

---

# Часть I

## Развитие промышленной и научно-технической базы советской авиации в 1938 году – первой половине 1941 года

### Глава I. Советский авиапром – гордость отечественной военной экономики

В данной главе будет рассмотрена структура управления авиапроизводством в СССР, которая на протяжении 1930-х годов постоянно менялась и окончательно оформилась незадолго до начала Великой Отечественной войны, изменения в ее руководящем составе, взаимодействие авиапромышленности с другими ведомствами, тенденции наращивания авиавыпуска и существовавшие при этом проблемы, дебют советской авиатехники за рубежом и значение экспортных поставок, а также сравнение основных показателей работы советского и германского авиапромышленного комплексов в начале Второй мировой войны.

С созданием в январе 1932 года Наркомата тяжелой промышленности (НКТП) руководство всей оборонной индустрией было сосредоточено в Главном военно-мобилизационном управлении (ГВМУ) НКТП. В состав ГВМУ входило и Всесоюзное объединение авиационной промышленности (ВОА). В 1934 году ВОА (с 7 декабря того же года преобразованное в Главное управление авиационной промышленности – ГУАП) из ГВМУ было передано непосредственно НКТП. Таким образом, авиапромышленность перешла из ведомства военного в ведомство экономическое. В 1936 году ГУАП занимало одно из центральных мест в военной промышленности, входившей в систему НКТП. В его подчинении находилось 24 предприятия. Крупнейшим трестом ГУАП был самолетостроительный, а вторым по количеству предприятий – моторный<sup>1</sup>.

В декабре 1936 года из состава Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР выделяется самостоятельная отрасль – оборонная, с созданием Народного комиссариата оборонной промышленности (НКОП). Первоначально его руководителем был М.Л. Рухимович, а 15 октября 1937 года НКОП возглавил М.М. Каганович<sup>2</sup>.

Во исполнение Указа Президиума ВС СССР от 11 января 1939 года «О разделении Народного Комиссариата Оборонной Промышленности СССР»,

---

<sup>1</sup> Мухин М.Ю. Эволюция системы управления советской оборонной промышленностью в 1921 – 1941 годах и смена приоритетов «оборонки». С. 7, 9-10.

<sup>2</sup> Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923 – 1991 гг. Историко-биографический справочник. С. 42, 58.

из его состава выделились наркоматы авиационной промышленности (НКАП), боеприпасов (НКБ), судостроения (НКС) и вооружений (НКВ).

Согласно документу от 4 января 1939 года, подготовленному М.М. Кагановичем для ЦК ВКП(б) и СНК СССР, к началу 1939 года авиастроительная отрасль была явным лидером среди четырех отраслей бывшего НКОПа (см. Таблицу 2). Уступая промышленности боеприпасов по численности персонала, она явно опережала ее по стоимости валовой продукции<sup>3</sup>.

Согласно Постановлению СНК СССР № 4С от 21 января 1939 года, к НКАПу отошли 1-е, 5-е, 10-е и 18-е Главные управления бывшего НКОП, которые обеспечивали производство самолетов, авиамоторов и авиаприборов с входящими в них предприятиями, трестами и конторами; строительные тресты №№ 18, 20, 30, 31, Оргоборонпром, Остехуправление; проектные институты №№ 1, 5, 10; Московский, Казанский, Харьковский, Рыбинский авиационные институты, Новосибирский инженерно-строительный институт им. Куйбышева, Московский филиал Ленпромакадемии, Московский Авиационный Институт повышения квалификации ИТР и хозяйственников; техникумов – 15 (Московский авиационный, авиационный при заводе № 24 и машиностроительный им. Орджоникидзе, Горьковский и Воронежский электро-радио, Владимирский механический и др.); рабфаков – 2 (Московский авиационный и Пермский индустриальный); массовая сеть – 99 точек (ФЗУ и др.); техническая пропаганда в составе Постоянной авиационной выставки, Ленинградской авиационной выставки, Ленинградской радиовыставки, Кабинета обмена опытом по новой технике<sup>4</sup>.

С одной стороны, подобное внимание советского военно-политического руководства к военной промышленности вообще, а к авиационной сфере в частности, могло быть мотивировано внешнеполитическими соображениями, резко актуализировавшими производство военной продукции. «Не исключено, что главной причиной, побудившей советское руководство в начале 1939 года разделить Наркомат оборонной промышленности СССР на четыре специализированных военно-промышленных наркомата, явилось стремление административными методами внедрить в военно-промышленные производства принципы кооперации и специализации, установить более жесткий оперативный контроль за состоянием технологического процесса и, соответственно, графиками мобилизационного развертывания», – считал Н.С. Симонов, специализировавшийся на развитии ВПК СССР в 1920-х – 1950-х годах<sup>5</sup>.

Иные версии о причинах такого разукрупнения выдвинул один из ведущих отечественных специалистов по истории советской военной экономики 20-х – 40-х годов XX века М.Ю. Мухин: «К середине 30-х годов важнейшие

<sup>3</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 23. Д. 2. Л. 11.

<sup>4</sup> Там же, Л. 1, 3.

<sup>5</sup> Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 20-е – 50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. С. 122.

сегменты советской промышленности были сосредоточены в четырех наркоматах, что делало чиновничество этих органов значительной силой. Существование подобной корпорации могло не устраивать партийное руководство, вызывая желание раздробить четыре крупных наркомата на десяток, а лучше на несколько десятков мелких наркоматов, ведающих сравнительно узкими отраслями экономики. Этим может объясняться лавина разукрупнений, обрушившаяся на центральные органы управления СССР во второй половине 30-х годов». Кроме этого, по мнению М.Ю. Мухина, «нельзя исключить версию о расчленении Наркомтяжпрома как операции по планомерному сокращению сферы влияния Г.К. Орджоникидзе, в ходе внутренней борьбы в высших эшелонах партийно-правительственного истеблишмента». Лишение его власти над военной промышленностью можно рассматривать с точки зрения ослабления его позиций. С 22 августа 1937 года и вплоть до ликвидации в январе 1939 года НКТП возглавлял Л.М. Каганович. Как уже было указано выше, его родной брат М.М. Каганович с октября 1937 года возглавил НКОП. М.Ю. Мухин аргументированно предполагает: «Происходила яростная подкованная борьба между двумя чиновничьими кланами, в которой клан, возглавляемый Л.М. Кагановичем, наголову разгромил группу Г.К. Орджоникидзе, сначала перехватив у конкурентов власть и контроль над «оборонкой» – важнейшим сегментом тяжелой промышленности, а затем подчинив себе и тяжелую промышленность целиком».

Последующее же дробление НКТП на ряд отдельных наркоматов (в том числе и авиапромышленности), которые напрямую подчинялись верховным органам власти, объясняется стратегическим планом высшего советского руководства не допустить смены верхушки единой системы управления промышленностью одной группы совбюрократов на другую. «Подобную реорганизацию можно смело квалифицировать как несомненный разгром клана Л.М. Кагановича и резкое снижение его влияния. Потеряв разом посты наркомов тяжелой промышленности и оборонной, группа сторонников Л.М. Кагановича вынуждена была удовлетвориться должностью наркома авиапромышленности, которую занял экс-нарком оборонной промышленности М.М. Каганович»<sup>6</sup>.

Постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 67 / 186 от 27 января 1939 года «О заместителе наркома и председателе Технического совета Наркомата авиационной промышленности СССР» утверждалось назначение заместителем наркома авиационной промышленности СССР Хруничева М.В. и председателем Технического совета наркомата авиационной промышленности СССР Галяева Д.В.<sup>7</sup>.

Таким образом, выделение авиапрома в самостоятельную отрасль вполне могло объясняться не только нуждами улучшения управления и развития авиационной сферы и соответствующей экономической целесообразностью, но

<sup>6</sup> Мухин М.Ю. Указ. соч. С. 10-11.

<sup>7</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1005. Л. 59.

и внеэкономическими факторами. Дальнейшая судьба первого руководителя авиационной отрасли если не подтверждает, то, во всяком случае, не противоречит вышеизложенной версии, что заставляет взглянуть на историю развития советской авиапромышленности под несколько иным углом.

Канун Второй мировой войны был отмечен тем обстоятельством, что авиавыпуск не покрывал запросов военного ведомства. Так, по данным М.Ю. Мухина, в плане заказов ВВС РККА на 1938 год значилось 7425 самолетов, а произведено было 4885<sup>8</sup>. Примечательно, что это обстоятельство не помешало М.М. Кагановичу направить письмо Н-41/881 от 16 апреля 1939 года на имя И.В. Сталина, в котором он просил наградить 986 сотрудников 25-ти заводов, выполнивших программу 1938 года, а также других учреждений. Бросается в глаза тот факт, что из представляемых к наградам 304 сотрудника или 31 % от общего числа принадлежали к управленческим кадрам (директора, главные инженеры, начальники цехов, отделов и другие), что значительно превышало пропорции соотношения данной категории с другими, занятыми в авиапромышленности. Также обращает на себя внимание большой процент высоких категорий государственных наград – из общего числа планируемых к вручению. Например, число медалей практически равнялось числу орденов, причем из последних число орденов Ленина, Красного Знамени и Трудового Красного Знамени превышало число менее престижных орденов Знак Почета<sup>9</sup>.

Вообще, ряд работников авиапрома принадлежал к весьма высокооплачиваемой категории из числа работающих граждан СССР. По данным на 17 февраля 1938 года, соотношение заработной платы в Главном управлении авиационной промышленности НКОП было следующим: начальник отдела 1-й категории получал 1200-1600 рублей, начальник группы 1-й категории – 900-1200 рублей, старший инженер – 800-1000 рублей, инженер – 700-1000 рублей<sup>10</sup>. Чтобы представить себе значение этих цифр применительно к тому периоду, можно обратиться к следующему сравнению. Согласно Постановлению СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О зарплате работников учреждений НКВД», которое было утверждено решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 6/96 от 15 августа 1939 года, полпред в зависимости от страны пребывания получал от 1200 до 2400 рублей<sup>11</sup>. И в дальнейшем руководство наркомата продолжало обращать особое внимание на материальное стимулирование высших слоев заводской администрации. Так, в феврале 1941 года нарком авиапрома А.И. Шахурин писал И.В. Сталину, что директора и главные инженеры авиазаводов получают от двух (на самолетных и агрегатных предприятиях) до трех (на моторных заводах) тысяч рублей в месяц. В то же время зарплата цехового руководства этих предприятий с учетом премий достигает двух – двух с половиной тысяч. В связи с этим

<sup>8</sup> Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921 – 1941 годах. С. 118.

<sup>9</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 187. Л. 222-223.

<sup>10</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 22. Д. 34. Л. 40.

<sup>11</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1013. Л. 84.

нарком просил разрешения установить оклады для директоров и главных инженеров заводов №№ 1, 18, 21, 22, 39, 95, 124, 126, 150, 219 – по 3000 руб.; а для заводов №№ 20, 31, 32, 33, 135, 213, 292 – по 2500<sup>12</sup>.

Обострение внешнеполитической ситуации не могло не влиять на развитие авиапромышленности. Первыми практическими шагами по воплощению программы развития 1939 года стали меры по развитию авиамоторостроения. Постановлением КО за № 154сс предписывалось начать ускоренное строительство шести авиамоторных заводов, присвоив им номера 333-338. Во исполнение этого постановления не позднее 20 сентября 1939 года нарком авиапромышленности М.М. Каганович утвердил площадку под строительство нового авиамоторного завода в Уфе<sup>13</sup>.

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что именно авиамоторостроение оставалось наиболее слабым местом отечественного авиапрома. Наглядным примером этого положения явилась, в частности, докладная записка М.М. Кагановича на имя председателя КО В.М. Молотова о состоянии положения на заводе № 19, в связи с дефектами заклинивания втулок главного шатуна моторов М-25-В и дымления цилиндров, которая была датирована 27 октября 1938 года. За девять месяцев 1938 года на 2600 сданных моторов пришлось 116 случаев заклинивания втулок главного шатуна моторов. Случаи заклинивания на самолетостроительных заводах и в эксплуатации происходили главным образом на самолетах типа И-16. Из докладов инженеров Алексева и Лаврентьева было известно о восьми случаях заклинивания моторов М-25 во время боевых действий в Испании. Пик пришелся на февраль 1938 года, когда на десять сданных приходился один заклинивший мотор. Весной произошло снижение относительных и абсолютных показателей брака, что, однако, было достигнуто ценой снижения абсолютных объемов производства. Летом же рост абсолютных объемов производства привел к повышению относительных и абсолютных показателей брака. Лишь к осени ситуация стала несколько улучшаться. В сентябре на 383 сданных мотора было 9 случаев заклинивания (2,3 %), а в следующем месяце на 440 сданных к 25 октября моторов уже не приходилось ни одного случая заклинивания. Кроме зафиксированных в докладной записке примеров случаев заклинивания в 1937 – 1938 годах на самом заводе № 19, также имело место не менее 100 случаев заклинивания на самолетостроительных заводах и в эксплуатации. Соответствующий план мероприятий предполагал ликвидацию заклинивания втулки главного шатуна и дымления моторов. Ответственными за его выполнение назначались технический директор завода Швецов и главный инженер завода Брискин. Из моторов, отправленных на самолетостроительные заводы, для замены некондиционных пальцев обратно были возвращены 533, «причем ввиду того, что моторы находились в течение нескольких месяцев без надлежащего ухода,

<sup>12</sup> Мухин М.Ю. Указ.соч. С. 239.

<sup>13</sup> Там же. С. 72.

они подверглись коррозии, вследствие чего их приходится полностью перебирать, зачищать, частично менять детали, заменять на некоторых втулки главного шатуна и вновь предъявлять военному представителю на новые моторы». Кроме того, для замены пальцев пришлось перебрать дополнительно 345 моторов, еще не отправленных с завода № 19. Общая ситуация была малоутешительной. На 1 октября 1938 года на заводе на 632 новых несданных мотора приходилось 239 возвращенных для переборки по замене пальцев, коррозии<sup>14</sup>.

В 3-м квартале 1938 года заводом № 19 был сдан 951 мотор, что составило 60% от первоначально намеченного квартального плана, а всего за 9 месяцев было выполнено лишь 54% от годового плана<sup>15</sup>. Всего на заводе № 19 в 1938 году удалось изготовить 3607 моторов М-25 (в том числе 879 М-25А и 2728 М-25В)<sup>16</sup>. Согласно другим данным, это число составило 3625 М-25 всех типов<sup>17</sup>. Таким образом, недопоставка составила около 1200 авиамоторов или около четверти предполагавшегося годового плана.

В дальнейшем будут рассмотрены и другие примеры, отражающие непростою ситуацию с разработкой и производством современных авиамоторов.

Ситуация с авиапроизводством в 1939 году отражала две тенденции. С одной стороны план 1939 года был выполнен по самолетам на 84%<sup>18</sup>. С другой стороны, необходимо обратить внимание не только на степень выполнения плана, но и на реальный рост производства.

Анализ работы авиапромышленности за 11 месяцев 1939 года показал, что производство самолетов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года выросло на 38%, а боевых – на 66%, и лишь выпуск остальных машин (учебных и пассажирских) был на 4% ниже уровня 1938 года. Выпуск авиамоторов возрос на 40%, в том числе для боевых самолетов – на 77,3%<sup>19</sup>.

В 1939 году на стадии проектирования, строительства и первичных испытаний находилось 40 новых самолетов и 29 модификаций; на стадии государственных испытаний – 11 новых самолетов и 14 модификаций; 5 машин были приняты в серийное производство<sup>20</sup>. М.Ю. Мухин обращает внимание на то обстоятельство, что в 1939 году начались работы по массовому обновлению ассортимента выпускаемой авиапродукции. Из 17-ти самолетостроительных заводов 12-ть получили задания на производство новых типов самолетов; из пяти моторостроительных новые модели должны были быть внедрены на четверых. Из 8705 боевых самолетов утвержденной программы 3135 (36%) относились к новым типам; из 18831 мотора – 7188 (38%). «Необходимость освоения новых образцов продукции

<sup>14</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 22. Д. 270. Л. 20-21, 24-25, 28-31.

<sup>15</sup> Подсчитано по: ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 22. Д. 270. Л. 20, 24.

<sup>16</sup> Подсчитано по: РГАЭ Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2808. Л. 34 об.

<sup>17</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2750. Л. 105.

<sup>18</sup> Самолетостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн. II. С. 199.

<sup>19</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2750. Л. 1.

<sup>20</sup> Самолетостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн. II. С. 202.

тяжелым бременем ложилась на плечи авиаиндустрии. Разумеется, смена ассортимента продукции не является чем-то экстраординарным, однако в 1939 году этот процесс был осложнен, во-первых, своей глобальностью – сразу большинство заводов меняли значительную долю ассортимента; а во-вторых, необходимостью синхронно с внедрением новой техники резко увеличивать авиавыпуск. Характерно, что в течение года, по мере замещения в производстве старых моделей новыми, снижалась и степень выполнения плана»<sup>21</sup>. В Таблице 3 дается сравнение Плана НКОП по поставкам самолетов в 1939 году, представленного на рассмотрение КО при СНК СССР, с фактическим производством того же года.

Ровно через год после выделения НКАПа в самостоятельную отрасль, согласно постановлению Политбюро ЦК ВКП(б) № П 11 / 156 от 10 января 1940 года «Об освобождении т. Кагановича М.М. от обязанностей наркома авиапромышленности», последний был снят со своего поста с формулировкой «ввиду перехода на другую работу»<sup>22</sup>. В постановлении Политбюро № П 13 / 215 от 17 марта 1940 года «О Кагановиче М.М.», в частности, говорилось: «а) Предоставить т. Кагановичу М.М. полуторамесячный отпуск для лечения согласно заключению врачей. б) Вопрос о работе т. Кагановича М.М. решить по возвращении его из отпуска»<sup>23</sup>.

В одноименном постановлении Политбюро № П 16 / 205 от 26 мая 1940 года предписывалось утвердить Кагановича М.М. директором завода № 124 НКАП, отправив в распоряжение Наркомата авиационной промышленности «нынешнего директора этого завода т. Штейнберга И.И.»<sup>24</sup>. А спустя три дня постановлением Политбюро № П 17 / 22 от 29 мая 1940 года «О Кагановиче М.М. и Сергееве И.П.» с Кагановича М.М. даже снималось взыскание на вид, объявленное постановлением ЦК ВКП(б) от 19 июля 1939 года<sup>25</sup>.

Впрочем, последнее было чисто внешним атрибутом: началось неуклонное снижение статуса фигуры М.М. Кагановича, стремительно опустившегося с поста наркома крупнейшей отрасли до должности директора не самого благополучного авиазавода в Казани. Так, в резолюции XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) «Об обновлении центральных органов ВКП(б)» (февраль 1941 года) один из пунктов звучал так: «Предупредить т. Кагановича М.М., который, будучи наркомом авиационной промышленности, работал плохо, что если он не исправится и на новой работе не выполнит поручений партии и правительства, то будет выведен из состава членов ЦК ВКП(б) и снят с руководящей работы». Вероятно, именно в связи с его смещением с поста наркома в предвоенные месяцы наметилось охлаждение И.В. Сталина и к его брату, Л.М. Кагановичу. В итоге М.М. Каганович, видимо предчувствуя близкий арест, застрелился вскоре после начала Великой Отечественной

<sup>21</sup> Мухин М.Ю. Указ.соч. С. 151-152.

<sup>22</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1018. Л. 33.

<sup>23</sup> Там же. Д. 1020. Л. 50.

<sup>24</sup> Там же. Д. 1023. Л. 60.

<sup>25</sup> Там же. Д. 1024. Л. 6.

войны – 1 июля 1941 года<sup>26</sup>. В мае 1953 года вышло постановление Президиума ЦК КПСС о реабилитации М.М. Кагановича, из которого следует, что бывший НКГБ СССР имел на него соответствующие компрометирующие материалы, признанные Президиумом «клеветническими»<sup>27</sup>.

Впрочем, несмотря на снижение влияния клана Кагановичей, многим его членам удалось сохранить свои позиции. Так, А.И. Шахурин – преемник М.М. Кагановича на посту наркома авиапромышленности – годом ранее, занимая пост первого секретаря Горьковского обкома ВКП(б), был преемником его родного брата, Кагановича Ю.М., находившегося на этой должности в апреле 1937-го – январе 1939 года, а затем назначенного заместителем наркома внешней торговли<sup>28</sup>.

Примечательна и история зятя М.М. Кагановича А.В. Сильванского (1915 – 1978), который был главным конструктором в 1938 – 1940 годах. Он получил как собственное КБ, состоявшее из работников покойного конструктора Д.П. Григоровича, так и аванпроект истребителя, изъятый согласно распоряжениям тестя из ОКБ Н.Н. Поликарпова. Во второй половине 1940 года на А.В. Сильванского было заведено уголовное дело – за «несанкционированный увоз автомобиля ЗИС-101 с территории государственного Союзного завода № 153 им. В.П. Чкалова»<sup>29</sup>. Но он отделался сравнительно легко. Впоследствии, 17 сентября 1945 года, он попал на прием к Л.П. Берии и добился того, что приступил к организации коллектива КБ на заводе № 70, который, по его мнению, мог бы стать всесоюзным центром большого ракетостроения! «Последствия его деятельности вполне могли бы отбросить развитие отечественного ракетостроения на год-другой назад», – подчеркивает Р. Ангельский. К счастью, он пробыл там недолго. Десятилетие спустя Сильванский занимал пост главного конструктора в ЦКБ Всесоюзного научно-исследовательского института подъемно-транспортного машиностроения<sup>30</sup>.

Согласно Постановлению Политбюро ЦК ВКП(б) № П 11 / 157 от 10 января 1940 года «О наркомом авиапромышленности и заместителях наркома» наркомом авиапромышленности назначался А.И. Шахурин, а его заместителями – А.С. Яковлев (по опытному самолетостроению) и П.А. Воронин (по серийному самолетостроению). Пункт третий постановления обязывал М.М. Кагановича сдать дела по НКАП, а А.И. Шахурину принять дела по Наркомату в течение 5-6 дней с участием, в частности, Г.М. Маленкова, В.П. Баландина, А.С. Яковлева, П.А. Воронина, а также ряда военных<sup>31</sup>. Постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 11 / 158 «О первом секретаре Горьковского обко-

<sup>26</sup>Зенькович Н.А. Самые закрытые люди. С. 195-196, 199-200. Некоторые авторы ошибочно датируют смерть М.М. Кагановича январем 1940 г. (см., например, Залесский К.А. Империя Сталина. С. 488).

<sup>27</sup>Реабилитация: как это было. Документы Президиума ЦК КПСС и другие материалы. Т. 1. С. 38.

<sup>28</sup>Зенькович Н.А. Самые секретные родственники. С. 169.

<sup>29</sup>Султанов И. Взлет и падение авиаконструктора Сильванского. С. 16, 21.

<sup>30</sup>Ангельский Р. ...А если бы не Королев? С. 25-26.

<sup>31</sup>РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1018. Л. 33.



ма ВКП(б) и председателе Горьковского облисполкома», которое было датировано тем же числом – 10 января 1940 года, А.И. Шахурин освобождался от обязанностей первого секретаря Горьковского обкома ВКП(б)<sup>32</sup>.

Необходимо дать хотя бы краткую характеристику новому наркому авиапромышленности. А.И. Шахурин, в отличие от имевшего только начальное образование М.М. Кагановича, закончил в 1923 году Московский инженерно-строительный институт, в 1925 году вступил в ВКП(б), работал в наркомате торговли РСФСР, с 1932 года – начальником отдела организации производства авиазавода, в 1933 – 1938 годах – в Военно-воздушной академии им. Н.Е. Жуковского, в феврале-апреле 1938 года – парторгом на заводе № 1 «Авиахим». С марта 1939 года – член ЦК ВКП(б)<sup>33</sup>. На примере выдвижения А.И. Шахурина на пост наркома можно полностью согласиться с точкой зрения Е.В. Хохлова, который отмечал: «Разукрупнение наркоматов привело к обновлению руководства – к управлению ими пришли руководители заводов и производств, знающие свое дело не по учебникам или инструкциям, а по работе в заводских КБ и производственных цехах»<sup>34</sup>.

В первом пункте утвержденного Постановлением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 12 / 15 – ОП от 25 января 1940 года совместного Постановления СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О работе НКАП» за подписями И.В. Сталина и В.М. Молотова предписывалось одобрить предложения Комиссии Г.М. Маленкова, А.И. Шахурина, В.П. Баландина, А.С. Яковлева, М.А. Левина, В.П. Кузнецова и И.Ф. Петрова (трое последних были из ГУАС – Главного управления авиационного снабжения) и принять их к исполнению<sup>35</sup>. В ряде публикаций иногда ошибочно идентифицируются некоторые члены комиссии. Так, Н.В. Якубович предположил, что членом комиссии был А.А. Левин – начальник управления высших учебных заведений<sup>36</sup>, хотя в Постановлении Политбюро ЦК ВКП(б) № П 11 / 157 от 10 января 1940 года отмечалось, что Левин – из ГУАС<sup>37</sup>. Поэтому речь может идти о бригадире Михаиле Ароновиче Левине, который был с ноября 1939 года исполняющим должность начальника 1-го отдела 2-го управления ГУАС<sup>38</sup>.

Вторым пунктом Постановления Политбюро ЦК ВКП(б) № П 12 / 15 – ОП предписывалось обязать наркома, его замов и всех членов коллегии НКАПа выразить и предоставить в СНК и ЦК конкретные предложения, вытекающие из настоящего постановления по качественному и количественному росту самолето- и моторостроения, а также «своевременно сигнализировать об учреждениях, предприятиях и лицах, создающих угрозу срыва настоящего постановления»<sup>39</sup>.

<sup>32</sup> Там же. Л. 34.

<sup>33</sup> Залесский К.А. Указ.соч. С. 488.

<sup>34</sup> Хохлов Е.В. Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны. СПб., 2005. С. 131.

<sup>35</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 27. Л. 1.

<sup>36</sup> Якубович Н.В. Авиация СССР накануне войны. С. 161.

<sup>37</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1018. Л. 33.

<sup>38</sup> «Зимняя война»: работа над ошибками (апрель-май 1940 г.). С. 460.

<sup>39</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 27. Л. 1 – 2.

В Приложении к данному Постановлению Политбюро ЦК ВКП(б) содержался перечень необходимых к проведению соответствующих мероприятий.

Так, по серийному самолетостроению предписывалось обеспечить массовую серию в 1940 году по истребителям со скоростями 575-600 км/час, а по бомбардировщикам – не менее 500 км/час. Предполагалась равномерная загрузка всех самолетостроительных заводов и запрет на дальнейшее расширение заводов №1, 18, 21, 22. С целью освобождения серийных заводов от запчастей и от ремонта необходимо было создать в 1940 – 1941 годах необходимое количество ремзаводов. Устанавливалось, что вновь проектируемые заводы проектируются под производственную мощность 1000-1500 самолетов в год. Обращалось внимание на систему стандартов, единую методику техрасчетов и летных испытаний, улучшение работы ЛИС коренным образом. Указывалось на необходимость добиться трехмесячных запасов необходимых материалов<sup>40</sup>.

По серийному моторостроению, в частности, предписывалось: «Довести до серийного производства новые моторы «М-105», «М-88», «М-63», «М-120» и «М-90». К 15 февраля 1940 года разработать календарный план введения в серию новых моторов». Как и в случае с самолетостроительными предприятиями, указывалось на недопущение расширения мощностей основных предприятий отрасли: «Запретить дальнейшее расширение мощностей моторных заводов № 19, 24, 26 и 29»<sup>41</sup>.

По пункту IX «Материалы и полуфабрикаты» предписывалось создать дополнительную базу по производству магниевых полуфабрикатов на заводе им. Ворошилова в Ленинграде и построить соответствующие цеха на Уральском и Днепропетровском магниевых заводах. Особое внимание уделялось решению алюминиевой проблемы: «Обязать Наркомцветмет и НКАП построить новые базы алюминиевых полуфабрикатов и форсировать выпуск алюминия на существующих заводах». По пункту X «Радиоаппаратура» подчеркивалось: «Считать совершенно неотложной задачей ликвидацию значительного отставания радиоприборостроения». По пункту XI «Авиационные приборы» говорилось о привлечении сил военно-морского флота к решению авиационных задач: «Обязать НКВМФ организовать летную базу на юге СССР для испытания телемеханических самолетов и планирующих торпед»<sup>42</sup>.

Та же самая ситуация, что и в 1939 году, но отягощенная дополнительными проблемами, проявилась и в 1940 году, когда на стадии проектирования, строительства и первичных испытаний находилось 45 новых самолетов и 36 модификаций; на стадии государственных испытаний – 13 новых самолетов и 10 модификаций; 10 машин были приняты в серийное производство<sup>43</sup>. Эти цифры значительно превышали аналогичные показатели прошлого года. К тому же весной – летом 1940 года в план развития авиа-

<sup>40</sup> Там же. Л. 11.

<sup>41</sup> Там же. Л. 13.

<sup>42</sup> Там же. Л. 18.

<sup>43</sup> Самолетостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн. II. С. 202.

промышленности были внесены существенные коррективы. Советское руководство получило, как впоследствии выяснилось, ложные сведения о существенном превосходстве германского авиавыпуска над отечественным. Попытка добиться если не превосходства, то хотя бы паритета с потенциальным противником в области авиапроизводства путем интенсификации работ на уже существующих авиапредприятиях, успехом не увенчалась. Ставка была сделана на авральное развитие авиаиндустрии с резким увеличением производственных мощностей.

Утвержденная 11 января 1940 года программа на год (Постановление № 23 сс) решением Правительства от 19 февраля 1940 года № 77 сс на 1-е полугодие 1940 года и от 26 июня 1940 года № 335 сс на 5 месяцев (август – декабрь), а также решениями по отдельным заводам многократно менялась как по количеству машин, так и по номенклатуре. В Объяснительной записке к отчету НКАП за 1940 год говорилось: «Работа самолетостроительных и моторных заводов в 1940 году протекала в условиях внедрения на большинстве заводов новых типов самолетов и моторов, перехода на выпуск более мощных и модифицированных моторов, а также подготовки к запуску в серийное производство новых, еще более современных типов самолетов и моторов». При этом подчеркивалось, что «авиационная промышленность не имела твердой годовой программы в натуре»<sup>44</sup>.

Но несмотря на имевшиеся проблемы, авиапромышленность выполнила план по валовой – на 102%, по товарной – на 98%, а по оборонной продукции – на 94%. По сравнению с 1939 годом, объем оборонной продукции возрос на 30%. М.Ю. Мухин подчеркивал: «Как видим, даже не достигая плановых значений, советский авиапром, тем не менее, существенно интенсифицировал свою деятельность»<sup>45</sup>. Производство самолетов в СССР в 1940 году представлено в Таблице 5.

Освоение техники в производстве приводило к снижению ее себестоимости, даже несмотря на улучшенные характеристики. Например, в 1939 году отпускная цена самолета СБ с моторами М-103 производства авиазавода № 125 составляла 462 тыс. рублей, а в 1940 году отпускная цена на том же заводе более современной модели СБ с моторами М-105 снизилась до 365 тыс. рублей<sup>46</sup>.

Необходимо отметить тот факт, что в 1940 году, помимо выполнения перенапряженных плановых заданий, авиапромышленность должна была также обеспечить потери советской авиации в войне с Финляндией (потери самолетов представлены в Таблицах 71-72). Новая ситуация потребовала поступления в ВВС РККА увеличенного количества самолетов и легла дополнительным бременем на отечественный авиапром. В письме от 14 февраля 1940 года № 487821 сс начальник ГУ ВВС КА Я.В. Смушкевич, военком ГУ ВВС КА Ф.А. Агалыцов, начальник штаба ВВС КА Ф.К. Арженухин сообщал

<sup>44</sup>РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2775. Л. 13.

<sup>45</sup>Мухин М.Ю. Указ.соч. С. 158-159.

<sup>46</sup>РГАЭ. Ф. 8044. Оп.1. Д. 673. Л. 12.

ли наркому обороны К.Е. Ворошилову, что только для доукомплектования строевых частей и ВУЗ, формирования резервных полков и пополнения убыли на фронте требовалось до 1 июля 2848 боевых самолетов, причем подчеркивалось: «Убыль самолетов для фронта предусмотрена в размере 800 боевых самолетов (ДБ-3 – 180, СБ – 320, И-16 – 100 и И-153 – 200), не считая самолетов старых типов»<sup>47</sup>. Это также мешало освоению новых типов машин. М.Ю. Мухин отмечает, что на заводе № 22 предполагалось свертывание производства СБ и начало производства новых бомбардировщиков – первоначально поликарповского СПБ, а затем петляковского Пе-2. Однако реалии советско-финской войны потребовали в первую очередь покрыть фронту боевую убыль освоенного в частях СБ, а уж во вторую очередь заниматься внедрением в серию новых моделей<sup>48</sup>.

Начавшаяся Вторая мировая война усугубила и до этого существовавшую определенную зависимость советской авиапромышленности от импорта различных, в том числе и стратегически важных компонентов, необходимых для авиапроизводства. Сыграли свою роль как внешнеполитические обстоятельства, так и возросшая потребность в этих компонентах.

Приведем некоторые примеры. Архивные документы свидетельствуют, что весной 1940 года резко обострилась ситуация с окраской выпускаемых военных самолетов. Так, на совещании 4 мая 1940 года с участием 15 представителей Первого Главного Управления (ПГУ) Наркомата авиапромышленности, Главного Управления Авиационного Снабжения РККА, Главкраски, Всесоюзного Института авиационных материалов (ВИАМ), а также представителей авиазаводов № 22 и № 39, были высказывания о сложной ситуации с алюминиевой пудрой, так как алюминиевое покрытие было наиболее атмосферостойким из всех существующих. Представитель Главкраски заявил, что «вопрос с импортными материалами чрезвычайно обострился»<sup>49</sup>. Представитель ВИАМ констатировал, что кроме алюминиевой эмали институт на данное время ничего предложить не может, и уточнил, что не только для этой эмали, но и для других покрытий нужна алюминиевая пудра «и без нее нам не обойтись»<sup>50</sup>. Представитель ПГУ подытожил: «Положение с импортом алюминиевой пудры для лаков чрезвычайно тяжелое. Все имеющиеся запасы пудры нами использованы»<sup>51</sup>. Было решено просить наркома авиационной промышленности «повторно возбудить перед правительством ходатайство об организации отечественного производства высокодисперсных алюминиевых порошков» для лакокрасочной индустрии<sup>52</sup>.

Примечательно также письмо от 9 мая 1940 года на имя начальника ВИАМ от начальника 8-го отдела авиации ВМФ и начальника 2-го отдела

<sup>47</sup> РГВА. Ф. 29. Оп. 46. Д. 340. Л. 69-70.

<sup>48</sup> Мухин М.Ю. Указ.соч. С. 150-151.

<sup>49</sup> Самарский филиал РГАНТД. Ф. Р-124. Д. 86. Л. 57-59.

<sup>50</sup> Там же. Л. 59.

<sup>51</sup> Там же. Л. 60.

<sup>52</sup> Там же. Л. 61.

ния этого отдела, где высказывалась тревога по поводу прекращения поступления аэролака «Апал», содержащего алюминиевый порошок: «Одновременно прошу сообщить о причине отсутствия алюминиевого порошка и дальнейших перспективах его получения. Ваше заключение прошу сообщить в самом срочном порядке, так как из-за отсутствия «Апал» остановлен ремонт гидросамолетов как на ремонтном заводе НКАП, так и в реммастерских авиации ВМФ»<sup>53</sup>.

Нарком А.И. Шахурин в письме А.И. Микояну Н-32/657 от 21 апреля 1940 года ходатайствовал перед СНК СССР о срочном выделении импортного контингента в размере 417500 долларов для получения 25 тонн кобальта, необходимого для изготовления клапанов авиационных моторов. «Задержка в получении кобальта может сорвать выполнение программных заданий. Докладывая изложенное, прошу Вас дать специальное указание о приобретении кобальта для НКАП, используя для этого все имеющиеся возможности»<sup>54</sup>. Об этой же проблеме и о необходимости закупки не менее 8 тонн этого металла А.И. Шахурин информировал И.В. Сталина и В.М. Молотова письмом Н-25/1353 от 8 августа 1940 года, указывая, что для наварки клапанов авиамоторов М-105, М-107, АМ-35А, АМ-37 «применяется сплав кобальтовый стеллит, содержащий до 63% кобальта высокой чистоты (бельгийский)», а Наркомцветмет «производство кобальта до настоящего времени еще не освоил»<sup>55</sup>.

Советские специалисты за рубежом и в период военных действий начала Второй мировой войны собирали информацию, которая могла бы помочь развитию соответствующих отраслей авиапрома.

Так, представляет определенный интерес отчет инженера Коваленко об авиапроме Италии от 29 августа 1940 года, дающий определенное представление об интересе советской стороны к общей обстановке в авиационном производстве в Италии, характеристике фирм-производителей и ее продукции. Однако здесь же выясняется, что производимые самолеты не всегда были высокого технического уровня, а на некоторые предприятия Коваленко просто не пустили, как, например, на завод «Реджиане», контролирующийся концерном «Капрони», который был им охарактеризован как «завод очень большой производительности». То же самое касалось и отделения завода «Фиат»: «В г. Пиза имеется завод, принадлежащий ФИАТ, который строит истребитель «Г-50» по конструкции сравнительно молодого конструктора ГАБРИЭЛЛИ. ... Этот истребитель очень распространен в итальянских В.В.С., на заводе в Пизе мне не удалось побывать»<sup>56</sup>.

Высокую оценку получил завод «САВОЙЯ МАРКЕТТИ – находится в Сесто-Календо на берегу озера Лаго Маджоре». Как отмечал Коваленко: «Культура производства и качество самолетов «САВОЙЯ МАРКЕТТИ» несомненно значительно выше, чем у «КАПРОНИ». Основная продукция – 3-моторный

<sup>53</sup> Там же. Л. 73.

<sup>54</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп.1. Д. 436. Л. 46.

<sup>55</sup> Там же. Д. 401. Л. 186.

<sup>56</sup> Там же. Д. 436. Л. 231, 233, 237.

бомбардировщик «САВОЙЯ МАРКЕТТИ 79». Это лучший из всех имеющихся итальянских бомбардировщиков». «По моей оценке завод в состоянии производить бомбардировщики «СМ-79» 25 – максимум 30 штук в месяц при 2-х сменах рабочих»<sup>57</sup>.

Интерес представлял и завод «Аэронавтика Макки». «Завод сухопутных машин находится в городке Ленате Пьудоло. Здесь выпускаются истребители «МАККИ К-200». Конструктор инж. КАСТОЛЬДИ. ... Этот истребитель имеется в частях ит. ВВС, и очень распространен»<sup>58</sup>. Кроме посещения авиазаводов в отчете Коваленко содержится обзор образцов продукции разных фирм, которые были высланы им в СССР за 1 год и 5 месяцев его работы в Италии: «Были высланы следующие образцы: 1. Образцы «плексигласа» и производственная, химическая схема его получения. 2. Образцы авиационных красок и лаков с описанием технологии их применения. 3. Образцы шурупов и болтов из легчайших сплавов. 4. Образцы очков со светофильтрами, удобных для применения в нашей авиации. 5. Образцы вазелинов и твердых химических составов, применяемых против запотевания стекол: биноклей, прицельных приборов, остекления кабин, очков и т.д.»<sup>59</sup>.

Показателен рост внимания к проблемам авиапромышленности со стороны советского руководства, выразившийся в подключении к решению авиапроблем партийных структур Коммунистической партии. Специально для постоянного ускорения развертывания авиапроизводства в ряде горкомов и обкомов по решению XVIII конференции ВКП(б) были введены должности секретаря по авиапромышленности<sup>60</sup>. Так, 16 января 1941 года было принято решение Политбюро ЦК ВКП(б) «О секретаре Воронежского обкома ВКП(б) по авиационной промышленности», согласно которому в Воронежском обкоме ВКП(б) устанавливалась должность секретаря обкома ВКП(б) по авиационной промышленности. Было принято предложение Воронежского обкома ВКП(б) об утверждении на этой должности К.П. Тарасьева<sup>61</sup>. Это делалось и в ряде союзных республик. Например, решением Политбюро от 21 января 1941 года «О секретарях ЦК КП(б) Белоруссии по авиационной промышленности и лесной промышленности» была установлена соответствующая должность секретаря ЦК КП(б) Белоруссии по авиационной промышленности, на которой был утвержден Г.Б. Эйдинов – третий секретарь ЦК КП(б) Белоруссии<sup>62</sup>.

Одновременно с этим предпринимались меры по усилению дисциплины в высших управленческих кругах. В ЦК ВКП(б) была создана специальная комиссия, еженедельно рассматривавшая ход строительства авиазаводов<sup>63</sup>.

<sup>57</sup> Там же. Л. 237-238.

<sup>58</sup> Там же. Л. 242.

<sup>59</sup> Там же. Л. 244.

<sup>60</sup> Шумихин В.С. Советская военная авиация 1917 – 1941. С. 208.

<sup>61</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1032. Л. 40.

<sup>62</sup> Там же. Д. 1033. Л. 9.

<sup>63</sup> Арлазоров М. Фронт идет через КБ. С. 90.

Необходимо отметить, что начиная со второй половины 1930-х годов к строительству авиазаводов достаточно широко привлекали заключенных. Так, в начале июня 1938 года на имя В.М. Молотова был отправлен проект Постановления КО и докладная записка о ходе работ по постановке производства самолета № 42 (ТБ-7) на заводе № 124 НКОВ в г. Казани, подготовленные М.М. Кагановичем. План расширения завода, в частности, предусматривал организацию на площадке завода трудового лагеря НКВД численностью в 1000-1500 человек<sup>64</sup>. В письме замнаркома внутренних дел СССР старшего майора госбезопасности Жуковского № 104678 от 22 июня 1938 года на имя секретаря КО при СНК СССР Базилевича сообщалось следующее: «По пункту 12-му проекта постановления Комитета Оборона при СНК СССР сообщая, что НКВД СССР не возражает против предоставления рабочей силы из заключенных для строительства завода № 124. Мною дано распоряжение Начальнику ГУЛАГа НКВД об организации колонн при указанном строительстве»<sup>65</sup>.

Всего же к 1940 году на объектах авиаотрасли было задействовано 13440 заключенных<sup>66</sup>. Нарком внутренних дел Л.П. Берия в письме от 24 июля 1940 года на имя И.В. Сталина изложил проект строительства четырех авиазаводов в Куйбышевской области (железнодорожная станция Безымянка в районе г. Куйбышева), согласно которому со второго полугодия 1940 года по ноябрь 1943 года планировалось возвести два самолетостроительных и два авиамоторных завода. Но И.В. Сталин посчитал эти сроки слишком затянутыми, поэтому документ был отправлен на доработку и в готовом виде утвержден постановлением КО № 343-с от 6 августа 1940 года. Решено было сократить количество заводов до двух авиастроительных (№№ 122 и 295) и одного моторостроительного (№ 377). Сроки строительства сокращались вдвое: самолетостроительные заводы предполагалось пустить к началу 1942 года, а авиамоторный – к маю того же года. Проектирование новых объектов возлагалось на НКАП, а строительство – на НКВД, который должен был обеспечить стройку рабсилой<sup>67</sup>. Никогда ранее заключенные не составляли основную массу рабочей силы на строительстве авиапредприятий.

Приказом НКВД СССР № 001060 28 августа 1940 года было организовано Управление Особого строительства (Особстрой) НКВД СССР для руководства строительством авиационных и моторостроительных заводов в районе г. Куйбышева. В ведении главка находился Безымянский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ) или Безымянлаг. Так как строительство Куйбышевского авиакомплекса требовало гигантских затрат, было временно приостановлено строительство Куйбышевского гидроузла, осуществляемое

<sup>64</sup>ГА РФ. Ф. 8418. Оп. 22Д. 267. Л. 4.

<sup>65</sup>Там же. Л. 70.

<sup>66</sup>Самолетостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн. I. С. 426-427.

<sup>67</sup>Захарченко А.В. Формирование авиационного комплекса в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны. С. 5.

силами Самарского ИТЛ (Самарлаг). Он был закрыт 11 октября 1940 года, а его рабочая сила (кроме 8000 заключенных, инженерно-технического и административно-хозяйственного состава) была передана в распоряжение Особстроя. Численность заключенных в последнем на 1 января 1941 года составляла 42903 человека. В дальнейшем она продолжала стремительно расти, составив к 1 июля 1941 года 91211 человек и достигнув пика в 93724 человека к 15 августа 1941 года<sup>68</sup>. Бессменным начальником Управления Особого строительства НКВД СССР (Управления по строительству авиационных заводов) с августа 1940 года стал старший майор госбезопасности А.П. Лепилов, который в сентябре 1939-го – августе 1940 года был заместителем начальника ГУЛАГа НКВД СССР<sup>69</sup>. К началу войны с Германией строительство нового авиакомплекса не было завершено, но его инфраструктура уже существовала, что позволило в годы войны оперативно перебросить туда оборудование эвакуированных авиастроительных и моторостроительных предприятий.

В совместном Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О программе завода № 26 на 1941 год», утвержденном решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 23 / 141 - ОП от 7 декабря 1940 года, предусматривалось привлечение НКВД к возведению ряда цехов завода № 26 (Рыбинск) силами Волгостроя, а также к строительству железнодорожной ветки 20 км от завода до торфоболота<sup>70</sup>. В совместном Постановлении СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О производстве дельта-древесины», утвержденном решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 23 / 144 - ОП от 7 декабря 1940 года, также предусматривалось привлечение НКВД и ГУЛАГ НКВД наряду с другими наркоматами к заготовке и вывозу 600 тысяч кубометров авиафанерной березы, из которых на долю ГУЛАГа должно было прийти 100 тысяч кубометров.

Резкое расширение строительства авиапредприятий накануне Великой Отечественной войны имело и отрицательные последствия. «Попытка авральными мерами ввести в строй сразу ряд новых заводов, строительство и оснащение которых не были предусмотрены в планах пятилетки, привела к срыву сроков строительства и предприятий, оснащавшихся согласно годовой программе. Так, годовой план строительства завода № 135 в Харькове был выполнен в 1940 году лишь на 40%. Были сорваны сроки постройки моторных заводов, строительство которых было изначально предусмотрено планом наркомата, – №№ 335 и 339. В результате 6 марта 1941 года строительство завода № 335 было официально прекращено», – отмечал М.Ю. Мухин<sup>71</sup>.

Другим источником расширения авиапромышленности был перевод заводов невоенной сферы экономики в подчинение НКВД. Помимо строи-

---

<sup>68</sup> Система исправительно-трудовых лагерей в СССР, 1923 – 1960: Справочник. С. 126, 159-160, 370-371.

<sup>69</sup> Петров Н.В., Скоркин К.В. Кто руководил НКВД, 1934 – 1941. С. 269.

<sup>70</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 30. Л. 95-97.

<sup>71</sup> Мухин М.Ю. Указ. соч. С. 81.



тельства новых предприятий, НКАП расширялся и за счет поглощения предприятий других ведомств. Так, 28 октября 1940 года Политбюро ЦК ВКП(б) утвердило совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об образовании производства боевых самолетов в Эстонской, Латвийской и Литовской союзных республиках». Согласно ему, в Эстонской ССР (Таллине) предписывалось наладить выпуск самолета И-301, в Тарту – наладить выпуск авиаприборов; в Латвийской ССР (Риге) и в Литовской ССР (Каунасе) – наладить выпуск самолета УТИ-26. Для решения поставленных задач задействовались следующие предприятия: в Эстонской ССР – фанерно-мебельная фабрика «Лютер», законсервированный завод «Двигатель», авторемонтный, механический и литейный цеха предприятия «Иль-Марине», авиационные мастерские с аэродромом, телефонная фабрика в Тарту; в Латвийской ССР – новый Рижский городской автобусный гараж, производственные корпуса бывшего акционерного общества «Проводник»; в Литовской ССР – авиационные мастерские в Каунасе с аэродромом, метизный завод «Тильманс»<sup>72</sup>.

Подобных примеров можно привести множество. Одним из самых необычных способов налаживания авиапроизводства автор данной монографии считает решение Политбюро ЦК ВКП(б) от 24 марта 1941 года, утвердившее совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об организации опытного завода герметических кабин и реактивных двигателей Наркомавиапрома». Завод решено было создать... «на базе здания дома инвалидов-хроников им. Радищева в г. Москве!»! Постановлением предписывалось освободить его к 15 мая 1941 года, а 200 инвалидов перевести в другие дома<sup>73</sup>.

Отметим еще одно обстоятельство. Так как к началу 1930-х годов основные авиазаводы располагались в европейской части СССР, было принято решение развивать строительство заводов-дублеров в его азиатской части<sup>74</sup>. Но осуществляемое в ходе резкого расширения мощностей авиапрома в 1940 году переподчинение НКАПу ряда предприятий других отраслей сорвало эти планы, поскольку европейская часть СССР была более «индустриализована». Подобная ситуация также отягощалась решениями о строительстве в западных районах СССР. Например, решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 21 / 99 – ОП от 8 октября 1940 года было утверждено совместное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об организации производства боевых самолетов и авиационных моторов на Украине», которое предусматривало строительство заводов в Киеве, Харькове, Днепропетровске. Помимо этого к производству также привлекались Запорожье и Полтава<sup>75</sup>. В том же месяце решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 21 / 240 – ОП от 17 октября 1940 года было утверждено аналогичное постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об организации производства боевых самолетов и авиационных моторов в Белоруссии». Оно, в частности, касалось постройки новых самолетостроительных и моторост-

<sup>72</sup>РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 29. Л. 143-145.

<sup>73</sup>Там же. Оп. 3. Д. 1036. Л. 67-68.

<sup>74</sup>Самолетостроение в СССР. 1917 – 1945. Кн. II. С. 204.

<sup>75</sup>РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 162. Д. 29. Л. 129, 151-152.

роительных заводов в Минске и Могилеве<sup>76</sup>. Согласно «Плану авиавыпуска самолетостроительных заводов НКАП», принятому 21 марта 1941 года, в западных районах страны только в стадии пуска, в частности, находились заводы № 35 в Смоленске, № 450 в Харькове, № 458 в Ростове из состава бомбардировочного главка и № 165 в Днепропетровске из состава истребительного главка (не считая заводов в Прибалтике и в Ленинграде)<sup>77</sup>. Довольно скоро все они оказались в зоне боевых действий. Очень точно оценила сложившуюся ситуацию директор РГАЭ Е.А. Тюрина: «Военные специалисты еще в 1920-е годы обращали внимание на неправильное геостратегическое размещение военных заводов и указывали на необходимость их перемещения на Восток, но новые и реконструированные в ходе предвоенных пятилеток заводы по-прежнему концентрировались по линии Ленинград – Москва – Тула – Брянск – Харьков – Днепропетровск. Последствия этой непродуманной политики оказались катастрофическими: летом 1941 года свыше 80% всех предприятий оборонной промышленности, в том числе 94% авиационных заводов, оказалось в зоне боевых действий или в прифронтовых зонах»<sup>78</sup>.

Тенденции развития отечественной авиапромышленности в предвоенный период можно изучить на примере группы ленинградских авиапредприятий, тем более что многие детали этого вопроса, к которому обращались отечественные исследователи, требуют серьезных дополнений. Можно отследить четкую линию на форсирование авиапроизводства и расширение числа новых авиапредприятий, особенно со второй половины 1940 года; колебания с определением ассортимента планирующихся к выпуску моделей и их количества; противоречивость попыток одновременного увеличения роста производства выпускавшихся ранее моделей и запуска в серию самолетов новых типов; расширение выпуска боевых машин ценой снижения выпуска учебно-тренировочных; проблемы с переходом на выпуск новой авиатехники.

Следует отметить, что авиапредприятия Ленинграда занимали важное место в структуре НКАП. Обращает на себя внимание тот факт, что в год начала Второй мировой войны на их долю пришлась почти четверть всего советского авиапроизводства или 251 транспортный и 2293 учебных самолета из общего числа в более чем 10 тысяч машин<sup>79</sup>. Представляет интерес «Краткий анализ о работе 1-го Главного Управления НКАП<sup>80</sup> за 1939 год по производству». В этом документе, в частности, отмечалось: «Наряду с недо-выполнением, имеются заводы, выполнившие и перевыполнившие план

<sup>76</sup> Там же. Л. 136, 181.

<sup>77</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 673. Л. 111-114.

<sup>78</sup> Тюрина Е.А. Уникальный опыт эвакуации промышленных предприятий на Восток в годы Великой отечественной войны 1941–1945 гг. (на примере Наркомата авиационной промышленности СССР) // Единство фронта и тыла в Великой Отечественной войне (1941 – 1945). Материалы Всероссийской научно-практической конференции 21-22 апреля 2005 г. / Отв. редактор А.А. Чернобаев. М., 2007.

<sup>79</sup> Подсчитано по: Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8044. Оп. 1. Д. 411. Л. 51.

<sup>80</sup> В состав Первого (самолетостроительного) Главного Управления НКАП, помимо прочих предприятий, в 1939 году входили и 15 заводов сухопутного самолетостроения.

сдачи самолетов». В число пяти отмеченных самолетостроительных предприятий вошли и два ленинградских: завод № 23, выполнивший план на 104,4% и завод № 47, выполнивший план на 101,1%<sup>81</sup>.

Необходимо дать хотя бы краткую информацию о производимой в Ленинграде авиатехнике. С марта 1928 года и вплоть до начала Второй мировой войны авиазавод № 23 «Красный летчик» был монополистом по производству одного из самых массовых и известных советских самолетов – биплана У-2 конструкции Н.Н. Поликарпова. Помимо основного, учебного двухместного варианта, существовали и другие модификации этого самолета: АП (аэроопылитель), предназначенный для сельскохозяйственных работ, с баком для порошкообразных материалов на месте второй кабины, за которым находилась еще одна кабина для техника; СП (специприменения трехместный), конструктивно повторявший АП, но с установкой кабины вместо сельхозоборудования; санитарные С-1 и С-2; У-2 ВС (войсковая серия), учебно-боевой самолет, принятый на вооружение в 1933 году, который был вооружен двумя пулеметами и малокалиберными бомбами<sup>82</sup>. Выпуск С-1 был прекращен в 1936 году и возобновлен только три года спустя в модифицированном виде – С-2 – с более мощным двигателем и более просторным отсеком для большого. Именно из-за начавшейся войны с Финляндией завод № 23 изготовил их в 1940 году более чем в три раза по сравнению с первоначальным планом<sup>83</sup>.

У-2 активно использовался в качестве учебного самолета в армейской и морской авиации. Решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 23 / 99 – ОП от 30 ноября 1940 года «О тыловой авиации» был утвержден соответствующий проект постановления СНК, согласно которому утверждался штатный состав тыловой авиации к концу 1941 года. Только в составе военно-учебных заведений ВВС КА предполагалось иметь 464 учебных самолета У-2<sup>84</sup>. Накануне Великой Отечественной войны У-2 был самым массовым самолетом гражданской авиации. К 22 июня 1941 года их количество разных модификаций в ГУГВФ выросло до 2234<sup>85</sup>. В военной авиации их также имелось значительное число, которое постоянно росло. По состоянию на 1 мая 1940 года в РККА насчитывалось 2977 У-2 (санитарных, учебно-тренировочных и связи), а на 1 января 1941 года в составе тыловой авиации насчитывалось уже 3363 этих самолетов<sup>86</sup>.

Только в 1930 – 1939 годах построили свыше 10 тысяч У-2, не считая его специализированных модификаций<sup>87</sup>. Во второй половине 1930-х го-

<sup>81</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2754. Л. 12, 14.

<sup>82</sup> Гутля Ю. Сага о небесном тихоходе. Глава I // Авиация и время. 2002. № 5. С. 8-11.

<sup>83</sup> Иванов В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. М., 2004. С. 104-105.

<sup>84</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 162. Д. 30. Л. 59.

<sup>85</sup> РГАЭ. Ф. 9527. Оп. 1. Д. 1724. Л. 20/2.

<sup>86</sup> Командный и начальствующий состав Красной армии в 1940 – 1941 гг.: Структура и кадры центрального аппарата НКО СССР, военных округов и общевойсковых армий. Документы и материалы. М.; СПб, 2005. С. 240, 242; 1941 год. Документы: В 2-х кн. / Под ред. Наумова В.П. Кн. 2. Апрель – декабрь 1941 года / Сост. Решин Л.Е. и др. М., 1998. С. 621.

<sup>87</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 2808. Л. 7 об. – 8.