

REFERENCES

1. Shevchenko A. (2012), *History of economics and economic thought: modern economic theories*, Center of Literature, Kyiv, 280 p.
2. Drucker P. (1951). *The new society: the anatomy of the industrial order*, Heinemann, London, 339 p.
3. Galbraith J. (1958). *The affluent society*, Mifflin Boston, Houghton, 368 p.
4. Borisov E. (1997). *Reader for Economic theory*, Yurist, Moscow, 533 p. (rus).
5. Petrova Ju., Krasnova O. J. K. *Galbraith*, available at: http://www.e-reading.org.ua/bookreader.php/89713/Petrova_-_Dzh.K._Gelbreit.html. (rus).
6. Shymanska O. (2011). John Galbraith – a prominent theorist of the new industrial society, *Journal of Ternopil National Economic University*, № 1, pp. 170-177. (ukr).
7. Galbraith J. (1976). *The new industrial state*, Progress, Moscow, 397 p. (rus)
8. Marshall A. (1983). *Principles of Political Economy*, Progress, Moscow, 415 p. (rus).
9. Shand A. (1984). *The capitalist alternative: an introduction to neo-Austrian economics*, University Press, New York, 242 p.
10. Rockvell L. *Why Austrian Economics Matters*, available at: <http://mises.org/page/1444/Why-Austrian-Economics-Matters>.

© Шамборовський Григорій

Надійшла до редакції 24.06.2013

УДК 94:797.5 (47=57) "19"

АЛІЄВА ЕЛЬМІРА,

аспірант Донецького національного університету

АЕРОКЛУБИ СРСР НАПЕРЕДОДНІ ВЕЛИКОЇ ВІТЧИЗНЯНОЇ ВІЙНИ: НА МАТЕРІАЛАХ ДОНБАСУ

Статтю присвячено темі оборонно-масової роботи в СРСР напередодні Великої Вітчизняної війни, зокрема її окремому аспекту - авіаційному навчанню цивільного населення через мережу аероклубів. Акцент зроблений на політиці комуністичної партії та радянського уряду стосовно авіації та авіаспорту і її реалізації на практиці в аероклубах Донбасу. У статті проаналізовано нормативну базу з формування мережі аероклубів СРСР, їх мережу в цілому по країні та на території Донбасу, рівень матеріально-технічного забезпечення.

Ключові слова: аероклуб; Товариство друзів повітряного флоту; Авіахім; ТСОАВІАХІМ; СРСР.

Постановка проблеми. Минуле ХХ ст. називають століттям авіації, коли давня мрія людини про підкорення Всесвіту отримала своє втілення в життя. По всіх країнах Європи тоді поширювалась "епідемія" захоплення авіаспортом, парашутним та планерним спортом, яка підтримувалася на державному рівні, особливо на території СРСР. На жаль, у ХХІ ст. як державна влада, так і громадські організації не докладають достатньо зусиль щодо їх популяризації, хоча ці корисні способи проведення вільного часу могли б стати реальною альтернативою популярним у наш час комп'ютерним іграм та багатогодинному перегляду телевізійних програм. З метою звернення до корисного досвіду попередніх поколінь автором статті буде проаналізовано діяльність аероклубів напередодні Великої Вітчизняної війни, як у цілому по країні, так і на території Донбасу.

На сьогодні авіацію ТСО України представляють 26 організацій, серед них: 2 аероклуби, 12 авіаційно-спортивних клубів і 10 авіаційно-технічних спортивних клубів [1]. Безумовно, провідним серед них є Центральний аероклуб України ім. О. Антонова в Києві. Величезний досвід виховання крилатих патріотів України має Харківський аероклуб ім. В. Гризодубової, який у 2010 р. відсвяткував своє 85-річчя. 26 власних і спільного базування аеродромів та злітно-посадкових майданчиків України випускають

у небо майже дві сотні спортивних літаків, гелікоптерів та планерів [1]. Але все ж таки, незважаючи на наведені показники, нині авіація на аматорських засадах не користується такою популярністю в населення, як у передвоєнні роки.

Стан розробленості проблеми. Історіографічний доробок з окресленої проблематики далеко не повний. Історія авіаційних гуртків, повітроплавання, парашутного спорту здебільшого розглядалася фрагментарно, і то в контексті якоїсь більш широкої проблематики. В історіографії досліджуваної проблеми можна виділити три традиційні етапи: перший охоплює період кінця 1920-х - середини 1950-х рр., другий - другу половину 50-х - першу половину 80-х рр. ХХ сторіччя, третій, сучасний етап, починається з 1985 року. Ця схема збігається з великомасштабною періодизацією вітчизняної історичної науки, яка в основному відповідає головним етапам історії суспільства. Наприкінці 20-х - 40-х рр. ХХ ст. світ побачили книжки, брошури й статті, у яких була зроблена спроба розкрити практичні питання організації оборонно-масової роботи, у тому числі й авіаційних гуртків; у працях цього періоду наголошувалося на провідній ролі Комуністичної партії в оборонно-масовій роботі [2]. ХХ з'їзд КПРС, постанова ЦК КПРС "Про подолання культу особи і його наслідків" відкрили нові можливості для об'єктивного дослідження

історичного минулого. Розширилася джерельна база, історики та суспільствознавці отримали доступ до багатьох документів, які перебували раніше в спецхранах [3]. В узагальнюючих працях цього періоду, присвячених оборонно-масовій роботі радянської влади як окремих аспектів розглядався її авіаційний напрямок. У період 70-80-х рр. ХХ ст. з'являються дослідження, присвячені саме історії авіації [4]. З 1985 р. цей предмет вивчення привертає увагу як українських, так і російських учених. Однією з "перших ластівок" стала робота вітчизняного історика О. В. Корольової, присвячена переважно видатним постатям, які стимулювали розвиток авіації в Радянському Союзі [5]. Фундаментальністю відрізняється колективна праця російських учених "К истории воздухоплавания и авиации: (хроника событий и фактов)" [6], де в хронологічному порядку дається перелік подій, що пов'язані з розвитком повітроплавання та авіації у світі, починаючи з XV століття й закінчуючи 90-ми рр. ХХ ст. Російський дослідник Р. Макаров також робить спробу систематизовано подати історію вітчизняної авіації у ХХ ст. [7]. Сучасні українські історики В. Дернова, М. Згуровський, В. С. Савін, А. М. Троценко активно досліджують добровільні авіаційні товариства України напередодні Великої Вітчизняної війни та загальну історію української авіації ХХ ст. [8].

Метою дослідження є комплексний аналіз діяльності авіагуртків як у цілому в СРСР, так і на території Донбасу зокрема, через зображення політики державної влади союзного та місцевого рівнів стосовно авіації та авіаспорту та реалізації її на практиці в аероклубах Донбасу.

Виклад основного матеріалу. Літаковий та повітроплавний спорт зародився ще на початку ХХ ст. у Франції, де в 1905 р. була заснована Міжнародна авіаційна федерація (ФАІ) для керівництва авіаційно-спортивними заходами на світовому рівні [9]. Виникнення повітроплавного і літакового спорту в Російській імперії було пов'язано з організацією в 1908 р. в Петербурзі Всеросійського аероклубу (мав філії на Далекому Сході, в Іркутську, Оренбурзі, Нижньому Новгороді) [10]. Після революційних подій 1917 р. увага до авіаційної справи в Україні погасла, але її розвиток був спрямований перш за все на задоволення потреби в бойовій силі для фронтів громадянської війни. Цим і займалось створене в травні 1918 р. управління "Главвоздухфлот" у Києві [11].

Із настанням мирних часів у СРСР розвиток літакового спорту був пов'язаний з діяльністю масових добровільних оборонних товариств (Товариства друзів повітряного флоту, Авіахіму, ТСОАВІАХІМу, Досан, ДОСААФ СРСР), Центрального аероклубу СРСР, з іменами таких видатних діячів авіації, як В. П. Чкалов, С. М. Анохін, А. І. Бодрягін, Н. М. Голованов, В. П. Піскунов, Я. Д. Форостенко, М. П. Чечньов, Р. М. Шихін, В. К. Шумілов. 17 січня 1921 р. був оприлюднений декрет Ради Народних Комісарів "Про повітряні пересування". Тепер авіація опинилася під пильною увагою перших осіб держави, таких як В. І. Ленін, М. В. Фрунзе, К. Є. Ворошилов, І. В. Сталін, Серго Орджонікідзе, В. В. Куйбишев, С. М. Кіров, які дбали про її розвиток та популяризацію в суспільстві.

У травні 1922 р. у Москві на Ходинці було відкрито Центральный аеродром ім. М. В. Фрунзе, з нагоди чого відбувся повітряний парад [12]. 9 лютого 1923 р. за ініціативи В. І. Леніна Рада праці й оборо-

ни прийняла постанову, згідно з якою керівництво добровільними авіаційними товариствами було покладено на Головне управління Робітничо-селянського червоного повітряного флоту (Главвоздухфлот) через інспекцію Цивільного повітряного флоту [13].

Що стосується парашутного спорту, то перші експериментальні стрибки з парашутом у Росії після революції відбулися вже в 1917 р., але найбільш вражаючий розвиток парашутного спорту в Радянському Союзі розпочався з 1930 р. Велику роботу щодо його пропаганди проводив ТСОАВІАХІМ - Товариство сприяння обороні, авіаційному і хімічному будівництву, створене в 1927 р. Масовою підготовкою парашутистів і планеристів займався створений в 1935 р. Центральный аероклуб СРСР (ЦАК), якому в 1938 р. було присвоєне ім'я В. П. Чкалова [14]. Йому підпорядковувалася розгалужена система місцевих аероклубів. У серпні 1935 р. під егідою ЦАК були проведені перші всесоюзні парашутні змагання. Парашутна вишка стирчала в кожному парку, а носити на грудях значок парашутиста вважалося справою честі не тільки для юнаків, але й для дівчат. Отримати цей знак можна було, тільки зробивши стрибок з літака, але допускалися до нього лише особи, які склали комплекс заліків з низки військово-спортивних дисциплін: фізпідготовки, керування автомобілем, стрільби з гвинтівки тощо. Основою радянського парашутного спорту стало так зване парашутне багатоборство, що складалося із змагань зі стрибків на точність приземлення, стрільби з гвинтівки, кросу й плавання. Тільки в Україні протягом 1934-1936 рр. було підготовлено 500 тис. парашутистів [15]. За 1935-36 рр. в Донецькій області аероклубами ТСОАВІАХІМу було навчено 894 парашутистів 1-го ступеня, 1335 - 2-го, 436 - 3-го ступеня, інструкторів-парашутистів - 5 осіб [16]. За два роки здійснено 2108 стрибків із парашутом. У 1940 р. в Донецькій області було підготовлено 360 парашутистів, інструкторів-парашутистів - 10 осіб. 1856 стрибків із парашутом здійснено протягом 1940 р. [17].

Наприкінці 1930-х рр. керівництво СРСР почало приділяти велику увагу авіаційному будівництву, зважаючи на його стрімкий злет у країнах Західної Європи: "Авіаційне будівництво, - зазначав К. Є. Ворошилов на XVIII з'їзді ВКП(б), - форсовано підтримується всіма капіталістичними країнами. Авіація - цей молодий рід військ - розглядається всіма імперіалістичними арміями як панacea від усіх військово-вих труднощів" [18]. Ураховуючи військову загрозу, що гостро відчувалася керівництвом СРСР у 30-ті рр. ХХ ст., яке почувало себе у ворожому таборі "імперіалістичних країн-хижаків", Комуністична партія робила рішучі кроки для подальшого посилення бойової потужності усіх видів Збройних сил, у тому числі й авіації.

Відбулося розширення мережі льотних шкіл, які формувалися на базі об'єднаних шкіл Цивільного повітряного флоту, аероклубів та шкіл ТСОАВІАХІМу СРСР. У 1940 р., окрім льотних шкіл центрального підпорядкування, створювалися додаткові окружні школи пілотів, у яких на середину жовтня вищезгаданого року навчалася 4274 особи [18, с.258]. У передвоєнні роки аероклуби були основним джерелом поповнення військових шкіл курсантами. Тільки в 1938-1940 рр. вони направили в льотні виші понад 24 тис. осіб [19]. Однак в умовах швидкого збільшення мережі училищ і шкіл такий принцип комплектування вже не забезпечував необхідного

набору курсантів. Починаючи з грудня 1940 р., комплектування льотних шкіл здійснювалося за рахунок відбору курсантів із призовників до армії, а також набору молодших командирів і червоноармійців строкової служби. За рішенням ЦК партії і Радянського уряду від 6 листопада 1940 р. у системі наркоматів освіти союзних республік було створено 20 спеціальних шкіл, зобов'язаних щорічно направляти в льотні військово-навчальні заклади не менше 1600 осіб [20]. У спецшколи приймалися учні, які закінчили семирічку з хорошими та відмінними оцінками. Протягом трьох років вони поряд із програмою середньої школи вивчали авіаційні дисципліни, а влітку в аероклубах проходили льотну практику. У березні 1940 р. вийшов наказ наркома оборони маршала Ворошилова, який вимагав від керівництва аероклубів усебічного вивчення особи майбутнього пілота, особливо його соціального походження та політичних поглядів. Тому вже в березні 1940 р. по Сталінському району з 240 курсантів аероклубів було "відсіяно" 122 особи (із них 38 - через соціальне походження). У Слов'янському аероклубі зі 150 учнів залишилось 86, у Костянтинівському - 50 курсантів зі 100 [21].

Щодо Української РСР, то в 1936 р. тут діяло 27 аероклубів, серед них - Київський аероклуб ТСОА-ВІАХІМУ, створений 23 квітня 1934 р. [22]. У травні 1941 р. на базі Київського аероклубу була створена льотна школа. Але перший аероклуб на території України був заснований ще до Першої світової війни в Харкові - як відділення Всеросійського аероклубу. У 1925 р. він поновив свою діяльність й отримав статус центрального аероклубу України. Аероклуб вів велику роботу з конструювання й виготовлення планерів. Їх авторами були студенти авіасекції Харківського технологічного інституту М. І. Гуревич і З. І. Журбіна. З 1930-х рр. аероклуб, після злиття з Доброхімом, отримав найменування "Аерохімклуб" і займався в основному агітаційною роботою, мав власний музей авіації та хімії, планерні й авіамоделельні гуртки, хімлабораторію, агітбригаду - у складі драмколективу й кіномеханіка. Офіційне відкриття Всеукраїнського аероклубу в Харкові відбулося 4 листопада 1933 р. [23]. Але ЦК КПУ й уряд незабаром переїхали до Києва, що став столицею України, і Харківський аероклуб перестав бути Всеукраїнським, що не завадило йому, як і раніше, займати провідні позиції в українській авіації.

Керівництво Донецької області розпочало з 1933 р. серйозну роботу з авіаційної підготовки цивільного населення, "враховуючи велике господарчо-культурне значення та особливо сприятливі умови Донбасу для широкого розповсюдження масового авіаційного спорту". Обком КП(б)У на засіданні бюро 30.06.1933 р. постановив "розвернути роботу щодо створення аероклубів в першу чергу в містах Сталіно, Костянтинівці, Макіївці, Горлівці, Луганську, Маріуполі" [24], що в подальшому й було зроблено - усі ці міста отримали свої аероклуби. Але, що важливо, кошти на це повинні були визискуватися переважно з місцевих ресурсів та "самодіяльності широких мас" [24].

На Луганщині, що належала до 1938 р. до складу Донецької області, наприкінці 1930-х рр. більше 150 тис. жителів були залучені до лав оборонної організації ТСОАВІАХІМУ [25]. Майбутніх льотчиків навчали в Луганському, Кадіївському, Краснолуцькому, Лисичанському, Ровеньківському аероклубах. У 1930 р. в Луганську була створена XI військова

школа пілотів (із 1938 р. - Військова авіашкола пілотів ім. Пролетаріату Донбасу). Школа підготувала сотні авіаторів, понад 250 її випускників були удостоєні звання Героя Радянського Союзу, а 10 із них були удостоєні цього звання двічі, у тому числі льотчик-космонавт СРСР Георгій Береговий, маршал авіації Олександр Єфімов, генерал-полковник Тимофій Хрюкін [26].

Історія Луганського авіаційного спортивного клубу Товариства сприяння обороні України (ЛАСК ТСОУ) починається в 1930-х рр., і він нині є одним із найстаріших на Україні. Він був створений у 1933 р. за клопотанням громадськості міста. На льотних полях аероклубу отримали путівку в небо багато чудових льотчиків, що героїчно захищали небо країни в роки Великої Вітчизняної війни 1941-1945 рр.

На території Донецької області був створений перший в Україні Слов'янський Всеукраїнський аероклуб завдяки ентузіазму молодих романтиків, закоханих у небо та вільні польоти. Навесні 1927 р. робітники Слов'янського залізничного депо Андрій Тарасов, Павло Шинкар, Василь Гончаренко та Дмитро Чумак створили комітет для організації повітроплавального гуртка. У 1928 р. гурток став професійним клубом. Протягом 1928-1933 рр. було реалізовано 30 польотів загальною тривалістю 107 годин (максимальна дальність - 300 км, максимальна висота підйому - 3100 м) [27]. У 1934 р. у місті Краматорськ був створений аероклуб, який до 1940 р. підготував 2800 фахівців льотно-технічного складу [28]. На початку 1941 р. Слов'янський та Краматорський аероклуб були об'єднані в 11-ту Слов'янську військову авіаційну школу початкового навчання. У цій якості школа діяла до вересня 1941 р., коли місто зайняли німецькі війська. Місто Горлівка Донецької області також у 1934 р. могло похвалитися щойно відкритим міським аероклубом.

Станом на 1940 р. у Сталінській області діяло 9 аероклубів: Сталінський (138 курсантів), Костянтинівський (48), Маріупольський (73), Краматорський (62), Слов'янський (151), Артемівський (89), Орджонікідзевський (26), Горлівський (132), Макіївський (96 курсантів). Вони мали у своєму розпорядженні 189 літаків [29]. Вимоги до бажаючих вступити до аероклубу були такими: освіта не менше 8 класів середньої школи, 18-23 роки, фізична витривалість до швидкісних та висотних польотів. У 1940 р. аероклуби області підготували до складання іспитів комісіям НКО 1139 пілотів, серед яких: членів КП(б)У - 2,4 %, членів ЛКСМУ - 82,2 %, безпартійних - 9,4 %. За соціальним станом це були переважно учні (70 %) та робітники (23 %). За рівнем освіти 62 % складали особи, які закінчили 9-10 класів, 25 % - з освітою 7-8 класів та 13 % були студентами ВНЗ. Визнавалось, що "основним гальмом у випуску студентів була відсутність авіабензину по 15-20 днів [30].

Основними недоліками в діяльності аероклубів були, по-перше, як визнавав Донецький обком КП(б)У: недостатній рівень агітаційно-масової роботи серед курсантів та інструкторського складу: політінформація, яка готувалась для них, була неякісна та подавалась на доволі аматорському рівні, хоча з точки зору демократично налаштованого громадянина цей напрямок не є головним у діяльності будь-якої установи, а спортивної й поготів. По-друге, більш серйозними недоліками були випадки появи інструкторсько-технічного персоналу на робочому місці в нетверезому стані, аварії, що відбувались через недбалість інструкторів клубів або через недостат-

ню передполітну підготовку учльотів, а також через неврахування командним складом несприятливих погодних умов [31]. Наприклад, керівник Слов'янського аероклубу "почав використовувати своє службове положення та гуляв з курсанткою клубу, а командир клубу тов. Петров з секретарем-машиністкою" [32]. В Артемівському аероклубі інструктор-пілот не з'явився на роботу через сп'яніння, за що й був звільнений. Військовий технік Маріупольського аероклубу в їдальні напився, учинив бійку й також був звільнений. Охоронець Макіївського аероклубу під час чергування викрав із літака деталі, за що й був переданий слідчим органам [33].

Висновки

1. Передвоєнні роки в СРСР відзначилися стрімким злетом уваги до авіації як з боку правлячої верхівки, так і пересічних громадян країни. Комуністична партія вживала рішучі заходи для подальшого підвищення бойового рівня усіх видів Збройних сил, у тому числі й авіації.

2. Розвиток літакового спорту був пов'язаний із діяльністю масових добровільних оборонних товариств (Товариства друзів повітряного флоту, Авіахіму, ТСОАВІАХІМу, Досан, ДОСААФ СРСР), Центрального аероклубу СРСР. Провідна роль у справі пропаганди та розповсюдження авіаційного спорту належала ТСОАВІАХІМу - Товариству сприяння оборони, авіаційному і хімічному будівництву, яке було створене в 1927 р.

3. Заходи комуністичної партії і радянського уряду, ужиті напередодні Великої Вітчизняної війни, дозволили створити широко розгалужену мережу льотних спортивних закладів для цивільного населення, які змогли підготувати багатотисячний загіт льотних кадрів, на яких випав тягар майбутніх бойових дій Великої Вітчизняної війни. Мережа аероклубів, хоча й розросталась чисельно, користувалась попитом серед населення та мала певну матеріально-технічну базу, усе ж потребувала вдосконалення. У першу чергу, необхідно було подолати недбале ставлення командного складу до своїх службових обов'язків, знайти інші джерела фінансування, окрім коштів місцевої громади, яких часто не вистачало навіть на пальне. Істотною перешкодою на шляху до мрії про небесну височінь став наказ наркома оборони маршала Ворошилова, оприлюднений у березні 1940 р., який вимагав від керівництва аероклубів усебічного вивчення особи майбутнього пілота, особливо його соціального походження та політичних поглядів, тож багато нащадків так званих "соціально ворожих станів" не могли приєднатися до цих установ.

ЛІТЕРАТУРА

1. Віжунов В. Товариство презентує авіація / В. Віжунов / Народна армія. - 2011. - № 98. - С. 5.
2. Ещін Д. Фізкультура на новом пути и задачи комсомола / Д. Ещін, Л. Цейтлин. - М. : Молодая гвардия, 1930; Семашко Н. Советы, крепите оборону страны / Н. Семашко. - М. : Партиздат, 1932; Брайнин Л. М. Советы в подготовке к очередному призыву в РККА / Л. М. Брайнин, С. Л. Розенблют. - К., 1934; Леонтьев Б. Вооруженный народ / Б. Леонтьев. - М. : Изд-во Осоавиахима СССР, 1936; Глуховский С. Массовая оборонная работа профсоюзов / С. Глуховский. - М. : Профиздат, 1941.
3. Сююкина Е. А. Борьба КПСС за подготовку страны к активной обороне в довоенные пятилетки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. істор. наук / Е. А. Сююкина. - М.,

1954; Бочин Н. Всесоюзное добровольное общество содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ СССР) / Н. Бочин. - М. : Изд-во ДОСААФ СССР, 1953; Борьба партии за завершение социалистической реконструкции народного хозяйства. Победа социализма в СССР. 1933-1937 гг. // Сборник документов. - М. : Политиздат, 1961; Коммунистическая партия в борьбе за упрочение и развитие социалистического общества. 1937 - июнь 1941 гг. // Документы и материалы. - М. : Политиздат, 1962; Артемов Ж. Л. Некоторые вопросы военно-патриотической работы Коммунистической партии в довоенные годы / Ж. Л. Артемов // Труды ВПА им. В. И. Ленина. - М., 1968. - Вып. 61; Губанов Н. И. Отечество и патриотизм / Н. И. Губанов. - М. : Госполитиздат, 1960; Зверев В. Ю. Некоторые вопросы военно-патриотической работы среди трудящихся / В. Ю. Зверев // Военно-исторический журнал. - 1967. - № 3. - С. 33-44.

4. Арлазоров М. С. Винт и крыло: Несколько страниц истории авиации / М. С. Арлазоров. - М. : Знание, 1980. - 176 с.; Ляховецкий М. Б. Крылья республики / М. Б. Ляховецкий, Б. Г. Бугырин. - К. : Техніка, 1973. - 175 с.; Очерки развития авиации на Украине / [Н. Н. Александров, Л. Д. Арсон, А. И. Борисенко и др. ; под ред. О. Антонова]. - К. : ЦУНБ НАНУ, 1966. - 371 с.

5. Королева Е. В. Окрылённые мечтой: История. Воспоминания. Встречи / Е. В. Королева. - К. : Изд-во "Украина", 1993. - 242 с.

6. К истории воздухоплавания и авиации: (хроника событий и фактов): (приложение 1) // Авиация: энциклопедия. - М., 1994. - С. 686-694.

7. Макаров Р. Н. Авиация XX века: рождение авиации, лётное обучение, тренажёры / Р. Н. Макаров, В. М. Зарецкий, В. И. Федоришин ; [ред. И. Н. Найдёнов] ; Междунар. акад. проблем Человека в авиации и космонавтике. - М., 2003. - 524 с.

8. Дернова В. Пионеры авиации / В. Дернова // Крыла України. - 2006. - 7-12 серп. (№ 32). - С. 13; Савин В. С. Авиация в Украине: очерки истории / В. С. Савин. - Харьков : Основа, 1995. - 264 с.; Дернова В. Авиация в Украине. Одесский аероклуб: (До 100-річчя світової авіації) / В. Дернова // Крыла України. - 2003. - 28 квіт. - 3 трав. (№ 18). - С. 9; Троценко А. М. Про створення та діяльність науково-спортивного товариства "Одеський аероклуб"; Добровільні товариства авіації. Становлення цивільної авіації в Україні (1921 - 1932 роки) // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - Розд. III. - С. 103-104; Згуровський М. Витоки української авіації / М. Згуровський // Дзеркало тижня. - 2003. - 13-19 груд. (№ 48). - С. 19. - Опис ст.: Літопис газет ст. - 2004. - № 11. - С. 35; Троценко А. М. Після громадянської війни. Перші законодавчі акти і повітряні перевезення. Становлення цивільної авіації в Україні (1921-1932 роки) // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - Розд. III. - С. 87-93; Троценко А. М. Цивільна авіація України в роки післявоєнних п'ятирічок // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - Розд. VI. - С. 257-292.

9. Макаров Р. Н. Авиация XX века: рождение авиации, лётное обучение, тренажёры / Р. Н. Макаров, В. М. Зарецкий, В. И. Федоришин ; [ред. И. Н. Найдёнов] ; Междунар. акад. проблем Человека в авиации и космонавтике. - М., 2003. - С. 17.

10. Авиация в России: Справочник / М. В. Келдыш, Г. П. Свищев, С. А. Христианович и др. ; [редколл. : Г. С. Бюшгенс (гл. ред.) и др.]. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Машиностроение, 1988. - С. 24.

11. Арлазоров М. С. Указ. праця. - С. 13

12. Авиация в России: Справочник / [М. В. Келдыш, Г. П. Свищев, С. А. Христианович и др. ; редколл. : Г. С. Бюшгенс (гл. ред.) и др.]. - 2-е изд., перераб. и доп. - М. : Машиностроение, 1988. - С. 34.

13. Там само. - С. 40.

14. Авиация: энциклопедия / [гл. ред. Г. П. Свищев]. - М. : Большая Российская энциклопедия, 1994. - С. 543.
15. Савин В. С. Авиация в Украине: очерки истории / В. С. Савин. - Харьков : Основа, 1995. - С. 103.
16. Отчет о выполнении постановлений II-го съезда Советов (январь 1935-ноябрь 1936). - С. 96.
17. Донецький обласний державний архів (далі - ДАДО), ф-326 П, оп. 1, спр. 1712, арк. 26.
18. XVIII-й съезд ВКП(б): Стенографический отчет [Электронный ресурс]. - М. : Госполитиздат, 1939. - С. 187. - Режим доступа : http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KPSS/_KPSS.html.
19. Троценко А. М. Цивільна авіація України в роки післявоєнних п'ятирічок // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - Розд. VI. - С. 209.
20. Коммунистическая партия Советского Союза в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК (1898-1971). - Т. 5 (1931-1941). - М., 1971. - С. 470.
21. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1712, арк. 83.
22. Троценко А. М. Добровільні товариства авіації. Становлення цивільної авіації в Україні (1921 - 1932 роки) // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - С. 103.
23. Там само. - С. 104.
24. ДАДО, Ф-326 П, Оп. 1, спр. 59, арк. 67.
25. Троценко А. М. Добровільні товариства авіації. Становлення цивільної авіації в Україні (1921-1932 роки) // Історія цивільної авіації України / А. М. Троценко. - К., 2004. - С. 104.
26. Очерки развития авиации на Украине / [Н. Н. Александров, Л. Д. Арсон, А. И. Борисенко и др. ; под ред. О. Антонова]. - К. : ЦУНБ НАНУ, 1966. - С. 177.
27. Донецька обласна організація Національної спілки краєзнавців України, Слов'янський міськрайонний осередок: Слов'янський аероклуб [Електронний ресурс]. - Режим доступу : <http://forum.gp.dn.ua/viewtopic.php?f=36&t=771>.
28. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1794, арк. 85.
29. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1793, арк. 71.
30. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1712, арк. 26.
31. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1794, арк. 85.
32. Там само. - Арк. 94.
33. ДАДО, ф-326 П, оп. 1, спр. 1712, арк. 89.

Алиева Эльмира,

аспирант Донецького національного університета

АЭРОКЛУБЫ СССР НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: НА МАТЕРИАЛАХ ДОНБАССА

Статья посвящена теме оборонно-массовой работы в СССР накануне Великой Отечественной войны, в частности ее отдельному аспекту - авиационному обучению гражданского населения через сеть аэроклубов. Упор сделан на политике коммунистической партии и советского правительства в области авиации и авиаспорта и ее реализации на практике в аэроклубах Донбасса. В статье автором проанализирована нормативная база по формированию сети аэроклубов СССР, их количественный и качественный состав в целом по стране и на территории Донбасса, уровень материально - технического обеспечения.

Ключевые слова: аэроклуб; Общество друзей воздушного флота; Авиахим; Осоавиахим; СССР.

Alieva Elmira

Post-graduate student of the History Department, Donetsk National University

FLYING CLUBS OF THE USSR ON THE EVE OF THE GREAT PATRIOTIC WAR: ACCORDING TO THE MATERIALS OF DONBASS

This article is devoted to the problem of the defense - mass work in the Soviet Union before The Great Patriotic War, including its own aspect - civilian aviation training through the network of flying clubs. Emphasis is placed on the policy of the Communist Party and the Soviet government concerning aviation and aviasport and its implementation in practice by the aeroclubs of Donbass. This paper analyzes the law regulatory of the creating flying clubs, their whole network across the country and in Donbass, the level of its material - technical base.

The study presents the comprehensive analysis of aviaclubs as a whole in the USSR and in Donbas on the regional level, through the image of the government policy of the central power and local levels regarding aviation and aviasport and implementing it in practice in flying clubs of Donbass.

After analysis of the all factors that influenced on the development of the air sport in the USSR the author came to the conclusion that activities of the Communist Party and the Soviet government adopted on the eve of the Great Patriotic War, helped to create a branched network of flight sports facilities for civilians, which were able to prepare many thousands inhabitants of the USSR, which fell the burden of future warfare. Chain flying clubs, although grew numerically in demand among the population and have enough material - technical base, to tell the truth had also some drawbacks, such as: negligence officers to their duties, financing, mainly at the expense of the local community, which is often not even to have enough fuel.

Keywords: flying club; Friends of Air Force Aircraft and Chemistry; Society of the assistance to the Defense; Aviation and Chemical Construction; USSR.

REFERENCES

1. Vizhunov V. (2011), *Tovarystvo presents aviation, Narodna armia*, № 98, p.5.
2. Eshchyn D., Tseytlin L. (1930), *Physical training on the new path and the task of Komsomol, Molodaya Guardia*, Moscow; N. Semashko (1932), *Soviets, mount the defense of the country, Partiyzdat*, Moscow; Braynin L. M., Rozenblyut S. L. (1934), *Soviets for preparing for regular conscription to the Red Army, Kyiv*; Leontiev B. (1936), *Armed people*, Moscow; Glukhovskiy S. (1941), *Mass defense work of trade unions, Profizdat*, Moscow.
3. Syuukina E. A. (1954), *The struggle of the CPSU for the preparation of the country for active defense in the pre-war p'yatitilki*,

Abstract of thesis for the degree of candidate of history, Moscow; N. Bochin (1953), Union Voluntary Society of Assistance to the Army, Air Force and Navy (DOSAAF), Publishing House of the DOSAAF, Moscow; The struggle of the Party for the completion of the socialist reconstruction of the national economy. The victory of socialism in the USSR. 1933 -1937 years. Collection of documents (1961), Politizdat, Moscow; The Communist Party in the struggle for the consolidation and development of the socialist society. 1937 - June 1941. Documents and materials (1962), Politizdat, Moscow; Artemov Zh. L. (1968), Some issues of military-patriotic work of the Communist Party before the war, *Proceedings WPA them. V.I. Lenin*, M. Vol. 61, Moscow; Gubanov N. (1960), Fatherland and patriotism, Gospolitizdat, Moscow; Zverev V. Yu. (1967), Some issues of military-patriotic work among workers, *Zhyrnal voennoy istorii*, № 3, pp. 33-44.

4. Arlazorov M. S. (1980), Screw the wing: A few pages in the history of aviation, Znanie, Moscow, 176 p.; Lyakhovetsky M. B. (1973), The wings of the country, Tehnika, Kyiv, 175 p.; Aleksandrov N. N., Arson L. D., Borisenko A. I. (1966), Essays on the development of aviation in Ukraine, TSUNB NASU, Kyiv, 371 p.

5. Koroleva E. (1993), Inspired by a dream: The History, Memories, Meetings, Publishing House of Ukraine, Kyiv, 242 p.

6. On the history of aeronautics and aviation (chronicle of events and facts) (Annex 1) (1994), *Aviation: Encyclopedia*, Moscow, pp. 686-694.

7. Makarov R. N., Zaretsky V. M., Fedorishin V. I. (2003), Aviation of the twentieth century: the birth of of aviation, flight instruction, exercise equipment, Moscow, p. 524.

8. Dernova V. (2006), Pioneers of the Aviation, *Kryla Ukrainy*, № 32, p. 13; Savin V. S. (1995), Aviation in Ukraine: Essays on history, Kharkov, 264 p.; Dernova V. (2003), Aviatsiya in Ukraïni. Metro Manila aeroklub: (Up to the 100 anniversary of the world aviation), *Kryla Ukrainy*, 28 Apr., (№ 18), p. 9; Trotsenko A. M. (2004) About the establishment and operation of academic and sports associations «Odessa aeroklub»; Voluntary Society of Aviation. The development of civil aviation in Ukraine (1921 – 1932), *The history of the development of civil aviation in Ukrainy*, Kyiv, part 3, pp. 103-104; Zhurovsky M. (2003), Revolution in Ukrainian aviation, *Dzercalo tyzhnia*, № 48, p. 19; Trotsenko A. M. (2004), After the Civil War. The first legislative acts and air transportation. Development of civil aviation in Ukraine (1921 – 1932), *The history of the development of civil aviation in Ukrainy*, Kyiv, part 3, p. 87 – 93; Trotsenko A. M. (2004), Civil aviation Ukraine during the prewar five-year plans, *The history of the development of civil aviation in Ukrainy*, Kyiv, part VI, pp. 257-292.

9. Makarov R. N., Zaretskiy V. M., Fedorishyn V. I. (2003), Aviation of the twentieth century: the birth of of aviation, flight instruction, exercise equipment, Moscow, p. 17.

10. Keldysh M. V., Svishchev G. P., Khristianovich S. A., Byushgens G. S. (ed.) (1988), Aviation in Russia, Mechanical Engineering, Moscow, p. 24.

11. Arlazorov M. S. (1980), Screw the wing: A few pages in the history of aviation, Znanie, Moscow, p. 13.

12. Keldysh M. V., Svishchev G. P., Khristianovich S. A., Byushgens G. S. (ed.) (1988), Aviation in Russia, Mechanical Engineering, Moscow, p. 34.

13. Ibid, p. 40.

14. Svishchev G. P. (1994), Aviation: Encyclopedia, Great Russian Encyclopedia, Moscow, p. 543.

15. Savin V. S. (1995), Aviation in Ukraine: Essays on history, Kharkov, p. 103.

16. The report on the implementation of resolutions of the II-nd Congress of Soviets (January 1935-November 1936.), p. 96.

17. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1712, p. 26.

18. XVIII Congress of the CPSU (b) Transcriptm (1939), Gospolitizdat, Moscow, p. 187, available at: http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/KPSS/_KPSS.html.

19. Trotsenko A. (2004), Civil aviation Ukraine during the postwar five-year plans. History of Ukraine Aviation, Kyiv, part VI, p. 209.

20. The Communist Party of the Soviet Union in Resolutions and Decisions of Congresses, conferences and plenary sessions of the Central Committee (1898-1971) (1971), Vol. 5 (1931-1941), p. 470.

21. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1712, p. 83.

22. Trotsenko A. (2004), Voluntary Society of Aviation. Development of civil aviation in Ukraine (1921 – 1932 years), *History of Ukraine Aviation*, Kyiv, p. 103.

23. Ibid, p. 104.

24. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 59, p. 67.

25. Trotsenko A. (2004), Voluntary Society of Aviation. Development of civil aviation in Ukraine (1921 – 1932), *History of Ukraine Aviation*, Kyiv, p. 104.

26. Aleksandrov N. N., Arson L. D., Borisenko A. I., ed. A. Antonov (1966), Essays on the development of aviation in Ukraine, TSUNB NASU, Kyiv, p. 177.

27. Donetsk regional organization National Union of Ukraine ethnographers, Slave City District branch: Slavic Flying Club, available at: <http://forum.gp.dn.ua/viewtopic.php?f=36&t=771>.

28. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1794, p. 85

29. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1793, p. 71.

30. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1712, p. 26.

31. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1794, p. 85.

32. Ibid, p. 94.

33. State Archive of Donetsk region, fond 326 P, opys 1, sprava 1712, p. 89.

© Алієва Ельміра

Надійшла до редакції 15.07.2013

УДК 93.194

БІЛИЙ ДМИТРО,*доктор історичних наук, доцент, професор кафедри українознавства
Донецького юридичного інституту*

"СВІТЛА КУБАНЬ". ФОРМУВАННЯ УЯВЛЕННЯ ПРО ПІВНІЧНИЙ КАВКАЗ ЯК ПРОСТІР РЕЛІГІЙНОЇ СВОБОДИ В XVII - XVIII ст.

У статті розглядається процес створення ментальної карти Кубані серед донського та українського козацтва в XVII - XVIII ст. У першу чергу це стосується релігійної складової як однієї з найбільш важливих у системі уявлень донського та українського козацтва. На тлі гострої релігійної боротьби пошуки "землі обітваної", вільної від політичних та релігійних переслідувань, стають надзвичайно актуальними для козацтва. Автор простежує процес формування уявлень про Кубань як простір свободи серед козацьких спільнот у вищезгаданий період.

Ключові слова: Кубань; донські козаки; запорозькі козаки; Північний Кавказ; релігійна свобода.

Постановка проблеми. Дослідження колонізаційних процесів, які надзвичайно сильно позначилися на історії українського народу, вимагає ретельного аналізу передумов цього явища. У XVIII-XIX сторіччях основним і найбільш масштабним колонізаційним рухом стало переселення українців на Кубань. І хоча рух став масовим у 90-х роках XVIII сторіччя, завдяки масовій міграції в цей край Чорноморського Козацького Війська, передумови його почали складатися ще наприкінці XVII ст. Надзвичайно важливу роль у цьому відіграло формування уявлення про Кубань як простір релігійної свободи. Аналіз умов цього процесу допоможе нам побачити всебічну картину особливостей вітчизняної історії Нової Доби.

Аналіз основних досліджень і матеріалів. Історія Північного Кавказу та Кубані, зокрема українського та донського козацтва в період XVII-XVIII ст. досить широко представлена в документальних джерелах та дослідженнях, але одночасно надзвичайно мало досліджень, присвячених їх "ментальній історії", особливостям формування "ментальної карти" певної території. Одним із небагатьох винятків є праця сучасного кубанського дослідника Д. Сеня, у якій він розглядає особливості формування імперської ментальної карти північнокавказького регіону [1].

Метою нашої статті є розгляд передумов, основних етапів та обставин створення уявлення про Кубань як про простір релігійної свободи. Автор аналізує, як це уявлення формувалося серед донських козаків, учасників повстання Степана Разіна, зокрема в Кавказькому (Ігнатівському) війську та Війську Запорозькому.

Виклад основного матеріалу. Поліетнічність Кубані багато в чому сприяла й віротерпимості, традицію якої заклав високий рівень культури античних полісів. Такий стан зберігався й у часи, коли на Кубані панували і готи, і номадичні паки, яким узагалі була притаманна віротерпимість. Із часів раннього середньовіччя на Кубані поширилося християнство. Боспорський єпископ Домна бере участь у Першому Вселенському соборі в Нікеї (325). На початку VI ст. утворилася Зіхська єпархія, яка ста-

вила на меті розповсюдження християнства в Зіхії (Черкесії). Наприкінці VIII - на початку IX ст. до Зіхської єпархії входили Боспор, Херсон і місто на кордоні між Зіхією та Абхазією - Нікопсис. У X ст. центром Зіхської єпархії стала Таматарха. Таким чином, Таматарха відіграє роль головного візантійського християнського центру на Північно-Західному Кавказі. У XIII - XV ст. за сприяння генуезців місіонерською діяльністю на Північному Кавказі, у першу чергу серед черкесів, активно займалася католицька церква. Вірогідно, що ця діяльність була успішною. У 1349 р. до Матреги призначено католицького архієпископа - францисканського ченця Іоанна (Жан де Зіхі), судячи з усього, зіхського походження [2].

До кінця XVII - початку XVIII ст. християнство активно розповсюджувалося серед горських народів Північного Кавказу. Утім, ця християнізація була поверховою. Комплекс язичницьких вірувань, закріплений впливом еллінської та фракійської культури, виявився надзвичайно стійким. Не можна не дивуватися тому розмаїттю сакрального пантеону горських народів, у якому відбилися елементи грецької міфології, християнства, ісламу, а можливо, і набагато давніших вірувань, і божества якого та їх незримий вплив пронизували світогляд горців принаймні до середини XIX ст. Проникнення ісламу до горських народів Північного Кавказу почалося ще на початку VIII ст. спочатку внаслідок діяльності ісламських місіонерів та військових походів арабів (так, у Дагестані іслам остаточно закріпився в 733 р., що спричинило розвиток високої культури), пізніше під впливом Порту та Кримського ханства й особливо посилювалося на початку XVIII ст. Датою початку масової "ісламізації" горців Закубання вважається 1717 р., коли за наказом турецького султана Мурада IV кримські хани Девлет-Гирей і Казі-Гирей почали наступ з метою повернути черкесів в іслам. Утім, складне нашарування елементів християнства і язичництва продовжувало зберігатися у духовній культурі горців і до середини XIX ст.

Одним із головних стимулів поширення ісламу серед горців Північного Кавказу як ідеологічної бази протистояння Російській імперії стала Кавказька