

можна було уникнути проливу крові з поляками? (1939–1945) // Вісті Комбатанта. – 1991. – Ч 2 (172). 21. Матеріяли Другого Великого Збору Українських Націоналістів // Українська суспільно-політична думка в 20 столітті: Документи і матеріали / Упор. Т. Гунчак і Р. Сольчаник: У 3 т. – Т. II. – Сучасність, 1983. 22. ОУН у світлі постанов Великих Зборів, Конференцій та інших документів боротьби 1929–1955 рр. (Збірка документів). – Вид. ЗЧ ОУН. 1954. 23. Лебедь М. УПА. Українська Повстанська Армія. Її тенеза, ріст і дії у визвольній боротьбі українського народу за Українську Самостійну Соборну Державу. – Ч.1: Німецька окупація України: Репринтне вид. – Дрогобич: “Відродження”, 1993. 24. Гунчак Т. Україна: перша половина ХХ століття: Нариси політичної історії. – К.: Либідь, 1993. 25. Łukaszów J. Walki polsko-ukraińskie 1943–1947 // Zeszyty Historyczne. – Paryż. – 1989. – Z. 90 (t.455). 26. Armia Krajowa w dokumentach 1939–1945. – Т. 3: kwiecień 1943 – lipiec 1944. – Londyn, 1976. 27. Савчин М. Політика ОУН-УПА щодо українсько-польських відносин під час Другої світової війни та в перші повоєнні роки / М. Савчин: Дрогобицький краєзнавчий збірник. Наукове видання історичного факультету Дрогобицького державного педагогічного університету ім. І. Франка. – Вип. IV / Відп. ред. Л. Тимошенко. – Дрогобич: Вимір, 2000. 28. Трофимович В. Деякі аспекти українсько-польських відносин у роки Другої світової війни // Наукові записки Національного університету „Острозька академія”. Історичні науки. – Острог, 2003. 29. Запекільняк Л. Невідома війна: українсько-польські стосунки на Волині і в Східній Галичині в 1939 – 1944 рр. // Педагогічна думка. – 2008. – №4. 30. Ленартович О.Ю. Спроби українсько-польського порозуміння в роки Другої світової війни // Історичні студії Волинського національного університету імені Лесі Українки. Вип.2. – Луцьк, 2009. 31. Гунчак Т. Поляки і українці під час Другої світової війни // Історіографічні дослідження в Україні / Голова редколегії В.А. Смолій; Відп. ред. Ю.А. Пінчук. — К.: НАН України. Ін-т історії України, 2003. – Вип. 13. – У 2 ч.: Україна – Польща: історія і сучасність: Збірник наукових праць і спогадів пам'яті Павла Михайловича Калениченка (1923 – 1983). – Ч.1. 32. Гунчак Т. Втрачена можливість: Поляки та українці під час Другої світової війни // Війни і мир / За заг. ред. Л. Івшиної. – 1-ше вид. – К.: АТЗТ “Українська прес-група”, 2004.

УДК 94(477)“196/198”:623.746

А.І. Харук

Національний університет “Львівська політехніка”,
Інститут гуманітарних та соціальних наук

ВІЙСЬКОВІ ПРОГРАМИ ХАРКІВСЬКОГО АВІАЗАВОДУ У 60–80-х рр. ХХ ст.

© Харук А.І., 2010

Досліджено основні тенденції розвитку військових програм, що реалізовувались на Харківському авіазаводі. Розглянуто питання створення на цьому підприємстві військових варіантів пасажирських літаків, виробництва безпілотних літальних апаратів та крилатих ракет.

Investigated the basic trends of military programs realized at the Kharkiv aviation plant. Consider the establishment of this enterprise of military options for passenger planes, the production of unmanned aerial vehicles and cruise missiles.

У 60-80-х рр. минулого століття Харківський авіаційний завод (завод № 135, з 1976 р. – Харківське авіаційне виробниче об'єднання, ХАВО) був одним з основних в СРСР виробників пасажирських лайнерів. Але при цьому тут вироблялась також і продукція військового призначення. Проте питання військових програм Харківського авіазаводу досі залишається

маловивченим. Окремі аспекти, пов'язані з реалізацією таких програм, знайшли часткове відображення у роботах В. Савіна [1], В. Рігманта [2–5], В. Марковського та К. Перова [6], П. Батуєва [7]. Певне значення мають й оглядові праці, присвячені історії Харківського авіазаводу [8; 9]. Однак жодна з цих публікацій не дає цілісного уявлення про розвиток військових програм підприємства у вказаний період.

Мета роботи – відтворити картину розвитку військових програм, що реалізовувались на Харківському авіазаводі у 60-80-х рр. ХХ ст., а саме: створення спеціалізованих військових модифікацій цивільних літаків; виробництво безпілотних літальних апаратів; виробництво крилатих ракет.

Після завершення Другої світової війни Харківський авіазавод № 135 спеціалізувався на виробництві навчальних літаків. Зокрема, упродовж 1947–1949 рр. тут випустили 406 поршневих літаків Як-18 [10, с. 5, 6]. У 1950–1954 рр. підприємство випускало реактивні навчально-бойові літаки МіГ-15УТІ (загалом виготовлено 517 одиниць) [8; 16]. Після цього завод № 135 був переведений на виробництво пасажирських літаків, налагодивши випуск лайнерів Ту-104. Ця машина була плодом своєрідної конверсії, оскільки створювалась на основі бомбардувальника Ту-16. Завдання, що постало перед підприємством, було фактично рівнозначне організації нового заводу, оскільки Ту-104 був набагато складнішим і більшим виробом, порівняно з МіГ-15УТІ: його розмах крила переважав попередника втричі, а маса конструкції – в 10 разів. Літаки не мали жодної наступності в конструкції, за винятком дрібних деталей кріплення. До того ж складальні цехи підприємства були замалі для нової машини, і спочатку складання здійснювали у старому, напівзруйнованому ангарі. Потрібно було здійснити перенавчання працівників, про масштаб якого свідчать такі цифри: з приблизно 5000 осіб, що працювали на Харківському авіазаводі, близько 2000 почергово побували у відрядженнях на заводах, що випускали Ту-16. Були посилені кадрами плазово-шаблонний цех і заводський конструкторський відділ, чисельність яких довели відповідно до 250 і 60 осіб. Виробництво Ту-104 велось в кооперації з багатьма іншими підприємствами. Найбільше значення мала співпраця з Казанським заводом № 22, який постачав консолі крила й оперення для Ту-104 (це підприємство виготовляло бомбардувальники Ту-16, крила й оперення яких майже не відрізнялись від подібних вузлів Ту-104) [9, с. 273–277]. Отже, Харківський авіазавод виготовляв лише фюзеляж і центроплан Ту-104 та здійснював остаточне складання літака. Починаючи з 1955 р., в Харкові випустили 55 таких літаків. Освоєння Ту-104 дало початок тривалій співпраці харків'ян з дослідно-конструкторським бюро (ДКБ) А. Туполева – літаки, спроектовані цією організацією, будувались в Харкові до середини 1980-х рр.

Успішне освоєння Харківським авіазаводом виробництва літака Ту-104 створило передумови для впровадження на цьому підприємстві нових типів реактивних пасажирських літаків. Цілком логічним кроком виглядала передача у виробництво в Харкові нового літака, спроектованого під керівництвом А. Туполева – Ту-124. Ця машина, проектування якої велось з середини 1958 р., була ближньомагістральним лайнером, розрахованим на перевезення 36–40 пасажирів на відстань до 1500 км з крейсерською швидкістю 780 км/год (максимальна швидкість сягала 956 км/год). У конструктивному відношенні Ту-124 був, по суті, зменшеним приблизно на 25 % варіантом Ту-104, але вперше в СРСР на ньому встановили двоконтурні турбореактивні двигуни (ДТРД) Д-20П тягою 5800 кг, які забезпечували істотну економію палива і деяке зменшення шумності [2; с. 13–14].

Постанова ЦК КПРС і РМ СРСР від 18 липня 1958 р., а також наказ ДКАТ від 31 липня того самого року передбачали, що у 1960 р. завод № 135 виготовить 10 літаків Ту-124, причому перший з них мав бути готовий вже у IV кварталі 1959 р. Процес підготовки виробництва зумовив необхідність освоєння низки нових технологічних процесів, зокрема хімічного фрезування тонких великогабаритних панелей, виготовлення герметичних відсіків-кесонів крила. Номенклатура деталей зросла на 40 тис. назв, що привело до реорганізації усєї системи технологічної підготовки виробництва. Якщо для Ту-104 завод виготовляв лише фюзеляж, отримуючи решту вузлів з інших підприємств галузі, то для Ту-124 довелося освоїти виготовлення крила й оперення. Освоєння нового виробу в Харкові велось паралельно з будівництвом дослідного зразка Ту-124 в Москві: дослідний зразок був готовий в березні 1960 р., а перший серійний літак харківського виробництва

– в травні. Однак дотриматись визначеного плану не вдалось – до кінця 1960 р. завод № 135 випустив п'ять Ту-124 замість планованих десяти. Експлуатація Ту-124 на регулярних пасажирських лініях почалась у жовтні 1962 р. [2, с. 16].

Поряд з базовою моделлю Ту-124 в Харкові налагодили випуск низки модифікацій. Зокрема, для радянських ВПС виготовляли навчальні літаки для підготовки штурманів Ту-124Ш, обладнані радіолокатором “Рубін-1А” і кількома робочими місцями для курсантів. Загалом же в Харкові збудували 165 літаків Ту-124 усіх модифікацій: 110 пасажирських (їх виробництво припинилось у II кварталі 1966 р.) і 55 навчальних Ту-124Ш (упродовж 1962–1968 рр.) [3, с. 47]. Тобто, як бачимо, незважаючи на цивільне призначення літака Ту-124, все ж третину обсягу його виробництва становили військові машини.

Іншим напрямком розвитку пасажирських літаків Туполева стала машина Ту-124А, яка в серійному виробництві отримала позначення Ту-134. Вона відрізнялась перенесеними у хвостову частину фюзеляжу двигунами Д-30 тягою 6800 кг (на перших серіях – Д-20П-125) – таке компоновочне рішення сприяло істотному зниженню рівня шуму у пасажирському салоні. Треба відзначити, що до проектування нового літака, поряд з туполєвським ДКБ-156, долучився і конструкторський відділ Харківського заводу – тут проектувалось крило Ту-134. Серійне виробництво Ту-134 розпочалось на заводі № 135 в 1965 р. [8, с. 22–23].

Літак Ту-134 став основною продукцією для Харківського авіазаводу на два десятиліття. У серійне виробництво була впроваджена низка його варіантів. Так, базова модифікація Ту-134 була розрахована на 72 пасажирів і збудована в кількості 78 одиниць (30 з них пішло на експорт). З 1970 р. випускався 76-місний Ту-134А з вдосконаленими двигунами Д-30 2-ї серії (обладнувались пристроєм реверсу тяги). Варіант Ту-134Б, який випускався з 1980 р., мав місткість 80 пасажирів. Крім того, на цьому варіанті істотно модернізували склад бортового навігаційного комплексу, завдяки чому він став першим в СРСР пасажирським літаком без штурмана (чисельність льотного екіпажу була скорочена до трьох осіб). Останньою пасажирською модифікацією став Ту-134А-3, який обладнувався вдосконаленими двигунами Д-30 3-ї серії [4, с. 48]. Для ВПС і морської авіації СРСР випускалось кілька спеціалізованих модифікацій, першою з яких став навчальний літак для підготовки штурманів Ту-134Ш. Характерно, що цей варіант створювався з ініціативи керівництва заводу – військові вимагали продовження випуску машин Ту-124Ш, але зберігати у виробництві дві різні машини підприємству було невигідно. Проектування Ту-134Ш здійснювалось фахівцями серійно-конструкторського відділу Харківського авіазаводу. Перший літак цієї модифікації піднявся у повітря 12 лютого 1971 р. Серійні Ту-134Ш надходили переважно до Ворошиловградського училища штурманів. Для тренувань льотчиків далекосяжної і морської авіації з квітня 1981 р. в Харкові випускали літаки Ту-134УБ-Л, які за складом обладнання, пілотажами якостями і навіть зовнішнім виглядом нагадували бомбардувальники Ту-22М [1, с. 6–7]. Загалом було виготовлено 109 Ту-134УБ-Л. Остання серійна машина цієї модифікації була переобладнана у варіант Ту-134УБ-К для підготовки штурманів-операторів морської авіації, але цей літак так і залишився в єдиному екземплярі [7, 5]. Загалом же до завершення виробництва в 1984 р. в Харкові збудували 852 літаки Ту-134.

На початку 70-х рр. ХХ ст. Харківський авіазавод був одним з небагатьох в авіаційно-промисловому комплексі, які займались виключно цивільною тематикою (не рахуючи кількох спеціалізованих військових модифікацій базового літака Ту-134). Однак у зв'язку із загальноприйнятим правилом про впровадження на кожному авіазаводі поряд із цивільною продукцією також і військової, постало питання про вибір взірця авіатехніки військового призначення. З огляду на тісні зв'язки підприємства з ДКБ А. Туполева, у вересні 1975 р. керівництво Міністерства авіаційної промисловості (МАП) СРСР прийняло рішення про впровадження у виробництво на Харківському авіазаводі безпілотного літака-розвідника Ту-141. Цей апарат, обладнаний турбореактивним двигуном Р-9А-300 (на першій серії з 10 екземплярів), а згодом КР-17-300, мав дальність польоту 1000 км і розвивав маршову швидкість 950–1100 км/год. Обладнаний досконалою, як на той час, фотоапаратурою, Ту-141 був основною складовою частиною комплексу оперативно-тактичної розвідки ВР-2 “Стриж” [5, с. 44–45].

Новий виріб порівняно з Ту-134 мав порівняно невеликі розміри й незначну матеріаломісткість, тож впровадження його у серію не потребувало істотної перебудови виробництва. Виготовлення основних деталей і вузлів Ту-141 розподілили по наявних цехах, тільки для остаточного складання безпілотних літаків у травні 1976 р. організували новий цех № 85. Очолив нове виробництво А. Мялиця [11; 16]. Однак налагодження виробництва зайняло ще деякий час. Восени–взимку 1976 р. кілька груп працівників були відряджені до ДКБ А. Туполева для освоєння технології складання безпілотних літаків на дослідних зразках Ту-141. Складання першого Ту-141 почалось у Харкові в квітні 1977 р., але до кінця року виготовили лише два таких літаки для статичних випробувань. Випуск експлуатаційних льотних зразків Ту-141 почався тільки у 1979 р. і тривав до грудня 1990 р. Загалом в Харкові виготовили 152 безпілотних літаки-розвідники Ту-141 [5, с. 46].

Наприкінці 70-х – в першій половині 80-х рр. ХХ ст. ХАВО виявилось залученим до виробництва ракетного озброєння. У березні 1978 р. рішенням МАП об'єднанню було доручено налагодити випуск крилатих ракет авіаційного базування Х-55, створених у Московському конструкторському бюро (МКБ) “Радуга” і призначених для озброєння стратегічних бомбардувальників Ту-95МС і Ту-160. Логіку подібного рішення важко пояснити однозначно. З одного боку, впровадження принципово нової продукції для підприємства, яке раніше ніколи не займалось ракетобудуванням, потребувало докорінної реорганізації виробництва й впровадження нових технологій. Ускладнювалось це завдання ще й тим, що проектувальники Х-55 не продумали технологію серійного виробництва багатьох агрегатів ракети, тож харківським конструкторам і технологам довелось вирішувати низку складних проблем (зварювання кольорових металів, робота з композиційними матеріалами та електронними блоками системи керування тощо). Але з іншого боку, виконання основної виробничої програми ХАВО – випуск літаків Ту-134 – наближалось до завершення, а новий тип літака для виробництва у Харкові ще не був вибраний. Залучення ж підприємства до масштабної військової програми обіцяло щедre фінансування і, як наслідок, – можливість порівняно безбідного існування.

Виробництво ракет на ХАВО організували в цеху № 85, де випускались і Ту-141, а з липня 1983 р. перевели у новий цех № 86. Освоєння нового виробу відбувалось поступово – спочатку був налагоджений випуск окремих агрегатів, які постачались на завод “Радуга” у підмосковну Дубну. Згодом освоїли випуск комплектних фюзеляжів Х-55 – перший фюзеляж був виготовлений у грудні 1979 р. Під час підготовки серійного виробництва харківським фахівцям вдалось, зокрема, значно спростити конструкцію лонжерона й вузла навіски крила порівняно із запропонованою московськими проектувальниками. Нарешті, до грудня 1980 р. налагодили випуск ракет Х-55 з комплектуючих, повністю виготовлених у Харкові. Варто відзначити, що поряд із ракетами на ХАВО налагодили виробництво цілої низки елементів системи їх обслуговування – транспортувальних возиків, перевіркових стендів, комплектів спецінструментів, герметичних контейнерів для зберігання ракет. Для виконання військового замовлення з 22 вересня 1982 р. ракетний цех перевели на цілодобовий режим роботи з організацією 12-годинних робочих змін. Однак вже у грудні 1986 р. директивним рішенням ракетне виробництво на ХАВО було припинене. Цех № 86 закрили, а його обладнання передали на Кіровський механічний завод, хоч останні 16 ракет склали в Харкові в першому кварталі 1987 р. [6, с. 48–53]. В такий спосіб ХАВО знову повернулось до авіаційної спеціалізації.

Військові програми не забезпечували повного завантаження ХАВО – об'єднання залишалось передусім виробником цивільної авіатехніки. І хоч випуск Ту-134 тривав, впроваджувались у виробництво його нові варіанти, – наприклад, Ту-134Б у 1980 р. і Ту-134УБЛ у 1981 р., неодмінно мало постати питання про заміну базового літака досконалішою моделлю. Ще на початку 1970-х рр. конструкторський колектив ХАВО, намагаючись поліпшити економічні показники Ту-134, в ініціативному порядку розробляв варіант цієї машини на 100 пасажирських місць. Однак ця ініціатива не отримала підтримки МАП. Натомість міністерське керівництво висунуло ідею налагодити в Харкові виробництво нового пасажирського літака Як-42 конструкції ДКБ О.С. Яковлева. Але знову долю Харківського підприємства визначила конкуренція московських конструкторських бюро. Намагаючись не допустити втрати серійного підприємства, у ДКБ А. Туполева з 1973 р. проектували літак Ту-134Д. Незважаючи на позначення, нова машина лише

віддалено нагадувала базовий Ту-134. Вона отримала фюзеляж овального перерізу, розрахований на 120 пасажирів, нове крило і потужніші двигуни Д-30А тягою 8400 кг. У 1976 р. на ХАВО почали будівництво дослідного зразка нової машини, але воно так і не було завершено [9, с. 304]. Але завод залишився закріпленим за ДКБ А. Туполева і продовжував випускати Ту-134.

Відсутність перспективної туполевської машини для виробництва на ХАВО призвела до появи в грудні 1980 р. наказу МАП № 519, згідно з яким об'єднання з 1983 р. мало налагодити випуск легкого військово-транспортного літака Ан-72, спроектованого в Києві під керівництвом О. Антонова. Впровадження нової конструкції вимагало освоєння низки нових технологічних процесів: виготовлення конструкцій з титанових сплавів, композиційних матеріалів, виробництва великогабаритних фрезованих панелей, стільникових панелей з наповнювачами з фольги, полімерного паперу, склотканини. Спеціально для розміщення шести напівавтоматичних і автоматичних ліній з хімічної обробки деталей з алюмінієвих сплавів був збудований новий корпус. Ситуація додатково ускладнювалась відсутністю конструктивної наступності, яка була при переході від випуску Ту-104 до Ту-124 і від Ту-124 до Ту-134. Якщо літаки конструкції А. Туполева відзначались доволі консервативною конструкцією, то машини О. Антонова, навпаки, були досить передовими в технологічному відношенні. Наприклад, в Ан-72 використовувалось 430 назв деталей з композиційних матеріалів, а загальна маса виготовлених з цих матеріалів деталей сягала однієї тонни. З одного боку, це створювало істотні труднощі при освоєнні нових виробів, але, з іншого, – давало ХАВО можливість подолати технологічне відставання, модернізувати виробництво відповідно до сучасних вимог. Виникали й проблеми, пов'язані з функціонуванням системи радянської планової економіки. Наприклад, виготовлення панелей з вуглепластика (стулок шасі, вантажного люка, відкидних панелей обшивки крила) було затримане на цілий рік через те, що Держплан СРСР вчасно не замовив хімічним заводам потрібне для цього вуглеволокно [9, с. 311].

Вказані причини, значна частина яких, як бачимо, мала суб'єктивний характер, сповільнили налагодження серійного випуску Ан-72. Перший літак цього типу, збудований у Харкові, був готовий тільки в грудні 1985 р. – на два роки пізніше від визначених МАП термінів. Загалом ХАВО випустило 123 літаки Ан-72, переважна більшість яких призначалась для військових експлуатантів. До них увійшли близько сорока машин у вантажному варіанті і близько 60-ти – в салонному, призначеному для забезпечення діяльності штабів різних рівнів. Останній варіант відзначався теплозвукоізоляцією вантажної кабіни, встановленням в ній додаткового освітлювального та кисневого обладнання. Крім того, збудували й 17 патрульних Ан-72П для Прикордонних військ КДБ СРСР. Такий літак призначався передусім для охорони морських кордонів і патрулювання 200-мильної економічної зони. Бортове обладнання базової машини доповнили системами супутникової навігації, кількома аерофотоапаратами й оптико-телевізійним комплексом, здатним виявляти морські об'єкти на великій віддалі навіть у негоду. При цьому частково збережені транспортні можливості базової машини. Отримав Ан-72П й озброєння – контейнер з двоствольною 23-мм гарматою на пілоні з правого боку фюзеляжу, а також два блоки некерованих ракет на підкрильних пілонах. Випуск цієї модифікації розпочався у квітні 1990 р. Майже усі Ан-72 були випущені до 1992 р., хоч в наступні роки ще добудовувались одиничні екземпляри [12, 9-10].

Підводячи підсумки, відзначимо, що, незважаючи на цивільну спеціалізацію, в структурі виробництва Харківського (ХАВО) у 1960–1980-х рр. значне місце посідали програми військового призначення. Умовно їх можна поділити на дві групи. Перша – це випуск військових модифікацій цивільних літаків, призначених для використання як навчальних: Ту-124Ш в другій половині 1960-х рр., Ту-134Ш і Ту-134УБ-Л в 1970-х – першій половині 1980-х рр. Друга – це випуск продукції суто військового призначення, яка не мала цивільних аналогів (безпілотні літаки-розвідники Ту-141, крилаті ракети Х-55). При цьому продукція другої групи завжди мала характер побічної для підприємства. А з другої половини 1980-х рр. ХАВО було переведене на виробництво військової продукції, освоївши випуск легкого військово-транспортного літака Ан-72 та його спеціалізованих модифікацій.

1. Савин В. Военные профессии гражданского лайнера. О модификациях Ту-134 Харьковского авиазавода // Крылья Родины. – 2002. – № 10. – С. 6–7. 2. Ригмант В. Ближнемагистральный пассажирский самолет Ту-124 // Авиация и космонавтика. – 2009. – № 7. – С. 13–24. 3. Ригмант В.

Под знаками “АНТ” и “Ту”. Ту-124 // *Авиация и космонавтика*. – 1999. – № 9. – С. 46–48. 4. Ригмант В. Под знаками “АНТ” и “Ту”. Ту-134 // *Авиация и космонавтика*. – 1999. – № 10. – С. 46–48. 5. Ригмант В. Под знаками “АНТ” и “Ту”. Ту-141 // *Авиация и космонавтика*. – 1999. – № 12. – С. 44–46. 6. Марковский В., Перов К. Ракеты типа X-55 // *Авиация и космонавтика*. – 2005. – № 9. – С. 44–56. 7. Батуев П. Последние варианты на базе Ту-134УБЛ / Батуев П. // *Крылья Родины*. – 2002. – № 10. – С. 7. 8. Нестеров А.Ф., Савин В.С., Сovenко А.К. 75 лет Харьковскому государственному авиационному производственному предприятию. – К.: ИЦ АэроХобби, 2001. – 40 с. 9. Харьковский авиазавод: история, современность, перспективы / Под ред. П.О. Науменко. – Харьков: ХГАПП, 2006. – 436 с. 10. Комиссаров С. “Летающая парта” послевоенной эпохи // *Авиация и время*. – 2006. – № 4. – С. 4–19. 11. Центральний державний науково-технічний архів України, ф. 237, оп. 1, спр. 1. 12. Якубович Н.В. Транспортные самолеты Ан-72 и Ан-74. – М.: М-К, 2006. – 32 с.

УДК 94 (477) “1917/1918”

Н.М. Барановська, О.Г. Макарчук
Національний університет “Львівська політехніка”,
Інститут гуманітарних і соціальних наук

ДЕРЖАВНИЙ ПЕРЕВОРОТ ПАВЛА СКОРОПАДСЬКОГО ЯК РЕВОЛЮЦІЙНИЙ ДОСВІД ВИРІШЕННЯ АГРАРНОГО ПИТАННЯ

© Барановська Н.М., Макарчук О.Г., 2010

Висвітлюються аграрні причини державного перевороту в Україні 29 квітня 1918 р., аналізуються основні положення партійних програм та позиції різних політичних сил стосовно вирішення земельних проблем у ході зміни влади.

The article explains agrarian questions of coup in Ukraine on April 29, 1918, analyses the main statements of party programs and attitudes of different political forces, concerning land problems resolving during the change of authority.

Складна і динамічна революційна доба 1917–1921 рр. зробила можливим появу на історичній арені видатних історичних постатей, чільне місце серед яких посідає останній український гетьман Павло Скоропадський, який прагнув до вирішення аграрного питання, розробляючи власну його модель.

Останнім часом в історичній науці з’явилося чимало дослідницьких напрацювань стосовно державницького досвіду Гетьманату. Серед них статті С. В. Корновенка [1], Р.Я. Пирога [2], Ю.І. Терещенка [3], В.Ф. Солдатенка [4], О.М. Любовця [5], де простежуються вжиті заходи, спрямовані на закріплення гетьманського режиму, суб’єктивні й об’єктивні чинники його оформлення та частково висвітлюються проблеми аграрного досвіду Гетьманату.

У цій роботі зроблено спробу на основі узагальнення наявних досліджень, архівних матеріалів розглянути аграрні підвалини приходу до влади П. Скоропадського, показати соціальну базу державного перевороту, проаналізувати німецько-австрійські економічні інтереси у підтримці Гетьманату.

Бойовий генерал Павло Скоропадський є однією з центральних і найзначущих постатей Української революції 1917–1921 рр. На власному досвіді йому довелося пересвідчитись, що у 1917 р. українська революційна демократія перебувала у постійному світоглядному конфлікті з