

У цілому ж «втручання» лідера республіки В. Щербицького у футбольні справи команди та тренерську діяльність В. Лобановського було пов'язано лише з вирішенням побутових проблем та матеріального стимулювання футболістів і тренера, за необхідності розв'язання питань кадрового комплектування команди (в часи СРСР, як стверджують дослідники історії футболу, жоден перехід футболіста з команди у іншу команду не відбувався без рішення компартійних органів, не менш ніж на рівні ЦК КПУ). У колективному дослідженні «Володимир Щербицький. Політичний портрет на фоні епохи», автори наводять життєве кредо, яким керувався очільника республіки у сфері спорту: «Люди, що приносять славу Україні (В.Щербицький ніколи не належав до українських націонал-комуністів і мав на увазі УРСР прим. авт.), повинні мати постійну підтримку з боку держави» [8, с. 386].

Отже, взаємостосунки між тренером київського «Динамо» В. Лобановським та компартійним керівником УРСР В. Щербицьким носили діловий характер. У цих ділових взаєминах кожен виконував свою роль: перший був досить успішним тренером-новатором, а другий став ефективним менеджером футбольної команди. Така взаємодія між ними мала позитивні наслідки не лише для розвитку українського спорту, зокрема футбольного клубу «Динамо» Київ, який на середину 1970-х перетворився в один з найкращих футбольних колективів світу, а й для всього українського суспільства. Адже перемоги київського футбольного клубу, перш за все, ототожнювалися не з Радянським Союзом, а з Україною, сприяючи формуванню національної самоідентичності української нації.

Література

1. Алея зірок: золоті імена Київської політехніки / «Київський політехнік». № 27. 04.10.2018. С. 7.
2. Бикова Т. Лобановський Валерій Васильович / Т. Бикова // Енциклопедія історії України: Т. 6: Ла-Мі / Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2009. 790 с.
3. Горбунов А. Лобановский. М.: Молодая гвардия, 2018. 599 с.
4. Кравчук Леонід. Інтерв'ю «Спорт-Експрес» [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://www.fcdynamic.kiev.ua/allnews/news/leonid_kravchuk_kogda_lobanovskiy_vozrazil_scherbitskomu_mne_stalo_plokho
5. Франков А. Футбол по-украински. Харьков: «Книжный клуб семейного досуга», 2006. 224 с.
6. Щербачов В. Лобановський. К.: Мистецтво, 1998. 112 с.
7. Щербицький Володимир Васильович [Електронний ресурс] // Енциклопедія історії України: Т. 10: Т-Я / Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. НАН України. Інститут історії України. К.: В-во «Наукова думка», 2013. 688 с.
8. Щербицький Володимир Васильович. Політичний портрет на фоні епохи / наук. кер. Б. Патон. Київ: Видавничий Дім «АДЕФ-Україна», 2018. 888 с.

УДК 321.64:629.73(477)-05 (082)

ТОТАЛІТАРИЗМ І АВІАЦІЯ: ЗЛАМАНІ ДОЛІ

Тетяна Курченко,

*кандидат історичних наук, доцент кафедри історії та документознавства
Національного авіаційного університету*

Висвітлено репресії тоталітарного режиму сталінської доби проти авіаторів України. З'ясовано втрати, що понесла авіаційна наука та практична авіація в 30-х роках ХХ століття.

Ключові слова: репресії, тоталітарний режим, авіація, авіаційна наука, авіаційні кадри, льотчик, Національний авіаційний університет.

The repressions of the totalitarian regime of the Stalin era against the aviators of Ukraine are covered. The losses suffered by aviation science and practical aviation in the 1930s have been clarified.

Keywords: repression, totalitarian regime, aviation, aviation science, aviation personnel, pilot, National Aviation University.

Немає жодної царини людської діяльності якої б не торкнулись репресії передвоєнної доби. Наука, культура, промисловість, сільське господарство зазнали непоправних втрат і плундрування. Найстрашнішою стороною дії репресивної ідеологічної машини були скалічені долі людей, втрачені людські життя.

Авіація в 20-30-х рр. ХХ ст. також опинилась під невблаганним контролем режиму, хоча і перебувала на піднесенні. На початку 20-х р. в Україні було створено акціонерне товариство «Укрповітрошлях» (далі «УПШ»), що розпочало авіаційні перевезення по Україні, добровільні товариства, що підтримували молоду авіацію, створювались перші вітчизняні конструкторські бюро, авіазаводи. В 30-х роках розпочалась підготовка авіаційних спеціалістів з вищою освітою в Харкові (1930) та Києві (1933), 4 авіаційні технікуми готували фахівців для обслуговування літаків і аеродромів, яких у передвоєнний час нараховувалось в Україні більше 30. З січня 1930 р. розпочало свою діяльність Всесоюзне товариство цивільного повітряного флоту. Особлива увага приділялась військовій авіації, що розглядалась радянським урядом як перспективні збройні сили, вкрай важливі для обороноздатності країни. І навіть за цих умов енергійні молоді льотчики, авіаційні спеціалісти, науковці, авіаконструктори, і навіть викладачі авіаційних навчальних закладів, поступово стали розглядатись сталінським режимом як потенційна загроза. Адже вони були прогресивною частиною суспільства, освіченими людьми, відкритими до нового. З них брали приклад, ними захоплювались. Саме через це вони і потрапили під жорсткий прес сталінської системи.

Музей історії Національного авіаційного університету, що нещодавно відмітив своє 85-річчя, зібрав у своїх фондах безцінні матеріали про людей, які рухали авіаційну науку вперед, піднімали на крила перші військові і цивільні вітчизняні літаки, навчали майбутню авіаційну еліту країни. Документи фіксують не тільки їх досягнення, але й невблаганно свідчать про те, що багато з них пішли з життя передчасно. Їх біографії обриваються в 1936-1938 рр. Ті що вижили, мають у біографіях «дивні» пробіли. Була людина: жила, працювала, літала, вчила, творила – і немає її 5, а то і 10 років поспіль. Людина зникла для всіх рідних, учнів, колег, але не для системи. Вона таки працювала, але не на волі, а в сталінських «шарагах», як підневільний раб. Між рядками їх біографій причаївся сум, біль за зламане життя. І таких людей в авіації не десятки, не сотні, а тисячі.

Україна завжди була багата на авіаційні таланти. Багато хто з авіаторів мав дореволюційну освіту, приймав участь у авіаційному русі ще з моменту його становлення в Україні, підтримував зв'язки із колегами з-за кордону. Саме по ним система нанесла перший удар.

Володимир Миколайович Хіоні був одним із піонерів вітчизняної цивільної авіації. Ім'я цього талановитого конструктора і пілота, що стажувався в 1908 та 1910 рр. у Франції в льотній школі «Антуанетт» і там оволодівав мистецтвом будівництва і управління аеропланами, золотими літерами вписано в історію авіації Одеси. Він був невтомним пропагандистом авіації, що здійснив після повернення в Одесу понад 500 польотів із показовою і тренувальною метою. Коли 1 серпня 1911 р. при Одеському аероклубі було відкрито авіаційну школу пілотів з військовими і цивільними класами Володимир Хіоні був призначений

її керівником. З 1913 р. він став льотчиком-випробувачем першого в Україні літакобудівного заводу «Анатра», створеного на основі ремонтної майстерні Одеського аероклубу. Паралельно із польотами і організаційною роботою В. М. Хіоні почав працювати над будівництвом аеропланів власної конструкції. Дореволюційні аероплани отримали назву «Хіоні-1», «Хіоні-Анатра» (літак-бомбардувальник). Вже після подій 1917 р. з'явились «Хіоні-4» (розвідник-бомбардувальник) та «Хіоні-5» для супроводу в бою кавалерійських загонів. До осені 1924 р. в Одесі збудували 31 літак «Хіоні-5», або «Горбоконики», як його ще називали. Літаки, на жаль, не надійшли на оснащення військових авіагонів, але успішно експлуатувались в сільському господарстві. Як літак сільськогосподарського призначення «Горбоконики» демонструвався на міжнародній авіаційній виставці в Берліні. Це був останній літак створений талановитим конструктором. 14 грудня 1937 р. Володимира Хіоні було заарештовано органами НКВС, звинувачено у шпигунстві, засуджено і 22 лютого 1938р. розстріляно [5, с. 98-101].

Система знищила ще одного талановитого авіаційного конструктора – Костянтина Олексійовича Калініна. Він народився в Польщі, авіаційну підготовку отримав у славетній Гатчинській військовій авіашколі, в Україну потрапив в буремні дні визвольних змагань і встиг повоювати в авіаційних частинах за часів гетьмана П. Скоропадського, Директорії УНР, а потім і в Червоній армії. Київ, де він опинився, дав йому доленосу зустріч із братами Іваном і Андрієм Касьяненками, Вікторином Бобровим і іншими піонерами вітчизняної авіації. Продовживши інженерну освіту на старших курсах Київського політехнічного інституту, К. О. Калінін занурився у практичну роботу як начальник виробництва київського авіаремонтного заводу «Ремповітря-6». Але мрія про розробку власного літака не залишала його. Проект свого першого літака К-1 (РПЗ-6) К. Калінін розробив у грудні 1923 р. В 1925 р. цей літак став його дипломною роботою по закінченню механічного факультету КПІ. Літак К-1 став першою вітчизняною пасажирською машиною рекомендованою до серійного виробництва. До 1930 р. на повітряних трасах країни використовувалось десять таких літаків.

У 1926 р. К. Калінін переїхав до Харкова де почав керувати конструкторським бюро. Невдовзі ним було спроектовано новий пасажирський літак К-2, літак для санітарної авіації К-3. Протягом 1928-1929 рр. Костянтин Калінін розробив конструкції пасажирських літаків К-4 і К-5, які повністю витіснили машини інших марок з повітряних ліній України і всього Радянського Союзу. Протягом 1925-1938 рр. конструкторський колектив, яким він керував, створив 6 типів літаків та їх модифікацій. Останньою була модифікація літака К-23. Літаки конструкції К. О. Калініна серійно випускав Харківський авіазавод, який фактично забезпечував авіатехнікою цивільну авіацію. Де б не працював Костянтин Калінін – у Києві, Харкові, чи пізніше у Воронежі, його заслугою була організація конструкторського колективу однодумців, створення літаків для цивільної авіації, що випускались великими серіями і забезпечували пасажирські, поштові, санітарні перевезення та потреби народного господарства. У нього було безліч планів, але раптово все обірвалось. 1 квітня 1938 р. К. Калініна було заарештовано, звинувачено в «підриві радянського літакобудування» і як «ворога народу» засуджено до розстрілу. Після страшних тортурів його було страчено 23 жовтня 1938 р. у Воронезькій тюрмі НКВС [3, с. 106-113].

Авіація втратила не лише авіаконструкторів, але й видатних організаторів авіаційного руху. Одним із таких людей був Василь Юлійович Юнгмейстер. Змолоду, не зважаючи на дворянське походження, він був палким прихильником більшовиків. За комуністичні ідеї воював на фронтах громадянської війни. Свого часу він, як і К. Калінін, закінчив авіаційну школу в Гатчині і отримав звання військового льотчика. Саме тому після закінчення громадянської війни радянська влада доручила йому налагоджувати авіаційне життя. В 1923 р.,

коли в Україні повстало питання створення регулярних авіаліній, Василь Юнгмейстер був на посаді командувача повітряного флоту Українського військового округу і вже мав значний організаційний досвід. Після створення у квітні 1923 р. в Харкові нової організації «Укрповітрошлях» саме Василя Юнгмейстера було призначено її технічним директором. Відтоді на плечі В. Ю. Юнгмейстера було покладено проблеми зі створення матеріально-технічної бази товариства та забезпечення його кадрами. Саме Василь Юнгмейстер уклав контракт з німецькою фірмою «Дорньє» на поставку літаків Комета-2», а згодом активно впроваджував в експлуатацію літаки конструкції К. Калініна.

В. Ю. Юнгмейстер успішно займався питаннями будівництва аеродромів та посадкових майданчиків. Саме під його керівництвом у 1923-1924 р. почалося будівництво центральної повітряної станції у Харкові із ангарами, бензосховищами, авіамайстернями, аеродромів у Києві, Одесі, Полтаві, Кіровограді, Катеринославі, запасних посадкових майданчиків у Лубнах, Миргороді, Кременчуку тощо. За сприяння В. Юнгмейстера з травня 1924 р. були відкриті перші авіалінії в Україні: Харків–Полтава–Київ, Харків–Кіровоград–Одеса. У наступні роки авіаційні маршрути охопили нові міста України і регіони СРСР. З 1925 року Василя Юлійовича було призначено заступником голови правління і начальником повітряних ліній «УПШ». За час його роботи на цій посаді вдалося суттєво збільшити капітал акціонерного товариства, подовжити протяжність авіаційних трас, забезпечити товариство літаками та авіаційними кадрами, організувати їх перепідготовку за рахунок німецьких інструкторів. Незважаючи на такі досягнення в листопаді 1927 р. Василя Юнгмейстера було звільнено із посад, що він обіймав. Його також було звинувачено у гальмуванні вітчизняного літакобудування, але не віддано під суд. Ще з 10 років він обіймав ряд керівних посад в авіації, останньою з яких була посада начальника Московського територіального управління ЦПС. У жовтні 1937 р. його було знову звинувачено у шкідництві і змові проти маршала М. Тухачевського. В лютому 1938 р. В. Ю. Юнгмейстера було засуджено до найвищої міри покарання [1, с.72-75].

Система знищувала людей фізично, «вичавлювала» їх за межі країни, кидала в підконтрольні НКВС «шараги». Не бажаючи зрадити справу всього свого життя, змушений був поспіхом в 1918 р. виїхати за кордон талановитий київський інженер, авіаконструктор, винахідник, пілот Ігор Іванович Сікорський. Він міг би скласти авіаційну славу України, а уславив своїми подальшими розробками Сполучені Штати Америки. Але й того, що він ще в молоді роки зробив для розвитку авіації своєї Батьківщини достатньо, що б його ім'я з великою шанною згадувалось вдячними нащадками в Україні.

Що б бути заарештованим в ту страшну добу достатньо було непролетарського походження, дружби з неблагонадійними елементами, «невдалого» одруження, декількох прикрих помилок на службі. Майбутній «батько» космічних кораблів житомирянин Сергій Павлович Корольов, що ще до війни приймав активну участь у розробці та випробуванні ракет на реактивній тязі, 6 довгих років провів в ув'язненні. Спочатку на Колимі, а згодом у закритому конструкторському бюро під керівництвом А. Туполева в московській тюрмі НКВ. З 1942 р. він перебував в іншому конструкторському бюро тюремного типу при Казанському авіазаводі (ОКБ-16). Воістину, його шлях до зірок пролягав через терни.

Відомий український авіаконструктор Йосип Григорович Неман також зазнав утисків та репресій з боку радянської каральної системи. Його зростання як науковця та авіаконструктора пов'язано із Харковом. Й Г. Неман починав свій шлях конструктора з посади кресляра у КБ К.О. Калініна. Невдовзі став виконавцем розрахунків, а згодом і головним помічником К. Калініна. В 1930 р. Й. Неман почав працювати у нещодавно створеному Харківському авіаційному інституті на посаді завідувача кафедри конструкції та проектування лі-

таків. Його учні в майбутньому склали кістяк конструкторської групи Немана, що дістала назву Проектна частина НДСа ХАІ. Дещо пізніше для виготовлення експериментальних машин було створено Центральні дослідні майстерні (ЦДМ ХАІ) з 10 конструкторськими бригадами. Під керівництвом Йосипа Немана до 1938 р. було спроектовано близько десяти модифікацій літаків з маркою «ХАІ». З лютого 1939 р. Йосипа Немана було призначено головним конструктором Харківського авіазаводу і в цьому ж році його було звинувачено в шкідництві, засуджено до 15 років таборів. В авіаційному тюремному конструкторському бюро А. Н. Туполева Йосип Неман працював над літаком ТУ-2 до зняття судимості у в липні 1941. Талановитий конструктор пішов з життя 18 листопада 1952 р. Поховано його у рідному Харкові [4, с.81,82].

Не уникнув репресій і «гідрավлик №1» радянської авіації полтавчанин Трифон Максимович Башта. Слава прийшла до нього вже після Другої світової війни. Більш ніж півстоліття всі літальні апарати, літаки, гелікоптери, ракетна і космічна техніка оснащувалась і оснащується виробами і гідравлічними системами, сконструйованими на основі винаходів та розробок Т. М. Башти. Зомолоду він зв'язав своє життя із дочкою професора П.Ф. Вовка Галиною Прокопівною. В 1938 р. разом із своїм тестем він був заарештований, кинутий в Бутирську в'язницю, а потім в Лефортово. Як і багато авіаційних спеціалістів він опинився в конструкторському бюро разом із А. М. Туполєвим та В. М. Петляковим, працював над удосконаленням вітчизняних літаків-бомбардувальників Ту-2 та Пе-2. Ці трагічні події назавжди зв'язали Т. М. Башту із авіацією. З коханою дружиною він прожив довге подружнє життя, виховав 2 дочок, дочекався онуків. Довгі роки Трифон Башта плідно працював в Національному авіаційному університеті, протягом 1955-1976 рр. керував створеною ним кафедрою гідравліки та гідравлічних і пневматичних пристроїв, був деканом механічного факультету, підготував сотні учнів-науковців, авіаційних інженерів [2, с.245].

Сотні людських доль перемолов страшний сталінський терор. Талановиті вчені-авіатори, практики могли ще багато чого зробити для розвитку вітчизняної авіації, зрештою, вони могли прожити довге щасливе людське життя без ґрат і тюремних камер. Пам'ять про їх вірність обраній справі, мужність і стійкість перед лицем терору має слугувати сучасному суспільству своєрідним щепленням проти тоталітаризму.

Література

1. Захарчук О. Василь Юльевич Юнгмейстер – один из основателей гражданского воздушного флота в Украине. Полікультуротворча діяльність 2010: матеріали Міжнародно-науково-практичного конференції. м. Київ, 12-13 квітня 2010 р., НАУ/редкол. Тюрменко І. І. та ін.. Київ: «НАУ-друк», 2010. С.72-75.
2. Курченко Т. Є. Башта Трифон Максимович (1904-1984). Історія української авіації в особах: навч. посіб./ за ред. Гребеннікова В. М. Київ: НАУ, 2013. С.234-250.
3. Петасюк І. А., Петасюк О. І. Калінін Костянтин Олексійович (1887-1938). Історія української авіації в особах: навч. посіб./за ред. Гребеннікова В. М. Київ: НАУ, 2013. С.106-114.
4. Петасюк І., Петасюк О. Відомий український авіаконструктор Йосип Григорович Неман (1903-1952). Полікультуротворча діяльність 2010: матеріали Міжнародно-науково-практичного конференції. м. Київ, 12-13 квітня 2010 р., НАУ/редкол. Тюрменко І. І. та ін.. Київ: «НАУ-друк», 2010. С.81-83.
4. Рейда О. О. Хіоні Володимир Миколайович (1882-1938). Історія української авіації в особах: навч. посіб./за ред. Гребеннікова В. М. Київ: НАУ, 2013. С.106-114.