

А. І. ХАРУК\*

## АРХІВНІ ФОНДИ РОСІЙСЬКОЇ ФЕДЕРАЦІЇ ЯК ДЖЕРЕЛО ДЛЯ ВИВЧЕННЯ ІСТОРІЇ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ УКРАЇНИ 20–40-х РР. ХХ ст.

Розглянуто фонди архівів Російської Федерації з точки зору можливості використання їх матеріалів для дослідження історії розвитку авіаційної промисловості України. Основна увага зосереджена на фондах Державного архіву Російської Федерації, Російського державного військового архіву та Російського державного архіву соціально-політичної історії.

**Ключові слова:** архів; авіаційна промисловість України; авіазавод; конструкторське бюро.

Враховуючи тривалу залежність України від імперського центру і підпорядкованість розташованих на території нашої країни установ і організацій російським імперським (згодом союзним) органам, величезна кількість матеріалів, що стосуються найрізноманітніших аспектів вітчизняної історії, виявились зосередженими в архівах Російської Федерації (РФ). Насамперед, це властиво для підприємств і установ військово-промислового комплексу, що завжди перебували у центральному підпорядкуванні. До них належали авіазаводи та споріднені підприємства (наприклад, авіа моторні). Тож вивчення історії української авіаційної промисловості без опрацювання фондів архівів РФ неможливе. На жаль, доводиться констатувати, що лише дуже невелика частина потрібних дослідникам історії авіації документів була опублікована у відповідних збірниках. У першу чергу, це серія збірників документів і матеріалів “Авиация и воздухоплавание в России в 1907–1914 гг.”<sup>1</sup>, що видавалась в 60–70-х рр. ХХ ст. У них опубліковано низку документів, головно з Центрального державного військово-історичного архіву (нині Російський державний військово-історичний архів), що стосуються раннього етапу зародження і розвитку авіаційної промисловості України.

У 1998 р. Міжнародним фондом “Демократія” був виданий у двох книгах збірник документів “1941 год”<sup>2</sup>. У ньому опубліковано документи різних російських архівів, що висвітлюють розвиток авіаційної промисловості на теренах України напередодні та на початку радян-

---

\* Харук Андрій Іванович – доктор історичних наук, доцент, завідувач кафедри гуманітарних наук Академії сухопутних військ імені гетьмана П. Сагайдачного.

сько-німецької війни. Автор також звертався до цієї тематики у статті, опублікованій у 2007 р.<sup>3</sup> Проте в ній зосереджено увагу на матеріалах лише двох архівних установ: Російського державного військово-історичного архіву та Російського державного архіву економіки.

Метою розвідки є аналіз фондів архівів Російської Федерації під кутом можливості використання їх матеріалів для вивчення історії становлення та розвитку авіаційної промисловості України.

Дослідження доцільно розпочати з розгляду фондів провідної російської архівної установи – Державного архіву Російської Федерації (Государственный архив Российской Федерации, далі – ГАРФ). Тут слід відзначити фонд 8418 “Комитет обороны при Совете Народных Комиссаров СССР”, в якому зосереджені різнопланові матеріали стосовно розвитку авіаційної промисловості в 20-х – на початку 40-х рр. XX ст. Завдяки ним можна простежити еволюцію харківського авіазаводу, зокрема, його перепрофілювання з цивільного виробництва на військове та впровадження нових типів літаків. Зокрема, у двох справах міститься цікаве листування щодо передачі харківського авіазаводу з республіканського підпорядкування в союзне в 1930 р.<sup>4</sup> Керівництво УРСР умовою такої передачі ставило значне розширення замовлень для підприємства і створення на його базі Харківського авіакомбінату. Однак керівництво Раднаркому СРСР, спочатку погодившись із цими вимогами, після передачі підприємства відмовилось виконувати свої обіцянки, волюючи інвестувати в заводи на Уралі й Далекому Сході. Також за вказівкою союзного керівництва замість пасажирських літаків конструкції К. Калініна завод мав налагодити випуск військових літаків-винищувачів, розроблених І. Григоровичем. У низці архівних справ відображено хід впровадження нових виробів у першій половині 30-х рр. та проблеми, з якими довелося зіткнутись<sup>5</sup>.

Після невдачі з випуском винищувачів Григоровича Харківський авіазавод № 135 з 1937 р. переходить на виробництво літака-розвідника ХАІ-5 (Р-10), спроектованого під керівництвом Й. Немана. Історія створення та серійного виробництва цієї досить досконалої для свого часу машини розкрита автором даної статті у одній із публікацій<sup>6</sup>. Тут же лише відзначимо, що у фонді 8418 зосереджено низку цікавих документів, що стосувались налагодження випуску літака Р-10 та проблемам, з якими при цьому довелося зіткнутись<sup>7</sup>. Нарешті, історія останнього типу літака, впровадженого у серійне виробництво на заводі № 135 напередодні війни – бомбардувальника Су-2 – теж достатньо повно відображена в матеріалах фонду 8418<sup>8</sup>. Зокрема, за цими матеріалами можна відтворити динаміку випуску продукції, зв'язки з субпідрядниками, проблеми, що виникали у зв'язку з переходом від дерев'яного літакобудування до металевого та ін. Досить цікавими є й архівні матеріали, що стосуються розробки перспективних літаків, що

мали б випускатись на Харківському авіазаводі, але з різних причин так і не потрапили в серію<sup>9</sup>.

Значений фонд 8418 становить інтерес і з точки зору історії авіа моторної промисловості – у ньому зосереджена доволі повна інформація стосовно виробництва авіа моторів на Запорізькому підприємстві № 29. Це підприємство спеціалізувалось на випуску радіальних авіаційних двигунів різної потужності як вітчизняної розробки (М-11), так і створених на основі іноземних ліцензій (М-22, М-85, а також похідні від останнього М-86, М-87, М-88). За архівними справами з фонду 8418 можна простежити організацію виробництва двигунів М-22 в середині 30-х рр.<sup>10</sup>, налагодження випуску моторів М-85 за французьким зірцем<sup>11</sup>, заходи зі збільшення виробничих потужностей підприємства напередодні війни<sup>12</sup> та зі створення нових типів двигунів у конструкторському бюро Заводу № 29<sup>13</sup>. Завдяки збереженим в архіві документам, стало можливим дослідження складної й драматичної історії створення і впровадження у виробництво двигуна М-88 – одного з основних моторів радянської військової авіації першої половини 40-х рр.<sup>14</sup>

Відносно небагато інформації у фонді 8418 міститься щодо періоду до 1930 р. (нижня хронологічна межа цього фонду – 1927 р.). У деяких справах 1927–1929 рр. містяться відомості з виконання підприємствами авіаційної промисловості України військових замовлень чи про боротьбу із “шкідництвом” на авіазаводах<sup>15</sup>.

Ще один масив матеріалів ГАРФ – фонд 8007 “Совет оборонной промышленности при Совете Народных Комиссаров СССР” – містить накази Народного комісаріату авіаційної промисловості (НКАП) та листування центральних органів з авіазаводами, що відносяться до періоду 1940–1941 рр. Значна їх частина доповнює відомості, подані у матеріалах фонду 8148. Зокрема, це інформація щодо діяльності Запорізького заводу № 29 із впровадження нових двигунів М-88<sup>16</sup> щодо виробництва літаків на заводі № 135<sup>17</sup>, щодо постачання по кооперації вузлів з інших підприємств<sup>18</sup>. Варто також відзначити значну кількість документальних джерел із питань передачі до НКАП у 1940–1941 рр. підприємств інших відомств у Києві, Харкові, Полтаві, Дніпропетровську, Львові, а також будівництва нових авіазаводів і реконструкції наявних на теренах УРСР<sup>19</sup>.

Іншою архівною установою, чії зібрання є надзвичайно цікавими для дослідників історії авіаційної промисловості України, є Російський державний військовий архів (Российский государственный военный архив, далі – РГВА). Тут особливої уваги заслугоує фонд 29 “Главное управление военно-воздушных сил Красной Армии”, хронологічні рамки якого охоплюють проміжок часу з 1917 по 1941 рр. Це управління було головним замовником і споживачем авіаційної техніки в СРСР. Матеріали фонду, що стосуються проблематики нашого дослідження,

можна умовно поділити на кілька блоків. Перший з них – це справи, що торкаються раннього радянського періоду розвитку авіаційної промисловості (1918-1925 рр.) – наприклад, документи щодо долі Херсонського авіацентру<sup>20</sup>, Одеського авіазаводу “Анатра”<sup>21</sup>, доповіді та довідки про стан галузі<sup>22</sup>. Спираючись на ці дані, можна об’єктивно відтворити складну картину стану авіапромисловості на початку 20-х рр., коли відбувалось скорочення на підприємствах галузі, а деякі з них взагалі припинили існування.

Другий блок включає справи, що стосуються випробувань нових звірців авіаційної техніки, які створювались на українських підприємствах – літаків ХАІ-5, К-7, двигунів М-22 та інших<sup>23</sup>. Сюди ж відносяться і звіти підприємств стосовно дослідно-конструкторських робіт<sup>24</sup>. Наведена в них інформація дозволяє дослідити процес створення нових літаків та авіамоторів, зрозуміти логіку ходу конструкторської думки, обґрунтованість прийняття тих чи інших рішень, а також простежити, як відбувався процес узгодження вимог до нової техніки між виробниками й замовником – Військово-повітряними силами.

Третій блок документів фонду 29 містить програми та звіти щодо серійного виробництва літаків та моторів<sup>25</sup>. Вони належать до 30-х – початку 40-х рр. Наявні у цьому фонді узагальнені дані щодо обсягів виробництва авіаційної техніки в СРСР дозволяють об’єктивно оцінити місце українських підприємств у загальносоюзному авіаційно-промисловому комплексі. Крім того, дуже цікавою можливістю для дослідника є зіставлення закладених у документах планових цифр із реальним виконанням виробничих завдань.

Хоча фонд 29 цілком обґрунтовано можна вважати ключовим у РГВА з точки зору відображення історії вітчизняної авіапромисловості, дослідникам не слід нехтувати й іншими фондами цього архіву. Зокрема, низку цікавих документів щодо функціонування авіаційної промисловості на початку 20-х рр. ХХ ст. містить фонд 84 “Управление по снабжению Красного Воздушного Флота”<sup>26</sup>. Вони стосуються, перш за все, виробництва літаків на Одеському заводі “Анатра” в 1920–1921 рр. Нарешті, окремі відомості стосовно стану підприємств галузі в 1919–1920 рр. знаходяться в матеріалах фонду 25860 “Народный комиссариат по военным делам Украинской ССР”<sup>27</sup>. Перш за все, це акти обстеження підприємств галузі, що складались після приходу радянської влади, а також накази Управління Повітряного флоту Наркомату військових справ УРСР із питань організації авіаційної промисловості.

Загалом Російський державний військовий архів є надзвичайно цінним джерелом інформації для дослідників української авіаційної промисловості, і пошуки у його фондах дадуть змогу знайти ще чимало цікавих документів. Наприклад, вивчення фонду 7 “Штаб рабоче-крестьянской Красной Армии” дозволило виявити значний за обсягом та

інформативно наповнений документ – протокол і стенограму наради в начальника Всесоюзного об'єднання авіапромисловості (1930 р.), у якому відображено цілісну картину стану авіаційної промисловості СРСР у цілому та УРСР зокрема, відображено не лише досягнення галузі, але й проблеми, що доводилось вирішувати<sup>28</sup>.

Деяка інформація щодо стану і розвитку авіапромисловості знаходиться у фондах Російського державного архіву соціально-політичної історії (Российский государственный архив социально-политической истории, далі – РГАСПИ). Насамперед, це стосується фонду 644 “Постановления и распоряжения Государственного Комитета Обороны”. У ньому, зокрема, містяться постанови щодо організації роботи авіазаводів після початку німецько-радянської війни та евакуації підприємств галузі з теренів України в 1941 р.<sup>29</sup> Наявні у постановах і розпорядженнях дані дозволяють скласти уявлення про мобілізаційні заходи щодо розширення виробництва у перші тижні й місяці війни. Навіть аналіз постанов щодо евакуації дозволяє на підставі опосередкованих даних (кількості залізничних вагонів і платформ для евакуації устаткування і персоналу) оцінити розміри і стан підприємств. Це особливо важливо для нових заводів, переданих НКАП у 1939–1940 рр., оскільки на загал інформація про них як у опублікованих працях, так і в архівних справах, є досить обмеженою.

Другий блок документів фонду 644, що дотичний до проблематики цього дослідження, охоплює 1944–1945 рр.<sup>30</sup> До нього належать постанови, що регламентували порядок відновлення роботи підприємств галузі після визволення території України (Харківського й Київського авіаційних та Запорізького авіамоторного заводів). Досить цікавими є й постанови щодо розподілу між підприємствами галузі трофейного (репараційного) обладнання із заводів Німеччини та Австрії, а також матеріали щодо конверсії (переведення на виробництво цивільної продукції) українських авіазаводів у 1945 р.

Підсумовуючи, відзначимо, що вивчені нами матеріали фондів Державного архіву Російської Федерації, Російського державного військового архіву та Російського державного архіву соціально-політичної історії дають можливість достатньо повно відтворити історію вітчизняної авіаційної промисловості у 20–40-х рр. ХХ ст. – що було зроблено автором у монографії, виданій у 2010 р.<sup>31</sup> Однак дальші пошуки як у вказаних архівах, так і в інших архівних установах Російської Федерації (насамперед, в Російському державному архіві економіки та Російському державному військово-історичному архіві) дозволять збагатити наявну інформацію новими деталями, висвітлити “білі плями”, яких іще чимало лишається в історії такої специфічної галузі військово-промислового комплексу, як авіаційна промисловість.

<sup>1</sup> Авиация и воздухоплавание в России в 1907-1914 гг. (Сб. документов и материалов). В 7-ми вып. – Вып. 1. – 1907-1909. – М.: 1966. – 143 с.; Вып. 2. 1910. – 1968. – 148 с.; Вып. 3. 1911. – 1969. – 177 с.; Вып. 4. 1912. – 1971. – 225 с.; Вып. 5. 1913. – 1972. – 188 с.; Вып. 6. До авг. 1914. – 1972. – 142 с.; Вып. 7. Указатель. – 1977. – 79 с.

<sup>2</sup> 1941 год: В 2-х кн. / Сост. Л.Е. Решин и др.; под ред. В.П.Наумова. – М.: Международный фонд “Демократия”. – 1998. – Кн. 1. – 832 с.; Кн. 2. – 752 с.

<sup>3</sup> Харук А. І. Використання документів архівів Російської Федерації з метою вивчення історії авіаційної промисловості України / А. Харук // Студії з архівної справи та документознавства. – Київ.: Видавництво, 2007. – Т. 15. – С. 147–150.

<sup>4</sup> Государственный архив Российской Федерации (далі – ГАРФ), ф. 8418, оп. 4, д. 178; оп. 5, д. 122.

<sup>5</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 10, д. 55; оп. 11, д. 65.

<sup>6</sup> Харук А. І. Літак-розвідник Р-10 (ХАІ-5): історія створення, виробництва та вдосконалення / А. Харук // Воєнна історія. – 2012. – № 4-6. – С. 110–118.

<sup>7</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 12, д. 142; оп. 23, дд. 423, 461; оп. 27, д. 172.

<sup>8</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 24, дд. 821, 929, 930.

<sup>9</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 23, дд. 463, 465.

<sup>10</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 9, д. 71.

<sup>11</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 12, д. 65.

<sup>12</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 24, д. 643.

<sup>13</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 24, д. 644.

<sup>14</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 24, дд. 647, 732.

<sup>15</sup> ГАРФ, ф. 8418, оп. 1, дд. 31, 564.

<sup>16</sup> ГАРФ, ф. 8007, оп. 1, дд. 8, 18.

<sup>17</sup> ГАРФ, ф. 8007, оп. 1, дд. 9, 10, 12.

<sup>18</sup> ГАРФ, ф. 8007, оп. 2, д. 84.

<sup>19</sup> ГАРФ, ф. 8007, оп. 1, дд. 11, 20.

<sup>20</sup> Российский государственный военный архив (далі – РГВА), ф. 29, оп. 17, дд. 40, 44.

<sup>21</sup> РГВА, ф. 29, оп. 17, дд. 136, 271; оп. 19, д. 225.

<sup>22</sup> РГВА, ф. 29, оп. 17, д. 97; оп. 19, д. 210; оп. 75, дд. 561, 562.

<sup>23</sup> РГВА, ф. 29, оп. 38, д. 45; оп. 56, д. 154; оп. 76, д. 957.

<sup>24</sup> РГВА, ф. 29, оп. 38, д. 241.

<sup>25</sup> РГВА, ф. 29, оп. 38, д. 246; оп. 56, д. 157; оп. 76, дд. 1120, 1121.

<sup>26</sup> РГВА, ф. 84, оп. 1, дд. 300, 313.

<sup>27</sup> РГВА, ф. 25860, оп. 1, дд. 436, 454, 456.

<sup>28</sup> РГВА, ф. 7, оп. 1, д. 173.

<sup>29</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (далі – РГАСПИ), ф. 644, оп. 1, дд. 1, 3, 6.

<sup>30</sup> РГАСПИ, ф. 644, оп. 1, дд. 185, 251, 345, 425.

<sup>31</sup> Харук А. І. Нарис історії авіаційної промисловості України (1910–1980-ті рр.): Монографія / А. Харук. – Львів: Вид-во Національного університету “Львівська політехніка”, 2010. – 304 с.

Рассмотрены фонды архивов Российской Федерации с точки зрения возможности использования их материалов для исследования истории развития

авиационной промышленности Украины. Основное внимание сосредоточено на фондах Государственного архива Российской Федерации, Российского государственного военного архива и Российского государственного архива социально-политической истории.

**Ключевые слова:** архив; авиационная промышленность Украины; авиазавод; конструкторское бюро.

The author reviews the archival fonds of Russian Federation as the materials for researching of the history of development of aircraft industry in Ukraine. The main focus is on the holdings of the state Archives of the Russian Federation; Russian State War Archives and the Russian State Archives of Socio-political History.

**Key words:** the archives; the aircraft industry of Ukraine; the aircraft factory; the engineering bureau.