

Нереализованный проект Технической авиационной школы в Москве (1917–1918)

© О.А. Никитина

Филиал Государственного музея истории космонавтики имени К.Э. Циолковского
в г. Москве — Научно-мемориальный музей профессора Н.Е. Жуковского,
Москва, 105005, Россия

Рассмотрена история нереализованного проекта Технической авиационной школы, которую планировалось открыть для подготовки авиационных технических специалистов при Императорском Московском техническом училище в 1917–1918 гг. Приведена реконструкция предполагаемой структуры этого учебного заведения, образовательной нагрузки и задач, на решение которых было нацелено создание данной школы. В результате сравнительного анализа проектов Технической авиационной школы и учрежденного в 1919 г. Московского авиатехникума установлено, что проект школы лег в основу первоначального проекта Авиатехникума, от воплощения которого также было решено отказаться. Отмечено, что проект Технической авиационной школы является важным историческим документом, который отражает подходы к подготовке авиационных технических специалистов в кризисный период 1917–1918 гг. Свертывание проекта свидетельствует об изменении вектора образовательной политики в годы Гражданской войны, когда формат такой школы стал неактуальным — приоритетной оказалась идея создания не среднего, а высшего учебного заведения для подготовки авиационных технических специалистов. Исследование проведено с опорой на неопубликованные архивные источники из фондов Научно-мемориального музея профессора Н.Е. Жуковского.

Ключевые слова: авиационно-техническое образование, высшие авиационные курсы, Московский авиатехникум, Императорское техническое училище, Теоретические курсы авиации, Н.Е. Жуковский

После Октябрьской революции и в связи с началом Гражданской войны в России остро встал вопрос развития отечественной авиационной промышленности и «красной» боевой авиации, а также ликвидации отставания в авиационной сфере от западных стран. Решение этого вопроса не представлялось возможным без подготовленных авиационных техников и инженеров, способных конструировать и ремонтировать самолеты и способствовать развитию отечественных авиационных заводов. Обеспечить страну такими кадрами должны были специальные учебные заведения, которые готовили не летный, а технический авиационный персонал — механиков, мотористов и инженерно-технических специалистов.

Одним из центров организации обучения авиационных техников в период становления Красного Воздушного флота являлась Москва. В монографиях и научных статьях неоднократно освещалась деятельность высших авиационно-инженерных учебных заведений, которые стали открываться в Москве начиная со второй половины 1919 г. Это первый в стране Авиатехникум, вскоре преобразованный в Институт инженеров Красного воздушного флота, который, в свою очередь, стал отправной точкой для создания Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского [1–3]. Данный период характеризовался системной реорганизацией подготовки технических специалистов в условиях первых шагов советской власти в сфере образования, поиском новых форм подготовки кадров в условиях кризиса и переосмыслением целей и методов технического обучения. Однако более ранний период 1917–1918 гг. применительно к истории подготовки авиационно-технических кадров до сих пор остается неизученным.

В настоящей работе восстановлена история становления авиационно-технического образования в Москве в 1917–1918 гг. Объектом исследования был избран проект Технической авиационной школы при Императорском Московском техническом училище (далее — ИМТУ). Идейным вдохновителем создания такой школы для будущих авиационных техников стал знаменитый русский ученый-механик Николай Егорович Жуковский, который ранее активно способствовал открытию другого авиационного учебного заведения: после начала Первой мировой войны по инициативе профессора Жуковского в Москве действовали Теоретические курсы авиации для будущих военных летчиков, сформированные при ИМТУ [4, с. 527]. Однако, несмотря на старания профессора, Техническая авиационная школа так и не была открыта. На данный момент история проекта этой школы остается неизученной. Восполнить данный пробел призвана настоящая статья.

Основными источниками исследования стали документы, хранящиеся в фондах Научно-мемориального музея профессора Н.Е. Жуковского. В первую очередь — проект положения о рассматриваемом учебном заведении от 15 февраля 1917 г. с рукописными правками профессора Жуковского и приложенной программой преподавания, обновленный проект положения от 21 февраля 1918 г., утвержденный в Управлении военного воздушного флота (далее — УВВФ), а также черновые варианты неоконченной рукописи профессора Жуковского об этом учебном заведении для подготовки технических специалистов. Также были рассмотрены документы по Московскому авиатехникуму для выявления заимствований идей, первоначально возникших в процессе разработки Технической авиационной школы. Эти документы впервые введены в научный оборот.

Цель исследования — реконструкция проекта Технической авиационной школы. Для этого предстоит установить организационную структуру Технической авиационной школы, выявить планируемую цель ее создания и ту нишу, которую эта школа должна была занять в системе подготовки авиационных кадров, определить критерии отбора потенциальных слушателей Технической авиационной школы, а также восстановить структуру обучения, которую планировалось сформировать в школе. Наконец, целесообразным представляется сопоставить то, какой должна была стать Техническая авиационная школа согласно ее проекту, с тем, что из себя представлял первый Московский авиатехникум, открытый вместо нее. Это позволит выявить влияние идей, возникших в ходе работы над Технической авиационной школой, на реально созданное в период Гражданской войны авиационно-техническое учебное заведение.

Для начала проясним вопрос о том, какое название планировалось дать рассматриваемой образовательной организации. В черновой рукописи профессора Жуковского и проекте положения от 15 февраля 1917 г. формируемое учебное заведение именовалось как «Высшие авиационные курсы» [5, л. 1; 6, л. 1], к названию также прибавлялось уточнение «учреждаемые УВВФ». Ко второму из упомянутых выше документов также была добавлена приписка «Проект школы воздушных инженеров». Позднее в документе от 21 февраля 1918 г. учебное заведение уже получило наименование «Техническая авиационная школа» [7, л. 1] с тем же уточнением об учреждении ее УВВФ. Этот вариант названия затем был зафиксирован в финансовых документах первой половины 1918 г. [8, л. 1; 9, л. 1; 10, л. 1]. Далее будем придерживаться последнего варианта наименования — Техническая авиационная школа.

Итак, указанное учебное заведение для авиационных специалистов учреждалось УВВФ при ИМТУ [5, л. 1]. Оно должно было находиться в непосредственном подчинении УВВФ и содержаться на его средства [6, л. 1–3; 7, л. 1]. Школа учреждалась при ИМТУ временно, а в ближайшие за открытием годы планировалось преобразовать ее в самостоятельное учебное заведение [7, л. 1].

Школу должен был возглавить заведующий, который назначался начальником УВВФ по согласованию с директором ИМТУ. Основным помощником заведующего должен был стать приглашенный им же инспектор школы [5, л. 1 об.; 7, л. 1, 1 об.]. При этом заведующему предписывалось направлять отчеты о деятельности школы не только начальнику УВВФ, но и директору ИМТУ [7, л. 1]. На том этапе, когда школа еще именовалась курсами, планировалось создать для нее печать с изображением государственного герба и подписью «Высшие авиационные курсы, учрежденные Управлением Военного

Воздушного флота при Императорском техническом училище», а после того, как учебному заведению было решено дать другое название, гербовая печать, согласно документам, должна была содержать надпись «Техническая авиационная школа Российского воздушного флота» [5, л. 1 об.; 7, л. 1].

В черновиках профессор Жуковский писал о том, что учебные занятия в школе «имеют целью сообщение высших знаний по авиации и обучение конструированию аэропланов и гидроаэропланов», уточнив в одном из черновых вариантов, имеется в виду авиация военная [6, л. 1–3]. В проекте положения от февраля 1918 г. было отмечено, что Техническая авиационная школа «имеет целью подготовку для нужд Российского Воздушного флота авиационных техников» [7, л. 1]. Наиболее полно цель создания учебного заведения указана в проекте от февраля 1917 г. с правками профессора Жуковского: согласно этому документу, образовательное учреждение формировалось «для подготовки инженеров-конструкторов по аэропланам, легким двигателям и по оборудованию и эксплуатации авиационных заводов» и должно было выполнять задачу подготовки и интеграции «в ряды деятелей частной авиационной промышленности специалистов-конструкторов, каковых в данное время усиленного развития авиатехники почти совсем не имеется» [7, л. 1]. Еще одной задачей школы было обучение «для военного и морского авиационного ведомств» ряда «таких же специалистов-конструкторов по военно-авиационным аппаратам» [1, л. 1].

Для учебных занятий в Технической авиационной школе планировалось набирать состав слушателей числом до 30 человек, на довольствие каждого из которых предполагалось выделять по 1 руб. в день [5, л. 1–3]. Для успешного зачисления кандидатам требовалось выдержать испытания в приемной комиссии [7, л. 1 об.]. В первоначальной черновой рукописи о данном учебном заведении профессор Жуковский писал о том, что на курсы будут бесплатно определяться летчики и военные наблюдатели по конкурсу их научного и летного стажа, также к занятиям планировалось допускать студентов ИМТУ, специализирующихся по воздухоплаванию [6, л. 1–3]. В проекте, датированном февралем 1917 г., до внесения правок были названы уже другие категории слушателей: в первую очередь следовало принимать старшекурсников всех высших технических школ, во вторую — выпускников этих школ, желающих получить авиационно-техническую специальность, и затем уже рассматривать для поступления лиц, командируемых УВВФ и имеющих соответственное техническое образование, например, старшекурсников или выпускников высших военно-технических училищ [5, л. 1]. Профессор Жуковский внес в этот проект исправления: преимущественное право при поступлении он предоставил выпускникам, а не студентам старших

курсов высших технических школ, а также дописал перечень учебных заведений, из которых УВВФ и Морским министерством могли быть командированы в его школу потенциальные ученики. Согласно его пожеланиям, в такую авиационную школу можно было принимать технически грамотных выпускников и слушателей старших курсов военных академий — Николаевской морской, Николаевской инженерной и Михайловской артиллерийской [5, л. 1].

В положении о Технической авиационной школе от февраля 1918 г. категории поступающих были прописаны еще более конкретно. Согласно этому документу, преимущественное право при зачислении отдавалось выпускникам средних учебных заведений, средних и низших технических училищ, работникам авиационных заводов, имеющим звание военного летчика, летчика, моториста или авиационного специалиста, и тем, кто служил в авиационных войсках [7, л. 2]. Отдельное внимание в документе уделено порядку зачисления в школу военнослужащих: у таких кандидатов был особый порядок подачи документов, их командировали на вступительные экзамены в школу так же, как это было установлено для командирования в военные авиационные школы. После зачисления военнослужащие оставались в списках своих частей и считались находящимися в постоянной командировке на время обучения в школе, продолжая при этом получать то же денежное довольствие, что и в своих частях [7, л. 2]. Гражданские слушатели школы в отношении к отбыванию воинской повинности приравнялись к студентам высших учебных заведений, а потому освобождались от призыва до завершения учебы [5, л. 1 об.; 7, л. 2].

Также планировалось компактное проживание слушателей в общежитии «ввиду интенсивной работы на курсах и краткости времени обучения», на что испрашивалось разрешение в УВВФ. Для этих целей в 1917 г. предполагалось использовать часть особняка купца М.Ф. Михайлова на Вознесенской улице в Москве, где на тот момент уже было арендовано общежитие для курсантов Теоретических курсов авиации при ИМТУ [5, л. 3]. Дом купца Михайлова фигурировал еще в черновых записях профессора Жуковского о курсах для техников [6, л. 3]. Согласно смете, оплату аренды этого помещения в перспективе планировалось разделить между формируемым учебным заведением для авиационных техников и Теоретическими курсами авиации для летчиков [5, л. 3]. В документах за 1918 г., когда Теоретические курсы авиации уже подлежали расформированию, вся денежная сумма за аренду помещения была целиком перенесена в смету на содержание Технической авиационной школы [10, л. 1].

Техническая авиационная школа должна была включать в себя три отделения: аэропланостроительное, моторное и отделение точных приборов [7, л. 2 об.]. Во всех рассмотренных документах срок обучения на каждом из отделений должен был составлять два года —

это четыре полугодовых семестра [5, л. 1; 6, л. 1, 2; 7, л. 2 об.], хотя в одном из черновиков профессора Жуковского фигурировала формулировка «один-два года» [6, л. 3 об.]. В проекте положения о Технической авиационной школе от февраля 1917 г., когда она еще именовалась «курсами», в частности, было указано, что «при условии открытия их с октября 1917 года первый выпуск инженеров будет сделан к маю 1919 года» [5, л. 1]. В течение учебного года по особому расписанию каждого отделения планировалось назначать репетиции, а в декабре и апреле — переходные экзамены (выпускные — в апреле) [7, л. 2 об.]. Экзамены по главным предметам следовало сдавать перед комиссией преподавателей по авиационным дисциплинам во главе с заведующим в присутствии представителя от УВВФ [6, л. 1–3 об.]. От экзаменов по второстепенным предметам можно было получить освобождение при условии успешной сдачи контрольных репетиций [7, л. 2 об.].

Согласно приложенной к проекту формируемого учебного заведения программе преподавания, в первый год обучения слушатели должны были освоить следующие учебные дисциплины: общий курс воздухоплавания, авиационные строительные материалы, аэрология, легкие двигатели внутреннего сгорания, теоретические основы воздухоплавания, теория воздушных винтов, детали и конструкции летательных аппаратов, гидроавиация, бухгалтерия, а также пройти практику в аэродинамической лаборатории и лабораториях испытания материалов и двигателей внутреннего сгорания [5, л. 2]. Освоение каждой дисциплины предполагало как прослушивание лекций, так и практические занятия. Больше всего часов в неделю выделялось на изучение легких двигателей внутреннего сгорания — три лекционных часа и два практических, а среди лабораторных работ более всего времени было отведено для практики в лаборатории двигателей внутреннего сгорания и в аэродинамической лаборатории — по четыре часа в неделю. Общая нагрузка в неделю должна была составлять 38 часов, из которых 14 — лекции, 11 — практические занятия и 13 — лабораторные работы [5, л. 2].

На втором курсе слушатели осваивали динамику летательных аппаратов, организацию авиационных заводов, воздушное право, измерительную воздушную фотографию, расчет летательных аппаратов на прочность и перегрузки, бомбометание и воздушную артиллерию, техническую отчетность и составление смет. Среди указанных выше предметов больше всего часов выделялось на динамику летательных аппаратов — по два лекционных и практических часа в неделю [5, л. 2]. Остальная нагрузка приходилась на чисто практические занятия: специальные работы в аэродинамической лаборатории, в лабораториях легких двигателей и испытания материалов, а также на проектную деятельность — архитектурно-строительный проект, проект

пропеллера, проект легкого двигателя, проект летательного аппарата, а также, по желанию, проектирование завода. На каждый проект и лабораторию в неделю выделялось по три часа, кроме архитектурно-строительного проекта и проекта пропеллера — на них планировалось отводить по два часа в неделю, а также за исключением наиболее трудоемких работ в аэродинамической лаборатории, которые предполагали четыре часа в неделю. Общая еженедельная нагрузка на втором курсе составляла 39 часов, из которых только 10 — лекции, а остальное — проектная работа, лабораторные и практические занятия [5, л. 2].

В черновых записях профессора Жуковского также фигурировали лекции по сопротивлению воздуха, истории воздухоплавания и авиационной радиотелеграфии, а в проектной деятельности отдельно выделялся проект гидроаэроплана [6, л. 1, 1 об.]. В смете 1918 г. на содержание Технической авиационной школы перечислены следующие мастерские, к которым слушатели имели бы доступ в рамках обучения: слесарная, механическая, деревообделочная, чертежная, литейная и столярная, а также лаборатории испытания материалов, испытания волокнистых веществ и проверки измерительных приборов, фотографическая, моторная и аэродинамическая лаборатории, кабинет радиотелеграфии и физический кабинет [10, л. 1, 2].

Согласно первоначальному проекту рассматриваемого учебного заведения, его программа обучения должна была соответствовать авиационному отделу механического отделения ИМТУ с включением нескольких (отмечено, что необязательных для всех слушателей) курсов военной авиации (измерительная воздушная фотография, организация и материальная часть авиационных отрядов, воздушная артиллерия и бомбометание). Ко времени окончания обучения слушатели должны были освоить всю общую и специальную часть курса ИМТУ по авиационному отделу [5, л. 1, 1 об.]. В черновых рукописях профессора Жуковского указано, что занятия могли бы посещать студенты ИМТУ для подготовки своего дипломного проекта [6, л. 4].

Отметим, что ряд специальных предметов, планировавшихся к преподаванию в Технической авиационной школе, также читался на Теоретических курсах авиации [11, л. 4], однако обучение в этих двух учебных заведениях все же различалось. Во-первых, в связи с тем, что Теоретические курсы авиации дублировали программу обучения, созданную для военных летчиков, а также курс школы прапорщиков, почти половина учебных часов отводилась на преподавание чисто военных наук, таких, как фортификация, тактика и фронтовая гигиена. А во-вторых, Теоретические курсы авиации предлагали ускоренную интенсивную подготовку в течение четырех месяцев [11, л. 3, 3 об.; 12, л. 1], что несопоставимо с полноценным двухгодичным

изучением специальных дисциплин, прописанным в учебном плане Технической авиационной школы.

При этом в историографии встречается тезис о том, что Авиатехникум, открытый в 1919 г. и ориентированный на подготовку авиационных техников, а не летчиков, сформировался на базе Теоретических курсов авиации [1, с. 64; 2, с. 315], а проект Технической авиационной школы в этих работах не упоминается вовсе. Представляется, что несмотря на то что Авиатехникум действительно открылся в том же здании, где ранее проживали курсанты закрывшихся к тому моменту Теоретических курсов авиации, и во главе этого учебного заведения, как и во главе курсов, стоял профессор Жуковский, курсы и Авиатехникум все же заметно различались между собой и по структуре, и по целям подготовки, и по учебному плану. В проекте Технической авиационной школы видно «недостающее звено» между двумя этими учебными заведениями.

После завершения учебы на первом курсе в летний период для слушателей Технической авиационной школы планировалось организовать практику на авиационных заводах, мастерских и иных технических учреждениях УВВФ с целью ознакомления с процессом постройки аэропланов и легких двигателей, а также с тем, как организованы авиационные заводы [5, л. 1; 7, л. 2 об.].

Педагогический состав Технической авиационной школы планировалось набирать из преподавателей высших технических школ и лиц, имеющих право в них преподавать [5, л. 1 об.]. Педагоги, согласно положению о Технической школе, приглашались на работу заведующим школой, а лаборанты, механики и мастера — инспектором [7, л. 1 об.]. Во всех документах заведующим указан профессор Жуковский [8, л. 1–3; 9, л. 1]. В перечне сотрудников мастерских и учебно-вспомогательных учреждений школы встречаются фамилии ближайших учеников Жуковского, которые учились у него в ИМТУ и впоследствии стали учеными в области аэродинамики либо авиаконструкторами. Так, А.Н. Туполев заведовал механической мастерской, а А.А. Архангельский — слесарной, К.А. Ушаков был записан инструктором, а Б.С. Стечкин — механиком [8, л. 5; 9, л. 1]. Возраст этих специалистов на тот момент был от 26 до 30 лет.

В черновиках неоконченной рукописи профессора Жуковского с изложением идей для проекта школы указано, что после сдачи выпускных экзаменов слушатели должны были получить диплом о прохождении обучения [6, л. 1–3 об.], отдельно планировалось поощрить слушателей, выполнивших и представивших экзаменационной комиссии проект аэроплана: об этом выдавалось особое удостоверение [6, л. 1, 2]. В одном из вариантов черновой рукописи читаем следующее: «Те из слушателей, которые окажутся достаточно подготовленными к проектированию, выполняют проект аэроплана, о чем получают

в совете аттестат-свидетельство от руководителей» [6, л. 4]. В проекте от 15 февраля 1917 г. изначально было отмечено, что после успешной защиты дипломного проекта слушатели должны получить звание инженера-механика, но при внесении правок в проект это звание было заменено на авиационного инженера [5, л. 1 об.]. В более позднем варианте положения о Технической авиационной школе от 21 февраля 1918 г. было указано, что после успешной сдачи сессии и прохождения годовой практики на авиационных заводах или в технических авиационных учреждениях слушатели получали бы звание помощника инженера по специальности своего отделения [7, л. 2, 3]. Таким образом, учебное заведение должно было обеспечить выпускников документальным подтверждением полученной ими квалификации.

О дальнейшем трудоустройстве в положении о школе можно найти следующую информацию: «Лица, поступившие в школу и не состоящие на службе в Воздушном флоте, обязуются отслужить на заводах, мастерских, аэродромах в случае требования УВВФ по расчету два года за год пребывания в школе» [7, л. 2 об.]. Таким образом, специалист, прошедший полный курс двухгодичного обучения, был обязан четыре года работать по полученной им специальности. Для военнослужащих вводилось требование о необходимости прослужить в частях или учреждениях Военного Воздушного флота по полтора года за каждый год обучения [7, л. 2].

Идея создания подобного учебного заведения заинтересовала правительственные учреждения. 23 апреля 1917 г. проект Технической авиационной школы (тогда еще под наименованием «Высшие авиационные курсы») был одобрен военным министром, после чего последовало положительное решение Министерства народного просвещения с пожеланием внести небольшие корректировки в проект положения и таблицы, что было выполнено к октябрю 1917 г. [13, л. 4]. Но из-за ряда трудностей, связанных с финансированием рассматриваемого учебного заведения, дата открытия школы сначала была перенесена с 1 октября 1917 г. на январь 1919 г. [13, л. 5], а затем, несмотря на активную работу по организации и разработке документов Технической авиационной школы, от реализации проекта в итоге окончательно отказались.

Однако в рамках II Всероссийского авиационного съезда, который состоялся летом 1918 г., была вновь озвучена и поддержана идея профессора Жуковского о создании технического авиационного учебного заведения. Согласно решению съезда, планировалось сформировать в стране сразу два таких заведения: авиационный техникум для подготовки средних технических специалистов и институт, готовящий высшие кадры — инженеров [1, с. 64]. Начать занятия планировалось 1 сентября 1918 г. [13, л. 2]. В докладной записке, составленной летом 1918 г. УВВФ в Военно-хозяйственный совет, об организации

второго из упомянутых учебных заведений — авиационного института — упоминалась предшествовавшая работа над проектом Технической авиационной школы еще под старым названием: «Острая нужда в необходимости создания специального высшего учебного заведения для подготовки кадров авиационных инженеров-конструкторов сказалась уже давно, в виду чего Управление В[оздушного] ф[лота], озабочиваясь скорейшим осуществлением этого мероприятия, своевременно вышло перед соответствующими инстанциями с ходатайством об учреждении при Высшем Московском Техническом училище специальных высших авиационных курсов» [13, л. 3]. В этом же документе подчеркивалось, что дальше откладывать создание авиационно-технического учебного заведения крайне нежелательно «в связи с безотлагательной необходимостью как можно скорее перейти к самостоятельному авиационному строительству» [13, л. 6]. Однако из-за сложностей, связанных с развернувшейся в стране Гражданской войной, реализация решения о создании Авиатехникума и Авиаинститута была отложена более чем на год, а из-за недостатка средств в сентябре 1919 г. был открыт только Авиатехникум, который должен был готовить сразу высших авиационных специалистов, и по факту являлся высшим учебным заведением [1, с. 64].

Это было первое специальное учебное заведение в стране, ориентированное на подготовку авиационных технических кадров. Согласно документам, Авиатехникум, открытый в 1919 г., разительно отличался от того, какой виделась в проекте Техническая авиационная школа. Планируемый срок обучения в Авиатехникуме составлял 3 года. Разместили его первоначально в том самом доме купца Михайлова, где планировалось расквартировать слушателей школы, однако впоследствии Авиатехникум был перемещен в одно из зданий Малого Козловского переулка. Еще одним значимым отличием Авиатехникума от Технической авиационной школы было его подчинение одновременно и Главному управлению Воздушного флота РСФСР, и Народному комиссариату просвещения, в то время как школа должна была находиться исключительно в военном ведении [3, с. 71; 14, с. 4; 15, л. 1 об.].

Отделения Авиатехникума также отличались от тех, которые предполагалось открыть в школе: помимо общего авиационного, здесь имелось воздухоплавательное отделение для изучения конструкций аэростатов и аэромеханическое для работы с ветряными двигателями. В отличие от школы, в Авиатехникум могли поступать не только юноши, но и девушки. Успешно окончившим Авиатехникум полагалось звание инженера по специальности избранного ими отделения [15, л. 1]. Учебная программа Авиатехникума была более

трудоемкой и насыщенной: она включала расширенный перечень дисциплин по сравнению с Технической авиационной школой, а на аналогичные предметы в Авиатехникуме отводилось больше часов учебной нагрузки. Кроме того, в Авиатехникуме впервые значительное место было отведено преподаванию экономических и правовых дисциплин — политэкономии, промышленной географии, рабочему законодательству [16, л. 9–12].

Таким был Авиатехникум, открытый осенью 1919 г. Несмотря на схожий вектор его направленности на подготовку технических авиационных кадров, это учебное заведение по многим параметрам отличалось от проекта нереализованной Технической авиационной школы как в плане управления, так и отношении учебного плана, и однозначно сделать вывод о преемственности между двумя этими учебными заведениями невозможно. Однако, как было отмечено выше, идея создания Авиатехникума появилась годом ранее. В фондах Научно-мемориального музея профессора Н.Е. Жуковского сохранились документы о том, каким первоначально виделся Авиатехникум в 1918 г., и в этих источниках можно найти явные параллели с тем, что планировалось сделать в нереализованной Технической авиационной школе.

Так, сохранился черновик положения о Московском среднем авиатехникуме (так он именовался изначально в 1918 г.). Из документа следует, что в Авиатехникуме планировалось открыть точно такие же отделения, как в Технической авиационной школе, и обучение на них тоже должно было длиться два года. После завершения учебного года слушатели Авиатехникума отправлялись бы на практику на авиационных заводах [17, л. 1]. Все это соответствует пунктам из проекта положения о Технической авиационной школе.

Сходства обнаруживаются в организации сессии: экзамены планировалось назначать на декабрь и апрель (причем в апреле — выпускные экзамены), успешная сдача репетиций означала «автомат» по всем предметам, за исключением главных, а после завершения зачетно-экзаменационной сессии и годовой практики на авиационном заводе или аэродроме слушатели получали бы диплом об окончании Московского среднего авиатехникума и звание «помощник инженера» по специальности своего отделения [17, л. 1 об.]. Таким образом, некоторые абзацы положения о Московском среднем авиатехникуме практически дословно воспроизводят аналогичные пункты из документов, связанных с проектом Технической авиационной школы. Авиатехникум, задуманный в 1918 г., должен был фактически реализовать то, что планировали сделать в Технической авиационной школе, но с более насыщенным учебным планом.

Согласно проекту учебной программы Авиатехникума, составленной в 1918 г., слушатели во время обучения должны были иметь

доступ к практике в тех же самых лабораториях и мастерских, которые были указаны в документах о Технической авиационной школе [18, л. 1 об.]. Однако перечень читаемых в течение семестров предметов в Авиатехникуме предполагался более обширным, чем в школе. В него включались практически все дисциплины, перечисленные в проекте учебной программы авиационной школы, однако в Авиатехникуме эти предметы составляли всего лишь треть учебного плана. Этот план был дополнен множеством узкоспециализированных предметов по различным аспектам технической авиационной работы, а также обязательным преподаванием химии, физики и иностранных языков [18, л. 1, 1 об.].

Тем не менее, в остальном первоначальный проект Авиатехникума явно основывался на проекте Технической авиационной школы. Очевидно, что работа над проектом такой школы позволила профессору Жуковскому и его ученикам получить ценный опыт разработки учебного плана и структуры учебного заведения для подготовки технических авиационных специалистов. В этом можно увидеть один из факторов того, что последовавшая за разработкой проекта школы идея профессора Жуковского и его сторонников о создании Авиатехникума в Москве была поддержана властями, и история отечественного авиационно-технического образования, хоть и в иной форме, получила свое развитие.

Таким образом, в результате проведенного исследования было установлено, что проект нереализованной Технической авиационной школы действительно был положен в основу первого проекта положения о Московском авиатехникуме, но к моменту фактического открытия Авиатехникума осенью 1919 г. в положение о нем были внесены существенные изменения, в связи с чем учебное заведение имело мало общего с тем, какой виделась в проекте Техническая авиационная школа. С момента начала разработки проекта школы до открытия Авиатехникума в стране разрослись боевые действия на фронтах Гражданской войны, потребности этого времени были уже другими, возникала необходимость в подготовке кадров несколько иного профиля, из-за чего формат школы оказался невостребованным, а идея открытия среднего, а не высшего технического учебного заведения для авиационных специалистов устарела.

Несмотря на то что Техническая авиационная школа так и не была открыта, проект этого учебного заведения представляет собой важный исторический документ, который отражает предреволюционные и раннесоветские подходы к подготовке инженерных кадров для авиации. То обстоятельство, что открытый в 1919 г. Авиатехникум, будучи задуманным на основе проекта Технической авиационной школы, в итоге значительно отличался от первоначального замысла по целям, структуре и содержанию обучения, свидетельствует

о произошедшей радикальной трансформации образовательной политики в авиационно-технической сфере в рассматриваемый период времени. Вместо ускоренной подготовки специалистов-техников в условиях дефицита ресурсов приоритетом стало фундаментальное техническое образование. Исследование данного проекта позволило увидеть разрыв между планируемым и реальным развитием авиационно-технического образования в стране в условиях революции и Гражданской войны.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Елисеев С.П. *Организационное строительство советских Военно-воздушных сил (1921–1931 гг.)*. Москва, Военный учебно-научный центр ВВС «Военно-воздушная академия имени профессора Н.Е. Жуковского и Ю.А. Гагарина», 2012, 488 с.
- [2] Краснянчук Н.А., Елисеев С.П. Как создавалась Военно-воздушная инженерная академия имени профессора Н.Е. Жуковского. *Вестник Университета*, 2014, № 20, с. 314–317.
- [3] Крылов С.В. «Мы рождены, чтоб сказку сделать былью». К 100-летию создания Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского. *Военно-исторический журнал*, 2020, № 11, с. 71–81.
- [4] Тимофеев Ф.Д. Подготовка летчиков в военно-учебных заведениях России в начале XX века. *Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена*, 2007, № 40, т. 16, с. 524–531.
- [5] Фонды Государственного музея истории космонавтики. Николай Егорович Жуковский. Книга поступлений (ГМИК НЕЖ КП). 1207/412.
- [6] ГМИК НЕЖ КП. 5424/413.
- [7] ГМИК НЕЖ КП. 1207/1/412.
- [8] ГМИК НЕЖ КП. 1207/4/412.
- [9] ГМИК НЕЖ КП. 1207/2/412.
- [10] ГМИК НЕЖ КП. 1207/3/412.
- [11] ГМИК НЕЖ КП. 1205/9/397.
- [12] ГМИК НЕЖ КП. 1205/395.
- [13] ГМИК НЕЖ КП. 1206a/420.
- [14] Кириленко Ю.И. и др. *Военно-воздушной инженерной академии имени профессора Н.Е. Жуковского — 80 лет (Военный авиационный технический университет)*. Москва, Деловая литература, 2000, 236 с.
- [15] ГМИК НЕЖ КП. 84/415.
- [16] ГМИК НЕЖ КП. 5424/417.
- [17] ГМИК НЕЖ КП. 1206/1/414.
- [18] ГМИК НЕЖ КП. 1206/2/414.

Статья поступила в редакцию 04.05.2026

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Никитина О.А. Нереализованный проект Технической авиационной школы в Москве (1917–1918). *Гуманитарный вестник*, 2026, вып. 3. EDN PVENHR

Никитина Ольга Андреевна — старший научный сотрудник филиала Государственного музея истории космонавтики имени К.Э. Циолковского — Научно-мемориального музея профессора Н.Е. Жуковского. e-mail: nikitina@gmik.ru

Unrealized Project of the Technical Aviation School in Moscow (1917–1918)

© O.A. Nikitina

Scientific and Memorial Museum of Professor N.E. Zhukovsky,
Branch of the Federal State Budgetary Cultural Agency
“K.E. Tsiolkovsky State Museum of the History of Cosmonautics”
in the city of Moscow, Moscow, 105005, Russia

The history of the unrealized project of the Technical Aviation School, which was intended to be established at the Imperial Moscow Technical School in 1917–1918 for training aviation technical specialists, is examined. A reconstruction of the proposed structure of this educational institution, its academic workload, and the objectives that its establishment was intended to address is presented. Through a comparative analysis of the projects of the Technical Aviation School and the Moscow Aviation Technical College (Aviatekhnikum), founded in 1919, it is demonstrated that the school project served as the basis for the initial concept of the Aviation Technical College, the implementation of which was also subsequently abandoned. It is noted that the Technical Aviation School project constitutes an important historical document reflecting approaches to the training of aviation technical specialists during the crisis period of 1917–1918. The abandonment of the project is interpreted as evidence of a shift in educational policy during the Civil War, when the model of such a school ceased to be considered relevant and priority was instead given to the establishment of a higher, rather than a secondary-level, educational institution for the training of aviation technical specialists. The study was conducted on the basis of unpublished archival sources preserved in the collections of the Scientific and Memorial Museum of Professor N.E. Zhukovsky.

Keywords: aviation technical education, higher aviation courses, Moscow aviation technical college (Aviatekhnikum), Imperial Moscow technical school, theoretical courses in aviation, N.E. Zhukovsky

REFERENCES

- [1] Eliseev S.P. *Organizatsionnoe stroitelstvo sovetskikh Voenno-vozdushnykh sil* (1921–1931 gg.) [Organizational development of the Soviet air forces (1921–1931)]. Moscow, Military Educational and Scientific Centre of the Air Force “N.E. Zhukovsky and Y.A. Gagarin Air Force Academy”, 2012, 488 p.
- [2] Krasnyanchuk N.A., Eliseev S.P. Kak sozdavalas Voenno-vozdushnaya inzhenernaya akademiya imeni professora N.E. Zhukovskogo [How the N.E. Zhukovsky Air Force Engineering Academy was established]. *Vestnik Universiteta*, 2014, no. 20, pp. 314–317.
- [3] Krylov S.V. “My rozhdeny, chtob skazku sdelat bylyu”. K 100-letiyu sozdaniya Voenno-vozdushnoy inzhenernoy akademii imeni professora N.E. Zhukovskogo [“We were born to make a fairy tale come true.” On the 100th anniversary of the establishment of the N.E. Zhukovsky Air Force Engineering Academy]. *Voenno-istoricheskiy zhurnal — Military Historical Journal*, 2020, no. 11, pp. 71–81.
- [4] Timofeev F.D. Podgotovka letchikov v voenno-uchebnykh zavedeniyakh Rossii v nachale XX veka [Pilot training in military educational institutions of Russia

- in the early 20th century]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta imeni A.I. Gertsena — Izvestia: Herzen University Journal of Humanities & Sciences*, 2007, no. 40, vol. 16, pp. 524–531.
- [5] *Fondy Gosudarstvennogo muzeya istorii kosmonavтики. Nikolay Egorovich Zhukovskiy. Kniga postupleniy (GMIK NEZh KP) 1207/412* [Collections of the State Museum of the History of Cosmonautics. Nikolay Yegorovich Zhukovsky. Accession Book].
- [6] *GMIK NEZh KP 5424/413.*
- [7] *GMIK NEZh KP 1207/1/412.*
- [8] *GMIK NEZh KP 1207/4/412.*
- [9] *GMIK NEZh KP 1207/2/412.*
- [10] *GMIK NEZh KP 1207/3/412.*
- [11] *GMIK NEZh KP 1205/9/397.*
- [12] *GMIK NEZh KP 1205/395.*
- [13] *GMIK NEZh KP 1206a/420.*
- [14] Kirilenko Yu.I. et al. *Voenno-vozdushnoy inzhenernoy akademii imeni professora N.E. Zhukovskogo — 80 let* (Voennoy aviatsionnyy tekhnicheskiy universitet) [80 years of the N.E. Zhukovsky Air Force Engineering Academy (Military aviation technical university)]. Moscow, Delovaya literatura Publ., 2000, 236 p.
- [15] *GMIK NEZh KP 84/415.*
- [16] *GMIK NEZh KP 5424/417.*
- [17] *GMIK NEZh KP 1206/1/414.*
- [18] *GMIK NEZh KP 1206/2/414.*

Nikitina O.A., Senior Researcher, Branch of the Federal State Budgetary Cultural Agency “K.E. Tsiolkovsky State Museum of the History of Cosmonautics” in the city of Moscow, Scientific and Memorial Museum of Professor N.E. Zhukovsky.
e-mail: nikitina@gmik.ru