

приводит немало вопиющих, документально зафиксированных фактов, иллюстрирующих это утверждение, равно как и печальное завершение этой кампании, когда полетели головы наиболее рьяных украинизаторов, а изъятые из библиотек книги на украинском языке запылали в огне.

В книге исследуется еще одно направление национальной политики на Кубани, получившее название «коренизация». Проводившаяся в одно время с украинизацией и столь же неожиданно и резко свернутая по приказу из Москвы, она, на мой взгляд, еще не получила адекватного освещения в нашей исследовательской литературе, хотя ясно, что мероприятия по коренизации, к сожалению, быстро приняли формы и методы все той же партийно-государственной кампанийщины, которая, как всегда, в случае необходимости подкреплялась насилием и террором. Иванцов опять-таки негативно оценивает практику коренизации, называя ее «национально-политическим экспериментом» (с. 95), «политикой автономистской национальной коренизации» (с. 94). Трудно сказать, что дало основание автору для подобных умозаключений, приводимые им факты и документы, на мой взгляд, не могут трактоваться столь однозначно. В то

же время примеров почти сюрреалистического абсурда предостаточно. Например, ситуация с коренизацией греков, которых неволили изъясняться на греческом (эллиническом) языке, в то время как данная группа греков урмов говорила исключительно по-турецки. Или другой абсурдный случай: по ошибке в грузинский колхоз Адлерского сельсовета были присланы бланки трудовой на греческом языке. «Видимо, грузины были страшно оскорблены», прокомментировал автор эту ситуацию (с. 90). Из документа этого не следует, так что данную ремарку надо понимать как авторскую насмешку, сарказм, ёрничанье, на мой взгляд, совершенно неуместные.

В целом же проанализированные в книге документы расширили наши знания о социально-политических процессах, протекавших на Кубани в 1920-х – начале 1930-х гг. И.Г. Иванцов обратил внимание на категорию документов, которые можно использовать для изучения исторического прошлого других регионов страны.

Ю. Д. Анчабадзе,
кандидат исторических наук
(Институт этнологии и антропологии
им.Н.Н. Миклухо-Макляя РАН)

Л.Е. Антонова, О.Н. Солдатова, Т.Н. Фисюк. Развитие авиационной науки и техники в СССР в 1920–1946 гг. Тематический обзор документов филиала РГАНТД и публикация архивных документов. Самара: НТЦ, 2010. 635 с.

В книге сотрудников регионального филиала Российского государственного архива научно-технической документации (РГАНТД) совмещено сразу несколько «жанров»: историческое исследование, документальная публикация, научно-справочное издание. «Сквозной» сюжет – аналитический тематический обзор документов по истории авиационной науки и техники в СССР в 1920–1940 гг. Книга состоит из 4 проблемных разделов: анализ документальных комплексов по истории авиастроения, содержащихся на хранении в филиале РГАНТД; исследовательский обзор развития основных отраслевых направлений авиационной науки и техники в течение 1920–1946 гг.; деятельность авиационных специалистов в условиях репрессивной политики 1920–1940-х гг.; изучение советскими специалистами зарубежного опыта авиастроения и сотрудничество с иностранными конструкторами, прежде всего из Германии.

В первом разделе представлены фонды основных научно-технических учреждений,

связанных с разработкой и проектированием как самолетов, так и двигателей, авиационного вооружения, систем управления и т.д. Основная часть хранящихся там материалов – научно-исследовательская и управленческая документация. В ней отразились и структура организаций, работавших на авиационную промышленность – институтов и конструкторских бюро (ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ и др.), и истории их создания, и направления деятельности. Интересен анализ заявочных материалов на изобретения в области авиации, отложившихся в филиале РГАНТД, которые облегчают исследователям поиск сведений о деятельности многих выдающихся ученых-изобретателей – К.Э. Циолковского, Р.Л. Бартини, В.М. Мясищева, А.С.Яковлева, Д.П. Григоровича, А.Н.Туполева и др.

Обширный раздел книги посвящен истории развития авиационной науки и техники. Большое внимание уделено обзору испытаний различных образцов авиатехники в конце 1930-х – начале 1940-х гг., анализу научно-

экспериментальной базы советского самолето- и вертолетостроения, формированию конструкторских коллективов, их специализации и направлению исследований. На основе уникальных архивных источников показана самостоятельная роль отечественных ученых в проектировании и создании вертолетной техники – еще в 1920-х гг. в СССР сложилась замечательная научная школа, достойное место в которой заняли Б.Н. Юрьев, А.М. Черемухин, А.М. Изаксон, Д.И. Антонов. Отражены в работе и основные вехи развития отечественного моторостроения. Если сначала основной кадровый конструкторский потенциал был сконцентрирован в одном учреждении – опытном авиамоторном институте (впоследствии ЦИАМ), который результаты своих разработок передавал для внедрения на заводы, то постепенно, с укреплением материально-технической базы для опытных исследований в авиационной промышленности и увеличением числа необходимых специалистов, на крупнейших авиазаводах создавались собственные профильные конструкторские бюро.

К началу Великой Отечественной войны уже сформировались научно-конструкторские школы, доминировавшие в создании авиационного оружия: В.А. Дегтярева, Б.Г. Шпитального, М.Е. Березина, А.А. Волкова, С.А. Ярцева, А.Э. Нудельмана. Шла конкуренция изобретений, в производство внедрялись лучшие образцы. В 1942 г. коллективу ОКБ-16 под руководством Нудельмана была присуждена государственная премия за создание авиационной 37-миллиметровой пушки. Даже изобретения, не принятые к внедрению, как отмечается в книге, играли положительную роль в развитии авиационной техники (автоматический гранатомет Нудельмана, двухствольный авиационный пулемет В.И. Силина, парашютная торпеда А.В. Недашевича и др.).

Приведенные в книге факты о репрессиях против технической интеллигенции свидетельствуют, что научному потенциалу страны был нанесен тяжелый урон. Репрессии захлестнули ЦАГИ. Многие специалисты в области авиационной науки и техники были репрессированы. Расстреляли Н.М. Харламова, К.А. Калинина, И.Т. Клейменова, Г.Э. Лангемака. Аресту и заключению подверглись конструкторы А.Н. Туполев, В.М. Мясищев, В.М. Петляков, С.П. Королев, В.П. Глушко и многие другие. Репрессированным авиаконструкторам приходилось приспосабливаться к суровым условиям работы в неволе, в пресловутых «шарашках». Именно там были спроектированы и внедрены в производство самолет Пе-2 конструкции Петлякова, самый массовый советский бомбардировщик в период войны, и скоростной бомбардировщик Ту-2 конструкции Тупо-

лева. Данный раздел книги – достойный вклад в историографию политических репрессий, учитывая, что деятельность конструкторских бюро в системе НКВД, которые находились в ведении 4-го спецотдела, в силу засекреченности большинства архивных документов до сих пор почти не разработана.

По проблеме изучения и использования советскими специалистами зарубежного опыта в авиационной промышленности издание вводит в научный оборот уникальные документы о деятельности немецких специалистов и их сотрудничестве с советскими научно-техническими учреждениями во второй половине 1920-х – начале 1930-х гг. Интересны, например, заявочные материалы за 1926–1931 гг. авиаконструктора Г. Юнкерса, направленные в комитет по изобретательству при Совете Труда и Обороне. В результате Юнкерс получил в СССР патенты на 17 изобретений. Другой немецкий специалист К. Дорнье в 1926–1927 гг. запатентовал в нашей стране 6 изобретений. В книге опубликованы копии чертежей этих изобретений.

В 1920–1930-х гг. между германскими и советскими научно-техническими учреждениями устанавливались контакты по многим направлениям авиационной техники, а в 1939–1940 гг. ряд немецких фирм, как например «Фокке-Вульф» и «Даймлер-Бенц», возобновили патентование своих изобретений в Советском Союзе. Вершиной советско-германских связей в области авиационной техники стали поездки советских специалистов на германские авиазаводы, закупка и изучение образцов немецких самолетов и двигателей, получивших у нас довольно высокую оценку. В процессе аналитической работы, которая велась в научных организациях СССР в 1940–1941 гг., отечественные специалисты рассматривали возможность не только использования немецких технологий в производстве авиационных материалов, но и разработки моделей самолетов, полностью опирающихся на немецкие образцы, о чем свидетельствует опыт копирования самолета Фи-15 «Шторх», оказавшийся, правда, неудачным.

В целом авторам, несмотря на всю специфику работы в области технической истории, удалось главное – выдвинуть на первый план прежде всего субъекта научной деятельности, ученого, проследить, насколько это позволяют источники, интересную и нередко полную трагизма его судьбу и, конечно, показать вклад в отечественную и мировую науку и технику.

А.В. Захарченко,
кандидат исторических наук
(Поволжский филиал Института
российской истории РАН)