



Латвия могла бы по сей день выпускать суперинженеров гражданской авиации

**Год назад в Риге при большом стечении зарубежных гостей широко отмечалось 90-летие первого на территории экс-СССР высшего авиационно-технического учебного заведения. Ну а нынешним летом впору бы праздновать полвека РКИИГА — Рижского Краснознаменного института инженеров гражданской авиации.**

Могли бы, между прочим, не только праздновать, но и продолжать выпуск высококлассных специалистов: и для своих нужд, и на экспорт — тем самым пополняя казну. Тем более что мозги остались единственным золотым резервом страны. Но, увы, стеклярусные бусы и яркие перья в нашей Папуасии ценятся дороже золота...

А тогда, в 90-х, новые власти беспрерывно попрекали знаменитый вуз неблагонадежностью, считая его кузницей кадров, априори чуждых молодой независимости. Наконец в 1999 году решением латвийского правительства он был ликвидирован. Неслабая институтская материально-техническая база пошла прахом, уникальный преподавательский состав разбежался.

— Ликвидация института происходила в то время, когда он находился в статусе Рижского авиационного университета (РАУ), ведь мало кто знает, что в 90-летнюю историю вуза вплетена жизнь целой плеяды авиационных учебных заведений, каждое из которых внесло свой вклад в развитие отрасли, — вспоминает многолетний проректор РКИИГА по учебной работе, а ныне профессор Авиационного института РТУ Владимир Шестаков. Он, кстати, окончил механический факультет РКИИ ГВФ в 1963 году, а в 1967-м — аспирантуру первого гражданского набора и с тех самых пор ведет летопись своей альма-матер: РКИИГА — ГВФ — РАУ. Год назад вышла его третья книга — «Хроника катастрофы Рижского авиационного университета». А прежде были «Рижский авиационный университет. 1919–1999» и «История развития авиационной науки в Латвии».

— История гражданского авиационного института началась с постановления совмина СССР от 1960 года о расформировании РКВИАУ (Рижского Краснознаменного высшего инженерно-авиационного училища) и создании на его базе гражданского вуза — Рижского института инженеров гражданского воздушного флота с передачей его в ведение Главного управления гражданского воздушного флота (ГУ ГВФ). Таким образом, сейчас ему исполнилось бы 50 лет, — продолжает Владимир Захарович. — При решении вопросов ликвидации РАУ в 90-х годах ее сторонники именно эту дату считали началом функционирования авиационного учебного заведения, тем самым принимая его историческую значимость в развитии авиации.

В 1967-м ГУ ГВФ было преобразовано в Министерство гражданской авиации (МГА), а наш вуз стал называться Рижским Краснознаменным институтом инженеров гражданской авиации (РКИИГА). Институт стал преемником старейшего авиационного заведения и продолжателем его традиций. Ему была передана почти в полном объеме вся материально-техническая и научная базы: учебные, хозяйственные и жилые здания и сооружения — как находящиеся в эксплуатации, так и строящиеся. На работу в РИИГВФ переоформились 198 человек постоянного состава и 620 слушателей старших курсов, которые и составили костяк нового вуза.

С самого начала набор студентов производился приемными комиссиями по всему СССР. Так, в первом объявлении о наборе на первые курсы вновь созданного РИИ ГВФ, опубликованном в газете «Комсомольская правда» 5 июля 1960 года, пункты набора были объявлены в Хабаровске и Алма-Ате, Ташкенте и Тбилиси, Свердловске и Баку, Красноярске и Ашхабаде, Якутске и Ереване, Фрунзе и Сыктывкаре, Архангельске и Киеве. Гражданская авиация стремительно развивалась, инженерных кадров для обслуживания авиационной техники не хватало, особенно в отдаленных уголках большой страны, где авиация являлась единственным доступным видом транспорта. К тому времени в СССР был только один профильный вуз — Киевский институт инженеров ГВФ. А рижский вуз помогал решать проблему дефицита авиаинженеров, причем нацкадры при поступлении имели существенные преимущества.

Период существования РКИИГА (с 1960 по 1992 г.) можно считать самым ярким и продуктивным за всю историю учебного заведения. За эти годы РКИИГА выпустил свыше 25 000 специалистов гражданской авиации, среди которых было свыше 600 представителей 80 стран Восточной Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Вряд ли можно назвать направление в сфере авиационной науки, в котором не участвовали бы ученые РКИИГА. Многие его выпускники стали знаменитыми в своих странах, занимая ответственные государственные посты в науке, производстве, гражданской авиации и космонавтике. Среди них: Ю. Коптев — руководитель Космического агентства России; Т. А. Мусабаев — космонавт, руководитель Космического агентства Казахстана; гражданин Венесуэлы Зейдан А. Ф. Мохамед — ректор государственного университета в Каракасе; Барро Тиеба — губернатор штата в Буркина-Фасо; Дугердоржийн Дорж — президент Национальной авиакомпании Монголии; директор Национальной авиакомпании Танзании Альве Пандуро Александро...

Занятия предполагалось начать с первого сентября, поэтому реорганизация проходила стремительно. Необходимо было укомплектовать гражданским набором студентов первые три курса. Именно третий курс был обречен стать первым гражданским выпуском нового учебного заведения. Его потенциальными студентами могли быть только студенты других технических вузов, окончившие как минимум три курса. Однако такие студенты были либо на каникулах, либо в строительных отрядах или на практиках. Поэтому объявление о наборе в РКИИГА прочитали единицы. Набор осуществлялся на три факультета: механический, электротехнический, радиотехнический. По зову сердца или в поиске адреналина они и приехали в Ригу. Но этого было тогда достаточно. В психологии есть такое понятие — «заражение». В данном случае оно проявилось в полном объеме. В Ригу потянулись третьекурсники из других городов. Многие, узнав о новом учебном заведении, ринулись за сокурсниками. Одни имели на руках зачетные книжки и студенческие билеты, другие были совсем без документов. Брали всех, даже отчисленных со старших курсов по разным причинам. При этом назначалась стипендия, по крайней мере до первой сессии. Подобная процедура зачисления продолжалась до конца семестра. На 3-й курс РКИИГА ехали целыми группами из Лесотехнического и Сельскохозяйственного институтов Воронежа, строительных институтов Украины, Волгограда, Саратова. Всего было зачислено свыше 500 человек. Доходило до того, что из российских вузов в Ригу приезжали деканы и уговаривали вернуться в свои учебные заведения, но у них ничего не вышло.

На третьих курсах собралась очень разношерстная публика, что проявлялось на каждом шагу и в дисциплине, и в отношении к учебе. Нужно отдать должное преподавателям, которые смогли из всего этого «сброда» сделать на редкость качественный первый выпуск. Ни один последующий не может похвастаться таким количеством выпускников, добившихся значительных успехов в науке, производстве, организационной деятельности. Из этого выпуска был сформирован и первый набор в аспирантуру. Это была на редкость дружная группа. Почти все защитили кандидатские, а позже и докторские диссертации и стали впоследствии в РКИИГА — РАУ руководителями его подразделений: проректорами, деканами, завкафедрами.

## **«МЫ БЫЛИ ПЕРВЫМИ»**

### **Говорят выпускники РКИИГВФ, 1963 года**

Владимир Рязанов, начальник Таджикского управления гражданской авиации:

— Хочется отметить высокое качество подготовки авиационных специалистов в РКИИ ГВФ начиная с нашего первого выпуска. Способствовали этому, конечно, традиции, сформировавшиеся в стенах старейшего авиационно-технического учебного заведения, и уровень преподавателей, оставшихся в РКИИ ГВФ после расформирования военного училища. Из очень неоднородного состава студентов, начавших познание авиации только с 3-го курса, они сделали прекрасных авиационных специалистов.

### **Анатолий Колесниченко, Управление гражданской авиации Якутского края, позже — представительство Аэрофлота в странах Африки:**

— Наш выпуск положил начало комплектованию авиапредприятий Севера и Востока СССР квалифицированным инженерным составом, что обеспечило прорыв в вопросах технической эксплуатации воздушных судов в этом регионе, где авиаинженеров практически не было...

### **Николай Тюнин, хаб. д. т. н., научный сотрудник НИИ ГА:**

— Преподаватели у нас были от Бога. Из студентов, сменивших вузы на авиационный по зову сердца или просто прибывших по воле случая, они сумели выпустить прекрасных авиационных специалистов и научную элиту. Первое время авиационные дисциплины шли блоками по 10–12 часов ежедневно: аэродинамика, теория двигателей, термодинамика и др. Только из нашей группы (29 человек) вышли академик РАН, шесть докторов наук, пять кандидатов наук, руководители высокого ранга в ГА на местах и центральном аппарате.

*Фото из архива В. Шестакова.*

*Группа механического факультета первого выпуска РКИИГА, 1963 год.*