

**ԽՈՐՀՐԴԱՅԻՆ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՌԱԶՄԱՊԱՇՏՊԱՆԱԿԱՆ ԱՐԴՅՈՒՆԱԲԵՐՈՒԹՅԱՆ
ԱՌԱՋՆԵԿԻ՝ ԹԻՎ 447 ԳՈՐԾԱՐԱՆԻ ՀԻՄՆԱԴՐՄԱՆ
ԵՎ ՇԱՀԱԳՈՐԾՄԱՆ ՊԱՏՄՈՒԹՅՈՒՆԻՑ**

1930-ական թվականների վերջին միջազգային իրադրության կտրուկ սրումը և Երկրորդ աշխարհամարտի սկիզբը նոր մարտահրավերների առջև կանգնեցրեց խորհրդային ողջ տնտեսությանը, այդ թվում՝ ռազմապաշտպանական արդյունաբերությանը: ԽՍՀՄ տնտեսության մեջ իրականացվող կառուցվածքային բոլոր վերակառուցումներն այսուհետ կրելու էին ռազմամոբիլիզացիոն բնույթ: Այսպես՝ 1939 թ. չորրորդ «հատուկ եռամսյակում» գործադրված Կարմիր բանակի սպառազինման մոբիլիզացիոն առաջին պլանում (ՄՊ-1)¹ հրամայական համարվեց ինչպես երկրի ռազմապաշտպանական արդյունաբերության ամբողջական վերակառուցումը և վերազինումը, այնպես էլ ոլորտի ձեռնարկությունների աշխարհագրության ընդլայնումը, նրանում ԽՍՀՄ բոլոր շրջանների ընդգրկումը: Հատուկ մոբայլաններ մշակվեցին և հաստատվեցին նաև հետագա՝ 1940 և 1941 թվականների համար: Դրանք կատարելու համար ռազմական արտադրանքի պատվերներ ստացան ԽՍՀՄ արդյունաբերության գրեթե բոլոր ճյուղերի

¹ *Մոբիլիզացիոն պլան* (ծրագիր, հայտ)՝ ռազմական արտադրանքի և պատվերների հատուկ պլան, որը կազմվում է հնարավոր պատերազմին պատրաստ լինելու նպատակով: Մոբիլիզացիոն պլանով նախատեսված առաջադրանքների կատարումը հիմնականում դրվում էր ռազմապաշտպանական արդյունաբերության ձեռնարկությունների վրա:

ծեռնարկությունները: Ամբողջ երկրով մեկ ծավալվեց արտադրական գործընթացի արմատական վերակառուցում: «Մինչև պատերազմը ստեղծված ռազմական գործարանների արտադրական հզորությունները պատերազմի տարիներին մի քանի անգամ ուժեղացվեցին խաղաղ արդյունաբերության բազմաթիվ ճյուղերի հզորություններով: Դրանք դրվեցին ի ծառայություն պաշտպանական, առաջին հերթին՝ մեքենաշինական, էլեկտրատեխնիկական և մետաղամշակման ճյուղերի: Ռազմական ծեռնարկությունների արտադրական կարողությունների ավելացման խոշոր աղբյուր հանդիսացավ սարքավորումների, հատկապես հաստոցների վերաբաշխումը»²:

Ձուգահեռ մեծ թափ էր հավաքում քաղաքացիական ծեռնարկությունների փոխանցումը ռազմապաշտպանական արդյունաբերության համակարգին: Գործընթացը պայմանավորված էր նաև նրանով, որ Երկրորդ աշխարհամարտի բռնկումը խորհրդային ղեկավարությանը ստիպեց էլ ավելի խստացնել երկրում կիրառվող «գաղտնիության ռեժիմը»: Ռազմական արդյունաբերության ոլորտում դրա իրականացումն ավելի դյուրին էր, քան քաղաքացիական ծեռնարկություններում: Ռազմական արտադրանք թողարկող գործարաններն աստիճանաբար ընդգրկվեցին «հատուկ ռեժիմային գործարանների» համակարգում և համարակալվեցին: Խորհրդային Հայաստանում նման ծեռնարկությունների շարքում ընդգրկվեցին ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմատի Երևանի ինքնաթիռաշինական (թիվ 447) և ԽՍՀՄ ռետինե արդյունաբերության ժողկոմատի Երևանի Կիրովի անվան «Սովպրեն» սինթետիկ կաուչուկի (թիվ 742) գործարանները:

² Розенфельд С. Я., Клименко К. И., История машиностроения СССР (с первой половины 19-го в. до наших дней), Москва, 1961, с. 364.

Պետք է նշել, որ ռազմական արտադրանքի բնագավառում նախապատերազմյան վերջին տարիներին ԽՍՀՄ-ում առաջնությունը տրվում էր ռազմական ավիաարդյունաբերության ոլորտին: Խնդիր էր դրված ինչպես որակով, այնպես էլ արտադրանքի քանակով չզիջել Արևմուտքին՝ հատկապես Գերմանիայի ավիաարդյունաբերությանը: Վերջինիս միագումար հզորությունը 1939 թ. վերջի դրությամբ երկու անգամ գերազանցում էր խորհրդային ավիաարդյունաբերության համամանան ցուցանիշը³:

Խորհրդային ղեկավարության կողմից ձեռնարկված անհետաձգելի միջոցառումների շնորհիվ, որոնք ուղղված էին ավիացիոն արդյունաբերության ծավալմանը և ինքնաթիռաշինական նոր գործարանների արագացված շինարարությանը, պատկերը շուտով փոխվեց հոգուտ ԽՍՀՄ-ի: Արդեն Հայրենական պատերազմի սկզբին ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության համակարգում գործում էր ավելի քան 100 ձեռնարկություն, 1940 թ. և 1941 թ. առաջին կեսին արտադրվեց ավելի քան 12.000 մարտական ինքնաթիռ⁴:

1939 թ. ամռան-աշնանը ՀամԿ(Բ)Կ կենտկոմի քաղբյուրոն կարևոր որոշումներ ընդունեց «Ավիաշարժիչ գործարանների զարգացման» և «Գոյություն ունեցող ինքնաթիռաշինական գործարանների վերակառուցման ու նոր գործարանների շինարարության մասին»: Նախատեսվեց մոտակա երկու տարիների ընթացքում կառուցել 9 ինքնաթիռաշինական և 6 ավիամոտորաշինական գործարան, ինչպես նաև վերամասնագիտացնել գործող 9 մեքենաշինական գործարանները: Երկրորդ աշխարհամարտի բռնկումը խորհրդային ղեկավարությանը

³ Ст'ю Шахурин А. И., Крылья победы, Москва, 1990, էջ 105:

⁴ Ст'ю Быстрова И. В., Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е годы), Москва, 2006, էջ 184:

ստիպեց ավելի վճռական միջոցների դիմել. որոշում ընդունվեց ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմատի տնօրինությանը փոխանցել քաղաքացիական մեքենաշինության և 60 ձեռնարկություն⁵: Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմատին հանձնարարվեց զարկ տալ ինքնաթիռաշինական ձեռնարկությունների ստեղծմանը Կովկասում ու Անդրկովկասի խորհրդային հանրապետություններում:

Ի կատարումն ՀամԿ(բ)Կ կենտկոմի քաղբյուրոյի հանձնարարականների՝ ՀամԿ(բ)Կ կենտկոմը և ԽՍՀՄ կառավարությունը 1940 թ. սեպտեմբերի 19-ին ընդունեցին թիվ 1724/693 «հույժ գաղտնի» որոշումը՝ Երևանում ինքնաթիռաշինական գործարան (թիվ 447) կառուցելու մասին⁶:

Խորհրդային Հայաստանի ղեկավարությունը, որը ջանքեր էր գործադրել որոշման ընդունման համար, անմիջապես գործի անցավ: ՀԽՍՀ ժողկոմխորհի 1940 թ. սեպտեմբերի 25-ի «հույժ գաղտնի» որոշմամբ հանձնարարվեց թիվ 447 գործարանի շինարարության համար առանձնացնել Երևանի Լեպսեի⁷ անվան գործարանի և ՀԽՍՀ անտառժողկոմատի փայտամշակման արտադրամասի տարածքները, ինչպես նաև դրանց միջև ընկած 46 հեկտար հողատարածքը⁸: Շինարարությունն իրականացնելու համար թիվ 447 գործարանին փոխանցվեցին

⁵ St'u История социалистической экономики СССР, в семи томах, т. 5, Советская экономика накануне и в период Великой Отечественной войны. 1938–1945 гг., Москва, 1978, էջ 97:

⁶ St'u ՀԱԱ, ֆ. 113, ց. 24, գ. 136, թ. 16:

⁷ Լեպսե Իվան Իվանի (Յան Յանի, 1889–1929)՝ լատիշ խորհրդային կուսակցական, արհմիութենական գործիչ, 1924 թվականից ԽՍՀՄ արհմիութույնների նախագահության անդամ: Լեպսեի անժամանակ մահվան կապակցությամբ Համառուսաստանյան կենտրոնական գործադիր կոմիտեն 1929 թ. հոկտեմբերին առաջարկեց նրա անունը հավերժացնելու նպատակով անվանակոչել ԽՍՀՄ բնակավայրերի փողոցներ և հրապարակներ, ինչպես նաև նրա անունով կոչել միութենական գործարաններ, ձեռնարկություններ և այլն:

⁸ St'u ՀԱԱ, ֆ. 113, ց. 24, գ. 129, թ. 1:

այդ տարածքում գտնվող բոլոր շենքերն ու շինությունները, մասնավորապես՝ Լեպսեի անվան գործարանը և փայտամշակման արտադրամասը, լաքերի և ներկերի գործարանը, տետրերի և երաժշտական գործիքների ֆաբրիկաները, Հայմարմար միավորման կիսակառույց շենքը և այլն: Կառավարության որոշումով շինարարական աշխատանքների իրականացումը հանձնարարվեց «Կաուչուկշին» տրեստին, որը փոխանցվեց ՀԽՍՀ կառավարության անմիջական ենթակայությանը: Գործարանի ինժեներատեխնիկական անձնակազմի և բանվորների համար առանձնացվեցին բնակելի շենքեր և տարածքներ: Կառավարության որոշման մեկ այլ կետով՝ ՀԽՍՀ Հայպետնախագիծ ձեռնարկությանը հանձնարարվեց «լծել բոլոր ուժերը հույժ կարևոր այդ գործին»: Տրվեցին նաև այլ հանձնարարականներ⁹:

ՀԽՍՀ կառավարության 1940 թ. սեպտեմբերի 26-ի որոշումով «Կաուչուկշին» տրեստի դռների վերանորոգման արհեստանոցը և Հայտրանսպորտի ավտոդպրոցի նորակառույց շենքը 1940 թ. հոկտեմբերից փոխանցվելու էին թիվ 447 գործարանին¹⁰: Որոշումները ստորագրել էր ՀԽՍՀ ժողկոմխորհի նախագահ Արամ Փիրուզյանը:

Թիվ 447 գործարանի նախագծման և կառուցման աշխատանքներն իրականացվելու էին ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմատի անմիջական ղեկավարությամբ և հսկողությամբ: Շուտով Երևան ժամանեց ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմի կողմից նշանակված հատուկ հանձնաժողովը, որը, ժողկոմի 1940 թ. սեպտեմբերի 24-ի թիվ 505 «հույժ գաղտնի» հրամանի համաձայն, ուսումնասիրելու էր

⁹ Տե՛ս նույն տեղում, թ. 1 և շրջ.:

¹⁰ Տե՛ս նույն տեղում, գ. 130, թ. 1:

Հայաստանի իշխանությունների կողմից գործարանի կառուցման համար նախատեսված տարածքները:

Ուսումնասիրություններն ավարտելուց հետո գործարանի բրիգադի պետ և նախագծի գլխավոր ինժեներ Ն. Ա. Սվայկինն ու նրա տեղակալ Ի. Գ. Ֆեդիչևը 1940 թ. հոկտեմբերի 15-ին արդյունքների մասին ընդարձակ զեկուցագրեր ներկայացրեցին ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմ Ա. Ի. Շախուրինին և ՀԽՍՀ ժողկոմխորհի նախագահ Ա. Ս. Փիրուզյանին: Ձեկուցագրերում մասնավորապես նշվեց, որ հանձնաժողովն ուսումնասիրել է հետևյալ տարածքները. 1-ին՝ Վերին Չարբախ գյուղը և այն դաշտը, որը Վերին Չարբախից ձգվում է մինչև Ներքին Չարբախ և սահմանազատվում Ջանգու գետով ու թեքությամբ, որն իր հերթին ձգվում է Վերին Չարբախի և Ներքին Չարբախի միջև, 2-րդ՝ «Սովպրեն» շինմիավորման բնակելի տարածքից մինչև Վերին Չարբախ գյուղը, 3-րդ՝ այն տարածքը, որը ձգվում է Երևան-Թբիլիսի երկաթգծի երկայնքով՝ մի կողմից սահմանազատված տրամվայի գծով, որը գնում է դեպի «Սովպրեն» շինմիավորման բնակելի տարածք, մյուս կողմում գոյություն ունեցող օդանավակայանն էր:

Քննարկումների արդյունքում հանձնաժողովը հավանության արժանացրեց այն տարածքները, որոնք ընկած էին «Սովպրեն» շինմիավորման բնակելի տարածքի և Ներքին Չարբախ գյուղի միջև՝ ներառյալ Վերին Չարբախ գյուղը: Ընդ որում՝ արտադրական տարածքի տակ էին ընկնում ինչպես նշված հողատարածքը, այնպես էլ «Սովպրեն» շինմիավորման և Վերին Չարբախի բնակելի տարածքների միջև ընկած քաղաքային շերտը, իսկ թռիչքային դաշտի տարածքը գտնվում էր Վերին և Ներքին Չարբախի բնակելի տարածքների միջև:

Ձեկուցագրում նշվում է նաև գործարանի կառուցման համար անհրաժեշտ տարածքների ընհանուր չափի մասին.

ա) արտադրական տարածքի համար հատկացվող հողեր քաղաքային հողերից՝ 105,4 հեկտար, բ) թափաքային դաշտի համար հատկացվող հողատարածք Վերին Չարբախ գյուղից՝ 311,8 հեկտար, այդ թվում՝ ծառատնկարաններ և այգիներ՝ 74,04 հեկտար, գյուղացիական տներ և տնամերձ հողատարածքներ՝ 65,86 հեկտար, վարելահողեր՝ 147,9 հեկտար, այլ հողատարածքներ (ոչ գյուղատնտեսական նշանակության)՝ 24,0 հեկտար, Ներքին Չարբախ գյուղից՝ 14,0 հեկտար, այդ թվում՝ ծառատնկարաններ և այգիներ՝ 1,0 հեկտար, գյուղացիական տնակներ և տնամերձ հողեր՝ 1,40 հեկտար, վարելահողեր՝ 11,6 հեկտար: Զեկուցագրի վերջում խնդրվում էր շինարարությունն իրականացնելու համար կառավարության որոշումով ձևակերպել նշված հողատարածքների օտարումը թիվ 447 գործարանի կառուցման համար¹¹:

Նույն օրը՝ հոկտեմբերի 15-ին, ՀԽՍՀ ժողկոմխորհը որոշեց գործարանի կառուցման համար հատկացնել հանձնաժողովի ընտրած հողատարածքները՝ ընդհանուր առմամբ 431,2 հեկտար, որից 105,4 հեկտարը՝ քաղաքային հողատարածք, 311,8 հեկտարը՝ Վերին Չարբախի հողատարածք և 14,0 հեկտարը՝ Ներքին Չարբախի¹²: Որոշման մասին Ա. Փիրուզյանի ստորագրությամբ զեկուցագիր ուղղարկվեց ԽՍՀՄ ժողկոմխորհի նախագահ Վ. Մ. Մոլոտովին¹³: Նշենք, որ թիվ 447 գործարանի կառուցման աշխատանքների ընթացքի մասին ՀԿ(Բ)Կ կենտկոմի քարտուղար Գրիգոր Հարությունյանը, ով «ամեն օր լինում էր շինարարական հրապարակում, տեղում լուծում բազմաթիվ հարցեր»¹⁴, 1941 թ. փետրվար-հունիս ամ-

¹¹ Տե՛ս նույն տեղում, գ. 136, ք. 4, նաև՝ նույն տեղում, ք. 10–11:

¹² Տե՛ս նույն տեղում, ք. 15:

¹³ Տե՛ս նույն տեղում, ք. 16 և շրջ.:

¹⁴ Ավետիսյան Հ. և ուրիշ., Գրիգոր Հարությունյան. կյանքը և գործունեությունը, Երևան, 2000, էջ 47:

իսներին կանոնավոր՝ ամիսը մեկ, երբեմն մի քանի անգամ, զեկուցագրերով տեղեկացնում էր անձամբ Ի. Ստալինին¹⁵։ Դրանցից մեկում Գ. Հարությունյանը հայտնում էր, որ նախատեսվում է գործարանի կառուցման աշխատանքներն ավարտել 1942 թ. փետրվար ամսին¹⁶։

Շուտով Ուկրաինայի հարավից Հայաստան տեղափոխվեցին ինքնաթիռաշինական գործարանի համար անհրաժեշտ սարքավորումներ, դրանք տեղադրելու համար ժամանեցին Միության ավիացիոն գործարանների որակյալ մասնագետներ և, ինչպես իր հուշերում վկայում է ՀԽՍՀ պետական-կուսակցական գործիչ Ե. Ասժատրյանը, գործարանում արագ կազմակերպվեց արտադրությունը։ Բայց, «ելնելով սկսված պատերազմի պայմաններից, կենտրոնական մարմինները որոշում են սառեցնել գործարանի շինարարությունը»¹⁷։

Պետք է նշել, որ Հայրենական պատերազմի սկսվելուց հետո ԽՍՀՄ կառավարության որոշումներով երկրում ընդհատվեց արդյունաբերական հարյուրավոր խոշոր ձեռնարկությունների շինարարությունը, Հայաստանում դրանց թիվը հասավ 30-ի։ Վերջիններիս շինարարության համար նախատեսված աշխատուժը, ֆինանսական և նյութական միջոցներն ուղղվեցին ռազմական պատվերներ կատարող ձեռնարկությունների կարողությունների ընդլայնմանը։

Այդուհանդերձ, արդեն 1942 թ. աշնանից գործարանում սկսեցին իրականացվել մարտերում վնասված ռազմական ինքնաթիռների վերանորոգման աշխատանքներ։ Պետք է նշել, որ մարտական ինքնաթիռների վերանորոգման որոշակի փորձ Հայաստանն ուներ դեռևս Առաջին Հանրապետության տարի-

¹⁵ Տե՛ս ԴԱԱ, ֆ. 1, ց. 21, գ. 65, թ. 52-58, 63-71, 77-82, 89-94, 101, 102 և այլն։

¹⁶ Տե՛ս նույն տեղում, թ. 57-58։

¹⁷ Ասժատրյան Ե., 20-րդ դար. Հայաստանի կառուցման ճանապարհին (հուշեր), գիրք առաջին, Երևան, 2004, էջ 102։

ներից, երբ ազգային բանակում ձևավորվել և գործում էր տարբեր մակնիշի 12 ինքնաթիռներից բաղկացած հայկական ավիաչուկատ: Վնասված մարտական ինքնաթիռների վերանորոգումն իրականացնելու համար այն ժամանակ անգամ կազմակերպվեց հատուկ արհեստանոց¹⁸: Մինչև 1942 թ. ավարտը թիվ 447 գործարանում վերանորոգվեց 36 միավոր ինքնաթիռ: 1942 թ. համեմատությամբ՝ 1943 թ. գործարանն առաջադրանքները գերակատարեց 46,4 տոկոսով¹⁹:

Այս տպավորիչ արդյունքների շնորհիվ Երևանի թիվ 447 գործարանը շուտով հայտնվեց ԽՍՀՄ դեկավարության ուշադրության կենտրոնում: 1943 թ. դեկտեմբերի 1-ին լույս տեսավ ԽՍՀՄ ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմ Ա. Ի. Շախուրի-նի թիվ 716 գաղտնի հրամանը²⁰:

Ի կատարումն ԽՍՀՄ Պաշտպանության պետական կոմիտեի 1943 թ. հոկտեմբերի 8-ի թիվ 4290 «գաղտնի» որոշման՝ Շախուրինը հրամայում էր.

1. Թիվ 447 գործարանում կազմակերպել Յակ-3 ինքնաթիռների ագրեգատների արտադրությունը և, առաջին հերթին, թիվ 31 գործարանի (գտնվում էր Թբիլիսիում – Կ. Խ.) համար պատրաստել ինքնաթիռների թևեր: Նկատի ունենալ, որ հետագայում թիվ 447 գործարանն անցնելու է ամբողջական կործանիչների ինքնուրույն թողարկմանը՝ թիվ 31 գործարանի հետ կոոպերացիայի միջոցով:

¹⁸ Տե՛ս Հարությունյան Կ., Հայկական ազգային գործափափորումները 1918–1945 թթ., Երևան, 2002, էջ 35:

¹⁹ Տե՛ս Անանյան Լ. Ջ., Հայկական ՍՍՀ արդյունաբերությունը զարգացած սոցիալիզմի ժամանակաշրջանում, Երևան, 1982, էջ 30:

²⁰ Հիմնախնդրի լուսաբանման համար կարևոր սույն մորահայտ արխիվային փաստաթուղթը նպատակահարմար գտանք ներկայացնել գրեթե ամբողջությամբ:

2. Թիվ 447 գործարանի բանվորներին և ինժեներական-տեխնիկական անձնակազմին դասել վճարման 2-րդ հատուկ կարգին:

3. Թիվ 292 գործարանի (գտնվում էր Մոսկվայում – Կ. Խ.) տնօրեն Լևինին պարտավորեցնել թիվ 447 գործարանին տրամադրել տեխնիկական փաստաթղթեր և գծագրեր՝ Յակ-3 ինքնաթիռների ագրեգատների արտադրությունը կազմակերպելու համար:

4. Կապիտալ աշխատանքների ծավալը թիվ 447 գործարանում 1943 թ. չորրորդ եռամսյակի և 1944 թ. առաջին կիսամյակի համար սահմանել 12 մլն ռուբլի:

5. Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմի տեղակալ Վիզիրյանին՝ թիվ 447 գործարանին հատկացնել շինանյութեր և անհրաժեշտ սարքավորումներ:

6. ԽՍՀՄ պաշտպանական արդյունաբերության ժողկոմատի սարքավորումների գլխավոր վարչության պետ ընկ. Գրիշինին և պաշտպանական արդյունաբերության ժողկոմատի արտասահմանյան բաժնի պետ ընկ. Ռոմանովին՝ վերահսկել, որպեսզի 1943 թ. չորրորդ եռամսյակում և 1944 թ. առաջին եռամսյակում թիվ 447 գործարանին տրամադրվեն արտասահմանից ներմուծվող դարբնոցամամլիչ և մետաղակտրիչ սարքավորումներ՝ ընդհանուր հաշվով 250 միավոր, լաբորատոր սարքավորումներ՝ 250 հազար, գործիքներ՝ 400 հազար ռուբլի չափով, ինչպես նաև Անդրկովկասին հատկացվող ընդհանուր քանակից 10 բեռնատար ավտոմեքենա:

7. ԽՍՀՄ պաշտպանական արդյունաբերության ժողկոմատի էլեկտրականություն մատակարարող գլխավոր վարչության պետ ընկ. Տեր-Շղիազարովային՝ թիվ 447 գործարանին հոսանք մատակարարելու համար հատկացնել անհրաժեշտ սարքավորումներ:

8. Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմի տեղակալ ընկ. Սանդլերին՝ 1943 թ. չորրորդ եռամսյակում գործարանում արտադրությունը սկսելու համար հատկացնել անհրաժեշտ նյութեր:

9. Թիվ 84 գործարանի (գտնվելու վայրը պարզել չի հաջողվել – Կ. Խ.) տնօրեն ընկ. Յարունինին՝ ս. թ. դեկտեմբերին թիվ 447 գործարանին տրամադրել մեկ Լի-2 ինքնաթիռ:

10. Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմի տեղակալ ընկ. Շորինին՝ 1943 թ. չորրորդ եռամսյակից թիվ 447 գործարանի աշխատողներին հատկացնել լրացուցիչ սնունդ:

11. Հիդրոավիաարդի պետ ընկ. Շտեյներգին՝ ապահովել գործարանի շինարարությունը տեխնիկական փաստաթղթերով, ինչպես նաև կազմավորել հատուկ բրիգադ՝ նախագիծը յուրացնելու նպատակով թիվ 447 գործարանին տեխնիկական այլ օգնություն ցույց տալու համար:

12. Թույլատրել թիվ 447 գործարանին Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմատի առաջին գլխավոր վարչությանը կից կազմակերպել մշտական ներկայացուցչություն՝ երկու հաստիքային աշխատակցով:

13. Ավիացիոն արդյունաբերության ժողկոմի տեղակալ ընկ. Տարասովին՝ թիվ 447 գործարանի արտադրությունը շտապ կազմակերպելու նպատակով հատկացնել բարձր որակավորում ունեցող բանվորական ուժ²¹:

Նշենք, որ ԽՍՀՄ Պաշտպանության պետկոմի 1943 թ. հոկտեմբերի 8-ի որոշումով՝ ԽՍՀՄ արտաքին առևտրի ժողկոմ Անաստաս Միկոյանին կարգադրվեց թիվ 447 գործարանին հատկացնել արտասահմանից ներմուծվող մետաղակտրիչ և դարբնոցամամլիչ, լաբորատոր սարքավորումներ ու գործիքներ, բեռնատար ավտոմեքենաներ և այլն:

²¹ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 1, ց. 23, գ. 57, թ. 180 և շրջ.:

Պաշտպանության պետկոմը հանձնարարական էր իջեցնում նաև ՀԽՍՀ ժողկոմխորհին: Համաձայն դրա՝ վերջինս պարտավոր էր կապիտալ շինարարություններն (գործարանի արդյունաբերական մասնաշենքերի 60.000 մ² և բնակելի մասնաշենքի 8.000 մ² տարածքի վրա) ավարտել մինչև 1944 թ. կեսերը:

Նույն որոշմամբ ԽՍՀՄ ժողկոմխորհի աշխատանքային ռեզերվների վարչության պետ Մոսկատովին հանձնարարվեց 1943 թ. չորրորդ եռամսյակում թիվ 447 գործարանին կից կազմակերպել արհեստագործական ուսումնարան՝ 800 սովորողով, և ուսումնարանի ողջ թողարկումն ամրագրել գործարանին: Պաշտպանության պետկոմի որոշումով հանձնարարականներ ստացան նաև այլ գերատեսչությունների ղեկավարները: Մասնավորապես՝ ԽՍՀՄ առևտրի ժողկոմ կոլբիմովին հանձնարարվեց թիվ 447 գործարանի ինժեներատեխնիկական անձնակազմի և բանվորների մթերային մատակարարումը հավասարեցնել հատուկ ցուցակով մատակարարվող պաշտպանական ձեռնարկությունների մատակարարումների չափին և այլն²²:

Խորհրդային ղեկավարության այս համալիր որոշումները (չէր անտեսվում անգամ գործարանի համար որակյալ երիտասարդ կադրերի պատրաստումը և աշխատողների մթերային հատուկ մատակարարումը), որոնց ընդունման գործում մեծ էր նաև Խորհրդային Հայաստանի ղեկավարության դերը, ոգևորությամբ ընդունվեցին Երևանում: Գործարանի աշխատողները՝ բանվորից մինչև տնօրեն, լծվեցին անդուլ աշխատանքի: Արդեն 1943 թ. վերջին գործարանը տվեց առաջին արտադրանքը՝ Յակ-3 կործանիչ ինքնաթիռների պահեստամասեր,

²² Տես նույն տեղում, թ. 180 շրջ.:

թւեր և շասսիներ (գետնի վրա ինքնաթիռի շարժվելու անվահամակարգ):

Եթե սկզբնական շրջանում գործարանի արտադրանքն ուղարկվում էր Թբիլիսի՝ ինքնաթիռների վերջնական հավաքման համար, ապա նախատեսվում էր, որ 1945 թվականի առաջին կիսամյակից գործարանն անցնելու էր պատրաստի ինքնաթիռների արտադրմանը: Այդ մասին ՀԿ(Բ)Կ կենտկոմի բյուրոն որոշում ընդունեց 1944 թ. հունիսի 20-ին: Գործարանի տնօրեն Նաջարյանին²³ և գլխավոր ինժեներ Լիտվինենկոյին հանձնարարվեց 1944 թ. վերջին ավարտին հասցնել նոր արտադրամասերի կառուցումը: Հանձնարարվում է նաև ավելացնել բանվորների և ինժեներատեխնիկական անձնակազմի քանակը, կազմակերպել նրանց վերապատրաստումը, արտադրության մեջ ներգրավել գործարանին կից արհեստագործական ուսումնարանի շրջանավարտներին, ինչպես նաև բարձր որակավորում ունեցող մասնագետների միութենական ինքնաթիռաշինական այլ գործարաններից և այլն²⁴:

Նշված միջոցառումների իրականացման արդյունքում արդեն Հայրենական պատերազմի ավարտական փուլում Երևանի թիվ 447 գործարանում կազմակերպվեց Ուտ-2Մ ուսումնամարզական թեթև ինքնաթիռների սերիական արտադրություն²⁵:

²³ Հետաքրքիր է նշել, որ Նաջարյանից առաջ գործարանի տնօրենի պաշտոնում 1943–1944 թթ. միմյանց փոխարինել են Փափախյանը, Խաչատրյանը և Աթոյանը՝ յուրաքանչյուրը պաշտոնավարելով ընդամենը մի քանի ամիս:

²⁴ Տե՛ս Советская Армения в годы Великой Отечественной войны (1941–1945). Сборник документов и материалов, Ереван, 1975, էջ 280–281:

²⁵ Տե՛ս Մանուկյան Գ. Գ., Խորհրդային Հայաստանի աշխատավորության ավանդը Հայրենական Անժառանգության հաղթանակում (1941–1945 թթ.), Երևան, 2000, էջ 65: Նաև՝ ԴԱԱ, ֆ. 313, ց. 1, գ. 8, ք. 103–104:

Վնասված ռազմական ինքնաթիռների վերանորոգումից, Յակ-3 կործանիչների պահեստամասերի, թևերի և շասսիների արտադրությունից բացի, թիվ 447 գործարանը պատերազմի տարիներին մասնակցեց նաև հանրապետության ռազմա-պաշտպանական արդյունաբերության ձեռնարկությունների առջև կենտրոնական մարմինների կողմից դրված զինամթերքի, ռազմաճակատի համար այլ արտադրանքի պատվերների կատարմանը: Պատերազմի ընթացքում գործարանում արտադրվեցին ՄՏՄ, ՅՄ-5Մ և ՏՄԺ-Ե տեսակի հակատանկային, ինչպես նաև ՈՈՄ տեսակի հակահետևակային ականների պատյաններ, Ձերժինսկու անվան մեքենաշինական գործարանում արտադրվող 82 մմ բեկորային ականների համար հատուկ դարսելու արկղեր, ռազմական սայլակառքեր, բեռնատար սահնակներ և այլն²⁶:

Պատերազմի ավարտից հետո Երևանի թիվ 447 գործարանը վերափոխվեց էլեկտրամեքենաշինական գործարանի, ներդրումներ կատարվեցին շինարարությունն ավարտին հասցնելու համար: Գործարանը վերամասնագիտացվեց գեներատորների, ուժային տրանսֆորմատորների, շարժական էլեկտրակայանների արտադրության գործում: Տարիների ընթացքում այն դարձավ ԽՍՀՄ ռազմաարդյունաբերական համալիրի կարևոր ձեռնարկություններից մեկը:

²⁶ Տե՛ս ՀԱԱ, ֆ. 113, ց. 33, գ. 74, թ. 8, գ. 75, թ. 3:

ИЗ ИСТОРИИ ОСНОВАНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЗАВОДА № 447 – ПЕРВЕНЦА ВОЕННООБОРОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СОВЕТСКОЙ АРМЕНИИ

РЕЗЮМЕ

С началом Второй мировой войны высшее руководство СССР стало уделять особое внимание развитию советской авиационной промышленности и военного самолетостроения. Вскоре перед советским руководством стал вопрос о необходимости срочной реконструкции и переоборудования старых предприятий, а также основания новых, расширения географии самолетостроительных заводов, их строительства в отдаленных южных районах страны, в частности на Кавказе и в Закавказье.

По заданию политбюро ЦК ВКП(б) правительство СССР 19-го сентября 1940 г. принимает решение (совершенно секретное) о строительстве самолетостроительного завода в Советской Армении – в Ереване. Исходя из режима секретности, ужесточенного в СССР в связи с началом войны, заводу присваивается № 447 – как особо секретному предприятию военнооборонной промышленности.

Работы по планированию и строительству завода № 447 осуществлялись под особым руководством и надзором Наркомата авиационной промышленности СССР. О ходе строительства лично руководителю страны И. Сталину еженедельно докладывал первый секретарь ЦК компартии Армении Г. Арутюнян.

Строительство завода, которое должно было быть завершено к февралю 1942 года, в связи с началом Великой Отечественной войны было временно отменено. Однако уже с середины 1942 г. работы по строительству завода были возобновлены, а уже с осени — на заводе ремонтировались неисправные военные самолеты и истребители.

Согласно постановлению Государственного комитета обороны СССР от 8-го октября 1943 г. и приказу наркома авиационной промышленности СССР А. Шахурина от 1-го декабря 1943 г. — Ереванский завод № 447, в кооперации с Тбилисским заводом № 31, в кратчайшие сроки освоил производство шасси, крыльев и других агрегатов для советских истребителей Як-3. В конце войны на заводе было организовано серийное производство учебно-тренировочных легких самолетов Ут-2М.

После окончания войны завод № 447 был перепрофилирован в завод Армэлектромаш и в скором времени стал одним из важных предприятий советского военно-промышленного комплекса.

FROM THE HISTORY OF FORMATION AND OPERATING
OF THE PLANT NUMBER 447 – THE FIRSTBORN OF
DEFENCE (MILITARY) INDUSTRY OF SOVIET ARMENIA

SUMMARY

With the start of World War II the Soviet Union's leadership started to pay closer attention to the development of the Soviet aircraft industry and military aircraft construction. The Soviets were in urgent need to renovate and restore their old plants, as well as to establish new ones, expanding the geography of aircraft manufacturing plants. The Soviet leadership particularly emphasized the importance of aircraft plant construction in the remote south of the country; in the Caucasus and in Transcaucasia.

On the direct instructions of the Politburo of the Central Committee of the Communist Party, the government of the Soviet Union on September 19, 1940 decided (in secret) on the construction of aircraft manufacturing plant in Soviet Armenia - in Yerevan. On the basis of secrecy associated with the beginning of World War II, the factory was assigned number 447, as was the case at the time with particularly secret enterprise defense (military) industries.

The planning and construction of the plant № 447 were carried out under the guidance and supervision of special People's Commissariat of Aviation Industry of the USSR. During the course of the plant construction, the first secretary of the Armenian

Communist Party G. Harutyunyan personally did make weekly reports to the head of the Soviet Union Joseph Stalin.

Construction of the plant, which was planned to be completed by February of 1942, in close relation with the start of World War II was temporarily suspended due to unknown reasons. However, beginning about mid 1942 construction work of the plant was restarted, and by the fall of the same year the factory had already begun to repair its first defective or damaged military planes and fighter jets.

In pursuance to secret decree from the State Committee of Defense, made on October 8, 1943, and an added order from the aviation industry of the USSR People's Commissar of A. Shakhurin from December 1, 1943, the Yerevan factory № 447, in close cooperation with the Tbilisi plant № 31, in very short time began the production of landing gears, wings and other components for the Soviet Yak-3. By the end of the war mass production of the training light aircraft Ut-2M had effectively been organized at the mentioned factory.

After the war, the plant № 447 was restructured to Armelectromash factory and soon became one of the most important companies of the Soviet military-industrial complex.