

УДК 378.662(477-25).096:629.73(091) „1931/1933”

## АВІАЦІЙНИЙ ФАКУЛЬТЕТ КИЇВСЬКОГО ПОЛІТЕХНІЧНОГО ІНСТИТУТУ (1931-1933 рр.)

**Татарчук В.В.**

*(Державний політехнічний музей при НТТУ „КПІ”)*

*У статті на архівних джерелах висвітлено історію підготовки інженерів для цивільної авіації СРСР на авіаційному факультеті Київського машинобудівного інституту (Київського політехнічного інституту) в 1931-1933 рр., на базі якого в 1933 р. було організовано Київський авіаційний інститут (нині – Національний авіаційний університет України).*

*Ключові слова: освіта, авіація, авіаційний факультет, Київський політехнічний інститут, Київський машинобудівний інститут, Київський авіаційний інститут.*

В першій третині ХХ ст. в Київському політехнічному інституті (КПІ) (зараз – Національний технічний університет України “Київський політехнічний інститут”) зусиллями його викладачів і студентів були закладені міцні авіаційні традиції. Окремий аспект цієї діяльності полягав у спробах організувати підготовку кадрів для нової галузі техніки і промисловості – авіації. В чисельних публікаціях здійснювалися дослідження окремих аспектів цих подій. Але, на нашу думку, автори більшості з них просто переповідали один одного. Як наслідок, ті події через нашарування стереотипів викладені із чисельними викривленнями і спотвореннями.

Роботи, що існують з історії питання, мають уривчастий і вибірковий характер і не охоплюють всього питання в цілому. Дуже поверхово про авіаційний факультет згадувалося в працях українських істориків авіації радянського періоду [1, 2]. В роботах пострадянського періоду особливої інформації про цей аспект авіаційної діяльності КПІ теж обмаль [3, с. 106].

В монографіях з історії університету цей період не висвітлювався або згадувалися лише окремі особи, без подання в загальному контексті [4-7; 8, с. 241-260].

Окремо слід виділити монографію, присвячену історії Київського авіаційного інституту, де як попередника цього вишу згадано авіаційний факультет КПІ [9, с. 29]. Але історія питання там подана дуже схематично, наведені лише дані про кількість підготованих спеціалістів і декілька прізвищ викладачів.

Лише останнім часом в Україні про історію питання почали згадувати сучасні дослідники [10; 11, с. 107-110]. Але, на нашу думку, і вони не дають повної картини історії питання через брак джерел і обмежений обсяг видання.

Історію питання частково досліджував і автор, але його роботи мали узагальнюючий характер і не були присвячені саме цьому аспекту авіаційної діяльності КПІ [12-15].

Таким чином, на сьогодні ми можемо констатувати відсутність цілісної картини організації і функціонування авіаційного факультету Київського політехнічного (Київського машинобудівного) інституту в зазначений період, що визначає необхідність створення більш докладної роботи з історії питання.

В історії КПІ були спроби організувати підготовку спеціалістів для авіації і авіаційної промисловості, що тільки народжувалася. Постійно повторюване в літературі твердження про те, що

після організації в 1898 р. Політехнічного інституту Імператора Олександра II в Києві з чотирма відділеннями з наступного року розпочався рух за створення п'ятого – повітроплавного – відділення, полумісячним пропагандистом якого був професор КПІ Микола Артем'єв, документально не підтверджується. Перша „авіаційна” організація в КПІ – Повітроплавний гурток – була утворена лише в 1908 р.

Перша спроба запровадити в КПІ „курс з повітроплавання” та збудувати аеродинамічну лабораторію була здійснена в 1909 р., коли професор кафедри теоретичної механіки М. Б. Делоне читав необов'язковий „курс повітроплавання”. Але практичного значення все це не мало. Друга спроба запровадити в КПІ „спеціальності з авіаційно-автомобільної справи” була здійснена вже в період Першої світової війни, коли 27 травня 1915 р. на засіданні механічного відділення заслухали і прийняли відповідну доповідну записку. Але даних про кількість підготовлених фахівців немає.

Можливість організації в КПІ та в інших технічних ВНЗ України нових факультетів, які вже функціонували в Росії, але не були представлені в Україні, розглядав в 1918 р. Департамент професійної освіти Міністерства народної освіти УНР, очолюваний професором КПІ К. Каліненком, який пропонував суттєво розширити деякі факультети і утворити нові – архітектурний, корабельний, авіаційний, залізничний та ін.

В жовтні 1918 р. – червні 1919 р. в КПІ спеціальний курс „Техніка авіації” читав воєнний інженер, військовий льотчик, організатор „Головного аеродрому” в Херсоні полковник О. М. Вегенер. Паралельно він проводив практичні заняття в інститутських авіаційно-автомобільних майстернях [18].

В перше десятиріччя Радянської влади питання підготовки авіафахівців в КПІ отримало новий розвиток, хоча і просувалося з великими труднощами.

Так, 30 вересня 1923 р. в КПІ було організовано льотно-виробничий відділ, який обслуговував наукову діяльність авіаспеціалізації на механічному факультеті, яка була запроваджена 13 листопада 1923 р. і складалася з 10 предметів. 18 червня 1924 р. двоє студентів вперше в історії інституту захистили дипломні проекти з авіаспеціальності. Апогеєм випуску в КПІ фахівців з авіабудування став 1925 рік: у березні – 1, у червні – 1, у грудні – 5. КПІ щорічно випускав по декілька фахівців з авіаспеціальності. В дипломних проектах випускники розробляли разом з конструктивними і технологічними завданнями. Темі дипломних робіт були досить різноманітними. Всього на 1929 рік інститут випустив 7 фахівців з „аеропланобудування” та 12 – з „авіамоторобудування” [13].

Наприкінці 20-х років ХХ-го століття в СРСР вся система вищої освіти почала докорінно перебудовуватися. Це було пов'язано з необхідністю пристосування її до потреб і темпів розвитку народного господарства країни, що означало уніфікацію та реорганізацією за галузевими ознаками. Через різні підходи у системі двох найбільших союзних республік – Росії (Російської Федеративної Соціалістичної Радянської Республіки, де існував лише один тип вишів – інститути, а технікуми були середніми навчальними закладами) і України (Української Соціалістичної Радянської Республіки, де було два типи вишів – інститути, які готували фахівців-організаторів з широкою теоретичною підготовкою, і технікуми, що випускали фахівців-практиків вузької спеціалізації), але одночасну наявність єдиних господарських планів, була запроваджена уніфікація вищої освіти – починаючи з 1929/1930 н. р. З цього часу технікуми України почали готувати фахівців середньої кваліфікації, інститути – вищої [4, с. 56-57].

Резолюція Пленуму ЦК ВКП (б) від 16 листопада 1929 р. „Про кадри народ-

ного господарства” передбачала розширити мережу технічних вищих навчальних закладів – ВТУЗів – нового типу зі спеціалізацією по окремих галузях промисловості, встановивши максимальним строком навчання термін в 4 роки. У відповідності з цим переглядалися навчальні плани і програми [19, с. 45].

Наказом по Вищій раді народного господарства (ВРНГ) № 1240 від 17 квітня 1930 р. на базі КПІ були утворені 8 галузевих ВТУЗів. Так, на базі механічного факультету КПІ створено Київський машинобудівний інститут (КМБІ), який „передали до відома Маш’об’єднання”. Також, згідно з цим наказом, „спеціальність авіабудування в новоутвореному інституті тимчасово залишалася, з передачею її під спеціальний нагляд Авіаоб’єднання” [20, арк. 112-113]. Причому на території КПІ одночасно функціонувало три (!) інститути – машинобудівний, хіміко-технологічний, енергетичний.

31 серпня 1930 р. згідно за наказом ВРНГ СРСР № 1891 директором КМБІ було затверджено В. Д. Повприця. На 1930/1931 навч. рр. в КМБІ серед 10 спеціальностей залишили і „авіаційну справу” („авіабудівництво”) (мовою оригіналу – В. Т.), зарахувавши її до технологічного відділу. Кількість студентів на 1-му курсі склала 34 особи, на 2-му – 35, на 3-му – 55, на 4-му – лише 6, загалом – 130 чол. [21, арк. 93, 105, 32-32зв.].

Але існування авіаспеціалізації в межах технологічного відділу виявилось недоцільним, і з 20 грудня 1930 р. „...спеціалізація по Авіаоторобудівництву виділена в окремий відділ Авіабудівництва” (відділ Авіабудування – В. Т.), завідувача яким призначили інженера, колишнього директора Державного авіаційного заводу № 12 В. А. Герасименка-Ленського [21, арк. 175зв.].

13 січня 1931 р. в новоутвореному відділі було організовано кафедри літакобудування, аеродинаміки і будівної механіки літака, до яких додали з теп-

лотехнічного відділу кафедру двигунів внутрішнього згоряння [22, арк. 257]. З 1 квітня 1931 р. загальна кількість кафедр в КМБІ становила 14, з яких по авіавідділу було 4, і які вже мали своїх завідувачів: літакобудування (завідувач – проф. В. Ф. Бобров), двигунів внутрішнього згоряння (завідувач – проф. В. В. Синеуцький), аерогідродинаміки (завідувач – проф. С. П. Шенберг), будівної механіки літака (завідувач – проф. П. В. Рабцевич) [22, арк. 218]. Незабаром за авіавідділом закріпили три лабораторії – авіаційну, двигунів внутрішнього згоряння і наземного обладнання поверхонь [22, арк. 209].

Згідно з наказом ВРНГ СРСР № 206 від 14 квітня 1931 р. та відповідним розпорядженням № 30 від 19 квітня 1931 р. по КМБІ авіаційний відділ інституту з 15 квітня 1931 р. реорганізовувався в авіаційний факультет з поширеним штатом (5 осіб було набрано з випускників КМБІ, 15 запросили з інших ВТУЗів, одночасно організовувалася 2-річна аспірантура). Завідувачем авіафакультету призначено В. А. Герасименка-Ленського, відділів літако- і двигунобудування – К. М. Яковчука, відділу експлуатація – В. Й. Ландау.

До новоутвореного факультету через тиждень від Київського інституту залізничного транспорту додали відділ надземного спорудження, з педагогічним персоналом (професори Ф. К. Кюнцель, Н. Д. Жудін, доценти В. Я. Іванов, Я. В. Долбір, О. А. Левитський, В. Є. Бичков) і 91 студентом, а також 20 студентами будівельного факультету Київського філіалу Дніпропетровського інституту. Завідувачем відділу надземних споруджень став Радов [22, арк. 206, 196-197].

Впродовж квітня-серпня 1931 р. на засіданнях кваліфікаційних комісій авіафакультету відбувалися захисти дипломів і присвоєння кваліфікації випускникам. Так, за нашими підрахунками кваліфікацію інженера-механіка здобули з „фаху авіабудування” 2 чол., з „фа-

ху будування авіадвигунів” – 11 чол., з „фаху будування літаків” – 4 чол. [23, арк. 135-138, 144-148]. В перший рік свого існування до аспірантури Авіафакультету було зараховано 5 чол. [22, арк. 114, 181, 187].

На початку нового, 1931/1932 навч. р., на авіафакультеті відбулися суттєві зміни. Новий директор КМБІ Є. В. Сергеев за наказом сектору кадрів ВРНГ СРСР повністю перебудував роботу інституту і авіафакультета зокрема. Його завідувачем було призначено В. Д. Лашкула, замість відділів факультета утворювалися спеціальності: 1) Будування і ремонт авіаційних двигунів (завідувач М. Г. Горчаков); 2) Будування і ремонт літаків (завідувач Логвіненко); 3) Експлуатація двигунів і літаків (завідувач – Шполянський); 4) Наземне устаткування повітряного флоту (завідувач Радов) [22, арк. 96, 97, 98].

Кількість спеціалізацій по всьому КМБІ була збільшена до 11 (з них на авіафакультет припадало 4), а кафедр – до 21 (на авіафакультет – вже 7). Так, спеціалізацією авіаційного двигунобудування опікувалася кафедра двигунів внутрішнього згоряння та авіадвигунів (завідувач – доц. Кузик), спеціалізацією літакобудування – кафедри аерогідродинаміки (завідувач – проф. С. П. Шенберг) і аероапаратів (завідувач – проф. В. Ф. Бобров), спеціалізацією експлуатації літаків і двигунів – однойменна кафедра, а спеціалізацією спеціального наземного устаткування – кафедри архітектури та будівництва (завідувач – проф. В. О. Оберемський), „аероспоруд” (завідувач – проф. П. В. Рабцевич), аеростанцій (завідувач – проф. Ф. К. Кюнцель) [22, арк. 65-66].

Для студентів була запроваджена спецформа темного синього кольору, яку спочатку шили приватні кравці, а з наступного навчального року – вже у своїй спеціальній майстерні [22, арк. 56; 24, арк. 191].

На 1 січня 1932 р. кількість студе-

нтів в КМБІ становила 1800 чол. (для порівняння – навесні 1931 р. 800 чол.), причому левову частину – 81,7 % – склали робітники. До викладання, яке велось українською мовою, були запрошені фахівці з виробництва та проєктних організацій, налагоджені зв’язки з різноманітними НДІ.

Як наслідок поліпшення роботи, керівництво з нового року запровадило практику преміювання найбільш успішних студентів і викладачів, причому в перший раз з 113 премійованих 25 студентів (28,2 %) навчалися саме на авіафакультеті. Характер премій був різноманітним: від грошей і робочого інструмента (як то логарифмічні лінійки, рейсшини, готівальні) до одягу і взуття [24, арк. 18, 19, 20]. Така практика продовжувалася і далі.

З 1932 р. було введено щоквартальну 3-бальну перевірку успішності кожного студента всіх навчальних дисциплін [24, арк. 42].

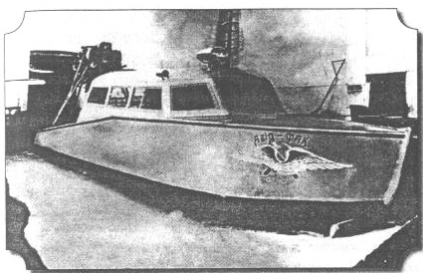
Також нарешті остаточно впорядкували розклад лекцій і занять. З 1 квітня 1932 р. всі групи машинобудівних спеціальностей КМБІ і всі групи авіафакультету починали свої заняття о 8 год. 20 хвил. ранку. Всього було 4 пари, що склалися з двох півпар тривалістю по 50 хвил. кожна, з 5-и хвил. перервами між півпарами і 10-и хвил. – між парами. Після 2 пар була одногодинна перерва на обід – для студентів авіафакультету (з 12 год. 10 хвил. до 13 год. 10 хвил.), для студентів КМБІ – в перерві між півпарами 3-ої пари (з 13 год. 10 хвил. до 14 год. 10 хвил.). Заняття поновлювалися о 13 год. 10 хвил., з такою самою тривалістю, як і в першій половині дня, і закінчувалися о 17 год. 00 хвил. [24, арк. 66].

З 15 травня 1932 р. новим начальником авіафакультету було призначено П. К. Боярчука [24, арк. 97].

Впродовж лютого-липня 1932 р. на засіданнях кваліфікаційних комісій авіафакультету випускники продовжували захищати дипломи, після чого їм при-

своювалася відповідна кваліфікація інженера-механіка: зі спеціалізації авіаційних споруд наземного устаткування повітряного флоту таку кваліфікацію здобули 5 чол., зі спеціалізації авіаційного двигунобудування – 14 чол., зі спеціалізації двигунів внутрішнього згоряння – 8 чол., зі спеціалізації літакобудування – 12 (виробничу практику всі студенти цього фаху проходили в Москві, в НДІ Цивільного повітряного флоту, здійснивши підбір статистичних матеріалів, пошук раціональних розмірів, компанування і центрування літаків С-3 і С-7, розрахунки міцності крил і фюзеляжу, а також конструктивну намітку в розрізі ескізного проекту) [23, арк. 131, 149, 149а, 150, 131; 24, арк. 94, 121].

Також авіафакультет виконував різноманітні замовлення від київських міських установ, заробляючи при цьому гроші. Так, в напівпідвальному приміщенні головного корпусу інституту (КПІ) знаходилася механічна майстерня, яка виконувала різноманітні замовлення для потреб установи. Одним з наукових напрямків з гідродинамічних досліджень було проектування і будівництва глісерів – ковзаючих по поверхні води човнів, що приводилися в дію повітряною або водяною тягою, з авіаційним двигуном. Роботи очолював інженер В. М. Павлов, йому допомагали викладачі, деякі студенти і технічний персонал авіафакультету [16, с. 9-10].



Однак було збудовано лише один глісер – шестимісний „Авіяфак”, який збирали прямо в актовому залі інституту [25; 26, арк. 50]. Спаровані рулі повороту глісера керувалися з кабіни водія за допомогою тросової проводки через ро-

лікові вузли. На глісері був встановлений семициліндровий зіркоподібний авіаційний двигун водяного охолодження „Сальмсон” потужністю в 150 к.с. [16, с. 10-11]. Також в майстернях авіафакультета збудували три планери.

Новий 1932/1933 навч. рік відзначився і новими змінами в навчальному процесі. Так, ще з 1 липня 1932 р. на підставі наказу Наркомату важкої промисловості СРСР № 119/268 від 2 червня 1932 р. встановлювався новий розмір стипендій, який тепер залежав від фаху (які поділили на дефіцитні і недефіцитні), від терміну навчання (курсу) і виключно від академічної успішності незалежно від родинного стану студента. Причому успішність і якість навчання студента визначалися викладачами, а стипендію встановлював персонально директор КМБІ. Причому при вступі на 1-й курс впродовж першого кварталу стипендії не призначалися взагалі, а допускалася лише виплата одночасної грошової допомоги матеріально незабезпеченому студенту). Для дефіцитних фахів розмір стипендії становив від 60 до 130 карб. на місяць, для недефіцитних – від 50 до 120 карб. [24, арк. 139].

Стосовно спеціалізацій авіафакультету, то всіх їх привели до окремого знаменника. Та, студент 1-го курсу залежно від рівня успішності (нормальної, підвищеної, високої) міг отримувати 35, 50 і 60 карб. щомісяця відповідно, 2-го курсу – 55, 70 і 80 карб., 3-го курсу – 75, 90 і 115 карб., 4-го курсу – 90, 120 і 135 карб. [24, арк. 156].

Також було запроваджено п'ятибальну систему оцінювання знань студентів (дуже добре, добре, задовільно, незадовільно, зовсім незадовільно), для яких встановили відповідні цифрові показники (відповідно 3, 2, 1, –5, –10). Алгебраїчна сума показників з усіх дисциплін за 3-місячний період навчання визначали градацію академічної успішності студента, яка також варіювалась від кількості дисциплін в навчальному періоді. Наприклад, для мінімальної кількості дисциплін (вона становила 3)

нормальною вважалася градація від –8 до 4, підвищеною від 5 до 6, високою від 7 до 9, для максимальної (15 дисциплін) нормальна градація становила від 3 до 23, підвищена від 25 до 34, висока від 36 до 45 [24, арк. 195]. Тобто з самого початку у студентів відбивалося „бажання” отримувати незадовільні оцінки, хоча ці заходи, на нашу думку, були занадто суворими і нерівномірними.

З 1 липня 1932 р. спеціалізацію двигунів внутрішнього згоряння було ліквідовано, а студентів, які спеціалізувалися на ній, перевели на спеціалізацію котлобудування [24, арк. 172].

З 19 жовтня 1932 р. всю навчальну і адміністративно-господарську роботу КМБІ і авіафакультета перевели на 6-денний тиждень, встановивши при цьому вихідними днями 6, 12, 18, 24 і 30 числа кожного місяця. Загальне навантаження при 6-денці становило 30 академ. год., по 6 год. на день [24, арк. 175].

Зі скороченням світлового дня в черговий раз довелося змінювати розклад занять. З 21 грудня 1932 р. заняття на всіх групах машинобудівних спеціальностей КМБІ і авіафакультету починалися о 8 год. 50 хвил. ранку. Кількість пар скоротилася до трьох, тривалість півпар не змінилася і становила, як і раніше, 50 хвил., з окремими годинними обідніми перервами окремо для інститута і Авіафакультета. Заняття закінчувалися о 15 год. 30 хвил. [24, арк. 234].

Однак це не врятувало ситуацію, і з наступного року доводилося займатися вже в дві зміни, причому з авіафакультету на 2-гу зміну перевели лише спеціалізацію експлуатації наземних споруд. Заняття починалися о 16 год. 10 хвил. і закінчувалися о 21 год. 30 хвил. і відбувалися в приміщенні вечірнього робітфаку КМБІ на вул. Леніна, № 51 (зараз – вул. Богдана Хмельницького, № 51) [27, арк. 2; 16, с. 10].

Всього у 1932 р. авіафакультет випустив 42 інженери, зокрема 16 спеціалістів по наземних спорудах, 12 – по літаках, 14 – по двигунах [9, с. 18].

Продовжилася практика премію-

вання особового складу Авіафакультету за підсумками року, причому для викладачів воно було як в грошовому еквіваленті, так і в іншій площині – наукові відрядження і одяг (всього преміювали 26 чол.). Діапазон винагород студентів – всього 143 чол. – значно розширився: тепер їх преміювали також грамотами, технічною літературою, взуттям, шкіряними шоломами, сорочками, светрами, рукавицями, годинниками, радіоприймачами, канцелярським приладдям і харчовими пайками, що в умовах цього року набуло актуальності [24, арк. 241, 243, 244, 248].

На навчальний процес в цей час суттєво впливав продовольчий фактор, адже при порожньому шлунку людина спроможна не набагато. Так, для співробітників інституту і студентів була влаштована їдальня, в якій годували двічі на день – вранці і опівдні. На першу страву подавали рідкий суп з сої, на другу – рідка каша з сої з густою підливою, на третю – чай або компот з сахарином і 50 г хліба. Такий порядок зберігався впродовж декількох років [16, с. 20-23].

13 лютого 1933 р. в КМБІ були запроваджені т.зв. хлібні абонементи. Але ситуація була настільки критичною, що студенти залишали лекції для заняття черг до їдалень, магазинів кооперації, буфетів, крамниць та ін. Студентам навіть заборонили продавати свою форму на ринках (!) під загрозою виключення з інституту без права на поновлення. Ситуацію вдалося впорядкувати лише в червні, з початком залікової сесії [27, арк. 36, 76, 85, 104].

В новому, 1933 р., режим контролю відвідування лекцій студентами став більш жорстким. Так, за 5-и хвилинне запізнення зі студентської стипендії вираховували її вартість за цілу годину, за пропуск занять до 2 годин – за цей час, від 2 до 3 годин – за півдня, більше 3 годин – вартість стипендії за цілий день [27, арк. 7].

Спеціалізація експлуатації наземних споруд повітряного флоту зазнала чергової зміни. В січні 1933 р. в її скла-

ді було утворено три кафедри, але вже в квітні спеціалізація була ліквідована взагалі [27, арк. 39, 78].

Незважаючи на такі суворі умови, авіаційний факультет КМБІ продовжував свою роботу. У 1933 р. факультет випустив 48 фахівців: 18 – з експлуатації наземних споруд, 14 – наземне управління, 16 – літакобудування [27, арк. 121, 121 зв.]. Всі дипломні проекти були виконані з проектування літаків, двигунів, легкого і важкого палива.

Всього впродовж дворічного функціонування авіафакультету було випущено 109 авіаційних фахівців [27, арк. 50].

На 1 липня 1933 р. авіафакультет КМБІ являв собою потужну структуровану організацію. Так, у його складі навчалися 961 студентів, працювали 16 професорів, 29 доцентів і 52 асистенти, в аспірантурі навчалися 6 чол. Обслуговуючий персонал складав 67 осіб. Матеріальну базу факультету склали 7 кабінетів (літаків, двигунів, деталей машин і технічного креслення, математики, теоретичної механіки, інженерних конструкцій, аеродинаміки), 2 лабораторії (авіадвигунів і мастил), польотно-підземний парк (два діючих літаки – de Havilland-3 і літак-розвідник Junkers Ju.21 з польськими розпізнавальними знаками; дерев'яні ангари і підсобні приміщення), літакобудівна майстерня і навіть приміське господарство із засвоєними 63,61 га землі на території аеропорту (колишній аеропорт Жуляни) [28, арк. 1, 6; 16, с. 14].

До авіаційного мінімуму для керівництва авіаційного факультету входили програми з двигунобудування (Загальні принципи роботи двигунів внутрішнього згоряння; конструктивні форми основних деталей двигунів; карбюрація; запалювання; мастило і охолодження), теорії авіації (повітря, аеродинамічна труба та її робота, крило, гвинтомоторна група, чотири швидкості літака, політ літака), дирижаблів, конструктивних форм літаків (класифікація літаків, будова літака та його елементи,

обладнання і озброєння літака), цивільній авіації, аеродромах та їх обладнання [29, арк. 13, 14, 15, 16, 17].

В 1933 р. на Авіафакультеті побудували планер з розмахом крил до 20 м для участі у Всесоюзних планерних змаганнях в Криму, а також один рекордно-тренувальний. Також розпочали спорудження літака обласної авіації для Київського аеропорту, з двигуном М-11, дерев'яної конструкції, розрізними крилами, з посадковою швидкістю у 65 км/год і максимальною швидкістю у 180 км/год. Закладені ще два глісери. Також передбачалося будування трьох реконструйованих навчальних планерів. Авіафакультет розгорнув масову роботу на підприємствах м. Києва – консультації, організація гуртків, курси підвищення кваліфікації технічного персоналу і т. ін. [27, арк. 51].

Однак Авіафакультет КМБІ не міг забезпечити постійно зростаючу потребу у спеціалістах у зв'язку з розвитком цивільного повітряного флоту. В інших містах СРСР вже були виші, цілком зосереджені на підготовці авіаційних кадрів. В Києві ж для утворення самостійного авіаційного інституту були всі умови – досвідчений

професорсько-викладацький склад, учбова база, розвинені авіаційні підприємства та міцні ж авіаційні традиції [9, с. 18]. За постановою РНК СРСР № 1815 від 25 серпня 1933 р. „Про організацію Київського авіаційного інституту на базі Авіафакультету КМБІ” було утворено новий вищий навчальний заклад – Київський авіаційний інститут. Тимчасово виконуючим обов'язки директора новоутвореного закладу став начальник авіафакультета КМБІ М. С. Королько [27, арк. 158, 159].

До новоствореного інституту КМБІ передав низку споруд, земельних майданчиків з натурними зразками літаків, обладнання загальноосвітніх і технічних лабораторій, навчальну і художню літературу, гуртожиток для студентів.

Свій перший рік Київський авіаційний інститут розпочав 13 вересня

1933 р. на вулиці Леніна, № 51. На всі курси чотирьох факультетів було зараховано 1013 чол. Роботу розпочали 55 чол. професорсько-викладацького складу і 8 аспірантів [16, с. 13; 28, арк. 6, 8]. Нову сторінку історії авіаційної освіти і техніки в Україні взагалі і в Києві зокрема – організацію цілеспрямованої підготовки авіафахівців в межах спеціально створеного для цього нового вищого навчального закладу – було відкрито.

Створення і функціонування авіаційного факультету при Київському машинобудівному інституті в умовах реорганізації вищої освіти, що тривала в країні, стало найбільш вдалою зі всіх попередніх спробою в історії вишу організувати підготовку фахівців для авіаційної промисловості. Адже тепер була чітка організація навчального процесу, складені його плани, визначені спеціалізації, підібраний професорсько-викладацький склад і організована

навчально-виробнича практика на авіаційних підприємствах країни.

Керівництву інституту не потрібно було доводити необхідність таких своїх дій, всіяко викручуючись, як це було в попередні роки, тому що тепер існувало державне замовлення і виділені кошти. Незважаючи на складні умови навчання, учбовий процес не переривався, і за дворічну історію факультету не було жодного зриву з випуску фахівців. Але неможливість забезпечити постійно зростаючу потребу у спеціалістах виявили неефективність функціонування авіафакультета в межах інституту, хоч і окремою установою. Тому організація на його базі окремого вишу була логічним кроком.

Попри все авіаційний факультет при КМБІ зіграв свою роль в історії авіаційної освіти і став сполучною ланкою до переходу на новий, більш якісний рівень підготовки спеціалістів.

### ЛИТЕРАТУРА

1. Карацуба С. І. З історії літакобудування на Україні / С. І. Карацуба // Нариси з історії природознавства і техніки. – Вип. 11. – 1970. – С. 66-72.
2. Кочегура В. Г. З історії розвитку авіації в СРСР / Кочегура В. Г. // Нариси з історії природознавства і техніки. – 1983. – Вип. 29. – С. 46-56.
3. Савин В. С. Авиация в Украине. Очерки истории / Савин В. С. – Харьков: Основа, 1995. – 264 с.: илл.
4. Київський політехнічний інститут. Нарис історії / Авторський колектив: Беляков Г. Ф., Василенко Є. С. та ін. – К.: Наукова думка, 1995. – 320 с.: іл.
5. Механіко-машинобудівний інститут. Нарис історії / За ред. Бобири М. І., Скуратовського А.К., Даниленка О. В., Дубинець О. І., Коваленко В. С. та ін. – К.: НТУУ „КПІ”, 2003. □ 268 с.:іл.
6. Лиховодов В. І., Лиховодова А. Л., Лиховодова О. В. КПІ крізь роки. Історичний огляд 6 етапів: До 75-річчя Жовтневого району / В. І. Лиховодов, А. Л. Лиховодова, О. В. Лиховодова. – К., 1997. – 147 с.;
7. Лиховодов В. І., Любомудрова А. Л., Лиховодова О. В. КПІ. Перше століття: Історичний огляд / В. І. Лиховодов, А. Л.

Любомудрова, О. В. Лиховодова. – К.: Такі справи, 2007. – 384 с.: іл.;

8. Згуровский М. З. Владимир Челомей: засекреченный конструктор // Згуровский М. З. Киевские политехники – пионеры авиации, космонавтики, ракетостроения / М. З. Згуровский. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: НТУУ „КПИ”, 2011. – 276 с.: илл.

9. Киевский институт инженеров гражданской авиации (1933-1993): очерк истории [Текст] / А. Ф. Вовчик [та ін.]. – К.: КМУГА, 1994. – 578 с.: илл.

10. Шевченко Я. Д., Шевченко В. Г. Сторінки історії Аерокосмічного інституту Національного авіаційного університету / Я. Д. Шевченко, В. Г. Шевченко // Питання історії науки і техніки. – 2010. – № 2. – С. 74-77.

11. Троценко А. М. Літопис цивільної авіації України. – К., 2010. – 864 с.:іл.

12. Татарчук В. В. Київський політехнічний інститут: історія авіаційного напрямку діяльності (перша третина ХХ ст.) / В. В. Татарчук // Дослідження з історії техніки. – К.: НТУУ „КПІ”, 2012. – Вип. 16. – С. 73-82.

13. Татарчук В. В. Історія авіаційного напрямку освіти і техніки в Київському політехнічному інституті (1914 – 1933 рр.): за-



гальний огляд / В. В. Татарчук // Вісник Національного технічного університету „Харківський політехнічний інститут”. Збірник наукових праць. Серія „Історія науки і техніки”. – Харків: НТУ „ХПІ”. – 2013. – № 68 (1041). – С. 172-182.

14. Татарчук В. В. История авиационного направления образования и техники в Киевском политехническом институте (конец XIX в. – 30-е гг. XX вв.): общий обзор / Татарчук В. В. // Black Sea. Scientific journal of academic research. Agricultural, Historical, Natural Sciences & Engineering. – March 2014, Volume 10, Issue 03. – P. 8-19.

15. Татарчук В. В. Общий обзор истории авиационного направления образования и техники в Киевском политехническом институте (конец XIX в. – 30-е гг. XX в.) / В. В. Татарчук // Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук. Журнал научных публикаций. – № 03 (62). – Март 2014. – Часть I. – С. 128-135.

16. Павлюченко В. У. Моя повесть о Киевском авиационном институте. – К.: Альтерпрес, 2008. – 188 с.: илл.

17. Татарчук В. В. Архівні джерела з історії становлення та розвитку авіаційного наукового напрямку в Київському політехнічному інституті (кінець XIX – перша третина XX ст.) / В. В. Татарчук // Студії з архівної справи та документознавства / Держкомархів України, УНДІАСД; [редкол.: С. Г. Кулешов (голов. ред.) та ін.]. – К., 2010. – Т. 18. – 210 с. – С. 90-99.

18. Татарчук В. В. Історія авіаційного напрямку освіти і техніки в Київському політехнічному інституті (кінець XIX ст. – 1914 рр.): загальний огляд / В. В. Татарчук // Вісник Національного технічного університету „Харківський політехнічний інститут”. Збірник наукових праць. Серія „Історія науки і техніки”. – Харків: НТУ „ХПІ”. – 2013. – № 48 (1021). – С. 170-181.

19. КПСС о культуре, просвещении, науке. Сборник документов. – М.: Политиздат, 1963. – 166 с.

20. Державний архів міста Києва (далі – Держархів м. Києва), Р-308, оп. 1, спр. 831, 182 арк.

21. Держархів м. Києва, Р-310, оп. 1, спр. 5, 179 арк.

22. Держархів м. Києва, Р-310, оп. 1, спр. 6, 259 арк.

23. Держархів м. Києва, Р-310, оп. 1, спр. 4, 152 арк.

24. Держархів м. Києва, Р-310, оп. 1, спр. 8, 245 арк.

25. Центральний державний кінофотофоноархів України ім. Г. С. Пшеничного, од. обл. № 2-65594.

26. Держархів м. Києва, Р-341, оп. 1, спр. 9, 240 арк.

27. Держархів м. Києва, Р-310, оп. 1, спр. 9, 250 арк.

28. Держархів м. Києва, Р-341, оп. 1, спр. 1, 35 арк.

29. Держархів м. Києва, Р-341, оп. 1, спр. 23, 76 арк.

***Татарчук В.В. Авиационный факультет Киевского политехнического института (1931-1933 гг.).*** В статье на основе комплексного анализа архивных источников показана история подготовки инженеров для гражданской авиации СССР на Авиационном факультете Киевского машиностроительного института (Киевского политехнического института) в 1931-1933 гг., на базе которого в 1933 г. был организован Киевский авиационный институт (сейчас – Национальный авиационный университет Украины).

***Ключевые слова:*** образование, авиация, Авиационный факультет, Киевский политехнический институт, Киевский машиностроительный институт, Киевский авиационный институт.

***Tatarchuk V.V. Aviation faculty of the Kyiv Polytechnic Institute (1931-1933).*** In this article on the archived sources a history of preparation of engineers for the civil aviation of the USSR on the Aviation faculty of the Kyiv Machine-Building Institute (Kyiv Polytechnic Institute) in 1931-1933 is described. In 1933 on its base the Kyiv Aviation Institute (now – the National Aviation University of Ukraine) was founded.

***Key words:*** education, aviation, Aviation faculty, Kyiv Machine-Building Institute, Kyiv Polytechnic Institute.