

О.Г. Кривоконь

*Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут»,
Харків, Україна*

ДІЯЛЬНІСТЬ С. О. КРИВОКОНЯ НА ПОСАДІ ДИРЕКТОРА ХАРКІВСЬКОГО АВІАЗАВОДУ

E-mail: Kryvokon.og@gmail.com

ORCID: 0000-0002-2495-7371

ResearcherID: G-9456-2019

Анотація. Розглянуто діяльність одного з перших директорів Харківського авіаційного заводу Степана Опанасовича Кривоконя, який обіймав цю посаду впродовж 1927–1930 років. У процесі дослідження було уточнено біографію С. О. Кривоконя та з'ясовано його роль у становленні й розбудові Харківського авіаційного заводу. Зокрема, було з'ясовано, що С. О. Кривоконь був призначений на посаду директора ХАЗу після закінчення вечірніх адміністративно-господарських курсів і раніше не був пов'язаний ні з авіацією, ні з літакобудуванням. Попри це, йому вдалося досить швидко опанувати нову сферу діяльності й енергійно взятись за вирішення організаційних, виробничих, кадрових та соціальних проблем авіазаводу. Насамперед вони стосувались розширення і зміцнення виробничих потужностей ХАЗу, збільшення штату кваліфікованих робітників та інженерно-технічного складу, будівництва житла, виконання планових і мобілізаційних завдань, які у вигляді промфінпланів доводили до керівництва авіазаводу радянські органи. У цей період завод спеціалізувався на випуску пасажирських літаків К-4 і К-5, а також на обслуговуванні та ремонті іншої авіаційної техніки, що експлуатувалась на внутрішніх авіалініях АТ «Укрповітрошлях». Загалом С. О. Кривоконь успішно справлявся зі своїми обов'язками, що стало підставою для переведення його на інші підприємства авіаційної галузі, які потребували енергійного керівництва. В останні роки свого життя він очолював будівництво Воронізького авіаційного заводу № 18, а після введення його в експлуатацію обіймав посаду заступника директора цього підприємства. У роботі застосовано історичний та біографічний методи в контексті дослідження життя і діяльності С. О. Кривоконя як господарника та кризового менеджера радянського періоду. З'ясовано, що завдяки своєму організаційському хисту та енергійності С. О. Кривоконь зробив вагомий внесок у становлення й розбудову Харківського авіаційного заводу та становлення авіабудівної галузі загалом.

Ключові слова: Харківський авіаційний завод (ХАЗ), літаки, літакобудування, Укрповітрошлях, промфінплан, заводоуправління, Авіатрест.

O.G. Kryvokon

National Technical University «Kharkiv Polytechnic Institute», Kharkiv, Ukraine

ACTIVITY OF S. O. KRYVOKON AS DIRECTOR OF KHARKIV AVIATION PLANT

Abstract. The activity of one of the first directors of Kharkiv Aviation Plant Stepan Opanasovych Kryvokon who held this position during 1927–1930 is considered. In the course of the research, the biography of S. O. Kryvokon and his role in the formation and development of Kharkiv Aviation Plant was clarified in the article. In particular, it was found that S. O. Kryvokon was appointed for the director of KhAZ after completing the evening administrative and economic courses and previously had nothing to do with aviation or aircraft construction. Nevertheless, he quickly managed to be a master in a new field of activity and vigorously set about solving organizational, production, personnel and social problems of the aircraft plant. First of all, this

concerned the expansion and strengthening of KhAZ's production capacity, increasing the number of skilled workers, as well as engineering and technical staff, housing construction, operating with planning and mobilization tasks which the Soviet authorities brought to the management of the aircraft plant. During this period, the plant specialized in the production of K-4 and K-5 passenger aircrafts, as well as in the maintenance and repair of other aircrafts operated on domestic airlines of JSC Ukrpovitroshlyakh. In general, S.O. Kryvokon successfully coped with his responsibilities, which led to his transfer to other aviation companies that needed vigorous leadership. In the last years of his life, he headed the construction of Voronezh Aviation Plant No 18, and after its commissioning he held the position of deputy director of this enterprise. The historical and biographical methods are used in the context of research of life and activity of S.O. Kryvokon as a business executive and crisis manager of the Soviet period. It was found that due to his organizational skills and energy S.O. Kryvokon made a significant contribution to the formation and development of the Kharkiv Aviation Plant and the formation of the aircraft industry in general.

Keywords: Kharkiv Aviation Plant (KhAZ), aircraft, aircraft construction, Ukrpovitroshlyakh, promfinplan, plant management, Aviation Trust.

Вступ. Історія Харківського авіаційного заводу, більше відомого під брендом ХАЗ, добре вивчена і описана в багатьох наукових статтях та науково-популярних виданнях, які виходили ще за радянських часів. Окремі аспекти розвитку Харківського авіазаводу відображені в публікаціях В. Шаврова, В. Савіна, М. Маслова, А. Харука та інших науковців. Зокрема, А. Харук досліджував діяльність ХАЗу на початковому етапі його становлення та розвитку в 1926–1939 рр. Велику роботу з вивчення та узагальнення історії Харківського авіаційного заводу також виконала редакційна колегія науково-популярного видання «Харьковский авиационный завод. История, современность, перспективы», виданого у 2006 р. до 80-річчя заводу. Значна частина матеріалів цього видання була присвячена початковому етапу в історії ХАЗУ, зокрема, його першим директорам і конструкторам та їхнім досягненням [5].

Попри це, початковий період історії Харківського авіаційного заводу досі лишається маловивченим, а діяльність С.О. Кривокона як директора заводу взагалі ніхто не досліджував. Це можна пояснити тим, що працюючи над історією ХАЗу, більшість дослідників основну увагу приділяли літальним апаратам, які випускали на цьому заводі та конструкторам літаків: К. Калініну, Д. Григоровичу, Й. Неману та іншим. Зокрема, Костянтин Іванович Калінін увійшов в історію не тільки як талановитий конструктор літаків, а й як перший директор Харківського авіаційного заводу, якому доводилось вирішувати багато організаційних та виробничих питань. Згодом ці питання довелося вирішувати вже Степану Опанасовичу Кривоконю, хоча донедавна про характер його діяльності на посаді директора Харківського авіазаводу було відомо дуже мало. Отже, ставимо перед собою завдання бодай частково заповнити ці прогалини в історії ХАЗу та доповнити її новими матеріалами.

Метою дослідження є уточнено біографії С.О. Кривокона та особливостей діяльності його на посаді директора Харківського авіаційного заводу у 1927–1930 роках.

Предметом дослідження є з'ясування ролі конкретного керівника у становленні й розбудові Харківського авіаційного заводу, зокрема щодо організації виробництва, вирішення кадрових і соціальних проблем, виконання планових і мобілізаційних завдань, які ставились перед керівництвом заводу органами радянської влади.

Джерела. Джерельну базу цього дослідження становлять матеріали Музею авіації Харківського державного авіаційного виробничого підприємства та документи Державного архіву Харківської області (Ф. Р-4637), зокрема, розсекречені стенограми, протоколи засідань і виробничих нарад по Харківському авіаційному заводу, фотоматеріали, матеріали ділового листування тощо. Значна частина цих документів вперше введена в науковий обіг, що дозволяє суттєво розширити уявлення про історію становлення Харківського авіаційного заводу та оцінити роль окремих персоналій, причетних до цієї історії.

Насамперед варто зазначити, що на час створення Харківського авіаційного заводу (вересень 1926 року) він входив у структуру акціонерного товариства повітряних

шляхів «Укрповітрошлях» і тут лише починали освоювати виробництво літаків. Першим таким літаком став К-2, який успішно пройшов випробування й налітав без аварій понад 120 годин. Одночасно перший директор заводу і його головний конструктор К.О. Калінін розробляв нові модифікації своїх літаків К-3, К-4, а потім і К-5 [5].

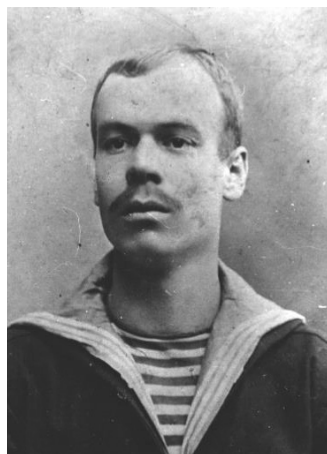
Втім, Костянтин Олексійович Калінін не встигав поєднувати адміністративну роботу з творчою конструкторською діяльністю, у зв'язку з чим виникла необхідність розмежування посад директора та головного конструктора. Вже 16 грудня 1926 року директором авіаційного заводу був призначений Л.М. Мандрико – член правління АТ «Укрповітрошлях», а в листопаді наступного року на посаду директора несподівано було призначено С.О. Кривоконя [5, с. 19]. Чому несподівано?

По-перше, С. Кривоконь не був пов'язаний ні з авіацією, ні з літакобудуванням. По-друге, він не мав відповідної освіти і великого управлінського досвіду. Скупі біографічні дані говорять про те, що до 1917 року Степан Кривоконь працював токарем на одному із заводів, а в роки Громадянської війни служив у Червоній армії [1, с. 19]. На одній з архівних світлин молодий С. Кривоконь зображений у морській формі. Це уможлиблює припущення, що він служив на флоті простим матросом і, напевне, саме там сформувалися його характер та політичний світогляд.

У 1926 році С.О. Кривоконь вступив до лав ВКП(б), після чого був направлений на навчання на вечірні адміністративно-господарські курси [5, с. 19]. Також є дані, що в 1926 році він працював завідувачим технічного відділу Державного кондитерського тресту, що підпорядковувався Харківському окружному об'єднанню місцевої промисловості [8 с. 473–474]. Скоріше за все, саме з цієї посади його й перевели на посаду директора ХАЗу. Такі призначення були цілком в дусі того часу, оскільки у 20–30-х роках більшовицькій владі катастрофічно бракувало підготовлених кадрів, тому на керівні посади часто висували людей без відповідного досвіду та освіти, але надійних і перевірених у політичному плані. С. Кривоконь не був винятком, хоча, як показала практика, на той час для Харківського авіаційного заводу це було далеко не найгірше кадрове призначення.

«Обійнявши посаду директора із 16 листопада 1927 р., С.О. Кривоконь енергійно взявся вивчати не знайому для нього і ще молоду для країни авіапромисловість», – йдеться в Книзі пам'яті Харківського авіазаводу [3]. Свою діяльність на новій посаді він розпочав із вивчення специфіки роботи підприємства та аналізу його фінансово-господарської діяльності. Виявивши недоліки в діяльності керівництва АТ «Укрповітрошлях», С. Кривоконь пише доповідну записку у вищі партійні органи, в якій піддає різкій критиці діяльність голови правління АТ «Укрповітрошлях» І. Касяненка, звинувачуючи його в порушеннях адміністративної та фінансової дисципліни [6]. Виник конфлікт, в результаті якого І.І. Касяненко згодом був переведений на посаду керівника гідрометеорологічної служби України, а С.О. Кривоконь продовжував керувати авіазаводом. До слова, рідна сестра дружини І. Касяненка була дружиною першого директора і головного конструктора авіазаводу К.О. Калініна, що, вочевидь, вплинуло на стосунки між ним і С.О. Кривоконем. Але загальній справі це не зашкодило.

Тут варто зазначити, що до квітня 1928 р. Харківський авіаційний завод імені Раднаркому УСРР діяв на базі ремонтних майстерень АТ «Укрповітрошлях» і фактично був структурним підрозділом цього товариства. Згодом він був реорганізований в окремий завод цивільного літакобудування «Укрповітрошлях». Цехи заводу містилися у великому одноповерховому ангарі, де основну площу займали столярня і збиральна дільниці, а в невеликому відгородженому приміщенні стояли кілька верстатів для механічної обробки матеріалів. Тут же знаходився і зварювальний цех. На той час на заводі працювало від 130 до 150 осіб [5, с. 29]. Але оскільки перед заводом ставилося



С. О. Кривоконь у формі матроса. Фото із фондів Музею авіації ХДВАП

завдання щодо збільшення виробництва літаків та обсягу ремонтних робіт, гострим було питання розширення виробничих площ і додаткового набору працівників та інженерно-технічних кадрів. Саме цим і зайнявся новий директор. Про перші результати діяльності С. Кривоконя на посаді директора ХАЗу можна судити з «Огляду діяльності АТ «Укрповітрошлях» за період з 1 жовтня 1928 р. по 1 липня 1929 року.

На той час завод являв собою підприємство зі змішаним виробництвом, яке займалось дослідним і серійним літакобудуванням, ремонтом літаків, моторів і гвинтів. Для вирішення названих завдань виробництво вже мало більше десятка цехів: механічний, ковальський, дюралево-мідницький, слюсарний, зварювальний, деревообробний, збиральний, гвинтовий, електротехнічний, інструментальний, ремонтно-будівельний та інші [5, с. 30]. Парк верстатів зріз із 3 до 74 одиниць. Все це розташовувалось вже не в одному, а у двох виробничих корпусах. В окремому приміщенні діяла випробувальна станція [5, с. 30].

Чисельність працівників за цей час зросла майже удвічі й на кінець 1928 року становила 237 осіб, а весною 1929-го на авіазаводі вже нараховували 407 працівників. Випуск продукції порівняно з 1927 роком зріс на 833 %, здебільшого за рахунок серійного випуску літаків К-4 [5, с. 30]. І в цьому також була чимала заслуга С.О. Кривоконя, який займався розширенням виробничої бази заводу, дбав про забезпечення його кадрами, послідовно відстоював інтереси підприємства та трудового колективу.

Подальшу діяльність С.О. Кривоконя на посаді директора заводу можна простежити за матеріалами Державного архіву Харківської області. У цьому контексті особливу цінність становлять документи фонду Р-4637, які містять розсекречені стенограми засідань заводууправління, протоколи нарад при голові ВРНГ УСРР, листування з урядовими органами тощо.

Наприклад, у доповіді заводууправління Харківського авіазаводу про виконання промфінплану зазначалось, що на 1928–1929 операційний рік перед заводом ставилося завдання щодо побудови 22 літаків К-4, проведення ремонту 37 літаків та 161 мотора. Ця програма була повністю виконана. Додатково у виробничу програму було включено виробництво 6 літаків К-5, але через запізнення з розробкою конструкції ця частина програми була виконана лише на 11,6%. Серійне виробництво літаків К-5 на ХАЗі розпочали лише у травні 1930 року. Крім того, промфінпланом було передбачено проведення дослідних робіт на суму 280 000 крб. Загалом, за 1928–1929 операційний рік авіазаводом було випущено готової продукції на 1 297 000 крб. [1, арк. 74].

На 1929–1930 операційний рік виробничі завдання для авіазаводу були суттєво збільшені. Зокрема, відповідно до промфінплану він мав побудувати 31 літак К-4 і 14 літаків К-5, а також виготовити 35 одиночних та 3 групових комплекти запасних частин. Також завод мав виконати роботи з дослідного літакобудування на суму 430 000 крб. [1, арк. 74]. У доповіді заводууправління зазначалось, що, попри різке збільшення виробничої програми, вона не забезпечує повного завантаження авіазаводу. У зв'язку з цим завод вимушений був взяти додаткове замовлення на капітальний ремонт літака № 218 та виготовлення деталей для Тракторобуду і заводу «Серп і Молот». При цьому завантаження заводу становило лише 70 % від його планової потужності, а виконання виробничої програми за перше півріччя 1929–1930 року – 73 % [1, арк. 75].

Тут варто зазначити, що з 1 січня 1930 року за постановою РНК СРСР Харківський авіазавод імені Раднаркому УСРР був переданий із відання АТ «Укрповітрошлях» в підпорядкування Авіатресту ВРНГ СРСР, де отримав назву «Харківський авіазавод» [5, с. 420]. Після цього відбулась ще низка організаційних змін, у результаті яких завод був переведений на централізоване державне фінансування. При цьому ХАЗ залишався єдиним заводом цивільного літакобудування у СРСР. Була надія, що Авіатрест розвиватиме цей напрямок літакобудування і вкладатиме кошти в розвиток виробничої та соціальної бази ХАЗу. Проте, починаючи з кінця 20-х років, більшовицька влада почала мілітаризацію промисловості, переорієнтовуючи її на випуск військової техніки, насамперед танків і літаків, а проблеми цивільного літакобудування відійшли на другий план.

Так, за промфінпланом у першому півріччі 1929–1930 операційного року Харківський авіазавод мав провести капітальне будівництво на 3 млн крб, але на це Авіатрестом було відпущено лише 200 тис. крб, що фактично зірвало виконання планового завдання. За орієнтовними підрахунками, при повноцінному фінансуванні і організації роботи у дві зміни завод міг би випустити 400 літаків К-5 і суттєво перевиконати виробничі завдання на п'ятирічку, доведене до нього Радою Праці і Оборони [1, арк. 76]. Але з вини Авіатресту цього не сталося. Також Авіатрест не вжив заходів для завантаження заводу замовленнями на 4-й квартал 1929–1930 рр.



С. О. Кривоконь (праворуч) із незнайомим на території авіазаводу.

23 липня 1930 року це питання розглядалось на нараді при голові ВРНГ УСРР К. Сухомлину, в якій брали участь директор ХАЗу С. Кривоконь та генеральний конструктор «ГРОСС» (КБ цивільного дослідного літакобудування) С. Калінін. За підсумками наради було вирішено «Поставити перед ВРНГ СРСР питання про перегляд становища авіазаводу, зокрема, щодо збільшення капіталовкладень, виробничої програми, забезпечення матеріалами будівництва їдальні та житлового будинку для техперсоналу і т.п.» [1, арк. 77].

Крім того, директор заводу С. Кривоконь і секретар заводууправління С. Булгаков звернулись до РНК УСРР із пропозиціями щодо винесення за межі заводу підприємства «Аерофотозйомка», яке займало два поверхи нового виробничого корпусу і заважало розвитку основних потужностей авіапідприємства [1, арк. 80]. Це звернення було підтримане головою РНК УСРР В. Чубарем, який порушив відповідне клопотання перед РПО СРСР, і, зрештою, питання про відселення «Аерофотозйомки» було вирішене на користь ХАЗу [1, с. 80].

Ще одна важлива проблема, яку довелося вирішувати керівництву авіазаводу, стосувалась розвитку його інфраструктури та збереження підприємства на старому місці, тобто в Сокільниках (історичний район Харкова – авт). Справа в тому, що під виглядом реконструкції авіазаводу керівництво Авіатресту планувало перенести його на окраїну Харкова, в район Олексіївки, де була вільна територія. Для цього промфінпланом на 1930–31 о.р. передбачалось виділити 7 млн крб, а фактично виділили лише 1,5 млн крб [1, арк. 15–42]. Крім того, в авіазаводу відібрали аеродром, на якому проводили випробування нових літаків, і запланували збудувати там стадіон. С.О. Кривоконю та К.О. Калініну довелося докласти значних зусиль для того, щоб переконати керівництво УСРР у хибності таких рішень і зберегти завод на старому місці, де він знаходиться донині. Тоді ж із керівництвом Харкова було вирішено питання про прокладення до ХАЗу трамвайної колії, що суттєво покращило транспортне сполучення із центральною частиною міста [1, арк. 15–42].

Окрема сторінка в історії Харківського авіаційного заводу та діяльності С.О. Кривоконя пов'язана з розвитком радянського мотоциклубудування. Це питання набуло актуальності наприкінці 1929 року, коли було ухвалене рішення про будівництво в Нижньому Новгороді великого автомобільного заводу, а згодом на порядку денному з'явилось і питання про необхідність будівництва мотоциклетного заводу [9]. У зв'язку з цим постали ще питання: де будувати цей завод і які мотоцикли він має випускати?

До дискусії навколо нього підключились численні активісти Добровільного товариства сприяння розвитку автомобілізму та шосейних доріг (Автодор), які не тільки висловлювали свої пропозиції, а й розробляли власні конструкції мотоциклів. Одним із

таких активістів був технік-інженер Харківського авіаційного заводу Павло Петрович Лабур. Маючи під руками необхідні матеріали і обладнання, він виготовив дослідний зразок мотоцикла власної конструкції. Влітку 1930 року мотоцикл П. Лабура брав участь у всесоюзному мотопробігу Автодору, де показав непогані результати, а потім його демонстрували на виставці радянського мотобудування у Москві [10, с. 8–9].

Варто зазначити, що масовий випуск мотоциклетної техніки керівництво СРСР розглядало насамперед крізь призму військового призначення, тому це питання відразу ж було переведене у практичну площину. Спочатку радянські органи вивчали можливість випуску мотоциклів на заводах Авіатресту, в т.ч. у Харкові. У травні 1930 року це питання розглядали на одному із засідань правління Авіатресту, а 23 грудня 1930 року – на нараді при голові ВРНГ УСРР. Крім С. Кривоконя, в цій нараді також брали участь головний конструктор «ГРОСС» К. Калінін та ще кілька представників підприємства: Махазет, Корольов, Фролов і Лабур [1, арк. 15–25].

Ішлося про організацію дослідного виробництва мотоциклів системи Лабура на Харківському авіазаводі, де його, власне, і розробляли. Під час цієї наради з'ясувалося, що спочатку директор заводу С. Кривоконь був противником цієї ідеї, посилаючись на напружену виробничу програму. Згідно з нею, у 1931 році завод мав виготовити 52 літаки К-5 і 60 літаків «Хенкель», які СРСР планував частинами закупляти в Німеччині. Отже, усі виробничі потужності заводу були завантажені основним виробництвом, яке працювало у дві зміни. Щоправда, залишалась ще третя зміна, яку можна було задіяти для виробництва мотоциклів. Але, на думку директора заводу, для цього потрібно було придбати додаткове обладнання й запасні частини, зокрема імпорتنі (ліхтарі, свічки, шарикопідшипники), а також набрати кадри для третьої зміни. За таких умов за перший місяць завод міг дати 18 мотоциклів, за другий – 20 і далі щомісяця випускати по 50 мотомашин [1, арк. 15–25].

Під час наради з'ясувалось, що на заводі була проведена значна підготовча робота для виробництва мотоциклів системи П. Лабура, зокрема, виготовлено частину робочих креслень, проведено специфікацію деталей і матеріалів тощо. Завод готовий був виготовляти рами до мотоциклів та інші частини й організувати їх складання, але не міг виготовляти мотори. Тому С. Кривоконь наполягав на тому, щоб це завдання було передане іншому заводу, де могли освоїти таке виробництво. А з часом, після реконструкції заводу, виробництво моторів планували організувати й на ХАЗі. Таку постановку питання підтримав і голова ВРНГ УСРР К. Сухомлин, який констатував, що дослідне виробництво мотоциклів системи Лабура потрібно ставити на авіазаводі й прийняти за основу програму з виробництва цієї техніки, запропоновану директором заводу [1, арк. 15–25].

Тобто авіазавод готовий був взятися за складання мотоциклів: тут були необхідні креслення й відпрацьовано увесь технологічний процес, але, очевидно, через завантаження заводу виробництвом літаків складання мотоциклів перенесли на Харківський автоскладальний завод, що був створений на базі колишнього рафінадного заводу. У 1931 році тут почали випускати мотоцикли під маркою ХМЗ-1М (було випущено близько 300 мотомашин), а пізніше за вказівкою з Москви всю робочу документацію на нього передали в Таганрог на завод ПІЗ.

Питання про роль Харківського авіаційного заводу та його конструкторів у розробці перших мотоциклів потребує додаткового дослідження і буде висвітлене в окремій статті. Наразі ж воно лише доповнює загальну картину про діяльність заводу та його директора С.О. Кривоконя наприкінці 20-х – на початку 30-х років. У цьому контексті потребує дослідження і роль С.О. Кривоконя в заснуванні Харківського авіаційного інституту (ХАІ), який у 1930 році розпочав підготовку інженерних кадрів для авіабудівної промисловості, насамперед для ХАЗу. Зазначимо лише, що з початку 30-х років харківський авіазавод став базовим підприємством Харківського авіаційного інституту, а його першим ректором став Григорій Юхимович Петров (Горбенко), який у 1926–1930 роках працював на ХАЗі начальником цеху, а потім головним інженером [2].

Варто також зазначити, що з 1926 по 1941 роки на Харківському авіаційному заводі змінилося одинадцять директорів. Більшість із них пропрацювали на цій посаді від

кількох місяців до року. За цими мірками С.О. Кривоконь протримався найдовше і разом із членами заводууправління зміг реалізувати чимало важливих інфраструктурних проектів. Як уже зазначалось, при ньому було побудовано два нових виробничих корпуси заводу і проведено модернізацію виробничих цехів, розпочато будівництво їдальні і 20-квартирного будинку для співробітників. Матеріали виробничих нарад свідчать, що директор заводу велику увагу приділяв вирішенню кадрових питань, налагодженню системи постачання авіазаводу та заміщення дефіцитних матеріалів менш дефіцитними, покращенню роботи комерційно-матеріального відділу тощо.

Серед архівних матеріалів збереглася стенограма однієї з виробничих нарад, на якій С.О. Кривоконь виступив із гострою і принциповою критикою роботи відділу постачання авіазаводу. *«Когда мы подходим в выполнении производственной программы – положение такое: программу не выполняем, а люди стоят и делают нечего. Если мы имеем простои на протяжении года, то примерно 80–83% падает на отсутствие материала. Этим характеризуется работа снабжения. Вопрос в отношении замены одного материала другим нужно, что называется, вырвать с корнем. Какой может быть хозрасчет, выполнения промфинплана, если мы запроектировали бензина 25 [тонн], а у нас 50% при этом отхода. Разве можно выполнить промфинплан, если завод составляет 50% совершенно не нужного отхода?... Подход к выполнению наших заявок самый безобразный. Мы заказали некоторые материалы из расчета 67 самолетов, но материала нет. Составление спецификации никомушнее...»*, – говорив директор заводу [1, арк. 56–56].

Це свідчить і про те, в яких умовах доводилось працювати С. Кривоконю та на якому рівні на той час була організація виробництва літаків на Харківському авіаційному заводі. При цьому партійно-радянське керівництво з кожним роком збільшувало для заводу виробничі плани, іноді вони були зовсім не реальні. Зокрема, за виробничою програмою на 1930–1931 рік, яка була погоджена у Москві керівництвом Авіатресту та керівництвом ВРНГ УРСР, Харківський авіазавод мав випустити 340 літаків [1, арк. 28]. Директору ХАЗу та його колегам довелося доводити необґрунтованість такого плану, насамперед із фінансової позиції. Зрештою виробничі програма була переглянута. За нею у 1930–1931 році завод мав випустити 50 літаків К-5, 2 К-6 а також 52 одинарних і 9 групових комплекти запасних частин до них. Крім того, на ХАЗі планували випустити 60 машин фірми «Хейнкель», а також 60 комплектів одиночних і 10 групових комплектів запасних частин до цих літаків [1, арк. 71–72]. Проте через проблеми з фінансуванням, перебої з постачанням матеріалів та комплектуючих ця програма повністю так і не була виконана.

З часом керівництву ХАЗу вдалося подолати більшість проблем, що дало змогу налагодити тут серійне виробництво пасажирських, а згодом і військових літаків – И-З, ИП-1 та інших [9]. До речі, С.О. Кривоконь був причинником розвитку ХАЗу саме як заводу цивільного літакобудування. Коли на одній із конференцій (напевне, партійних) він необачно висловився про велику долю військових літаків, які виробляють на радянських заводах, його відразу ж вилаяли і вказали на помилковість такої думки [1, арк.39].

Загалом за час роботи на посаді директора ХАЗу С.О. Кривоконь зумів проявити себе не тільки як умілий організатор і керівник, а й людина зі стратегічним мисленням. У 1930 році він звертався в ЦК КП(б)У, Раднарком до командування Українського військового округу та правління товариства «Доброльот» й підтримав ідею об'єднання п'яти організацій, що представляли в Харкові цивільну авіацію: Харківського авіазаводу, авіаційного інституту, Тсоавіахіму, КБ цивільного літакобудування і науково-дослідного



С. О. Кривоконь із донькою. Фото з фондів Музею авіації ХДАВІП

інституту та створення на базі ХАЗу потужного Авіакомбінату [1, арк. 43–44]. Цю ініціативу він обґрунтовував тим, що в разі територіального об'єднання названих організацій буде досягнуто значної економії коштів на транспортні та логістичні витрати, а також будуть створені необхідні умови для виробничо-практичного навчання студентів новоствореного Харківського авіаційного інституту і школи цивільної авіації [1, арк. 43–44]. С.О. Кривоконь передбачав бурхливий розвиток авіазаводу і розширення його виробничих потужностей, у зв'язку з чим порушував питання про перенесення авіазаводу на нове місце, де можна було б збудувати для нього сучасне летовище. Очевидно, під впливом обставин він змінив свою позицію про збереження авіазаводу в Соколівниках, яку відстоював раніше. Проте реалізувати цю ідею так і не зміг, оскільки наприкінці 1930 року з Харкова його було переведено на роботу до м. Олександрівська (нині – Запоріжжя), де Степан Опанасович керував заводом № 28 (виробляв авіаційні двигуни), а потім – на подібний завод № 20, що знаходиться в Москві.

У квітні 1931 року С.О. Кривоконь вже керував закладенням фундаменту першого заводського корпусу Воронізького авіаційного заводу № 18, займався підбором інженерно-технічних працівників та технічним обладнанням виробничих цехів. Завод був введений в експлуатацію в 1932 році, і з цього часу С.О. Кривоконь працював тут заступником директора, керував організацією виготовлення інструментів і пристосувань для авіабудування.

Як і раніше, Степан Опанасович багато працював, не шкодуючи ні сил, ні власного здоров'я. Восени 1932 року (вона видалась холодною) Степан Кривоконь захворів, але не знайшов часу на лікування, що остаточно підірвало його здоров'я. 14 листопада 1932 року він раптово помер [4].

У Музеї авіації Харківського державного авіаційного виробничого підприємства зберігається фотокопія наказу № 529 по Головному управлінню авіаційної промисловості СРСР від 15 листопада 1932 року, з якого видно, що ГУАП взяло на себе всі витрати, пов'язані з похороном С.О. Кривоконя. Його сім'ї (дружині і дочці) виділили одноразову допомогу в розмірі 1500 крб, а також порушили клопотання перед урядовими органами щодо призначення пенсії. Крім того, за сім'єю С.О. Кривоконя закріпили квартиру, яку вона займала при заводі № 28 і пообіцяли виділити нову 2-кімнатну квартиру в будинку ГУАП, що будувався. Цим же наказом у Воронізькому авіаційному технікумі була заснована стипендія імені Кривоконя [7]. Так радянська влада оцінила заслуги С.О. Кривоконя, які з часом були забуті. Схоже, що про його заслуги досі не знають ані на Воронізькому авіазаводі, ані у Воронізькому авіатехнікумі.

Таким чином, можемо зробити висновок, що Степан Опанасович Кривоконь зробив вагомий внесок у розвиток Харківського авіаційного заводу та радянського авіабудування загалом. На нашу думку, його діяльність як одного з перших директорів ХАЗу та організаторів авіаційного виробництва потребує подальшого дослідження, яке може відкрити нові сторінки біографії цієї людини і керівника.

REFERENCES

1. Derzhavnyi arkhiv kharkivskoi oblasti [ДАХО]. F. R-4637, op.1. file 1 (in Ukrainian).
2. Gajkov, A. A. (2004). S mechtov o nebe: Petrov (Gorbenko) Grigorij Efimovich (1893–1983) [With a dream of heaven: Petrov (Gorbenko) Grigory Efimovich (1893–1983)]. *Sluzhenie otechestvu i dolgu: ocherki o zhizni i deyatel'nosti rektorov har'k. vuzov (1805–2004 gody)*. Kharkiv, 427–428 (in Russian).
3. Knyha pamiati Kharkivskoho aviatsiinoho zavodu 1929–1930 rr. [Book of memory of the Kharkiv Aviation Plant 1929–1930]. Aviation Museum of the Kharkiv State Aviation Manufacturing Company (in Ukrainian).
4. Nakaz po Holovnomu upravlinniu aviatsiinoi promyslovosti № 529 vid 15.11.1932 r. [Order of the Main Directorate of the Aviation Industry № 529 of 15.11.1932], Photocopy, Aviation Museum of the Kharkiv State Aviation Manufacturing Company (in Ukrainian).
5. Naumenko, P. O. (2006). Har'kovskij aviazavod: istoriya, sovremennost', perspektivy [Kharkiv Aircraft Plant: history, modernity, prospects]. Kharkiv: KhGAPP, 436 (in Russian).

6. Plokhoi, V. (2017). Istorychni metamorfozy [Historical metamorphoses]. *Za Batkivshchynu*, № 1 (4335) (in Ukrainian).
7. Kharuk, A. (2004). Viiskovi prohramy Kharkivskoho aviazavodu (1926–1941 rr.) [Military programs of the Kharkiv Aircraft Plant (1926–1941)]. *Viiskovo-istorychnyi almanakh*, 2, 94–108 (in Ukrainian).
8. Ves' Har'kov na 1926 g.: spravochnaya kniga: 3-j god izdaniya [All of Kharkov in 1926: reference book: 3rd year of publication]. Kharkiv: Communist, 1926, 473–474 (in Russian).
9. *Za rulyem* [At the wheel], 1929. № 10, 20 (in Russian).
10. *Za rulyem* [At the wheel], 1930. № 10 (in Russian).

Received 04.02.2022

Accepted 18.02.2022

DOI: 10.15421/272209

UDC 57(09)

В. И. Оноприенко*, В. С. Савчук**

**Институт исследований научно-технического потенциала и истории науки
им. Г. М. Доброва НАН Украины, Киев, Украина*

***Днепропетровский национальный университет имени Олеся Гончара, Днепр, Украина*

КНИГА «РАЗВИТИЕ ЭВОЛЮЦИОННОЙ ТЕОРИИ В СССР»: РЕФЛЕКСИЯ В ВОСПОМИНАНИЯХ Э. И. КОЛЧИНСКОГО

E-mail: valonopr@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0761-4075>

E-mail: varfolomey44@gmail.com

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6324-7567>

Аннотация. Продолжается обсуждение творческого наследия крупнейшего историка науки, биолога-эволюциониста Эдуарда Колчинского, ушедшего из жизни два года назад. Колчинский широко известен мировому сообществу историков науки и науковедов как выдающийся исследователь и организатор науки, 20 лет руководивший Санкт-Петербургским отделением Института истории естествознания и техники Российской академии наук, основавший рейтинговый журнал «Историко-биологические исследования». Доклады и публикации Колчинского всегда привлекали внимание всех, работающих в науке; проводившиеся им конференции были многолюдны и оживлённы. Он был открытым человеком, помогавшим ближним и дальним, щедро делился своим высоким интеллектуальным потенциалом, поддерживал и стимулировал молодых исследователей. Колчинский руководил крупными международными проектами, творческая энергия его была велика, он чутко улавливал новые тенденции развития науки и отзывался на них всегда оригинально и масштабно. Автор более тысячи научных и научно-популярных публикаций, нескольких десятков монографий, он воспитал плеяду учеников – признанных учёных, последователей, единомышленников. В публикации речь идет о весьма значимой коллективной монографии «Развитие эволюционной теории в СССР» [1983], которая буквально проделала брешь в заговоре молчания между властью и приспешниками Т. Д. Лысенко. Эта работа стала судьбоносной и в биографии Колчинского. *Целью статьи* является раскрытие непростого процесса объединения в целостный авторский коллектив биологов и историков биологии, освещение событий и обстоятельств, сопровождавших создание этого фундаментального труда, роли в этом процессе Э. И. Колчинского. *Основные результаты* заключаются в выяснении особенностей указанного процесса, влияния на него административных реалий общественного строя страны и ситуации, сложившейся в биологической науке СССР. *Оригинальность статьи* заключается в рассмотрении