**УДК 629.73(091)”19”364”1941(045)**

**Т.С. Клиніна,** к.і.н., ассистент

*Національний авіаційний університет*

**ЕВАКУАЦІЯ АВІАЦІЙНОЇ ПРОМИСЛОВОСТІ У 1941 РОЦІ**

Авіаційна промисловість є однією з галузей будь-якої держави, що визначає показник науково-технологічного рівня сфери виробництва. Історія розвитку українського виробництва літаків розпочинається з початку ХХ століття. Як відомо, центром авіабудування в Європі стала Франція, але дуже швидко, вже до початку другого десятиліття ХХ ст., авіація поширюється й у інших європейських країнах. Слідом за авіаконструкторами-одинаками виробництвом літаків в Україні почали займатись і підприємства, де вироблялась авіатехніка невеликими серіями. Літак з предмета спортивного призначення перетворюється в об’єкт широкого використання, причому насамперед з військовою метою, а лише згодом – для перевезення пасажирів, транспортування вантажів тощо. Вже напередодні і в роки Першої світової війни формується авіаційна промисловість як галузь, причому формування це відбувається в рамках військово-промислового комплексу (ВПК), бо саме військові відомства провідних країн були основними замовниками літальних апаратів. Під впливом досягнень природничих і технічних наук спостерігаються революційні сплески у розвитку авіації, як за кордоном, так і в Україні. Характерно, що періоди таких сплесків часто співпадали з світовими війнами або ж слідували за ними – бо саме великомасштабні збройні конфлікти прискорювали розвиток техніки, у тому числі й авіаційної [1, c. 1].

Рубіж 30-40-х років XX століття в СРСР відзначився значним зростанням кількості підприємств авіаційної промисловості. Не оминув цей процес й Україну, де на початок 1941 року було зосереджено 26 підприємств авіаційної промисловості. Програма розвитку авіаційної промисловості, яка була підготовлена керівним апаратом у 1939 році, передбачала, що на теренах України функціонуватиме декілька підприємств: окрім запорізького та харківського авіазаводів планувалося побудувати ще декілька. Однак війна, яка прийшла на українські землі, завадила виконанню намічених планів [1, c.2].

На світанку 22 червня 1941 року Німеччина без об’яви війни напала на Радянський Союз. Німецький імперіалізм поставив своєю ціллю знищення більшовицької держави, захоплення її території і національних багатств, поневолення радянського народу, а потім – завоювання світового панування. З цього часу для радянського народу, в тому числі і працівників цивільної авіації, почалось нове, важке, повне випробувань життя в умовах війни. Як і передбачалося військовими спеціалістами, найважливішою ударною слою гітлерівців стала авіація.

В перші дні війни фашистська авіація завдала по аеропортам Українського управління цивільного повітряного флоту (далі – Українське управління ЦПФ) нищівних ударів. Фашисти намагалися зруйнувати основні споруди і, головне, вивести з ладу літаки і злітно-посадкові смуги. 23 червня 1941 року РНК СРСР затвердила «Положення про Головне управління цивільного повітряного флоту на воєнний час». На його підставі було приведено у дію мобілізаційний план. В оперативному відношенні цивільний повітряний флот підпорядкували наркомату оборони, хоча багато функцій, властивих для галузі, збереглися за Головним управлінням ЦПФ [2, c. 201].

Апарату Українського управління ЦПФ, як штаб цивільної авіації України, приступив до організації бойових полків і ескадрилій з числа підрозділів, розташованих в містах України. Ці підрозділи негайно включилися в обслуговування потреб фронту. Виробничі організації й склади проводили евакуацію майна. Люди працювали цілими добами без відпочинку. Нічого не повинно було дістатися ворогові. Кожний розумів, що верстати, деталі, матеріали, будуть дуже потрібні для перемоги над ворогом. Одночасно було організовано евакуацію сімей робітників київського гарнізону. Не обійшла евакуація й Українське управління ЦПФ, яке було до Харкова, а штаб Київської особливої авіа групи розмістився в Броварах. Не можна думати, що подорож працівників управління до тилу була приємною для них. Немало горя зазнали працівники Українського управління, які переїжджали спочатку до Харкова, потім до Ростова, Владикавказа і Тбілісі [2, c. 202].

Загалом евакуація промислових підприємств з прифронтових територій в східні райони країни – Поволжя, на Урал, в Західний Сибір, Казахстан і Середню Азію – переслідувала ціль створення тут головного арсеналу країни для потреб фронту. Вона проводилася по єдиному плану і відразу ж придбала колосальні масштаби. Завдання полягало в тому, щоб в найкоротші терміни перевести на схід країни значне число великих підприємств з їх трудовими колективами. Вже 24 червня 1941 року була створена Рада з евакуації. Його головою був призначений Н.М. Шверник, заступниками – А.Н. Косигін і М.Г. Первухін. При наркоматах і у відомствах були створені спеціальні бюро і комісії, на залізничних вузлах і великих станціях працювали уповноважені по евакуації. Рада з евакуації визначала місця, куди повинні були перевозитися підприємства, брав на облік виробничі, адміністративні, складські, учбові і інші будівлі, придатні для розміщення евакуйованих підприємств, давав завдання НКПС про виділення необхідного числа вагонів [3].

Згідно з розробленим Радою з евакуації плану, вона здійснювалася в певній послідовності. В першу чергу вивозилася готова продукція, невстановлене устаткування, сировина і основні матеріали. У другу чергу-підмет установці технологічне устаткування на діючих підприємствах, енергоустаткування і верстати. У третю чергу евакуювалися транспортні засоби, майно і допоміжні матеріали. Було також розроблено положення про евакуацію робітників, службовців і членів їх сімей. Евакуація проводилася у виключно стислі терміни з дуже широкої фронтової і прифронтової території, нерідко під обстрілом ворога або під ударами його авіації. Виключно напружено працював залізничний транспорт. Доставляючи на фронт величезні військові поповнення, одночасно він здійснював велику частину евакуаційних перевезень [4].

4 вересня 1941 року німецька авіація вперше бомбила Харків. Цілком зрозуміло, що цехи харківського авіазаводу стали однією з головних мішеней. Тому було прийнято рішення про евакуацію. Обладнання основних цехів заводу поступово демонтувалось і відправлялось на Урал. Характерно, що при таких складних умовах виробництво літаків із заготовленого запасу деталей тривало, сягаючи чотирьох машин на добу.

Що стосується київського авіазаводу, то наказ готуватися до евакуації було отримано 28 червня 1941 року, а вже до 6 липня відправлення обладнання було завершено. 20 липня ешелони з обладнанням прибули в Новосибірськ. Туди було вивезено 562 одиниці обладнання, а також майже 140 працівників підприємства. Однак на новому місці київський завод, який мав номер 43, припинив своє існування як самостійне підприємство авіаційної галузі – він влився в місцевий завод №153 [4, c. 149-150].

Єдиним чинним заводом авіаційної галузі на території України залишався запорізький завод. 12 липня 1941 року, коли німецька авіація вже бомбардувала Запоріжжя, Державний комітет оборони видав постанову «Про план випуску Наркомавіапромом літаків у III кварталі 1941 року», яка визначала для заводу план-обсяг літаків на липень – вересень 1941 року. Однак уже за два тижні Державному комітету оборони довелося прийняти іншу постанову – про евакуацію підприємства. Запорізький завод, який був під номером 29, евакуйовувався в Омськ на виробничі площі заводу №166 та заводу сільськогосподарського авіабудування. Евакуація була проведена всього за 47 діб [4, c. 152]. Разом з заводом до Омська був евакуйований і Запорізький авіаційний технікум. Саме там з 1941 по 1944 роки вдалося підготувати і випустити більш 200 спеціалістів. Аналогічна доля спіткала й Київський авіаційний інститут ЦПФ, який був евакуйований в Актюбінськ. Наказом Головного управління цивільного повітряного флоту від 20 вересня 1941 року на базі евакуйованого в Актюбінськ КАІ біла створена 46 навчальна технічна ескадрилья ЦПФ, яка після 10 жовтня 1942 року була переведена до міста Чарджоу.

Аби зрозуміти значимість підприємства в евакуації, достатньо проаналізувати постанови Державного комітету оборони, що стосувались їх евакуації. Наприклад, постанова №681 від 16 вересня 1941 року «Про затвердження плану евакуації м. Харкова й Харківської області» передбачала виділення для евакуації харківського заводу №450 трьохсот вагонів – 135 для обладнання і 165 для робітників та службовців. Тобто це підприємство перебувало ще в стадії організації – воно було укомплектоване особовим складом, але мало неповний склад устаткування. Для евакуації київського заводу пропорція була зовсім іншою – 645 вагонів для обладнання й 355 для особового складу. Для евакуації заводу №29 із Запорожжя в Омськ спочатку виділили майже 1.5 тис. вагонів, а згодом їх кількість збільшили вдвічі. А ось для евакуації з Полтави в Бердськ (Новосибірська обл.) знадобилося всього 164 вагони – 121 для обладнання й 43 для робітників і службовців [4, c. 153].

Таким чином, період 1940 – першої половини 1941 рр. був часом інтенсивного розвитку авіаційної промисловості як СРСР загалом, так і УРСР зокрема. Початок німецько-радянської війни зумовив різке зростання виробничих потужностей і завдань українських авіазаводів, але воєнні поразки перших місяців та окупація німецькими військами більшої частини території України призвели до евакуації підприємств авіаційної промисловості в глибинні райони Радянського Союзу.

Список використаних джерел

1. Харук, А. І. Авіабудування України як складова військово-промислового комплексу у 1910-ті – 1980-ті роки : автореф. дис. ... д-ра істор. наук : спец. 20.02.22 «Військова історія» / Харук Андрій Іванович ; Національний університет “Львівська політехніка”. - Львів, 2010. – 34 с.
2. Троцко А. М. Історія цивільної авіації. – К., 2004. – С. 201 – 207.
3. Трудовий фронт. – Електронний ресурс: Режим доступу <http://www.antifaschistische-linke.tk/post/index-386.html>
4. Харук А. Мрія про крила: Історія української авіаційної промисловості 1910 – 1991 рр. // Наукове видання. – К.: Темпора, 2010. – С. 145 – 154.