

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДОМ АВИАЦИИ И КОСМОНАВТИКИ:
НЕПРОСТАЯ ИСТОРИЯ СТАРЕЙШЕГО АВИАЦИОННОГО
МУЗЕЯ РОССИИ**

ДМИТРИЙ АЛЕКСЕЕВИЧ СОБОЛЕВ

*Институт истории естествознания и техники им. С. И. Вавилова РАН
Россия, 125315, Москва, ул. Балтийская, д. 14
E-mail: daso11@rambler.ru*

На основе новых архивных документов в статье рассмотрена история Центрального аэромузея ОДВФ (ныне — Центральный дом авиации и космонавтики). Анализируются причины деградации коллекции этой организации, на протяжении многих лет являвшейся единственным в стране центром истории авиации. Показано влияние на судьбу музея и его собрания репрессий 1937 года, Великой Отечественной войны, послевоенной кампании по борьбе с космополитизмом и социально-экономического кризиса 1990-х гг.

Ключевые слова: музей, экспонат, самолет, двигатель, модель.

**CENTRAL HOUSE OF AVIATION AND COSMONAUTICS:
THE UNEASY HISTORY OF THE OLDEST AVIATION MUSEUM
IN RUSSIA**

DMITRII ALEKSEYEVICH SOBOLEV

*S. I. Vavilov Institute for the History of Science and Technology, Russian Academy of Sciences
Ul. Baltiyskaya, 14, Moscow, 125315, Russia
E-mail: daso11@rambler.ru*

Based on the new archive documents, the paper reviews the history of the Central Aeromuseum of the Society of Friends of the Air Fleet (ODVF) (now the Central House of Aviation and Cosmonautics) and analyzes the reasons behind the deterioration of the collection of this museum that for many years remained the only center for the history of aviation in the country. The paper demonstrates the impact of the 1937 repressions, the Great Patriotic War (1941–1945), the postwar campaign against cosmopolitanism, and the socioeconomic crisis of the 1990s on the fate of the museum and its collection.

Keywords: museum, exhibit, aircraft, engine, model.



Здание Аэрохиммузея, 1927 г.

В 2017 г. исполняется 90 лет со дня начала работы Центрального аэрохимического музея им. М. В. Фрунзе, в настоящее время известного как Центральный дом авиации и космонавтики (ЦДАиК). Это старейший из российских музеев авиационно-космической тематики. Его непростая история представляет больший интерес, чем сохранившиеся в нем на сегодняшний день экспонаты, и некоторые ее страницы будут рассмотрены в настоящей статье. Как будет показано, на деятельность музея большое влияние оказывали социально-политические процессы, протекавшие в СССР в целом, и некоторые события советской истории — репрессий 1937 года, Великая Отечественная война, послевоенная

кампания по борьбе с космополитизмом и социально-экономический кризис 1990-х гг. — стали важными вехами и в истории музея.

6 ноября 1924 г. на Втором всесоюзном совещании Общества друзей воздушного флота (ОДВФ) было принято решение о создании Центрального аэромузея ОДВФ СССР. Отмечалось, что музей должен стать культурным центром, собирающим и объединяющим вокруг ОДВФ новые сотни тысяч рабочих и крестьян¹.

Идею организации аэромузея поддержали председатель Совета народных комиссаров СССР А. И. Рыков, начальник Военно-воздушных сил РККА П. И. Баранов и другие государственные и общественные деятели. Моссовет по ходатайству ОДВФ выделил для музея полуразрушенное здание бывшего загородного ресторана «Аполло». На его восстановление и приспособление под музей ушло два года.

За это время произошли организационные изменения. В связи с объединением обществ ОДВФ и Доброхим в оборонное общество Авиахим СССР аэромузей в 1925 г. переименовали в Центральный аэрохимический музей (Аэрохиммузей). В декабре того же года после смерти председателя Реввоенсовета СССР М. В. Фрунзе музею присвоили его имя.

Одновременно шел сбор экспонатов. Часть их предоставили Управление ВВС, Московская школа летчиков, Академия воздушного флота, Центральный аэрогидродинамический институт, авиазавод № 1 (бывший завод «Дукс»). Многое поступало из случайных источников, включая

¹ Вяликов П. Ф., Бруз В. С., Виноградова Л. А. и др. Хранитель истории авиации и космонавтики. М.: Полигон-Пресс, 2004. С. 11.

и свалку авиационного имущества на окраине Центрального аэродрома. Так, «с миру по нитке», набралась впечатляющая коллекция. В ней были уникальные дореволюционные самолеты: французский разведчик «Буазен А-5», германский разведчик «Фоккер С. 1», английский истребитель «Сопвич-триплан», российский морской истребитель-летающая лодка М-11, планер пионера немецкой авиации Отто Лилиенталя 1896 года выпуска. В собрании моторов начала века следует отметить авиационные двигатели американских фирм «Райт» и «Кертисс», французские «Антуанетт», «Анзани», «Ньюпор», «Гном», «Сальмсон», оригинальный мотор российского изобретателя А. Г. Уфимцева. В экспозиции были представлены также гондолы аэростатов XIX в., первые авиационные приборы ².

Открытие Центрального аэрохиммузея им. М. В. Фрунзе произошло 18 января 1927 г. В этот день в здании музея состоялось выездное заседание Первого всесоюзного съезда общества Авиаким, и его участники стали первыми посетителями музея.

В 1928 г. сотрудники музея участвовали в оформлении отдела «Советская авиация» на международной выставке в Берлине. Два года спустя в одном из залов был создан большой макет системы противовоздушной обороны города. В 1935 г. Аэрохиммузей переименовали в Центральный дом авиации и противовоздушной и химической обороны из-за его слияния с Центральным домом химической обороны.

Пополнялась авиационная часть коллекции. В ней появились первый отечественный металлический самолет АНТ-2, первая советская авиетка «Буревестник», самолет А. С. Яковлева АИР-16, транспортный планер ГН 4, спортивный планер «Скиф», орнитоптер «Летатлин» известного художника-авангардиста В. Е. Татлина. Немало ценных экспонатов привезли в 1937 г. из ликвидированного Ленинградского аэроклуба-музея. Среди них были первый в России авиационный бензиновый двигатель О. Костовича (1880-е гг.), моторы для самолетов начала XX в. «Калеп», «Клеман-Байяр» и другие исторические предметы, всего 125 наименований.

В год Дом авиации и ПВХО посещали около 30 тыс. человек, в 1937 г. это число выросло вдвое. Но в страшный для страны 1937 г. это обстоятельство не спасло руководителей Осоавиахима (как теперь именовался Авиаким) от репрессий. В отчете дома за 1938 г. сказано:

Бывшее руководство Центрального совета Осоавиахима в лице ныне оказавшихся врагами народа Эйдемана, Горшенина, Егорушкина и Уварова в течение ряда лет принимали все меры к закрытию Дома как «ненужного» для населения [...] Политику врагов народа из Центрального совета непосредственно проводил бывший начальник дома Шейнюк (ныне изъятый органами НКВД). Лично Шейнюк придавал дому умышленно аполитичное лицо ³.

² Краткий путеводитель по Центральному аэрохиммузею им. М. В. Фрунзе. М.: Авиаким, 1927.

³ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 8355. Оп. 1. Д. 554. Л. 150–151.

Новому начальнику Дома авиации и ПВХО А. Д. Блохину предстояло решить непростые задачи. Если в момент создания дом рассматривался прежде всего как историко-культурный центр, то с 1938 г. цели его работы изменились:

В основу своей оборонной работы дом ставит указание тов. Сталина, что нужно весь наш народ держать в состоянии мобилизационной готовности перед лицом опасности военного нападения ⁴.

Был расширен отдел противовоздушной и химической обороны, в авиационной экспозиции появились советские боевые самолеты разведчик Р-5 (фюзеляж) и опытный истребитель И-17, новый тренировочный самолет УТ-1. Один из препарированных моторов электрифицировали, чтобы посетители могли видеть работу его частей.

Значительное внимание уделялось популяризации дома с помощью газет, радиосообщений и уличных рекламных щитов. Это дало результат: в 1938 г. число посетителей возросло до 105 тыс., в 1939 г. — до 172 тыс. чел.

Наступил 1941 год. Страна жила в ожидании войны. В работе дома преобладала военная тематика. В апреле по указанию президиума Осоавиахима там были созданы отделы тактики применения бомбардировочной авиации и способов борьбы с вражеским парашютным и планерным десантом, установлена экспозиция моделей современных боевых самолетов.

С началом Великой Отечественной войны начались занятия по конкретным вопросам обороны от воздушного нападения, по способам защиты при химической атаке. Во дворе установили пост противовоздушной обороны. Часть сотрудников была мобилизована на фронт, и из 30 человек в штате осталось 17. Они находились на полуказарменном положении, часто оставаясь на ночь в оборудованной для этого комнате на втором этаже.

В октябре немцы приблизились к Москве. Руководители Осоавиахима и начальник Дома авиации и ПВХО эвакуировались из столицы. Так как не исключалась возможность захвата Москвы, оставшийся за начальника председатель совета дома, один из первых русских авиаторов А. Е. Егоров предложил руководству эвакуировать ценные экспонаты или уничтожить их, чтобы они не попали в руки врага. Но на это последовал отказ:

Впредь до особого распоряжения Дом авиации и ПВХО должен продолжать работу по утвержденному на 1941 г. плану. Объем работы должен быть расширен с задачей возможно большего охвата работой трудящихся гор. Москвы ⁵, — телеграфировал из Тюмени председатель ЦС Осоавиахима.

Но посетителей практически не было, москвичам в то время было не до музеев.

Красная Армия отстояла Москву. В 1942 г. в главном зале дома организовали выставку трофейной техники. Там были истребитель «Мессершмитт Ме-109», фюзеляж самолета Ме-110 (вариант разведчика) с полным

⁴ Там же. Л. 150.

⁵ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 17. Л. 24.



Уникальные самолеты в музее, 1930-е гг.

вооружением и оборудованием, стенды с авиационным вооружением, для наглядности оборудованные электропневматической системой перезарядки, препарированный мотор «Даймлер-Бенц 601» и другие агрегаты немецких самолетов. За год эту выставку посетили более 30 тыс. человек, в основном из летно-технического состава ВВС. Экскурсоводы читали им лекции об авиатехнике противника; музей превратился в учебный центр.

За первые годы войны Дом авиации и ПВХО обветшал, не работало отопление. В июле 1943 г. от совета Осоавиахима поступило распоряжение о подготовке к переезду в новое помещение. Музей закрыли, все самолеты разобрали и упаковали. Но в конце года приказ о переезде отменили, был составлен план восстановительных работ дома.

Восстанавливать пришлось и музейные предметы.

Все экспонаты после разборки упаковки требуют текущего ремонта. Особенно пострадали старые образцы: Вуазен, Сопвич, Буревестник, планер Лилиенталя, гондола «Монгольфьера», гондола сферического аэростата⁶, – писал А. Д. Блохин.

Дом авиации и ПВХО открылся для посетителей 19 июля 1944 г. Экспозицию пришлось создавать заново. В авиационных залах разместили планер Лилиенталя, самолеты «Вуазен», УТ-1, АНТ-2, И-17, Ме-109 и Ме-110,

⁶ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 21. Л. 12.

полученный с завода истребитель Як-9, 36 моторов, три корзины аэростатов, модели самолетов, образцы вооружения и другого оборудования, был создан стенд «Союзническая авиация». Из-за ограниченной площади помещений пришлось переместить на склад триплан «Сопвич», авиетку «Буревестник», около 40 авиадвигателей. Самолет А. С. Яковлева АИР-16 отдали Мытищинскому аэроклубу, 41 экспонат списали как пришедшие в негодность. Но места все равно не хватало, поэтому когда ВВС передали в музей бомбардировщики Пе-2 и Су-2, их пришлось установить во дворе дома. Несколько лет спустя в отчетах они уже не упоминались.

По окончании войны вновь были открыты подотделы осоавиахимовской авиации — парашютный, авиамодельный, планерный. Ценным экспонатом парашютной экспозиции был один из первых в мире ранцевых парашютов конструкции Г. Е. Котельникова.

Наступила эпоха холодной войны, шло стремительное развитие авиационной техники. В доме демонтировали стенд «Союзническая авиация», зато появились подразделы «Реактивная авиация», «Геликоптеры», «Радиолокация». Были размещены образцы авиационного вооружения нового потенциального противника — США, установлен первый в мире серийный турбореактивный двигатель ЮМО-004 (Германия), выполненный с разрезом для знакомства с его конструкцией. Впоследствии он был электрифицирован для демонстрационных целей.

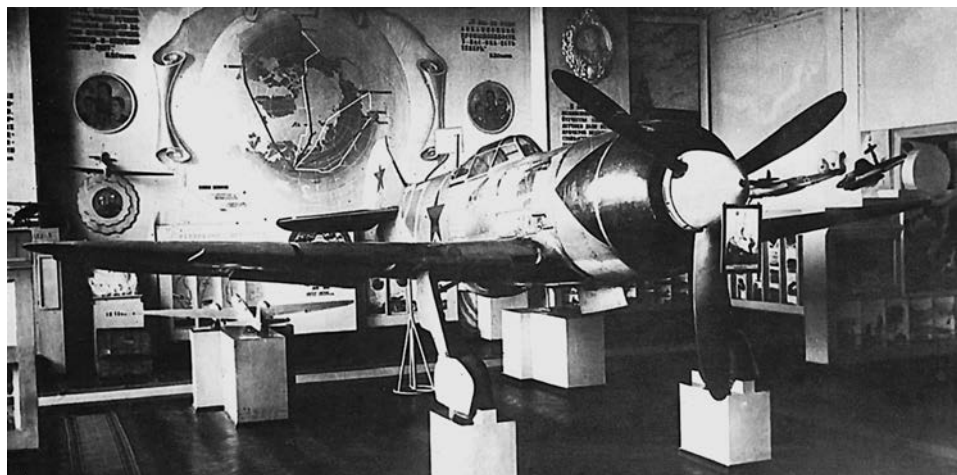
Место трофейных «мессершмиттов» и истребителей И-17 и Як-9 заняли два не менее ценных экспоната: истребитель Ла-7 трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба и истребитель Як-3, построенный в 1944 г. на средства колхозника Ферапонта Головатого как его вклад в победу над Германией.

1947 г. ознаменовался началом кампании по борьбе с космополитизмом. Для воспитания патриотизма требовалось показывать нашу страну как лидера мирового научно-технического прогресса, все заслуги приписывать отечественным ученым и конструкторам. За прославление иностранных достижений можно было не только лишиться работы, но и получить тюремный срок.

Попал под удар «борьбы с космополитизмом» и Дом авиации и ПВХО. 1 октября 1947 г. в «Литературной газете» появилась статья под названием «Идолопоклонники из Дома авиации». Критикуя экспозицию за упоминание в ней имен иностранных деятелей авиации и образцов зарубежной авиатехники, авторы статьи вопрошали: «Как могло случиться, что советский музей с таким подбострастием прославляет все заморское и так безразличен к нашей национальной гордости и славе?».

На защиту коллекции дома встали Герой Советского Союза летчица В. С. Гризодубова, авиаконструктор и историк авиации В. Б. Шавров. «Выбросить Райтов, Блерио, Лилиенталя и многих других из общей истории нельзя, не исказив ее до неправдоподобия», — писали они в письме в редакцию «Литературной газеты»⁷.

⁷ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 30. Л. 63–67.



Истребитель Ла-7 трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба

Но руководство Осоавиахима потребовало убрать «иностранщину». Дом был закрыт для переделки экспозиции, к делу подключилась военная цензура. На свалку или в лучшем случае на склад вынесли десятки исторических образцов зарубежных двигателей и приборов, планер немца О. Лилиенталя, биплан француза Г. Вуазена. В 1952 г. в доме остались только два натуральных летательных аппарата (самолеты Ла-7 и АНТ-2) и 14 двигателей отечественной конструкции.

В очередной раз изменилось оформление и название залов. Исчезла тема «История развития авиации за рубежом», а главный зал украсило огромное панно с изображением Сталина и других членов правительства с летящими над ними самолетами (его демонтировали после XX Съезда КПСС). «Основные моменты всей работы — недопущение в ней самоуспокоенности, технической отсталости, аполитичности и низкопоклонства перед заграничными “достижениями”», — декларировалось в отчете дома за 1948 г.⁸

Стало другим и название дома-музея. С июля 1948 г. он именовался Центральным домом авиации и противовоздушной обороны ДОСАВ СССР (Добровольное общество содействия авиации; с 1951 г. ДОСААФ — Добровольное общество содействия армии, авиации и флоту).

Дом расширял сферу своей деятельности. С 1949 г. он начал организовывать выездные выставки в Центральном парке культуры и отдыха им. М. Горького, в парках Измайлово, Сокольники, саду Эрмитаж, на Тушинском аэродроме. Там были выставлены не только плакаты и модели, но подчас и натурные самолеты.

В 1949 г. в доме на экскурсиях побывали 82 тыс. человек, в 1952 г. — 90 тыс., в 1953—1957 гг. число посетителей превысило 100 тыс. в год. Позднее, в 1970-е гг., была даже организована трехчасовая автобусная экскурсия

⁸ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 32. Л. 7.

«Покорители неба», начинающаяся от московского ЦАГИ и включающая посещение Военно-воздушной инженерной академии, Центрального аэродрома и Дома авиации.

Но при всем этом у Центрального дома авиации им. М. В. Фрунзе (так он назывался с 1959 г.) существовала серьезная проблема — нехватка площадей для показа новинок советской техники: реактивных самолетов и вертолетов. А без этого невозможно было выполнить основную цель — пропаганду достижений советской авиации. Проблема обострилась в начале 1960-х гг., когда в круг задач дома включили показ достижений советской космонавтики.

Требовалось новое просторное здание. Еще в 1947 г. Блохин просил Осоавиахим выделить дому ангар на Тушинском аэродроме для хранения там самолетов, но реакции не последовало. Пришлось освобождаться от исторических экспонатов. Самолеты УТ-1 и Як-9 отдали в Московский областной комитет ДОСАВ. В 1959—1963 гг. в новый авиационный музей при Военно-воздушной академии в Монино передали 24 двигателя и самолеты АНТ-2, «Сопвич-триплан», «Вуазен», Ла-7, Ла-15, «Буревестник», орнитоптер «Летатлин», гондолу рекордного стратостата СССР-1. Як-3 оказался в ОКБ А. С. Яковлева, планер Лилиенталя — в Мемориальном музее Н. Е. Жуковского.

Когда передать авиатехнику было некуда, приходилось прибегать к варварским методам. «Отобрано и сдано Главторццветмету и Главвторчермету 52 натуральных авиамотора — устаревших и утративших значение в качестве экспонатов», — читаем мы в отчете дома за 1955 г.⁹

На место подлинных раритетов помещали новинки: реактивный истребитель МиГ-15, спортивный самолет Як-18, вертолеты Ми-1 и Ка-18, турбореактивные двигатели, модели современных летательных аппаратов. Музейная ценность Центрального дома авиации стремительно падала: если в 1927 г. в нем экспонировалось 5 подлинных летательных аппаратов и 21 авиадвигатель, в 1947 г. — 5 летательных аппаратов и 24 двигателя, то к 1952 г. в коллекции осталось только 2 самолета и 14 двигателей, а в 1974 г. — 1 самолет и 11 двигателей.

Это, конечно, понимали сотрудники дома. В мае 1962 г. его партийный и руководящий состав обратился к главе государства Н. С. Хрущеву с таким письмом:

Существующий Дом авиации, являясь учреждением ЦК ДОСААФ, размещенный в двухэтажном, предельно ветхом здании с экспозиционной площадью 900 м² (к тому же подлежащем сносу по плану реконструкции Москвы), не имеет возможности удовлетворить все возрастающий интерес трудящихся к истории развития авиации и космонавтики нашей страны. Настало время, когда нам необходимо создать «Государственный музей авиации и космонавтики», такой, который был бы по своему содержанию и внешнему виду лучше, чем аналогичные музеи за рубежом [...]

Мы просим Вас, Никита Сергеевич:

⁹ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 62. Л. 28.



Современный вид музея. В залах господствуют модели

– признать необходимым на базе существующего «Центрального Дома авиации имени М. В. Фрунзе» создать «Государственный музей авиации и космонавтики СССР»;

– принять решение о строительстве в г. Москве на Центральном аэродроме, где зарождалась русская авиация, здания для размещения в нем музея, с ассигнованием для этой цели необходимых денежных средств [...]

Исходя из специфичности музея было бы целесообразно, как мы считаем, сделать этот музей подведомственным председателю Государственного комитета Совета Министров по авиационной технике ¹⁰.

Если бы эта просьба была удовлетворена, возможно, сейчас мы бы имели в столице авиационный музей не хуже, чем знаменитый Национальный аэрокосмический музей в Вашингтоне. Но тогдашних руководителей страны, к сожалению, мало интересовала проблема сохранения исторического наследия Родины.

Советский Союз успешно осваивал космическое пространство. В 1963 г. ЦДА был переименован в Центральный Дом авиации и космонавтики (ЦДАиК). Теперь основное внимание уделялось экспозиции по космической технике, авиационная коллекция была представлена в основном иллюстративными материалами и моделями. Из натуральных экспонатов

¹⁰ ГАРФ. Ф. 9552. Оп. 13. Д. 86. Л. 22.

имелся десяток двигателей (в основном препарированных, изготовленных на заводах для учебных целей), самолет и вертолет. Позднее остался только самолет — истребитель МиГ-17. Сейчас нет и его...

В 1987 г. здание Центрального дома авиации и космонавтики, которому было уже более ста лет, закрылось на капитальный ремонт. В тот момент никто не предполагал, что он затянется на целых семь лет. За эти семь лет наша страна претерпела судьбоносные политические и экономические преобразования: СССР распался, экономика перешла на рыночно-капиталистический путь развития.

В 1992 г. ЦДАиК вошел в состав Российской оборонной спортивно-технической организации (РОСТО) и стал некоммерческим учреждением культуры, музеем историко-научного и информационного профиля на самокупаемости и без финансирования со стороны РОСТО. Руководству дома пришлось сдать в аренду больше половины площадей здания. На полученные от аренды деньги выплачивается заработанная плата сотрудникам и оплачиваются ремонт здания и коммунальные услуги.

Основу экспозиции теперь составляют модели. Среди многочисленных натуральных экспонатов — четыре старых авиационных двигателя, несколько агрегатов современных самолетов и вертолетов, тренажер воздушно-космического самолета «Буран». Приходящие на экскурсию школьники с интересом рассматривают игрушечные самолеты и модели космических аппаратов. Они еще не осознают, что главное в музее — это подлинные памятники истории техники.

В деградации Дома авиации и космонавтики как музея нет вины его руководства. На протяжении многих лет оно должно было выполнять указания вышестоящих органов, которые мало интересовались историей и рассматривали дом как место для пропаганды новых достижений в авиации и космонавтике. Только благодаря появлению музея ВВС в Монино удалось сохранить многие перемещенные туда из Дома авиации и космонавтики авиационные реликвии.

References

- Vialikov, P. F., Bruz, V. S., Vinogradova, L. A. et al. (2004) *Khranitel' istorii aviatsii i kosmonavtiki* [The Keeper of the History of Aviation and Cosmonautics]. Moskva: Poligon-Press.
- Kratkii putevoditel' po Tsentralnomu aerokhimmuzeiu im. M. V. Frunze [A Short Guide to M. V. Frunze Central Aerochemical Museum] (1927). Moskva: Aviakhim.