Шестаков Владимир Захарович

Хроника катастрофы РАУ

(К 90-ЛЕТИЮ РКИИГА)
(1919-2009)

2009

Шестаков Владимир Захарович

ХРОНИКА КАТАСТРОФЫ РИЖСКОГО АВИАЦИОННОГО УНИВЕРСИТЕТА (К 90-ЛЕТИЮ РКИИГА: 1919–2009)

2009

Книга «Катастрофа Рижского авиационного университета» посвящается авиационному учебному заведению (РКВИАВУ–РКИИГА–РАУ), которому 24 мая 2009 года исполняется 90 лет. В этой высшей школе учились граждане СССР и студенты из 80 стран мира. Последним статусом учебного заведения был Рижский авиационный университет.

В книгу включен текст, свыше 30 листов фотографий, среди которых свыше 60 фото выпускников РКИИГА, которые достигли высокого положения в Гражданской авиации СССР-СНГ. Фотографии представлены Управлениями ГА для Музея РКИИГА, который был ликвидирован и исчез вместе с упразднением РАУ. В книге по тексту и в виде Приложения даны сотни фамилий сотрудников и выпускников, списки ветеранов, хранившиеся как экспонаты Музея РКИИГА.

Представленный материал является лишь малой частицей архивов Музея, т.к. остальные документы, очевидно, безвозвратно утеряны. Увидеть фамилии и фотографии будет приятно и ныне живущим бывшим сотрудникам учебного заведения и их потомкам, многие из которых учатся в учебных заведениях, образовавшихся на развалинах РАУ.

Шестаков Владимир Захарович. ХРОНИКА КАТАСТРОФЫ РИЖСКОГО АВИАЦИОННОГО УНИВЕРСИТЕТА (К 90-ЛЕТИЮ РКИИГА: 1919–2009): 2009 г. – 252 стр., формат – А5, тираж – 1200 экз.

Подготовка к печати и отпечатано в типографии: SIA “HOĻDA”
t.: +371 67382339

ISBN 978-9934-8072-0-6

ОГЛАВЛЕНИЕ

Часть 1.
Некоторые вехи истории учебного заведения 4

Часть 2.
Начало перестройки. Выборы ректора 13

Часть 3.
Общая обстановка в обществе и РКИИГА в 1988–1992 гг.....26

Часть 4.
Учебная, воспитательная и научная работа в институте (1998–1992).....36

Часть 5.
Факультет авиационного оборудования (ФАО).....43

Часть 6.
Факультет Авиационного радиоэлектронного оборудования (ФАРЭО) 47

Часть 7.
Факультет автоматики и вычислительной техники (ФАВТ).....54

Часть 8.
Инженерно-экономический факультет в период 1988–1992 г.г. 58

Часть 9.
Механический факультет 63
Выпускники РКИИГА.....91
Практика студентов механического факультета на учебном аэродроме РКИИГА 97

Часть 10.
Рижское летно-техническое училище (РЛТУ) 104

Часть 11.
РКИИГА накануне перехода в статус РАУ (1991–1992 г.).....107

Часть 12.
1991 год. Общая обстановка в вузе 118

Часть 13.
Авиационный университет 125

Часть 14.
Ликвидация.....147

Часть 15.
После ликвидации.....171

Часть 16.
Начало нового этапа в жизни авиационного учебного заведения.....187

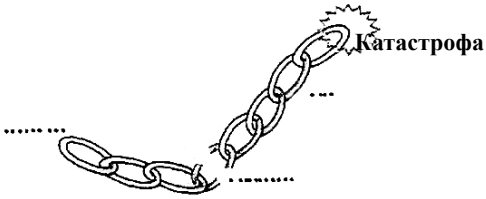
Ветераны РКИИГА 221
Об авторе 236

Часть 1.

«Лес рубят - щепки летят»

«Лес рубят – щепки летят» гласит мудрая пословица. Сколько таких щепок сгорело в огне перестройки 90-х годов теперь уже не сосчитать. Но каждая из них и вместе взятые они сожгли или обожгли совершенно конкретных людей, переломав их судьбы на всю оставшуюся жизнь.

Одним из таких беспрецедентных событий была ликвидация Рижского авиационного университета – РАУ. Это была катастрофа РАУ, старейшего авиационного учебного заведения. Авиация не самый опасный вид транспорта. Но любая катастрофа, даже маленького самолета, имеет для общества большую социальную значимость. Об этом объявляют по всем каналам телевидения по несколько раз в день, пишут СМИ. Ведется скрупулезное расследование и даже спустя годы объявляют его результаты.



Как специалист в этой области и участник расследований ряда авиационных происшествий, могу сказать, что такие события являются всегда следствием целой цепочки причин. В ходе расследования выделяют такие причины, как непосредственная, сопутствующие и главная. Непосредственная причина – это та, возможно, незначительная, на которую начинают наматываться сопутствующие, раскручивая особую ситуацию, заканчивающуюся происшествием, например, как на рис. Важнейшим элементом расследования является установление Главной причины. Их может быть две. Они кроются либо в организации объекта (проекте, конструкции, структуре организации) или в организации его работы. Катастрофа РАУ – не исключение.

Эта книга посвящена последним годам жизни РКИИГА-РАУ и написана на основе материалов СМИ, воспоминаний бывших сотрудников РАУ и своих собственных впечатлений, практически, документально. Прочитав книгу, можно понять сколь социально значимым был процесс ликвидации РАУ. А распределить причины по предложенной схеме, если это вообще возможно, я предлагаю читателю.

Предисловие

Предлагаемая читателю книга посвящается одному из первых в мире авиационному техническому учебному заведению, организованному Правительством Украины в 1919 году для подготовки технических авиационных специалистов по специально разработанным для этих целей учебным программам и ликвидированному в год его 80-летия, в 1999 году, решением Кабинета Министров независимой Латвии.

Как известно, на переломе веков, в конце 90-х годов прошлого века, с распадом СССР произошла социальная катастрофа, повлекшая за собой колоссальные страдания миллионов людей и новый передел мира. Многое в случившемся имело смысл, но далеко не все. В водовороте значимых для всего человечества событий рушились установившиеся устои общества. То, что считалось важным, становилось никчемным, многие достижения и заслуги трактовались как отступление от норм общечеловеческой морали, научно и идеологически «обоснованные» пути достижения «светлого будущего» – как преступные.

Учебное заведение претерпело за свою историю множество реорганизаций. Его историю составляют судьбы целой плеяды учебных заведений, каждое из которых отмечено в истории зарождения и развития авиации существенными, судьбоносными вехами. К многим из них вполне применимо понятие **ВПЕРВЫЕ, правда, это относится к периоду до РАУ.**

Некоторые вехи истории учебного заведения

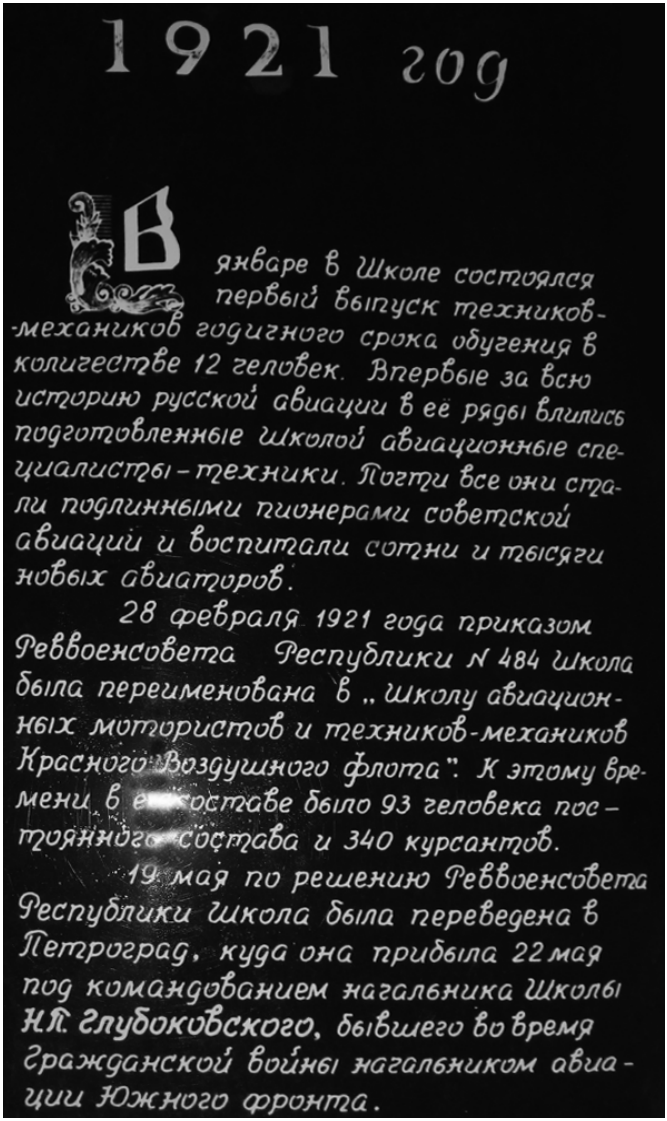
1919 год

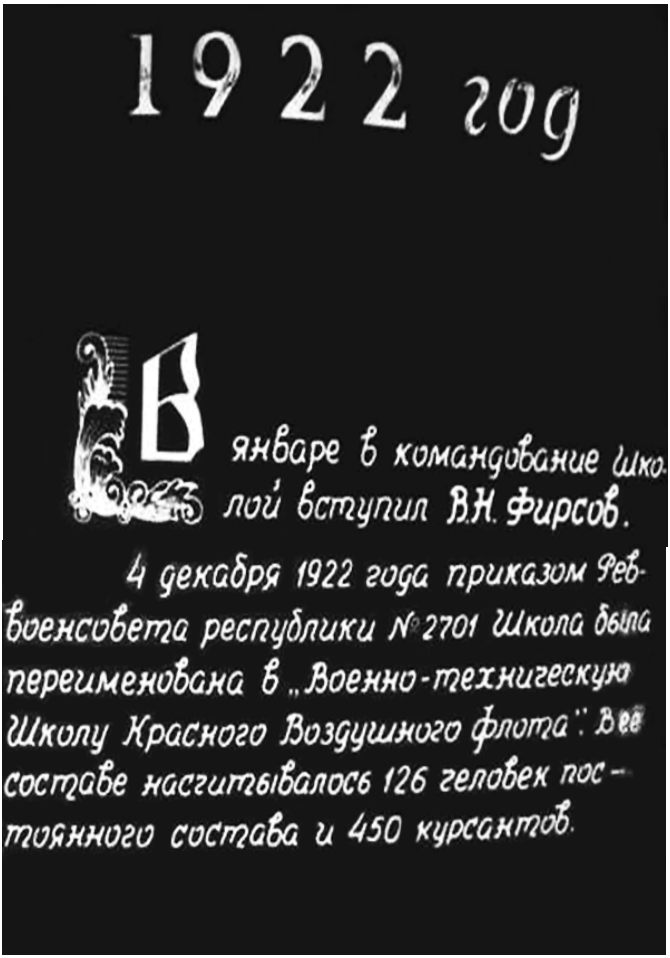
В пламени гражданской войны родилось авиационно-технигеское учебное заведение.

24 мая 1919 года был издан приказ о формировании учеб-ного заведения по подготовке авиационно-технических кадров – Киевской школы авиационных техников-механиков Красного Воздушного Флота.

Приказ
Народного Комиссара по военным делам Украинской Советской Социалистической Республики
„24" мая 1919 г. № 469 г. Киев
Управлению воздушного флота от-рыть в Киеве „Школу авиационных техников--механиков."
Штаты, положение и сметы пред-ставить на утверждение в семидневный срок.
Народный комиссар по военным делам Украины Н Подвойский

Самые существенные изменения статуса учебного заведения, в результате которых менялась сама его сущность, происходили в те годы, которые называют «круглыми» юбилейными датами.





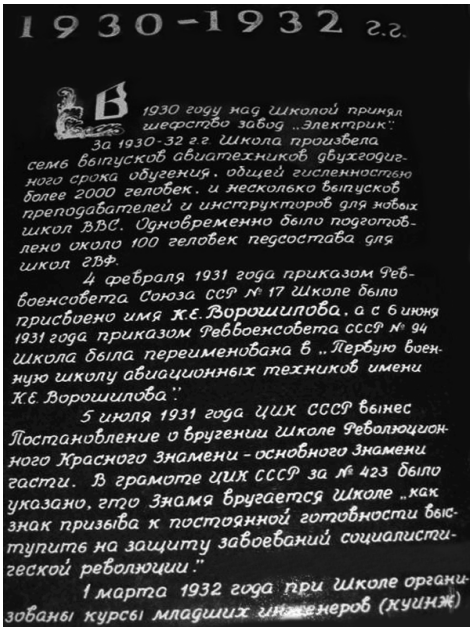
Так, в 30-летний юбилей (1949) – в результате реорганизации 2-х учебных заведений – было создано высшее военно-авиационное инженерное Училище, в 40-летний (1960) на его базе гражданский ВУЗ – Рижский институт инженеров гражданского воздушного флота (РИИГВФ). В 80-летний юбилей (1999) Рижский авиационный университет (РАУ) был ликвидирован и, казалось, навсегда. Однако, по объемам материально-технической и учебно-методической баз и их значимости, сформировавшемуся к этому времени профессорско-преподавательскому, учебно-вспомогательному и хозяйственному составам РАУ был столь велик, что всего этого хватило на организацию свыше десятка учебных заведений разного статуса: лицеи, колледжи, Высшие Школы, институты и даже академия.

Существенная доля от РАУ досталась государственным ВУЗам– Техническому университету и Латвийскому университету. Имуществом же РАУ в порядке его ликвидации обогатилось множество юридических и физических структур и персон.

Прошло 10 лет, но этот процесс еще не закончился. Образовавшиеся на развалинах РАУ новые учебные заведения имеют разный статус, формы собственности, программы обучения и т.д. и т.п. В силу того, что они размещаются в бывших корпусах РАУ, в их штате работают преподаватели бывшего РАУ, каждое из этих заведений, в той или иной степени, считает себя наследником РАУ. Чисто теоретически, наверно, так оно и есть. И это их право. Главное - они хранят память о знаменитом ВУЗе и дают работу многим и многим, потерявшим в один день работу, бывшим сотрудникам РАУ, а их на момент ликвидации насчитывалось свыше 700 человек.

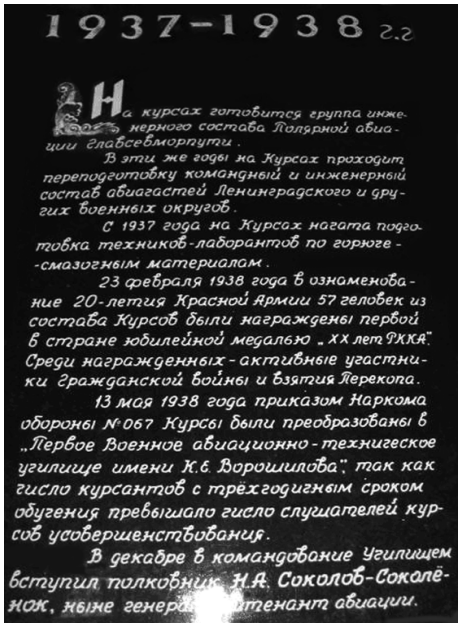
В учебном заведении, до его ликвидации, функционировал Музей ВУЗа. Это было солидное структурное подразделение, включенное в учебную и культурную жизнь высшей школы. Однако в период РАУ Музей спроса не имел, а экспонаты постепенно исчезали.

В 2000...2002 годах я пытался заинтересовать вновь сформировавшиеся учебные заведения на организацию общего Музея, что могло бы способствовать поиску диалога между ними и по другим вопросам, но отклика это предложение не нашло. Слишком разные у всех интересы, полная разобщенность и даже не совсем дружественные взаимоотношения, что полностью исключает подобный сценарий развития событий. Каждое учебное заведение живет своей жизнью и в новых условиях, как и принято, в условиях капитализма борется за свою выживаемость в одиночку, конкурируя со своими собратьями по историческому наследию.


1930-1932 г.г.

В 1930 году над Школой принял шефство завод „Электрик".
За 1930-32 г.г. Школа произвела семь выпусков авиатехников двухгодичного срока обучения, общей численностью более 2000 человек, и несколько выпусков преподавателей и инструкторов для новых школ ВВС. Одновременно было подготовлено около 100 человек педсостава для школ ГВФ.
4 февраля 1931 года приказом Рев-военсовета Союза ССР № 17 Школе было присвоено имя К.Е. Ворошилова, а с 6 июня 1931 года приказом Рев-военсовета СССР № 94 Школа была переименована в „Первую военную школу авиационных техников имени К.Е. Ворошилова".
5 июля 1931 года ЦИК СССР вынес Постановление о вручении Школе Революционного Красного Знамени - основного Знамени части. В грамоте ЦИК СССР за № 423 было указано, что Знамя вручается Школе „как знак призыва к постоянной готовности выступить на защиту завоеваний социалистической революции."
1 марта 1932 года при Школе организованы курсы младших инженеров (КУИНЖ)

Из десятка учебных заведений, возникших на руинах РАУ, пожалуй, только два действительно продолжают традиции старейшего авиационного учебного заведения в новых условиях в вопросах подготовки авиационных специалистов.


1937-1938 г.г.

На курсах готовится группа инженерного состава Полярной авиации Главсевморпути.
В эти же годы на Курсах проходит переподготовку командный и инженерный состав авиачастей Ленинградского и других военных округов.
С 1937 года на Курсах начата подготовка техников-лаборантов по горюче-смазочным материалам.
23 февраля 1938 года в ознаменование 20-летия Красной Армии 57 человек из состава Курсов были награждены первой в стране юбилейной медалью „XX лет РККА". Среди награжденных - активные участники Гражданской войны и взятия Перекопа.
13 мая 1938 года приказом Наркома обороны № 067 Курсы были преобразованы в „Первое Военное авиационно-техническое училище имени К.Е. Ворошилова", так как число курсантов с трёхгодичным сроком обучения превышало число слушателей курсов усовершенствования.
В декабре в командование Училищем вступил полковник Н.А. Соколов-Соколёнок, ныне генерал-лейтенант авиации.

Это Авиационный институт Рижского технического университета и Институт транспорта и связи (ТСИ). К ним тянутся выпускники разных лет, считая своей Alma mater, и это прекрасно. У каждого из них теперь уже своя история. Они очень разные по статусу.

ТСИ – автономное частное учебное заведение, занимает помещения бывшего РАУ, в нем работает много преподавателей из бывшего РАУ. С 2008 года занимается также подготовкой и авиационных специалистов, а главное, делает очень многое, чтобы сохранить, продолжить и преумножить традиции РКИИГА-РАУ.

Авиационный институт – одно из подразделений РТУ. Эта высшая школа неоднозначно приемлет историю авиационного учебного заведения, особенно его «военный» период. Однако, АИ РТУ с самого начала продолжил обучение студентов по основополагающим для авиационного учебного заведения программам, с которых и начиналась его история – Техническое обслуживание самолетов, двигателей, электро- и радиооборудования – силами основного профессорско-преподавательского состава этих направлений, оставшегося после варварской ликвидации РАУ.

Мною уже написаны две книги о Рижском авиационном университете. Первая в 1989 году к 70-летнему юбилею ВУЗа в соавторстве с Р.И. Виноградовым. Они обе посвящены научным достижениям ученых РКИИГА и месте научных школ ВУЗа в развитии авиационной науки и техники. Первая была издана, как учебное пособие «История развития авиационной науки в Латвии» (Рига, 1989г.).

Вторая книга «РИЖСКОМУ АВИАЦИОННОМУ УНИВЕРСИТЕТУ-80 (1919–1999)» (Рига, 1999 г.). Она состоит из двух частей. Первая часть содержит краткую историческую справку о зарождении учебного заведения, становлении учебного процесса, развитии материально-технической базы, имевшим место реорганизациям в исторической последовательности. Во второй части, также в хронологической последовательности, приводится описание организационного процесса развития научных исследований в учебном заведении. В ней дана обширная библиография, характеризующая основные направления, активность и объемы, проводившихся в РКИИГА исследований.

Об учебном заведении на различных этапах его существования написаны и другие книги. К 25-летию написана книга «Краткая история Ленинградских авиационно-технических курсов усовершенствования». Её автор П.М. Карасев, год выпуска 1943, объем 50 стр., она издана в самый разгар Великой Отечественной войны.

К 50-летию вышла книга «50 лет РКИИГА» (Рига, 1969 г.).

Моя книга «РИЖСКОМУ АВИАЦИОННОМУ УНИВЕРСИТЕТУ–80 (1919–1999)» (Рига, 1999 г.) получила огромный отклик. С ее содержанием можно ознакомиться в Интернете и знаю даже сейчас многие хотели бы ее приобрести. Книга вручалась участникам делегаций и просто гостям учебного заведения, выпускникам-отличникам при вручении дипломов. В канун нового юбилея, 90-летнего, ко мне обращались многие выпускники с просьбой переиздать книгу, что я и делаю, правда, в совершенно иной интерпретации.

В эту книгу включен новый материал, написанный, прежде всего, о последних годах жизни РАУ по материалам, опубликованным в русскоязычных СМИ Латвии за этот период, и поэтому во многих местах имеет критический стиль. Огромное количество публикаций было в латышских СМИ. И, если некоторые оценки руководства РАУ, данные русскоязычными СМИ, читателю покажутся излишне резкими, то нужно иметь в виду, что в СМИ на латышском языке они жестче на порядок.

Русскоязычные СМИ лояльно относились к РАУ до последних дней его существования. Это не «желтая» пресса, а уважаемые многотиражные издания, которые в основном отражали на своих страницах действительное положение дел на тот период.

Имеется также огромное число публикаций в виде интервью с руководителями РАУ, очень пафосного содержания вплоть до последних дней его существования. На последнем этапе жизни РАУ – это ректоры В. Ходаковский и Б. Гейман, а также проректоры по учебной работе: А. Белайчук, С. Букашкин, А. Карлов, Ю. Мартынов, И. Кабашкин и др. Их за это время сменилось большое количество.

Я постарался включить в книгу как можно больше фамилий и фотографий сотрудников РКИИГА, используя материалы бывшего Музея учебного заведения, и именно в том виде как они там были представлены посетителям. Но это совсем маленькая частичка из собранных Музеем материалов, многие из которых, очевидно, безвозвратно утеряны. Думаю, что увидеть фамилии и фотографии будет приятно и ныне живущим бывшим сотрудникам и студентам учебного заведения, а также их потомкам, многие из которых учатся и в учебных заведениях, образовавшихся на развалинах РАУ.

В оформлении книги мне помогали В. Калинов, Л. Трофимович, в ее издании – В. Дорошев, Н. Кулешов, Н. Петров, Е. Бурдун. Материалы представили: В. Павелко, Ю. Парамонов, П. Трифонов-Богданов, В. Мухин, Н. Петров и др.