

**ЛИТЕРАТУРА**

1. Ефимьев А.В., Манжосов А.Н., Сидоров П.Ф. Бронепоезда в Великой Отечественной войне 1941–1945. – М.: Транспорт, 1992. – 246 с.
2. Замулин В. Засекреченная Курская битва. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 784 с.
3. Замулин В. Курский излом. Решающая битва Отечественной войны. – М.: Яуза, Эксмо, 2007. – 960 с.
4. Лопуховский Л. Прохоровка без грифа секретности. – М.: Яуза, Эксмо, 2008. – 608 с.
5. Пономаренко Р.О. Танк Т-34 на немецкой службе // Матеріали 8-ї Всеукраїнської наукової конференції «Актуальні питання історії науки і техніки» – Київ, 2009. – С.291-293.
6. Такер-Джонс Э. Великий танковый грабеж. – М.: Яуза – Эксмо, 2008. – 320 с.
7. Уильямсон Г. СС – инструмент террора. – Смоленск: Русич, 1999. – 416 с.
8. Waszyk N. Czolgi II Korpusu Panzernege SS pod Kurskiem // Poligon, № 2, 2009. – S.86-99.
9. Cazenave S., Warnick R. Tiger! – Bayeux: Editions Heimdal, 2008. – 496 с.
10. Jentz T. Panzertruppen 2. The Complete Guide to the Creation & Combat Employment of Germany's tank Force. 1943-1945. – Atglen: Schiffer Military History, 1996. – 300 p.
11. Newton S. Kursk. The German view. – DA Capo Press, 2002. – 485 p.
12. Rupp C. Im Feuer gestählt. Panzerjäger der Waffen-SS. Division „Das Reich“. – Nation Europa Verlag, 1999. – 152 s.
13. Sharpe M., Davis B. Waffen-SS Elite 1: SS-Panzer Divisions Leibstandarte and Das Reich. – London: Compendium Publishing, 2008. – 192 p.
14. Schneider W. Tigers in Combat II. – Stackpole books, 2005. – 354 p.
15. Schulze-Kossens R. Die Junkerschulen. Militärischer Führernachwuchs der Waffen-SS. – Nation Europa Verlag, 1999. – 429 s.
16. Stadler S. Die Offensive gegen Kursk 1943. II.SS-Panzerkorps als Stosskheil im Grosskampff. – Munin Verlag GmbH, Osnabruk, 1980. – 232 s.
17. Yerger M. German Cross in Gold. Holders of the SS and Police. Vol.1. “Das Reich”. – James Bender Publishing, 2003. – 432 p.
18. Yerger M. German Cross in Gold. Holders of the SS and Police. Vol.2. “Das Reich”. – James Bender Publishing, 2005. – 432 p.
19. Yerger M. Knights of Steel. The Structure, Development and Personalities of the 2.SS-Panzer-Division. Vol.1. – Published by M. Horetsky, 1989. – 262 p.

УДК 94(477)''191/198'':623.746

**ДОСЛІДЖЕННЯ З ІСТОРІЇ ВІТЧИЗНЯНОГО ЛІТАКОБУДУВАННЯ**

*Харук А. Нарис історії авіаційної промисловості України (1910-ті – 1980-ті рр.): Монографія. – Львів: Вид-во Національного університету «Львівська політехніка», 2010. – 304 с.*

**Трофимович В.В.**

*(Національний університет «Острозька академія»)*

Як відомо, Україна належить до дуже вузького кола країн, що мають розвинуту авіаційну промисловість й спроможні здійснювати повний комплекс заходів з розробки й виробництва літальних апаратів.

Вітчизняне літакобудування має вже столітню історію, але досі в українській історіографії була відсутня комплексна праця, присвячена цій галузі промисловості. Автор у своєму дослідженні ро-

бити саме таку спробу цілісного аналізу розвитку авіаційної промисловості України від створення перших підприємств до припинення існування СРСР. Таке хронологічне обмеження слід визнати цілком виправданим, оскільки увесь час вітчизняне літакобудування розвивалось як складова частина загальноімперського, а згодом загальносоюзного військово-промислового комплексу, і лише з проголошенням незалежності України склалась якісно нова ситуація розвитку в умовах суверенітету. Та й проблеми авіабудування останнього двадцятиліття потребують осмислення з певної часової дистанції і являють швидше тему для публіцистики, ніж для історії.

Важливим елементом наукової новизни рецензованого дослідження є запропонована й обґрунтована автором раціональна схема періодизації розвитку вітчизняної авіаційної промисловості [с. 20-27]. А. Харук цілком слушно критикує популярну в радянській (та й сучасній російській) історіографії концепцію поділу історії літакобудування на періоди «до 1917 р.» і «після 1917 р.», відзначаючи її принципову непридатність для українських реалій того часу. Натомість ним розроблена детальна періодизація, яка охоплює шість періодів, включаючи передісторію (до 1910 р.) і сучасний період (після 1991 р.). Для чотирьох періодів, які вписуються в хронологічні рамки монографії – раннього (1910-1919 рр.), міжвоєнного (1920-1941 рр.), відбудови й повоєнної конверсії (1943-1950 рр.) і науково-технічної революції (50-80-ті рр. ХХ ст.) – запропонований поділ на окремі підетапи, які відображають реальні відмінності й специфіку у розвитку галузі.

Основа джерельної бази монографії становлять матеріали архівів Російської Федерації. Автор, зокрема, використовує фонди Державного архіву Російської Федерації, Російського державного архіву економіки, низки військових архівів. Це цілком виправдано, оскільки з огляду на суворо централізований характер управління авіаційною промисловістю переважна більшість документальних джерел відкладалась в московських архівах. Разом з тим, приділена належна увага й опрацюванню вітчизняних архівів (Центрального державного архіву громадських організацій України, Державного архіву м. Києва та ін.).

Основна частина монографії побудована за хронологічним принципом. У другому розділі «Передумови становлення літакобудування» А. Харук подає короткий огляд тенденцій і напрямків еволюції літальних апаратів від кінця ХVІІІ ст. до перших років ХХ ст. При цьому переконливо показано, що логіка розвитку конструкцій літальних апаратів – від аеростатів до дирижаблів і від безмоторних планерів до літаків – в Україні цілком відповідала загальносвітовим і, передусім, європейським тенденціям. Автор розглядає перші вдалі спроби побудови літаків в Україні, здійснені О. Кудашевим, І. Сікорським, О. Карпекою, І. Григоровичем та ін. [с. 38-41]. Певна увага приділена діяльності громадських авіаційних організацій (Київське товариство повітроплавання, АВІАТА тощо). Поряд із успіхами, проаналізовано й причини невдач, які призвели до того, що більшість створених в той період в Україні літаків так і лишились одиничними екземплярами, а низка талановитих конструкторів, у тому

числі й І. Сікорський, залишили терени України. На думку автора це зумовлено, передусім, відсутністю належного фінансування авіації як з боку держави, так і з боку приватних підприємств.

Становлення авіаційної промисловості в Україні відбувалось в роки, що передували Першій світовій війні, а сама війна призвела до бурхливого розвитку авіазаводів. Цим подіям присвячений третій розділ монографії – “Рання історія виробництва літаків в Україні (1910-1919 рр.)”. Автор показує процеси становлення промислового літакобудування як на прикладі невеликої майстерні (Ф. Терещенко), так і відносно крупного підприємства (“Анатра”). Саме одеській фірмі “Анатра” присвячено основну увагу – що, зрештою, не дивно, оскільки це підприємство було найбільшим авіазаводом на теренах України. Показано еволюцію виробничої програми “Анатри” від ліцензійного копіювання іноземних зразків до впровадження у виробництво у 1916-1917 рр. літаків власної розробки “Анаде” та “Анараль” [с. 58-61]. Поряд із тим, досліджено діяльність дрібніших підприємств галузі (завод Адаменка, майстерні КПП тощо). На особливу увагу заслуговує здійснене А. Харуком дослідження заходів з розширення виробничої бази авіапромисловості – створення авіамоторного заводу “Дека”, літакобудівного “Матіас”, авіаційного осередку в м. Херсон, оскільки це коло питань досі в історіографії не розглядалось і відтворено автором на основі вперше введених в науковий обіг архівних джерел [с. 68-75]. Окремий параграф присвячено станові авіаційної промисловості України в 1918-1919 рр. [с. 77-81]. Автор дослідив діяльність заводу “Анатра” під контро-

лем австро-угорських окупаційних властей, розглянув спроби урядів П. Скоропадського та Директорії “реанімувати” деякі підприємства галузі.

Четвертий розділ – “Формування галузі літакобудування України (1920-ті рр.)” – присвячений ранньому радянському періоду розвитку галузі. Автор показує деградацію авіаційної промисловості на початку 20-х рр., що виявилось у ліквідації низки підприємств і перепрофілюванні інших з виробничих у ремонтні [с. 88-91]. Досліджено й процеси відродження авіаційного виробництва – налагодження виробництва авіамоторів в Запоріжжі, створення авіазаводу в Києві. Особливо цікавим є аналіз історії створення Харківського авіазаводу [с. 104-107]. Як слушно відзначає автор, унікальність його полягала в тому, що, по-перше, це було єдине авіабудівне підприємство в СРСР, створене поза загальносоюзними структурами (в підпорядкування АТ “Укрповітрошлях”, а згодом – Раднаркому УСРР), а по-друге, Харківський авіазавод був єдиним в СРСР, який спеціалізувався на виробництві виключно цивільної продукції (пасажирських літаків К-4 і К-5 конструкції К. Калініна).

30-ті рр. ХХ ст. стали для промисловості СРСР періодом індустріалізації, а для авіаційної промисловості – часом централізації й прискореної мілітаризації. Цьому періоду присвячено п’ятий розділ дослідження. А. Харук показує процеси централізації й мілітаризації на прикладі Харківського авіазаводу. Відзначено, що вже в 1930 р. підприємство було передане у загальносоюзне підпорядкування, що негативно позначилось на його перспективах – уряд СРСР вважав недоцільним розвиток стратегічної

галузі в Харкові з огляду на відносну близькість міста до західного кордону [с. 112-113]. Паралельно відбувались процеси згортання цивільного виробництва (випуск пасажирських літаків припинився 1934 р.) й переведення підприємства на виробництво військової продукції. Це було далеко не єдиним проявом сваволі союзного керівництва по відношенню до Харківського авіазаводу – в 1934 р. за вказівкою з Москви конструкторське бюро К. Калініна перевели до Воронежа, а КБ Й. Немана було фактично розгромлене репресіями наприкінці 30-х рр. Наслідком цього, як слушно зауважує автор, стала неритмічність діяльності підприємства – завод постійно “лихоманило” через зміну виробничих завдань [с. 130-142].

Поряд з Харківським авіазаводом автор аналізує діяльність інших підприємств галузі. Не будемо зупинятись докладно на кожному з них, бо це неможливу з огляду на обмеженість об'єму рецензії. Звернемо лише увагу на дослідження діяльності Запорізького авіа моторного заводу. А. Харук, розглядаючи його виробничі програми, доходить обґрунтованого висновку про технологічну залежність від західних країн – адже усі спроби створити власний авіа мотор великої потужності зазнали невдачі і, зрештою, підприємство займалось випуском і вдосконаленням моторів зразка французької фірми “Гном-Рон”. Підводячи підсумок, автор відзначає, що напередодні Великої Вітчизняної війни запорізьке підприємство було єдиним значущим у масштабі СРСР авіаційним заводом, розташованим на теренах України. Воно забезпечувало 12,5 % загальносоюзного виробництва авіа моторів. Частка Харківського авіаза-

воду у випуску літаків не перевищувала кількох відсотків, інші ж підприємства були ще дрібнішими. Автор вважає, що причиною цього була політика керівництва СРСР, спрямована на обмеження розвитку авіапромисловості на території України [с. 162-163].

У шостому розділі автор досліджує особливості відбудови та повоєнної конверсії авіаційної промисловості України. Проаналізовано особливості відродження авіаційного виробництва в трьох основних центрах – Харкові, Києві та Запоріжжі – в 1943-1945 рр. А. Харук на основі аналізу архівних джерел показує, що радянське керівництво планувало налагодження повноцінного виробничого циклу лише на Запорізькому авіа моторному заводі, Київський і Харківський заводи мали лишатись тільки підприємствами з складання літаків, без власних конструкторських бюро. Як наслідок, вже в 1945 р. постало питання про повну конверсію Київського і Харківського авіа заводів. Автор стисло характеризує драматичну, без перебільшення, боротьбу за збереження авіаційної спеціалізації цих підприємств – чого, зрештою, вдалось досягти [с. 172-175].

Найбільший за обсягом сьомий розділ монографії присвячено розвитку авіаційної промисловості України в 50-80-х рр. ХХ ст. Автор відзначає, що цей період став часом інтенсивного розвитку вітчизняної авіапромисловості на основі широкого впровадження здобутків науково-технічної революції (турбогвинтових і турбореактивних літаків та двигунів до них). Варто відзначити цілковиту слушність думки А. Харука про те, що визначальною для розвитку української авіаційної промисловості

подією стало переведення в 1952 р. до Києва КБ О. Антонова. Завдяки цьому в структурі галузі з'явилась проектно-конструкторська організація, здатна забезпечити створення кінцевого продукту – літальних апаратів. Це активізувало роботу серійних авіазаводів та виробників авіаційних двигунів. Дозволимо собі процитувати наведені автором слова О. Антонова з листа до Держплану СРСР (1957 р.): «Целесообразно... строить на Украине серийные самолеты украинского же происхождения, т.е. спроектированные нашим ОКБ с двигателями, создаваемыми на Украине – ОКБ главного конструктора Ивченко» [с. 191]. А. Харук переконливо показує, що ідеї О. Антонова були реалізовані через посилення коопераційних зв'язків між українськими авіазаводами. Станом на середину 80-х рр. Київське і Харківське авіаційні виробничі об'єднання виготовляли літаки конструкції О. Антонова, а двигуни для них проектувались і випускались в Запоріжжі. На думку автора, це дозволяє (з певною обережністю) говорити про формування в Україні власного авіаційно-промислового комплексу [с. 268].

Дослідник докладно аналізує основні програми зі створення нових типів літаків під керівництвом О. Антонова, роблячи висновки про те, що київське КБ в масштабах СРСР було провідною організацією з розробки військово-транспортних літаків різних класів вантажопідйомності (легких Ан-26, Ан-32, Ан-72, середніх Ан-8, Ан-12, Ан-70 та важких Ан-22 і Ан-124). Поряд із тим, воно займалось створенням пасажирських літаків (Ан-10, Ан-14, Ан-24, Ан-28). Серед маловідомих дослідникам моментів, на які звертає увагу автор монографії, відзначимо досліджен-

ня такого характерного для радянської командно-адміністративної системи явища, як «підклимна» боротьба у відомствах. Зокрема, в середині 50-х рр. така боротьба точилась за Харківський авіазавод між КБ С. Ільюшина та А. Туполева і завершилась перемогою останнього, внаслідок чого підприємство на три десятиліття було завантажене виробництвом пасажирських літаків Ту-104, Ту-124 і Ту-134 [с. 213-216]. А в 70-80-х рр. жертвою такої боротьби став сільськогосподарський літак Ан-3, який через протидію Міністерства авіаційної промисловості СРСР так і не був впроваджений в серійне виробництво [с. 227-228].

Поряд з дослідженням літакобудування, А. Харук розглядає й особливості створення нових зразків і серійного виробництва авіадвигунів в Запоріжжі. Відзначено, що тут були впроваджені у виробництво турбогвинтові (АІ-20, АІ-24) та двоконтурні турбореактивні (АІ-25, Д-18, Д-36 та ін.) двигуни різних класів потужності [с. 251-252].

Відзначимо, що А. Харук досить широко використовує табличну форму узагальнення інформації як в основному тексті, так і в додатках. Це робить інформацію зручнішою для сприйняття. Поряд із тим, у книзі відсутній ілюстративний матеріал, наявність якого у вигляді фотографій та схем зробила б монографію більш наочною.

Монографія А.І. Харука є першою у вітчизняній історіографії комплексною працею, присвяченою історії авіаційної промисловості України. Автор формулює у ній цілісне бачення процесу становлення й розвитку цієї високотехнологічної галузі, аналізує як основні досягнення, так і найбільш суттєві прораханки.