



Стальные крылья «Динамо»

Динамовские авиашколы стали предтечей ОСОАВИАХИМа

Денис КУРОВ

В 1930-е годы, которые были ознаменованы бурным развитием в СССР автомобильной и авиационной промышленности, Общество «Динамо» выдвинуло лозунг «Даешь мотор!». Стали открываться автотосекции, автомобильные и авиашколы, даже школы танкистов. Динамовские авиашколы дали кадры для гражданской авиации, авиационных частей пограничной охраны и стали предтечей авиаклубов Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (ОСОАВИАХИМ).

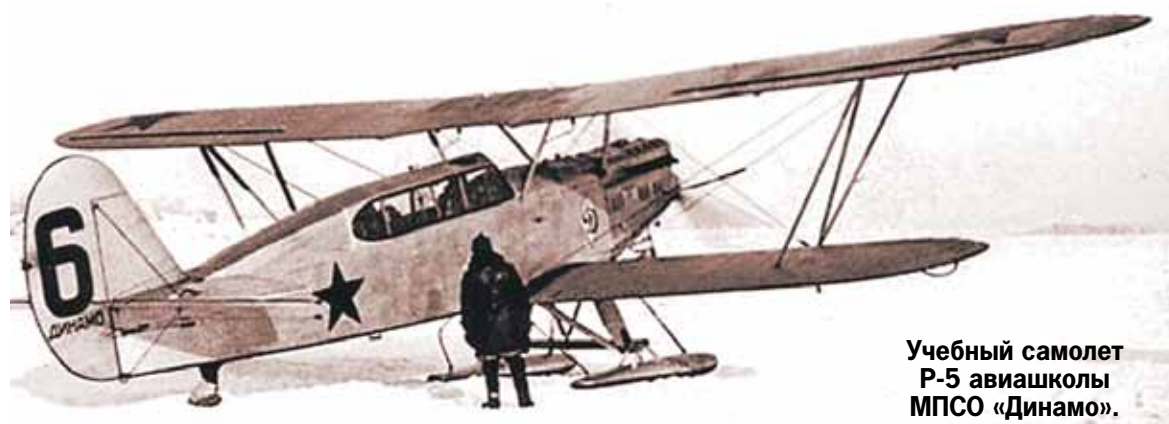
Первое упоминание о динамовских авиашколах датируется 1931 годом. Они одновременно открылись в Ленинграде и Харькове. Местные чекисты своим примером доказали, что летную науку можно постигать наряду с исполнением своих непосредственных служебных обязанностей. В итоге Центральный совет «Динамо» поставил перед крупными организациями Общества задачу организовать авиасекции-школы.

Уже через год авиасекции и авиашколы стали действовать в Москве, Нижнем Новгороде, Воронеже, Ростове-на-Дону, Минске, Новосибирске, Хабаровске, Тифлисе (Тбилиси), Ташкенте. Основную часть слушателей авиашкол составляли динамовцы из числа сотрудников оперативных и особых отделов ОГПУ.

СОВМЕЩА СЛУЖБУ С ЛЕТНЫМ ДЕЛОМ

Обучение летному делу давалось пионерам динамовской авиации нелегко. С учетом повседневной служебной работы и посещения авиашколы на сон оставалось всего 5 часов.

Развивать авиасекции и школы «Динамо» помогало командование военно-воздушных сил округов. С их помощью подбирались инструкторы, формировалась материальная база. Самолеты закупали в том



числе и за счет личных средств динамовцев. Так, газета «Ударник» (Котельнич) писала, что летний краевой динамовский праздник физкультуры был отмечен прилетом самолета «Котельничский динамовец» из эскадрильи имени Героя Советского Союза Алексея Решетова. Самолет был построен на средства, собранные котельничскими динамовцами.

Через шесть месяцев теоретической подготовки курсанты допускались к практике. 6 апреля 1932 года курсант ленинградской авиашколы **Леонид Дмитриев** совершил первый учебный полет на самолете У-2. Всего через полтора года с открытия в Ленинграде динамовской авиашколы ее курсанты к июню 1933-го совершили более 4000 учебных полетов, а также

перелет на пяти самолетах У-2 и двух Р-5 по маршруту Ленинград - Псков - Ленинград.

Динамовская авиация подразделялась на несколько профилей. Учебный позволял обучать членов «Динамо» летным навыкам. Тренировочный поддерживал летную квалификацию уже обученных пилотов. Спортивный подразумевал подготовку летного состава высшей квалификации из числа динамовцев, владеющих техникой пилотажа и готовых к спортивной авиации. Из документов, хранящихся в Государственном архиве, энтузиасты-исследователи выяснили, что «Динамо» наряду с другими спортивными обществами являлось центром авиационного спорта до весны 1938-го.

Динамовские авиашколы

замыкались на Авиационную секцию Центрального совета пролетарского спортивного общества «Динамо».

КАДРЫ ДЛЯ ПОГРАНИЧНОЙ АВИАЦИИ

Малоизвестный факт, но в составе войск пограничной охраны (такое название сохранялось до 1939 года) существовали собственные авиачасти. Их комплектование летным и техническим составом вначале производилось за счет воспитанников школ ВВС Красной армии, ОСОАВИАХИМа, спортивных авиационных школ Общества «Динамо». Авиационных кадров с законченным военным образованием остро не хватало.

Выход видели в создании курсов подготовки летчиков на базе авиашкол спортобществ, а затем и формировании авиационных отделений в училищах ОГПУ - НКВД. Приказом ОГПУ от 8 августа 1933 г. при московской авиашколе «Динамо» «для покрытия качественного и количественного некомплекта личного состава авиачастей пограничной охраны и войск ОГПУ» формируются курсы по подготовке летчиков. Срок обучения составил один год, занятия начались 1 сентября 1933-го.

По некоторым сведениям, на июнь 1941 года в составе Пограничных войск НКВД СССР числились 10 отдельных авиационных эскадрилий.

НЕ ТОЛЬКО ЛЕТЧИКИ, НО И ТАНКИСТЫ

Из документов, газетных публикаций известно, что в некоторых организациях «Динамо» существовали еще и школы танкистов. С началом Великой Отечественной войны динамовские летчики и танкисты влились в состав РККА.

Так, в приказе полномочного представителя ОГПУ в Ленинградском округе по первому выпуску танкистов-чекистов говорится, что первыми выпускниками школы были динамовцы **И. И. Сейдин, Г. Ф. Пожаров, М. И. Клейман, А. И. Коц, В. М. Швецов, А. И. Калашников, М. В. Орешников, А. М. Рывкин, Г. К. Толь, А. Г. Куприянов, Н. А. Лебедев, И. В. Армосов, А. М. Гермаш, В. И. Жуйков, Л. С. Штенберг, М. Я. Лаврентьев, А. Ф. Цуканов и Г. Крускоп.**

НЕ ВЫДЕРЖАЛИ КОНКУРЕНЦИИ С ОСОАВИАХИМОМ

О том, сколько всего авиасекции и школы «Динамо» выпустили пилотов, сведений не сохранилось. К 1939 году руководство страны признало нецелесообразным существование авиашкол спортобществ, включая такие, как «Динамо», «Спартак», наряду с ОСОАВИАХИМом, в котором создавалась широкая сеть аэроклубов. Решением Совнаркома самолеты и прочая материальная база спортобществ были переданы в ОСОАВИАХИМ.

КОНКРЕТНО

Находка для фалеристов

Среди фалеристов одним из самых дорогих летных советских знаков является нагрудный знак «Умножим ряды летчиков-чекистов» Общества «Динамо».



Наряду с пилотским свидетельством ГУВФ он выдавался выпускникам «Курсов летного обучения на самолете У-2» при авиашколах Общества «Динамо». Его выпускники удостоивались звания «пилот-динамовец».

Есть упоминания о том, что такой знак выдавался в 1932 году.

Эти знаки были выпущены очень ограниченным тиражом и являются уникальными раритетами. Само их существование стало открытием для фалеристов и дало повод для исследований на тему их происхождения. По некоторым сведениям, один такой летный знак, на котором стоит номер 20, вместе с удостоверением был продан на аукционе в Москве в 2016 году за рекордные 2 200 000 рублей.

Дмитрий ПОЛУХИН/Комсомольская правда

Фото предоставлены пресс-службой Общества «Динамо».