебные центры государств СНГ и авиационной промышленности. В системе подготовки 4 тыс. пилотов и диспетчеров с результативностью 75% использовались комплекты учебных материалов и компьютерная программа с интернет-доступом. Следует выделить преимущества которые возможны для использования в других учебных заведениях: минимальный отрыв авиаработников от производства; сокращение расходов связанных с языковой подготовкой; использование преподавателей АУЦ по поддержанию 4 уровня владения английским языком по шкале ИКАО при минимальных затратах[[795]](#footnote-795)

В ходе 10 летнего совместного обсуждения оформились основные проблемы подготовки авиационного персонала в возрасте и подготовленности преподавательского состава к работе с новой авиационной техникой, дефицит современной учебно-методической литературы и технических средств обучения, недостаточное применение современных программ обучения. В этот состав следует отнести проблемы создания доступного электронного контента для учащихся и работников ГА, с использованием Интернета. Восполнение учебных заведений новыми типами воздушных судов и тренажеров. В 1990 г. парк ВС составлял 670 единиц в настоящее время из 281 единиц свидетельства летной годности в 2012 г. имели 132. По прежнему учебные заведения испытывают недостаток в современных программах обучения, методических материалах, компьютерных обучающих программах особенно поддержания уровня языковой подготовки[[796]](#footnote-796)

**2.3. Спортивное и культурно-массовое творчество курсантов в учебных заведениях как залог безопасных полетов в гражданской авиации.**

В соответствии воздушному кодексу к авиационному персоналу относятся лица имеющие специальную подготовку и сертификат (свидетельство) и осуществляющие деятельность по обеспечению безопасности полетов воздушных судов или авиационной безопасности, а также деятельность по организации, выполнению, обеспечению и обслуживанию воздушных перевозок и полетов воздушных судов, авиационных работ, организации использования воздушного пространства, организации и обслуживанию воздушного движения. Подготовка специалистов соответствующего уровня согласно перечню должностей авиационного персонала ГА проводится в образовательных учреждениях, имеющих выданные специально уполномоченным органом в области ГА сертификаты и лицензии.[[797]](#footnote-797)

Впервые физиологические и медицинские особенности воздействия на человека в полете стали изучать с 1887 г. в Санкт - Петербургском учебном воздухоплавательном парке. Именно в первых школах авиации и воздухоплавания складывалась школа физиологических наблюдений и оценок состояния здоровья пилотов. Выделяли в первую очередь недостаток кислорода на больших высотах, термические условия и механические действия разряженного воздуха на организм, связанным с расстройством кровообращения и тепловой экономии тела.

Эти изменения наступали на высотах, выше 4000 м., но бывали и на меньших, в зависимости от общего состояния здоровья, возбудимости нервной системы и быстроты подъема и спуска. Было замечено, что изменения состояния здоровья на больших высотах выражается в следующем: пульс начинает ускоряться с 80 до 160 ударов, дыхание учащаться с 16 до 28, лицо краснеет, вены на ногах набухают, начинает чувствоваться головная боль, глухота, а у иных темнота в глазах, и наконец, при подъеме все выше и выше кровотечение из носа и рта и кровоизлияние в мозг, легкие и другие внутренние органы.

Из вышеизложенного, по заключению врача воздухоплавательной школы полеты были невозможны людям страдающими:

1. Слабым, малокровным здоровьем, с плохо развитыми грудной клеткой и легкими.

2. Хроническим воспалением легких, хроническими плевритами и бронхитом - ввиду разрываемости и кровотечениям легочных сосудов.

3. С пороками сердца во всех степенях развития, ввиду увеличения работы сердца в разряженном воздухе и разрываемости легочных сосудов.

4. Хроническим воспалением почек, часто ведущим к перерождению мышц сердца и изменению кровеносных сосудов (отложение в них извести - артериосклероз) в смысле их легкой разрываемости.

5. Падучей болезнью и сильно выраженной неврастенией, ввиду возможности наступления припадка во время полета и ввиду раздражительной слабости нервной системы и плохой регуляции сердечной деятельности у неврастеников.

6. Сифилисом - вследствие изменения кровеносных сосудов и быстро наступающего артериосклероза и, легкой разрываемости сосудов.

7. Хроническим алкоголизмом - вследствие изменения сердца, почек и кровеносных сосудов (артериосклерозом).

8. Острым и хроническим катаром носа и в особенности среднего уха - вследствие обострения процесса под влиянием изменения давления воздуха, особенно при спусках и подъемах.

Таким образом впервые была поставлена задача о создании особой физиологической лаборатории.[[798]](#footnote-798)

В течение столетнего опыта воздушного транспорта были разработаны Федеральные авиационные правила «Медицинского освидетельствования летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения ГА».

В настоящее время разработаны более ста требований к состоянию здоровья учащихся образовательных учреждений гражданской авиации. Наиболее значимыми из них определены психические и нервные болезни в основном разработанные еще медиками воздухоплавательной школы. Определение годности авиационного персонала к выполнению профессиональных обязанностей осуществляют врачебно-летные экспертные комиссии.[[799]](#footnote-799) Состояние здоровья и спортивная подготовка кандидатов для поступления в учебные заведения ГА всегда занимали важное место в ходе профориентационной работы и дальнейшем обучении курсантов. В руководстве по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава ГА. В разделе психологического обеспечения обучения и профессиональной деятельности авиаспециалистов разработан комплекс упражнений и методических рекомендаций по восстановлению здоровья курсантов и авиационного персонала.[[800]](#footnote-800)

Спортивно-соревновательный процесс в учебных заведениях гражданского воздушного флота и затем гражданской авиации развивался непрерывно и наиболее активно в 1977 – 1980 гг. Так в приказе Министра гражданской авиации СССР № 97 от 20. 06. 1978 г. было отмечено, что в 1977 году в массовых физкультурно-оздоровительных и спортивных мероприятиях приняло участие более 60% авиаработников, за что было награждено Почетной грамотой и памятным вымпелом Центрального совета ДСО «Спартак». Вместе с шестью лучшими управлениями и заводами ГА были: Кременчугское летное и Егорьевское авиационно-техническое училище, Омское летно-техническое училище, Киевский и Московский институты.[[801]](#footnote-801)

В ГВФ и МГА медицинское освидетельствование абитуриентов проводились си­лами ВЛЭК управлений, предприятий и учебных заведений ГА в соответствии с «Положением о медицинском освидетельствова­нии летного, курсантского, диспетчерского состава, бортпроводни­ков и лиц, поступающих в учебные заведения ГА». К медицинскому освидетельствованию допускались лица, год­ные к строевой службе в Вооруженных Силах СССР. Председате­ли приемной и врачебно-летной экспертной комиссий проверяли по военному билету (приписному свидетельству) годность абитуриента к строевой службе. Во время работы ВЛЭК присут­ствие посторонних лиц в помещении комиссии запрещалось.

Кандидаты, признанные ВЛЭК по состоянию здоровья годными к обучению летной, штурманской и диспетчерской специальностям в учебных заведениях ГА, проходили профессионально-психологическое обследование (ППО), которое проводилось комиссией, утвер­жденной приказом начальника (ректора) учебного заведения или управления ГА.

Они представляли во ВЛЭК медицинскую справку по форме № 086/У и справку из психоневрологического диспансе­ра, а поступающие на летное обучение и отделение бортпроводни­ков - рентгенограмму прида­точных пазух носа с заключением рентгенолога. Отбор лиц летного и диспетчерского состава на факультет высших командных кадров (ФВКК) Академии ГА по состоянию здоровья проводился по «Положению о медицинском осви­детельствовании в ГА». Другие канди­даты на ФВКК проходили медицинскую комиссию в МСЧ авиапредприятия. [[802]](#footnote-802)

Абитуриенты, поступавшие на специальности «инженер-пилот» и «пилот» подлежали проверке на физическую подготовленность в объеме норм ГТО в соответствии с указанием УУЗ и МОУ МГА, определяющим нормативы и порядок проверки. По результатам проверки давалось заключение о годности или негодности абитуриента к летному обучению. Лица, признанные негодными к летному обучению могли поступать на другие специ­альности, в том числе на специальности «инженер-штурман» и «ин­женер УВД», «диспетчер УВД». Проверка физической подготовки прово­дилась преподавателями или инструкторами по физвоспитанию по­сле прохождения абитуриентами медицинского освидетельствовании [[803]](#footnote-803).

При проведении массовых оздоровительных, физкультур­ных и спортивных мероприятий врач был обязан: - ознакомиться с заявочными листами в целях недопущения к участию в соревнованиях лиц, не прошедших медицинский ос­мотр и не получивших разрешение врача; - контролировать санитарно-гигиеническое состояние мест тре­нировок и соревнований и обеспеченность участников соревнований за­щитными приспособлениями, предупреждающими травматизм; - оказывать медицинскую помощь участникам соревнований и зрителям [[804]](#footnote-804)

Важной составляющей деятельности УУЗ и Медико-санитарного управления МГА, которым руководили **Токарев** **В.Ф.** затем **Хватов Е.В.**, было медико-санитарное обеспечение в учебных заведениях:

- медико-санитарная часть с функцией ВЛЭК Академии ГА, Ульяновского Центра ГА СЭВ и летного учебного заведения ГА;

- медико-санитарная часть КИИ ГА и РИИ ГА;

- амбулатории авиационных технических училищ ГА.

По прибытии в учебное заведение Г'А курсанты первого го­да обучения проходили контрольный медицинский осмотр специали­стами ВЛЭК училища. В дальнейшем курсанты проходили медицинский осмотр в обязательном порядке ежеквартально, осмотр стоматологом - не реже двух раз в год. Отрядно - курсовой врач и специалисты ВЛЭК летных училищ изучали со­стояние здоровья курсантов на протяжении всего периода летного обучения.

Квартальные медицинские осмотры курсантов летных училищ проводились в целях раннего выявления заболеваний и свое­временного проведения лечебно-профилактических мероприятий, направленных на сохранение и укрепление здоровья.

Курсанты летных учебных заведений проходили ежегодное медицинское освидетельствование в период с 1 сентября по 31 мая во врачебно-летных экспертных комиссиях учебного заведения, со­став которых и график очередности годового медицинского освиде­тельствования утверждался приказом начальника учебного заве­дения.[[805]](#footnote-805)

Начиная с создания отраслевой образовательной системы в 30-е годы регулярно стали проводиться спартакиады по различным видам спорта. Особенно массовыми и комплексными были спортивные достижения в последнее десятилетие СССР. Команда КИИ ГА «Авиатор» - трижды завоевала Кубок Советского Союза по регби; команда МИИ ГА - чемпион по баскетболу среди вузов страны; курсанты училищ ГА в 1984 году выиграли IV Всесоюзную спарта­киаду среди ССУЗ страны; отдельные курсанты и студенты были чемпионами мира и Европы. Ряд учащихся чемпионы СССР. Много внимания уделялось развитию и совершенствованию спортивной базы в Кировоградском высшем летном, Криворожском, Минском, Троицком авиатехнических, Кременчугском летном учили­щах. Ежегодно подводились итоги спортивно-оздоровительной и массовой работы между учебными заведениями ГА, На базе Кремен­чугского ЛУ ГА проводился Всесоюзный турнир по борьбе Дзюдо на приз летчика-космонавта Леонова А.А..

В деятельности МГТУ ГА с первых дней его основания важное место занимала физкультурно-оздоровительная и спортивная работа. В помощь кафедре физического воспитания в 1976 году был организован спортклуб «Лайнер». Больших успехов достигли сборные команды МИИГА на Всесоюзных Спартакиадах ВУЗов ГА: 1977 год, г. Киев – второе место; 1980 год, г. Рига – первое место; на второй летней Спартакиаде студентов ВУЗов РСФСР в 1981году (г. Орел) – третье общекомандное место. В стенах института обучались более 30 мастеров спорта СССР, среди них . Среди них чемпионы XXII Олимпийских игр в эстафетном беге 4х100м. Заслуженный мастер спорта СССР А. Муравьев; Мастер спорта международного класса, неоднократный чемпион и рекордсмен СССР в беге на 60 м, 100 и 200 м. А.Шляпников; чемпионы Европы по баскетболу среди юниоров (1978-1979гг.) - мастера спорта АЛындин, Ю.Зенин, А.Бондаренко, С.Киселев. Сборная команда института по баскетболу была чемпионом СССР среди учебных заведений страны. Всей команде - студентам МИИГА были присвоены звания «Мастер спорта СССР». Команда института по баскетболу участвовала в чемпионате СССР класса «А» (1 лига). А студенты И.Королев, А.Лындин и С.Гришаев входили в сборную команду СССР по баскетболу. Большой вклад в подготовку команды баскетболистов внес ее тренер, сотрудник кафедры физвоспитания В.Сачук.

Чемпионом СССР 1980 года и серебряным призером чемпионата мира 1981 года по самбо среди юниоров стал мастер спорта СССР студент Э. Королев. Сборная команда по дзюдо была неоднократной победительницей Спартакиады вузов ГА. Шесть студентов МИИГА по дзюдо входили в сборную команду СССР по группе Олимпийского резерва. Команда легкоатлетов института была самая сильная среди команд вузов Москвы. Сборная команда женщин по волейболу в 1979 и 1980 гг. стала чемпионом среди вузов г. Москвы и неоднократным призером студенческих Спартакиад вузов. ГА и РОС ДСО «Спартак».

Сборные команды института по футболу и хоккею с мячом и шайбой, начиная с 1978 г., были победителями кубка и чемпионами отраслевого совета "Авиаработников" МГС "Спартак" и Ленинградского района. Сборная команда института по плаванию, в составе которой было пять мастеров спорта СССР, - неоднократный чемпион Спартакиад вузов ГА. Большой вклад в развитие физической культуры и спорта в институте и университете внесли ректорат, профком и ведущие преподаватели кандидат педагогических наук, доцент Письменский И.А., канд. пед. наук, доц. Климин В.П., ст. преподаватель Аблеев А.Ю., канд. пед. наук, доц. Журбина А.Д., канд. пед. наук Нужный А.А.

Университет неоднократно награждался за лучшую постановку фузкультурно-массовой и спортивно-оздорови­тельной работы переходящим знаменем Ленинградского исполкома депутатов трудящихся Москвы и министерством гражданской авиации. Ежегодно в университете проводились спартакиады среди студентов и постоянного состава. В соревнованиях принимали участие на первом этапе все студенческие группы, а на втором этапе - сборные команды факультетов. По итогам спартакиады издавали приказ по университету, победители награждались переходящими кубками и ценными подарками. Команды университета по баскетболу, волейболу, минифутболу, настольному теннису, легкой атлетике успешно участвуют в первенстве Москвы среди вузов.[[806]](#footnote-806)

Целями работы педагогического коллектива кафедры физической подготовки Ульяновской ВАУ ГА являлись: обеспечение готовности к бы­строму и качественному овладению профессией, перенесению нервно-психических нагрузок; повы­шение устойчивости организма к воздействию негативных факторов, встречающихся в процес­се обучения, а также формирование физической культуры, личности.

На кафедре проводятся научные исследования по проблеме: «Формирование физической культуры - повышение массовости занятий курсантов физической культурой и спортом. Достижение высоких спортивных результатов на международ­ных, российских, областных и городских сорев­нованиях, воспитание гражданских, патриотичес­ких и моральных качеств личности курсантов. Кафедра осуществляет тесную связь и сотруд­ничество с кафедрами физического воспитания других вузов города Ульяновска и учебных заве­дений гражданской авиации России.

Для проведения учебно-тренировочных заня­тий и спортивных мероприятий кафедра распо­лагала хорошей учебно-спортивной базой: спортив­ный игровой зал; гимнастический зал; зал атле­тической гимнастики; лыжная база; стрелковый тир; игровые спортивные площадки на открытом воздухе, учебно-методический класс и вспомога­тельные помещения. В рамках ежегодных научных конференций курсантов училища на кафедре работала секция «Физическое воспитание».

Физкультурно-массовая и спортивная работа в учебных заведениях ГА являлась составной частью всей систе­мы физического воспитания курсантов и прово­дилась кафедрой в следующих формах:

- занятия во внеурочное время в спортивных секциях по волейболу, баскетболу, футболу, на­стольному теннису, бадминтону, легкой атлети­ке, лыжным гонкам, спортивному ориентирова­нию, гиревому спорту, атлетической гимнастике, оздоровительной аэробике, стрельбе, шахматам, общей физической подготовке;

- проведение спартакиад и массовых соревнований курсантов по видам спорта и уп­ражнениям из учебной программы;

- участие спортсменов и сборных команд училища во всероссийских, региональ­ных, областных, городских и районных соревно­ваниях.

- ежегодное проведение спартакиад «Бодрость и здоровье» для профессорско-преподавательско­го состава и сотрудников училища.

Наиболее популярными были спартакиады учебных заведений гражданской авиации. Последними отраслевыми мероприятиями стали третья летняя универсиада посвященная 70 – летию ВЛКСМ организованные постановлениями коллегии МГА, ЦК профсоюза авиаработников и президиума ВС ВДФСО профсоюзов от 10 марта 1988 года № 17 и от 28 декабря 1988 года № 74 « О проведении 24-х всесоюзных спортивных игр ССУЗов ГА» в целях дальнейшего улучшения физкультурно-оздоровительной работы, формирования у курсантов высоких профессиональных психофизических, волевых качеств, укрепления здоровья, привлечения слушателей, аспирантов, студентов и курсантов к регулярным занятиям физической культурой и спортом.

В своей практической работе оргкомитету было предписано взаимодействовать с профсоюзными, комсомольскими и хозяйственными организациями на местах. Руководство спартакиадами возлагалось на **Смирнова О. М.** - заместителя Министра гражданской авиации и **Пархимовича В. А.** – начальника Управления учебных заведений МГА. В первую очередь с целью обеспечения перевозки участников на зональные и финальные соревнования, приобретение призов для награждения победителей и призеров в командной и личном первенствах;

- **Селитринников В. И., Смирнов В.А.** соответственно секретарь и инструктор ЦК профсоюза авиаработников МГА обеспечивали на долевых началах оплату автотранспортных расходов по перевозке спортсменов к месту соревнований культурное обслуживание, питание спортсменов и тренеров во время зональных и финальных соревнований и оплату арендуемых спортивных сооружений;

- **Елисейкин М. Д., Щербаков В.Г**. и другие представители ВДФСО профсоюзов обеспечивали оплату за судейство финальных соревнований, награждение победителей и призеров в командных и личных первенствах по видам спорта дипломами, грамотами, свидетельствами и вымпелами;

- ректорам (начальникам) высших и средних учебных заведений, председателям республиканских территориальных объединенных комитетов, профкомов профсоюза авиаработников, председателям спортивных клубов и советов физкультуры предписывалось:

1. предусмотреть в программах соревнований учебных групп, факультетах, в летных отрядах, спортивных клубах соревнований по массовым видам спорта, многоборью комплекса ГТО и игровым видам спорта. Обеспечить их проведение в торжественной обстановке.

2. в процессе подготовки соревнований принять меры по улучшении состояния имеющихся и оборудованию новых спортивных площадок, обеспечению спортивным инвентарем и спортивной формой сборной команды вузов;

3. обеспечить качественную подготовку команд и спортсменов к участию в соревнованиях финальной части Третьей летней универсиады высших учебных заведений гражданской авиации.

Председатель объединенного комитета профсоюза Кировоградского высшего летного училища организовал перевозку из аэропорта к месту размещения спортсменов, культурное обслуживание и дополнительное питание.

Председатель Кировоградского областного совета ВДФСО проф­союзов обеспечивал проведение финальной части Третьей летней универсиады высших учебных заведений гражданской авиации и органи­зацию судейства соревнований.

Рубец М.И. - начальник Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации, как и руководители средне-специальных учебных заведений: Кременчугского - Кондратенко П. С.; Егорьевского - Хаустов И. Г.; Криворожского - Шачков В. А.; Омского - Якуш А. И. - обеспечивали подготовку сооружений к проведению соревнований, встречу, размещение, питание и обратную отправку на самолетах;

- готовили места для хранения личного спортивного оружия в случае необходимости обеспечить участников соревнований нужным количеством малокалиберных винтовок и боеприпасами;

- в дни соревнований организовывали перевозку спортсменов автотранспортом к месту проведения соревнований, а также обеспечивали медицинское обслуживание;

- обеспечивали также автотранспортом работу судейских коллегий и организационного комитета.

**Кремнев Б. А., Селитринников В. И**. - секретари ЦК профсоюза авиаработников определяли участникам цели и задачи спортивных игр:

- пропаганда физической культуры и спорта как важного средства коммунистического воспитания советских людей;

- качественное решения проблем, формирования надежности параметров человеческого фактора, средствами профессионально-прикладной физической подготовки специалистов гражданской авиации;

- дальнейшее улучшения физкультурно-массовой и учебно-спортивной работы в учебных заведениях гражданской авиации;

- проверка состояния работы спортивных клубов и коллективов физкультуры;

- повышение спортивного мастерства, выявления лучших спортсменов и команд;

- массовая сдача слушателями, студентами, курсантами, постоянным составом, преподавателями нормативов Всесоюзного физкультур-эго комплекса «Готов к труду и обороне СССР» (ГТО).

Порядок проведения соревнований готовили опытные специалисты УУЗ: Кузнецов А.Н., Шустов В. П., Буробин В.Н., Нужный А.А., Ефременков Ю.В., совместно с Сурковым В.Н. - начальником Управления физического воспитания молодежи и Щербаковым В.Г. – заместителем директора ЦСК « Буревестник» ВС ВДФСО профсоюзов, руководителями по физическому воспитанию учебных заведений.

Универсиада высших учебных заведений ГА проводилась в два этапа: I этап - массовые соревнования по комплексу ГТО и отдельным видам спорта в учебных группах, ротах, авиационных эскадрильях, отрядах, на факультетах, курсах; спартакиады вузов, участие сборных команд и отдельных спортсменов в соревнованиях вышестоящих спортивных организаций в течение 1987/88 учебного года; II этап — финальные соревнования спортивных игр проводились с 1 по 10 июля 1988 года на базе Кировоградского ВЛУ ГА. К финалу допускались команды высших учебных заведений граждан­кой авиации по восьми видам спорта: баскетболу; волейболу; борьбе дзюдо; легкой атлетике; гимнастике; плаванию; футболу; пулевой стрельбе.

К участию в соревнованиях допускались аспиранты, слушатели студенты и курсанты, обучающиеся с отрывом от производства, имеющие положительные оценки в учебе и дисциплине, а также выпускники 1988 года. В финале соревнований участвовали: по легкой атлетике, гимнастике спортивной, стрельбе пулевой, плаванию спортсмены, выполнившие или подтвердившие в 1987-1988 годах нормативы первого спортивного разряда, по спортивным играм допускаются спортсмены независимо от уровня спортивной подготовки. В технических видах (ядро, диск, молот, копье) - разрешалось участвовать спортсменам, имеющим подготовку не ниже второго спортивного разряда. Преподаватели по физическому воспитанию, лаборанты и другие работники, связанные с физическим воспитанием, а также слушатели подготовительных отделений вузов к финальным соревнованиям не допускались.

Финальные соревнования проводились на базе Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации. Подготовка мест соревнований, размещение спортсменов, тренеров, судей, организация питания, культурно бытовое, медицинское обслуживание возлагалась на начальника Кировоградского высшего летного училища гражданской авиации. Расходы на питание участников и тренеров финальных соревнований несли высшие учебные заведения гражданской авиации.

Деньги из расчета 2 рубля в день на человека перечислялись за один месяц до начала финальных соревнований в Кировоградское высшее летное училище гражданской авиации. Руководители спортивных делегаций представляли на каждого участника мандатную комиссию: паспорт; зачетную книжку курсанта, студента, слушателя (на спортсменов, кончивших вуз, - диплом); зачетную классификационную книжку спортсмена; удостоверение ГТО. Спортсмены учебных заведений в параде открытия и закрытия финальных соревнований выступали в единой спортивной форме.

На финальных соревнованиях высших учебных заведений гражданской авиации определялись личные места в каждом виде спорта по лучшему спортивному результату и командные места в каждом виде спорта по наибольшей сумме очков, набранных спортсменами по таблице: первое место - 40 очков; второе место - 35 очков; третье место - 30 очков; четвертое место - 25 очков; пятое место — 20 очков; шестое место - 15 очков. В случае равенства очков у двух или нескольких команд преимущество отдавалось команде, участники которой заняли больше первых, затем вторых мест и т. д.

Коллективы физкультуры, занявшие в спортивных играх учебных заведений гражданской авиации первое место, награждались переходящим Красным знаменем, кубком, памятным призом, дипломом первой степени ВС ВДФСО профсоюзов. За вторые (третьи) места, награждали памятными призами, вымпелами и дипломами второй (третьей) степени.

Команды - победительницы и призеры финальных соревнований по отдельным видам спорта награждали переходящими кубками, памятными призами, вымпелами и дипломами первой степени ВС ВДФСО профсоюзов. Спортсмены - чемпионы и призеры финальных соревнований, и их тренеры награждались дипломами первой, второй, третьей степени и памятными подарками (при условии выполнения нор­мативов не ниже I спортивного разряда).

Состав команды по 8 видам спорта составлял 68 участников, 8 тренеров и 8 судей не ниже первой судейской категории на вид спорта который она представляла, в том числе:

1.Команды по мужскому баскетболу из 10 спортсменов проводили игры в один круг. За победу команда получала одно очко.

2. По борьбе дзюдо соревнования проводились по действующим правилам борьбы дзюдо по кру­говой системе. В участники встречались по одному разу. Личные места определялись в 7 весовых категориях.

3. Команды по волейболу из 9 человек проводили соревнования по круговой системе в один круг. Все встречи играли из 5 партий. За победу команда получали одно очко.

4. Соревнования лично-командные по произвольной программе мастеров спорта СССР, кандидатов в мастера спорта, I спортивного разряда. Состав команды 5 человек, зачет по 4 результатам. Допускались участ­ники не ниже I разряда. Командное первенство определялось по наибольшей сумме баллов. В зачет учитывались 4 лучших результата на каждом снаряде.

5. Лично-командные соревнования по легкой атлетике. Каждый из 12 участников мужчин могли принять участие не более чем в двух видах программы и эстафете. На каждый вид разрешалось заявлять не более двух участников. В зачет команде входило 18 результатов не ниже II разряда. Результаты оценивались по действующей таблице. Командное первенство определялось по наибольшей сумме очков, набранных всей командой.

- Личное первенство определяли по лучшему результату программы: - Бег:100,200,400,800,1500,5000,10000 м. Бег с барьерами: 400, 3000 м.

- Прыжки в длину. Прыжки в высоту. Тройной прыжок. Метание копья. Толкание ядра. Метание молота. Метание диска. Эстафета 4Х 100 метров. Эстафета 4X400 м.

6.Лично-командные Соревнования 6 участников по плаванию: Вольный стиль - 100, 200, 400 метров. Брасс — 100, 200 метров. Баттерфляй — 100, 200 метров. На спине - 100, 200 метров. Комплексное плавание - 200, 400 метров. Комбинированная эстафета - 4 х 100 метров, Эстафета - 4 х 100 метров вольным стилем. Каждый участник имел право выступить не более чем в двух видах программы и в эстафете. В командный зачет брали: 10 лучших результатов не ниже II разряда и результат одной эстафеты. Личные места определялись по лучшему результату в финальном заплыве.

7. Соревнования 4-х участников по лично-командной пулевая стрельбе М-8 и МП-4. Количество заявленных участников на каждое упражнение (винтовка, пистолет) не более двух человек. Стрельбу разрешалось выполнять из малокалиберного оружия (винтовка, пистолет) любых систем, согласно действующим правилам. Командное первенство определялось по наибольшей сумме очков двух стрелков (по одному на каждом виде оружия), участвующих в соревнованиях.

8. Соревнования по футболу командой из 15 человек. проводились по круговой системе в один круг. За победу команде начислялось 2 очка, за ничью - 1 очко, за проигрыш — ноль очков

Из сметы мы узнаем, что в финальных соревнованиях, проведенных со 2 по 7 июля на базе Кировоградского ВЛУ участвовало – 456 человек, а расходы по проведению соревнований несли:

1. МГА (Управление учебных заведений): доставка участников на финальные соревнования согласно графику УУЗ МГА; подготовка мест и обслуживание техническим персоналом соревнований (комендант, рабочие и т. д.); 1000 рублей из средств Кировоградского ВЛУ гражданской авиации; тренеры финальных соревнований - 456 человек, размещались в общежитиях Кировоградского ВЛУ ГА; питание участников финальных соревнований (6 дней) - 5572 за счет высших учебных заведений гражданской авиации из расчета 2 рубля на одного человека в день; премирование участников соревнований - 2500 рублей.

2. ЦК профсоюза авиаработников по смете, утвержденной президиумом ЦК профсоюза авиаработников: питание участников и 6 тренеров на финальных соревнованиях (из расчета 3 рубля в день на одного человека) - 8208 руб.; транспортные расходы и культурное обслуживание финальных соревнований - 2000 руб.; аренда недостающих спортивных сооружений - 500 руб.

3. ВС ВДФСО профсоюзов по смете, утвержденной президиумом ВС ВДФСО профсоюзов; оплата судейских бригад - 2000 рублей; награждение команд и участников (вымпелы, дипломы, грамоты свидетельства, медали) - 1000 руб.

Всего: Министерство гражданской авиации - 8072 рубля; ЦК профсоюза авиаработников - 10708 рублей; ВС ВДФСО профсоюзов - 3000 рублей; Итого 21780 рублей. Деньги перечислялись в Кировоградское ВЛУ ГА за 1 месяц до начала соревнований.

В 1988/89 учебном году Всесоюзные спортивные игры средних специальных учебных заведений гражданской авиации (ССУЗ ГА) были проведены по тем же 7 видам спорта, что и на универсиаде 1987/88 учебного года за исключением спортивной гимнастики и 10 участников по легкой атлетике вместо 12 на универсиаде.

Начальникам Кременчугского, Егорьевского, Криворожского, Омского училищ гражданской авиации предписывалось подготовить спортивные группы, организовать встречу, размещение, питание, медицинское обслуживание, выделение транспорта для обслуживания спортсменов, судейских коллегий, организационных комитетов, обеспечить торжественное открытие и закрытие спортивных игр.

Спортивные игры в ССУЗах проводились в три этапа (I - в учебных заведениях):

II этап - соревнования по зонам: Южная - на базе Криворожского АТУ ГА): Краснокутское ЛУ ГА Славянское , Рыльское , Минское АТУ ГА; Центральная – на базе Егорьевского АТУ ГА) Кирсановское , Выборгское и Ленинградское АТУ ГА, Рижское ЛТУ ГА, Сасовское ЛУ ГА; Восточная - на базе Омского ЛТУ ГА; Бугурусланское ЛУ ГА, Иркутское, Фрунзенское и Троицкое АТУ ГА. Зональные соревнования проходили в период с 23 по 29. 06. 1989 г.

Финальные соревнования спортивных игр по третьему этапу проводились с 1 по 7 октября 1989 года на базе Кременчугского ЛУ ГА. К финалу были допущены команды, занявшие в зональных соревнованиях первые и вторые места по видам спорта, а также команды по всем спорта Кременчугского ЛУ ГА. На финальные соревнования деньги перечислялись учебными заведениями, спортивные команды которых завоевали 1, 2-е места в зональных соревнованиях. Возглавлял спортивную делегацию, в количестве 68 человек включая 7 тренеров команд, один из заместителей начальника училища или руководитель по физвоспитанию (в форме работника Аэрофлота).

Личные места в каждом виде спорта определялись по спортивному результату: команды, занявшие в финале 1 - 7-е места, получали количество очков в соответствии с командным местом. За 1- е команда получала одно очко, за 2- е место - два очка. Команды, занявшие в зонах 3 - 6- е места получали: за 3- е место - 8 очков; за 4-е место - 9 очков; за 5-е место - 10 очков; за 6- е место - 11 очков. Общекомандные места в XXIV Всесоюзных играх средних специальныхучебных заведений гражданской авиации определяются по наименьшей сумме очков, набранных командами в зональных и финальных соревнованиях.

В смете расходов на проведение финальных и зональных соревнований XXIV Всесоюзных спортивных игр средних специальных учебных заведено гражданской авиации было определено количество участников зональных соревнований - 1088 чел., в том числе на базе: Егорьевского АТУ ГА - 408 чел.; Криворожского АТУ ГА - 340 чел.; Омского ЛТУ ГА - 340 чел.; Кременчугского ЛУ ГА - 426 чел.

Расходы по проведению спортивных игр несли:

1. ЦК профсоюза авиаработников - 23 020 рублей.

2. ВСВДФСО профсоюзов - оплата судейских бригад зональных соревнований на базе: Егорьевского АТУ ГА; Криворожского АТУ ГА; Омского ЛТУ ГА по 900 руб. каждому; оплата судейских бригад финальных соревнований на базе Кременчугского ЛУ ГА- 1300 руб.; награждение команд – 500 руб.

3. Министерство гражданской авиации: питание участников и 6 тренеров на зональных соревнованиях (из расчета 2 руб. в день на человека) - 13 056 руб.; питание участников и 7 тренеров на финальных соревнованиях (из расчета 2 рубля в день на человека) - 5964 руб.

Автор исследования, в тот период заместитель начальника Рыльского авиационного технического училища по политической части, был активным участником этих знаменательных событий, как и подобных проводимых в Управлениях гражданской авиации.

Поиск и совершенствование форм и методов воспитательной работы в образовательных учреждениях гражданской авиации позволил инициативной группе в составе **Хороших В.А., Шмелькова А.В., Гоцева В. В.** – руководителей Рыльского, Егорьевского и Кирсановского авиаколледжей ГА разработать совместную программу повышения социальной активности курсантов.

Поэтому проведение спартакиады в Егорьевском АТК ГА в 1999 году руководством Федеральной авиационной службой было встречено с одобрением и поддержано выделением денежных средств. Информацию об этом событии можно получить из статьи Г. Аралова «Спартакиада в Егорьевске», опубликованной в газете «Воздушный транспорт» № 22, июнь 1999г.: « После 10-летнего перерыва возобновилась традиция прове­дения ежегодных спортивных соревнований между учебными заведениями гражданской авиации (ГА). 20 мая с. г. в подмосковный город Егорьевск съехались 240 участников, представлявших спортивные коллективы 7 учеб­ных заведений ГА России. Самую многочисленную команду (48 уча­стников) выставил Московский государственный технический университет (МГТУ) ГА. Ее воз­главил проректор по учебно-воспитательной работе профессор Виктор Уваров. Рыльский авиационный технический колледж (АТК) выставил команду из 38 участников, ее возглавил руководитель физкультурно-воспитательной работы Анатолий Сидельников. От Сасовского летне­го училища (ЛУ) прибыло 30 спортсменов во главе с директо­ром по воспитательной работе Виталием Мамаевым.

Ульянов­ское высшее авиационное учили­ще (ВАУ) ГА прислало команду из 41 участника во главе с проректо­ром по воспитательной работе Валерием Кожендаевым. Кирсановский АТК представляли 24 че­ловека, возглавляемые руководи­телем физвоспитания Михаилом Дружининым. Бугурусланское ЛУ ГА выставило команду из 31 участника во главе с заместителем директора училища Владимиром Саблиным. Роль гостеприимного хозяина и устроителя Спартакиа­ды взял на себя Егорьевский АТК. Его команду из 41 участника воз­главил директор колледжа и председатель оргкомитета Спар­такиады Александр Шмельков.

Предыдущая Спартакиада учебных заведений ГА СССР, со­стоявшаяся в 1989 г. в Кременчу­ге, вошла в историю соревнова­ний под номером XXIV. Учитывая большую паузу в проведении Спартакиад, оргкомитет решил назвать нынешние соревнования Первой Спартакиадой учебных заведений ГА России. Деньги на ее проведение дали спонсоры из топливно-энергетической фирмы «Джет Сервис» (Домодедово). Ее представили прибывшие на Спар­такиаду почетные гости С. Филиппов, генеральный дирек­тор, и А. Харитонов, главный инженер «Джет Сервис». В 1972 г. они окончили Егорьевское АТУ ГА. При завершении Спартакиады коллеги поддержали предложение Рыльского авиаколледжа о проведении ежегодных гуманитарно-технических Олимпиад. Важно, что первая, посвященная 80-летию Гражданской авиации, состоялась в Рыльском авиаколледже 28-29 марта 2002 года.

Участники первой спартакиады бо­ролись за призы в семи видах спорта: баскетболе, волейболе, футболе, легкой атлетике, плава­нии, стрельбе и настольном тен­нисе. В упорной борьбе выяви­лись победители и «звезды» Спартакиады. Отличился курсант ЕАТК Алексей Лапанюк, которому удалось занять первые места и в забеге на «стометровку», и в прыжках в длину с разбега. Хоро­ший результат - 47,2 секунды - показала в эстафете 4 х 100 м команда ЕАТК. На волейбольной площадке первое место завоевала команда Ульяновского ВАУ ГА.

В общем командном зачете места распределились следую­щим образом: первое место занял Егорьевский АТК ГА, второе мес­то - МГТУ ГА, третье - Рыльский АТК ГА, четвертое - Улья­новское ВАУ ГА, пятое - Сасовское ЛУ ГА, шестое - Кирсановский АТК ГА и седьмое - Бугурусланское ЛУ ГА. При подведении итогов спартакиады Шмельков А. В. - директор ЕАТК сказал: «К нам при­ходят юноши, почти дети, а вы­пускаем мы специалистов, кото­рым предстоит кормить семьи, преодолевать жизненные невзгоды. Они должны уйти от нас в жизнь мужчинами, умеющими и на хлеб заработать, и за себя по­стоять».

Команда Рыльского авиаколледжа с первых дней боролась за первое место. В результате уступила второе место Московскому госуниверситету по дополнительным критериям при равенстве баллов. Отставая от егорьевцев, набравших 16 баллов, на 5 единиц, Ульяновское высшее летное училище, занимая 4 место с 22 баллами, лишь единицу уступило призерам. В истории учебных заведений должны остаться фамилии: М. Бирюкова, Р. Переверзева, С. Яцкова ставших чемпионами Спартакиады по легкой атлетике под руководством Маслова Л.М.. Рыльские волейболисты заняли второе место под руководством Морозова И.Е..

В жесткой борьбе заняли третье место футболисты и пловцы, ведомые Князевым Ю.М. и Цегельниковым А.И., Четвертые места баскетболистов, стрелков и теннисистов также нельзя назвать поражением. В эмоциональности и драматизме некоторых эпизодов видны были как на ладони негативные и удачные примеры воспитательной работы, можно было смело прогнозировать поведенческую мотивацию будущих авиационных специалистов в стрессовых ситуациях. Итоги встреч курсантов в Рыльске и Егорьевске требовали их продолжения[[807]](#footnote-807).

В соответствии с Положением, утвержденном первым заместителем Министра транспорта РФ А.В. Нерадько от 27.02.01. № 1.14, на базе Егорьевского АТК ГА с 23 по 26 мая 2001года была проведена вторая Спартакиада учебных заведений России. В спортивном форуме приняли участие 11 коллективов учебных заведений отрасли, в т. ч. 3 высших учебных заведения: - Мос­ковский государственный технический уни­верситет; Ульяновское высшее летное учи­лище, Академия гражданской авиации г. Санкт-Петербурга; 8 средних специальных учебных заведений из Егорьевска, Омска, Красноярска, Выборга, Кирсанова, Рыльска, Бугуруслана, Сасова. Соревнования проводились по восьми видам спорта: фут­болу, волейболу, баскетболу, настольному теннису, плаванию, стрельбе, гиревому спорту, легкой атлетики. Участников сорев­нований и почетных гостей было более 500 человек. В Спартакиаде определялись призеры по ви­дам спорта и в общекомандном зачете.

Роль гостеприимного хозяина и устрои­теля Спартакиады взял на себя Егорьевский колледж. Хозяева подготовили Спортивную базу, организовали социально-бытовые ус­ловия и питание спортсменов. Творческими коллективами художественной самодеятель­ности Егорьевского колледжа была подгото­влена обширная программа. Торжественно, в праздничной обста­новке было проведено открытие Спартаки­ады. Парад участников соревнований про­шел перед трибунами спортивного компле­кса. Его по праву возглавил коллектив Егорьевского АТК ГА - чемпион 1-ой Спартакиады учебных заведений граж­данской авиации 1999 года. Принимал па­рад участников зам. председателя оргкоми­тета, директор Егорьевского авиаколлед­жа **Шмельков А. В..**

Под торжественную мелодию Россий­ского гимна флаг 2-ой Спартакиады УЗ ГА России подняли чемпионы первой Спарта­киады - спортсмены Егорьевска. Юные ба­рабанщицы грациозно промаршировали под залпы праздничного салюта. Участников спортивного праздника приветствовали: Глава Егорьевского района Лавров М.Т., начальник отдела учебных за­ведений Государственной службы граждан­ской авиации Мудрый Ю.В., председатель межрегионального профессионального союза авиаработ­ников центральных областей Маврин В.М., выпускники колледжа - спонсоры спартаки­ады.

Хозяева спартакиады-девушки - кур­санты ЕАТК ГА преподнесли гостям тради­ционный хлеб-соль, который с благодарно­стью принял начальник отдела учебных за­ведений ГА **Мудрый Ю.В**.. Открытие Спар­такиады завершилось показательными вы­ступлениями юных спортсменов и песней «Герои спорта» в исполнении курсантов Егорьевского колледжа. Четыре дня Спарта­киады прошли в упорной и бескомпромисс­ной борьбе. Было «жарко» и напряженно на всех спортивных площадках. С первых дней соревнований лидерство захватили команды Егорьевского колледжа. Однако в послед­ний день соревнований ситуация несколько поменялась, и общекомандное первое место завоевала команда МГТУ ГА, набравшая в общем зачете 202 очка. Проиграв всего одно очко (201), второе место заняли спортсмены Егорьевского колледжа. На третьем месте (174 очка) коллектив Рыльского АТК. Вторую Спартакиаду в Егорьевске можно считать проведенной за счет патриотизма и мужества Шмелькова А.В. – директора ЕАТК и заместителя оргкомитета. Накал страстей, взбудораженный неуемным желанием Уварова В.С. - проректора МГТУ ГА и руководителя команды взять реванш за «серебро» в предыдущей Спартакиаде придавал особую интригу

Впервые на встречу приехали курсанты – сибиряки и был добавлен гиревой спорт. В общем зачете учебные заведения, представляющие большие и малые города, выстроились в следующем порядке, набрав баллы: Москва-202, Егорьевск-201, Рыльск-174, Ульяновск-170, Кирсанов-155, Выборг-155, Сасово-146, Бугуруслан-144, Красноярск-126, Омск-58, Санкт-Петербург-52. Рыльский авиаколледж выступил в семи зачетных видах, кроме плавания. «Серебро» завоевали волейболисты и гиревики, «бронзу» - футболисты, пятое место в легкой атлетике и теннисе, седьмое в стрельбе. В упорной борьбе волейболисты Морозова И.Е. проиграли Московскому университету, уступив не только первое место, но и выдвинув их на общекомандную победу. В успех команды большой вклад внесли А. Красников, В. Янголенко, А. Чуклистов, Е. Макаренко.

Но героями второй Спартакиады стали рыльские гиревики А. Галич, А. Воронков и Д. Черных. Лишь «егорьевская» специфика судейства в подсчете очков не позволила им занять первое место. Драматично развивались события в соревнованиях по футболу. Уступив в первой игре егорьевцам со счетом 1:3, рыляне немного сникли. Настроение также ухудшилось из-за отъезда Князева Ю.М. на судейство игры I лиги по футболу в другой город. Следующая игра с опытными, но тяжеловатыми питерцами получилась удачной, с поля уходили со счетом 4:2, улыбаясь и веря в свои силы. Победа над кирсановцами 2:0 позволяла бороться за «бронзу» с грозной командой из Омска. Игра началась с разведки, затем у рылян появился кураж и как следствие 5:0. Думаю, рылянам немного добавляло силы, что за тренера по боковой линии метался их директор. Лучшими игроками Спартакиады стали Л. Колот, А. Демидов, С. Ширшов.

Много добрых слов следует сказать о сценариях открытия и закрытия Спартакиад. Выход участников под звуки духового оркестра, авиационное шоу и прыжки с парашютом, салют, эстрадные программы, подъем флагов, приветствие ветеранов авиации, вручение медалей и кубков победителям. За этим перечнем скрывается огромный труд коллектива Егорьевского АТК ГА. Обеспечение гостей питанием, жильем, интересным досугом, встречами в музеях, экскурсиями не полная доля заботы. При этом следует учесть подготовку спортивной базы и приобретение призов. Победители заслуженно были награждены кубками, «золотыми», «серебряными» и «бронзовыми» медалями и почетными ди­пломами. Награды вручали члены оргкоми­тета: директор ЕАТК ГА -. Шмельков А.В, директор Выборгского АТК - Русский М.Г., начальник отдела учебных заведений ГС ГА - Мудрый Ю.В., директор Рыльского АТК - Хороших В.А., зам. директора Егорьевского АТК - Фонин Б.И..

Торжественно прошло закрытие первой в тре­тьем тысячелетии Спар­такиады. Все участники продемонстрировали сплоченность спортивных команд, волю к победе и достаточно высокое мастерство. Во время проведения Спартакиады уча­стникам и гостям была представлена про­грамма показательных выступлений и куль­турно - досуговых мероприятий, подготов­ленных силами творческого коллектива ЕАТК ГА. В течение нескольких дней курсанты и студенты вели бескомпромиссную борьбу на спортивных площадках и хорошо отдыхали в свободное от соревнований время. Многих ребят земля Подмосковья сдружила. Время пролетело быстро.[[808]](#footnote-808) Как уже стало для руководителей привычным, деньги на подготовку и проведение Спартакиады поступили после ее завершения, причем в усеченном варианте.

Этот факт говорит о жизненности проекта. По негласной договоренности руководители готовы были проводить совместные мероприятия в «складчину». При завершении Спартакиады было поддержано предложение Рыльского авиаколледжа о ежегодных гуманитарно-технических Олимпиадах. Важно, что первая, посвященная 80-летию Аэрофлота, состоялась 28-29. 03.2002 г. в Рыльском АТК ГА.

В 2003 году Спартакиада должна была переместиться в Москву. Университет «загорелся» желанием доказать свое право на лидерство – это был хороший признак, но ему не суждено было осуществиться.

С 19 по 23 мая 2003 года на спортивной базе **Кирсановского АТК ГА** была проведена третья Спартакиада студентов и курсантов учеб­ных заведений гражданской авиации Министерства транспорта Российской Фе­дерации, в которой участвовали тринадцать учебных заведе­ний: - Московский государственный технический уни­верситет, Санкт-Петербургская Академия, Ульяновское высшее авиационное училище, Бугурусланское лётное училище, Выборгский авиатехнический колледж, Егорьевский авиа­технический колледж, Кирсановский авиатех­нический колледж, Краснокутское лётное учи­лище, Красноярский авиатехнический колледж, Омский лётно-технический колледж, Рьльский авиатехнический колледж, Сасовское лётное училище, Троицкий авиа­технический колледж.

Общее количество участников Спарта­киады было 560 человек. Соревнования про­водились по семи видам спорта: фут­бол, волейбол, баскетбол, стрельба, настольный теннис, лёгкая атлетика и плавание. Хочется сразу отметить: все спортивные баталии прошли в честной, бескомпромиссной борьбе. Этому немало способствовала чёткая организация спортивного праздника. Спар­такиаде предшествовала большая подготовительная работа: отремон­тированы спортивный зал и стрелко­вый тир, заасфальтирована беговая дорожка стадиона, приведены в соот­ветствующее состояние спортивные сооружения, был закуп­лен необходимый инвентарь и обору­дование. На подготовку спортивной базы было выделено централизован­но 700 тыс. руб., кроме того в кол­ледж поступили благотворительные взносы от авиапредприятий и орга­низаций.

Открытие третьей Спартакиады УЗ ГА России проходило на стадио­не авиаколледжа 20 мая 2003 года. На открытии присутствовали: Пер­вый заместитель Министра транс­порта РФ **Нерадько А.В**., губернатор Тамбовской области Бетин О.И.. Федеральный инспектор аппарата полномочного представителя Пре­зидента РФ в Центральном Феде­ральном округе по Тамбовской об­ласти. Пучнин В.М, Начальник Управления пер­соналом и учебных заве­дений ГС ГА России **Егоров В.Е**., Пред­седатель ЦК профсоюза авиаработни­ков **Маврин В.М**.. Глава ад­министрации города Кирса­нова Батуров Ю.А., Прези­дент Центра «Трансинфо» Масёнков В.И., Гене­ральный ди­ректор ЗАО «Тамбовавиата» Ари­стов А.Д., руково­дители учебных заве­дений и авиа­предприятий. Первыми на стадион под маршевую музыку выходила команда МГТУ ГА – победители второй Спартакиады. В след за ней под аплодисменты остальные 12 команд.[[809]](#footnote-809)

Спортивные соревно­вания прово­дились четыре дня на двух футбольных полях, двух баскетболь­ных площад­ках авиаколледжа и плавбассейне Дворца спорта в г. Тамбове. Всего более 270 встреч и состя­заний. Итоговыи третьей Спартакиады учеб­ных заведений ГА России по местам и баллам выглядели следующим образом: 1 - МГТУ(162); 2 - УВАУ (158); 3 - КАТК (145); 4 - ЕАТК (142); 5 - РАТК(135); 6 - ОЛТК(125); 7 - Академия (123); 8 - БЛУ (123); 9 -ТАТК(121);10 - ВАТК (114); 11 - КЛУ (107); 12 - СЛУ (105); 13- Кр. AТК (94).

отметим луч­ших в личном зачёте Спартакиады: бег на 100 м - Хаймурзин И. (УВАУ ГА), Мартыненко А. (ЕАТК ГА), Леонов П. (ТАТК ГА); бег на 400 м - Хаймурзин И.(УВАУ ГА), Гусев Д. (ТАТК ГА), Мотков Н. (УВАУ ГА); бег на 1500 м - Мотков И. (УВАУ ГА), Соловьёв А. (МГТУ ГА), Расторгуев С. (БЛУ ГА); бег на 3000 м - Расторгуев С. (БЛУ ГА), Галицкий А. (БЛУ ГА), Михеев И. (ЕАТК ГА); прыжки в длину - Сергунин С. (УВАУ ГА), Столяров И. (МГТУ ГА). Иргизов Н. (УВАУ ГА); плавание в/с на 100 м - Ирошников В. (МГТУ ГА), Санин А. (Акаде­мия ГА), Жабин Н. (УВАУ ГА); пулевая стрельба — Гоцев Р. (КАТК ГА), Кудрявцев П. (ВАТК ГА), Катков Д. (ОЛТК ГА); настольный теннис — Ладыгин Е. (КЛУ ГА), Я цен ко С. (КЛУ ГА), Ло­банов О. (МГТУ ГА).

В игровых видах спорта судейская бригада отметила мастерство следую­щих участников: баскетбол: - Абрикосов, Жига­лин (Академия ГА). Воронков К. (КАТК ГА); волейбол: - Питерцев М.. Крас­ников А. (МГТУ ГА), Собачкин О. (ОЛТК ГА); футбол: - Антиков А.. Новичков В. (УВАУ ГА), Горбачев С. (ЕАТК ГА).

Поведение итогов и на­граждение победителей и проводилось в торжественной обстанов­ке на стадио­не колледжа 23 мая 2003 го­да. Призёры Спартакиады в общеко­мандном заче­те были награ­ждены кубка­ми, диплома­ми и ценными под арками (телевизор, музыкальный центр и видео­магнитофон). Победители во всех видах и программы были награж­дены: кубками, дипломами и ценными подарками (магнито­ла). Победители **в** личном первенстве награжде­ны медалями, дипломами и ценными подарками (фотоаппарат, наручные часы).

Специальные призы были учреждены: Губер­натором Тамбовской области - (7 кубков); Адми­нистрацией г. Кирсанова (3 кубка); Международ­ным объединением профсоюзов авиаработников (2 кубка, 3 диплома); закрытым акционерным обществом «Тамбовавиата» (телевизор, музы­кальный центр); авиакомпанией «Татарстан» — (телевизор). По заключению Оргкомитета Спартакиады и Судейской коллегии третья Спартакиада УЗ ГА России была проведена на хорошем организацион­ном уровне, места проведения соревнований были своевременно и качественно подготовле­ны и соответствовали положению и правилам проведения соревнований по видам программы Спартакиады. Соревнования проходили в доб­рожелательной обстановке, организаторами Спартакиады было обеспечено размещение и питание гостей, медицинское и бытовое обслу­живание. Для участников Спартакиады была подготовлена обширная культурная программа. Это - выступление государственного Ансамбля песни и пляски «Ивушка», выступление рок-группы «Поколение-Х», концерт художествен­нойсамодеятельности коллектива Кирсанов­ского АТК ГА, туристическая поездка в музей М.Ю. Лермонтова.[[810]](#footnote-810)

Успехи хозяев спартакиады в соревнованиях в первую очередь были связаны с профессионализмом преподавателей физвоспитания и создание спортивной базы. В 1973 г. Кирсановское АТУ ГА было награждено золотой медалью по итогам смотра самодеятельного строительства спортивных сооружений, которые были выполнены под руководством руководителя физвоспитания Серопугова В.Г. [[811]](#footnote-811).

С 16 по 21 мая 2005 года проходила четвертая спартакиада учебных заведений гражданской авиации. Предварительно за право проведения соревнований выступали Московский и Санкт-Петербургский университеты, но неудачи по обоснованию их финансирования Федеральной службой воздушного транспорта привели к отказам. Критическую ситуацию спас Шмельков А.В., который согласился в третий раз провести спартакиаду на базе Егорьевского колледжа.

Примечательно, что Уваров В.С. - проректор МГТУ ГА и другие представители высших учебных заведений убедили Рябова В.С. - заместителя начальника и Ржевского С.Е. - старшего инспектора отдела государственной службы, кадров и Учебных ФАВТ - разработчиков положения о спартакиаде вывести из программы гиревой вид спорта. Лидирующее положение Рыльских атлетов реально создавала условия для занятия призового места и ухудшение шансов для ВУЗов, с которыми ССУЗы соревновались на равных. Призовые места по баллам распределились следующим образом: 1 - Ульяновское высшее авиационное училище(165); 2 - Московский государственный технический университет (160); 3 - Егорьевский авиационный технический колледж (156). Ашихмин В.М. - руководитель оргкомитета выступая на его заключительном заседании поздравил Рыльских гиревиков, которые заняли все призовые места, но вне общего зачета спартакиады:

В свободное от соревнований время курсанты имели возможность совершать экскурсии по культурно - историческим местам Подмосковья. Рыльская делегация на обратном пути посетила Поклонную гору и военные музеи города Москвы. Бессменный руководитель спортивной делегации – победителя четвертой спартакиады Краснов С.И. - проректор УВАУ ГА заявил о правах университета на проведение следующих соревнований на родине Ленина.

Это было начало лидерства Ульяновцев во всех последующих состязаниях и конкурсах образовательных учреждений Воздушного транспорта. В 2003 году на III спартакиаде учебных заве­дений ГА Российской Федерации в городе Кир­санове сборная команда УВАУ ГА завоевала вто­рое общекомандное место. Первыми были легко­атлеты и футболисты, второе место заняла коман­да пловцов.

Команда легкоатлетов в апреле 2004 года впер­вые в истории училища стала победительницей традиционной легкоатлетической эстафеты на приз газеты «Ульяновская правда». Футбольная команда - «УВАУ ГА - Торпедо» в сезоне 2004 года стала чемпионом города Улья­новска. Команда преподавателей и сотрудников учи­лища в областной спартакиаде «Бодрость и здо­ровье» заняла в 2003 году первое место. Эти результаты активизировали деятельность Ульяновцев по проведению следующей спартакиады, но вновь вмешались столичные ВУЗы. [[812]](#footnote-812)

И так с 14 по 19 мая 2007 года на базе Ульяновского высшего авиационного училища была проведена пятая Спартакиада студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации, посвященная 70-летию бес­посадочного перелета из Москвы в США через Северный полюс (18-20 ию­ня 1937 г.) соревнования были проведены на высоком организационном и эстетиче­ском уровне. Для проведения Спартакиады коллективом Ульяновского учи­лища была проделана большая работа по подготовке базы училища, по обеспечению и обслуживанию, быту, культурной программе участников и гостей Спартакиады. Организация и проведение Спартакиады получили вы­сокую оценку участников и гостей. В выступлении Мудрого Ю.В. – заместителя начальника Управления кадровой и административной деятельности ФАВТ не угасала. Росли спортивные достижения и число учебных заведений участвовавших в спартакиадах. В первой из них в 1999 году участвовали всего шесть спортивных команд с числом участников 218 человек. В Ульяновске на стадион вышло 500 спортсменов из 14 команд. Во главе колонны шли: победитель четвертой Спартакиады 2005 года в командном зачете - коллектив УВАУ ГА (ректор Ржевский В.М.), призеры - команды МГТУ ГА (ректор Воробьев В.Г.), ЕАТК ГА (директор Шмельков А.В.).[[813]](#footnote-813)

Большая помощь в подготовке и проведении спортивных соревнований была оказана губернатором Ульяновской об­ласти Морозовым СИ. Правительст­вом Ульяновской области, учебными заведениями и организациями города Ульяновска. Для объективной оценки результа­тов спортивных соревнований в судей­скую бригаду были привлечены судьи республиканской и всесоюзной катего­рий.

В программе Спартакиады были предусмотрены спортивные соревнова­ния по восьми видам спорта: футбол; баскетбол; волейбол; легкая; атлетика; настольный теннис; стрельба; плавание; гиревой спорт. Из 16 учебных заведений принимали участие спортивные коллективы 3 высших: Московский и Санкт-Петербургский государст­венные технические университеты; Ульяновское высшее авиационное училище (институт); и 11средних профессиональных учебных заведений гражданской авиации: Бугурусланское (Оренбургская об­ласть) и Краснокутское (Саратовская об­ласть) летные училища; Омский летно-технический колледж; Иркутский; Красноярский; Егорьевский (Московская область); Кирсановский (Тамбовская об­ласть); Рыльский (Курская область) авиационные технические колледжи;Выборгское (Ленинградская об­ласть) авиатехническое учи­лище.[[814]](#footnote-814)

Соревнования по легкой атле­тике проходили на централь­ном стадионе «Труд». В них участвовало 12 команд. В первый день соревнований было уста­новлено ряд рекордов Спартакиады УЗ ГА РФ. На дистанции 100 м. победу одержал представитель МГТУ ГА И. Борзов с результатом 10,7 с, та­кое же время показал С. Слепухин (МГТУ ГА), третье место занял И. Не­меньший (УВАУ ГА). В беге на 800 м. не было равных мастеру спорта из команды МГТУ ГА Н. Чавкину, результат которого 1.54,2. Второе место поделили два спортсмена А. Панков (УВАУ ГА) и Р. Милушков (МГТУ ГА). Завершился первый день соревнований захватывающим видом программы - эстафетой 4 по 100 м. И здесь успешными оказались представители МГТУ ГА с рекордным временем - 42,5. Второе место у сборной УВАУ ГА, тре­тье у Троицкого АТК.

Во второй день соревнований пер­выми в борьбу вступили прыгуны в длину и бегуны на 1500 м. В секторе для прыжков в длину с рекордом Спартаки­ады учебных заведений ГА победу одер­жал С. Слепухин (МГТУ ГА), его результат 7м. 25 см., вторым стал пред­ставитель УВАУ ГА Т. Салухов, третье место занял И. Любимов (ТроицкийАТК). На дистанции 1500 м. как и в первый день победил Н. Чавкин (МГТУ ГА), второе место у Р. Милушкова (МГТУ ГА), бронза досталась М. Галинову (УВАУ ГА).

На самой сложной дистанции 400 м. вновь были показаны рекордные ре­зультаты – Д. Ефимов - 48,4 с. Серебро и бронзу завоевали Ульянов­ские легкоатлеты. В заключительном виде программы — шведской эстафете (800+400+200+100 м.) победу одержала команда из МГТУ ГА, секунду уступила ей команда из УВАУ ГА, третье место было у Троицкого АТК.

В соревнованиях по баскетболу принимало участие 12 команд. Лидера­ми считались Москва, Санкт-Петер­бург и Ульяновск. Сильнейшие коман­ды играли в различных подгруппах. В первой подгруппе вперед вышла ко­манда УВАУ ГА, во второй, как и пред­полагалось — Москва. В третьей под­группе — команда Санкт-Петербурга. Финальные игры проходили по круго­вой системе. В первой встрече между командами Московского ГТУ и Санкт-Петербургского ГУ ГА больше повезло москвичам. Вторая игра между УВАУ ГА и МГТУ ГА была очень напряжен­ной и драматичной, ульяновцы боро­лись за каждый мяч, вызывая восторг болельщиков. Д. Мосин по праву стал звездой баскетбольной части Спартакиады. Его финты и проходы под кольцо были не­повторимыми. Отлично играли и дру­гие члены сборной – А. Шару-денко, Д. Каленков, П. Попов, А. Соколов, М. Федотов. Од­нако счастье улыбнулось гостям - со счетом 92:80 выиграла Москва. Встреча с петербургской командой также была очень интересной. С переменным успе­хом лидировала то одна, то другая ко­манда. Однако победа досталась Санкт-Петербугскому ГТУ ГА. Командные мес­та распределились следующим обра­зом: 1 - МГТУ ГА, 2 - С-П ГУ ГА, 3 - УВАУ ГА.

В соревнованиях по волейболу уча­ствовало девять команд учебных заведений ГА представлявшие города: Выборг, Егорьевск, Кирсанов, Красноярск, Москву, Омск, Рыльск, Троицк и Ульяновск. Для выявления сильнейших команды были разделены на три подгруппы. Тренер сборной УВАУ ГА Алексей Тинюков сразу по­ставил лишь одну задачу для своих ре­бят - победа! В итоге в финальной иг­ре встретились команды Московского ГТУ и Ульяновского ВАУ. Трибуны го­степриимного манежа Педагогическо­го университета излучали небывалую энергию. Эмоциональные выступления групп поддержки дополнялись звуками пионерских горнов и барабанов. По на­чалу казалось, что четкая игра москви­чей принесет им успех, но ульяновцы противопоставили команде МГТУ ГА настоящую командную игру и сокру­шили соперника. В результате ярост­ной битвы со счетом 3:1 победу одер­жала команда УВАУ ГА. Далее коман­ды расположились в следующем поряд­ке: II место — Московский ГТУ, III ме­сто - Кирсановский АТК.

Мастера маленькой ракетки сорев­новались на спортивной базе УлГТУ. Отличные столы, необходимое допол­нительное оборудование и профессио­нальное судейство - все это было обес­печено хозяином зала — В.Н. Буяновым. По сравнению со Спартакиадой в Егорьевске все 13 команд по настоль­ному теннису выглядели несколько сильнее. Игроки сборной команды УВАУ ГА – С. Поляков, С. Овсянни­ков, С. Кошелев, обыграв в предварительном турнире основного конкурента — команду города Троицка, а в финальной части турнира - коман­ду Красного Кута, встретились с хоро­шо подготовленной командой Москвы. Команда УВАУ ГА сумела достойно продемонстрировать свое мастерство во встрече с москвичами. В упорной борьбе москвичам удалось вырвать по­беду и стать чемпионами Спартакиады. УВАУ ГА стала вторым призером в ко­мандном первенстве. Однако, в личном зачете кандидат в мастера спорта Поля­ков Сергей сумел добиться перевеса во всех встречах и стал чемпионом У-й спартакиады. В итоге теннисисты УВАУ ГА поднялись сразу вверх на де­сять ступенек по сравнению с Егорьев­ской Спартакиадой - с 12 на 2 место.

Не менее интересными были сорев­нования по плаванию, которые прохо­дили в бассейне спортивного клуба «Торпедо». Каждая команда состояла из пяти человек. В состав сборной УВАУ ГА вошли: мастер спорта А. Рябов, кандидаты в мастера Г. Дворецков, Д. Маринин, С. Бочикалов и перворазрядник Н. Кутумов. Острую борьбу за первое мес­то предрекали сборным Москвы, Егорьевска и Ульяновска. Ульянов­ские спортсмены готовились к борьбе тщательно и рассчитывали показать высокие результаты. Так оно и получи­лось. С хорошим результатом — 53,14 сек. в личном зачете на стометровке воль­ным стилем победил А. Рябов. Вторым, совсем немного проиграв, стал С. Бочикалов, третьим - Г. Дворец­ков, Д. Маринин и Н. Кутумов вошли в восьмерку сильнейших.

Победной стала для ульяновцев эс­тафета 4 по 50 м. вольным стилем в ко­торой участвовали Г. Дворецков, Д. Маринин, А. Рябов и С. Бочикалов. В итоге пловцы УВАУ ГА стали победи­телями в общекомандном зачете, зна­чительно опередив своих соперников. Второе место у команды МГТУ ГА, тре­тье - у ЕАТК ГА.

В соревнованиях по футболу приня­ло участие восемь команд. Они были распределены по подгруппам в соот­ветствии с занятыми местами на IV Спартакиаде УЗ ГА РФ 2005 г. В группе А собрались команды Егорьевска, Уль­яновска, Кирсанова и Троицка. В группе Б - команды Москвы, Санкт-Петер­бурга, Омска и Красноярска. До начала соревнований фаворитами считались три команды: Егорьевск, Москва и Ульяновск. В группе А, на предвари­тельном этапе, сюрприз преподнесла команда Троицка в первой игре турни­ра, обыграв команду Егорьевска (1:0). Центральной игрой в группе А стала встреча между Ульяновском и Егорьев­ском. В тяжелой борьбе победили хозя­ева турнира (1:0), гол забил М. Янчиков. Закономерно обыграв своих соперников, команда Ульяновска вы­шла в финал. В группе Б произошла главная сен­сация турнира - команда Омска обы­грав поочередно команды Красноярска и Санкт-Петербурга, смогла сыграть в заключительном туре с командой Мо­сквы вничью и выйти в финал соревно­ваний. В матче за 3 место встретились принципиальные соперники — коман­ды Егорьевска и Москвы. Во втором тайме МГТУ обыграла своих соперни­ков (4:1) и завоевала 3 место. Апогеем соревнований стал финал между УВАУ ГА и Омским АТК при 30 — градусной жаре. Время шло, а мяч упорно не хотел влетать в ворота. Основное время так и завершилось вничью. По регламенту соревнований победитель должен оп­ределяться по 11-метровым ударам. В этой «лотерее», команды пробили по девять ударов с каждой стороны, удача улыбнулась команде Омска (7:6). А команда УВАУ ГА не пропустившая за весь турнир ни одного мяча завоева­ла 2 место.

Соревнования по стрельбе проходи­ли в тире РОСТО, в них приняли участие 14 команд, по 3 стрел­ка в каждой команде — всего 42 участ­ника. Спортсмены выполняли упраж­нение ВП-2 (20 выстрелов из пневма­тической винтовки из положения стоя на расстоянии 10 м.) Лучшими стали стрелки Кирсановского АТК ГА, они заняли 1 место с результатом 401 очко. Вторыми были представители Бугурусланского ЛУ ГА, выбившие 386 очков, третье место у команды Омского ЛТК ГА (373 очка).

Начало соревнований по гиревому спорту стало рекордным - принимало участие восемь команд. Атлеты сорев­новались в шести весовых категориях - 65 кг, 70 кг, 75 кг, 80 кг, 85 кг, свыше 85 кг. Ударной силой команды УВАУ ГА стали Олег Чекишев, Ержан Адилов, Александр Мердеев. Во всех весовых категориях, за исключением 70 кг, им удалось стать первыми. С командным итогом - 140 очков команда УВАУ ГА заняло верхнюю ступеньку пьедестала, на втором месте Троицкий АТК - 134 очка, на третьем — Рыльский АТК - 122 очка.[[815]](#footnote-815)

В результате проведенной Спарта­киады победителями и призерами в общекомандном зачете были опре­делены: 1 место - команда Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации (инсти­тута); 2 - команда Московского государственного техни­ческого университета гражданской авиации; 3 - команда Троицкого авиационного технического колледжа гражданской авиации.

Среди средних профессиональных учебных заведений победителями и при­зерами были определены: 1 - команда Троицкого АТК ГА; 2 - Егорьевский АТК ГА имени В.П.Чкалова; 3 – Кирсановского АТК ГА. Первый смотр коллективов художественной самодеятельности предприятий и учебных заведений гражданской авиации был посвящен 50-летию ВЛКСМ. Заключительный концерт состоялся 13 октября 1968 года во дворце культуры имени Ленсовета в Ленинграде. В смотре приняли участие около 20 тысяч работников Аэрофлота и членов их семей. Среди учебных заведений первое место было присуждено курсантам Рижского, а второе место – Выборгского авиаучилищ гражданской авиации.[[816]](#footnote-816)

На постсоветском пространстве впервые подобное мероприятие среди учебных заведений было проведено в Курской области в 1997 г. при подготовке г. Рыльска к празднованию 250-летию со дня рождения Г.И. Шелихова появилась идея пригласить гостей из родственных учебных заведений на фестиваль самодеятельного творчества. Важным фактором реализации проекта стало соавторство и поддержка инициативы со стороны Ефременкова Ю. В., в то время начальника учебных заведений ФАС России. Разработкой всей документации под рабочим названием «Аэробус-97» стал коллектив авиаколледжа, примечательно, что Скородкин С. В. - заместитель директора колледжа по воспитательной работе и социальным вопросам, издавал газету «Ваша правда», и курсанты могли почувствовать ритм фестиваля из публикации. Так 20 февраля в статье «Скоро фестиваль» сообщалось:

«На прошедшем совещании о смотре самодеятельного творчества присутствовал руководитель отдела учебных заведений ФАС Юрий Васильевич Ефременков. Он высказал идею о проведении на базе Рыльского АТК фестиваля художественной самодеятельности учебных заведений ФАС. И вот дело двинулось. Определены сроки фестиваля. Он должен начаться 24 апреля. Разработано положение о фестивале, которое мы публикуем ниже. К настоящему моменту подтвердили свое участие Егорьевский и Кирсановский колледжи. В ожидании этого интересного события хотим призвать участников самодеятельности приложить все силы к тому, чтобы достойно представить колледж».

20 апреля в статье «Здравствуй, фестиваль» был представлен организационный комитет фестиваля самодеятельного творчества коллективов учебных заведений гражданской авиации: Ефременков Ю.В. - началь­ник отдела учебных заведе­ний; Хороших В.А. -директор Рыльского авиаколледжа; Волков А.М. - зам. началь­ника управления ЦО России; Маврин В.М. - председа­тель Московского территориального комитета проф­союзов авиаработников ЦО России; Багадаева Н.А. - Директор московского филиала (ЦР) ЦОО ФСС РФ; Зауров В. И. - директор Сасовского летного колледжа; Апенкин М.В. - зав. Рыльским районным отделом культуры; Шмельков А.В. - директор Егорьевского авиаколледжа; Гоцев В.В. - директор Кирсановского авиаколледжа, В состав организационого комитета колледжа по проведению фестиваля входили: Скородкин С.В., Погорловский В.П., Золотарев А.И.,Ковальчук Н.Н., Потапова В.Н., Лит­винов С.В., Калмыков Н.В., Катунина Т.И., Кривенко С.Н. Калмыков И.Н. Чепурных С.И.

12 мая в статье «Отголоски фестиваля» подведены итоги и проведен опрос участников. Недавно мы стали свидетелями фестиваля творческих коллективов учебных заведений гражданской авиации «Аэробус-97». Как известно, к нам приехали коллективы двух учебных заведений: Кирсановского и Егорьевского авиаучилищ.

**Ефременков Ю.В**., начальник отдела учебных заведений Федеральной Авиационной Службы высказался следующим образом: «Посмотрев САН-РАУСС-96, я подумал, очень жаль, что все это видят только курсанты вашего колледжа. И вот родившаяся тогда идея осуществилась. Организуя это мероприятие, мы ставили задачи раздвинуть рамки повседневности для курсантов наших колледжей, обменяться опытом организации самодеятельности, дать толчок новым идеям, да и просто дать возможность пообщаться молодежи. Можно с полным основанием говорить об успехе фестиваля. Особенно мне импонирует очень доброжелательная атмосфера в отношениях между курсантами разных колледжей. Не заметно, знаете ли, такого недоброго соперничества. Наоборот взаимопомощь, интерес к другим учебным заведениям, ощущение принадлежности к одной отрасли. Поддерживая такие тенденции, жюри решило не распределять места среди колледжей, а наградить наиболее яркие творческие коллективы. Настало время подвести итоги. Мы получили опыт организации, курсанты и руководители художественной самодеятельности новые идеи. И следующая встреча-спартакиада в Егорьевском колледже».

Мамаев В. А., заместитель директора Сасовского летного училища. Я, к сожалению, здесь один от училища, так как сейчас все курсанты в отпусках. В летных училищах положение очень тяжелое из-за отсутствия финансирования, а, следовательно, горючего. Я посмотрел фестиваль и пришел к выводу, это очень нужное дело. Мы сделаем все возможное, чтобы наши курсанты попали на спартакиаду.

Жюри под председательством **Сацук В.Ф**., Ефременков Ю.В. - федеральная авиационная служба России; Маврин В.М. председатель профсоюза авиарабоников; Требесова В.А.- директор музыкальной школы г. Рыльска; Мамаев В.А. – заместитель директора Сасовского летного училища; Фоменко А.В. специалист управления транспорта курской области подвело итоги фестиваля самодеятельного творчества коллективов учебных заведений гражданской авиации и приняло решение:

1.Наградить - дипломом федеральной авиационной службы России творческие коллективы Рыльского авиационного технического колледжа, Егорьевского авиационного технического колледжа, Кирсановского авиационного технического колледжа.

2. Вручить призы фестиваля:- командный приз фестиваля Рыльскому АТК; - инструментальному ансамблю коллективу "Экипаж" Рыльского АТК; - студенческому театру эстрадных миниатюр - коллективу "Крыша в пути" Рыльского АТК; - хореографическому коллективу "Элегия" - Егорьевского АТК;

- песня о гражданской авиации - трио "Открытая дверь" - Егорьевского АТК; - исполнителю песни - Хороших К.В., Рыльский АТК; - мисс фестиваля - Володина Д. - Егорьевский АТК; - мистер фестиваля - Абрамов И. -Кирсановский АТК; - приз зрительских симпатий - Бодалина О. - Егорьевский АТК. Призы спонсоров фестиваля Федеральной авиационной службы России, администрации города Курска, администрации Рыльского района, авиапредприятия «Быково-авиа», авиакомпании «Внуковские авиалинии», РИА Аэрофлот, авиакомпании АЛАК, компании РАДАР, Регионального управления ЦО России были вручены исполнителям частушек и танцорам из Кирсановского АТК; ведущим программы из Егорьевского и Рыльского АТК;

Всего в 1 – м фестивале учебных заведений гражданской авиации России приняло участие 4 ССУЗа, 60 участников самодеятельности училищь, 27 гостей - представленных авиапредприятиями, органами власти, учебных заведений Курской области, 100 участников самодеятельности из г. Рыльска, Суджи, Курска.

Фестиваль проведен в условиях самофинансирования при оказании помощи со стороны Администрации Рыльского района, г. Курска, авиакомпаний территориального управления центральных районов ГА.

Возникла благоприятная обстановка для творчества в которой инициативная группа в составе Хороших В.А.,. Шмелькова А.В, Гоцева В.В. – руководителей Рыльского, Егорьевского и Кирсановского авиаколледжей ГА разработать программу повышения социальной активности курсантов. Первым кто согласился организовать второй фестиваль самодеятельного творчества был Халиков Виталий Каримович – директор Санкт-Петербургского авиатранспортного колледжа.

Большое внимание к творческой молодежи авиаколледжей не остается без отдачи. Как, например, рассказ о впечатлениях Цыбина А.Г. - зам. директора колледжа по воспитательной работе, Литвинова С.В. - зав. клубом, В. Цыбульского - курсанта, поведанных в газете «Районные будни» 6 июня 2000 г. в статье «Победа рылян в Санкт - Петербурге».

В связи с празднованием 55 годовщины Победы в Великой отечественной войне, с целью обеспечения всестороннего гармоничного развития молодежи, обучающейся в учебных заведениям гражданской авиации и дальнейшего совершенствования форм и методов учебно-воспитательного процесса с 15 по 18 мая в Санкт-Петербурге на базе авиационно-транспортного колледжа гражданской авиации был проведен фестиваль дружбы учебных заведений ГА.

В программу фестиваля входило: соревнование команд КВН, представление концертных программ художественной самодеятельности и, конечно же, экскурсии, встречи с ветеранами Великой Отечественной войны и гражданской авиации. Проделав путь около 1500 км. на автобусе за 22 часа (водитель Кучин С.А.) Рыльский АТК ГА 14 мая прибыл на питерскую землю в количестве 21 человека.

15 мая состоялось основное испытание - выступление команд КВН и первый конкурс - приветствие. Мы - лидеры. Разминка - ситуация не меняется, но разрыв чуть уменьшился. Третий решающий конкурс домашнее задание. При неистовой поддержке зала выступают хозяева. Заключительный выход - у команды Рыльского авиаколледжа.

Оказалось, и у нас есть болельщики. Приехали наши бывшие курсанты, а теперь слушатели Санкт- Петербургской академии гражданской авиации. Такая поддержка говорит, о том, что помнят и любят свой колледж. Зал постоянно взрывается смехом и аплодисментами. Звучит финальная песня.

«Рыльск - чемпион! Рыльск - чемпион!» - скандирует зал. Минуты ожидания итоговых результатов кажутся бесконечными. И вот жюри подводит окончательные итоги: Санкт - Петербургский АТК ГА - 17 баллов, Рыльский - 17,7 балла. Победа! Остальные команды - из Выборга, Кирсанова и Егорьевска - значительно отстали.

Лучшим артистом по решению жюри назван участник Рыльской команды КВН курсант Д. Андреев. Призовой торт он по-братски разделил с остальными членами команды. Команде Рыльского ЛТК ГА были вручены диплом победителя фестиваля и магнитофон. Состоялись незабываемые встречи в народном музее с ветеранами Великой Отечественной войны и гражданской авиации. Были экскурсии по городу: Исаакиевский собор, Петропавловская крепость, г. Петергоф, г. Пушкин, аэропорт Пулково, мосты, возложение цветов на Пискаревском кладбище.

По просьбе руководства Академии гражданской авиации участниками художественной самодеятельности Рыльского авиаколледжа был дан концерт для слушателей и преподавательского состава. Участники этой поездки получили незабываемые впечатления о городе на Неве - и это самая лучшая награда для артистов самодеятельности. Рыляне показали свое мастерство не только в Москве перед ветеранами Федеральной службы воздушного транспорта РФ, но и в северной столице России.

**Колесников В.М.** - начальник отдела учебных заведений ФСВТ России в заключительный день предложил под овации собравшихся высказал благодарность участникам за инициативу и вклад в возрождение студенческих фестивалей.

В отраслевой газете «Воздушный транспорт» № 21 май 2000 г. этому событию посвящена страница. Лариса Чернега - собкор «ВТ» в статье «Станет традицией» пишет: «Идея проведения фестиваля дружбы родилась в старинном русском городе Рыльске у директора авиационного технического колледжа Хороших В. А.. В 1997 г. в Рыльском колледже собрались курсанты из Кирсанова и Егорьевска...». А вот еще одна выдержка из статьи: «...гвоздем программы стали две очаровательные девчушки четырех и пяти лет из музыкально-творческого коллектива «Семь Я Хороших», которые уверенно и профессионально исполнили песню «Топ - топ». По итогам фестиваля поощрены все участники, особо отличившиеся - приказом директора ФСВТ № 37/к от 02.06.2000 г. «О поощрении участников проведения фестиваля Дружбы средних учебных заведений гражданской авиации» Лавренов В.Ф. - преподаватель, награжден нагрудным знаком «Отличник воздушного транспорта России», Хороших В.А., Брехов Д.А. - преподаватель, Куземкин С.Н. – заведующий гаражом - почетными грамотами отрасли. В дальнейшем, уже под руководством и финансировании Росавиации фестивали проводились раз в два года в Кирсановском, и других училищах.

На одном из мероприятий коллеги поддержали предложение Рыльского авиаколледжа о проведении ежегодных гуманитарно-технических Олимпиад. Важно, что первая, посвященная 80-летию Гражданской авиации, состоялась в Рыльском авиаколледже 28-29 марта 2002 года. Проект Положения о первой гуманитарно-технической Олимпиаде был разработан инициативной группой Рыльского авиаколледжа и был предложен для обсуждения 31 октября на совещании руководителей учебных заведений Минтранса. Соавтором доработанного и утвержденного 8 февраля 2001 года Нерадько А.В. – первым заместителем министра транспорта РФ стал Денефнер В.З. – главный специалист отдела учебных заведений управления персоналом и учебными заведениями гражданской авиации (УП и УЗ ГА), член оргкомитета.

Оргкомитет по подготовке Олимпиады возглавили **Шварев Ю.И.** – председатель, зам. начальника УП и УЗ ГА, **Мудрый Ю.В.** – зам. председателя, начальник отдела УП и УЗ ГА, Хороших В.А. – зам. председателя. Для подготовки и проведения фестиваля было выделено 34 тысячи рублей. Большой вклад в обеспечение встречи курсантов внесли **Миронова В.Г**. – зам. руководителя Департамента бухучета, **Астраханкина И.Е.** – зам. руководителя Департамента финансов и **Ржевский С.Е.** – старший инспектор отдела учебных заведений, ветеран ГА. Целью Олимпиады была определена задача государственной поддержки развития молодежного научно-технического творчества среди студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации.

Задачами определены четыре направления педагогической деятельности:

- закрепление полученных знаний и изучение дополнительного материала по избранной специальности нетрадиционными способами;

- изучение истории гражданской авиации, ознакомление с историческими событиями становления и развития авиационной отрасли;

- применение знаний и умений в экстремальной соревновательной обстановке, получение навыков коллективного творчества;

- популяризация специальности «Техническая эксплуатация электрифицированных и пилотажно-навигационных комплексов», формирование профессиональных, патриотических и нравственных качеств участников. Пропаганда достижений в создании отечественной, авиационной техники, приумножение культурно-просветительных традиций высшей и средней школы гражданской авиации России.

Было отмечено, что первая гуманитарно-техническая Олимпиада студентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации Министерства транспорта Российской Федерации (далее - «Олимпиада») проводится с 28 по 29 марта 2002 года на учебно-производственной базе Рыльского авиационного технического колледжа гражданской авиации, на руководство которого и возлагалось непосредственное проведение и формирование жюри Олимпиады.

Программа Олимпиады включала пять конкурсов и комплекс нравственно-воспитательных мероприятий, посвященных 80-летию Гражданской авиации. Из учебных заведений ГА прибыли команды-участницы Егорьевского АТК ГА, Краснокутского ЛУ ГА, Кирсановского АТК ГА, Омского ЛТК ГА, Троицкого АТК ГА во главе с заведующими отделениями, заместителями по воспитательной работе, педагогами.

После регистрации и размещения участники Олимпиады 27 марта посетили учебно-производственную базу РАТК ГА. В ходе экскурсии узнали историю ее развития, побывали на объектах электрорадиосвязного оборудования. В этот же день участники Олимпиады посетили музей истории авиаколледжа и наследия Г.И.Шелехова.

Утром 28 марта в молодежном кафе «Экипаж» проходило открытие Олимпиады. Здесь царила атмосфера торжества: играла музыка, щелкали фотоаппараты, работали кинокамеры. Подтянутые, сосредоточенные, нарядно одетые курсанты готовы ответить на любой предложенный вопрос и защитить честь своего учебного заведения. Участников и победителей ждут призы, кубки, именные дипломы. Переходящий приз, большая фарфоровая ваза, учрежден авиакомпанией «ЛИИ им М.М. Громова», семьей героя, территориальным управлением центральных районов ГС ГА в честь Шеффера Юрия Петровича, заслуженного летчика-испытателя СССР, космонавта-испытателя.

Со словами приветствия к участникам обратился **Шмельков А. В**. – директор ЕАТК. Он в своем выступлении отметил, что 2002 год - год юбилейный. Прошло 80 лет, как поднялся в небо выпускник Егорьевского АТК ГА Чкалов В.П., летом исполнится 65 лет трансполярному перелету Москва - США. Ж.И. Алферов стал лауреатом Нобелевской премии в области микроэлектроники. Ни один самолет не поднимется в небо без электроники. Это достижение российской науки. Сегодняшние участники Олимпиады - это будущее авиации, это создатели новых двигателей, новых летательных аппаратов. В заключение Шмельков А. В. передал в фонд библиотеки РАТК ГА набор методических пособий и рекомендаций для работы с курсантами: «Чкаловские чтения», «Современные проблемы авиационной и космической техники» и др.

Из выступления **Денефнера В.З**.- зам. начальника отдела учебных заведений Росавиации следовало, что соревнование проходило не в спорте, не в художественной самодеятельности, а в самом главном - учебе...».

В помещении клуба проводился первый конкурс по теоретическим вопросам. О том, что должен знать каждый находящийся в зале, напоминает плакат, помещенный над сценой: «Достижение курсантов - 80-летию ГА». Приглашаются на сцену участники по 3 человека от каждой команды, занимают места за компьютерами. Остальные члены команд размещаются за семью столами (по количеству команд) в зале, они готовы работать с тестами. Вопросы конкурса размещены в памяти компьютеров. За 15 мин. участникам надо справиться с заданием.

Несмотря на усталость после рабочего дня, к вечеру Олимпиада покинула территорию колледжа и переместилась в город - Дом культуры, где собралась молодежь из нескольких учебных заведений. В переполненном зале около 2 часов проходил конкурс. Перерывы и паузы заполняло: звучание фанфар, сольное и вокальное пение, демонстрировались современные танцы.

В домашнем задании первенствовали омичи, в комплексной исторической викторине лучшие результаты продемонстрировали хозяева состязаний. Очень удачно подвела итог этого конкурса песня: «...качнется купол неба, большой и звездно-снежный, как здорово, что все мы здесь сегодня собрались».

На третий день участники Олимпиады выполняли практическую часть конкурса: работа на персональном компьютере и работа на тренажере. Студенты и курсанты учебных заведений приобрели навыки по оценке работоспособности отдельных блоков тренажера и в целом всего бортового комплекса, по методике локализации отказов с точностью до функционального блока, линии связи и восстановлению работоспособности комплекса в условиях наземного контроля. Все эти знания они должны было продемонстрировать практически в течение 10 минут. На высоте оказалась команда Омского ЛТК ГА, занявшая 1 место. Второе место заняла команда Рыльского АТК ГА. Третье место - Егорьевского АТК ГА. Самым ценным достижением Олимпиады стало общение курсантов и педагогов.

Во время пребывания гости возложили цветы к Братской могиле и Вечному огню, к памятнику Г.И.Шелехова. Посадили аллею Дружбы и возложили цветы в сквере Памяти защитников Отечества.

Помогли провести первую гуманитарно-техническую Олимпиаду. - Директор ОАО «Аэролайт» - Хромов П.П., с которым авиаколледж сотрудничал по светосигнальным системам аэропортов. Вот его слова: «В стране сложилась ситуация, когда через 3-4 года некому будет обслуживать ССО. Мы ждем ваших выпускников, как Бога». ЗАО «Радар ГА» - директор В.Н.Чесноков. Он сказал: «Будь моя власть, я все новые системы и оборудования устанавливал бы сначала в колледжах, а после их изучения на предприятиях ГА. Мы уже сейчас имеем результат, когда на севере и юге, западе и востоке старики не могут освоить новое оборудование, а замены им нет!». Корпорация «Сирена» - директор Ю.П. Дарымов уверен: «Учебные заведения должны жить!»

В личном зачете победителями Олимпиады стали М.В. Стегний – Рыльск, С.В. Самсонов – Омск, В.Г. Старцев – Троицк, М.Е. Черников – Егорьевск, А.Ю. Гололобов – Кирсанов, Е.С. – Угрюмов – Красный Кут.

Из общих итогов Олимпиады следует выделить:

1. Встречу учредителей переходящего приза Л.А. Богородской – жены Ю.П. Шеффера, В.П. Коростнева – летного директора авиакомпании «ЛИИ им. М.М. Громова», заслуженного летчика-испытателя, А.М. Волкова – заместителя генерального директора авиакомпании с курсантами и участниками Олимпиады.

2. Сорок два представителя родственных учебных заведений изучили новые технические системы обучения, обменяться опытом.

3. Гости познакомились с историей древнерусского города, приняли участие в посадке личных деревьев на аллее Дружбы в сквере памяти защитников Отечества, являющимся филиалом музея истории Рыльского авиаколледжа и наследия Г.И. Шелехова.

4. Обобщение опыта проведения Олимпиады в газете «Воздушный флот», журналах «Авиаглобус», «Гражданская авиация» и т.д.

Воспитательная цель встреч интеллектуалов - формирование профессиональных, патриотических и нравственных качеств, закрепление чувств товарищества, взаимопомощи и взаимоуважения, пропаганда достижений авиационной техники и исторических традиций.

Курсанты Рыльского АТК ГА, занимая первую строчку в общем зачете состязаний учебных заведений ГА, ведут интенсивную подготовку к следующему фестивалю самодеятельного творчества.

Третий молодежный фестиваль студентов и курсантов учебных заведений согласно Положению, утвержденному Нерадько А.В. – руководителем ГСГА 23.01.2002 г., проходил с 20 по 24 мая в Кирсановском АТК. В составе оргкомитета руководители ГС ГА два директора авиаколледжей, заместители по воспитательной работе. Команды участников состояли из 12 человек. В Положении впервые были определены отраслевые задачи фестиваля:

- содействие средствами культурных связей подготовке гармонично развитых авиаспециалистов с активной жизненной позицией;

- повышение духовной культуры учащихся и профессионального уровня творческих коллективов учебных заведений;

- выявление талантливой молодежи, укрепление культурных традиций, пропаганда здорового образа жизни.

Фестиваль проводился с целью выявления талантливой молодежи, повышения духовной культуры учащихся и укрепления культурных традиций в учебных заведениях ГА.

Программа фестиваля включала в себя выступления участников по 6 номинациям: визитная карточка, эстрадная песня, авторская песня, народная песня, танец, оригинальный жанр.

Положительные выводы, сделанные оргкомитетом ГСГА по результатам фестиваля, подтверждаются следующими фактами:

- рост количества участников и расширение географии представительств;

- в числе призеров фестиваля значатся Кирсановский АТК ГА (1 место), Омский ЛТК ГА (2 место), Троицкий АТК ГА (3 место), имевшие ранее более скромные достижения;

- по отдельным номинациям первые места присуждены Московскому Госуниверситету (танцы), Ульяновскому ВЛУ ГА (оригинальный жанр), Санкт-Петербургской академии ГА (народная песня). Примечательно, что петербуржцев на общее четвертое место вывел В. Цыганков, воспитанник Рыльского АТК ГА;

- выступления всех участников заслуживало больших наград, чем было предусмотрено, соответствовало высокому уровню самодеятельного творчества, что позволит подготовить совместную концертную программу, посвященную 80-летию Гражданской авиации;

- курсанты обменялись мастерством, в их действиях присутствовала взаимопомощь и гордость за принадлежность авиации и закономерно, что общим итогом фестиваля стала дружба и стремление продолжать эти встречи. Хорошей традицией последних лет стало проведение Молодежных Фестивалей учебных заведений гражданской авиации России. Предыдущий под девизом «Ветераны - молодым, молодые - ветеранам» проводился в мае 2000 года в Санкт-Петербурге на базе авиационно-транспортного колледжа ГА. Тогда в фестивале принимало участие пять учебных заведений. По мнению Владислава Васильевича Гоцева – директора колледжа и одного из организаторов фестивального движения, выбор Кирсановского АТУ ГА был следствием успешного выступления курсантов на спартакиаде в Егорьевском АТК ГА[[817]](#footnote-817).

На предложение принять участие в фестивале отклик­нулось одиннадцать учебных заведений: три высших и во­семь средних, в том числе два летных училища. Это Санкт-Петербургская академия ГА; Московский государ­ственный технический университет ГА; Ульяновское выс­шее авиационное училище ГА; Выборгский авиатехнический колледж ГА; Егорьевский авиатехнический колледж ГА; Кирсановский авиатехнический колледж ГА; Краснокутское летное училище ГА; Омский летно-технический кол­ледж ГА; Рыльский авиатехнический колледж: ГА; Сасовское летное училище ГА; Троицкий авиатехнический кол­ледж: ГА. Столь массового культурного мероприятия в колледже за 42 года его существования[[818]](#footnote-818)

К приезду участников было подготовлено общежитие для про­живания, организо­вано питание, состав­лена программа фестиваля, начи­ная со встречи гостей до отправки. Общее количество участников составило более 150 человек. От­крылся фестиваль 21 мая. Программа была насыщенной и интересной. Прошли творческие состязания по шести номинациям. В первый день - «Визитная карточ­ка», «Танец» и «Народная песня». Во второй день - «Эстрадная и народная песня» и «Оригинальный жанр». Победитель определялся как в каждой но­минации, так и по сумме результатов, по­казанных в каждой номинации.

В номинации «Визитная карточка» уча­стники представили в шутливой форме свои города, учебные заведения, занятия и отдых, рассказали о проблемах страны и молодежи. В целом выступления были яр­кими и зрелищными, на достаточно высо­ком сценарном и исполнительском уровне. Команды мало чем уступали друг другу, но все же самыми совершенными были высту­пления коллективов КАТК ГА, Академии ГА и ОЛТК ГА, которые стали победителя­ми этой номинации.

Зрителей и жюри поразило разнообра­зие хореографических композиций: лати­ноамериканские, народные, эстрадные, спортивные. Отличными постановками, качеством исполнения порадовали все ко­манды, но особенно ОЛТК ГА, РАТК ГА, ТАТК ГА и КАТК ГА. А победителем стала блестящая танцевальная пара из МГТУ ГА, показавшая высочайший профессиональ­ный уровень. Номинация «Народная песня» показа­ла, что понимание основ русскою песнопе­ния, поиск интересных произведений это­го жанра в учебных заведениях не в боль­шом почете. Выступления участников не удивили публику ни разнообразием репер­туара, ни качеством исполнения. Тем не менее можно отметить выступление участ­ников из Академии ГА с песней «При луж­ке» и ребят из МГТУ и РАТК ГА, которые и составили тройку призеров.

На высоком уровне прошла номинация «Эстрадная песня», в ходе которой участ­ники показали разнообразный репертуар, хорошие вокальные данные, умение про­никнуть в суть песни, характер произведе­ния, были неплохие фонограммы и хорео­графические решения. Отличные вокаль­ные данные и исполнительские навыки стали слагаемыми успеха команды ОЛТК ГА - победителя в данной номинации. Призерами стали также представители КАТК ГА и ТАТК ГА. Отдельно хотелось бы отметить выступление ВИА Сасовского ЛУГА, покорившего зрителей «живым» звучанием музыкальных инструментов.

В номинации «Авторская песня» про­звучали произведения, написанные как из­вестными авторами, так и самими испол­нителями. Естественно, что первые, явля­ясь более осмысленными и качественны­ми, произвели более высокое художествен­ное впечатление на зрителей. Что касается вторых, исключение составило, пожалуй, выступление представителя КАТК ГА, ис­полнившего песню собственного сочине­ния, посвященную памяти выпускника колледжа, Героя России Коршунова Сер­гея Ивановича. Это выступление получило высокую оценку жюри. А победителем дан­ной номинации стал квартет ТАТК ГА, чуть-чуть уступили им команды КАТК ГА и ЕАТКГА.

Номинация «Оригинальный жанр» представлялась в виде интермедий, музы­кальных и танцевальных пародий. И хотя это было не всегда оригинально, но жюри и зрители встречали их тепло и весело. А по­бедила в этой номинации команда УВАУ ГА, совсем рядом были команды КАТК ГА и ОЛТК ГА. По результатам прошедших выступле­ний общую победу одержал творческий коллектив Кирсановского АТК. Его успеху способствовала умелая организация колле­ктива, добротно сделанный репертуар, ровное выступление во всех номинациях.

Прекрасно показала себя команда Ом­ского ЛТК ГА. Выступления отличались хорошими исполнительскими данными участников, красивыми костюмами, высо­кой культурой сценического поведения. Этот коллектив достойно занял общее вто­рое место. А третьими стали представители Троиц­кого АТК ГА, ровно выступившие во всех номинациях. Закончился фестиваль концертом и награждением победителей. Кроме при­зеров, подарки и призы были вручены: «За сценическое обаяние и артистизм» - ВИА СЛУ ГА; «За оригинальность исполнения песни» - РАТК ГА; «Приз зрительских симпатий» - МГТУ (М.Гончарова); «За оригинальность исполнения танца» - КАТК ГА; «За волю к победе» - ВАТК ГА.

В течение 4-х дней с 27 по 30 сентя­бря 2005 г. на базе Рыльского АТК ГА со­стоялась II Отраслевая Олимпиада сту­дентов и курсантов учебных заведений гражданской авиации Федерального агентства воздушного транспорта про­ведение которой совпало с празднова­нием 45-летия Рыльского авиационно-технического колледжа ГА. Согласно Положению команды-участники Олимпиады четырех средних учебных заведений ГА: Кирсановского, Егорь­евского, Рыльского колледжей и Сасовского летного училища ГА состяза­лись в различных видах Олимпиды. Конкурс по начальной военной подго­товке проходил в 3 номинациях: спор­тивное ориентирование на местности, работа с общевойсковым комплектом, сборка-разборка автомата АК-74.

Гуманитарно-технический блок включал вопросы по истории развития авиации в годы Великой Отечествен­ной войны, практическую работу на персональном компьютере, теоретиче­ские вопросы по специальности «тех­ническое обслуживание электрифици­рованных и пилотажно-навигацион-ных комплексов», практическое зада­ние - Лабораторная работа на пилотажно-навигационном тренажере ТУ-204.

Победителем Олимпиады стала ко­манда Рыльского авиационного техни­ческого - колледжа гражданской авиа­ции. I-место среди летных училищ ГА заняло Сасовское ЛУ ГА, 2-е и 3-е мес­та распределили между собой Кирса­новский и Егорьевский АТК ГА. В но­минации «Начальная военная подго­товка» лучшим признан курсант Кир­сановского АТК ГА Реутов А., в номи­нации «Работа на персональном ком­пьютере» - курсант Рыльского АТК ГА Мельников С. Курсанты Рыльского АТК ГА Кучерук В. и Пронякин А. ока­зались лучшими в номинации «Теоре­тические вопросы по специальности». Беликов С. и Овчинников Р. - курсанты Кирсановского АТК ГА признаны луч­шими в номинации «Практическое за­дание на тренажере по комплексу пилотажно-навигационного оборудова­ния самолета ТУ-204».

30 сентября 2005 г. на Торжествен­ном построении в честь 45-летия Рыльского авиационного технического кол­леджа состоялось закрытие Олимпиады и чествование ее победителей. Интересно было побывать в эти дни в студенческом кафе «Экипаж» и клубе колледжа, где в преддверии предыду­щих конкурсных баталий шли репети­ции участников концертных программ команд - участников. Под руководством заведующего клубом **Литвинов СВ.** и его заместите­ля **Хороших И.А**. в отремонтирован­ном, уютном, принарядившемся к празднику клубе, была развернута вы­ставка работ Рыльских художников, из­вестных за пределами Рыльска: Галанжиной А., Воробьевой Н., Хомякова А., а также выставка творческих работ кур­сантов членов кружка изобразительно­го искусства: Марковкина В., Берловой Н., Степанец А., Разгонясва И. и др.

Параллельно с подготовкой прове­дения Олимпиады шли мероприятия, посвященные 45-летию учебного заве­дения. В группах на классном часе шла оживленная беседа между курсантами и бывшими выпускниками колледжа, ко­торые вспоминали о прекрасных днях, проведенных здесь в годы учебы. Они с гордостью и любовью рассказывали о преподавателях, о своей профессии авиатора, о преданности выбранному делу, о целеустремленности.

Сердечно поздравили с юбилеем **Маврин В.М**. - председатель Межрегио­нального профсоюза авиаработников Смольников Е.В. - директор СасовскогоЛУ ГА. Каждое выступление вызыва­ло бурю оваций. Так курсанты, затаив дыхание, слушали **Яклюшина А.Г**., ко­торый возглавлял авиаучилище в тече­ние 12 лет. Это великолепный оратор, большой поклонник здорового образа жизни, благодаря спорту он был всегда и остался по сей день в форме, подтяну­тым, умеющим убеждать людей, все­лять в них уверенность.

Преподаватель физического воспита­ния Рыльского АТК ГА **Фисенко А.И.** сообщил, что 28 сентября в районе на базе отды­ха авиаколледжа по программе Олим­пиады проводился конкурс по началь­ной военной подготовке, который включал испытания: разборка и сборка автомата, одевание на время общевойскового защитного комплекта, ориентирование на местно­сти. Особенно интересным получился конкурс ориентирование на местности. Цель испытания заключалась в том, чтобы за наименьшее время пройти ди­станцию, указанную на топографиче­ской карте, отыскав на местности ука­занные контрольные пункты.

Быстрее всех сориентировались на местности курсанты Рыльского авиационного колледжа А.Кишенко и А. Зубрицкий, вторыми дистанцию закончил курсант Кирсановского колледжа А. Ре­утов. Александр проявил се­бя как универсальный спортсмен, так как показал прекрасные результаты в первых двух этапах соревнований. Третьими на финише были курсанты Егорьевска, а курсанты Сасовского училища - четвертыми.

Под руководством **Милохиной В.Е.** - 29 сентября был проведен конкурс по вопросам истории и развитии авиа­ции в годы Великой Отечественной войны. Сценарий и условия конкурса были раз­работаны преподавателями Рыльского АТК ГА под руководством **Сюриной Р.И**.. Большое участие в изготовлении материала приняли преподаватель **Шелковнева И.А.** и биб­лиотекари **Дурманова Т.В. и Сухорукова Н.А**.

В состав жюри входили: **Униченко Г.Ф.** - генеральный директор Азово - Черноморского агентства воздуш­ных сообщений, выпуск РАТК ГА (он же председатель конкурса), Благочинный Рыльского религиозного округа протоиерей Вла­димир, ветераны - участники войны, сот­рудники Рыльского краеведческого му­зея, преподаватели истории средних учебных заведений города Рыльска. Активную поддержку при представлении девиза своей команде оказали болельщики Егорьевского АТК ГА, проскандировав его вместе с командой прямо из зала. Они и стали победителями этого конкурса. Жюри оценило эту поддержку. Ведущие в течение всего конкурса, вели всех при­сутствующих, четко информируя о со­бытиях и фактах Великой Отечественной войны, об истории авиации, плавно переходя к очередно­му конкурсу.

«О чем поведала старая фотогра­фия». В этом конкурсе командам была предложена фотография, на которой изображен самолет вывозивший ранен­ных из леса. Свое видение конкурсанты могли представить в любом жанре: песня, стих, поэма, мини - сочинение, эссе. На выполнение задания - 10 минут, и участники уходят в творческую мас­терскую.

В это время ведущие обращались к сидящим в зале, предлагая быстро ре­шить кроссворд, в 14-ти вопросах кото­рого ответами являются правильно уга­данные детали самолета (части). Зал очень активно подключился к работе, за правильный ответ каждый получил сувенир.

Жюри объявило результаты конкур­са, лучшим было признано мини - сочинение представленное командой Рыльского АТК ГА. Жюри так же зорко следило за выполнени­ем заданий и определило места**:** 1-ое место: РАТК ГА, 2-ое место: Сасовское ЛУ ГА 3-е место: Егорьевское АТК ГА 4-ое место: Кирсановское АТК ГАВ перерывах зву­чали песни.

- На Олимпиаде представлялось пять конкурсов. Программа была очень раз­нообразна: Задания на смекалку и на эрудицию, на быстроту и на красноре­чие, на проявление творческого таланта. Не остались без внимания и зрите­ли, каждый болельщик мог заработать дополнительные баллы для своей ко­манды. Обстановка в зале была друже­ственной и непринужденной. В пере­рывах между конкурсами выступали курсанты Рыльского АТК ГА с номера­ми художественной самодеятельности.

Командам предложили принять участие в конкурсе «Это нужно не мер­твым, это нужно живым». Творческая работа могла быть выполнена в любой форме: в виде памятника самолету, лет­чику и т.д. Участники олимпиады показали все свои знания в области гражданской авиации, в дружеской обстановке пло­дотворно провели время, а компетент­ное жюри по достоинству оценило каж­дую из команд.

Наступило 30 сентября - главный праздничный день, когда на плацу Рыльского АТК ГА проходил парад по­священный 45-летию колледжа, на ко­тором присутствовали все прибывшие гости из самых разных уголков России. С трибуны звучали теплые слова и по­желания, а также были подведены ито­ги Олимпиады. Егорьевский авиацион­ный технической колледж ГА получил I место в конкурсе художественной са­модеятельности, чему ребята очень об­радовались.

Фестиваль подтвердил высо­кую заинтересованность в нем авиационного студенчества, его важное значение для патриотиче­ского, нравственного и эстетиче­ского воспитания будущих кадров гражданской авиации. Рыльские, Егорьевские, Кирсановские авиаторы в последние десятилетия стали инициаторами технических, культурно-массовых, спортивных мероприятий, проводимых в Рыльске, Санкт-Петербурге, Егорьевске, Кирсанове, Троицке, Ульяновске.

**2.4 Воспитание патриотизма учащейся молодежи гражданской авиации на историческом наследии России.**

Под руководством личного состава управления учебных заведений (УУЗ) главного управления гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ), а с 1964г. Министерства гражданской авиации (МГА) СССР была разработана комплексная программа воспитания будущих авиаработников.

Учитывая специфику работы Аэрофлота и необходимость дальнейшего усиления политико-воспитательной работы среди личного состава с 1972 года было организовано Управление политико-воспитательной работы (УПВР МГА) и соответствующие отделы в территориальных управлениях ГА были введены должности заместителей начальников учебных заведений по ПВР, важнейшей задачей были определены воспитание авиаработников в духе советского патриотизма, интернационализма и преданности Родине.[[819]](#footnote-819)

В Уставе о дисциплине работников гражданской авиации утвержденных Советом Министров СССР 4 мая 1975 года было подчеркнуто, что возросшие объемы воздушных перевозок при обеспечении безопасности полетов требовали, наряду с другими обязанностями авиаработников, быть честными, правдивыми, соблюдать правила общежития, удерживать себя и других от нарушений дисциплины и общественного порядка.[[820]](#footnote-820)

Героические подвиги более 25 тысяч авиаторов ГВФ в годы великой Отечественной войны были награждены орденами, а десятки были удостоены звания героя Советского Союза[[821]](#footnote-821). Многие из них возглавили воспитательную работу в УУЗе и учебных заведениях ГВФ.

После развала СССР многие социально-политические ценности в Российском обществе изменились. При реализации государственной программы России по патриотическому воспитанию будущих авиационных специалистов на первое место вышли участия в:

- сохранении памятников истории и архитектуры на территориях учебных заведений;

- совершенствовании музейной работы и накоплении вещественных и документальных фондов с использованием электронных носителей;

- поиска новых видов самодеятельного и технического творчества;

- развитии традиционных и новых видов физкультуры и спорта.

Первое направление мы будем представлять по временной и исторической значимости архитектурной среды в которой обучаются курсанты и студенты.

Согласно научным исследованиям Рыльск входит в число 33 малых исторических городов, возникших в домонгольский период. В конце VII века славяне, тес­нимые с востока ордами кочевников, стали возрождать брошенные неведомыми племенами городища. На самом высоком месте построили крепость, углубили рвы, подсыпали валы, поставили дубовые стены. Сели в крепком Рыльском городке сотни смелых служилых людей, кто по княжьей воле из других русских земель, кто сам пришел с женами и детьми, убегая от боярского гнета или от набегов печенегов, хазар, затем половцев. Тя­жела и опасна была жизнь на далеком пограничье.

Веками рыляне занимались одним и тем же делом: землю пахали, рыбу ло­вили, скот да пчел разводили, охотой промышляли в дубравах да приречных болотищах, торговали, любили, рожали детей в благодатные времена и в лихие годины. Всякого врага из степи одними из первых встречали грудью и оружием верные и смелые рыльские кмети[[822]](#footnote-822).

Первая сохранившаяся лето­писная запись о Рыльске относится к 1152 г., она описана во многих научных трудах по исследованию Ипатьевской и других древних летописей. События 1152 г. связаны с появлением Юрия Долгорукого из северо-восточной окраины Суздаля, расположенного на границе Черниговского и Киевского княжеств. В летописи сказано: «А Гюрги иде на Новъгород на Северскии и оттуда же иде к Рыльску и яко хоте поите из Рыльска Суждалю»[[823]](#footnote-823).

Рыльские дружины участвовали в 1224 г. в битве с татаро-монголами на Калке. Защищая свою землю от татар, погибли его внуки и правнуки. Через 100 лет по­сле Игорева похода в 1285 году погиб последний представитель Рыльской ди­настии князь Олег. В летописях, под 1283-1285 годами, сохранился рас­сказ о судьбе здешнего края. Хивинец Ахмат, бывший ханским баскаком, завел близ Рыльска две слободы и населил их разным сбродом, кото­рый под покровительством баскака производил страшные опустошения. Вскоре после этого все Посемье сделалось достоянием литовцев, и в лето­писях Рыльские дружины уже показываются действующими в войсках знаме­нитого Витовта. Небольшая «Повесть о побоище Витовта с Темир-Кутлуем» встречается в летописях многократно, среди «имен избитых князей Литовских» есть упоми­нание Федора Патрикеевича, князя Рыльского[[824]](#footnote-824).

Самым известным Рыльским князем и воином, безусловно, был Шемяка Василий Иванович, сведения о котором содержатся в более чем 60 сообщениях за период с 1493 по 1529 год - год его смерти. Шемяка княжил на рыльской земле свыше 40 лет и был в 19 колене Рюриковичем, как и великий князь Московской Руси Василий III. Оба они были праправнуками Дмитрия Донского. «Шемяка был сильный и смелый воин, талантливый полководец и, зело храбрый, искус­ный в богатырских вещах и погубе бусурманов» - как о нем отзывался политический и военный деятель А.М.Курбский. «Князь В. И. Шемяка отличался доблестью воинской, был ужасом Крыма, ненавистником Литвы, верным стра­жем нежной России». (Карамзин Н. М.)

Рыльская дружина со своим князем более 20 лет отбивала нападе­ния литовцев и крымских татар. Рыльск стал известной пограничной крепо­стью. Государственное значение для России имеет его решающая роль при воз­вращении в Россию северских земель, участие: в осаде Мстиславля в 1502 году, в подписании договора с королем Житмонтом в 1508 г., в походе на Смоленск в 1514 г., в его походе на татар и битве при реке Сула в 1518г.[[825]](#footnote-825). Многие рыляне участвовали в Полтавской битве, так как пути передвижения русских и шведских войск проходили недалеко от города. Возвращаясь после Полтавской битвы, здесь останавливался Петр I [[826]](#footnote-826). Именно с этого периода в городе в основном сохранилась каменная застройка включающая 8 памятников федерального и более 200 регионального значения, из них 1 федеральный и 5 региональных находятся на территории Рыльского авиаколледжа.

Самым намоленным местом размещения учебных заведений гражданской авиации также является Рыльский АТК-филиал МГТУ ГА. Так в пользование Рыльским курсантам, под названием «склад» был передан Успенский кафедральный собор – построенный в 1811 году. До настоящего времени здание храма находится на балансе авиаколледжа, но с 1999 года здесь возобновлена деятельность прихода с участием авиаработников, работают духовно-культурный центр, воскресная церковно-приходская школа, где регулярно проходят лекции и занятия по православной культуре [[827]](#footnote-827).

В 1797 году, когда именитому Рыльскому купцу Фон-Филимонову за развитие торговли косами Курский генерал-майор Бурнашов выделил земельный участок на углу улиц Архангельской и Верхнесеймской рядом с его торговыми лавками. Фон-Филимонов построил прекрасный трехпрестольный храм и словесным завещанием поручил родственникам и церковнослужителям охранять усадебную землю от посягательств чиновников и застройщиков.[[828]](#footnote-828)

По архитектуре это был одноглавый, крестово-купольный, с хорами и многоярусной колокольней храм, сохранившийся до настоящего времени. 12 декабря 1811 г. были освящены все престолы собора: главный - Успения Пресвятой Богородицы, северный - Святителя Василия Великого и южный - Иоанна Предтечи. Указом Синода от 30. 06. 1840 г. Успенская церковь в Рыльске была переведена в соборную.

С 1877 по 1917 г. в притче состояло семь священнослужителей и один сверхштатный дьячок. Успенский приход насчитывал 1802 прихожанина из 11 деревень и 2 хуторов, имел в собственности около 400 десятин полевых и сено-косных угодий, при нем числилось пять церковно-приходских школ. Службы шли до 1936 г., когда в связи с малочисленностью и последующем закрытием прихода Успенский собор был передан войсковой части. В 1960 г. Постановлением Совета Министров РСФСР № 1327 от 30 августа Успенский кафедральный собор был передан под государственную охрану, ему присвоен статус памятника архитектуры республиканского значения. Затем здание собора было передано на баланс РАУСС ГВФ [[829]](#footnote-829).

В 1985 г. Министерство культуры РСФСР организовало реставрационные работы, на соборе были установлены леса, был выполнен ремонт главок и крестов. В 1999 г. возобновлена деятельность прихода, начаты ремонтные работы в храме. В 2002 г. был освящен северный придел в честь Василия Великого, начато проведение регулярных служб. За первое десятилетие прихожане храма при поддержке Министерства культуры, архиепископа Курского и Рыльского Германа, организаций и граждан выполнили ремонт главок храма и колокольни, частично выполнили штукатурные работы и ремонт пола. Восстановили башенные часы с курантами, подобными Кремлевским.

С 2006 г. Духовно-культурный центр Рыльского авиаколледжа активно участвует в духовном воспитании авиаработников и курсантов. Конкретными делами подтверждается их уважительное отношение к православной святыне - Успенскому кафедральному собору, расположенному по соседству с колледжем. Семь авиаработников входили в состав приходского совета: **Хороших В. А., Ващенко Н. Н., Федина О. А., Асеева Л. И., Лаптева В. И., Бакуменко Л. И. и Башкатова А. П..** Этот актив в основном организовал защиту части территории и зданий в арбитражном споре с приходским советом.

В последующем авиаколледж постоянно оказывал собору помощь — материальную и хозяйственную. Ведь прежде чем приступать к восстановлению храма, нужно было расчистить его территорию. На ней было очень много старого кирпича. Только строительного мусора (не считаю бытового) вывозилось по 40–60 машин за лето. В распоряжение отца Александра постоянно предоставлялась техника, пожертвовано цемента и песка. В уборке территории собора неоднократно помогали курсанты колледжа. Трудились они с большим желанием, для них устраиваются экскурсии на колокольню. Поподья Ксения - педагог дополнительного образования, в соответствии с программой духовно-нравственного воспитания в течении 7 лет вела в колледже основы православной культуры. Авиаторам довелось решать множество вопросов по организации проведения юбилейных торжеств, посвященных 200-летию собора. Был создан также Попечительский совет, возглавил его архиепископ Курский и Рыльский Герман.

В Попечительском совете автор занимал ответственную должность научного секретаря. Он ведет большую работу по реконструкции истории собора, собирает накопленные за два века документальные материалы, уточняет даты, составляет хронологию событий, выпуску буклетов. Было проведено немало благотворительных концертов по сбору денежных средств на возрождение храма. Только 03. 07. 2011 г. во время концерта на территории собора было собрано более 23 тыс. руб. Выездные концерты состоялись по всему городу и району. Не остались в стороне от благого дела и курсанты колледжа — они собрали 5400 руб. [[830]](#footnote-830)

Следует обратить внимание, что будущие вертолетчики курсанты Выборгского авиационного технического колледжа имени Жаворонкова С.Ф. - маршала авиации проходят обучение в исторической среде единственного в России западного средневекового города. По исторической хронологии с 1293 по 1710 в составе Швеции, с 1917 по 1940 в составе Финляндии. В настоящее время здесь проживает более 78 тысяч человек, сохранилось много памятников архитектуры европейских народов и России. Причем в составе инфраструктуры учебного заведения – 14 зданий и сооружений – элементов комплекса памятника федерального значения « Крепость Корон-Санкт-Анна» постройки от 1730 до 1910 года, в том числе: Погреб и погреб пороховой (1710-е) 3-й бастион и Куртина северо-восточная (1 пол. 18 века); Кухня-пекарня и четыре артиллерийских цейхгауза (1776-1803); Склад артиллерийский (фундамент-2 пол. 19 века); Здание военного ведомства, конюшня, склад, станция телефонная центральная (1910-е).

Все объекты культурно-исторического наследия входят в обособленный комплекс инженерного делового двора и гармонично сочетаются с современной авиационной инфраструктурой. Коллектив учебного заведения, по проекту разработанному по инициативе директора **ДенефнерВ.З**., активно включают отечественное культурно – историческое наследие в учебно-воспитательный и лабораторно-производственный процесс. Нахождение курсантов на занятиях в среде исторических артефактов, напоминающих о патриотизме русских воинов защитников отечества на протяжении трех столетий, требуют подробного описания истории создание и сохранения крепости Корон – Санкт – Анна. [[831]](#footnote-831) После Северной войны 1700—1721 гг. по мирному договору между Россией и Швецией (1721 г.) г. Выборг вошел в состав российско­го государства, став пограничной крепостью, «крепкой по­душкой», по выражению Петра I, для новой столицы, Пе­тербурга. Статус российской крепости Выборг сохранял в течение двух столетий — до апреля 1918 г.

С превращением Выборга в русскую пограничную кре­пость организация ее обороны с севера, со стороны близ­кой шведской границы, становится первоочередной задачей. В январе 1724 г. указом Петра I Военной коллегии было поручено разработать проекты усиления опасных для ата­ки мест дополнительными укреплениями.

В 1730-х гг. новое укрепление получило, по имени цар­ствовавшей императрицы, название «Корона-Санкт-Анна». Территория, занимаемая укреплением, почти равнялась территории собственно города, а площадь крепостного двора превышала территорию, занятую постройками Военного ведомства внутри города. В 1788 г., по случаю начавшейся шведско-русской войны, Корон-санкт-Аннская крепость была приведена в оборонительное состояние. Ее артиллерийское вооружение составили 100 пушек (в Главной крепости-113пушек), 15 мортир и шесть гаубиц.

В 1860-х гг. Выборг оказался в числе немногих примор­ских крепостей, подлежавших модернизации в связи с международным кризисом, вызванным подавле­нием польского восстания 1863 г., и угрозой войны с Анг­лией и Францией. Введение нарезных орудий больших ка­либров повлекло увеличение обвода крепости, появление паровых броненосных судов потребовало усиления примор­ского фронта крепости. В 1863—1874 гг. с восточной сто­роны Выборга возводится новая сухопутная позиция из пяти редутов с тремя промежуточными батареями. С запад­ной стороны, в 2,5 верстах от города, на берегу пролива возводится вторая сухопутная позиция. В 12 верстах от города на островах Тронзудского ар­хипелага устраивается морская позиция для обороны трех проливов, ведущих к Выборгу.

Старая крепостная ограда Главной Выборгской крепос­ти была в 1860-х гг. срыта, за исключением южных валов, а освободившаяся территория передана городу. Крепость Корон – Санкт - Анна осталась в ведении военных властей и сохранила значение в новой системе обороны Выборга в качестве внутреннего укрепления в тылу западной сухопутной позиции. В 1901 г. выборгским комендантом Н. Кайгородовым была выдвинута идея постройки к 200-летию взятия Вы­борга (1910 г.) крепостного православного собора на 1000 че­ловек на территории крепости Корон – Санкт - Анна па ме­сте ставки Петра Великого, «где доныне сохраняется бук­ва П с крестом, высеченная, по преданию, в скале самим царем». Этим местом был старый редут Петра Великого на вершине скалы. Выбитые рядом в скале вензель и крест были к тому времени обнесены металлической решеткой

В 1910 г. Петровский редут был снесен, и на его месте был установлен памятник Петру Великому. Фигура царя была выполнена в рост из бронзы скульптором Бернштамол Л. А и помещена на монолитном гранитном постаменте. Тогда же был установлен памятник русским воинам, погибшим при осаде Выборга в 1710 г., в форме обелиска из серого гранита. Оба памятника были открыты в июне 1910 г. в ходе торжеств по случаю 200-летия взятия Выборга. Тогда же был заложен первый камень па новом месте строительства кре­постного собора — на вершине скалы, перед казармой Выборгской крепостной артиллерии.

С начала 1918 г. Выборг фактически находился в соста­ве нового независимого государства — Финляндской рес­публики. Согласно условиям Брестского мира между Со­ветской Россией и Германией (3 марта 1918 г.) русские вой­ска эвакуировались из Финляндии. По договору между РСФСР и Финляндской социалистической рабочей рес­публикой от 1 марта 1918 г. все российское недвижимое имущество подлежало передаче революционному прави­тельству Финляндии — Совету народных уполномоченных. Фактическая передача крепости не состоялась, так как 26 апреля Выборг был взят белофинскими войсками.

В июле 1918 г. был демонтирован памятник Петру Великому. Памятник русским воинам постигла та же участь. В декабре 1927 г., в десятилетнюю годовщину незави­симости Финляндии, на месте памятника Петру был открыт новый монумент. На новом постаменте возвышался гранит­ный лев, поддерживавший лапой щит с гербом Финляндии. Площадка и подходы к памятнику получили новое архитектурное оформление. В 1954 г. был восстановлен памятник Петру Великому. Скульптура императора после реставрации заняла свое место на новом кирпичном постаменте, облицованном гранитными плитами. В 1994 г. был воссоздан также памятник русским воинам.

Крепость Корон – Санкт - Анна — выдающийся образец российского военно-инженерного искусства эпохи гладко­ствольной артиллерии в формах фортификации бастион­ного типа с хорошей степенью сохранности оборонитель­ных сооружений, объемно-планировочной структуры и застройки крепостного двора, отличающейся широким мно­гообразием типологических и стилистических образцов русской военной архитектуры. По современной шкале ис­торико-культурных ценностей Российской Федерации па­мятник отнесен к высшей категории — к объектам куль­турного наследия федерального значения.

Статус памятника, его место в градостро­ительной структуре города позволяют надеяться, что на новом этапе его истории возможно его развитие как едино­го комплекса, соответствующее цивилизованным культур­ным потребностям общества.[[832]](#footnote-832)

**Санкт-Петербургское** **авиационное транспортное училище** размещено на территории усадьбы графа Апраксина А. С. – Генерал-лейтенанта свиты Его Императорского Величества построенном в 1887 году в Литейной части третьего участка под номером 50, примечательно, что Антон Степанович был сподвижником Императора Петра 1 в северной войне с Швецией и увлекался воздухоплаванием.[[833]](#footnote-833) В 2004 г. училищу было присвоено имя главного маршала авиации **Новикова А.А**., автор статьи присутствовал на торжественном мероприятии посвященном этому знаменательному событию и открытию мемориальной доски выдающемуся полководцу Великой отечественной войны, которому в течении 1945 года дважды было присвоено звание Героя СССР.

С 1956 по 1966 год Александр Александрович работал начальником Высшего авиационного училища ГВФ и в течение длительного периода в дворовом корпусе ВАУ.[[834]](#footnote-834) Курсанты обучаясь в течении трех лет в городе герое Санкт-Петербурге, рядом с сотнями памятников Русской славы и знаменательными местами связанными с историей воздухоплавания и авиации имеют возможность приобщаться к утонченной культуре, духовности и нравственности;

Здание под № 50 строилось в плотную к дому 4, использовалось до революции как доходный дом. Переходил к владельцам от Мейзе, к потомственному почетному гражданину Самарину Н. А., затем к барону Вольфу, был построен в 1833 г как доходный дом, был занят жильцами и торговыми заведениями. В лицевом подвале и 1 этаже дом-приют. Переходило к новым владельцам по закладной. В 1910 г при описи недвижимого имущества Спб городского кредитного общества было установлена этажность прямоугольного здания состоящего из четырех флигепей: лицевой -5, Левый дворовой 4, правый дворовой -5, поперечный дворовой -5. Кроме здания было 2 каретных сарая и автомобильный гараж.

Согласно акту по результатам государственной историко культурной экспертизы выявленного объекта культурного наследия « Здание **Института инженеров Гражданского воздушного флота**» расположенного по адресу:, ул. Пилотов, дом 18, корпус 4, литер А.находится в южной части Санкт-Петербурга у Пулковских высот на территории авиагородка. Экспертиза была выполнена в период с октября 2013 г. по 27 февраля 2014 г. Заказчик: ОАО « Авиакомпания России».

Из докладной записки инженера Фейна С. Е. директору ЛИИ ГВФ от 12. 08. 1930 г. следует, что площадь участка для постройки Авиакомбината составляет примерно 930 га. Подчеркивалось приемущество аэродрома типа Х с длиною полос – 1500м., одним из которых является возможность развертывания работы комбината в двух направлениях: - учебной с отдельным летным полем; - специального назначения (испытательно исследовательскую н другом. Было намечено 4 участка под застройку. На основании этих разработок в феврале 1931 г. недалеко от деревни Каменка было начато строительсьтво здания ЛИИ ГВФ, которое должно было стать основой планировочной структуры Авиагородка. Здание было построено в 1931-1933 гг. по проекту архитекторов Майзеля Г. В., Цейтца Е. В.. Карамышева Б. Я.

Здание проектировалось в период архитектурного конструктивизма: функциональная целесообразность, геометрическая особенность объемов, длинные полосы остекления. Оно должно было состоять из нескольких из нескольких разновысотных (3 – 6 этажей) корпусов с двумя выступающими полуцилиндрическими объемами. (При виде сверху строение напоминало левую часть огромного аэроплана отсеченного условной вертикальной плоскостью вдоль фюзеляжа - Авт.). Но северная часть корпусов полностью завершить не удалось. В музее **Санкт – Петербургского ГТУ ГА** имеются фотографии 1935 г. возведенного здания ЛИИ ГВФ. К главному (лицевому) корпусу примыкали перпендикулярно с восточной стороны территории 4 дворовых корпуса. Однообразие фасада наиболее протяженного дворового корпуса со стороны аэродрома прерывается выступающим полуцилиндром.

Во время Великой Отечественной войны высотная часть здание ЛИИ ГВФ было частично разрушено, и в 50-х годах было разобрано вместе с прилегающим к нему двухэтажным зданием до главного полуцилиндрического подъезда в месте соединения лицевого фасада и самого протяженного, расположенного параллельно ул. Пилотов. В восстанавливаемом и реконструируемом с декабря 1955 г. здании предполагалось разместить школу фабрично-заводского обучения на 150 чел., школу десятилетку на 400 чел., жилые квартиры, общежитие, гарнизонный клуб на 400 чел. со сценой, кинобудкой и вспомогательными помещениями, спортзал, караульные и служебно-конторские помещения. На основании этого задания подлежало восстановлению в существующих габаритах с устранением различных излишеств, для приведения в соответствие сталинскому ампиру. Сведения о здании: бетонные фундаменты, железобетонные стены толщиной 40 см., каркас с пеношлакобетонным наполнением, железобетонное чердачное перекрытие. Междуэтажные деревянные перекрытия, полы, крыша, перегородки и столярные изделия не сохранились.

Восстановительные работы продолжались 10 лет с поэтапной сдачей корпусов. В ходе работ к зданию с южной стороны были осуществлены три пристройки, изменена конфигурация и увеличены габариты выступающего объема лицевого корпуса (для дома культуры – Авт.), частично увеличены габариты дворового корпуса – выполнена пристройка к западной части с северной стороны. Был разобран выступающий объем среднего дворового корпуса.

Приказом КГИОП № 15 от 20. 02 2001 г. объект под названием «Здание института инженеров гражданского воздушного флота» был отнесен к выявленным объектам культурного наследия. В 2010 г. часть фасадов здания собственником ОАО «Авиакомпания Россия» были оборудованы навесным вентилируемым фасадом, конструкция которого полностью изменила его послевоенное оформление. Стены западной части лицевого корпуса облицованы керамическим гранитом и металлопластиковыми панелями. На момент экспертизы здание ЛИИ ГВФ по прямому назначению не использовалось и принадлежало нескольким собственникам. Значительная часть в северном дворовом корпусе и северной части лицевого корпуса представляет собой 105 квартирный дом площадью 17341 кв. м. Кроме квартир в доме имеются: Учебно-научное – 2030, 7 кв. м.; учрежденческие помещения – 8432, 6 кв. м.; культурно-просветительное помещение, производственные и прочие.

В настоящее время Здание ЛИИ ГВФ является памятником культурного наследия регионального значения и включен в Единый государственный реестр объектов культурного значения (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации. Экспертиза была проведена Богдановой Е. И. – начальником научно-экспертного отдела ООО «Восстановление», кандидатом искусствоведения.[[835]](#footnote-835)

Одним из ответов на эти проблемные вопросы могла бы дать деятельность коллективов образовательных учреждений ГА по сотрудничеству с общинами православных храмов с их зданиями и территориями включенными в пространство федеральных учреждений.

Когда **Троицкий АТК** в 1947 году разместился на базе бывшей военной школы авиамехаников бомбардировочной авиации. оказалось, что большая часть территории и зданий, до 1917 года принадлежала Троицкому Свято Казанскому женскому монастырю. Троицк в Челябинской области был основан 19 июня 1743 г., как крепость пограничной линии на главном караванном пути из Азии в Европу. В мае 1774 г. крепость на один день стала центром Пугачевского восстания.

С 1784 г. по указу Екатерины Великой становится городом. Город с 1866 г. и по настоящее время является жемчужиной архитектуры на Южном Урале. Население около 75 тыс. чел. Пограничный пункт на государственной границе с Республикой Казахстан. Сохранились памятники архитектуры XVIII—XIX вв., в том числе гостиные ряды, [пассаж](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B0%D1%81%D1%81%D0%B0%D0%B6_%D0%AF%D1%83%D1%88%D0%B5%D0%B2%D1%8B%D1%85_(%D0%A2%D1%80%D0%BE%D0%B8%D1%86%D0%BA)), гостиница Башкировых, церкви и мечети, торговые дома, [купеческие](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%83%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE) особняки. Здесь можно увидеть различные жанры русского [зодчества](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%97%D0%BE%D0%B4%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE). Воздушного транспорта, на постсоветском пространстве. В 1851 г. городские власти выделили общине 2.7 тыс. кв. м. земельного надела около православного кладбища поблизости от часовни. С 1865 г община стала именоваться Казанский нештатный монастырь.

К концу XIX века он становится одним из почетных и богатых монастырей Оренбургской епархии. К концу XX века из монастырских храмов сохранились церковь Преображение Господня и часовня «Троеручица», Казанская церковь была разобрана в конце 40-х годов Ограничимся описанием архитектурных ценностей сохранившегося культурно-исторического наследия. Церковь Преображение Господне возводили с 1863 по 1867 гг. на пожертвование Троичан, особенно купеческого сословия. Преображенская церковь самая высокая в городе и представляет собой образец крестово-купольного храма. Часовня во имя иконы Божией Матери «Троеручица» была освещена 01. 10. 1911 г..

К небольшому молитвенному зданию с магазином для продажи культовых предметов, с юга и востока к часовне примыкали здания мастерских, где стегали одеяла наемные работницы и белицы. Кавалерийскую бригаду, которую разместили после гражданской войны на территории монастыря не устраивало такое соседство и 27. 06. 1927 г. был подписан Акт о ликвидации и последующем переоборудовании храмов под культурно – просветительные учреждения. Для придания народности в борьбе с верующими власти использовали практику проведения собраний трудовых коллективов, учебных заведений. Общественных организаций, требующих закрытие храмов и запрета религиозной жизни.

Приведем выдержки из постановления собрания курсантов полковой школы 47-го кавалерийского полка от 07. 07. 1926 г.:

« 1. Присутствие двух церквей усиливших службу и мешающих своим постоянным звоном нашей службы не допустим;

2. Производство похоронного обряда в церквях в течении двух часов над привезенными покойниками, - крайне не допустим, т.к. покойник – распространитель заразы, а рассадник всяких болезней необходимо изгонять железной метлой;

3. На почти ежедневные службы ходит всякая публика, среди них могут быть и шпионы. Попы, являясь шпионами-агентами наших классовых врагов – постоянно снуют в военном городке. Живущие в монастыре монашки могут быть тоже шпионами;

4. Расстрел чехославаками наших братьев красноармейцев, укрывшихся в одном из скитов монастыря и выданных монашками. Выражаем негодование и настоятельно требуем от командования полка ходатайства о закрытии этих «памятников» тяжелого ига угнетения, а тем самым дать нам возможность учиться и крепить мощь СССР. Долой церкви! Да здравствует культурная работа!».[[836]](#footnote-836)

Но не надо винить курсантов, после 1991 г. подобные слова уже звучали с другой стороны, в том числе в гг. Егорьевске и Рыльске, где также соседствуют авиаколледжи и прихожане церквей. А между тем при согласии всех заинтересованных сторон 28. 03. 1991 г. церковь Преображения Господня вместе с одной из хозяйственных построек была передана православной общине Дмитриевского прихода. Четыре постройки продолжали находиться на балансе учебного заведения[[837]](#footnote-837).

В начале XVII века местность, занимаемая теперь городом **Бугуруслан**, являлась «диким полем», где кочевали башкиры и киргизы-кайсаки, совершавшие регулярные набеги на крепости и села поволжской окраины России. Для борьбы с этими бедствием в Заволжье строится ряд оборонительных линий или «засечных черт». Под их защитой на реке Кинель возникают поселения, населенные мирными жителями, отставными солдатами.

Так, и появился город Бугуруслан, а в северо-западной его части, где сейчас стоит Успенская церковь, появилось небольшое кладбище. Позже здесь построили часовню на пожертвования купцов жителями города Бугуруслана, приблизительно в 1834 году, но точно неизвестно когда. Она предназначалась, в основном, для отпевания усопших.

Основан в конце 1748 года как [слобода](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BB%D0%BE%D0%B1%D0%BE%D0%B4%D0%B0) (Бугурусланская слобода, на [вотчинных землях башкир](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D1%82%D1%87%D0%B8%D0%BD%D0%BD%D0%BE%D0%B5_%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BE_%D0%B1%D0%B0%D1%88%D0%BA%D0%B8%D1%80) [Кипчакской](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%8B%D0%BF%D1%81%D0%B0%D0%BA_(%D0%BF%D0%BB%D0%B5%D0%BC%D1%8F))волости [Ногайской даруги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B3%D0%B0%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B4%D0%B0%D1%80%D1%83%D0%B3%D0%B0)на правом берегу реки [Большой Кинель](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%BE%D0%B9_%D0%9A%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D0%BB%D1%8C_(%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0)) при впадении в неё реки Тарханка

В 1781 году слобода получила статус уездного города Бугуруслан, став центром [Бугурусланского уезда](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B3%D1%83%D1%80%D1%83%D1%81%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D1%83%D0%B5%D0%B7%D0%B4) в составе [Уфимской области](https://ru.wikipedia.org/w/index.php?title=%D0%A3%D1%84%D0%B8%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C_(%D0%A0%D0%BE%D1%81%D1%81%D0%B8%D0%B9%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%B8%D0%BC%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D1%8F)&action=edit&redlink=1) [Уфимского наместничества](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A3%D1%84%D0%B8%D0%BC%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B5_%D0%BD%D0%B0%D0%BC%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BD%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%B2%D0%BE). Бугуруслан расположен в северо-западной части Оренбургской области в 360 км. от г. Оренбург и 180 км. от г. Самара. Население города свыше 50 тысяч жителей. По территории города протекают реки: Большой Кинель, Турхановка, Кондузла. Имеет выгодное транспортное положение: через него проходит железная дорога Самара-Уфа и автомобильное шоссе Самара-Бугуруслан, Бугульма-Уральск.

Основан Бугуруслан в 1748 году. Основу экономики города составляет добыча полезных ископаемых. Позднее он стал одним из центров нефтегазовой промышленности [Волго-Уральской нефтегазоносной области](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D0%BB%D0%B3%D0%BE-%D0%A3%D1%80%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%81%D0%BA%D0%B0%D1%8F_%D0%BD%D0%B5%D1%84%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%B0%D0%B7%D0%BE%D0%BD%D0%BE%D1%81%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%8C) (нефть обнаружена в [1936](https://ru.wikipedia.org/wiki/1936)). 25 июля 1937 из скважины № 1 на восточной окраине города Бугуруслана в слободке за речкой Тарханкой, в конце улицы Пионерской, с глубины 285 м получен фонтан первой промышленной нефти.

Предприятия нефтедобывающей отрасли ООО «Бугурусланнефть», ООО «Байтекс», ЗАО «Оренбургнефтеотдача». Функционируют: драматический театр имени Гоголя Н.В., Краеведческий музей, Дома культуры, школы искусств и музыки, выставочный зал, просветительскую работу ведут 6 библиотек. Для занятий физической культурой и спортом, на территории города действуют 56 спортивных объектов, 2 футбольных поля, стадион «Нефтяник», лыжная база, ледовый дворец.

Часть летного училища была размещена в Монастыре. В нескольких сот метров от него, на пересечении Профсоюзной и Ленинградской улиц находилось духовное училище, где также размещалось училище. Далее по Профсоюзной возвышалась церковь Успения Пресвятой Богородицы (ул. Бамбурова) [[838]](#footnote-838). Женский монастырь Покрова Богородице был открыт 06. 09. 1874 г., он занимал целый квартал и был обнесен кирпичной стеной. Монастырь закрыли в 1930 году. Все монастырские церкви были разрушены. Оставалось только здание духовной семинарии.

В нем с 1952 по 1996 года так же размещалось летное училище гражданской авиации. В настоящее время здание семинарии пустует и разрушается, осталась часть монастырской стены и домик настоятельницы. Руководство **Бугурусланского** летного училища по доброй воле передало в аренду сроком на 50 лет Приходскому Совету храма Успения Пресвятой Богородицы Главный корпус из комплекса зданий бывшей духовной семинарии являющихся объектами культурного наследия г. Бугуруслана.[[839]](#footnote-839) Таким образом сотрудничество и совместное использование исторических памятников коллективом колледжа и прихожанами продолжается.

**Егорьевское** АТУ ГВФ в 1947 году было размещено на территории Троицкого Мариинского женского монастыря после многочисленных военных учебных заведений. В 1778 году, по Указу Екатерины II, село Высокое, которое впервые упоминается в 1462 г. в завещании московского князя Василия Темного, было преобразовано в город Егорьевск. Назван в честь Святого Егория, то есть Георгия Победоносца. Егорьевск был знаменит ежегодными хлебными [ярмарками](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D1%80%D0%BC%D0%B0%D1%80%D0%BA%D0%B0). В 1825 году купец Карцев построил первую ткацкую мануфактуру, с [1847 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1847_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) работает бумагопрядильная фабрика братьев [Хлудовых](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%BB%D1%83%D0%B4%D0%BE%D0%B2%D1%8B). Корпуса её сохранились до наших дней, а башня с часами является украшением города. Толчком к промышленному развитию послужило строительство в [1869](https://ru.wikipedia.org/wiki/1869) г. железнодорожной ветки на Егорьевск от [Воскресенска](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%BE%D1%81%D0%BA%D1%80%D0%B5%D1%81%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA).

На окраине города с Северной стороны было открыто новое кладбище, где в 1880-1883 годах в дополнение к находившейся здесь холодной Никитской церкви выстроили, на средства купца первой гильдии, главы города и почетного гражданина Н.М. Бардыгина, теплую Троицкую церковь. В 1892 году в городскую Думу Егорьевска поступило ходатайство от якобы неизвестного лица, на имя городского головы Никифора Михайловича Бардыгина об отводе земли при новой церкви для строи­тельства богадельного дома. Ходатайство подала жена городского головы - Мария Владимировна, замыслившая организовать здесь женскую общину. Просьба была удовлетворена и вскоре напротив церкви, при кладбище выстроили богадельный дом. После смерти жены Н.М. Бардыгин продолжил её начинание. В 1897 г. при его помощи была расписана Троицкая церковь, в 1898 г. открыта богадельня. В 1899 г. с южной стороны кладбища выстроен корпус для сестер и девочек-сирот, кладбище было обнесено каменной оградой с воротами и башнями.

Строительными работами руководил московский архитектор Иван Тимофеевич Барютин (преемник А.С. Каминского). Открытие женской общины состоялось 25 августа 1899 года, а в следующем 1900 году община была преобразована в Свято-Троицкий Марьинский женский монастырь. Троицкий монастырь, примявший к городскому кладбищу, нахо­дится на северной окраине города, при своей организации находился вне городской черты. Вместе с бывшей кладбищенской территорией занимал прямоугольный участок на углу Профсоюзной и Владимирской улиц.

О том, что борьба была кровной говорит надпись на красно-коричневой глыбе недалеко от церкви: «На этой территории похоронены члены Егорьевской социал-демократтической организации Островский А.В., и Тупицын А.И., зверски убитые черносотенцами 23.Х. 1905 г. и руководитель С-Д движения в Егорьевске Конин Г.П. погибший в 1910г».

После изданного в 1918 году декрета со­вета народных комиссаров «Об изъя­тии церковных ценностей» все монастырское имущество перешло в ведение Рязанского каз­начейства. В мае 1919 года в монастыре нача­ла работать комиссия по ликвидации церковных ценностей. Через не­сколько дней вышло постановление о закры­тии монастыря и выселении монахинь из кор­пусов. Так, просуществовав всего 18 лет, свя­тая обитель была закрыта. Гонимые мона­хини вынуждены были селиться у своих род­ственников и знакомых. Горожанам удалось отстоять закрытие Троицкой церкви, так как за монастырем находилось городское кладби­ще, и верующие просипи оставить церковь, как кладбищенскую.

В 1929 году вышло постановление о закрытии Троицкого храма. В 1937 году постановлением Мособлисполкома уничтожили Никольскую ча­совню, находившуюся неподалеку от мона­стыря. Чудотворную икону святителя Нико­лая верующим удалось спасти и перенести ее в Алексеевскую церковь, где она сохранилась до наших дней. В 1993 голу при Троицком храме была зарегистрирована Православная община. Общине верующих был сначала передан только левый при­дел храма, в котором 7 января 2000 года состоялась первая Божественная литургия. С того дня богослу­жения стали совершаться регулярно, несмотря на то, что в центральном алтаре еще продолжались концер­ты и танцы.

В 2002 году памятник архитектуры, включающий в себя храм, монастырскую стену с башнями, был передан в безвозмездное пользование общине Верующих Русской православной церкви, где начались реставрационные работы. Часть зданий монастыря, в том числе здание богодельни (административный корпус), по совместной договоренности остались на содержании и охране авиаколледжа. С 2003 года при храме начала действовать Воскресная школа. При храме был создан молодежный хор, а в праздничные дни в богослужениях участвовал детский хор, возрождая певческие традиции пра­вославного Егорьевска.

В 2004 году был полностью восстановлен четверик храма е пятью архитектурными барабанами, куполами и позолоченными резными крестами. Внутри храма удалены перегородки и перекрытия, восстановлены своды. В центральном алтаре и в купольной части храма были удалены слои краски, под которыми сохранилась роспись. В 2006 голу, по благословению митрополита Крутицкого и Коломенского Ювеналия, при Троицком храме была вновь открыта женская община. В 2006 году общине верую­щих был передан игуменский дом и одноэтажное здание, служившее в прежние времена помещени­ем для сторожей. Летом 2008 гола территория храма с двумя пере­данными Церкви и отреставрированными зданиями была отделена от территории авиационного колледжа кирпичной оградой. 6 октября 2008 года постановлением Священного синода, по предложению митрополита Крутицкого и Коломенского Ювеналия, в Егорьевске вновь был открыт Свято - Троицкий Мариинский женский монастырь.

По инициативе **Шмелькова А.В.** – директора колледжа в 1998 года был подписан договор с религиозной общиной г. Егорьевска о совместном использовании клуба, бывшей Троцкой церкви. В соответствии с предложениями, выработанными на совместном совещании руководителей колледжа, религиозной общины, настоятеля со­бора А. Невского под руководством Главы Егорьевского района Лаврова М.Т., «Колледж» выделил «Общине» для проведения религиозных обря­дов левую часть фойе клуба (левый предел). Остальная часть клуба оставалась в ведении «Колледжа». Завершающий этап передачи всего помещения клуба «Общине» должен был про­изводиться по окончании строительства нового клуба на территории «Кол­леджа». Религиозная община не имела претензий по проведению в оставшейся части клуба учебной, воспитательной и культурно-массовой кружковой и студийной работы с курсантами, детьми и сотрудниками колледжа. Колледж обеспечивал помещения Общине теплом, светом, а также ремонтом. Община строила свою работу с учетом распорядка дня коллед­жа, планов учебной и воспитательной работы, предусмотрев при этом утренние ритуальные мероприятия с 6.00 до 11.00 часов, а вечерние с 16.00 до 19.00 часов, предусмотрев возможность их использования в научных и культурно-просветительных целях. Но нового клуба курсанты не получили, а остававшаяся в их пользовании какое - то время часть церкви была передана прихожанам. В Егорьевске, расположенном в 101 км. от Москвы, проживает около 74 тыс. чел.

С 1950 года **Школа высшей летной подготовки** перебазировалась из Бугуруслана в г. Ульяновск. Для размещения администрации, летных отрядов, учебного отдела получила огромное по протяженности трехэтажное кирпичное здание городской богадельни построенное купцами Кирпичниковым А.П. и Конуриным П.Е. во второй половине XIX века. Здание находится в исторической части города, на пересечении улиц Гагарина, Кобозева и Можайского (быв. Ново-казанская, Провиантская и Ярмарочная площадь) в окружении жилой многоэтаж­ной застройки 60-80-х гг. XX в.[[840]](#footnote-840) Главным фасадом ори­ентировано на юг. Здание, выдержанное в формах рус­ского стиля, является замечательным образцом камен­ной городской общественной застройки периода исто­ризма и важнейшим элементом, формировавшим вне­шний облик стремительно развивавшейся на рубеже XIX-XX вв. северной части г. Симбирска. В 1882 г. Симбирский купец А.П. Конурин передал принадлежавшие ему два дома на углу Ярмарочной пло­щади и Ново-Казанской ул. под Николаевский дом при­зрения неимущих (существовавший с 1840 г., в память посещения Симбирска императором Николаем I) и детский приют (в память избавления Государя Александра II Николаевича от грозившей ему опасности 2 апреля 1879 г.). В 1884 г. по проекту М.Г. Алякринского для зда­ния богадельни был построен каменный двухэтажный дом с домовой церковью во имя св. Александра Невско­го.

При церкви была сделана шатровая колокольня в русском стиле (ныне утрачена). В 1893 г. Симбирский купец Кирпичников А.П. передал на строительство бо­гадельни 100 тыс. руб., а в 1894 г. Конуриным А.П. было пожертвовано 110 тыс. руб. На эти суммы летом 1894 г. по проекту гражданского архитектора Ивановского В.Л. на­чалась капитальная перестройка комплекса богаделен, завершившаяся в 1899 г. Отдельно расположенные зда­ния приюта и богаделен были объединены в единый, зна­чительно расширившийся комплекс, оформивший ансамбль Ярмарочной площади и развитие улиц Ново-Казанской и Провиантской.

В 1912 г. по решению Симбирской городской думы в здании был устроен кинема­тограф, доходы от которого шли на содержание призре­ваемых в богадельне. Кинозал просуществовал здесь до середины 1980-х гг. В период после революции 1917 г. здание отводилось под расположение различных воинс­ких частей. Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. здесь располагалось Ульяновское пехотное училище. От этого периода на фасаде здания сохранились граффито с именами и фамилиями курсантов, дата­ми военных лет. В настоящее время в здании располага­ются офисы различных организаций.

Г- образное в плане, двухэтажное краснокирпичное здание на цокольном этаже, выполненном частично из белого камня. Сложное венчание в виде шатров над уг­ловыми и центральными частями здания определяет его затейливый и нарядный силуэт. Вытянутые вдоль крас­ных линий улиц западный и южный фасады здания со­четают в своем оформлении элементы классицизма и русского стиля.

Левую часть южного фасада определяет облик самой ранней по времени постройки - Николаевского дома призре­ния неимущих, или «Конуринской богадельни». Пра­вая часть здания - так называемая «Кирпичниковская богадельня» - отмечена ризалитом парадного входа и эффектным венчанием в виде двух четырехскатных шатров со слуховыми окнами. Прямоугольные окна второго этажа декорированы треугольными сандрика­ми, опирающимися на круглые полуколонны. На углу здания между южным и восточным фасадами возведен четырехскатный шатер.[[841]](#footnote-841)

В настоящее время в домовой церкви размещен центр культуры и творчества курсантов, которые с трепетом относятся к православной реликвии и приняли активное участие в сооружении новой церкви на территории училища. Для изучения этого вопроса было совершены посещения православных храмов на территории области и за ее пределами. В городе Муром Владимирской области 12-13 июня 2012 года курсанты вместе с ректором С.И. Красновым принимали участие в торжественной церемонии открытия строения православной гимназии преподобного Илии Муромца на 165 учеников и закладки первого камня в фундамент здания.[[842]](#footnote-842)

С участием молодежи проживающей в авиационном городке 14 октября 2012 года состоялось освещение поднятия куполов и крестов храма Преподобного Сергия Радонежского построенного на территории УВАУ ГА (И) по благословлению Митрополита Симбирского и Новоспасского Прокла. Примечательно, что строительство церкви осуществлялось по инициативе ректора университета Краснова С.С. за счет пожертвований с участием курсантов[[843]](#footnote-843). Духовному, нравственному и патриотическому воспитанию курсантов способствует деятельность коллектива университета по созданию памятника посвященного героям Советского Союза – работникам училища, участникам Великой Отечественной войны. В постсоветском пространстве образовательные учреждения гражданской авиации проводили различные мероприятия по увековечению памяти патриотов Советского Союза и России, в том числе были открыты памятные и мемориальные доски.

Впервые на территории учебного заведения 8 мая 2011 года Ульяновцы в присутствии ветеранов войны и курсантов открыли памятник созданный их замыслом и делами.[[844]](#footnote-844) 8 мая 2012 года в УВАУ ГА. на площади перед памятником, состоялось празднование 67-й годовщины Победы нашего народа в Великой Отечественной войне. В присутствии военных и трудовых ветеранов, членов семей Героев Советского Союза, работников училища и курсантов здесь – же состоялось открытие памятника самолета Як – 18.[[845]](#footnote-845)

Приказом Федерального агентства воздушного транспорта от 25.12.2015 № 870 «Федеральное государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (институт)» переименовано в федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Ульяновский институт гражданской авиации имени Главного маршала авиации **Б.П. Бугаева**».

В торжественной обстановке 12. 02. 2016 года в фойе основного учебного корпуса [Бугаеву](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B3%D0%B0%D0%B5%D0%B2,_%D0%91%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%81_%D0%9F%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87) Б.П был открыт бюст. Присутствовали почетные гости: **Сторчевой О.Г.** – заместитель руководителя Федерального агентства воздушного транспорта, сын и внук Б.П. Бугаева.

Точкой отсчета в улучшении идейно-воспитательной работы **музеев** подразделений и учебных заведений гражданской авиации стал приказ МГА № 97 от 1 июня 1983 года подготовленный специалистами министерства под руководством **Буланова Николая Андреевича** и **Дарымова Юрия Петровича** – начальников управлений воспитательной работы и учебных заведений соответственно. Был отмечен опыт работы музеев Криворожского и Егорьевского АТУ ГА, Центра ГА СЭВ (г. Ульяновск) и редакции газеты «Воздушный транспорт» по поиску и воссозданию самолетов. Музею Академии гражданской авиации постановлением коллегии Министерства культуры РСФСР было присвоено звание «Народный музей».[[846]](#footnote-846)

Основные разделы музеев, всех без исключения образовательных учреждений гражданской авиации, были посвящены победе Советского народа в борьбе с фашизмом и подвигам авиаработников. В фондах музеев и архивов хранились тысячи уникальных документов и артефактов по материалам которых многие поколения курсантов готовили доклады, рефераты, курсовые проекты, публикации на научные чтения и конференции. Особого внимания заслуживает многолетняя деятельность руководства Санкт-Петербургского университета гражданской авиации по проведению двадцати Международных научных чтений имени И.И. Сикорского «Петербург – колыбель Российской авиации».

Коллектив единомышленников Объединенного музея СПб ГУГА, ГТК «Россия», аэропорта «Пулково» обеспечивает практическую деятельность по патриотическому воспитанию молодежи представляющих различные регионы страны и зарубежных государств и научную по истории авиации. Об опыте создания Музея Московского государственного технического университета гражданской авиации и выставках патриотической направленности историки и педагоги отрасли ознакомились в сборнике докладов девятых чтений составленных представителями учебных заведений и музеев под руководством редактора – составителя **Сафроновой Н.М**. – директора музея СПб ГУ ГА.[[847]](#footnote-847)

Головной отраслевой музей истории гражданской авиации, действующий на базе Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации, образован в год 60-летия Аэрофлота при Центре ГА СЭВ в целях сосредоточения в нем образцов авиационной техники и создания экспозиции, отражающей славный трудовой путь гражданского воздушного флота страны. На баланс Центра ГА СЭВ передавалась авиационная выставка, размещенная в центральном аэровокзале Главного агентства МГА. Открытие музея состоялось в августе 1989 года после завершения строительства стоянок для размещения передаваемой музею авиатехники на территории аэродрома училища площадью около 18 га. Предметно-документальная экспозиция была размещена в помещении учебного корпуса училища. Методическую помощь оказывал Краеведческий музей Ульяновской области и Политехнический музей г. Москвы. С 1990 года Отраслевой музей входит в Ассоциацию технических музеев Международного союза ИКОМ. Музею присвоено звание «Народный», имеется лекторий.

Общее количество экспонатов составляет 9290 единиц хранения. Из этого числа 730 экспонатов - подлинные образцы. Все они отражают историю гражданской авиации со времени зарождения до наших дней и соответствуют научным и эстетическим требованиям. Экспозиции музея: Начальный период развития гражданской авиации в России; Гражданская авиация в Великой Отечественной войне; Послевоенный период развития гражданской авиации; История развития УВАУ ГА. Составной частью Музея является уникальная выставка отечественных самолетов и вертолетов ГА. Вся эта техника была передана Музею после завершения ее летного ресурса или воссоздана заново силами учащихся учебных заведений. На аэродроме училища экспонируется более 20 типов самолетов: Ак-1, По-2, АНТ-4, Як-12, Як-18, Ан-14, Ан-2, Л-29, М-15, Л-410, Ту-104, Ту-124, Ту-134, Ту-16, Ту-14, Ил-14, Ил-18, Ил-62, Ту-144 и вертолетов: Ми-1, Ми-2, Ми-4, Ми-6, Ми-8.

Статус головного Музею гражданской авиации в Ульяновске был определен приказом МГА СССР № 97 от 01.06. 1983 г., этим же приказом был определен порядок его строительства, финансирования и пополнения соответствующими экспонатами. В настоящее время в Музее сосредоточены десятки гражданских самолетов и вертолетов от тихоходного По-2 до сверхзвукового Ту-144**.[[848]](#footnote-848)**

Но если действующие самолеты и вертолеты доставлялись в музей, что называется, своим ходом, то те, которые были найдены в труднодоступных местах, были воссозданы или построены заново. Работа экспедиций но поиску, доставке и воссозданию отечественных гражданских самолетов периода 20-х - 30-х годов во время первоначального формирования Музея в Ульяновске широко освещалась в средствах массовой информации. На центральном телевидении вышла серия выпусков под названием «Поиск», автор которых Людмила Копырина со своей съемочной группой побывала не только в учебных заведениях, где воссоздавались найденные самолеты, но и принимала участие в их поисках и эвакуации из-под заполярной Игарки и с высоты 5200 метров на Памире.[[849]](#footnote-849)

Из сведений о тех, кто воссоздавал подлинники отечественного самолетостроения мы выделим коллективы учебных заведений. Самая сложная и плодотворная деятельность выполнялась по самолету АНТ-4 начальником Выборгского авиационно-технического училища **Богдановым А.Д., его заместителями: Даниловым В.А., Русским М.Г.**; курсантами: С. Юрчиковым, А. Юрковым, С. Пановым и другим. Для восстановления бомбардировщика конструкции Туполева А.Н. ТБ-1, более известного в ГВФ, после его модернизации, как АНТ- 4 или Г-1 редакция газеты «Воздушный транспорт» организовывала несколько экспедиций по поиску самолетов в присутствии группы центрального телевидения. При поддержки Сибирских авиаторов благополучно осуществили перевозку реликвии на внешней подвеске вертолета Ми-6 в аэропорт Игарка[[850]](#footnote-850).

В течение нескольких дней, через аэропорт Пулково, части самолета с бортовым номером СССР. Н – 317 был доставлен в Выборгское АТУ ГА. Коллективу этого училища большое доверие по восстановлению единственного в мире экспоната было оказано не случайно. Его курсанты за рационализаторские работы были отмечены десятками грамот и дипломов, восемнадцать человек к тому времени имели награды ВДНХ СССР. Для будущих молодых авиатехников, которым предстояло трудиться в о на авиапредприятиях севера, Сибири и дальнего востока, участие в возрождении легендарного летательного аппарата было почетным заданием. После несения службы в Красной армии, после доработки кабины пилотов и окраски в оранжевый цвет самолет еще долгие годы в составе управления Северного морского пути нес трудовую вахту в суровых арктических условиях.

Для оперативного решения вопросов по восстановлению самолета был создан штаб во главе с начальником училища Богдановым А.Д. Комитет ВЛКСМ возглавил поисковую работу, основным достижением которой было установление связей с комсомольцами судостроительного завода, которые в нерабочее время изготовили 100 листов обшивки. Во все управления гражданской авиации были направлены десятки писем, а также сделаны обращения через газету «Воздушный транспорт» к ветеранам аэрофлота о практической помощи в обучении приемам ремонта, предоставлении технических описаний и чертежей самолета, двигателя, винта. В 1984 г. поисковая группа выборжан совместно с корреспондентами газеты « Воздушный транспорт» и летчиков Диксонского авиапредприятия провели большую работу, чтобы вывезти два двигателя, кабину и запчасти с другого АНТ-4, с бортовым номером Н-227 и датой выпуска 18 сентября 1929 года, В работе по « оживлению» самолета принимали участие лучшие из лучших курсантов, включая выпускников предыдущих лет из различных регионов России. Многие из них с честью выполняли свой долг перед Родиной.

В книге памяти ленинградской области увековечен подвиг четверых ее жителей – выпускников Выборгского АТК ГА погибших при выполнении интернационального долга в Афганистане в период с 1979 по 1989 годы: Богданова С.В.; Щеняева А.П; Колпакова В.П.; Саранцева С.Н.. Имена героев высечены на памятнике воинам, погибшим в Авганистане открытом в Выборге 11декабря 1993 года.[[851]](#footnote-851) Из сотен тысяч выпускников учебных заведений МГА - более 15000 это авиатехники Выборгского АТК ГА, затем как правило бортовые техники вертолетов Ми – 8. Из их числа, по всей стране, можно назвать сотни участников боевых действий, подвиги которых заслуживают уважения и памяти.[[852]](#footnote-852)

КИИГА, как самый мощный институт отрасли, взялся за восстановление АНТ- 7 до рулежного состояния. За период с 1984 по 1986 г., в Киев были доставлены из разных точек СССР три комплекта обломков самолета АНТ-7 и 6 (шесть) двигателей М-17 разной степени сохранности. Доставка этой техники осуществлялась самоле­том Ш-76ТД Ульяновского Центра ГА СЭВ. Не удалось вовремя вывезти и вследствие этого доставить к месту восстановления одну из двух консолей самолета с места гибели одного из самолетов на Верхоянском хребте.

Работы по восстановлению самолета в институ­те с 1984 года возглавил проректор КИИГА по научной работе **Назаренко П.В.** Все доставленные обломки были сосредоточены в учебном ангаре и распараллеленные по кафедрам работы какое-то время (года 2-3) велись, особенно успешно с авиадвигателями.

Моторы М-17Ф восстанавливал сотрудник ка­федры «Авиадвигатели» Гетманчук П.П., который во время войны был авиатехником по двигателям М-17 на самолетах Р-5 и ТБ-3. Три двигателя - два для самолета, один для кафедры — были восстановлены до рабочего состояния (со всей обвязкой, агрегатами и узлами), но не испытывались, было принято решение проводить работы с ми­нимальными затратами. При этом не считались с исто­рической недостоверностью, лишь внешний вид должен соответствовать облику самолета. В результате носовая часть фюзеляжа Ф1 была сварена заново из стального уголка, без использования фрагментов смятых носовых частей, доставленных в Киев.

Восстановление центроплана велось с широким применением сварки (вместо родной клепки). Восстанов­ление консоли и постройка другой консоли не начиналась, хотя материал для них — телескопически вставляемые од­на в другую трубы и гофрированная обшивка - были под­готовлены. Гофр штамповался с помощью взятого на время в Выборге штампа. С наступлением перестроечного периода работы остановились и не возобновля­лись ввиду отсутствия средств.[[853]](#footnote-853)

Из экспедиции на Памир в 1985 году удалось доставить в РИИГА фрагменты самолета Р-5 потерпевшего крушение на скале Липкина (пик Ленина). Копия самолета фактически была создана заново. Двигатель М-17 собирался из нескольких, доставленных со всего Союза, в том числе четырех с чукотского ТБ-3. Работу возглавлял Ректор Рижского института **Черненко Ж.С**., руководитель студенческого конструкторского бюро Ягнюк В.Г.; преподаватели: Д.П. Осокин, О.В. Романов; студенты: В. Климин, А. Дмитринок, Е. Костиченко, П. Даронкин, А. Шалагииов, С. Агапов. После распада СССР и прекращение деятельности РИИГА в 1999 году судьба самолета остается неизвестной.[[854]](#footnote-854)

Самолеты По-2 и Ша-2. Начальник Егорьевского авиационно-технического училища **Хаустов И.Г**., его заместитель **Аникин Н.В**., преподаватель **Кармызов В.П**.. Заместитель начальника училища по учебно-производственной работе Н. В. Ани­кин предложил приступить к постройке самолёта. С первых Дней гитлеровского нашествия воевавшие на нем лет­чики совершали дерзкие вылеты в тыл противника, сбрасывали на; вражеские позиции бомбы. Именно на По-2 прокладывались новые воздушные линий над про­сторами Сибири и Дальнего Востока, но из свыше 33 тысяч этих самолетов. Не сохранилось ни одного. Когда председательствующий спросил, кто за внесенное предложение, курсанты разом встали и зааплодировали. Но помните: воссоздать са­молет - дело не шуточное. По­требуется недюжинная работоспо­собность, выносливость, усидчи­вость, - предупредил комсомоль­цев взявший на себя добровольно роль «главного конструктора» Нико­лай Васильевич Аникин.

Для постройки самолета нужны, были чертежи, достать которые не удалось. Да и где, в каком архиве могли сохраниться они с полной деталировкой и всеми размерами, если машина уже более тридцати лет не выпускается? Выручили книги по техническому обслуживанию: По-2, изданные в начале 50-х го­дов. По указанию «главного» кур­санты делали с них рабочие черте­жи, составляли расчеты. Потом шли к нему: все ли верно? Нико­лай Васильевич просматривал, вспо­минал годы, когда летал на По-2, оживляя в памяти мельчайшие детали легендарной машины. У некоторых умельцев появи­лись «сбои» в учебе. Пришлось их отстранить от работы. «Что ж, не каждый человек способен вы­держать такие нагрузки. Спасибо за то, что откликнулись на благо­родный призыв», добился, чтобы в личных делах сдела­ли запись: «Участвовал в строитель­стве По-2».

В конце концов костяк рабочей группы составили самые крепкие, самые выносливые - П. Тищенко, В. Голубев, Ю. Криштопин, И. Лап­шин, А. Любимов, А. Бойков, C. Святкин, С Тычков, С. Завелецкий, Л. Мадыбейкин, Ж. Булдыгин, С. Куцуконь, A Лопатин. Теорети­ческая часть -кропотливое вычер­чивание сотен деталей была скоро завершена. Началось изготовление, вытачивание натурных частей самолета, подгонка их друг к другу. «Эксперты» авиа­техники Валерий Кармызов и Нико­лай Сумин - проявляли бескомпромиссную требовательность во всем: в размерах, конфигурации. Все должно соответствовать госстандартам. А чуть что не так - брак, переделать. И ребята шли в столярку, снова включали станки. Приходил «главный», присматри­вался к их работе, хвалил, подбад­ривал. И вдруг сбой. На самом финише. Нигде не могли найти двигатель. Куда только не обра­щались егорьевцы — безуспешно.

И когда уже совсем было отчаялись, из Фрунзенского авиационного технического училища пришло письмо: «имеем нужный вам двигатель. Приезжайте». Потом снова проблема. На этот раз поиск людей, помнящих техно­логию обтяжки плоскостей самоле­та перкалью. Такие знатоки нашлись в Харькове, на заводе, где раньше выпускался По-2. Наконец, после десяти месяцев напряженного труда, бесконечных волнений настал час торжества. Все училище было построено возле самолета, олицетворяющего собой частицу истории Аэрофлота.  Светло-зеленый биплан, на фюзеляже которого белой краской было выведено: «Е. 1983», маленький фанерный, соседствовал с громадными современными авиалай­нерами и, может быть, поэтому ка­зался хрупким, почти невесомым.[[855]](#footnote-855)

В 1923 году российским авиационным конструкторам Александрову В. и Калинину В. удалось разработать конструкцию первого отечественного пассажирского самолета «AK-I», а летчик Томашевский А. успешно провел испытания новой крылатой машины. В 1986 году в Троицком авиационно-техническом училище решили воссоздать в натуральную величину конст­рукцию «AK-I» для музея ГА. В течение почти двух лет длилась кропотливая работа. По архивным фотографиям, схемам и чертежам постепенно восстанавливалась крылатая машина.

Благодаря стараниям и настойчивости начальника Троицкого авиационно-технического училища **Шакиров Ф.Х**., авиатехников **Соколова В., Булгакова В.,** курсантов Гуркова И., Джантлесова А., Курбатова Е., Василенко С., Солнцева А., Борисова В., Мустафина Р. «AK-I» начал приобретать знакомые очертания. И вот, наконец, восстановительные работы были завершены. Самолет совершил путе­шествие из Троицка к берегам Волги в Ульяновск; где располагался головной музей отрасли. Там он занял почетное место среди своих крылатых собратьев. Материал об этом событии снимало центральное телевидение и во всех угол­ках Советского Союза узнали, что первый пассажирский самолет «AK-I» получил свое второе рождение в Троицке.

Постройку самолета По-2 курсанты Сасовского летного училищаначали в 1985 г. Инициаторами этой работы были курсанты Романенко А., Фирсов Н., Радченко Ю., Зная о давнем использовании этого самолета в учебных целях курсанты отыскали почти все металлические детали, а деревянные агрегаты – крылья, фюзеляж, хвостовое оперениеизготовили по сохранившимся техническим описаниям. Летчик – испытатель Заболотский В. совершив первый полет на восстановленном самолете дал следующую оценку биплану: «По технике пилотирования это самая простая и приятная машина из всех на которых приходилось летать». Работу над аэропланом продолжали председатель клуба научно – технического творчества молодежи Ковыряко В. и курсант Волков А. Самолет был представлен в 1989 г. на Всесоюзном смотре-конкурсе в Риге.[[856]](#footnote-856)

Сам Музей в Ульяновске начал функционировать только при активном участии в его создании начальника УУЗ МГА в 1977-1987 гг. Дарымова Ю.П., начальника Центра ГА СЭВ **Муштатова П.П**., его заместителя В.П. Дельдюжова и бессменного директора музея, ветерана гражданской авиации и беззаветно преданного музейному **делу Никиткова Петра Даниловича**.[[857]](#footnote-857)

В Центре 09. 02.1983 г. открылся музей истории гражданской авиации СССР. В нем было четыре зала общей площадью около 150 квадратных метров. Первый зал рассказывал об истории гражданской авиации, второй - о ее работе в годы Великой Отечественной войны, экспонаты третьего были посвящены переходу на реактивную технику, в четвертом экспозиция, о самом Центре ГА СЭВ.

В официальном положении о головном отраслевом музее истории ГА, которое утвердил тогдашний первый заместитель министра **Панюков Б. Е**., говорилось о том, что музей «является научно-методическим, идейно-воспитательным и куль­турно-просветительным структурным подразделением Центра». В одной из передач ульяновского областного радио, посвященной самым первым месяцам работы нового музея, прозвучали такие слова: «Теперь уже трудно припомнить всем им тогда еще инженеру учебно-летного отдела: **Корнееву В., техникам Андриановой О., Журлову А., инженеру Костогрызу А., авиатехнику Золотареву Ю.** и многим другим, сколько часов и дней затрачено на поиски в архивах, знакомство с технологией музейного дела, на многочисленные встречи с участниками знаме­нательных событий.

По душе пришлась идея о создании музея ветеранам. Одними из первых пришли на помощь в поисковой работе летчики - Герои Советского Союза: **Якурнов Иван Федотович** и **Клименко Михаил Гаврилович**, старейшие сотрудники ШВЛП: **Мухрыгин С. А., Плеханов Н. И. и Вершинкин Н. И..** В фондах музея вскоре появилась его «Баллада о Центре ГА».

В упоминавшейся уже радиопередаче тогдашний директор музея **Корнеев Владимир Митрофанович** упомянул о том, что у него есть особая карта, где флажками обозначено около тридцати мест на территории Советского Союза. Именно там были обнаружены останки самолетов производства 20-30-х годов, в разное время потерпевших аварии или совершивших вынужденную посадку и навсегда оставшихся на месте приземления. В их числе, например, был популяр­ный перед войной гидросамолет, упавший в озеро на Карельском полуострове, а также знаменитый разведчик Р-5, обнаруженный на высоте более пяти тысяч метров в районе пика Ленина. Уже в 83-м в Игарке был обнаружен и доставлен на реставрацию легендарный АНТ-4...»

10 июня 1984 года в «Ульяновской правде» была напечатана очередная корреспонденция Лидии Берч. Она начиналась словами:

«В головной музей гражданской авиации в Ульяновске прибыл самолет Ту-144. Девять лет назад шагнул этот лайнер с экспериментальных трасс в гражданскую авиацию. В течение двух лет исправно возил пассажиров, пропахи­вая на сверхзвуковых скоростях воздушную борозду Москва-Алма-Ата за каких-нибудь два часа. С Ту-144 связан технический рейс Москва-Хабаровск в 6 200 километров, преодоленных за рекордные двести минут, многочисленные «пробы» скоростей, прочности, надежности...» И далее следовали теплые слова о членах экипажа, который привел огромную стреловидную машину в Ульяновск и теперь улетал домой, оставляя здесь как бы частицу своей трудовой биогра­фии - заслуженные летчики-испытатели СССР В. Матвеев и С. Агапов, заслу­женный штурман СССР В. Трошин... Увы, после катастрофы на французском авиасалоне, когда самолет буквально развалился в воздухе, наша промышлен­ность перестала выпускать этот сверхсовременный тогда лайнер, собрат знаме­нитого «Конкорда».

Первенец реактивной гражданской авиациисамолет Ту-104, уже выработавший все ресурсы и длительное время находившийся не у дел на одном из аэродромов под Мурманском, был доведен до летного состояния инженерным составом ГосНИИ ГА и совершил свой заключительный полет под руководством Заслуженного летчика-испытателя СССР Попова Владислава Дмитриевича. «И вот последний полет Ту-104: с Кольского полуострова в Москву, из Моск­вы - в Ульяновск. Это был еще один, последний мировой рекорд заслуженной машины. Может быть, самый главный. ...Бережно, заботливо привел ее в Москву экипаж ГосНИИ ГА: командир - заслуженный пилот СССР Н. Володькин, в правом кресле - начальник летно-испытательного комплекса летчик-испытатель первого класса Г. Деменко, бортинженер-испытатель первого класса И. Ильин.

Ту-104 стал восемнадцатым по счету уникальным экспонатом музея». В конце декабря 1985 года собкор газеты «Воздушный транспорт» по Латвии Р. Керре написал о своей встрече в Риге на совещании, посвященном итогам работы по восстановлению самолетов для головного музея отрасли. Его тогдаш­ний директор, бывший военный штурман **Гуркин Александр** **Петрович** рассказал журналисту, что за три года музей посетили свыше сорока тысяч человек разного возраста и профессий, о том, что горисполком выделил музею участок в 17 гек­таров, на котором в перспективе будет оборудовано 45 стоянок самолетов, хотя и нужно, по мнению директора, гораздо больше.

Интересный полет зимой 1986 года описал корреспондент ТАСС по Ульянов­ской области **Николай Милов**. Речь шла о сверхдальнем броске к побережьям Тихого и Ледовитого океанов на могучем Ил-76ТД за останками старых самоле­тов. «Признаюсь, — писал журналист, — телефонный звонок от заместителя начальника Центра ГА СЭВ по политико-воспитательной работе Владимира Дельдюжова и его любезное приглашение войти в состав экспедиции, отправля­ющейся вечером 17 февраля в места далекие и суровые, но овеянные легендами и романтикой, оказалось настолько нежданным-негаданным, что воспринял все как дарованный свыше счастливый жребий..».

От двух самолетов Р-6 - писал Милов Н. далее, - найденных на Камчатке и в районе Тикси, осталось четыре целехоньких мотора, конечно, без лопастей, один центроплан, одно хвостовое оперение, другие отдельные конструкции, не успевшие обветшать. Все эти поврежденные, пораненные комплекты от былых, изумлявших мир воздушных кораблей, рабочая группа экспедиции во главе с директором музея Александром Гуркиным бережно грузила в транспортный салон Ил-76 ТД.». Фонды музея между тем росли за счет зачастую действительно уникальных или чрезвычайно редких экспонатов. В начале 87-го на вечной стоянке находи­лись уже двадцать воздушных судов - от маленького По-2 до современных реактивных гигантов.

А в числе будущих образцов воздушных ветеранов, реставрацией которых в эти месяцы занимались некоторые учебные заведения, были самолеты давних десятилетий — Ак-1, Ш-2, АНТ-4 и другие. Стать музейным достоянием готовил­ся и один из первых крупносерийных отечественных самолетов Р-5, хорошо памятный тем, кто начинал работать еще в Батайске...Неутомимая Лидия Берч в одном из воскресных номеров «Ульяновской правды» рассказала о рейсе воздушного грузовика Ил-76, когда опытный экипаж, руководимый **Виктором Нагорнюком**, взял на борт найденный близ Магадана ТБ-3, а затем, уже в Анадыре - останки самолета Р-5, обнаруженные чукотскими геологами. Именно он когда-то не долетел до цели, спеша на помощь легендар­ным челюскинцам. Восстановлением первоначального вида заслуженных трудяг Аэрофлота должны были заняться студенты Рижского института гражданской авиации. Так уже в близкие нам дни смыкалась увлекательная и зачастую трагичная история покорения неба с новой могучей техникой и трепетной благодарной памятью сегодняшних авиаторов...

В киносюжете одной из телепередач, спустя пять лет после открытия музея, его тогдашний авторитетный экскурсовод Герой Советского Союза Якурнов Иван Федо­тович рассказывал зрителям: «Музей мы сами создали, в нем сами и работаем, за эти пять лет он завоевал очень большой авторитет. Мне тут приходилось встречаться со многими людьми. Были и серьезные ветераны авиации, государственные деятели, но я всегда особенно вспоминаю детей. Они слушают меня, не дыша, каждый буквально экспонат рассматривают, запоминают, записывают. И эта работа стала для меня самой лучшей, самой благодарной. Весь опыт, накопившийся за долгие годы войны и работы в гражданской авиации, я стараюсь передать молодежи..»[[858]](#footnote-858).

К этому времени выявилось немало трудностей и неувязок с финансиро­ванием этой и других подобных организаций по всему Союзу, содержанием тут штатов, техники и т. п. В конце 1989 года группа руководителей и работников музеев авиапредприятий и учебных заведений, среди которых был директор головного музея в Ульяновске пилот-ветеран Никитков Петр Данилович, обратились с буквально отчаянным письмом к тогдашнему министру культуры СССР Николаю Губенко и министру гражданской авиации страны **Волкову А. Н**., а также в газету «Советская культура». В этом письме были строки:

«Постыдное, полузаконное существование музеев предприятий и учебных заве­дений становится невыносимым. Нужно либо узаконить их положение и утвердить штаты, либо отказаться от таких подразделений (и исторической памяти!), существующих лишь благодаря нечеловеческим усилиям энтузиастов-фанатиков».

В областной «Народной газете» Лидия Берч с печальной интонацией вспоминала годы относительного процве­тания музея и констатировала его печальное настоящее: «Он пока не утратил лишь названия, которое было даровано родным мини­стерством десять лет назад. Но лишь в воспоминаниях остались планы-прожекты строительства целого музейного комплекса с открытой стоянкой самолетов-реликвий, те массы посетителей, которые еще два года назад наводняли неболь­шие и, думалось, временные экспозиционные комнаты в учебном здании Цент­ра ГА». Время будто остановилось, забыв о тех семи тысячах документов и экспо­натов, которыми заслуженно гордится музей. Грустят без внимания и нужной заботы 28 старых машин, что сообща стерегут в районе аэропорта «Ульяновск» 18 га огороженной территории.

В наступившем году на содержание музейного имущества и штата по мини­муму требуется 7 млн. рублей. Но есть лишь 200 тыс., которые в разовом порядке смог выделить глава администрации области..." Это было написано в начале 93-го. В годы перестройки музей пережил нелегкие времена, вплоть до нашествия мародеров. Если бы не твердая позиция руководства училища во главе с **Ржевским В.М. и Красновым С.И**., которое взвалило на свои плечи бремя полного обеспечения отраслевого музея, этот памятник истории науки и техники вряд ли бы сохранился. В первое десятилетие двадцатого столетия музей стал переживать второе рождение. При поддержке Росавиации, авиапредприятий, особенно компании «Волга-Днепр» были отреставрированы и покрашены самолеты и вертолеты: По-2; МиГ-25; Ил-28; Л-29; Ту-124. Ту-104, АНТ-4, Як-12, Ту-144, Ми-2 и другие[[859]](#footnote-859)

В праздники Аэрофлота десятки посетителей знакомятся и с любовно собранной экспозицией музея в здании учебно-лабораторного корпуса, и с внушительным зрелищем десятков заслуженных ветеранов отечественной авиации на площадке близ аэропорта.

Полагаю, не менее интересна история создания музеев в других авиационных организациях и издание данного справочника является первым шагом в освещении этой работы. Представляется полезным проведение встречи руководителей всех музеев (например, в том же Ульяновске) для обмена накопленным опытом работы, обсуждения имеющихся проблем и путей их решения, что могло бы дать положительный импульс для дальнейшего развития музеев авиапредприятий и учебных заведений гражданской авиации.

Народный музей боевой и трудовой славы **ОЛТК ГА был** создан в 1975 году. Музей располагает тремя экспозиционными залами и галереей портретов авиаконструкторов. Один из залов полностью посвящен истории колледжа периода 1940 – 1945 гг. В нем расположены следующие экспозиции: история Омской военной школы пилотов (ОВШП), (фотоматериалы и информация на стендах); Герой Советского Союза Николай Кузнецов (фото, личные вещи); 3 экспозиции, посвященные участникам войны, Героям Советского Союза выпускникам ОВШП, (фото, личные вещи, письма, воспоминания); история создания ТУ-2 в Омске (1942г.); 2 экспозиции, посвященные встречам с Героями Советского Союза, выпускниками ОВШП; выставка моделей самолетов, на которых проходило обучение в ОВШП в 1940 – 1945 гг.; выставка альбомов по военной истории колледжа; мемориальная доска, посвященная участникам ВОВ, ветеранам колледжа; передвижная выставка по истории ОВШП. Музей располагает стенкой, установленной в память о тридцати четырёх Героях Советского Союза. Стенка находится на территории колледжа.

В музее регулярно проводятся экскурсии для 1 курса «Знакомство с историей колледжа». Работает исторический клуб «Из прошлого в будущее», в рамках которого проводятся заседания совета музея, презентации новых экспозиций, ведется поисковая работа, встречи с ветеранами авиации, выездные экскурсии в городские музеи и музеи других учебных заведений.

Музей располагает материалами по истории гражданской авиации, которые предоставляются учащимся для подготовки к занятиям и написания рефератов. Совет музея входит в состав редакции газеты колледжа «Взлетная полоса». Регулярно на страницах этой газеты помещаются статьи к 60-летию Победы и 65-летию колледжа по материалам музея. Ведётся совместная работа по проведению классных часов и внеклассных мероприятий с библиотекой и клубом колледжа. Также музей посещают учащиеся школ города и области. В 2005 году музей отметил своё 30-летие. К этой дате он переведен в новое помещение и состоялось его торжественное открытие, приуроченное к 60-летию Победы и 65-летию колледжа.

Эти проблемы были обсуждены на международной научно-практической конференции 17-18 августа 2013года в УВАУ ГА (И) посвященной 30-летию Головного отраслевого музея истории гражданской авиации. Наиболее значимыми были неопубликованные доклады представителей музеев: Палладина А.А.- Рижского музея авиации им. Ф. Цандера; Девбуш А.Н. - Государственного музея авиации Украины; Краснова С.И. и Валкина Ю.М. – головного отраслевого музея истории ГА; Коноплева Е.А. – организатора и руководителя экспедиций газеты «Воздушный транспорт» по поиску авиатехники, автор книги «На край земли за самолетом». Автора статьи выступившего с докладом об участии коллективов учебных заведений гражданской авиации по сохранению памятников технического, архитектурного, культурно-исторического, военно-патриотического и духовного наследия России и СССР продолжающих сосуществовать с современными проблемами и активно воздействовать на учебно - воспитательные процессы [[860]](#footnote-860).

В комплексе все перечисленные и оставшиеся вне нашего внимания мероприятия представляют собой основу патриотического воспитания учащейся молодежи в системе подготовки кадров для гражданской авиации. Многим учебным заведениям в разное время были присвоены имена знаковых авиационных личностей. В их честь установлены памятные доски и обелиски[[861]](#footnote-861)

Рыльскому музейному комплексу «Истории Рыльского АТК ГА и наследия Г.И. Шелехова» было присуждено второе место среди учебных заведений отрасли. По описанию, составленному Е.В. Харитонычевой – заведующей музейным фондом, представителем Иркутской области краткий обзор экспозиций можно представить следующим образом:

1 Раздел: авиаучилище было основано в августе 1960 года на базе воинской части. Учебное заведение зарождалось, когда происходил стремительный взлет гражданской авиации.

Трудности начального периода выпали на долю первого начальника училища –Щелчкова Ивана Никитича, «бати», как любовно называли его курсанты в жизни. (под витриной находится его фотография, диплом, ордена и его личные вещи)

Диплом № 1 был вручен Данько Ивану Григорьевичу, который окончил училище отличником. Его диплом передан на хранение в музей авиаколледжа,тТак же среди выпускников-отличников были Воронков В. В., Воробьев А. А., Дунаев В. В.

2 Раздел. На производственной базе есть радиополигон. Работает любительская радиостанция, позывные которой знают практически во всем мире. Об этом говорят многочисленные карточки-квитанции, многие выпускники зарекомендовали себя хорошими специалистами и работают во всех уголках нашей страны.

23 октября 1963 года училищу было присвоено наименование спортивный клуб «Сокол». По итогам соревнований среди других учебных заведений училище неоднократно награждается красным знаменем, кубками, грамотами, медалями (спортивная одежда, факел и фотография выпускника училища Коробова. Ему было предоставлено право нести факел олимпийского огня в г. Москве в 1980 году).

(Обратите внимание на этот кубок. Он был вручен за III общекомандное место в г. Егорьевске в 2001 году. Это была спартакиада учебных заведений гражданской авиации России).

3 Раздел: Среди курсантов первого набора было много талантливых ребят, которые создали большой оркестр народных инструментов, в нем насчитывалось 35 музыкантов.

Проводятся выставки технического творчества. Учебное заведение неоднократно занимало призовые места на областных выставках технического творчества.

Когда в Армении произошло землетрясение в 1989 году, наши курсанты поспешили на помощь. За самоотверженный труд и братскую помощь были отблагодарены. Армения подарила авиаучилищу 2 картины (жестяные) и 26 курсантов наградили грамотой.

4 Раздел: на протяжении многих лет важную роль в училище играл военный цикл, который вписал в историю много славных страниц, прежде всего, в военно-патриотическое воспитание.

Яркую страничку в истории авиаучилища оставил после себя помощник по военной подготовке Семенов Николай Никитович. В 1991 году по решению директивных органов военный цикл был расформирован. В это же время училище было переименовано в колледж.

5 Раздел: среди выпускников училища есть Герой Советского Союза - Гасоян Владимир Бадоевич. После окончания училища он был направлен в аэропорт Тбилиси, затем переучился на штурмана. При выполнении авиарейса Тбилиси - Батуми большая группа террористов пыталась захватить самолет с целью угона его в Турцию. В воздухе на борту завязалась перестрелка, в данной обстановке Гасоян проявил мужество и смелость, чем предотвратил попытку захвата самолета. Сдесь же представленыматериалы о ветеранах Великой Отечественной войны.

Перед описанием экспозиции второго этажа следует заметить, что курсанты авиаколледжа из курской области оказывали большое внимание на создание залов об авиаколледже и профориетационной работы в городе Шелехове – побратиме г. Рыльска. Курсанты Райко Дмитрий и Сазонов Владимир выезжая на каникулы перевозили большое количество экспонатов из музея авиаколледжа и г. Рыльска во вновь созданный музей Шелехова Г.И. – колумба Российского. О трудах и наследии Именитого Рыльского Гражданина, исследователя Аляски, патриота, просветителя и педагога расскажет созданная в музее авиаколледжа экспозиция: «В обновленной России исключительно гражданская зрелость и патриотизм народа смогут создать духовно-нравственную и экономическую основу демократического общества». Все, что предложено вниманию посетителей, было собрано автором проекта и монографии.

Первый раздел: «1747 – 1772 г.г. Рыльск».

Стенды рассказывают об архитектурных и монументальных памятниках, связанных с фамилией Шелиховых.

В нижней части под витриной размещаются кирпичи и лепнина дома Шелиховых (16 батарея), гончарные изделия, двуручная коса. Пряжка и керамика – подарок курсантов-археологов.

Второй раздел: «1773 – 1795 г.г. Иркутск – Охотск».

На стендах размещены фотографии и документы старого Иркутска, связанные с деятельностью Г. И. Шелехова; карты и схемы странствования Колумба Российского и этапы создания Российско-Американской компании.

Третий раздел: «1800 – 2001 г.г. Иркутск – Шелехов – Рыльск».

В верхней части стенда дана информация об истории создания памятника Г.И. Шелихову в Знаменском монастыре г. Иркутска. В центре рассказано об истории создания духовно-нравственной среды и использовании наследия Г.И. Шелехова, об этапах строительства памятника и музея в г. Шелехов, скверов в г. Рыльске. В нижней части под витриной размещена рекламная и типографская продукция, книги, вымпела, посвященные Колумбу Российскому.

Четвертый раздел: «1953 – 2001 г.г. Шелехов».

Стенды рассказывают об истории образования сибирского города и Иркутского алюминиевого завода, под витриной размещены образцы заводов ИРКАЗ - СУАЛ и кабельного.

В конце балкона на центральной стене портрет . Шелехова Г. И с известной репродукции из книги Тихменева размером 80Х100 см. написан маслом, художник авиаколледжа - **Хомяков А. А**..

Перед портретом установлена витрина, в которой размещены предметы археологических раскопок, переданных **Бобиным И.Н**. и **Зуевым А.П.**, новые книги о Г.И. Шелехове, изданные в типографии авиаколледжа, копии с книг Б. Башилова и Шелехова Г.И.

В нижней части витрины размещена керамика с археологических раскопок в г. Рыльске. Макеты и фотоматериалы филиалов музея: сквера памяти защитников отечества и сквера городов побратимов.[[862]](#footnote-862)

**Ванчиков Г.Г.** - начальник Егорьевского АТУ ГА и **Дворников А.И.** – замполит в 1970 г. открыли комнату славы, которая была преобразована в музей. Краеведы – патриоты: Премет Л.А., Клепов В.Г., Ростапира П.Н. собрали уникальные матерриалы и артифакты по истории колледжа. Много альбомов и статей о выпускниках работающих в 70 странах мира и их отзывах о родном учебном заведении и педагогах. Министр транспорта РФ Левитин И.Е. 01.10.2000 г. оставил запись в книге отзывов: «С удовольствием ознакомился с музеем истории колледжа. Огромная благодарность ветеранам за память, которую вы храните и передаете молодым курсантам. Желаем вам успехов в творчестве и благополучия в жизни. Добра и чистоты неба»[[863]](#footnote-863).

Постановлением губернатора Московской области от 12 июля 2002 г.№ 146–11Г Егорьевскому АТК ГА было присвоено имя В.П. Чкалова. Отличительной особенностью **Егорьевского** колледжа в этом событии является сочетание практической и расширенной теоретической подготовки будущих авиационных техников. Среди преподавателей колледжа многие занимаются научной деятельностью, имеют ученые степени и звания. Именно благодаря их инициативе, в г. Егорьевске с 1995 года, начали впервые проводиться Международные научно-технические конференции с последующим переходом к статусу «Чкаловских чтений». Местный организационный комитет, состоящий из представителей Егорьевского кол­леджа, в состав которого вошли директор колледжа.

**Шмельков А.В** (председатель), кандидат физико-матема­тических наук, заместитель директора колледжа по учебно-методической работе. **Рыжков С.Ю** (зам. председателя), до­ктор физико-математических наук, заведующий отделени­ем технической эксплуатации летательных аппаратов **Гладышев В.О.** и др., обратился с письмом к сыну Валерия Павловича Чкалова - Игорю Валерьевичу и дочери - Вале­рии Валерьевне, в котором просил поддержать инициативу проведения «Чкаловских чтений». Игорь Валерьевич и Ва­лерия Валерьевна поддержали предложения оргкомитета и любезно согласились принять участие в работе конферен­ции. Идея проведения «Чкаловских чтений» в г. Егорьевске понравилась многим известным ученым, работникам госу­дарственных учреждений. Неоценимую помощь в подго­товке конференции оказал доктор технических наук, про­фессор, заслуженный деятель науки РФ, заслуженный изо­бретатель РФ, академик Российской Академии ракетно-артиллерийских наук и Академии космонавтики Лы­сенко Л.Н.. На открытии первых «Чкаловских чтений», которое состоялось 2 июня 1999 года, присутствовали: доктор технических наук, профессор, академик Меж­дународной Академии астронавтики и Российской Акаде­мии навигационных наук, дважды Герой Советского Сою­за, летчик-космонавт Соловьев В.А., кандидат технических наук, лауреат Государственной премии Чкалова В.В., на­чальники управлений Федеральной авиационной службы РФ Самохин В.И. и Гипич Г.Н, доктор медицинских наук, профессор, почетный Президент Международной Акаде­мии человека в аэрокосмических системах, академик Рос­сийской Академии образования. Пономаренко В.А, доктор физико-математических наук, профессор, академик-сек­ретарь Национальной Академии наук Армении Сарки­сян В.С. и многие другие. На конференцию приехали более 100 ученых из 7 стран, в том числе Польши и Китая, присутст­вовали школьники городских школ, курсанты и преподава­тели колледжа.

Пленарные выступления открыла Чкалова В.В.. Она вручи­ла студентам колледжа, победителям конкурса рефератив­ных работ, дипломы и вы­ступила с докладом «История трансполярных перелетов 1935-37 гг. в постановлениях политбюро ЦК. ВКП(б)», в ко­тором использовались интересные материалы, выявленные в Государственном архиве Российской Федерации, Архиве Президента Российской Федерации, Российском центре хранения и изучения документов новейшей истории, Рос­сийском Государственном архиве экономики, многие из которых были затем рассекречены. Этот интереснейший материал Валерия Валерьевна обобщила в книге «Чкалов без грифа «секретно»».

Вторые «Чкаловские чтения» в составе семи секций проходили с 5 по 7 июня 2002 года. К началу конференции были изданы тезисы 174 докладов, по­ступивших от 251 автора из 7 стран (Армения, Великобрита­ния, Грузия, Канада, Латвия, Россия, Украина). В «Чкаловских чтениях» участвовали более 60 организаций.

С пленарными докладами на конференции выступили Чкалов И.В., Чкалова В.В. и М. Даффи (Великобритания).

Как всегда в рамках конференции обсуждались пробле­мы подготовки высококвалифицированных кадров, вопро­сы разработки и внедрения новых образовательных систем и технологий. Остается добавить, что следующие Чкаловские чтения состоялись в 2004 году, когда исполнилось 100 лет со дня рождения Чкалова Валерия Павловича и наследники Егоркиной школы уже носили его имя. Участники чтений с трепетом возлагали цветы к памятнику Чкалову В. П., который впервые появился на территории училища в 1955 г. на пешеходной дорожке рядом с храмовыми постройками и сегодняшним учебным корпусом. По словам Шмелькова А. В. это было типичная для того времени цементная скульптура легендарного летчика в унтах и полярной куртке выкрашенных бронзовой или серебристой краской. Подобные скульптуры были установлены во многих городах СССР, в том числе в подмосковных Химках. После начала строительства учебного корпуса памятник установили на месте, где сегодня красуется обелиск Ан-2, а уже затем на современном месте, где ранее был установлен бюст Максиму Горькому.

Пьедесталом стало служить обычное железобетонное колодезное кольцо метрового диаметра, а которое, предварительно залив раствором установили скульптуру. Строители при возведении памятника Панюкову Б.Е., заменили самодел на современный постамент. В октябре 2014 года на территории колледжа был в торжественной обстановке открыт мемориал Б.Е. Панюкова – выпускника Егорьевской школы 1950 г.

Даты: 15 октября 2014 года – дата открытия памятника; 15 мая – день рождения министра – займут в колледже достойное место в установлении новых традиций, направленных на воспитание и профессиональную подготовку будущих авиаторов, а возможно и крупных руководителей гражданской авиации. Коллектив колледжа выражает огромную благодарность президенту транспортно-клиринговой палаты Ильичеву Сергею Викторовичу. Без его участия, наверное, трудно было бы реализовать проект создания мемориала министру на территории учебного заведения.

Автор памятника - Смирнов Дмитрий Васильевич родился 04. 09 1968 г. в г. Пермь, по национальности коми-Пермяк. В 1988 г закончил скульптурное отделение Пензенского художественного училища им. Савицкого. С 1993 член союза художников России. Творчески работает в разных материалах, его парковые скульптуры украшают города: Москву, Клин, Видное, Тулу, Саратов, Пензу, Участвует в выставках и симпозиумах, Пензенской картинной галерее и т.д. Его работа стала победителем объявленного колледжем конкурса.

По визуальному обследованию автора исследования общая высота памятного знака составляет около 4 метров. На обширном граните темно-серого цвета постаменте установлена двухметровая гранитная квадратная колонна со сторонами по 0.5 м. Под бронзовым бюстом Министра на колонне надпись «Панюков Борис Егорович. Чуть ниже в рамке: «Министр гражданской авиации. Выпускник Егорьевского училища ГВФ». На основании и колонне укреплена вертикальная плита светло-серого цвета с эмблемой Аэрофлота и Словами Панюкова Б.Е.: «Россия была и должна оставаться Великой Авиационной державой».

Большая заслуга в установке памятника отводится соратникам Бориса Егоровича по работе в МГА, особенно представителям клуба высшего командного состава Аэрофлота «Опыт». Эти патриоты и члены попечительского Совета авиаколледжа в 2017 г. по приняли решение установить Ан-24 на месте самолета Миг -21, установленом в свою очередь на втором месте памятника Чкалову. Миг 21 передали подшефной школе в 1984 г., в связи с началом строительства абщежития, где он исчез. Изучение транспортировки показало, что без разрезов самолет с учебного аэродрома на терриорию колледжа не доставить. Остановились на Ан-2. Идея была реализована непосредственно под руковводством директора Шмелькова А. В., и поддержке начальника аэродрома Нестерова И. Н., учебных мастеров Мумихтыкак Н. Г., Лаврова А. Ф., Минцева П. В., Большую помощь в сооружении памятника оказывал почетный работнок колледжа Миненков С. М.

К празднованию 100 летия ЕАТК была установлена мраморная плита высотой 100 см. Шириной 70 см, толщиной 20 см. на которой золотистым цветом верхней части изображена эмблема Аэрофлота, затем слова в золотистой рамке: «Ан-2 легендарный, самый массовый отечественный самолет. Монумент воздвигнут в год столетия Егорьевского АТК имени В. П. Чкалова, в честь десятков тысяч летчиков и авиационных техников, выпускников Егорьевской авиационной школы. 5 октября 2018 г.». В нижней части плиты изображен летящий самолет Ан-2. Но этот элемент памятного знака существовал менее года.

В 2019 г. мемориальный комплекс получил свое завершение в виде благоустройства со стройными рядами Туй и информационными стойками об исторических фактах с фотографиями знаменательных событий и личностей. На курсантском общежитии закреплен панорамный баннер с отображением взлетной полосы и партрета Панюкова Б.Е.

На двух опорных бетонных стойках с фасадной части самолета на высоте около 2-х метров появились стенды с информацией:

1. «Монумент сооружен силами сотрудн ков и курсантов Егорьевского АТК имени В.Г. Чкалова при содействии Почетного работника колледжа Миненкова Сергея Михайловича 5 октября 2018 г.»;

2. «Ан-2 легендарный, самый массовый отечественный самолет. Монумент воздвигнут в год столетия Егорьевского АТК имени В. П. Чкалова, в честь десятков тысяч летчиков и авиационных техников, выпускников Егорьевской авиационной школы. 5 октября 2018 г.».

И самое важное! На месте прежней мраморной плиты установлени основаное почи метровое гранитное основание темно-коричневого цветавысотой 0.3 м. с золотистыми буквами по скошенной к верху грани: «Авиационным техникам посвящается». Металлическая отливка авиационного специалиста предпенсионного возраста среднего роста в коричневатом комбензоне с потертостями Советской эпохи. Опытный технарь как бы стоит рядом с самолетной тормазной колодкой, он подготовил Ан-2 к вылету, сложил рабочие перчатки в карман, а инструмент в чемодан…и услышав знакомое «От винта» смотрит с гордостью на взлетающий самолет и отдает честь пилоту. Торжественная церемония открытия памятника состоялась 28 июня 2019 г. не случайно совпала с выпуском курсантов. Слова благодарности Шмелькова А.В. – директора ЕАТК-филиала МГТУГА были в первую очередь обращены коллективу, скульптору Геннадию Кокину, членам попечительского совета, почетным работникам колледжа, генерал-майору Сергею Миненкову, генеральному директору ООО «Олеком»Сергею Горшкову, Главному конструктору самолетов Ту-134 и Ту 154 ПАО «Туполев»Андрею Гришину. Почетным правом открытия памятного знака были удостоены: **Сергеев Виктор Михайлович** – выпускнику ЕАТК ГВФ 1955 г., полярному бортмеханику и **Горлову Виктору Васильевичу** – заместителю министра ГА СССР по инженерно – технической службе[[864]](#footnote-864).

Отныне на территории колледжа находятся три мемориала:

- курсанту Чкалову В.П. – великому летчику советской эпохи;

- курсанту Панюкову Б.Е. – выдающемуся деятелю в области гражданской авиации, министру гражданской авиации СССР.

- авиационным техникам – выпускникам «Егоркиной школы».

Это исключительно почетно, но и очень ответственно. Приказом директора колледжа лучшему курсанту устанавливается именная стипендия министра гражданской авиации СССР. Два раза в год: в мае, в день рождения Б.Е. Панюкова, и в октябре, в день посвящения нового набора курсантов в авиаторы, проходят торжественные мероприятия. Из больших мероприятий следует отметить последние события, проходившие в колледже 15 мая 2017-2019 года. В эти дни коллектив учебного заведения с участием большого количества известных в авиации людей проводил торжественные митинги у мемориала, посвященные годовщинам со дня рождения министра гражданской авиации Панюкова Б.Е..

Настало время сказать несколько слов о Шмелькове Александре Васильевиче – Директоре авиаколледжа, авторе идеи и положения о мемориальном конкурсе в дополнение к сведениям сообщенным ранее в настоящем исследовании. Он коренной Егорьевец, сын школьного учителя, затем директора школы. Рано осиротел и всего по жизни добивался самостоятельно. В авиаучилище с 1983 г. – преподаватель, заведующий отделением «Авиационная и наземная техника», с 1993 г. – директор колледжа – филиала МГТУ ГА. Способствовал открытию пяти новых специальностей, с его участием разработана и внедрена концепция много уровневой подготовки авиационных специалистов, получена лицензия Государственного комитета по высшему образованию на право реализации программы неполного высшего образования. Это было первое и единственное учебное образование СПО. Кандидат технических наук. Организатор Авиационного учебного центра, международных научнотехнических конференций и «Чкаловских чтений». Заслуженный работник транспорта РФ. Награжден орденом «Звезда Отечества», почетным знаком «За активную работу по патриотическому воспитанию граждан Российской Федерации», нагрудным знаком «Отличник Аэрофлота». Член общественного Совета Росавиации, Совета клуба ветеранов высшего руководящего состава гражданской авиации «Опыт».

Под его руководством при проведении воспитательной работы с курсантами используются утвердившиеся, годами накопленные традиции и активно внедряются новые.

На входе в основное здание авиаколледжа размещен внушительный банер: « Благодарность Президента Российской федерации за большой вклад в подготовку квалифицированных специалистов для воздушного транспорта коллективу Егорьевского авиационно-технического колледжа имени В.П. Чкалова филиала федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Московский государственный университет гражданской авиации», Московскаая область. Москва. Кремль. 10 октября 2018 года. В. Путин.

Основные события ставшие причиной такого внимания государства изложены Историческом очерке «Чтоб машину отправить в полет...» которая знакомит с историей прославленного Егорьевского авиационного технического колледжа имени героя СССР В.П. Чкалова от его создания до сегодняшних дней. Книга посвящена столетию со дня его рождения. В творческий коллектив вошли: Фонин Б.И. - автор-составитель, Головушкин В.А., Шмельков А.В., Пестов Ю.В.. Кормилицину А.П., Граматчикову Е.И.,. Звереву А.В, Рыжкову С.Ю., Кускову А.Ю., Плитину Ю.И. и другие авиаработники[[865]](#footnote-865). Документы, поздравления и материалы не вошедшие в основной сборник были размещены в журнале «Авиация и спорт» составленном указанным авторским коллективом, как залог дальнейшей работы[[866]](#footnote-866).

**Заключение. Десятилетка ускорения (2010-2020 гг.)**

Образовательные учреждения гражданской авиации являются основой для укрепления ее кадрового потенциала. Как известно, от качественного уровня подготовки специалистов во многом зависят и безопасность полетов и надежность работы авиатехники. Поэтому вопросы подготовки авиаперсонала, обеспечения в полной мере кадровых потребностей авиапредприятий, постоянного повышения профессиональной квалификации специалистов и руководителей предприятий гражданской авиации имеют не только отраслевую, но и большую государственную значимость.

Многие десятилетия специалисты Управления учебных заведений Министерства гражданской авиации, а затем отделов Росавиации были представителями государства и непосредственными участниками в подготовке авиационных специалистов и создании собственной образовательную школу. Этой многогранной деятельности посвящены разделы основного содержания монографии.

Исторические события сложились таким образом, что начиная с декабря 2009 года под руководством **Нерадько Александра Васильевича** – руководителя ФАВТ отдел учебных заведений и подготовки кадров: **Мудрый Юрий Владимирович, Рябов Владимир Сергеевич Исаев Сергей Дмитриевич, Ржевский Спартак Евгеньевич**, представители других управлений выполняли огромный объем работы по завершению интеграционных процессов. Была оказана реальная помощь каждому образовательному учреждению СПО, существовать в двух отдельных самостоятельных формах: юридическом лице и обособленном структурном подразделении ВУЗА. Впервые в истории Учредителю необходимо было обеспечить организационную, финансовую дисциплину и законодательную дисциплину для 27 учебных заведений.

После ликвидации 12 летных училищ и технических колледжей – юридических лиц в первом полугодии 2010 года для них фактически завершилась целая эпоха школ Главного управления ГВФ и Министерства гражданской авиации. В будущем историки проведут объективное исследование, нам предстоит им в помощь изложить воспоминания и некоторые фактические сведения из служебных отчетов.

В инновационной деятельности участвовали: В Московском инженерно-техническом комплексе **Елисеев Борис Петрович** – ректор МГТУГА; **Шмельков Александр Васильевич** – директор Егорьевского АТК ГА; **Гоцев Владислав Васильевич** – директор Кирсановского АТК ГА; **Хороших Владимир Алексеевич** – директор Рыльского АТК ГА; **Никифоров Валерий** **Апполонович** - директор Иркутского АТК ГА; **Шакиров Фарид Хасанович** – директор Троицкого АТК ГА;

В Санкт-Петербургском инженерно-техническом и летном комплексе: **Смуров Михаил Юрьевич** – Ректор СПбГТУ ГА**; Трофимов Юрий Николаевич** - директор Красноярского АТК ГА; **Денефнер Владимир Зигмундович** – директор Выборгского АТК ГА; **Халин Виктор Владимирович** – директор СПбАТУ ГА; **Гришуков Валерий Иванович** – директор Якутского ТУ ГА; **Андреев Василий Васильевич** – директор Бугурусланского ЛУ ГА.

В Ульяновском летном комплексе: **Краснов Сергей Иванович** – ректор УВАУ ГА, **Якуш Анатолий Игнатьевич** – директор Омского ЛТК ГА, **Смольников Евгений Васильевич** – директор Сасовского ЛУ ГА, **Ежов Виктор Васильевич** – директор Краснокутского ЛУ ГА.

Много времени у специалистов отдела уходило на упорядочение имущественных отношений. Колледжи и училища в составе «школы гражданской авиации» долгие годы создавали авиационно – обучающую, жилищно – бытовую и культурно – просветительную инфраструктуры. В уставах СПО было прописано право оперативного управления для рационального использования на основании соответствующих решений Федерального агентства воздушного транспорта и Федерального агентства по управлению государственным имуществом в порядке, установленном законодательством Российской Федерации.

При интегрировании филиалы по доверенности ректоров обязывались обеспечивать необходимый режим содержания и использования занимаемых зданий и сооружений. Практически десятки килограммов правоустанавливающих документов из регионов размещения филиалов были доставлены в Москву, Санкт-Петербург и Ульяновск, для их регистрации по месту нахождения юридических лиц. Отдел учебных заведений, который возглавил **Ашихмин Владимир Михайлович**, совместно с другими управлениями ФАВТ принял на себя эту правоустанавливающею деятельность, одновременно становясь разработчиком ведомственных целевых программ в области подготовки авиационного персонала.

Высшие учебные заведения и их филиалы в соответствии с законодательством Российской Федерации стали реализовывать следующие уровни профессионального образования:

- среднее профессиональное образование;

- высшее образование - бакалавриат, подтверждаемое присвоением лицу, успешно прошедшему государственную итоговую аттестацию, квалификации (степени) «бакалавр»;

- высшее образование - специалитет, магистратура, подтверждаемое присвоением лицу, успешно прошедшему государственную итоговую аттестацию, квалификации (степени) «специалист» или квалификации (степени) «магистр»;

- высшее образование - подготовка кадров высшей квалификации, подтверждаемое присвоением лицу, успешно прошедшему государственную итоговую аттестацию, квалификации «исследователь».

Для обеспечения отрасли квалифицированными специалистами всех уровней подготовки Управление учебных заведений МГА, а затем отдел учебных заведений Росавиации многие десятилетия разрабатывает проекты контрольных цифр приема граждан в «школу гражданской авиации» и направляет их в соответствующие федеральные органы исполнительной власти. Итоги профориентационной работы ежегодно изучаются и обсуждаются на самом высоком уровне и различных средствах массовой информации. « Сто профессий Аэрофлота» требуют соответствующего перечня направлений в работе по всей территории России. Примечательно, что эту деятельность курирует ветеран отдела **Рябов В.С**., который в 1977 году приступил к работе в УУЗ МГА с должности сотрудника Отдела средних специальных учебных заведений.

Для примера представим сведения из отчетности за 2018 год. Общая численность обучающихся в подведомственных Росавиации учебных заведениях гражданской авиации составила 26276человек, из них 17662 человека или 67,2 % обучалось за счет средств федерального бюджета, 8614 человек или 32,8 % - с полным возмещением затрат.

В 2018 году контрольные цифры приема на подготовку граждан с высшим образованием по укрупненным группам специальностей и направлений подготовки были утверждены в объеме 2397 чел. (в 2017 году – 2384 чел.), в том числе на очную форму обучения – 1661чел. (в 2017 году – 1518 чел.). Общее увеличение по сравнению с 2017 годом составило 13 чел., по очной форме обучения на 141 чел.

Число бюджетных мест по программам специалитета по сравнению с предыдущим 2017 годом увеличено на 40 ед., прием в 2017 году составил  879 чел., в том числе по очной форме обучения – 634 чел.

Увеличилось количество бюджетных мест по программам магистратуры: со 177 бюджетных мест в 2017 году до 207 бюджетных мест в 2018 году.

Прием на обучение по программам бакалавриата за счет средств федерального бюджета уменьшился и составил – 1277 чел. (в 2017 году – 1334 чел.) при увеличении количества бюджетных мест по очной форме обучения до 877 чел. (в 2017 году – 814 чел.).

На уровень СПО контрольные цифры приема в 2017 году за счет средств федерального бюджета были утверждены в объеме 2400 чел. (в 2017 году – 2460 чел.), в том числе на очную форму обучения – 2380 чел. Сокращение по сравнению с 2017 годом составило 60 человек.

Всего в образовательные организации гражданской авиации за счет средств федерального бюджета по программам высшего образования и среднего профессионального образования было принято 4801 человек (в 2017 – 4849 чел.), в том числе  на очную форму обучения 4045 человек (в 2017 – 3964 чел.), на заочную –756 человек (в 2017 – 885 чел.).

На внебюджетное обучение в учебные заведения гражданской авиации по программам высшего и среднего профессионального образования в 2018 году принято 3167 чел. (в 2017 г. - 2687 чел.), в том числе по программам высшего образования – 1446 чел., а по программам среднего профессионального образования – 1721 чел.

В 2018 году набор на летные специальности в образовательные организации гражданской авиации составил 889 человек, в том числе за счет средств федерального бюджета 775 человек (325 человек в образовательные организации высшего образования и 450 – в филиалы). При этом на специальность «пилот» по целевому приему принято в образовательные организации высшего образования гражданской авиации 161 человек.

Целевой прием в вузы гражданской авиации по программам высшего образования в 2018 году составил 433 чел. (в 2017 году – 420 чел.), по программам специалитета 272 чел. (в 2017 г. – 276 чел.), по программам бакалавриата 161 чел. (в 2017 г. – 144 чел.).

Целевой прием использовался в первую очередь для обеспечения «профильных» направлений подготовки: Аэронавигация и эксплуатация авиационной и ракетно-космической техники – 351 чел., Техника и технологии наземного транспорта – 14 чел., Технология транспортных процессов – 16 чел.

Целевой набор на летную специальность в образовательные организации гражданской авиации позволяет:

- решить вопрос трудоустройства выпускников;

- осуществить проведение подготовки студентов во время их обучения на конкретный тип воздушного судна за средства авиакомпании;

- планировать привлечение пилотов на перспективу 4-5 лет.

Обучение проводилось в трех вузах, имеющих 14 филиалов (1 филиал, реализующий программы высшего образования; 1 филиал, реализующий программы высшего и среднего профессионального образования; 12 филиалов, реализующих программы СПО).

В 2018 году из подведомственных образовательных организаций было выпущено по уровню высшего образования всего 2817 чел., в том числе по очной форме обучения –1419 чел., по программам аспирантуры – 21 чел., в том числе по очной форме обучения – 21 чел., по программам специалитета – 960 чел., в том числе по очной форме обучения – 550 чел., по программам магистратуры – 92 чел., в том числе по очной форме обучения – 43 чел., бакалавров –1744 чел., в том числе по очной форме обучения – 805 чел., прикладной бакалавриат – 1388 чел., в том числе по очной форме – 608 чел.

По уровню среднего профессионального образования было выпущено всего 2509 чел., в том числе по очной форме обучения – 2236 чел., по специальностям среднего профессионального образования – 2509 чел., в том числе по очной форме обучения – 2236 чел.

Выпуск пилотов в 2018 году из учебных заведений гражданской авиации по плану должен был составить 827 человек, в связи с задержкой выпуска пилотов из Ульяновского института гражданской авиации имени Главного маршала авиации Б.П. Бугаева и его филиалов выпуск пилотов составил 549 человек. Увеличение выпуска авиационных специалистов происходит в основном за счет увеличения приема граждан на платные образовательные услуги, так по сравнению с 2015 годом численность обучающихся за счет платных образовательных услуг в 2018 году увеличилось на 6% при сохранении контрольных цифр приема за счет средств федерального бюджета.

Снижение выпуска специалистов по специальностям «пилот» в 2018 году сложилась из-за ряда причин: недостаточного финансирования, недостаточного количества исправных воздушных судов и не укомплектованности штата инструкторского состава. При анализе приема учащихся в 2019 г. стало возможным представить следующие сведения:

В 2019 году в подведомственные образовательные организации на обучение за счет средств федерального бюджета на уровень высшего образованиябыло принято всего – 2314 чел., уменьшение на 87 чел. в том числе по очной форме обучения – 1660 чел.(2018 г. - 1665). На уровень среднего профессионального образования за счет средств федерального бюджета было принято всего - 2180 чел., (2018 г. -2400), уменьшение на 220 чел., в том числе по очной форме обучения – 2160 чел (2380)

Набор Летных кадров в Высшие, летные и технические училища – 835 чел. Набор диспетчеров УВД – 421, Набор радиотехников 360. Прием на специальности авиационных технических служб составил 1580 чел. (механики 1015, прибористы – 565) , в том числе с высшим образованием – 470 (механики 235, прибористы – 235).

Принципиальные изменения, которые произошли за прошедшее десятилетие заключаются в полном отказе от зональной формы наборы абитуриентов в учебные заведения. А с 2019 года письмом ФАВТ было предписано обеспечить работу центральных приемных комиссий, приемных комиссий филиалов, экзаменационных и апелляционных комиссий по приему на обучение в соответствии с законодательством РФ об образовании и правилами приема, утвержденными образовательными организациями гражданской авиации самостоятельно.

Фактически были запрещены любые выезды приемных комиссий за пределы учебного заведения которые, не в коем случае, не отменяют профориентационную работу учебных заведений, территориальных управлений и авиапредприятий в различных регионах России, в том числе с использованием глобальной сети Интернета. Вся информация об организации приема в соответствии с рекомендациями Минобрнауки России размещается на официальных сайтах ВУЗов и ССУЗов.

Большие изменения за десятилетие произошли так же в летном комплексе. В первую очередь в оснащении учебных заведений техникой, особенно летательными аппаратами и авиационными тренажерами, в этой работе принимают участия многие структуры ФАВТ.

Главной задачей Ульяновского ВАУ ГА (И), Санкт-Петербургского ГТУ ГА и летных училищ остается подготовка высокопрофессиональных авиационных специалистов, способных эффективно работать на благо гражданской авиации России. Меры, предпринятые в период 2008 - 2011 годы, позволили повысить уровень подготовки и оснащенности летных учебных заведений воздушными судами и тренажерами и перейти на программы летного обучения в объеме 150 часов.

Формирование сопряженных компетентностно-ориентированных основных образовательных программ подготовки авиационных специалистов позволили повысить в образовательных учреждениях гражданской авиации качество профессиональной подготовки выпускников, сохранить сложившуюся в отрасли систему непрерывного профессионального образования и обеспечить инновационное развитие авиатранспортного комплекса:

- в 2012 году в Сасовском летном училище сдана в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса (ВПП);

- в Бугурусланском летном училище имени Васина И.Ф. сдан в эксплуатацию ангар и начата реконструкция ВПП;

- в Ульяновском высшем летном училище ГА имени Бугаева Бориса Павловича – Главного маршала Авиации и министра ГА (1970-1987 гг.) сдан в эксплуатацию аэродром «Солдатская Ташла»;

- в Омском летно-техническом колледже начаты строительные работы пожарного Депо. Эти шаги позволили повысить качество первоначальной подготовки пилотов.

С 2008 по 2011 годы в летные учебные заведения гражданской авиации было поставлено 121 воздушное судно. Введены в учебно-летный процесс воздушные суда нового поколения (с так называемой стеклянной кабиной) Cessna-172, DA-40NG, DA-42, DA42NG, Л-410, вертолет Ми-171. Парк воздушных судов летных учебных заведений ГА в настоящее время представлен самолетами Ан-2, Як-18Т, Як-18Т(36с), Л-410, С-172S, Da-40 NG, Da-42, Da-42 NG и вертолетами Ми-8т, Ми-171.

В 2013г. в Краснокутское летное училище имени Васина И.Ф. - заслуженного пилота СССР, поступили самолеты Cessna-172S, зарекомендовавшие себя надежными в эксплуатации и неприхотливыми в обслуживании. Благодаря авионики Garmin G 1000 стало возможным готовить будущих пилотов к работе в современной электронной кабине. В это же время началось изучение самолета австрийского производства Diamond DA-40NG, успешно использующегося для подготовки пилотов по всему миру. Преподавательский состав ККЛУ ГА провел масштабную работу и освоил новые типы воздушных судов: Cessna-172S, Diamond DA-40NG, Let L 410 и DA-42NG, - выпускной самолет для курсантов. В Красном Куте проходили так же летную подготовку курсанты из Сасово, Ульяновска на самолетах Cessna-172S и Ан-2.

В соответствии с приказом ФАВТ МТ России от 19.08.2015 г. № 259 «О реорганизации федеральных государственных бюджетных образовательных учреждений высшего профессионального образования в форме присоединения к ним федеральных государственных бюджетных образовательных учреждений» к институту присоединен федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение «Приволжский учебно-тренировочный центр (г. Самара, аэропорт «Курумоч»).   Директор филиала: **Черницов Андрей Александрович**.

УИГА имени Бугаева Б.П. осуществляет подготовку, переподготовку и КПК авиационного персонала гражданской авиации. В авиационном учебном центре (АУЦ) – структурном подразделении института ежегодно проходит обучение авиационный персонал РФ и зарубежных стран.В структуру института также входит аэродромный комплекс. Базовый аэродром «Ульяновск (Баратаевка)» имеет бетонную полосу 3826×60 м и предназначен для учебной и учебно-летной практики курсантов и слушателей института. Полевой аэродром «Солдатская Ташла» имеет две грунтовые полосы по 1000×100 м.

В институте существует крупнейший в России тренажерный центр, насчитывающий около трех десятков действующих тренажеров, на которых проходят подготовку курсанты института и авиационные специалисты российских и зарубежных авиакомпаний, а также специалисты управления воздушным движением. Он находится в специально построенном здании на территории учебного городка.

Подготовка проводится по следующим направлениям:

- тренировка членов экипажей на комплексных тренажерах самолетов Ту-204 и его модификаций; Як-42; Ил-76; Ан-24(26); Як-40, DA42, FFFS A 320CL, FFS SSJ 100, FFS B737NG, а также тренажерах самолетов первоначального обучения Як-18Т, Як-18Т серии 36.

- подготовка на тренажерах самолётов первоначального обучения Як-18Т, Як-18Т серии 36 и тренажерах самолётов DA-40, DA42ND.

- подготовка и тренировка курсантов и специалистов УВД на диспетчерских тренажерах: «Навигатор -3», «Эксперт».

- В тренажерном центре установлены тренажеры самолетов DA-40NG (2 шт) и DA-42 (2 шт), на которых проводится обучение курсантов, также установлены процедурные тренажёры самолёта А-320 и другие;

- Кроме тренажеров воздушных судов, в тренажерном центре УВАУ ГА (И) установлены современные диспетчерские тренажёры

– «Навигатор-3» и «Эксперт» с «Вышкой». Тренажёрами такого класса оснащены немногие тренажерные центры в мире.

Ежегодно около 500 молодых специалистов из Ульяновска вливаются в ряды гражданской авиации, В их числе около 200 по специализации «Летная эксплуатация гражданских воздушных судов» с теоретической и тренажерной подготовкой на Аэробус А-320.

На территории института была завершена модернизация газовой котельной, подготовлена проектно-сметная документация по реконструкции аэропортового комплекса «Баратаевка» в рамках федеральной целевой программы. В мае 2109 г. исполняющим обязанности ректора УИГА имени Бугаева Б.П. был назначен **Африкантов Николай Николаевич.**

Краснокутскому летному училищу было присвоено имя Васина Ивана Федотовича - заслуженного пилота СССР. Под руководством **Карамана Александра Анатольевича** начальника училища был построен новый Тренажерный центр, проведен капитальный ремонт здания военного цикла и здания КДП, общежития гостиничного типа, завезено новое радиотехническое оборудование.

В Сасовском ЛУ имени Тарана Г. А – героя СССР был введен в эксплуатацию новый комплексный тренажер Л-410 Э-20, который стал первым в России КТС этого типа, завершили ремонт столовой для курсантов на 250 мест, выполнили большой объем работы по благоустройству территории училища. Отличительная особенность училища – это подготовка более 1 тысячи пилотов для зарубежных авиакомпаний 47 стран Европы, Азии, Африки, и Латинской Америки.

В училище установлена современная спутниковая система посадки, осуществлен переход к поэтапным модульным программам по обновленным специальностям: летная эксплуатация однодвигательного воздушного судна и его функциональных систем (на уровне пилота-любителя); летная эксплуатация воздушного судна, двигателя и функциональных систем на уровне пилота коммерческой авиации; летная эксплуатация многодвигательного воздушного судна и его функциональных систем на уровне практических полетов.

Омский летно-технический колледж гражданской авиации имени Ляпидевского А.В. – героя СССР возглавил **Строганов Александр Васильевич**, который усовершенствовал процесс обучения с использованием вертолетной тренажерной техники

В конце 2013 года решением Росавиации был введен в эксплуатацию аэродром Бугуруслан в Бугурусланском имени Еромасова П. Ф. - Героя СССР филиале Санкт - Петербургского ГТУ ГА, реконструкция которого осуществлялась Университетом в 2012-2013 годах по Федеральной целевой программе. В перечень объектов, вторые были реконструированы входили: взлетно-посадочная полоса, магистральные рулежные дорожки, места стоянок, светосигнальное оборудование (ОМИ - огни малой интенсивности), сети связи к объектам РТО и метеообеспечения, сети электроснабжения и ограждение аэропорта. Для полу­чения Свидетельства о государственной регистрации и годности аэродрома училищу под руководством **Степанова Сергея Алексеевича** была выполнена большая работа. На учебном аэродроме Бугуруслан дополнительно выполнены работы по реконструкции и модернизации систем посадки и управления воздушным движением — КДП (командно-диспетчерский пункт), ближний и дальний приводные радиомаяки (БПРМ и ДПРМ), построена ВЛЭП 6 кВ до центральной распределительной подстанции на аэодроме, а также сеть связи и электроснабжения.

План учебно-летной работы в СПбГТУ ГА выполняется на аэродромах: Череповец, Бугуруслан, Бугульма, Бегишево (Набережные Челны). В соответствии решениями Ученого совета лётная подготовка студентов включает три уровня:

1. На I и II уровнях летное обучение проводится на поршневых однодвигательных самолетах Cessna-172S и Diamond DA-40NG с присвоением квалификации: «Пилот-любитель»;

2. На III уровне летное обучение проводится по курсу «Пилот коммерческой авиации» на двухдвигательном самолете Diamond DA-42NG получением квалификационных отметок «полет по приборам» и «ночные полеты». Налет студента на I уровне летного обучения – 40 часов; на II - 60 часов; на III - 25 часов.

Важной составляющей деятельности вуза является дополнительное профессиональное образование. В Университете открыты новые направления профессионального обучения. Это подготовка, переподготовка и повышение квалификации бортпроводников на самолеты семейства: Воeing и Airbus, подготовка и повышение квалификации специалистов аэропортов. Более широкомасштабным стало обучение на комплексных тренажерах Ан-148, В-737, А-320, CRJ-200 отдельно и в рамках реализации про­грамм переподготовки на любой из этих типов.

В соответствии с приказом Министра транс­порта РФ на основании решения Правительства РФ к Университету присоединен Санкт- Петербургский УТЦ, что дало возможность дальнейшего расширения сферы деятель­ности в области дополнительного образования. В течение последних пяти лет Университет на базе кафедры УВД реализует программу ус­коренной подготовки СПО диспетчеров УВД в рамках целевого обучения для нужд ФГУП «Госкорпорация по ОрВД. За последние годы Университет получил тренажеры А-320, А-319/320/321/, CRJ- 200 , Cessna 172S, DA-40, DA- 42, M/FTD А-320, В-737 самолеты Cessna 172S и DA-42.

Таким образом, сформирован техни­ческий потенциал для реализации основных го­сударственных образовательных программ ВПО и СПО на ближайшее будущее с возможностью реализации всей системы непрерывной профес­сиональной подготовки пилотов.

В Университете в 2013/2014 учебном году обучалось по всем формам 1233 человека. Из них 96% - СНГ, 4% - дальнее зарубежье. Другой важный показатель мониторинга образовательной де­ятельности вуза – порог научных исследований превышен почти в два раза. В инженерно-техническом комплексе университета продолжаются динамичные преобразования.

Санк-Петербургский авиатранспортный колледж осуществляет свою деятельность в составе других структурных подразделений на уровне факультета, открыт Хабаровский филиал – директор **Картелев Дмитрий Владимирович**, Во всех других структурах комплекса произошли кадровые изменения: Красноярский авиаколледж – директор **Девотчак Виктор Владимирович**, Выборгский авиаколледж – директор **Новиков Алексей Александрович**, Якутское авиаучилище – **директор Прокопьев Павел Иванович**, На период до выборов ректора Университета исполняющим его обязанностей назначен **Сухих Никола Николаевич**.

В Университете был организован прием на программы высшего образования граждан из Республики Крым и города Севастополь. В соответствии с Федеральным конституционным законом от 21 марта 2014 года «О принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов Республики Крым и города федерального значения Севастополя» и других сопутствующих нормативных актов Университету была выделена квота для приема подобных лиц, признанных гражданами России, в разме­ре 20 бюджетных мест. При этом сумма баллов по трем вступительным испытаниям должна быть не менее 150.

Университет в связи с происходя­щими на террито­рии Украины собы­тиями по распоря­жению Правитель­ства принемает на учебу студентов из вузов Новороссии. Для повышения эф­фективности дея­тельности прием­ной комиссии Уни­верситета и выполнения требований Минобрнауки была введена в строй электронная система управления потоком абитуриентов, включаю­щая три информационных табло и интерактив­ный киоск (с принтером) для выдачи чека с но­мером очереди. Теперь поступающие в вуз, заполнив «электронную форму абитуриента», получают свой номер очере­ди и ожидают вызова в фойе актового зала. Три электронных табло дублируют информацию о вызове из очереди к специалисту приемной ко­миссии. Информация о вызове дублируется зву­ковым сигналом.

Вся текущая информация по приему аби­туриентов заносится в систему автоматизации деятельности Университета «Галактика- ERP». Сведения о количестве поданных аби­туриентами заявлений автоматически форми­руются и обновляются на официальном сайте Университета и на специальных информационных в ре­жиме реального времени.

Вся текущая статистика по приему доступ­на в Интернете на странице «Абитуриенту» офи­циального сайта Университета, а поименные списки поступающих абитуриентов доступны для обозрения как в сети Интернет, так и в ин­терактивном киоске около центральной вахты. Поготовкой к очередному учебному году в 2109 году руководит Сухих Николай Николаевич - исполняющий обязанности ректора. В университете внедрена практика набора студентов в ССУЗы, в том числе для обучения по спе­циальности «Летная эксплуатация летательных аппаратов» в Якутский и Красноярский филиа­лы СПбГУГА, на базе которых осуществ­ляется теоретическое обучение будущих пило­тов на бюджетной основе. Летную практику учащиеся данных филиалов проходят совместно с курсантами Бугурусланского училища.

Внедрение свидетельства пилота многочленного экипажа (MPL) позволит организовать обучение пилотов умению выполнять обязанности второго пилота, более широко используя для этого такие современные учебно-тренировочные устройства, как пилотажные тренажеры. В стандартах ИКАО, касающихся MPL, конкретно указывается минимальное количество требуемого фактического налета и налета на тренажере (240 часов). Это позволяет проводить часть учебной подготовки не на самолете, как это традиционно делалось, а на учебно-тренировочных устройствах, имитирующих условия полета. Высокой оценкой труда коллективов летного комплекса стало присвоение звания героев России их выпускникам: командиру воздушного судна - **Юсупову** [**Дамиру Касимовичу**](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AE%D1%81%D1%83%D0%BF%D0%BE%D0%B2,_%D0%94%D0%B0%D0%BC%D0%B8%D1%80_%D0%9A%D0%B0%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%BE%D0%B2%D0%B8%D1%87) (Бугрусланское ЛУ – филиал СПбГТУ ГА в 2013 г., Ульяновское ВАУ (И) ГА в 2018 г.) и второму пилоту - **Мурзину Георгию Александровичу** (Бугрусланское ЛУ – филиал СПбГТУ ГА в 2017 г.). Экипаж [15 августа](https://ru.wikipedia.org/wiki/15_%D0%B0%D0%B2%D0%B3%D1%83%D1%81%D1%82%D0%B0) [2019 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/2019_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) сумел благополучно посадить самолёт A321 с отказавшими двигателями после столкновения с птицами на кукурузное поле под Жуковским, все 233 пассажира остались живы.

**В Московском государственном техническом университете ГА** после завершения работы по создании филиалов СПО Университета в  городах Егорьевске, Иркутске, Рыльске, Кирсанове и Троицке произошел рост числа обучающихся с 4000 до более чем 10000 человек. В структуре Университета также Иркутский филиал - директор **Горбачев Олег Анатольевич** и Ростовский филиал – директор **Акопов Григорий Леонидович**. Иркутский АТК ГА вошел в состав Иркутского филиала. Важным элементом непрерывного образования, начиная с 2013 года, становится возможность получения второго высшего образования лицами, уже имеющими высшее образование.

Университет перешел на подготовку бакалавров и магистров, что потребовало кардинальной переработки учебных планов, учебных программ и разработки нового методического обеспечения учебного процесса. На первый план выдвигаются вопросы усиления практической подготовки студентов. В учебный процесс органически входит обучение студентов на современных авиационных тренажерах, резко расширяется число авиапредприятий, на которых студенты проходят учебные и технологические практики. Открываются новые специальности подготовки студентов. Проходит первый выпуск специалистов по профилям «Управление воздушным движением», «Эксплуатация и обслуживание объектов и систем топливообеспечения аэропортов и воздушных судов».

Заметные успехи в образовательной деятельности Университета находят свое отражение в том, что в 2015 году во Всероссийском проекте «Лучшие образовательные программы инновационной России» 9 образовательных программ высшего образования по всем базовым дисциплинам, реализуемых в Университете и определяющим профиль подготовки специалистов, были признаны лучшими образовательными программами. С 2015 году осуществляется переход на ГОС 3+, аналогичную задачу решают программы ускоренного индивидуального обучения для выпускников средних профессиональных учебных заведения, обеспечивающих базовое профильное образование.

Большая работа проводится по укрупнению материально-технической базы Университета и его филиалов, в том числе по оснащению их современными специальными тренажерами самолетов Boеing и Airbus, ставшими ядром нового учебного процесса по базовым специальностям подготовки студентов. Обновляется парк воздушных судов Учебного авиационного технического центра МГТУ ГА.

Университет ведет активный поиск внебюджетных источников финансирования научной деятельности, успешно участвует в различных конкурсах на гранты Федеральных целевых программам и Департамента образования г.Москвы. Заметно растет объем НИР по прямым договорам с предприятиями и организациями, работающими в интересах гражданской авиации, среди них следует отметить научно-исследовательские работы в рамках инновационного развития ОАО «Аэрофлот – российские авиалинии», общий объем которых превысил 250 млн. рублей. Университет регулярно принимает участие в выставке МАКС, неоднократно награждается различными почетными наградами.

Рост объема научных исследований отразился в увеличении количества научных публикаций и защит диссертаций работниками и аспирантами Университета. Подтверждением высокого научного авторитета является включение Научного Вестника МГТУ ГА в известный перечень ВАК ведущих научных изданий, в который входили издания всего 6 технических вузов Москвы. Научный потенциал Университета определяют 56 докторов и 170 кандидатов наук, а также более 100 аспирантов и докторантов.

На большинстве кафедр происходит смена заведующих, что заметно оживило учебно-научную деятельность кафедр. Смена поколений  приводит к тому, что в Университет приходит много молодых высококлассных специалистов.Совершенствовались принципы и методы демократического управления Университетом. На конференции трудового коллектива профессор **Елисеев Борис Петрович** был вновь избран ректором МГТУ ГА.

Качественные изменения происходят в вопросах организации и расширения международных связей. Создается Отдел международных связей, что, прежде всего, сказывается на росте числа иностранных граждан, обучающихся в Университете. К 2015 году он достиг уровня в 400 человек. С 2017 года заработала программа «Приток», студенты вуза проходят учебу в «Школе методического управления «Domodedovo Training», со стипендией, по окончании выпускники обеспечиваются рабочими местами. АО «Гражданские самолеты Сухого» запускают проект по привлечению студентов, выпускников МГТУ ГА по специализации инженер-механик, инженер по планеру, инженер по системам самолета и двигателя. ЗАО АК «РусЛайн», «Внуково Карго» систематически ведут отбор выпускников с углубленным знанием английского языка и т.д.

Следует отметить, что к концу обучения, в вузе 60-70% выпускников уже имеют место работы. Как показывает результат мониторинга трудоустройства выпускников Минобрнауки России, 80% выпускников МГТУ ГА являются трудоустроенными.

МГТУ ГА является одним из основных вузов по подготовке авиадиспетчеров, а также ведущим поставщиком специалистов по «Аэронавигации» для Московского центра автоматизированного управления воздушным движением, отвечающего за Московский авиационный узел – наиболее насыщенный в России поток воздушного транспорта. Для студентов, выпускников и работодателей на официальном сайте Университета создан раздел «Трудоустройство».

Как уже, нами было сказано, десять лет назад началось очередное масштабное реформирование системы образования в России. По мнению Милюкина Александра Михайловича - заместителя директора Рыльского АТК - филиала МГТУ ГА в учебном процессе, особенно ССУЗов и государственном контроле произошли кардинальные изменения.

Отдел учебных заведений ФАВТ провел большую работу по реализации Федерального закона принятого в 2012 году «Об образовании в Российской Федерации». По сравнению с предыдущим аналогичным законом изменение коснулось полномочий учебных заведений, и требований к организации учебных занятий, и к обязательной документации и многому другому.

Изменился механизм распределения бюджетных мест между учебными заведениями России, он стал независим от ведомственной принадлежности и других факторов. Каждый год Министерство образования (а с недавних пор два министерства: Минпросвещения и Минобрнауки) определяет количество бюджетных мест в учебных заведениях нашей страны и, по результатам специально проводимого конкурса, распределяют эти места между учебными заведениями. Прозрачность конкурса для учебных заведений отсутствует, критерии конкурса сомнительны. В начале этого процесса были серьёзные сбои в самом процессе, в том числе в выделении бюджетных мест по отдельным специальностям. При поддержке специалистов отдела учебных заведений эти проблемы удалось свести к минимуму.

Проводилась комплексная поверка содержания и качества подготовки курсантов по государственным образовательным стандартам второго поколения - ГОС СПО 2. Для комиссии необходимо было подготовить массу документов, заполнить большое количество таблиц и приложений, провести иные процедуры, необходимые в процессе работы комиссии по аккредитации. Несмотря на огромный объём работы, все требования для выдачи положительного решения о прохождении аккредитации были логичными, прозрачными и понимаемыми.

2014 году начался массовый период внедрения Федеральных государственных образовательных стандартов третьего поколения - ФГОС СПО3. Изменения в этих стандартах, по сравнению с предыдущими, носили революционный характер. Прежде оценка результатов обучения сводилась к оценке уровня знаний, умений и навыков. В соответствии с новыми образовательными стандартами оценка результатов освоения вида профессиональной деятельности носит комплексный, интегративный характер: оценивается сформированность как профессиональных, так и общих компетенций. Следует учесть, что более половины преподавательского состава старше 50 лет, то можно понять с какими трудностями колледжи сталкиваются «переваривая» новое в стандартах.

Переход на ФГОС СПО 3 усугублялся низким качеством самих стандартов со многими недочётами и грубыми ошибками, противоречивыми требованиями в различных указаниях и инструктивных письмах Министерства образования и других ведомств, отсутствия в единстве подходов к трактовке требований. Колесо преобразований стало раскручиваться всё быстрее и быстрее. Вначале тихо стали говорить, а потом и внедрять изменения во ФГОС СПО 3, затем ТОП 50, ФГОС СПО 3+, ФГОС СПО 4. И всё это в очень короткий промежуток времени.

Новый стандарт по специальности «Техническая эксплуатация и обслуживание электрического и электромеханического оборудования» уже внедряется в колледже с 2019 года. В ближайшие два - три года предстоит внедрять обновлённые стандарты и по остальным реализуемым колледжем образовательным программам. Нововведений много, требования к образовательному процессу, к условиям реализации программ, к литературе, оборудованию, кадрам значительно меняются.

Обеспечение учебного процесса собственными методическими разработками - это одна из масштабных преподавательских работ последних трёх лет, которой по праву можно гордиться. Это самые разные виды разработок: конспекты лекций, методические указания к выполнению лабораторных и практических работ, методические указания по проведению практик и т.д. Все работы стоили немалого труда и времени их разработчикам.

**Шмельков Александр Васильевич** уверенно продолжает руководить Егорьевским АТК имени Чкалова В. П. – героя СССР, который продолжает оставаться крупнейшим центром в подготовке кадров. Так в 2019 г. выпуск составил 257 специалистов, в том числе 17 иностранных. Принято 510 человек, в том числе очно на контрактной основе 133, включая 10 иностранцев, заочно 112, включая 4 иностранцев. На 01.10. 2019 г общий контингент учащихся составил 1646 курсантов, включая 1274 очного обучения. Количество учащейся зарубежной молодежи 68 человек. За все годы было подготовлено более 40 000 специалистов

Рыльским АТК руководит **Будыкин Юрий Алексеевич**, Троицким – **Баландин Михаил Анатольевич**, Кирсановским - **Пунт Александр Егорович**. Выполнение своих обязанностей от имени университета и представление всех видов деятельности вне учебного заведения возможно при ежегодном обновлении до десятка различных доверенностей от Ректора. Специалисты отдела учебных заведений в составе Управления государственной службы и кадров – И.О. руководитель **Крупина Н.В**., до недавнего времени руководил Ашихмин Владимир Михайлович часто приходят на помощь. **Павлов Валерий Петрович** - начальник отдела учебных заведений ГА, **Иванова Наталья Юрьевна** - заместитель начальника отдела, **Стоякин Владимир Юрьевич** - ведущий консультант, **Гончаров Дмитрий Евгеньевич** - главный специалист-эксперт, **Рябов Владимир Сергеевич** - ведущий эксперт активно учавствуют в осуществлении полномочий учредителя в отношении образовательных учреждений, находящихся в ведении Агентства.

Особенно важными являются консультации и помощь: в подготовке проектов нормативно-правовых актов, подготовке предложений по обновлению, модернизации материально-технической базы, в аттестации и государственной аккредитации, в работе Государственных аттестационных и экзаменационных комиссий, в работе Государственных аттестационных и экзаменационных комиссий, в организации и проведении мероприятий по патриотическому, нравственному и эстетическому воспитанию студентов и курсантов, развитию физической культуры и спорта в образовательных учреждениях, находящихся в ведении Агентства и многих других.

В настоящее время остается трудно решаемой задачей укомплектование учебных заведений гражданской авиации летно-инструкторским, инженерно-техническим и преподавательским составом. Существующий низкий, по сравнению с аналогичным трудом в авиапредприятиях, уровень оплаты труда указанных категорий специалистов не позволяет проводить комплектование преподавательского состава, летно-инструкторского состава, инженерного состава тренажерных центров квалифицированным персоналом.

Возможности привлечения к летно-инструкторской деятельности авиационных профессионалов из авиакомпаний Российской Федерации при существующей системе финансирования и уровне заработной платы в учебных заведениях исключается. Решение вопросов повышения оплаты труда летно-инструкторского состава, содержания зданий и сооружений, внедрения инновационных технологий в образовательный процесс являются проблемными для ФА ВТ как учредителя.

Управлением финансового обеспечения, бюджетного планирования и отчетности подготовлен и направлен в Минтранс и Минфин России перечень несогласованных вопросов при распределении предельных объемов бюджетных средств, в том числе предложения с расчетами – обоснованием дополнительной потребности на оплату труда летно-инструкторского и инженерно-технического состава и средства на модернизацию и восстановление материально-технической базы летных учебных заведений гражданской авиации.

В завершении следует отметить, что в Школе гражданской авиации, как системе подготовки гражданских авиационных специалистов с 1909 по 2019 годы проходили обучение более одного миллиона человек многих стран мира, а около 800 тысяч стали высокопрофессиональными специалистами авиации гражданского назначения.

Есть уверенность, что знание истории организации и деятельности образовательных учреждений гражданской авиации: Императорской России, Советского союза, современной России, других образовательных структур Росавиации вместе с профессионализмом и патриотизмом современных педагогических кадров продолжат обеспечивать гражданскую авиационную отрасль специалистами традиционных и новейших профессий.

**Список основных публикаций Хороших В.А. по теме монографии.**

1. Пиджаков А.Ю.., Хороших В.А., Зарождение авиационных обществ и авиационного образования в дореволюционной России //Вестник Лен, гос. ун-та ин, А.С. Пушкина. Научный журнал №2 Т.4. История.- СПб.2011.- С.60-70. http // www. lenqu.ru

2. Пиджаков А.Ю.., Хороших В.А., Педагогическая и научная деятельность Н. А. Рынина до первой мировой войны //Вестник Лен, гос. ун-та ин, А.С. Пушкина. №3 Т.4. История.- СПб.2011.- С. 61-74.. http // www. lenqu.ru

3. Хороших В. А. Иркутский политехнический институт в системе подготовки инженеров для гражданской авиации Сибири и Дальнего Востока во второй половине ХХ века // Вестник Иркутского Государственного Технического университета. Научный журнал № 9. Гуманитарные науки. – Иркутск. 2014.– С. 351-358. Email: [pqp@isti.edi](mailto:pqp@isti.edi)

4. Хороших В. А., Горошенова О. А. Роль Бугурусланского летного училища гражданской авиации СССР в системе подготовки пилотов для воздушного транспорта Сибири и Дальнего Востока // Вестник Иркутского Государственного Технического университета. Научный журнал № 1. Гуманитарные науки. – Иркутск. 2015. – С. 351-358. Email: [pqp@isti.edi](mailto:pqp@isti.edi)

5. Хороших В.А. История создания и значение Иркутского авиационного технического училища гражданской авиации в системе подготовки кадров среднего звена для гражданского воздушного флота СССР в 1934-1964 гг. // Вестник государственной экономической академии(Байкальский государственный университет экономики и права). Научный журнал. № 1. Историческое развитие. - Иркутск. 2014. – С. 136-144. http//izvestiya/isea.ru

6. Хороших В. А. Подготовка кадров в Тюменском управлении Министерства гражданской авиации СССР в 1967-1991 гг. // Вестник государственной экономической академии (Байкальский государственный университет экономики и права). Научный журнал, электронное издание. № 1. Историческое развитие. – Иркутск. 2014. – С. 136-144. <http://eizvestia.isea.ru/pdf.aspx?id=18750>

7. Хороших В. А. Особенности создания учебных заведений гражданского воздушного флота СССР в 30 годы ХХ века // ХI международная научно-практическая конференция «Современные концепции научных исследований». Часть 5. (27-28. 02. 2015 г.) / Евразийский Союз ученых. Ежемесячный научный журнал. № 2. Исторические науки. – М. 2015. – С. 44-46. [info@euroasia-science.ru](mailto:info@euroasia-science.ru)

8. Хороших В. А. Предпосылки открытия Рыльского училища специальных служб гражданского воздушного флота в Курской области // ХIII международная научно-практическая конференция «Современные концепции научных исследований». Часть 10. (29-30. 04. 2015 г.) / Евразийский Союз ученых. Ежемесячный научный журнал. № 4. Исторические науки.- М. 2015. – С. 139-142. [info@euroasia-science.ru](mailto:info@euroasia-science.ru)

9. Хороших В. А. Роль Рыльского авиационного технического колледжа в сохранении архитектурных памятников юго-западной части России // ХV международная научно-практическая конференция «Современные концепции научных исследований». Часть 6. (29-30. 04. 2015 г.) / Евразийский Союз ученых. Ежемесячный научный журнал. № 6. Исторические науки. - М. 2015. – С. 96-99. [info@euroasia-science.ru](mailto:info@euroasia-science.ru)

10. Хороших В. А. Возрождение средне-специального профессионального образования для ГВФ в послевоенный период // VII международная научно-практическая конференция «Отечественная наука в эпоху изменений: постулаты прошлого и теории нового времени». Часть 9. / Национальная ассоциация ученых. Научный журнал. № 2. Исторические науки. – Екатеринбург. 2015. – С. 28-31. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

11. Хороших В. А. Рыльские гражданские авиаторы - наследники воинской славы древнерусского города // IX международная научно-практическая конференция «Отечественная наука в эпоху изменений: постулаты прошлого и теории нового времени». Часть 5. / Национальная ассоциация ученых. Ежемесячный научный журнал. № 4. Исторические науки. - Екатеринбург. 2015. – С. 73-76. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

12. Хороших В. А. Роль Рыльского авиационного технического колледжа в возрождении перевоза на реке Сейм // X международная научно-практическая конференция «Отечественная наука в эпоху изменений: постулаты прошлого и теории нового времени». Часть 6. / Национальная ассоциация ученых. Ежемесячный научный журнал. № 5. Исторические науки. - Екатеринбург. 2015. – С. 32-35. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

13. Хороших В. А. Материальное обеспечение авиационных школ Императорской России. // X1 международная НПК «Отечественная наука в эпоху изменений: постулаты прошлого и теории нового времени». Часть 3. / Национальная ассоциация ученых. Научный журнал. № 6. Исторические науки. - Екатеринбург. 2015. – С. 157-160. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

14.Хороших В. А. Деятельность Я. И. Раппопорта по созданию учебных заведений Аэрофлота в послевоенное время. // X11 международная НПК «Отечественная наука в эпоху изменений: постулаты прошлого и теории нового времени» (07- 08. 08. 2015 г.). Часть 2. / Национальная ассоциация ученых. Ежемесячный научный журнал. № 7. Исторические науки. - Екатеринбург. 2015. – С. 170-173. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru)

15. Хороших В. А. Рыльский авиационный технический колледж в отечественных соревнованиях по воздухоплаванию // IX международная НПК «Научные перспективы XXI века. Достижения и перспективы нового столетия». Часть 5. / Междунарадный научный институт «EDUCATIO». Ежемесячный научный журнал. № 2. Исторические науки. Новосибирск. 2015. – С. 138-141. [info@national-science.ru](mailto:info@national-science.ru).

**Оглавление**

Обращение. Нерадько А.А.

Предисловие. Шмельков А.В.

|  |  |
| --- | --- |
| Введение. | 3 |
| Глава 1. Становление и развитие учебных заведений Министерства гражданской авиации в 1960-1991 гг. | 10 |
| 1.1. Управление учебных заведений МГА. | 10 |
| 1.2. Освоение новых профессий в высших образовательных учреждениях МГА европейской части РСФСР | 68 |
| 1.3. Освоение новых профессий в средних образовательных учреждениях МГА европейской части РСФСР. | 131 |
| 1.4. Формирование системы подготовки кадров для воздушного транспорта Сибири и Дальнего востока. | 217 |
| 1.5. Создание профессиональной элиты ГА в Советских республиках. | 276 |
| Глава 2. Продолжение традиций школы Гражданской авиации на постсоветском пространстве. | 317 |
| 2.1. Формирование стратегии перехода к международным стандартам в подготовке авиационного персонала России. | 317 |
| 2.2. Значение Межгосударственного авиационного комитета в интеграции учебных учреждений воздушного транспорта Союза независимых государств в Европейскую образовательную систему. | 364 |
| 2.3. Спортивное и культурно-массовое творчество учащихся в учебных заведениях как залог безопасных полетов в гражданской авиации.  2.4.Воспитание патриотизма учащейся молодежи гражданской авиации на историческом наследии России. | 409  447 |
| Заключение (2010 – 2020 гг.) | 485 |

Список научных публикаций 502

Научное издание

Хороших Владимир Алексеевич

**Школа Гражданской авиации.**

**Становление и развитие учебных заведений гражданской авиации во второй половине XX и начале XXI столетий**

**Монография**

Лицензия ИД № 06248 от 12.11.2001 г.

Сдано в набор2019 г.

Подписано в печать 19.11.19

Формат 60х84/16. Печать офсетная.

Усл. печ. л. 29,1 Заказ № 2505 Тираж 1000 экз.

Курский государственный университет

305000, г. Курск, ул. Радищева, 33

1. История гражданской авиации СССР. - М.: Воздушный транспорт. 1983.С. 34 [↑](#footnote-ref-1)
2. Ермолин А. Гражданский воздушный флот. М-Л.: изд. «Вестник воздушного флота». 1925. С. 86. [↑](#footnote-ref-2)
3. [↑](#footnote-ref-3)
4. УК ГВФ им Гольцмана открывает прием //Крылья Советов. – 1934. – 23. 03. 1934.- С.4 [↑](#footnote-ref-4)
5. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск: 2010г. – С. 201-202 [↑](#footnote-ref-5)
6. Положение об управлениях и самостоятельных отделах ГУ ГВФ . М.: изд. Аэрофлот. 1945. С. 13-15. [↑](#footnote-ref-6)
7. Ростовцев Г. Г., Розанов О. Н. Конструкция самолетов. Л. изд. ЛИИГВФ. 1935. 253 с. С. 1 [↑](#footnote-ref-7)
8. Рынин Н. А. Проектирование воздушных сообщений. Л-М.: гл. ред. Авиационной литературы. 1935. С.1 [↑](#footnote-ref-8)
9. Розанов О. Н. Общий курс конструкции самолетов. Л.: изд. ЛИИГВФ. 1941. С. 1-2. [↑](#footnote-ref-9)
10. ЦГА СПб. Ф. 5050 (ВАУ ГВФ). Оп. 1. Д. 1. Л. 3-5. [↑](#footnote-ref-10)
11. РГАЭ. Ф.9527.Оп.6.Д.662.Л.1 [↑](#footnote-ref-11)
12. Хороших В.А. Школа ГВФ.- Рыльск, 2010. -С.106-108 [↑](#footnote-ref-12)
13. История гражданской авиации СССР/под. ред. Б.П. Бугаева. М.: Воздушный трансп. 1983. С. 210-212 [↑](#footnote-ref-13)
14. История Отечественной гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт. 1996. С. 327. [↑](#footnote-ref-14)
15. РГАЭ.Ф.55.Оп.5.Д.1.Л.218. [↑](#footnote-ref-15)
16. РГАЭ.Ф.55.Оп.6Д.7.Л.162. [↑](#footnote-ref-16)
17. История Отечественной гражданской авиации. –М.: Воздушный транспорт. 1996. С. 327 [↑](#footnote-ref-17)
18. РГАЭ.Ф.55.Оп.6.Д.481.Л.4-9 [↑](#footnote-ref-18)
19. РГАЭ. Ф.55. Оп.6. Д.1007.Л.1-4 [↑](#footnote-ref-19)
20. РГАЭ. Ф.55. Оп. 6. Д.1344. Л.1-4 [↑](#footnote-ref-20)
21. Там же Д.1336. Л. 1-7 [↑](#footnote-ref-21)
22. Там же. Д.66 Л.1-7 [↑](#footnote-ref-22)
23. Там же. Д.60. Л.1-4 [↑](#footnote-ref-23)
24. РГАЭ. Ф.55. Оп.6. Д.670. Л.1-4. [↑](#footnote-ref-24)
25. Там же. Д.863. Л. 1-6 [↑](#footnote-ref-25)
26. Там же. Д. 1147. Л. 1-7 [↑](#footnote-ref-26)
27. Архив Министерства гражданской авиации (АМГА). Ф.55.Оп.6.Д.1555.Л.3-7 [↑](#footnote-ref-27)
28. АМГА. Ф.55. Оп.1..Д.25.Л.110. [↑](#footnote-ref-28)
29. АМГА. Личное дело Назарова А.И. Л.73-90) [↑](#footnote-ref-29)
30. Гражданская авиация / 1970. №9. С.2-3. [↑](#footnote-ref-30)
31. Земные труженики неба: События .факты ,воспоминания.. / А.К.Андреев [и др.]; отв. ред. А.И. Назаров. М.: Советский писатель. 2003. С.180-183. [↑](#footnote-ref-31)
32. Устав Краснокутского летного училища ГА. М.: 1970. С. 13-25. [↑](#footnote-ref-32)
33. Трошин А.М. Министр Бугаев: штрихи к портрету. События, факты, Размышления. М.: Советский писатель. 2003. С. 211. [↑](#footnote-ref-33)
34. АМГА. Ф.55. Оп.5. Д. 38. Л.348. [↑](#footnote-ref-34)
35. . Там же. Д. 36. Л.158. [↑](#footnote-ref-35)
36. Там же. Д. 81. Л. 60. [↑](#footnote-ref-36)
37. Там же. Д. 567. Л.20. [↑](#footnote-ref-37)
38. ХХ век. Гражданская авиация России в лицах / П.К. Драговоз [и др.] // М.: Воздуш. транспорт. 2000. С.121. [↑](#footnote-ref-38)
39. АМГА. Ф.55.Оп.5. Д.27. Л. 234. [↑](#footnote-ref-39)
40. Приказ МГА № 132 от. 04. 09. 1979 г. Приказы МГА СССР . М. 1979. С. 292-299. [↑](#footnote-ref-40)
41. Указания по организации и проведению учебного процесса в авиационных технических училищах гражданской авиации. Москва, изд УУЗ МГА.1974.87с. С,28-33 [↑](#footnote-ref-41)
42. Постановление Коллегии МГА от 04. 12. 1978 г. « О состоянии работы по коммунистическому воспитанию студентов в КИИ ГА». Приказы МГА СССР за 1978 г. С. 193. [↑](#footnote-ref-42)
43. АМГА. Ф. 55. Оп. 5. Д. 38. Л. 272. [↑](#footnote-ref-43)
44. АМГА, Ф. 55. Оп. 6. Д. 1788. Л. 6-8. [↑](#footnote-ref-44)
45. Федоров в. Как встречаем практикантов // Гражданская авиация. 1970. № 5. С.27 [↑](#footnote-ref-45)
46. АМГА. Ф. 55. Оп. 5. Д. 112. Л.188. [↑](#footnote-ref-46)
47. Там же. Оп. 6 Д. 1779. Л. 4-6. [↑](#footnote-ref-47)
48. Об организации факультетов и кафкдр в ВУЗах ГА. Приказы МГА СССР за 1978 г. С.361. [↑](#footnote-ref-48)
49. АМГА. Ф. 55. Оп. 5. Д.105. Л. 15. [↑](#footnote-ref-49)
50. ХХ век. Указ соч. С. 116 [↑](#footnote-ref-50)
51. О совершенствовании работы кафедр (циклов) безопасности полетов учебных заведений ГА: Приказ МГА СССР от 31 декабря 1982 г. // Сборник Приказов МГА за 1982 г. М.: 1983. С.489-491. [↑](#footnote-ref-51)
52. Телефонный справочник МГА. М.:1980.С.43-44. [↑](#footnote-ref-52)
53. АМГА, Ф. 55. Оп.5. Д.56.. Л.187-188. [↑](#footnote-ref-53)
54. АМГА. Ф. 55. Оп. 6. Д. 578. Л. 2-5. [↑](#footnote-ref-54)
55. Там же. Д.84.Л.126 [↑](#footnote-ref-55)
56. Трошин А.М. Министр Бугаев: штрихи к портрету. События, факты, Размышления. М.: Советский писатель. 2003. С.222-224. [↑](#footnote-ref-56)
57. О ходе научных исследований и повышении их уровня в Киевском и Рижском институтах инженеров гражданской авиации. Приказы Министерства ГА за 1982г. С.248-250 [↑](#footnote-ref-57)
58. АМГА. Д.578. Л.2-4 [↑](#footnote-ref-58)
59. АМГА. Д.561. .Л.34. [↑](#footnote-ref-59)
60. Там же. Д. 81. Л. 59. [↑](#footnote-ref-60)
61. АМГА. Д .99. Л. 98. [↑](#footnote-ref-61)
62. Там же. Д.87. Л.102 [↑](#footnote-ref-62)
63. Там же. Д.105. Л.135 [↑](#footnote-ref-63)
64. АМГА. Д. 99. Л.98 [↑](#footnote-ref-64)
65. Там же. Д.107. Л.50) [↑](#footnote-ref-65)
66. Телефонный справочник МГА на 15 мая 1987 год. С.50. [↑](#footnote-ref-66)
67. Указание по организации и проведению учебного процесса в средних учебных заведениях ГА. М.: Редакционно-издательский отдел. 1976. С. 4. [↑](#footnote-ref-67)
68. АМГА. Оп.5.Д.72.Л.296 [↑](#footnote-ref-68)
69. Там же.Д.107.Л.39 [↑](#footnote-ref-69)
70. Там же.Д.559.Л.109;Д.563.Л.76 [↑](#footnote-ref-70)
71. Там же.Д.59.Л.27 [↑](#footnote-ref-71)
72. Там же.Д.67.Л.157 [↑](#footnote-ref-72)
73. Там же.Д.67.Л.129 [↑](#footnote-ref-73)
74. АМГА. Д.563.Л.73 [↑](#footnote-ref-74)
75. Там же. Д.72.Л.299 [↑](#footnote-ref-75)
76. Там же. Ф. Б/н. Оп. 20. Л. 98-121. [↑](#footnote-ref-76)
77. Там же. Д. 77. Л.7 [↑](#footnote-ref-77)
78. Там же. Д. 565. Л.38 [↑](#footnote-ref-78)
79. РГАЭ.Ф.55.Оп.6.Д,1782.Л.3-4 [↑](#footnote-ref-79)
80. Там же. Л 8-10 [↑](#footnote-ref-80)
81. Там же. Д.833.Л.2-6 [↑](#footnote-ref-81)
82. Там же.Оп.5.Д.561.Л 35) [↑](#footnote-ref-82)
83. Там же.Д.559.Л.10 [↑](#footnote-ref-83)
84. Там же .Оп 6.Д.1144.Л, [↑](#footnote-ref-84)
85. Там же.Д.890.Л.3-9 [↑](#footnote-ref-85)
86. Там же. Д.563. Л.14 [↑](#footnote-ref-86)
87. Там же. Д. 99. Л. 98. [↑](#footnote-ref-87)
88. Там же. Д.105. Л. 27. [↑](#footnote-ref-88)
89. Телефонный справочник МГА СССР.-М.:1987.С. 49-51. [↑](#footnote-ref-89)
90. ХХ век. Указ. Соч. С.148 [↑](#footnote-ref-90)
91. АМГА, Д.695. Л.4-12 [↑](#footnote-ref-91)
92. Там же. Д.107. Л.50. [↑](#footnote-ref-92)
93. Там же. Д.111. Л.61-62. [↑](#footnote-ref-93)
94. Телефонный справочник МГА. М.: Воздушный транспорт. 1989 .С.55 [↑](#footnote-ref-94)
95. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д.5329. Л.27. [↑](#footnote-ref-95)
96. Там же. Д.5491. Л. 27. [↑](#footnote-ref-96)
97. О мерах по устранению недостатков в работе КИИ ГА по подготовке кадров без отрыва от производства: Приказ МГА СССР от 19 февраля 1982 г. // Сборник Приказов МГА за 1982 г. М.: 1983. С. 37-39. [↑](#footnote-ref-97)
98. О проведении общественного смотра клубов юных техников, юных авиаторов и технических кружков предприятий, организаций, учебных заведений и клубных учреждений ГА: Постановление Коллегии МГА от 2 августа 1979 г. № 52.// Сборник Постановлений коллегий МГА СССР за 1980 г. М.: 1980. - С. 158. [↑](#footnote-ref-98)
99. [↑](#footnote-ref-99)
100. Дарымов Ю.П. Классы ждут пополнения // Гражданская авиация .1982. № 7. С. 28. [↑](#footnote-ref-100)
101. Рекомендации и указания для приемных комиссий учебных заведений гражданской авиации. М.: Воздушный транспорт. 1984. С.4-24. [↑](#footnote-ref-101)
102. 1 Книга памяти Пуровского района Ямало-Ненецкого автономного округа. Екатеринбург: изд. «Баско». 2000. С.174, Северный луч №54. 09.05.83г., №56 09.05.85г. и др. [↑](#footnote-ref-102)
103. Драговоз П. К., Дегтев В. С., Филатов И. А. Хроника гражданской авиация России (1986 – 1997 гг.). М.: Воздушный транспорт. 1998. С. 79. [↑](#footnote-ref-103)
104. Там же. С. 111. [↑](#footnote-ref-104)
105. Постановление коллегии МГА СССР от 14. 04. 1998 г. №32. « О приеме абитуриентов в учебные заведения ГА в 1989 г. // Приказы МГА. М.: 1990. С. 64-65. [↑](#footnote-ref-105)
106. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5667, Л. 46. [↑](#footnote-ref-106)
107. Там же. Д. 5666. Л. 19. [↑](#footnote-ref-107)
108. Там же. Д. 5914. Л. 1. [↑](#footnote-ref-108)
109. Там же. Д. 5915. Л. 27. [↑](#footnote-ref-109)
110. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5915. Л. 2. [↑](#footnote-ref-110)
111. Архив Рыльского АТК ГА. Отчет о работе Рыльского АТУ ГА за 1989 г. С. 22. [↑](#footnote-ref-111)
112. Выписка из правил приема для поступающих на командный факультет ОЛАГА. Тип. ОЛАГА. 1991. С.1-4. [↑](#footnote-ref-112)
113. Академия гражданской авиации – 50 лет. / А.К. Булкин [и др.]; отв. ред.Б.И.Бузиник. СПб: Техническая книга. 2005. С. 183. [↑](#footnote-ref-113)
114. АМГА .Ф.55. Оп.5 .Д.123. .Л .111. [↑](#footnote-ref-114)
115. АМГА. Ф.55 .Оп. 5 .Д. 125..Л. 100. [↑](#footnote-ref-115)
116. Там же. Д.125..Л. 137. [↑](#footnote-ref-116)
117. Там же. Д. 127. Л. 161. [↑](#footnote-ref-117)
118. Там же. Д.128. Л. 88. [↑](#footnote-ref-118)
119. Там же. Д. 128. Л.62. [↑](#footnote-ref-119)
120. Там же: Д.127.Л.127; Д.126.Л.116; Д.128.Л.Л.62,88,98. [↑](#footnote-ref-120)
121. Там же. Д.127.Л.186; Д.128.Л.Л.22,59. [↑](#footnote-ref-121)
122. Там же. Д561. Л. 46. [↑](#footnote-ref-122)
123. Там же. Д. 565. Л. 39. [↑](#footnote-ref-123)
124. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5868. Л. 18-19. [↑](#footnote-ref-124)
125. Смуров М.Ю.. Крупнейший учебный и научный центр отрасли // Воздушный флот. 2005. № 19. – С. 1-3. [↑](#footnote-ref-125)
126. .Хороших В.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887-1964 гг.). -Курск.2012. – 316с. [↑](#footnote-ref-126)
127. Краткая история Ленинградского Института Инженеров Гражданского Воздушного флота. Изд. ЛИИ ГВФ. – 1935. С.- 7-11. [↑](#footnote-ref-127)
128. П.В.Олянюк, В.Н.Фитцев, Н.А.Рынин – основоположник российской научной школы воздушного транспорта // Очерки истории Академии гражданской авиации: (Научные записки и воспоминания) СПб. 1995. С.9,11 [↑](#footnote-ref-128)
129. РГАЭ. Ф. 9577. Оп.1 д. 60. С. 211, 229 [↑](#footnote-ref-129)
130. Собрание пост. и распоряжений. рабочего и крестьянского правительства СССР. 1930, №52 ст.549. [↑](#footnote-ref-130)
131. Собрание пост. и распоряжений. рабочего и крестьянского правительства СССР. 1930, №54, ст.574. [↑](#footnote-ref-131)
132. Собрание пост. и распоряжений. рабочего и крестьянского правительства СССР. 1932, №15, ст.83 [↑](#footnote-ref-132)
133. Ленинградская газета. Крылья Советов. 18 Августа 1968 г. [↑](#footnote-ref-133)
134. Гражданская авиация.1957. № 10. С. [↑](#footnote-ref-134)
135. Архив Федерального агентства воздушного транспорта. Ф. 9527. Оп. 6. Д. 1. Л. 105. [↑](#footnote-ref-135)
136. Там же. Л. 87-90. [↑](#footnote-ref-136)
137. К десятилетию Ленинградского института инженеров ГВФ (1930-1940) // Труды ЛИИ ГВФ. Вып. № 24. Л.: 1940. С. 4. [↑](#footnote-ref-137)
138. Крылья Советов. 1 февраля 1931 г. [↑](#footnote-ref-138)
139. История Отечественной ГА указ., соч.- С. 83, 84. [↑](#footnote-ref-139)
140. Король В.В. Крылья «Пулково»: Страници истории гражданской авиации города на Неве./ В. В. Король. – СП..: Политехника-сервис. 2014. – 480 с. С. 21. [↑](#footnote-ref-140)
141. Вестник Воздушного флота. 1931. № ? С. [↑](#footnote-ref-141)
142. Известия. № 176 от 27 июня 1932 г. ; Красная газета. № 146 от 25 июня 1932 г. [↑](#footnote-ref-142)
143. Крылья Советов. 1931.- 09 января 1931. – С. 1-4. [↑](#footnote-ref-143)
144. Крылья Советов. 1931.- 1 февраля 1931. – С. 1- 4. [↑](#footnote-ref-144)
145. Крылья Советов. 1931. – 11 февраля 1931. – с. 1. [↑](#footnote-ref-145)
146. Иванов Н. Привет первому выпуску Рабфака // Крылья Советов.- 1931 – 1 мая. - С.2 [↑](#footnote-ref-146)
147. Крылья Советов.- 1931 – 24 мая. - С.3 [↑](#footnote-ref-147)
148. Крылья Советов. – 1933. - 10 июня. С. 2. [↑](#footnote-ref-148)
149. Тараканов Б. И. Качество на первое место // - 1931. – 22 декабря. С. 2 [↑](#footnote-ref-149)
150. Г. Рабфак сорвал комплектования факультетов // К.С. – 1932. – 20 сентября. – С. 1. [↑](#footnote-ref-150)
151. ЦГА СПб: ф.7430 оп. 5, д. 8.,-С. 1-8 [↑](#footnote-ref-151)
152. РГАЭ, т. 9527, оп. 1 , д. 446, -С. 99 об. [↑](#footnote-ref-152)
153. Там же. Д. 440. Л. 1-17. [↑](#footnote-ref-153)
154. Там же. Д. 516. Л. 138. [↑](#footnote-ref-154)
155. Крылья Советов. - 1932. – 01 февраля. С. 3. [↑](#footnote-ref-155)
156. Крылья Советов. - 1932. – 01 марта. С. 1. [↑](#footnote-ref-156)
157. Крылья Советов. - 1932. – 30 декабря. С. 1. [↑](#footnote-ref-157)
158. Крылья Советов. – 1933. – 09 февраля. С. 1-2. [↑](#footnote-ref-158)
159. Крылья Советов. – 1933. – 29декабря. С. 3. [↑](#footnote-ref-159)
160. Крылья Советов. – 1934. – 05 января. С. 1-4. [↑](#footnote-ref-160)
161. Крылья Советов. – 1934. – 11 января. С. 2. [↑](#footnote-ref-161)
162. УК ГВФ им Гольцмана открывает прием //Крылья Советов. – 1934. – 23. 03. 1934.- С.4 [↑](#footnote-ref-162)
163. Крылья Советов. – 1934. –31мая. С. 1 [↑](#footnote-ref-163)
164. Жежеленко. Три года заочного комбината // Крылья Советов.- 1034. – 12 декабря. [↑](#footnote-ref-164)
165. Саткевич А. А. .От редактора. Труды ЛИИ ГВФ. 1 вып. Л. Изд. ЛИИ ГВФ. 1935. 188 с. С. 5-6 [↑](#footnote-ref-165)
166. Проект технических условий на проектирование генерального плана транспортных аэропортов. Труды ЛИИ ГВФ. Вып. 2. Л. Изд ЛИИГВФ. 1935. 91 с. С. 1. [↑](#footnote-ref-166)
167. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 2. Д. 1 (Приказы по рабфаку, авиатехникуму, институту за 1931 г..) Л. 1. [↑](#footnote-ref-167)
168. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 2. Д. 1. Л. 74-80. [↑](#footnote-ref-168)
169. Столяров Г. На двадцать курсантов 1 стул.// КС – 1932. – 25 марта. – С. 4. [↑](#footnote-ref-169)
170. Янский П. Идея учебно-бытовой комиссии втоптана в грязь // К. С. – 21 февраля. – С. 4 [↑](#footnote-ref-170)
171. К. М. Охту в центр внимания // К. С. – 1933. – 2 февраля. [↑](#footnote-ref-171)
172. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 3. Д. 3. Л. 103-104. [↑](#footnote-ref-172)
173. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 3. Д. 3. Л. 108. [↑](#footnote-ref-173)
174. Тихомиров. Наши достижения. // КС. – 1934. – 31 янв. - С.2 [↑](#footnote-ref-174)
175. Васильев Д. Строительство Авиагородка // Крылья Советов. 1931.- 1 февраля 1931. – С. 3. [↑](#footnote-ref-175)
176. Кучеров. Комсомол – шеф строительства аэропорта. Там же. [↑](#footnote-ref-176)
177. Крылья Советов. 1931. – 22 апреля. – С. 1 [↑](#footnote-ref-177)
178. Васильев Д. Строим авиагородок // К.С. – 1932. – 1 марта. С.-1. [↑](#footnote-ref-178)
179. Крылья Советов. 1931. – 11 апреля. – С 1 [↑](#footnote-ref-179)
180. Крылья Советов. 1934. – 11 июня. – С. 1-2. [↑](#footnote-ref-180)
181. Гражданская авиация России. 80 лет / А.С. Головчанский [и др.]; отв. ред. А.В. Нерадько. М.: Изд-во Воздушный транспорт. 2003. С. 589-591. [↑](#footnote-ref-181)
182. Хороших В.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887-1964). Курск: Изд-во КГУ.2012. С. 219-221. [↑](#footnote-ref-182)
183. Леонидов Г. Строим авиагородок // Крылья Советов. – 1934. – 18 августа. [↑](#footnote-ref-183)
184. Краткая история Ленинградского Института Инженеров Гражданской авиаци. Л.: 1935. – С. 1-80. [↑](#footnote-ref-184)
185. Крылья Советов. 1935. – 01 апреля. – С.2. [↑](#footnote-ref-185)
186. Шавров В. В. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. – 3-е изд. – М.: Машиностроение. 1985 – 752с. С. 737. [↑](#footnote-ref-186)
187. Там же. С. 439. [↑](#footnote-ref-187)
188. Там же. С. 565-567. [↑](#footnote-ref-188)
189. ЦГА СПб.: Ф.430 оп.1д.1 – С.29-36. [↑](#footnote-ref-189)
190. ЦГА СПб.: Ф.430 оп.1, д.1 – С. 81-102. [↑](#footnote-ref-190)
191. Метод. сборник Учебного комбината ГВФ. №4 Л.: 1934г. – С 3- 34;ХорошихВ.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887 – 1964): монография. - Курск: Курский гос.ун-т. 2012.- С. 203-213. [↑](#footnote-ref-191)
192. Гражданская авиация России. 80 лет / А.С. Головчанский [и др.]; отв. ред. А.В. Нерадько. М.: Изд-во Воздушный транспорт. 2003. 1048 с. С. 136. [↑](#footnote-ref-192)
193. К 10-летию Ленинградского института инженеров ГВФ (1930-1940) // Труды ЛИИ ГВФ. Вып. № 24, Л.: 1940. С. 4; Труды ЛИИ ГВФ. Вып. № 3. 1936. С. 9. [↑](#footnote-ref-193)
194. Король В.В. Воздушная гавань Петербурга. Страницы истории авиапредприятия «Пулково». 2-е изд. СПб. 2002. с. 30–73. [↑](#footnote-ref-194)
195. ЦГАИПД СПб. Ф. 2666. Коллектив ВКПб первого Ленинградского авиатехникума. Оп. 1. Д. 3. Л. 1-4. [↑](#footnote-ref-195)
196. Красный Север. 1934. – 31 июля. - С.1 [↑](#footnote-ref-196)
197. Красный Север. 1934. – 11 августа. - С.1 [↑](#footnote-ref-197)
198. ЦГАИПД СПб. Ф. 1728. Оп. 1. Д. 112565 (Личное дело Мацкевича В. И.). Л. 95-97. [↑](#footnote-ref-198)
199. Крылья Советов. 1934.- 08 августа.- С.3 [↑](#footnote-ref-199)
200. Крылья Советов. 1934.- 12 ноября.- С.2. [↑](#footnote-ref-200)
201. ЦГАИПД СПб. Ф. 1728. Оп. 1. Д. 112565. Л. 99-107. [↑](#footnote-ref-201)
202. Там же. Л. 111-113. [↑](#footnote-ref-202)
203. Там же. Л. 128-130. [↑](#footnote-ref-203)
204. . Галлай М. Л. Из предыстории академии гражданской авиации.// Очерки истории Академии ГА. – С. 23-25. [↑](#footnote-ref-204)
205. Кульчий А. С. Шестьдесят лет в рядах авиаторов //Очерки истории Академии ГА, Научные записки и воспоминания. Выпуск 2. Академии ГА. – 2001. С. 66-69. [↑](#footnote-ref-205)
206. Ленинградский Мартиролог Т.4. СПб. 1999. С. 484. [↑](#footnote-ref-206)
207. Ленинградский Мартиролог Т.6. СПб. 2007. С. 206 [↑](#footnote-ref-207)
208. Ленинградский Мартиролог Т. 10, СПб 2009. С. 736. [↑](#footnote-ref-208)
209. Академия гражданской авиации – 50 лет. / А.К. Булкин [и др.]; отв. ред.Б.И.Бузиник. СПб: Техкнига. 2005. С. 15.

     [↑](#footnote-ref-209)
210. Военный инженерный Краснознаменный институт имени А.Ф.Можайского. Очерк истории. 1941-1991 гг. Л.1990. С.5,8. [↑](#footnote-ref-210)
211. Кульчий А. С. Шестьдесят лет в рядах авиаторов //Очерки истории Академии гражданской авиации, Научные записки и воспоминания. Выпуск 2. Академия гражданской авиации. – 2001. С. 70-72. [↑](#footnote-ref-211)
212. Ежов А. П. Военный инженерный Краснознаменный институт им. А. Ф. Можайского. Очерк истории 1941-1981 гг. Л.: ВИКИ им А.Ф. Можайского. 1981. С. 5-23. [↑](#footnote-ref-212)
213. Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского: Исторические предшественники (1712-1941)/В.В.Конорев, В.Ю. Белянкина, В.В. Бурлаков, и др. – СПб.: ВКА им. Можайского. 2012.- С. 150. [↑](#footnote-ref-213)
214. Фитцев В.Н. Забытая слава России // Крылья Балтики. – 2010. № 2. – С. 65. [↑](#footnote-ref-214)
215. Тихомиров М.Е. О некоторых фактах из истории ГУАП. К 70 – летию основания Ленинградского авиационного института. // Крылья Балтики. № 5. – С. 51. [↑](#footnote-ref-215)
216. ЦГА СПб. Ф. 7430. Оп.9. Д. 19. Л. 27-29. [↑](#footnote-ref-216)
217. АСПб ГУ ГА. Ф. 1д. Д. 1. (Домовая книга за1939-1941 г.). Л. 11-14. [↑](#footnote-ref-217)
218. Там же. Л. 262. [↑](#footnote-ref-218)
219. Там же. Д. 2. (Домовая книга за 1941-1949 г.). Л. 12-13. [↑](#footnote-ref-219)
220. Там же. Л. 384-391. [↑](#footnote-ref-220)
221. Там же. Д. 3. (Домовая книга за 1949-1956 г.). Л. 200. [↑](#footnote-ref-221)
222. Там же. Л. 393. [↑](#footnote-ref-222)
223. Там же. Д. 4. ( Домовая книга за 1955-1966 г.) [↑](#footnote-ref-223)
224. М.Ю. Смуров. Крупнейший учебный и научный центр отрасли // Воздушный флот. 2005. № 19. – С. 1-3. [↑](#footnote-ref-224)
225. ЦГА СПб. Ф. 5050. Оп. 1. Д. 6 Л. 1-3. [↑](#footnote-ref-225)
226. ЦГА СПб. Ф. 5050. Оп. 1. Д. 6 Л. 65-68. [↑](#footnote-ref-226)
227. Король В. В. Школа профессионального мастерства: Страницы истории. – СПб.: Политехника, 2004. – С. 15-18. [↑](#footnote-ref-227)
228. РГАЭ. Оп. 1. Д. 1961. Л. 176. [↑](#footnote-ref-228)
229. Саткевич.От редактора. Труды ЛИИ ГВФ. 1 вып. Л. Изд. ЛИИ ГВФ. 1935. 188 с. С. 5-6 [↑](#footnote-ref-229)
230. Проект технических условий на проектирование генерального плана транспортных аэропортов. Труды ЛИИ ГВФ. Вып. 2. Л. Изд ЛИИГВФ. 1935. 91 с. С. 1. [↑](#footnote-ref-230)
231. Потехин А.Л. Командный факультет // Академический вестник. – 2004. – апрель. №4. – С.3. [↑](#footnote-ref-231)
232. РГАЭ. Ф.55. Оп. 1. Д. 818. Л. 18-19 [↑](#footnote-ref-232)
233. 2 Там же. Д. 986. Л. 4-6 [↑](#footnote-ref-233)
234. 1 Там же. Д. 1195. Л. 114-117 [↑](#footnote-ref-234)
235. П. В. Олянюк. Васин Иван Федотович// Академический вестник. 2005. № 3. – С. 6-7. [↑](#footnote-ref-235)
236. АСПб ГУ ГА. Оп. 1. Д. Акт о состоянии деятельности ОЛАГА по состоянию на 15. 06. 1972 г. Л. 1-20. [↑](#footnote-ref-236)
237. 1 Там же. Д. 3332. Л. 17-20 [↑](#footnote-ref-237)
238. 2 Там же. Д. 5912. Л. 115 [↑](#footnote-ref-238)
239. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5335. Л. 37-39. [↑](#footnote-ref-239)
240. Там же. Л. 45. [↑](#footnote-ref-240)
241. Там же. Л. 76-78. [↑](#footnote-ref-241)
242. Там же. Л. 80. [↑](#footnote-ref-242)
243. Там же. Д. 5912. Л. 1-3. [↑](#footnote-ref-243)
244. 60 лет военно-воздушной орденов Ленина и Октябрьской революции краснознаменной академии имени профессора Н.Е. Жуковского. 1920-1980./ А.В. Штода [и др.]; отв. ред. В.В. Филиппов. М.: Изд-во ВВИА. 1980. С.13-21. [↑](#footnote-ref-244)
245. История отечественной гражданской авиации / Е.В. Алтунин [и др.]; отв. ред. И.А.Филатов. М.: «Воздушный транспорт». 1996. С. 84. [↑](#footnote-ref-245)
246. Хороших В.А. Школа гражданского воздушного флота. Рыльск: Изд-во РАТК. 2010. С. 47-52. [↑](#footnote-ref-246)
247. История отечественной гражданской авиации / Е.В. Алтунин [и др.]; отв. ред. И.А.Филатов. М.: «Воздушный транспорт». 1996. - С. 128. [↑](#footnote-ref-247)
248. Руководящие документы и материалы о работе учебных заведений ГА. Часть 1 // УУЗ МГА. Изд. КИИ ГА. 1976. - С.1. [↑](#footnote-ref-248)
249. Воробьев В.Г. Подходы комплексный, методы индивидуальные // Гражданская авиация. – 1978. - № 5. – С.11. [↑](#footnote-ref-249)
250. Воробьев В. Г. Эффект взаимодействия // Гражданская авиация. – 1983. - № 3. – С. 19. [↑](#footnote-ref-250)
251. Воробьев В.Г. Время напряженного поиска // Гражданская авиация. – 1986. - № 3. – С. 21. [↑](#footnote-ref-251)
252. Кукес А. МИИ ГА – студенческая скамья Аэрофлота // Советские авиалинии. - № 4. - № 4. – С. 5-7. [↑](#footnote-ref-252)
253. Воробьев В. Г. Диктует технический прогресс // Гражданская авиация. – 1987. - № 11. – С. 38. [↑](#footnote-ref-253)
254. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5913. Л. 52. [↑](#footnote-ref-254)
255. Гражданская авиация России. 80 лет / А.С. Головчанский [и др.]; отв. ред. А.В. Нерадько. М.: Изд-во Воздушный транспорт. 2003. С. 974-976.. [↑](#footnote-ref-255)
256. 1 История Отечественно ГА, указ.соч. –С274-276 [↑](#footnote-ref-256)
257. РГВА ф.24731., оп.1, предисловие - С. 3 [↑](#footnote-ref-257)
258. Архив Егорьевского АТК ГА, переписка с религиозными учреждениями. [↑](#footnote-ref-258)
259. РГВА ф.24720 оп.1 предисловие - С.4 [↑](#footnote-ref-259)
260. Вейгелин К.Е. Очерки по истории лётного дела.-М: Госиздат. оборонпрома 1940, с. 224; Дузь П.Д. История воздухоплавания и авиации в СССР.-М.: Машиностроение, 1944, с. 109; Король В.В. Земля и небо Генерала А.М. Кованько.- СПб.: Политехника, 2004, с. 17; Пиджаков А.Ю.., Хороших В.А., Зарождение авиационных обществ и авиационного образования в дореволюционной России //Вестник Лен, гос. ун-та ин, А.С. Пушкина. Научный журнал №2 ТЧ История.- СПб., 2011.-с.6 и др. [↑](#footnote-ref-260)
261. 2 РГВИА ф.808, оп.1, д. 23, -С.17 [↑](#footnote-ref-261)
262. Даль В.И., Толковый словарь живого вечно русского языка .-М.: 1995 г. т. 1, с. 911 [↑](#footnote-ref-262)
263. Там же, т.4, - С. 134 [↑](#footnote-ref-263)
264. Политехнический словарь/ Ред.кол.: А.Ю. Ишинский (гл. ред.) и др., 3-е изд., перераб. и доп.- М.:БСЭ, 2000, - С. 89 [↑](#footnote-ref-264)
265. РГВИА. ф. 808, оп.1 д.29, л. 30-37 [↑](#footnote-ref-265)
266. Воздухоплавание и авиация России до 1907г. указ. соч. – С 456-461 [↑](#footnote-ref-266)
267. Король В.В. Земля и небо Генерала Кованько, - СПб Политехника, 2004г. - С. 33. [↑](#footnote-ref-267)
268. РГВИА. ф. 802, оп.3, д. 960, л. 92-101 [↑](#footnote-ref-268)
269. Король В.В. Земля и небо генерала А.М. Кованько. – СПб.: Политехника, 2004г. - С. 65-67 [↑](#footnote-ref-269)
270. Авиация и воздухоплавание в России в 1907 -1914 гг.//Сборник документов и материалов под редакцией В.А. Попова, выпуск 1.- М.: -1966г. - С. 32-33 [↑](#footnote-ref-270)
271. Авиация: Энциклопедия /ГА, ред., Г.П.. Свищев.-М.: БРЭ, 1994.-С. 440 [↑](#footnote-ref-271)
272. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск, 2010.-с. 714; Пиджаков А.Ю., Хороших В.А. Зарождение авиационных обществ и авиационного образования в дореволюционной России // Вестник Лен, гос. ун-та им. А.С. Пушкина, научный журнал №2, т.4., История.- СПб., 2011-С. 67-69 и др. [↑](#footnote-ref-272)
273. Собрание узаконений и распоряжений правительства ст. 1429 лл. 3527-3529 [↑](#footnote-ref-273)
274. ЦИАМ. ф. 459, оп.2, д. 699, л.1 [↑](#footnote-ref-274)
275. РГВИА, ф. 802, оп. 3, д. 1081, л. 30 об. д. 1124, лл. 21-22 [↑](#footnote-ref-275)
276. Авиация и воздухоплавание России, указ. соч. выпуск 2, М.:-1968. -С. 162-165 [↑](#footnote-ref-276)
277. РГВИА, ф. 802, оп. 3, д. 1120, л. 134 [↑](#footnote-ref-277)
278. РГВИА, ф. 802., оп. 3., д. 1027., л. 64 [↑](#footnote-ref-278)
279. 1 Там же. – С.40 [↑](#footnote-ref-279)
280. Плитин Ю. П. История Егорьевской – Гатчинской авиации. Очерки. Рассказы. Воскресенск. ООО «Искра – ВЭКТ». 2012. С. 17-20. [↑](#footnote-ref-280)
281. История второго Ленинградског военного авиационного технического училища имени Ленинского комсомола. 1910-1918-1943./ Пезенок С. М., Мордвинов А. А., Алексеев М.Н. и др. Ишим, 1943. С. 33-37 [↑](#footnote-ref-281)
282. Архив музея Егорьевского АТК ГА. [↑](#footnote-ref-282)
283. Ежов А. П. Военный Инженерный Краснознаменный институт им А. Ф. Можайского. Очерк истории. 1941-1981 гг. Л.: ВИКИ им А.Ф. Можайского. 1981. - 304с. [↑](#footnote-ref-283)
284. Головушкин В.А., Фонин Б.И. и др., Чтоб машину отправить в полет...История Егорьевскго авиационного технического колледжа им. В. П. Чкалова. **–** М.: ООО «Радис РРЛ». 2018. – С.48 [↑](#footnote-ref-284)
285. 1 Центральный Государственный архив Московской области (ЦГАМО), ф. 7873, оп.1, д.5 –С.54 [↑](#footnote-ref-285)
286. 2 там же –С55. [↑](#footnote-ref-286)
287. 3 там же –С.56 [↑](#footnote-ref-287)
288. 4 там жк –С59 [↑](#footnote-ref-288)
289. 5 ЦГАМО, ф. 7873, оп.1, д.3 –С.1-4 [↑](#footnote-ref-289)
290. 1 РГАЭ. Ф 9527, оп. 1, д 2743, -С.4-10 [↑](#footnote-ref-290)
291. 2 ЦГАМО, ф. 7873, оп.1, д.6 –С.5-9 [↑](#footnote-ref-291)
292. 3 там же, -С.13 [↑](#footnote-ref-292)
293. 4 там же, -С. 92 [↑](#footnote-ref-293)
294. 1 Хороших В.А. Школа ГВФ. Рыльск, 2010г. –С.78 [↑](#footnote-ref-294)
295. 2 Архивное управление администрации Егорьевского муниципального образования (АГЕ), ф.299, оп.1, д.214, -С.3 [↑](#footnote-ref-295)
296. 3 ГА России 80-лет, указ.соч. –С.947 [↑](#footnote-ref-296)
297. 1 АГЕ ф. 299, оп.1, д.244,-С.1-6 [↑](#footnote-ref-297)
298. 1 РГАЭ. Ф. 55. Оп.1. Д.149. Л.311-313 [↑](#footnote-ref-298)
299. 1 РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.5915 Л. 1-18 [↑](#footnote-ref-299)
300. Там же. Д2087 Л.7-9 [↑](#footnote-ref-300)
301. Там же. Д.3727. Л.39-49 [↑](#footnote-ref-301)
302. Там же. Д.4059. Л.43-45 [↑](#footnote-ref-302)
303. Там же Д.4641. Л. 13-17. [↑](#footnote-ref-303)
304. Плитин Ю. И. История Егорьевской – Гатчинской авиации. Очерки. Рассказы. Вознесенск. ООО «ИСКРА – ВЭКТ» 2002. С. 39. [↑](#footnote-ref-304)
305. АЕАТК ГА. Историческая справка С. 4 [↑](#footnote-ref-305)
306. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.2089. Л. 1-5 [↑](#footnote-ref-306)
307. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.5339 Л. 44-50 [↑](#footnote-ref-307)
308. Там же. Д. 5913. Л. 52. [↑](#footnote-ref-308)
309. Там же. Д.5915. Л.17-19 [↑](#footnote-ref-309)
310. Гражданская авиация России.80лет - М.:Возд. транспорт.2003. - С. 992. [↑](#footnote-ref-310)
311. Хороших В.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887 – 1964): монография. - Курск: Курский гос.ун-т. 2012.- С. 151. [↑](#footnote-ref-311)
312. ЦГА СПб ф. 7430 оп.2 д.2 – С. 1-37 [↑](#footnote-ref-312)
313. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 2. Д. 1. Л. 130-132. [↑](#footnote-ref-313)
314. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 2. Д. 1. Л. 147. [↑](#footnote-ref-314)
315. Там же. Д. 2. Л. 37 [↑](#footnote-ref-315)
316. Богатиков, Дмитришев. Делегация Киевского техникума// Крылья Советов. - 1931 – 11 февраля. - С.1 [↑](#footnote-ref-316)
317. Там же оп. 3, д. 10, - С. 3-12 [↑](#footnote-ref-317)
318. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп. 3. Д. 10. Л. 10-11. [↑](#footnote-ref-318)
319. ЦГА СПб: ф.7430 оп. 5, д. 8.,-С. 1-8 [↑](#footnote-ref-319)
320. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск: 2010г. – С. 48 [↑](#footnote-ref-320)
321. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп.8. Д. 9. Л. 2-8. [↑](#footnote-ref-321)
322. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп.9. Д. 19. Л. 16-18 [↑](#footnote-ref-322)
323. ЦГА СПб. Ф. 7430. Оп.9. Д. 19. Л. 27-29. [↑](#footnote-ref-323)
324. ЦГА СПб. Ф. 7430. Оп.10. Д. 1. Л. 13. [↑](#footnote-ref-324)
325. ЦГА СПб. Ф. 7430. Оп.10. Д. 19. Л. 1-30. [↑](#footnote-ref-325)
326. ЦГАСПб. Ф. 7430. Оп.9. Д. 11. Л. 1-15. [↑](#footnote-ref-326)
327. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по личному составу. 1972 г. Л. 1. [↑](#footnote-ref-327)
328. Архив СПб АТК ГА. Личные дела авиаработников уволенных в 2003 г. Л. 7. Л. 26. Л. 44. [↑](#footnote-ref-328)
329. Архив СПб АТК ГА. Личные дела авиаработников уволенных в 1986 г. Л. 192-196. [↑](#footnote-ref-329)
330. Там же. Л. 232. [↑](#footnote-ref-330)
331. Архив СПб АТК ГА. Личные дела авиаработников уволенных в 2003 г. Л. 51. [↑](#footnote-ref-331)
332. Архив СПб АТК ГА. Личные дела авиаработников уволенных в 1982 г. Л. 5 – 5 об. [↑](#footnote-ref-332)
333. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по основной деятельности. 1972 г. Л. 5 -7. [↑](#footnote-ref-333)
334. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по переменному составу. 1972 г. Л. 1- 5. [↑](#footnote-ref-334)
335. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по основной деятельности. 1973 г. Л. 8. [↑](#footnote-ref-335)
336. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.1638 Л. 9 [↑](#footnote-ref-336)
337. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по перем. сост. 1973 г. Л. 39-50. [↑](#footnote-ref-337)
338. Там же. Л. 14-17. [↑](#footnote-ref-338)
339. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по перем. сост. 1974 г. Л. 78-80; 97-102. [↑](#footnote-ref-339)
340. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по перем. сост. 1975 г. Л. 102-121 [↑](#footnote-ref-340)
341. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по перем. сост. 1975 г. Л. 136. [↑](#footnote-ref-341)
342. Там же. Л. 196. [↑](#footnote-ref-342)
343. АЛАТУ ГА. Историческая справка. С.4 [↑](#footnote-ref-343)
344. Там же. Д. 3731. Л.31-33 [↑](#footnote-ref-344)
345. Там же . 1979. Л. 43. [↑](#footnote-ref-345)
346. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по основной деятельности. 1979 г. Л. 15. [↑](#footnote-ref-346)
347. Там же. Л. 68-69. [↑](#footnote-ref-347)
348. Архив СПб АТК ГА Приказы начальника училища по личному составу. 1980 г. Л. 33; Л. 35; Л. 80.. [↑](#footnote-ref-348)
349. Книга приказов МГА за 1972 г. М.: 1973. С. 8-9. [↑](#footnote-ref-349)
350. Архив СПб АТК ГА. Личные дела авиаработников уволенных в 2003 г. Л. 94-96. [↑](#footnote-ref-350)
351. Там же. Д. 5095. Л.34 [↑](#footnote-ref-351)
352. Архив МГА. Д. 5344. Л. 35. [↑](#footnote-ref-352)
353. Там же. Д. 5519. Л.1-3 [↑](#footnote-ref-353)
354. Устав Краснокутского летного училища ГА. Красный Кут. 1970. С.1. [↑](#footnote-ref-354)
355. Архив Краснокутского летного училища ГА (АККЛУ ГА). Д.26.Л. 1-6. [↑](#footnote-ref-355)
356. Там же. Л.82. [↑](#footnote-ref-356)
357. Технический паспорт. Нежилое здание – Служебное здание № 5. Красный Кут. 2012. С. 1-5. [↑](#footnote-ref-357)
358. Там же. Л. 83-146. [↑](#footnote-ref-358)
359. Торубаров В.И. Каче 100 лет. М.: Авиамир. 2910. С. 56. [↑](#footnote-ref-359)
360. Там же. С. 57-60. [↑](#footnote-ref-360)
361. Жирихин Н. Качинская школа в Красном Куте. Музей КК ЛУ ГА. 2007. С. 1-4. [↑](#footnote-ref-361)
362. Сектор по делам архивов администрации Краснокутского муниципального образования (ККМА). Ф.1. Оп. 1. Ед. хр. 4. Л. 20-22. [↑](#footnote-ref-362)
363. Крапошин П..В. Авиационная Альма Матер России № 1. Каче 100 лет. // Авиасоюз. 2010. № 4. С. 60-61. [↑](#footnote-ref-363)
364. Торубаров В.И. С Качей по жизни. М.: Агенство печати Столица. 2011. С. 3. [↑](#footnote-ref-364)
365. Офицерская школа авиации (сводная летопись, часть 1, 1910-1913 гг.), М.: «Охотник», 2009., -С. 10-18 [↑](#footnote-ref-365)
366. РГВИА, ф. 362, оп.1, д.150, -С.31 [↑](#footnote-ref-366)
367. Вестник воздухоплавания. СПБ, №18-19 ноября 1910г.-С. 53-54 [↑](#footnote-ref-367)
368. Офицерская школа авиации. Сводная летопись, ч.1, 1910-1914 гг. М.: «Охотник», 2009г. – С. 21-23 [↑](#footnote-ref-368)
369. Там же. С. 26-34. [↑](#footnote-ref-369)
370. Там же. С. 39-42 [↑](#footnote-ref-370)
371. Беляков А.И. Санкт-Петербург, подаривший крылья России. – СПб, 2003 - С. 110 [↑](#footnote-ref-371)
372. Военно-исторический музей Черноморского флота//ул. Ленина, дом II, первый зал, 1910 год [↑](#footnote-ref-372)
373. Зелин А.Н. К 100-летию Качинского высшего военного авиационного ордена Ленина краснознаменного училища летчиков// Авиация и Космонавтика. Август 2010. С. 1-2. [↑](#footnote-ref-373)
374. Архив ККЛУ ГА. Приказы по 16 ОУЭ за 1941г. Л. 3-4 об. [↑](#footnote-ref-374)
375. Там же. Приказы по 75 ОУЭ за 1941г. Л. 28-31. [↑](#footnote-ref-375)
376. АККЛУ. Приказы по 4 ОУЭ за 1944г. Л. 1. [↑](#footnote-ref-376)
377. Там же. Приказы по Бугурусланской школе пилотов за 1947г. .Л. 1-6. [↑](#footnote-ref-377)
378. Там же Приказы по Бугурусланскому летному училищу ГВФ за 1948 г. Л. 336-338. [↑](#footnote-ref-378)
379. Там же. Личное дело Хрипко П.Д. Л.1-3. [↑](#footnote-ref-379)
380. АККЛУГА, Указание ГУ ГВФ. Вх. № 1198. От 01.07.1952г. Л.1 [↑](#footnote-ref-380)
381. Государственная летная академия Украины / Отв. ред. М.И .Рубец. Кировоград. Изд-во. «ИМЭКС ЛТД».2005. С.11. [↑](#footnote-ref-381)
382. АККЛУ ГА, Личное дело Диденко И,Ф, Л. 1-19. [↑](#footnote-ref-382)
383. Прошин А. Инструктор – значить воспитатель // Гражданская авиация. 1970. № 7. С. 26. [↑](#footnote-ref-383)
384. Устав ККЛУ ГА. С. 3 -31. [↑](#footnote-ref-384)
385. Ивко В.Г. Уверенный шаг училища. // Гражданская авиация. 1982. № 7. С.28. [↑](#footnote-ref-385)
386. АККЛУ ГА. Приказы по 16 ОУЭ за 1941г. Л. 3-4 об. [↑](#footnote-ref-386)
387. Там же. Л.50-54. [↑](#footnote-ref-387)
388. Там же. Л. 65. 67.178. 179. [↑](#footnote-ref-388)
389. АККЛУ ГА. Приказы по 75 ОУЭ за 1941г. Л. 28-31. [↑](#footnote-ref-389)
390. Там же. Л. 1-2. [↑](#footnote-ref-390)
391. Там же. Л. 45 - 46об. [↑](#footnote-ref-391)
392. Там же. Приказы 75 ОУЭ за 1942г. Л. 158. [↑](#footnote-ref-392)
393. Там же. Приказы 75 ОУЭ за 1943г. Л. 22-30. [↑](#footnote-ref-393)
394. Там же. Приказы 16 ОУЭ за 1943г. Л. 23-24. [↑](#footnote-ref-394)
395. Там же. Приказы В/Ч № 40478 за 1943г. Л. 39-42. [↑](#footnote-ref-395)
396. АККЛУ. Приказы по 4 ОУЭ за 1944г. Л. 1. [↑](#footnote-ref-396)
397. Там же. Приказы по Бугурусланской школе пилотов ГВФ за 1946г. [↑](#footnote-ref-397)
398. Там же. Приказы по Линейным авиаремонтным мастерским № 65 ГВФ за 1946-1948 г. Л. 1-2об. [↑](#footnote-ref-398)
399. АККЛУ ГА. Приказы по Бугурусланской школе пилотов за 1946г. Л.29-32. [↑](#footnote-ref-399)
400. Там же. Приказы по Бугурусланской школе пилотов за 1947г. .Л. 1-6. [↑](#footnote-ref-400)
401. 1 История Отечественно ГА, указ.соч. – С274-276 [↑](#footnote-ref-401)
402. Там же Приказы по Бугурусланскому летному училищу ГВФ за 1948 г. Л. 336-338. [↑](#footnote-ref-402)
403. Там же. Личное дело Хрипко П.Д. Л.1-3. [↑](#footnote-ref-403)
404. АККЛУГА, Указание ГУ ГВФ. Вх. № 1198. От 01.07.1952г.. Л.1 [↑](#footnote-ref-404)
405. 1 Историческая справка Бугурусланского ЛУ, -С.4-7 [↑](#footnote-ref-405)
406. Колыбель быстрокрылых орлов / Лит. ред. В.Н. Хайрюзов. – М.: Наш современник, 2002. – С.48-50. 224с [↑](#footnote-ref-406)
407. Там же.- С. 134-136. [↑](#footnote-ref-407)
408. Нам курсантские снятся погоны / Лит. Ред. Н.В. Хайрюзов. – М.: Наш современник, 2006. – С.20-23. 272с. [↑](#footnote-ref-408)
409. 1 РГАЭ. Ф.55. Оп. 1. Д.49. Л.48-63 [↑](#footnote-ref-409)
410. 2 Там же. Д.149. Л.41 [↑](#footnote-ref-410)
411. Летать по Еромасовски // Гражданская авиация. 1979. № 4. С. 25. [↑](#footnote-ref-411)
412. Швалев Г. Жизнь как полет. М.: «Г,М, Новости», Центр «Трансинфо».2001. 256с. [↑](#footnote-ref-412)
413. Флоринский С., Гурджиянц. Внимание в небе курсанты // Гражданская авиация. 1970. № 5. С.26. [↑](#footnote-ref-413)
414. Там же.С.62-64. [↑](#footnote-ref-414)
415. ХХ век. Гражданская авиация в лицах. – М.: Воздушный транспорт. 2000.- С.108. [↑](#footnote-ref-415)
416. Там же. С.475 [↑](#footnote-ref-416)
417. .Там же. - С.-233 560с. [↑](#footnote-ref-417)
418. Там же. С. - 307 [↑](#footnote-ref-418)
419. Там же. С.348 [↑](#footnote-ref-419)
420. Там же С.195 [↑](#footnote-ref-420)
421. Указания по организации и проведению учебного процесса в летных и летно-технических средних учебных заведений: офиц. Текст. М.: Возд. Транспорт.,1982. 121 с. С.39 [↑](#footnote-ref-421)
422. Там же. С.83-95. [↑](#footnote-ref-422)
423. Нам курсантские снятся погоны. – М.: Наш современник, 2006. – 272 с. С.6 [↑](#footnote-ref-423)
424. Там же. С. 110-119 [↑](#footnote-ref-424)
425. Филатов В.М. История Сасовского летного училища гражданской авиации. Сасово: Изд-во «ЭплЭдвидайзинг»,2013. С. 5 [↑](#footnote-ref-425)
426. Архив Сасовского летного училища гражданской авиации (АСЛУГА). Приказы по личному составу. Оп. 2. СВ.1..Д. 2. Л. 1,171. [↑](#footnote-ref-426)
427. Там же. Д. 3. Л. 1-122. [↑](#footnote-ref-427)
428. Там же. Д. 4. Л. 1-247. [↑](#footnote-ref-428)
429. Там же. Д. 7. Л. 1-56. [↑](#footnote-ref-429)
430. Центральный государственный архив Московской области (ЦГА МО). Ф.7873.Оп.1.Д.6.Л.13. [↑](#footnote-ref-430)
431. Сасовский муниципальный архив Рязанской области (СМАРО). Ф.77. (Авиашкола). Св. 1. Л. 47-52. [↑](#footnote-ref-431)
432. Там же. Л. 46-52. [↑](#footnote-ref-432)
433. Филатов В.М. История Сасовского летного училища гражданской авиации. Сасово: Изд-во «ЭплЭдвидайзинг»,2013. С. 16. [↑](#footnote-ref-433)
434. Филатов В.М. Указ. Соч., с.16-19. [↑](#footnote-ref-434)
435. АСЛУГА. Д.32.Оп.2.Св.9.Л.1 [↑](#footnote-ref-435)
436. Там же. Д.35.Св.9.Л. 1-17 [↑](#footnote-ref-436)
437. Центральный государственный архив Московской области (ЦГА МО). Ф.7873.Оп.1.Д.6.Л.13. [↑](#footnote-ref-437)
438. Филатов В.М. Указ. Соч., с. 23-25. [↑](#footnote-ref-438)
439. СМАРО. Д.6. Л. 43. [↑](#footnote-ref-439)
440. Филатов В.М. Указ. Соч., с. 46-48. [↑](#footnote-ref-440)
441. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 9527. Оп. 1. Д. 3962. Л. 3-103. [↑](#footnote-ref-441)
442. Там же. Д.3962. Л.300. [↑](#footnote-ref-442)
443. РГАЭ. Там же. Д.9828.Л.335 [↑](#footnote-ref-443)
444. . История отечественной гражданской авиации. М..: Воздушный транспорт. 1996. С. 299. [↑](#footnote-ref-444)
445. Гражданская авиация России. 80 лет. М.: Воздушный транспорт. 2003. С. 997-999. [↑](#footnote-ref-445)
446. Трошин А., Прошин А. Делу отцов верны. Гражданская авиация. 1973. №1. С. 4-7. [↑](#footnote-ref-446)
447. 1 Государственное казенное учреждение «Ленинградский Областной Государственный архив в г. Выборге»(ГКУ ЛОГАВ), оп.2, д. р-96, историческая справка 1944-1970 гг., -С.21-23. [↑](#footnote-ref-447)
448. 2 ГА России 80 лет, указ.соч., С.943-947 [↑](#footnote-ref-448)
449. Архив Выборгского авиатехнического училища(АВАТУ). Д. «Федеральное имущество». С. 3-8. [↑](#footnote-ref-449)
450. РГАЭ. Ф.55. Оп. 1. Д.49. Л. 241 [↑](#footnote-ref-450)
451. 2 Там же. Д.149. Л.221-224 [↑](#footnote-ref-451)
452. 1 Там же. Д.457 Л.7-9 [↑](#footnote-ref-452)
453. 2 Архив ВАТК ГА. Истоическая справка. С.5 [↑](#footnote-ref-453)
454. 3 РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д. 982. Л.6-8. [↑](#footnote-ref-454)
455. 4 Там же. Д.1633. Л.3-5 [↑](#footnote-ref-455)
456. 1 Там же. Д.2318. Л.1-3. [↑](#footnote-ref-456)
457. 2 Там же. Д.5914. Л.4-6. [↑](#footnote-ref-457)
458. 3 Там же. Л-18-21. [↑](#footnote-ref-458)
459. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.49 Л. 411-416 [↑](#footnote-ref-459)
460. Там же. Д.460. Л.8-10 [↑](#footnote-ref-460)
461. Там же. Д.822. Л.7 [↑](#footnote-ref-461)
462. Там же. Д.2805. Л.9 [↑](#footnote-ref-462)
463. Там же Д.3396. Л.7-9 [↑](#footnote-ref-463)
464. АКАТК ГА. Историческая справка С.6 [↑](#footnote-ref-464)
465. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.2091 Л. 23-25 [↑](#footnote-ref-465)
466. Там же Д.2321. Л.16-18 [↑](#footnote-ref-466)
467. АКАТК ГА. Историческая справка С.8 [↑](#footnote-ref-467)
468. РГАЭ. Ф.55.Оп.1. Д.5918 Л. 25-29 [↑](#footnote-ref-468)
469. Хороших В.А. Школа ГВФ.- Рыльск, 2010. -С.106-108 [↑](#footnote-ref-469)
470. АРАТК ГА, Приказ РАУСС № 54/л. от 04.07. 1963г. Рыльск. 1963. С. 1-6. [↑](#footnote-ref-470)
471. АРАТК ГА, Личное дело Дунаева В, П, Л. 3-11. [↑](#footnote-ref-471)
472. Архив МГА. Ф. 55. Оп. 1. Д. 601. Л. 30-33. [↑](#footnote-ref-472)
473. Там же. Д. 826. Л.76-79. [↑](#footnote-ref-473)
474. Там же. Д. 2096. Л. 63 -65. [↑](#footnote-ref-474)
475. Там же. Д. 4395. Л. 74-78. [↑](#footnote-ref-475)
476. Там же. Д. 4877. Л. 79-81. [↑](#footnote-ref-476)
477. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография.- Рыльск.2010.С.3-7 [↑](#footnote-ref-477)
478. Хороших В.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887-1964 гг.) .-Курск.2012.С.110-121 [↑](#footnote-ref-478)
479. Пиджаков А.Ю. Хороших В.А. Зарождение авиационных обществ и авиационного образования в дореволюционной России. Вестник Лен. Гос. Университета им А.С. Пушкина, научный ж. № 2 т. 4 История – СПб. 2011. С.60-70 [↑](#footnote-ref-479)
480. Алтунин Е.В. Крылья Сибири. – Иркутск.1981. С.1-5 [↑](#footnote-ref-480)
481. РГАЭ. Ф.9527.Оп.1. Д. 45 Л.25-30 [↑](#footnote-ref-481)
482. Гражданская авиация России. 80 лет.-М.: Воздушный транспорт.2003.С.52. [↑](#footnote-ref-482)
483. Воздушная гавань Восточной Сибири.- Иркутск: Изд. «Оттиск». 2005.С464-468 [↑](#footnote-ref-483)
484. Журавлев И.М.Далекое и близкое. Очерк полувекового пути Иркутского авиационно-технического училища (1947 – 1997 гг.).-Иркутск :Изд. ИрГТУ. 1998.С.7-9 [↑](#footnote-ref-484)
485. Там же. С. 48-54 [↑](#footnote-ref-485)
486. Иркутский филиал Московского государственного технического университета гражданской авиации.- Иркутск:2012. С.4 [↑](#footnote-ref-486)
487. История отечественной ГА. С.309. [↑](#footnote-ref-487)
488. Промптов АИ .От Сибирского горного института до Сибирского государственного технического университета .Иркутск.1994.С. 3 [↑](#footnote-ref-488)
489. Гусев И.Н. Иркутский государственный технический университет. Факультет транспортных систем. 40 лет (1965-2005). Иркутск. 2005. С. 21 [↑](#footnote-ref-489)
490. Государственный архив Иркутской области (ГАИО) . Ф.1807 ( ИПИ). Оп.87. Д.3 Л. 199,200 [↑](#footnote-ref-490)
491. Там же. Оп.10. Д.40 Л. 43 [↑](#footnote-ref-491)
492. Там же. Оп.87. Д.43 Л. 61-79 [↑](#footnote-ref-492)
493. Там же. Л. 1. [↑](#footnote-ref-493)
494. Там же. Д.47 Л. 75-80 [↑](#footnote-ref-494)
495. Там же. Л. 132-139 [↑](#footnote-ref-495)
496. АИПИ. Ф. Р-1807 историческая справка Л.2. [↑](#footnote-ref-496)
497. Там же. Д.150. Л.5-7 [↑](#footnote-ref-497)
498. Там же. Д. 212, 237 [↑](#footnote-ref-498)
499. Промптов АИ .От Сибирского горного института до Сибирского государственного технического университета .Иркутск.1994. С. 3 [↑](#footnote-ref-499)
500. АИПИ. Ф. Р. 1817. Оп.3, Д.3. Л. 1-7. [↑](#footnote-ref-500)
501. Там же. Д. 150. Л. 1, 44. [↑](#footnote-ref-501)
502. Там же. Л. 264. [↑](#footnote-ref-502)
503. Архив автора. Удостоверение №036340. [↑](#footnote-ref-503)
504. Промптов АИ. Указ. Соч. С.3 [↑](#footnote-ref-504)
505. Гусев И.Н. Иркутский государственный технический университет. Факультет транспортных систем. 40 лет (1965-2005). Иркутск. 2005. С.1. [↑](#footnote-ref-505)
506. АИПИ. Д. 213. Л. 4-13. [↑](#footnote-ref-506)
507. Там же. Д.3445 Л. 3-7. [↑](#footnote-ref-507)
508. Архив автора. Диплом. [↑](#footnote-ref-508)
509. Архив автора. Партийный билет. [↑](#footnote-ref-509)
510. Там же. Комсомольский билет. [↑](#footnote-ref-510)
511. АИПИ. Там же. Д. 2075. Л, 7-11, 16, 92. [↑](#footnote-ref-511)
512. Гусев И.Н. Указ. Соч. С. 22. [↑](#footnote-ref-512)
513. АИПИ. Там же. Д. 4393.Л. 6 -43. [↑](#footnote-ref-513)
514. Гусев И.Н. Указ. Соч. С. 22. [↑](#footnote-ref-514)
515. ГАИО. 5450. Л. 1-18. [↑](#footnote-ref-515)
516. ГАИО. Д. 5453. Л. 6-11. [↑](#footnote-ref-516)
517. АИПИ. Ф.Р-1807.Оп. 3-л. Д. 640.Приказы. Том 10. [↑](#footnote-ref-517)
518. Там же. Д.666.Приказы.Том.11. [↑](#footnote-ref-518)
519. Воздушная гавань Восточной Сибири.- Иркутск: Изд. «Оттиск». 2005. С. 464-46. [↑](#footnote-ref-519)
520. Историческая справка Иркутского учебного тренировочного центра. С. 1. [↑](#footnote-ref-520)
521. Российский Государственный архив экономики (РГАЭ). Ф.9527. Оп.1. Д. 1961. Л. 10. [↑](#footnote-ref-521)
522. Историческая справка Иркутского учебного тренировочного центра. С. 2. [↑](#footnote-ref-522)
523. Журавлев Н.М. Далекое и близкое. Очерк об Иркутском АТК ГА, Иркутск, 1998. С. 101. [↑](#footnote-ref-523)
524. Архив Иркутского авиационного технического колледжа ГА (АИАТК ГА). Ф.1. Оп.1. Д. 91. Л. 1. [↑](#footnote-ref-524)
525. Там же. Д. 93. Л. 1-17. [↑](#footnote-ref-525)
526. Там же. Д. 94. Л. 11-12. [↑](#footnote-ref-526)
527. Там же. Л. 124-126. [↑](#footnote-ref-527)
528. Там же. Л. 154-155. [↑](#footnote-ref-528)
529. РГАЭ. Ф. 9527. Оп.1. Д. 2885. Л. 22-28. [↑](#footnote-ref-529)
530. АИТК, Д. 94. Л. 207-209. [↑](#footnote-ref-530)
531. Там же. Д. 95. Л. 72. [↑](#footnote-ref-531)
532. РГАЭ. Там же. Д. 2900. Л. 5-11. [↑](#footnote-ref-532)
533. Журавлев Н.М. Указ. Соч. 9-14. [↑](#footnote-ref-533)
534. ИАТК. Д. 95. Л. 99. [↑](#footnote-ref-534)
535. ИАТК. Д. 96. Л. 94-100. [↑](#footnote-ref-535)
536. Там же. Л. 136. [↑](#footnote-ref-536)
537. Журавлев Н.М. Указ. Соч. С. 17-21. [↑](#footnote-ref-537)
538. АИТК. Д. 97. Л. 117-125. [↑](#footnote-ref-538)
539. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск: 2010г. – С. 128. [↑](#footnote-ref-539)
540. АИТК. Д. 101. Л. 11-32. [↑](#footnote-ref-540)
541. Там же. Л. 97. [↑](#footnote-ref-541)
542. Там же. Д. 99. Л. 67-80. [↑](#footnote-ref-542)
543. Гражданская авиация России.80лет-М.: Возд. транспорт.2003 С. .957. [↑](#footnote-ref-543)
544. РГАЭ. Там же. Д. 3825. Л. 12. [↑](#footnote-ref-544)
545. АИТК. Там же. Д. 104. Л. 183. [↑](#footnote-ref-545)
546. Там же. Л. 173. [↑](#footnote-ref-546)
547. Там же. Л. 69-74. [↑](#footnote-ref-547)
548. Там же Л. 110-113. [↑](#footnote-ref-548)
549. Журавлев Н.М. Указ соч. С. 31-37. [↑](#footnote-ref-549)
550. Гражданская авиация России.80лет Указ. Соч. С. 955. [↑](#footnote-ref-550)
551. АИТК. Там же. Д. 106. Л. 135, 319. [↑](#footnote-ref-551)
552. Журавлев Н.М. С. 38. [↑](#footnote-ref-552)
553. АИАТК. Там же. Л. 67-75. [↑](#footnote-ref-553)
554. Гражданская авиация Росси. – 80 лет. – М.: «Воздушный транспорт». 2003. С. 954-956 [↑](#footnote-ref-554)
555. Омск – точка взлета. Иллюстрированное издание, посвященное 70 – летию Омского летно-технического колледжа гражданской авиации (ОЛТК ГА). Омск: Изд-во Сибирикон, 2010. С.1-110. [↑](#footnote-ref-555)
556. Семенов В. Очерки по истории Омского Летно- технического колледжа гражданской авиации. Изд. ОЛТУ ГА. 1991. С. 31-34. [↑](#footnote-ref-556)
557. Гражданская авиация России. 80 лет. Указ. Соч. С. 977-979. [↑](#footnote-ref-557)
558. Архив МГА. Ф. 55. Оп. 1. Д. 1639. Л. 93-96. [↑](#footnote-ref-558)
559. Там же. Д. 3724. Л. 79-85. [↑](#footnote-ref-559)
560. Там же. Д. 4385. Л. 112-117. [↑](#footnote-ref-560)
561. Там же. Д. 5653. Л. 128-132. [↑](#footnote-ref-561)
562. Гражданская авиация России.80лет-М.: Воздушный транспорт.2003. С. 930 -931. [↑](#footnote-ref-562)
563. Архив МГА. Ф. 55. Оп. 1. Д. 459. Л. 80-85. [↑](#footnote-ref-563)
564. Шиблев.В. Учебная АТБ // Гражданская авиация. 1970. № 5. С. 27. [↑](#footnote-ref-564)
565. Вдовин А. Курсант из Троицка. // Гражданскоя авиация. 1997. № 3. С. 25. [↑](#footnote-ref-565)
566. АМГА. Ф. 55. Оп. 1. Д. 3735. Л. 67-72. [↑](#footnote-ref-566)
567. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5921. Л. 9. [↑](#footnote-ref-567)
568. Гражданская авиация СССР в суровые годы войны. М., РИО МИИГА, 1990, с.70 [↑](#footnote-ref-568)
569. Личный архив автора. Свидетельство об окончании УТО-19. 1977. С. 1-3. [↑](#footnote-ref-569)
570. Покоритель пятого океана. Газета Красноярский рабочий 26 марта 2009 г. [↑](#footnote-ref-570)
571. АСПбАТКГА. Личное дело В. В. Халина. Л. 3-5. [↑](#footnote-ref-571)
572. Шульмак В. И. Красноярский авиационный технический колледж. 1981-2006. Красноярск: тип. КАТК ГА. 2006. С. 14. [↑](#footnote-ref-572)
573. Негенбля И.Е. Кузница кадров авиации Якутии. – Якутск, 2008, с.4-41. [↑](#footnote-ref-573)
574. Гражданская авиация России. 80 лет. Указ. Соч., с. 74-76. [↑](#footnote-ref-574)
575. Гражданская авиация России. 80 лет. Указ. Соч., с. 711-713. [↑](#footnote-ref-575)
576. Государственный архив Тюменской области (ГАТО). Ф.2053. Оп.1. Предисловие. Л. 1. [↑](#footnote-ref-576)
577. Архив Тюменского центра подготовки персонала (АТЦПП). Историческая справка. С.1 [↑](#footnote-ref-577)
578. Кулешов В.М. Центр подготовки персонала 1967-2006 гг. Вчера, сегодня, завтра…. . Тюмень. 2006. С.6 [↑](#footnote-ref-578)
579. ГАТО. Ф.2053. Оп. 1. Д.97 Л.303 [↑](#footnote-ref-579)
580. Там же. Л. 338. [↑](#footnote-ref-580)
581. Архив Тюменского центра подготовки персонала (АТЦПП). Историческая справка. С.1 [↑](#footnote-ref-581)
582. Там же. С.2. [↑](#footnote-ref-582)
583. . Государственный архив социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО). Ф.1015. Оп. 1. Д.1. Л.1 – 6. [↑](#footnote-ref-583)
584. АТЦПП. Ф.999.Оп.1.Д.5.Л. 28-30 [↑](#footnote-ref-584)
585. ГАТО. Там же. Д.3. Л. Л. 85,92,162,204-206. [↑](#footnote-ref-585)
586. Там же. Д.6.Л. Л. 38,47 [↑](#footnote-ref-586)
587. Авиатор Тюмени №13. 2 апреля 1970г. С.2 [↑](#footnote-ref-587)
588. ГАТО. Ф.2053. Оп.1. Предисловие. С. 4 [↑](#footnote-ref-588)
589. Балаба И.С. Кадрам - внимание и заботу. / Авиатор Тюмени №6 12.02.70г. С.1,2 [↑](#footnote-ref-589)
590. Авиатор Тюмени. № 45. 03.12.70. С .4. [↑](#footnote-ref-590)
591. Там же. № 24 24.06.71 г. С.4 [↑](#footnote-ref-591)
592. Там же. .№ 44 29.11.73,с. 4 [↑](#footnote-ref-592)
593. Там же. № 23. 18.06.70. С.4. [↑](#footnote-ref-593)
594. ГАТО. Ф. 2053. Оп. 1. Д.83. Л.29, 29об. [↑](#footnote-ref-594)
595. 2 Личный архив автора исследования. [↑](#footnote-ref-595)
596. 3 Хороших В.А. Наследие Российского купца Шелехова. Курск, изд. Курского государственного педагогического института. 2002г. С.323,324. [↑](#footnote-ref-596)
597. 1 Архив ОАО «ЮТэйр». Ф.22, оп.2, д. 26, Л.99-107 [↑](#footnote-ref-597)
598. 2 Личный архив автора исследования. [↑](#footnote-ref-598)
599. 3 Академия ГА – 50 лет. История становления и развития. СПб: Техническая книга. 2005. С. 522 [↑](#footnote-ref-599)
600. Об организации Тюменского учебно-консультативного пункта МИИ ГА: Приказ МГА СССР от 12 января 1984 г. // Сборник Приказов МГА СССР за 1984 г. М.: 1985. С. 30. [↑](#footnote-ref-600)
601. Хороших В.А. Школа ГВФ. Рыльск. изд. Рыльский АТК – филиал МГТУ ГА. 2010г. С. 103 [↑](#footnote-ref-601)
602. Академии ГА- 50 лет. указ. соч. С.502 [↑](#footnote-ref-602)
603. Текущий архив Рыльского АТК - филиала МГТУ ГА. Личное дело. [↑](#footnote-ref-603)
604. АТЦПП. Ф.1.Оп.1.Л.21-23 [↑](#footnote-ref-604)
605. . Устав Киевского института инженеров ГА // Архив Российской национальной библиотеки. Шифр 66-7/ 154. 1965. Л. 2-5. [↑](#footnote-ref-605)
606. РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 2244. Л. 5-19. [↑](#footnote-ref-606)
607. Терещенко В. С. Рыльскому авиационному училищу спецслужб ГВФ 1963-1965 гг. посвящается. Киев. 2013. С. 3-8. [↑](#footnote-ref-607)
608. Ордена Ленина гражданская авиация: сборник статей / Е. Ф. Логинов ( и др.) ; отв. ред. В. Ф. Одинцов. М.: Изд-во Аэрофлота, 1967. С. 318-320. [↑](#footnote-ref-608)
609. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.49. Л.51-63 [↑](#footnote-ref-609)
610. Там же Д.2085. Л.44-47 [↑](#footnote-ref-610)
611. Там же Д.1630. Л.39-41 [↑](#footnote-ref-611)
612. Там же Д.2551. Л.38-42 [↑](#footnote-ref-612)
613. Там же Д.2796. Л.51-55 [↑](#footnote-ref-613)
614. Там же Д.1397. Л.11-18 [↑](#footnote-ref-614)
615. Там же Д.1630. Л.7-9 [↑](#footnote-ref-615)
616. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.149. Л.21-31 [↑](#footnote-ref-616)
617. Там же Д.2312. Л.121-124 [↑](#footnote-ref-617)
618. Там же Д.1192. Л.70-72 [↑](#footnote-ref-618)
619. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.1397. Л.79-81 [↑](#footnote-ref-619)
620. Там же Д.1630. Л.77-79 [↑](#footnote-ref-620)
621. Там же Д.149. Л. 77-79 [↑](#footnote-ref-621)
622. Там же Д.2085. Л.131-136 [↑](#footnote-ref-622)
623. Там же Д.981. Л.5-7 [↑](#footnote-ref-623)
624. Там же Д.2312. Л.4-6 [↑](#footnote-ref-624)
625. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.1195. Л.3-5 [↑](#footnote-ref-625)
626. Там же Д.2312. Л.3 [↑](#footnote-ref-626)
627. Ректоры Национального авиационного университета / В.М.. Азарсков [ и др.] // Киев: НАУ. 2003. С. 47-51. [↑](#footnote-ref-627)
628. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.3720. Л.64-68 [↑](#footnote-ref-628)
629. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.5083. Л.43-49 [↑](#footnote-ref-629)
630. Там же Д.3720. Л.101-104 [↑](#footnote-ref-630)
631. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.2796. Л.70-74 [↑](#footnote-ref-631)
632. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.4051. Л.55-58 [↑](#footnote-ref-632)
633. Там же Д.5494. Л.11 [↑](#footnote-ref-633)
634. Там же Д.3720. Л.3-6 [↑](#footnote-ref-634)
635. Там же Д.4869. Л.2 [↑](#footnote-ref-635)
636. Там же. Д. 5333. Л. 78-79. [↑](#footnote-ref-636)
637. Там же. Д. 5676. Л. 9. [↑](#footnote-ref-637)
638. Российская государственная библиотека. Шифр. 65-8/1707. Устав РИИГА им. Ленинского комсомола. 1965. - С. 1-3. [↑](#footnote-ref-638)
639. Архив МГА. Ф. 55. Оп. 1. Д. 449. Л. 224-228. [↑](#footnote-ref-639)
640. Там же. Д. 1630. Л. 174-178. [↑](#footnote-ref-640)
641. Капылов Е.А. Институт транспорта и связи: от первых самолетов до спутниковых технологий.// Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов: мат. международной научно-практ.. конф., Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. Рига: Изд-во института транспорта и связи, 2008. С. 23-28. [↑](#footnote-ref-641)
642. АРАТК. Ф. Р-934. Оп. 1-л. Д. 229. Л. 14-16. [↑](#footnote-ref-642)
643. Там же. Л. 19 [↑](#footnote-ref-643)
644. РГАЭ. Ф 9527, оп 1 д 2087, -С.7 [↑](#footnote-ref-644)
645. 3 Латвийский государственный архив. ф.928, оп.1, историческая справка Рижского летнотехнического училища ГА. С.1-3 [↑](#footnote-ref-645)
646. АРАТК. Там же. Л. 29-31. [↑](#footnote-ref-646)
647. Там же. Л.30. [↑](#footnote-ref-647)
648. 1 Эйгарс Г.А. Начальник авиаучилища Аэрофлота, Овсиенко, Кривой Рог, 2006.-С.93 [↑](#footnote-ref-648)
649. РГАЭ. Ф. 9527. Д. 2743. Л. 4-254. [↑](#footnote-ref-649)
650. РГАЭ. Ф 9527, оп. 1,д 2900, -С.5-27 [↑](#footnote-ref-650)
651. РГАЭ. Ф 9527, оп. 1, д 2885, -С.22-28 [↑](#footnote-ref-651)
652. Там же. Л. 34-36. [↑](#footnote-ref-652)
653. Эйгарс Г.А. Там же. С. 18-25. [↑](#footnote-ref-653)
654. АРАТК. Ф. Р- 934. Оп. 1-л. Л. 52. [↑](#footnote-ref-654)
655. Протокол первой педагогической конференции РАУСС ГВФ. - Рыльск. 1962. С. 1-18. [↑](#footnote-ref-655)
656. Орлов Б., Прошин А, Трошин А. Класс – Лаборатория - Полигон. // Гражданская авиация. 1970. № 11. С. 15-19. [↑](#footnote-ref-656)
657. Ханхалдов Г. Им будет послушно небо // Гражданская авиация. 1979. № 5. С. 17. [↑](#footnote-ref-657)
658. Тихонов А. Аудитория и ее оснащение // Гражданская авиация. 1970. №7. С. 27. [↑](#footnote-ref-658)
659. Плоткин С.И. Пятьдесят лет в колледже. Кривой Рог. Изд. Криворожского колледжа НАУ. 2001. С.28-36. [↑](#footnote-ref-659)
660. Богаевленская Н. Преподаватель в учебной группе.// Гражданская авиация. 1970. № 12. С.26. [↑](#footnote-ref-660)
661. Кошель В.А., Лазаров Г.Б.. КРАУСС. Военная подготовка. Личности и факты. Кривой Рог: Изд. Криворожского колледжа НАУ. 2008. С.13-17. [↑](#footnote-ref-661)
662. РГАЭ. Ф.55. Оп.1. Д.4055. Л.2-4 [↑](#footnote-ref-662)
663. Об организации Кировоградского высшего летного училища ГА: Приказ Министра ГА СССР. От 12 августа 1980 г. // Сборник Приказов МГА СССР за 1980 г. М.: 1981. С.76-77. [↑](#footnote-ref-663)
664. Васильев Н. И., Куликов В. Н. Литвинов Б. П. Хроника аэрофлота. Часть 5. (1971 – 1981). М.: Воздушный транспорт. 1983. С. 246. [↑](#footnote-ref-664)
665. РГАЭ. Ф. Оп. 1. Д.4984. Л.3-5 [↑](#footnote-ref-665)
666. Там же Д.5337. Л.7-13 [↑](#footnote-ref-666)
667. Там же. Л. 3 [↑](#footnote-ref-667)
668. Кудрявов Б. Их ждет интересная работа // Гражданская авиация. 1983. №11. С 19. [↑](#footnote-ref-668)
669. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5665. Л. 52-53. [↑](#footnote-ref-669)
670. История гражданской авиации СССР/ В.С. Шумихин [и др.] ; отв. ред. Н.И. Васильев, В.Н. Куликов. М.: Изд во Воздушный транспорт. 1983. С. 373. [↑](#footnote-ref-670)
671. Хороших В.А. Зарождение и формирование системы подготовки кадров гражданского воздушного флота в отечественной истории (1887-1964). Курск: Изд-во КГУ.2012. С. 257-259.. [↑](#footnote-ref-671)
672. ХХ век. Гражданская авиация России в лицах / П.К. Драговоз [и др.] // М.: Возд. транспорт. 2000. С.61. [↑](#footnote-ref-672)
673. Трошин А.М. Министр Бугаев: штрихи к портрету. События, факты, Размышления. М.: Советский писатель. 2003. С. 20. [↑](#footnote-ref-673)
674. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5336. Л. 16. [↑](#footnote-ref-674)
675. Васильев Н. И., Куликов В. Н. Литвинов Б. П. Хроника аэрофлота. Часть 5. (1971 – 1981). М.: Воздушный транспорт. 1983. С. 105-106. [↑](#footnote-ref-675)
676. Тамже. С. 134. [↑](#footnote-ref-676)
677. Васильев Н. И., Куликов В. Н. Литвинов Б. П. Хроника аэрофлота. Часть 5. (1971 – 1981). М.: Воздушный транспорт. 1983. С. 105. [↑](#footnote-ref-677)
678. АМГА. Ф.55. Оп. 1. Д. 3399. Л. 67-71. [↑](#footnote-ref-678)
679. Там же. Д. 4065. Л. 53-58. [↑](#footnote-ref-679)
680. Там же. Д. 4640. Л. 88-91. [↑](#footnote-ref-680)
681. РГАЭ. Ф. 55. Оп. 1. Д. 5662. Л. 2. [↑](#footnote-ref-681)
682. Русак Г.М. Краткая летопись Минского государственного высшего авиационного колледжа. Неопубликованное издание МГВАК. 2002. С. 5-47. [↑](#footnote-ref-682)
683. Лунькова Ю. Их ждут в трудовых коллективах // Гражданская авиация № 6.1981.С.33. [↑](#footnote-ref-683)
684. АРАТК ГА. Личное дело Н.И. Пшеничного. С. 3. [↑](#footnote-ref-684)
685. Архив автора. Типовое положение об учебном комплексе гражданской авиации. С. 1-3. [↑](#footnote-ref-685)
686. Архив автора. Копия письма ДВТ. Л. 1-3. [↑](#footnote-ref-686)
687. Основные показатели деятельности учебных заведений гражданской авиации за 1997г. – С. 11 [↑](#footnote-ref-687)
688. Архив ФАВТ .Справка по учебным заведениям гражданской авиации. ФАС России .02.09.1996г.) [↑](#footnote-ref-688)
689. Итоги производственной хозяйственной деятельности гражданской авиации за 2003 г. С. 74-81. [↑](#footnote-ref-689)
690. Бачурин Е. В. Авиация на подъеме // Иллюстрированный выпуск ФАВТ. 2008. С. 17-19. [↑](#footnote-ref-690)
691. Неопубликованный протокол совещания в УВАУ ГА 18 июня 2008 г. С. 3. [↑](#footnote-ref-691)
692. АРАТК ГА. Д. Акты проверок и ревизий за 1991-2000 годы. [↑](#footnote-ref-692)
693. АФАВТ. Ф. Б/н. Оп.1. Д. Б/н.. Л. 2 - 4, 27) [↑](#footnote-ref-693)
694. АФВТ. Ф. Б/н. Оп.1.Д. 159. Л. 27. [↑](#footnote-ref-694)
695. Соломатин В.А. Статистика знает все./ Гражданская авиация 04. 1999г. С.24-27). [↑](#footnote-ref-695)
696. АФАВТ. Д.262. С.3-16 [↑](#footnote-ref-696)
697. АФАВТ.Д. «Бухгалтерские отчеты учебных заведений ГА за 1999г.». С.225 -231) [↑](#footnote-ref-697)
698. Персональный состав Отдела госслужбы, кадров и Учебных заведений с 24 февраля 2005г. [↑](#footnote-ref-698)
699. Архив автора. Трудовой договор подписанный А. А. Юрчиком – руководителем ФАВТ с В. А Хороших - директором РАТК ГА от 01. 04. 2004 г. С. 2-5. [↑](#footnote-ref-699)
700. Справка ФАВТ по сводным данным приема, выпуска, количества обучающихся за 2006 г. [↑](#footnote-ref-700)
701. Воробьев В. Г. Главное впереди // Гражданская авиация. – 1991. - № 7. С.- 9-11. ? [↑](#footnote-ref-701)
702. Криницин В.В. Рынок: модель специалиста // Гражданская авиация. – 1992. - № 12. – С. 21. [↑](#footnote-ref-702)
703. Московский государственный технический университет гражданской авиации. 25 лет. Под общей ред. В. Г. Воробьева. М., 1996. – С. 33-36. [↑](#footnote-ref-703)
704. Романов Л. Г. Кадры для авиарынка // Гражданская авиация. – 1999. – январь.- С. 38-40. [↑](#footnote-ref-704)
705. Воробьев В.Г. Имени Москвы достойны // Гражданская авиация. – 1997. - № 9. – С. – 33. [↑](#footnote-ref-705)
706. Воробьев В. Г. В будущее смотрим с оптимизмом // Воздушный транспорт. – 1999. - № 49. – С. 12-13. [↑](#footnote-ref-706)
707. Воробьев В.Г. Возраст зрелости, возраст свершений // Гражданская авиация. – 2001. -№ 5. - С. 24. [↑](#footnote-ref-707)
708. Воробьев В.Г. Флагман образования отрасли // Гражданская авиация. – 2003. - № 2. – С. 30-32. [↑](#footnote-ref-708)
709. Шитов В. Премия «Икар» - лучшим из лучших // Гражданская авиация. – 2003. – « 7. – С. 1-3. [↑](#footnote-ref-709)
710. Гражданская авиация России. 80 лет / А.С. Головчанский [и др.]; отв. ред. А.В. Нерадько. М.: Изд-во Воздушный транспорт. 2003. С. 974-976. [↑](#footnote-ref-710)
711. Шитов В. Высокая марка столичного ВУЗА // Гражданская авиация. – 2006. №5. – С. 23. [↑](#footnote-ref-711)
712. Воробьев В. Г. Современный центр науки и образования // Воздушный транспорт. – 2006. -. № 3. – С. 57-59 [↑](#footnote-ref-712)
713. Там же. С. 92-93. [↑](#footnote-ref-713)
714. Гражданская авиация России. 80 лет – М.: Воздушный транспорт, 2003, С. 947-948. [↑](#footnote-ref-714)
715. Там же. С.953. [↑](#footnote-ref-715)
716. Архив автора. Положение о Московском учебном комплексе [↑](#footnote-ref-716)
717. Архив ЕАТК ГА. Д. «документы вышестоящих организаций». 1996. Л. 7-9. [↑](#footnote-ref-717)
718. Архив ЕАТК ГА, годовые отчеты за 2007 -2011 г. Л. 1-15. [↑](#footnote-ref-718)
719. Шмельков А.В., Зубков Б.В. Московский учебный комплекс – новая ступень в интеграции профессионального образования // Сборник научных трудов – М.: МГТУ ГА, 1996, С.15-18. [↑](#footnote-ref-719)
720. Шмельков А.В. Неопубликованный доклад на коллегии Росавиации. С.1-4 [↑](#footnote-ref-720)
721. Фонин Б. И. 55 – лет правильного полета. // Пятый океан. – 2002. № 21. С. 59-63. [↑](#footnote-ref-721)
722. Там же. С. 92-93. [↑](#footnote-ref-722)
723. Там же. С. 94-95. [↑](#footnote-ref-723)
724. Стаханов Е. Авиаколледжу быть // Наш Кирсанов. – 2004. – 21 июня. – с.1. [↑](#footnote-ref-724)
725. Справочник учебных заведений Министерства транспорта Р.Ф. М.: РосКонсульт. 2001. С. 102 – 103. [↑](#footnote-ref-725)
726. Архив Рыльского АТК. Оп.1. Д. 1168 (Приказы директора по личному составу). Л. 70. [↑](#footnote-ref-726)
727. Личный архив автора. Трудовая книжка. [↑](#footnote-ref-727)
728. Архив РАТК. Д. 1198. (Приказы по личному составу за 2010г.) ЛЛ. 1-19, 75, 78. [↑](#footnote-ref-728)
729. Там же. Д. 1214. Л. 165-166. [↑](#footnote-ref-729)
730. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография — Рыльск, изд. РАТК — филиал МГТУ ГА, 2010 г.- С. 197 – 349. [↑](#footnote-ref-730)
731. Справочник учебных заведений Министерства транспорта Р.Ф. М.: РосКонсульт. 2001. С. 104 – 105. [↑](#footnote-ref-731)
732. Там же. С. 110 – 111. [↑](#footnote-ref-732)
733. Справочник учебных заведений Министерства транспорта Р.Ф. М.: РосКонсульт. 2001. С. 84-85. [↑](#footnote-ref-733)
734. Смуров М.Ю. Крупнейший учебный и научный центр отрасли // Воздушный флот. – 2005. – № 19. – С. 1-3. [↑](#footnote-ref-734)
735. Романенко В. Безопасность полетов в ГА России непосредственно связана с состоянием летно-методической работы в отрасли// Пятый океан. 2002.вып.2. С. 7. [↑](#footnote-ref-735)
736. Гражданская авиация России. 80 лет – М.: Воздушный транспорт. 2003. С. 932-934. [↑](#footnote-ref-736)
737. АСПбАТК ГА. личное дело В.А. Халина. [↑](#footnote-ref-737)
738. Шульмак В. П. Красноярский авиационный технический колледж граэданской авиации. 1981-2006. К 25-летию со дня рождения. Красноярск. 2006. С. 74. С. 20-22. [↑](#footnote-ref-738)
739. Вайсберг И. Трофимов Ю. Мощный учебно – научный комплекс в Сибири// Авиапанорама. 2003. № 6. С. 14-15. [↑](#footnote-ref-739)
740. Справочник учебных заведений Министерства транспорта Р.Ф. М.: РосКонсульт. 2001. С. 100-101. [↑](#footnote-ref-740)
741. Смуров Н. Ю. Справка о Санкт - Петербургском университете ГА. С. 6 – 18. [↑](#footnote-ref-741)
742. Там же. С. 90-91. [↑](#footnote-ref-742)
743. Там же. С.86-87. [↑](#footnote-ref-743)
744. Гражданская авиация России.80лет-М.:Возд. транспорт.2003. - С. 1013. [↑](#footnote-ref-744)
745. Гражданская авиация России.80лет-М.:Возд. транспорт.2003. - С.982. [↑](#footnote-ref-745)
746. Трутень В.Н. Омск. Там же. С.3. [↑](#footnote-ref-746)
747. Там же. С. 108 – 109. [↑](#footnote-ref-747)
748. Гражданская авиация России.80лет-М.:Возд. транспорт.2003. - С. 966. [↑](#footnote-ref-748)
749. Творогов М.П. Презентация юбилея Межгосударственного авиационного комитета, в связи с 20-летием образования// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке виаспециалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.15-20. [↑](#footnote-ref-749)
750. Материалы совещания ректоров высших учебных заведений осуществляющих подготовку авиационных специалистов 18. 10. 2002 г. Москва. Выпуск МАК. С. 49-51. [↑](#footnote-ref-750)
751. Творогов М.П. Организация профессиональной подготовки авиационного персонала в государствах-участниках Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства» // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010г. С.11-13. [↑](#footnote-ref-751)
752. Ректоры Национального авиационного университета /В.М. Азарсков [и др. ]: Отв. ред. М.С. Кулик. Киев: Изд-во НАУ, 2003. С. 69-81. [↑](#footnote-ref-752)
753. Бабак В.П. Национальный авиационный университет и евроинтеграционные процессы// Материалы координационного Совета МАК. Алматы. Казахстан. 05-07 апреля 2007г. С. 27-29. [↑](#footnote-ref-753)
754. Государственная летная академия Украины. 55 лет мы учим людей летать / М.И. Рубец [и др.]//Юбилейный проспект. Кировоград: Изд-во ИМЭКС-ЛТД. 2006. С. 29-41. [↑](#footnote-ref-754)
755. Шаблий О., Маслак В.. 45 лет в небе над Кременчугом. Украина. Киев: Изд. НАУ. 2005. С. 154-181. [↑](#footnote-ref-755)
756. Олексеенко П.П. .Кременчугский летный колледж национального авиационного университета. Кременчуг.2010. С. 5-7. [↑](#footnote-ref-756)
757. Капытов Е.А. Институт транспорта и связи: от первых самолетов до спутниковых технологий.// Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов: Труды международной научно-практической конференции. Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. Рига: Изд-во института транспорта и связи, 2008. С. 23-28. [↑](#footnote-ref-757)
758. Копытов Е.А. Задачи международного сотрудничества в области подготовки сертифицированных авиационных специалистов // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.22-23 [↑](#footnote-ref-758)
759. Калачева И.М. PART-147 организация, что в ее власти? Какие возможности она раскрывает перед нами? // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиаспециалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.22-23 [↑](#footnote-ref-759)
760. Оборин Е. Европейская система профессиональной подготовки инженерно-технического персонала ЭРТОС// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010 г. С. 44-47. [↑](#footnote-ref-760)
761. Криченас Р. Тенденции первоначальной подготовки: образование или компетенция» // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.22-23 [↑](#footnote-ref-761)
762. Кабашкин И.В. Единая европейская виртуальная транспортная образовательная среда// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010 г. С. 15-22. [↑](#footnote-ref-762)
763. Русак Г.М. Краткая летопись Минского государственного высшего авиационного колледжа. Неопубликованное издание МГВАК. 2002. С. 47-70. [↑](#footnote-ref-763)
764. Науменко А.И. перспектива подготовки авиаспециалистов в республике Беларусь // Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов. Труды международной научно-практической конференции. Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. : Изд-во Институт транспорта и связи, 2008. С. 49-53.. [↑](#footnote-ref-764)
765. Лапцевич А.А., Сизиков С,В. Перспективы и инновационные пути развития авиационного образования в Республике Беларусь// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.25-37. [↑](#footnote-ref-765)
766. Алдамжаров К.Б. Стратегия перехода к международным стандартам в системе непрерывного общества Казахстан// там же. С.7-10, Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск: 2010г. – С. 156-158. [↑](#footnote-ref-766)
767. Национальная Академия Авиации // Рекламный проспект. 2012. Изд-во ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары». С. 2. [↑](#footnote-ref-767)
768. Эфендиев О.З. Состояние и перспективы подготовкм авиационных специалистов в Национальной академии авиации Азербайджана // материалы заседания координационного совета при Межгосударственном авиационном комитете по подготовке авиационных специалистов государств – участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. 01 – 05 июля 2008 г. Рига. Латвийская республика. С. 69-71. [↑](#footnote-ref-768)
769. Национальная Академия Авиации // Рекламный проспект. 2012. Изд-во ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары». С. 11-22. Хороших В.А. Школа ГВФ. Монография. – Рыльск: 2010г. – С. 158-160. [↑](#footnote-ref-769)
770. Национальная Академия Авиации // Рекламный проспект. 2012. Изд-во ЗАО «Азербайджан Хава Йоллары». С. 11-22. [↑](#footnote-ref-770)
771. Эфендиев О.З. Исмаилзаде Г.И. Актуальные проблемы подготовки авиационного персонала гражданской авиации в Азербайджанской республики // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.38-39. [↑](#footnote-ref-771)
772. Рекламный проспект Кыргызского авиационного колледжа. С.1-10. [↑](#footnote-ref-772)
773. Рахманов У.А. Подготовка авиаспециалистов и развитие ГА Киргизской республики// Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов: мат. международной научно-практ.. конф., Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. Рига: Изд-во института транспорта и связи, 2008. С. 72- 73. [↑](#footnote-ref-773)
774. Рахманов У.А. Преемственность в системе подготовки специалистов – как фактор обеспечения безопасности в гражданской авиации Кыргызской республики// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010 г. С. 39 – 41.. [↑](#footnote-ref-774)
775. Рахманов У.А. Внутренний контроль качества знаний – как средство развития гражданской авиации через повышение качества подготовки авиационных кадров// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.134-135. [↑](#footnote-ref-775)
776. Икрамов Н.А. О кооперированной подготовке специалистов// Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов: труды международной научно-практической. конференции, Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. Рига: Изд-во института транспорта и связи, 2008. С. 13-14. [↑](#footnote-ref-776)
777. Творогов М.П. Координация вопросов совершенствования сиситемы подготовки авиационных специалистов // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. 01 – 05 июля 2008 г. Рига. Латвийская республика. С. 17. [↑](#footnote-ref-777)
778. Драговоз П. К., Дегтев В. С., Филатов И. А. Хроника гражданской авиация России (1986 – 1997 гг.). М.: Воздушный транспорт. 1998. С. 25-26. [↑](#footnote-ref-778)
779. Тамже. С. 128-129. [↑](#footnote-ref-779)
780. Меркулов А.Г. Под крылом самолета//Вестник Негосударственного Образовательного учреждения Высшей коммерческой школы (НОУ ВКШ) «Авиабизнес». 2007. вып.2. С. 1-3 [↑](#footnote-ref-780)
781. Справка АУЦ УВАУГА. С.1-4. [↑](#footnote-ref-781)
782. Федосеев П.В. Некоммерческое образовательное учреждение «Корпоративный центр подготовки персонала – Институт аэронавигации» // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010 г. С.56-63.. [↑](#footnote-ref-782)
783. Вдовиченко В.И. Инновации в системе подготовки авиационных специалистов. Система дистанционного обучения в Корпоративном центре подготовки персонала - Институте аэронавигации // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного транспорта. Белоруссия. Минск, 27 июня-01 июля.2011 г. Москва: Изд-во МАК, 2011. С.45- [↑](#footnote-ref-783)
784. Косачевский С .Г. Применение инновационных технологий обучения для подготовки летного состава гражданской авиации// Там же. С.64-74. [↑](#footnote-ref-784)
785. Рекламный проспект ЦПАП. С.1-3. [↑](#footnote-ref-785)
786. Проспект Центра подготовки авиационного персонала ОАО « Аэрофлот». С. 1-20 [↑](#footnote-ref-786)
787. Рекламный проспект ВИМ-АВИА [↑](#footnote-ref-787)
788. Хороших В.А. О проблемах подготовки специалистов со средне-специальным образованием для гражданской авиации. Историко-географический аспект.// Состояние и перспективы подготовки авиационных специалистов: мат. международной научно-практ.. конф., Латвия. Рига. 01-05 июля 2008 г. Рига: Изд-во института транспорта и связи, 2008. С. 67-78. [↑](#footnote-ref-788)
789. Денефнер В.З. Первая Международная гуманитарно-техническая Олимпиада // Пятый океан.- 2006 -№1. С.48-49, 59-60

     Жужгов-Дальский М. Быть первыми в учебе – быть лучшими в спорте // Пятый океан.2007. №3. С. 48-49 [↑](#footnote-ref-789)
790. Пивоваров А., Насибулин Р. Небо – одно на всех // Белорусская военная газета. 14.10.2007 г. [↑](#footnote-ref-790)
791. Латыпов В. Отечественные соревнования воздухоплавателей // Воздухоплаватель.-1996-№3.-С.4

     Денефнер В.З., Хороших В.А. Роль Рыльского авиаколледжа в основании воздухоплавания обновленной России // Пятый океан.- 2003-№2.-С.48-51 [↑](#footnote-ref-791)
792. Крылья вырастают на земле // Газета «Курская правда», 18 апреля 2008 г. [↑](#footnote-ref-792)
793. Творогов М.П .Страны разные, проблемы общие. Авиасоюз,2008, №1. С.42-43 [↑](#footnote-ref-793)
794. Хороших В.А., Милюкин А.М. Атмосфера дружбы// Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Латвия. Рига. 07-10 июля 2010г. С.48-52. [↑](#footnote-ref-794)
795. Каллиопин А. К. Система поддержания 4 уровня АУЦ МАИ // Материалы заседания Координационного Совета при МАК по подготовке авиационных специалистов государств участников Соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Баку. 03-05 июля 2012 г. изд. Нац. Академии Авиации Азербайджанской республики. 2012. С.38-40. [↑](#footnote-ref-795)
796. Творогов М.П. Качество профессиональной подготовки авиационного персонала – основа повышения безопасности полетов // Там же. С. 12-14. [↑](#footnote-ref-796)
797. Воздушный кодекс Российской федерации. М.: Приор. 1997. – С. 18. 48с. [↑](#footnote-ref-797)
798. РГВИА, ф. 802, д. 1034, л. 5-6. [↑](#footnote-ref-798)
799. Федеральные авиационные правила «Медицинского освидетельствования летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения гражданской авиации». М., 1998. – 122с. [↑](#footnote-ref-799)
800. Руководство по психологическому обеспечению отбора, подготовки и профессиональной деятельности летного и диспетчерского состава гражданской авиации РФ. М., 2001. – С. 186-193. 280с. [↑](#footnote-ref-800)
801. : Приказы Министерства гражданской авиации СССР за 1978 год: // Сборник. М.,1979. С.267. [↑](#footnote-ref-801)
802. Руководство по медико-санитарному обеспечению учебных заведений ГА. М.: Изд-во воздушный транспорт. 1986. – С. 6-7 [↑](#footnote-ref-802)
803. Федеральные авиационные правила. Медицинское освидетельствование летного, диспетчерского состава, бортпроводников, курсантов и кандидатов, поступающих в учебные заведения ГА: офиц. текст. М.: «Воздушный транспорт». 1998. – С.5-10. [↑](#footnote-ref-803)
804. Руководство по медико-санитарному обеспечению учебных заведений ГА. М.: Изд-во воздушный транспорт. 1986. С. 11-13. [↑](#footnote-ref-804)
805. Там же. С. 6-26. [↑](#footnote-ref-805)
806. Московский государственный технический университет гражданской авиации. 25 лет. / Отв. Ред. В.Г. Воробьев. – М., 1996. – С. 126-127 304с. [↑](#footnote-ref-806)
807. Хороших В.А. Наследие российского купца Шелехова. Курск: Изд-во КГПУ. 2004. С. 266-268. [↑](#footnote-ref-807)
808. Фонин Б. Спартакиада учебных заведений ГА России // Пятый океан. – 2001. № 3. –С.63. [↑](#footnote-ref-808)
809. Праздничные будни. // Наш Кирсанов. – 2003. № 56. – С.1-2. [↑](#footnote-ref-809)
810. Орлов А. Спартакиада. Когда не бывает проигравших. // Пятый океан. – 2003. № 3. – С. 58 -61. [↑](#footnote-ref-810)
811. Белавина Е. Верный путь к успеху // Кирсановская газета. – 2003. – 17 октября. – С. 4. [↑](#footnote-ref-811)
812. Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. К семидесятилетию со дня основания. 1935-2005. / Отв. Ред. В.М. Ржевский. – Ульяновск: 2005. – С.114-117. 144с. [↑](#footnote-ref-812)
813. Спартакиада берет старт.//Взлетная полоса. – 2007. № 6. – С.1. [↑](#footnote-ref-813)
814. Жужгов-Дальский М. Быть лучшими в учебе и спорте.// Пятый океан. – 2007. № 3. – С.49 [↑](#footnote-ref-814)
815. Денисов В. Праздник спорта. // Пятый океан. – 2007. № 4. – С.42-45. [↑](#footnote-ref-815)
816. Еремин С.К. Хроника аэрофлота. Часть четвертая ( 1967 – 1970 ). М.: 1974. С. 47. 125с. [↑](#footnote-ref-816)
817. Белугина Л. В будущее с оптимизмом // Кирсановская газета, - 2002. – 17 мая. С. 12 [↑](#footnote-ref-817)
818. Пунт А. Е. Живем полнокравной жизнью // Там же. [↑](#footnote-ref-818)
819. Положение об органах политико-воспитательной работы гражданской авиации /Сборник руководящих документов по вопросам политико-воспитательной работы (1973-1978).М.: Изд. Воздушный транспорт.1980.208с.; С.5 [↑](#footnote-ref-819)
820. 2Устав о дисциплине работников гражданской авиации.М.,1975.С.9-12. [↑](#footnote-ref-820)
821. История отечественной гражданской авиации. М., воздушный транспорт 1996 – С. 263. [↑](#footnote-ref-821)
822. Липкинг Ю. А. Далекое и прошлое соловьиного края. Воронеж, 1971. С. 118-120. [↑](#footnote-ref-822)
823. Щеголев О. Н. Хрестоматия для провинциального юношества по истории г. Рыльска. Курск 1994. С.56-60. [↑](#footnote-ref-823)
824. Кучкин В. А. Летописные рассказы о слободах баскака Ахмата. // Средневековая Русь. Т .1. РАН. М.: 1996. С. 5-49. [↑](#footnote-ref-824)
825. .Хороших В. А. Наследие российского купца Шелехова. – Курск. 2002. С. 14. [↑](#footnote-ref-825)
826. Цапенко М. П. По заданным землям Курским и Белгородским. М.. 1976. С. 27. [↑](#footnote-ref-826)
827. Архив Рыльского авиационного технического колледжа гражданской авиации (АРАТК ГА). Текущее делопроизводство. [↑](#footnote-ref-827)
828. Государственный архив Курской области. Ф. 302 (Рыльская городская управа). Оп.1. Д. 105. ( Об устройстве лавок при Рыльском Успенском соборе). Л. 5 – 14. [↑](#footnote-ref-828)
829. Харин А. А. Хороших В.А. Рыльский кафедральный собор и его 200 – летняя история //Рыльск и рыляне в отечественной и зарубежной истории и культуре: Сборник материалов межрегиональной научной конференции (г. Рыльск, 3 июня 2011 г.) / Ред.-сост. А. И. Раздорский. — Рыльск: РАТКГА — ФМГТУГА, 2012. С. 185-187. [↑](#footnote-ref-829)
830. Харина О.А.. Роль Успенского кафедрального собора в духовном воспитании персонала Рыльского авиаколледжа //Рыльск и рыляне в отечественной и зарубежной истории и культуре: Сборник материалов межрегиональной научной конференции (г. Рыльск, 3 июня 2011 г.) / Ред.-сост. А. И. Раздорский. — Рыльск: РАТКГА — ФМГТУГА, 2012. С. 310-311. [↑](#footnote-ref-830)
831. Архив Выборгского авиационного технического училища(АВАТУ). Д. «Федеральное имущество». С. 3-8. [↑](#footnote-ref-831)
832. Дмитриев В.В. Крепость Корон – Санкт – Анна в Выборге./Исторический Альманах .Цитодель.№ 11 СПб..2004. С.21-40 [↑](#footnote-ref-832)
833. Центральный государственный исторический архив г. Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб.).Ф.513. Оп.102. Д.4230.Л.22об. [↑](#footnote-ref-833)
834. Академия гражданской авиации – 50 лет / Отв. Ред. Б.И. Бузиник. – СПб.: Техническая книга. 2005. С.36-38. 608с. [↑](#footnote-ref-834)
835. Архив Комитета по госконтролю, использованию и охране памятников истории и культуры (КГИОП). Д. Н-14037. С. 1-18. [↑](#footnote-ref-835)
836. Горбунцова В. И., Королева Е. Д., Назаркина Л. Д. Церкви Казанско-Богородицкого женского монастыря // Православные храмы Троицка. Сборник статей и материалов. Троицк. 2005. С.66-72. [↑](#footnote-ref-836)
837. Архив Троицкого авиационного технического колледжа гражданской авиации (АТАТК ГА). Переписка о церковном имуществе. С.1-4. [↑](#footnote-ref-837)
838. Нам курсантские снятся погоны / Лит. Ред. Н.В. Хайрюзов. – М.: Наш современник, 2006. – С.20-23. 272с. [↑](#footnote-ref-838)
839. Архив Бугурусланского летного училища гражданской авиации (БЛУ ГА). Переписка о церковном имуществе. С.1-11. [↑](#footnote-ref-839)
840. Государственный архив Ульяновской области (ГАИО). Ф. 635. Оп.1.Д.2.С.2-4. [↑](#footnote-ref-840)
841. Историко-архитектурные памятники Симбирска-Ульяновска.// Каталог.Ульяновск.2006.С.86-88. [↑](#footnote-ref-841)
842. Лютина О, Максимов А. Деловые и творческие связи крепнут и развиваются.// Взлетная полоса. – 2012. № 32. – С. 2 - 4. [↑](#footnote-ref-842)
843. Архив Ульяновского высшего авиационного училища гражданской авиации.( АУВАУ ГА).текущее делопроизводство. [↑](#footnote-ref-843)
844. Вечная память героям. Взлетная полоса - 2011 № 27. .С.2 [↑](#footnote-ref-844)
845. Дельдюжов В.П. Любите небо.// Взлетная полоса. - 2012. № 32. С.1 [↑](#footnote-ref-845)
846. Сборник: Приказы МГА за 1983г. – М.: 1984. С. 218-220. [↑](#footnote-ref-846)
847. Лебедева В.А. Об опыте создания Музея Московского государственного технического университета гражданской авиации. Петербург – колыбель российской авиации. Девятые Международные научныечтения им. И.И. Сикорского (15-18 мая 2007 года): Сборник Докладов / Объединенный музей Спб ГУ ГА; ФГУП «ГТК”Россия “»; ОАО «Аэропорт “Пулково“». С.-Петербург, 2008.С.252-260. 276с. [↑](#footnote-ref-847)
848. Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации. К 70-летию со дня основания. (1935-2005). Ульяновск 2005. Изд. «Корпорация технологий продвижения».144с. С.78-80 [↑](#footnote-ref-848)
849. . Коноплев Е.А. На край земли за самолетом. Киев: Изд. « Оснава» - 2000 – 272с. Стр.120). [↑](#footnote-ref-849)
850. Воздушный транспорт. 20 сентября 1983г. С.4) [↑](#footnote-ref-850)
851. .(Коноплев Е. , Возрождение легендарной реликвии**./ «**Воздушный транспорт». 25 августа 1984г.);,Книга памяти. « Не дай, отчизна, умолчать…Афганистан (1979-19890) СПб. Изд. ИПК « ВЕСТИ».1997.С.7-24. ( Воздушный транспорт 01. 10. 1983г.С.2) [↑](#footnote-ref-851)
852. Степанов Ю.А. Неопубликованный исторический очерк. С.1-5 [↑](#footnote-ref-852)
853. Коноплев Е.А. На край земли за самолетом. Киев: Изд. «Оснава» - 2000. С149 -151. – 272с. Ст. [↑](#footnote-ref-853)
854. Коноплев Е.А. На край земли за самолетом. Киев: Изд. «Оснава» - 2000. С.251-252 – 272с. Ст. [↑](#footnote-ref-854)
855. Гражданская авиация 1983. № 5.С.26. [↑](#footnote-ref-855)
856. Кондратьев В. Крылатая реликвия // статья из музея Сасовского летного Училища. [↑](#footnote-ref-856)
857. Дарымов Ю.П. Без прошлого нет будущего //.Справочник музеев гражданской авиации. -2004. С.6 41с. [↑](#footnote-ref-857)
858. Ульяновское высшее авиационное училище гражданской авиации (1935-2005). К 70-летию со дня основания / Под ред. В.М.. Ржевского, С.Н. Рябухина, В .Н .Ашихмина, Ю .П. Дарымова, и др.. – Ульяновск:.» Корпорация технология продвижения». 2005. С.78-80. 144с. [↑](#footnote-ref-858)
859. Куликов О. Вторая молодость «рожденных летать» // Взлетная полоса. – 2008. №.12. – С.7. [↑](#footnote-ref-859)
860. Хороших В.А. неопубликованный доклад на международной научно-практической конференции 17-18 августа 2013года в УВАУ ГА (И) посвященной 30-летию Головного отраслевого музея истории гражданской авиации. [↑](#footnote-ref-860)
861. Гражданская авиация Росси. – 80 лет. – М.: «Возд. Транспорт».2003. С. 938, 943,998 и др.. [↑](#footnote-ref-861)
862. Хороших В.А. Наследие российского купца Шелехова. – Курск: КГПУ, 2004. – С. 282-302. [↑](#footnote-ref-862)
863. Фонин Б.И. Музей колледжа.// Авиация и спорт.2019. январь-февраль. С.40-45. [↑](#footnote-ref-863)
864. Вайсберг И. Памятник авиационному технику. Авиасоюз. 2019. №3/4 – С. 77. [↑](#footnote-ref-864)
865. Фонин Б.И.,Головушкина В.А. и др. «Чтоб машину отправить в полет... История Егорьевского авиационного технического колледжа имени В.П. Чкалова.– М.: ООО «Радис РРЛ», 2018. – 280 с. [↑](#footnote-ref-865)
866. Авиация и спорт.2019. январь-февраль. - 79с. [↑](#footnote-ref-866)