

**Подготовка специалистов автомобильной службы
в годы Великой Отечественной войны**

Дымарь Ю. Л., Мишин А. Н.

Учреждение образования «Военная академия Республики Беларусь»

Подвиги, совершенные военными автомобилистами в годы Великой Отечественной войны, стоят в одном ряду с подвигами всего советского народа. Великая Отечественная война преподавала столько уроков, что для их осмысления потребуется жизнь не одного поколения. Одним из таких уроков для современных исследователей стала система подготовки специалистов автомобильной службы Красной Армии, которая была сформирована в годы войны...

С первых дней Великой Отечественной войны потребность в офицерах-автомобилистах была огромной. Автомобильные и тракторные училища были эвакуированы или стали готовить танкистов. Бобруйское автотракторное училище эвакуировано в Сталинград, затем в Омск, а в августе 1943 г. стало танковым. Гомельское автомобильное училище эвакуировано в Горький и в мае 1942 г. стало танковым. Полтавское тракторное училище (бывшее автомобильное) эвакуировано в Пятигорск и в октябре 1942 г. стало танковым. Ордженикидзеградское автомобильно-мотоциклетное училище эвакуировано в Минусинск, а затем в Рязань.

Практика показала большинство офицеров, поступавших по мобилизации на должности помощников командиров частей по технической части, было слабо подготовлено, плохо знало правила эксплуатации автомобильной техники. Чтобы пополнить некомплект специалистов, в автомобильные части назначали офицеров из кавалерии, танковых и стрелковых войск.

Ордженикидзеградское автомобильно-мотоциклетное училище с мая 1943 г. переключилось полностью на подготовку офицеров-автомобилистов. В соответствии с профилем обучения его переименовали в Ордженикидзеградское автомобильное училище. Срок обучения в училище сократился до года. Училище готовило как строевых офицеров, так и техников. По плану ежегодный выпуск должен был достигать 1300 офицеров, однако ряд недостатков тормозил нормальную учебу и план выполнялся не полностью. Чтобы выпустить больше офицеров в училище практиковались приемы экзаменов от экстернов и ускоренная четырехмесячная подготовка лиц, имеющих, высшее или незаконченное высшее образование. Так, за 1944 г. было выпущено 955 офицеров после годичного обучения,

97 чел. – после четырехмесячного обучения и 118 офицеров сдали экзамены экстерном [1].

В годы войны принимались решительные меры по расширению сети военно-учебных заведений. В июле 1943 г. на базе одного из учебных автомобильных полков создаются курсы усовершенствования и переподготовки командного состава автомобильных частей. В март 1944 г. эти курсы были переформированы в Высшую офицерскую автомобильную школу (ВОАШ) с дислокацией в Рязани. Цель создания этой школы – повышение квалификации и совершенствование знаний офицеров автомобильной специальности, переквалификация офицеров других специальностей для автомобильной службы. Срок обучения в школе устанавливался шесть месяцев. За 1944 г. ВОАШ подготовила 798 офицеров на командные и технические должности звена рота-батальон-полк. Выпуск в 1945 г. был произведен уже после окончания войны [1].

Кузницей высококвалифицированных военных инженеров-автомобилистов был автомобильный факультет Военно-транспортной академии. Всего за годы войны было подготовлено и отправлено на фронт около 900 офицеров. За годы войны академия была перебазирована из Ленинграда в Кострому и обратно в Ленинград.

В ходе войны артиллерия Красной Армии переводится с гужевого транспорта на автомобили, тягачи и тракторы. Встал вопрос о подготовке автотракторных техников для артиллерии. В январе 1944 г. в Куйбышеве было сформированы курсы автотракторных техников Главного артиллерийского управления Красной Армии. В том же году курсы преобразованы в училище автотракторных техников артиллерии Красной Армии и перебазировано в Челябинск.

В годы войны также принимались меры по подготовке офицеров запаса. С 1944 г. вводилась военная подготовка студентов гражданских вузов. За Главным автомобильным управлением был закреплён 21 институт. В это число входили институты: автодорожные, механизации сельского хозяйства, автомеханические, политехнические и некоторые машиностроительные. Для военной подготовки студентов при выделенных вузах создавались военные кафедры. На Главное автомобильное управление возлагалось не только комплектование кафедр соответствующими специалистами и преподавателями, но и обеспечение имуществом (автомобилями, литературой, плакатами, макетами и т.д.).

В 1944 г. военная подготовка по автомобильной специальности проводилась со студентами первых и вторых курсов общей численностью 7 548 человек, в том числе 4 105 женщин [1].

Принятыми мерами удалось подготовить значительное число офицеров-автомобилистов. Достаточно сказать, что в годы войны военно-

автомобильное училище и Высшая офицерская автомобильная школа выпустили 4750 офицеров-автомобилистов

Великая Отечественная война потребовала большого количества водителей и младших специалистов автомобильной службы. Имевшиеся учебные части оказались не в состоянии обеспечить укомплектование войск кадрами массовой квалификации. В начале войны армия пополнялась водителями автомобилей, призванными из народного хозяйства или из числа солдат, прошедших кратковременную техническую подготовку в шести запасных (учебных) полках. Кроме этого, в военных округах имелись учебные автомобильные батальоны по подготовке водителей и сержантского состава.

В 1941–1942 гг. дополнительно было сформировано одиннадцать учебных автомобильных полков. В это же время сформированы два учебных полка: один – для подготовки водителей артиллерийских частей и другой – для подготовки автомобильных механиков.

В 1942 г. на укомплектование вновь формируемых частей начали поступать новые автомобили вместе с водителями. Были сформированы три учебных батальона при Московском, Горьковском и Ульяновском автомобильных заводах, которые принимали из учебных полков водителей, прошедших трехмесячный курс обучения, но не имевших достаточных практических навыков (не более десяти часов практической езды на автомобиле ГАЗ-АА).

В учебных батальонах обучались практическому вождению по специально разработанной программе, рассчитанной на десять дней. Всего эти батальоны подготовили 65 тыс. человек.

По состоянию на 10 декабря 1944 г. непосредственно в ведении Главного автомобильного управления Красной Армии имелось 12 отдельных учебных автомобильных полков. С 1 января по 15 ноября 1944 г. они подготовили и выпустили 42313 водителей и 997 автомехаников [1].

Для артиллерийских частей водителей готовили в отдельном учебном автомобильном полку гвардейских минометных частей и в отдельных автомобильных батальонах. За время войны ими подготовлено для артиллерийских частей 62171 водителей [1].

Кроме водителей тягачей учебные батальоны готовили механиков и специалистов по ремонту автомобилей и тракторов. До войны их подготовкой занимались полковые школы, а в период войны они поступали по мобилизации из числа механиков МТС и гаражей.

В 1942 г. при учебных автомобильных батальонах создавались учебные роты по подготовке механиков из числа наиболее опытных водителей и трактористов.

В это же время при батальонах созданы учебные ремонтные роты, в которые направляли призванные по мобилизации специалистов-ремонтников, опытных водителей и трактористов.

В 1943 г. для некоторых фронтов были сформированы запасные (учебные) автомобильные полки общей численностью 1300 человек, переменный состав достигал 1 000 человек. Такой полк предназначался для переподготовки личного состава автомобильной службы, подготовки водителей и содержания резерва [1].

За годы Великой Отечественной войны фронтовыми (запасными) автомобильными частями подготовлено большое число водителей. Только за 1944 г. девятью полками подготовлено 11 388 человек, в том числе 10 941 водитель, 59 авторемонтников и 338 автомехаников [1].

В некоторых фронтовых запасных автомобильных полках были оборудованы передвижные классы в кузове автомобиля или прицепа. В них устанавливалась материальная часть, необходимые экспонаты, плакаты и классная доска. Часть экспонатов хранилась в ящиках. Удобство передвижных классов при частой передислокации вполне очевидно.

В конце войны особую остроту приобрела проблема подготовки автомобильных механиков в связи с вводом их в 1944 г. в штаты автомобильных частей и подразделений. На первых порах на эти должности назначали опытных водителей. Однако последние не имели достаточной теоретической и практической подготовки.

Поэтому 17-й учебный автомобильный полк был полностью переключен на подготовку механиков, а под конец войны в Боровичах (Новгородская область) и Умани (Киевская область) организовали специальные школы автомехаников с десятимесячной программой обучения.

Для подготовки ремонтников был сформирован первый учебный авторемонтный батальон, который в марте 1944 г. реформирован в школу младших специалистов-ремонтников численностью 990 человек с дислокацией в Сталиногорское (Новомосковск). Школа младших специалистов готовила автомехаников, электромехаников, токарей по металлу, кузнецов, электрогазосварщиков, шиноремонтников, медников-заливщиков.

При подготовке большого количества отдельных узких специальностей возникало ряд трудностей. Укомплектование переменным составом производилось без учета специфики их учебы. Это заставляло удлинять сроки обучения и не давало должной квалификации ремонтникам. Не было необходимых станков, оборудования и инструмента. Личный состав часто использовался на работах в автомобильных складах, на ремонтных заводах и в мастерских. Все обучение сводилось к практической работе. Срок обучения в школе младших специалистов, в зависимости от специализации, был от шести до десяти месяцев.

Всего за годы войны подготовлено 209 325 и переподготовлено 32 164 водителя, а также подготовлено 1 650 автомехаников, 1 676 специалистов-ремонтников и 150 складских работников [1].

Таким образом, в ходе Великой Отечественной войны создана система подготовки кадров автомобильной службы, которая была способна решать поставленные перед ней задачи в условиях боевой деятельности войск, что позволило обеспечить победу над врагом.

Вывод: система подготовки кадров автомобильной службы Красной Армии, которая существовала до начала Великой Отечественной войны, в годы войны потребовала коренных изменений, что потребовало приложения неимоверных усилий и затрат огромных ресурсов, а главное – было упущено драгоценное время (на начальном этапе войны), что приводило к невосполнимым потерям людских ресурсов, техники и имущества.

Из анализа опыта Великой Отечественной войны необходимо извлечь уроки и сформулировать ряд вопросов:

насколько существующая система подготовки специалистов автомобильной службы современных Вооруженных Сил отвечает требованиям мирного и военного времени;

как планируется приводить мероприятия подготовки (переподготовки) специалистов автомобильной службы призванных из запаса на укомплектование частей сокращенного состава и формируемых воинских частей, какие силы и средства имеются для выполнения этих задач в мирное время;

как планируется осуществлять автомобильную (специальную) подготовку специалистов автомобильной службы в ходе боевых действий, какие силы и средства предусмотрены для выполнения этих задач.

Военно-политическая обстановка, которая складывается в настоящее время, требует от нас четкого понимания этих вопросов, формирования на них ответа и принятия решений, отвечающих на поставленные вопросы.

Литература

1. Панков, М. И. Военные автомобилисты на службе Отечеству. История. События. Люди / М. И. Панков [и др.]. – Минск, 2020. – С. 50–54.

УДК 940.53

Военная реформа в СССР (1924–1929 гг.) и ее итоги

Жайворонок А. Б.

Белорусский национальный технический университет

В 2018 году Вооруженные Силы СССР могли бы отметить свое столетие. Но, считая себя их преемниками, армия и флот современной России