

### СОВЕТСКОЕ АВИАСТРОЕНИЕ В 1939-1943 ГГ.: НЕКОТОРЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИОГРАФИИ

Следует отметить, что многие сюжеты об авиастроении в регионах долгое время замалчивались. Показательна Куйбышевская область. Для сравнения можно взять «Очерки истории Куйбышевской организации КПСС». В издании 1967 г. нет даже упоминания о строительстве и вкладе авиационных заводов в Великую Победу. В издании 1983 г. содержится два сюжета об авиазаводе<sup>1</sup>. Не было упоминания о предприятиях авиапромышленного комплекса области и в историко-экономическом очерке «Куйбышевская область» изданий 1957, 1967 годов.

Более известными были сюжеты об истории куйбышевских авиазаводов, содержащиеся в мемуарной и публицистической литературе. Среди них – книга журналиста А. Магида, в которой содержится немало материалов о труде куйбышевских самолётостроителей<sup>2</sup>.

В книге Г.И. Шигалина впервые были приведены расчёты темпов производства авиационной техники в первые два года войны и снижения трудозатрат на сборку серийных боевых машин. Автор дал достаточно критичную оценку деятельности авиаиндустрии накануне войны, справедливо отметив, что наша авиапромышленность отставала с массовым производством новых самолётов, в результате чего советские ВВС начали борьбу с люфтваффе, имея устаревшую материальную часть<sup>3</sup>.

Относительно оценки качества отечественных самолётов в военный период представляет интерес статья полковника Ф.И. Шестернина «Борьба за господство в воздухе (по опыту Второй мировой войны)», в которой констатировалось, что советские истребители даже нового поколения к началу войны уступали немецким по летным характеристикам и главная задача заключалась в ликвидации качественного превосходства противника<sup>4</sup>.

Г.С. Кравченко оценил структурные изменения в развитии основных отраслей советской экономики в 1941-1945 гг., проанализировал деятельность правительства и Наркомата авиационной промышленности в предвоенный период, направленную на развёртывание авиапромышленной базы на востоке страны. Большое внимание исследователь уделил борьбе за рационализацию и технический прогресс на предприятиях авиационной отрасли, привёл процентную динамику роста производственных мощностей и рабочей силы на заводах НКАП, проследил рост капиталовложений в отрасль.

Так, если в 1943 г. они составили (в сметных ценах) 1024 млн. рублей, то на следующий год – 1190 млн. рублей<sup>5</sup>. Автором впервые была рассмотрена производственная специализация основных самолётостроительных предприятий в годы войны, правда, без указания их месторасположения (приводился только порядковый номер завода)<sup>6</sup>.

А. Никитин проанализировал эвакуацию и восстановление производства промышленных предприятий НКАП, процесс модернизации авиационной техники и внедрения передовых технологий в отрасли, использовал (правда, без ссылок на источники) документы НКАП, касающиеся данных о сдаче предприятиями боеготовой продукции основному заказчику – Главному Управлению военно-воздушных сил Красной Армии (ГУ ВВС КА). Исследователь отметил, что рост производства самолётов с первой половине 1942 г. характеризует тот факт, что уже летом 1942 г. советское командование приступило к формированию воздушных армий в составе каждого фронта<sup>7</sup>.

Д.П. Ванчинов, исследуя индустриальное развитие Саратовской области, обратил внимание на то, что основная доля производства промышленной продукции в военные годы приходилась на предприятия НКАП, и главным образом на самолётостроительный завод, задававший тон всей саратовской промышленности; объём его валовой продукции превышал показатели остальных предприятий области<sup>8</sup>.

Во второй половине 1980-х годов вышел ряд обобщающих трудов. Одной из первых работ, посвящённых авиационной промышленности СССР, стала депонированная рукопись А.В. Циркова, хранящаяся в ИНИОН<sup>9</sup>. Своеобразный заповедный характер советского периода исследований по проблемам экономики страны, в т. ч. авиастроения, в военный период носили вышедшая в 1985 г. энциклопедия «Великая Отечественная война 1941 – 1945 гг.» и два тома по истории советского тыла<sup>10</sup>.

Рассекречивание материалов создало основу для объективного исследования истории отечественного авиастроения. В диссертации Г.В. Костырченко был проанализирован процесс организационного и кадрового формирования НКАП и подчёркнуто, что усложнение его структуры было связано, прежде всего, с расширением производственных мощностей авиастроения, вводом в действие новых предприятий, созданием конструкторских бюро. Исследователь приходит к выводу, что хотя к началу войны основные структурные подразделения наркомата – главные управления уже существовали, процесс организационного формирования НКАП не был доведён до конца. К июню 1941 авиазаводы ещё не достигли стабильности в выпуске новых самолётов<sup>11</sup>. Г.В. Костырченко выявил проблемы, препятствовавшие форсированному развитию авиастроения: как кризис снабжения предприятий НКАП, обострившийся в процессе

перебазирования основных заводов на восток; ухудшение качества сборки машин на отдельных предприятиях, снижавшее тактико-технические характеристики и время эксплуатации самолётов на фронте.<sup>12</sup>

В 1990-2000-х годах наступил новый этап в изучении истории отечественного самолётостроения. Развитие отрасли стало рассматриваться как органическая составляющая модернизационного процесса. Один из дискутируемых вопросов – когда же произошли милитаризация и переход к ускоренному росту отечественной авиапромышленности?

Н.С. Симонов в связи с оборонной лихорадкой так называемой «военной тревоги» 1927 г. отмечал, что «с 1928 г. партия и правительство ввели страну в «период подготовки к войне»<sup>13</sup>. Вывод Н.С. Симонова не встретил поддержки в исследованиях последних лет. По мнению Л. Самуэльсона, неверно прилагать к советским усилиям по экономической мобилизации определение «милитаризация», пока такая деятельность относится лишь к планированию, а не к реальному производству. Поэтому он относит начало милитаризации советской экономики к 1938-1939 гг., «когда мобилизационные задания, предусмотренные третьим пятилетним планом (1938-1942 гг.), значительно превысили все возможные показатели мобилизации гражданской промышленности»<sup>14</sup>.

С точки зрения О.Н. Кена, перспектива «отставания в гонке вооружений, наметившаяся уже в 1935 г. (когда Германия произвела больше самолётов, чем Советский Союз), побуждала к реализации преимуществ раннего перевооружения, прежде чем они будут утрачены»<sup>15</sup>.

Интересны рассуждения М.Ю. Мухина, указавшего, что устойчивый «рост авиапромышленности начался (в СССР – В.П.) лишь после свёртывания нэпа и перехода к политике форсированной индустриализации. Государство, наконец, получило необходимые ресурсы для инвестирования в стратегически важную отрасль промышленности, и результаты не заставили себя ждать. Первая половина 1930-х годов прошла под знаком постоянного увеличения производства авиапродукции. Однако к 1935 г. возможности экстенсивного развития были исчерпаны. Требовался переход на новые технологические методы производства – поточную и конвейерную сборку, массовую механизацию клёпальных и сварочных работ, плазово-шаблонный метод. Освоение этих методик вызвало стагнацию производства во второй половине 1930-х годов. Однако накануне Великой Отечественной войны эффект этих новаций начал сказываться – именно он, наряду с авральными методами интенсификации авиапромышленности, применёнными в 1939-1941 гг., обеспечил грандиозный скачок авиавыпуска в послед-

ние предвоенные годы»<sup>16</sup>

Авиационная промышленность являлась, по выражению М.Ю. Мухина, главным «фаворитом» советской военной индустрии. По его подсчётам, в 1939 г. валовая продукция авиапромышленности составила более 40% от всего производства «оборонки»<sup>17</sup>. А. Мелия и М.Ю. Мухин обратили внимание на ошибки в отечественном военном планировании, когда завышалось количество самолётов, которые могут бросить Германия и её союзники против СССР, так и годовой объём производства этих стран<sup>18</sup>.

М.Ю. Мухин отмечает, что накануне войны «советская авиапромышленность вступила в период экстенсивного роста. Это ещё больше обострило проблему персонала авиапромышленности. Вновь оказался «размазан слой квалифицированных рабочих. Попытка перебросить на авиазаводы квалифицированную рабочую силу с предприятий других наркоматов по сути провалилась. Резко увеличилась текучесть кадров и штурмовщина на работе. Дисциплина на производстве, наоборот, упала, увлекая за собой вниз и уровень технологической культуры. На ряде заводов проявилось такое уродливое явление, как цеховщина. И тем не менее момент не был упущен. Перевод авиапромышленности на расширенный авиавыпуск, форсированная подготовка кадров прямо на производстве позволили интенсифицировать выпуск авиатехники с первых дней войны, а затем – в эвакуации»<sup>19</sup>

А. Мелия обратил внимание на следующий факт. Весной 1941 г. советское руководство считало, что отечественная промышленность, несмотря на огромные успехи, достигнутые в годы первых пятилеток, пока ещё не способна обеспечить потребности вооружённых сил в горюче-смазочных материалах в случае начала войны в 1941 г. Наиболее тяжёлой была ситуация с обеспечением новых типов самолётов высокооктановым топливом. Происходило это, во-первых, из-за отставания развития нефтеперерабатывающей промышленности от темпов развития авиамоторостроения и, во-вторых, из-за особенностей военной доктрины СССР, определявшей характер будущей войны как столкновение с напряжением всех сил, в том числе с максимальным привлечением мощностей авиационной промышленности»<sup>20</sup>. А.А. Иголкин также отмечал, что в начальный период войны в СССР снизилось производство авиационного бензина, и не была решена проблема высокооктанового бензина для авиации<sup>21</sup>.

Когда же произошёл перелом в деятельности отечественного авиастроения в военный период? Различные авторы подходят к этому неоднозначно. По мнению Н.С. Симонова, к 1943 г. советская военно-промышленная база была уже полностью развернута<sup>22</sup>. Этот вывод поддерживается как авторами работ по истории отраслей, так

и регионов. Г.В. Костырченко считает, что воссоздание производственно-технического потенциала отечественного авиастроения в основном завершилось к началу второго полугодия 1942 г., а к концу этого же года «авиаиндустрия превратилась в слаженную, неуклонно развивающуюся отрасль военного хозяйства страны»<sup>23</sup>. Эту точку зрения поддерживает А.В. Захарченко, отметивший, что «к середине 1942 г. на основе уже существующей индустриальной базы в Поволжье сложился крупнейший в Советском Союзе авиационно-промышленный комплекс»<sup>24</sup>. Исследователь оборонной промышленности Сибири В.Н. Шевченко отмечает, что «благодаря неимоверному напряжению всех сил и средств, уже к концу 1942 г. Сибирь превратилась во второй по мощи военно-промышленный центр страны»<sup>25</sup>. И.М. Савицкий связывает перелом в авиастроении в Западной Сибири с завершением в 1942 г. строительства новосибирского авиазавода № 153 имени В.П. Чкалова<sup>26</sup>. Нам близка позиция о переломе в авиастроении к рубежу 1942-1943 гг., поскольку в 1942 г. было выпущено 25436 самолётов, в т. ч. 21681 – боевых. В том же году было выпущено 38002 авиадвигателя, что на 33% больше, чем в 1941 г. За 1942 г. в Германии было выпущено 12950 самолётов<sup>27</sup>. В итоге летом 1943 г. на фронте советская авиация количественно превосходила немецкую почти втрое<sup>28</sup>.

В этой связи вряд ли можно согласиться с мнением И.В. Быстровой, что лишь «с 1943 г. руководство страны стало уделять повышенное внимание развитию авиационной техники»<sup>29</sup>. Она ссылается на постановление ГКО от 21 апреля 1943 г. № 3218с, согласно которому запрещались изъятие и мобилизация рабочих и транспорта с предприятий НКАП, а наркомы А.И. Шахурину были предоставлены дополнительные права заключать прямые договоры с заводами-поставщиками, минуя сбытовые конторы наркоматов и другие. В сентябре 1943 г. вводился первоочередной порядок поставок Наркомавиапрому. Все наркоматы-поставщики были обязаны под личный контроль наркомов производить «стоцентную отгрузку НКАП металлов» и оборудования «не позднее 20 числа каждого месяца», т. е. впереди всех других наркоматов, в том числе оборонных». В ряде постановлений предусматривались такие меры стимулирования авиационной промышленности, как выделение средств для премирования заводов-поставщиков НКАП, запрещение мобилизации работников авиапромышленности на дровозаготовительные, сельскохозяйственные и другие работы<sup>30</sup>. Корпус исторических источников, напротив, свидетельствует, что повышенное внимание развитию авиастроительного комплекса уделялось как в предвоенный, так и на протяжении всей войны.

- <sup>1</sup> Очерки истории Куйбышевской организации КПСС. 3-е изд. Куйбышев, 1983. С. 281, 283.
- <sup>2</sup> Магид А. Крылья победы. М., 1958.
- <sup>3</sup> Шигалин Г.И. Народное хозяйство СССР в период Великой Отечественной войны. М., 1960 С. 167.
- <sup>4</sup> Военно-исторический журнал. 1965. № 11.
- <sup>5</sup> Кравченко Г.С. Военная экономика СССР, 1941-1945. М., 1963. С. 312-314
- <sup>6</sup> Кравченко Г.С. Указ. соч. С. 172, 175, 307-310.
- <sup>7</sup> Никитин А. Перестройка работы военной промышленности СССР в первом периоде Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. № 2, 1963. С. 16.
- <sup>8</sup> Ванчинов Д.П. Саратовское Поволжье в годы Великой Отечественной войны: 1941-1945. Саратов, 1976. С. 81
- <sup>9</sup> Цирков А.В. Авиационная промышленность СССР накануне и в годы великой Отечественной войны, 1941-1945. М., 1987. Рукопись деп. в ИНИОН РАН № 31115.
- <sup>10</sup> Великая Отечественная война 1941 – 1945 гг.: энциклопедия / под ред. М.М. Козлова. М., 1985; Советский тыл в первый период Великой Отечественной войны / под ред. Г.А. Куманева. М., 1988; Советский тыл в период коренного перелома в Великой Отечественной войне / под ред. А.В. Минтрофановой. М., 1989.
- <sup>11</sup> Костырченко Г.В. Наркомат авиационной промышленности накануне и в годы Великой отечественной войны. 1939-1945: Автореф. канд. истор. наук. М., 1988.
- <sup>12</sup> Самолетостроение в СССР. 1917-1945. Изд-во ЦАГИ. Кн. II. М., 1994. С. 217, 234
- <sup>13</sup> Симонов Н.С. «Крепить оборону Страны Советов»: («Военная тревога 1927 г. и ее последствия») // Отечественная история. 1996. № 3. С. 158-160.
- <sup>14</sup> Самуэльсон Л. Красный колосс. Становление военно-промышленного комплекса СССР. 1921-1941. М., 2001. С. 232.
- <sup>15</sup> Кен О.Н. Мобилизационное планирование и политические решения (конец 1920-х – середина 1930-х гг.). М., 2008. С. 408.
- <sup>16</sup> Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах, М., 2006. С. 184-185.
- <sup>17</sup> Мухин М.Ю. Эволюция системы управления советской оборонной промышленностью в 1921-1941 годах и смена приоритетов «оборонки» // Отечественная история. 2000. № 3. С. 14.
- <sup>18</sup> Мелия А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР. М., 2004. С.225; Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах, М., 2006. С. 154-156.
- <sup>19</sup> Мухин М.Ю. Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах, М., 2006. С. 248.
- <sup>20</sup> Мелия А. Мобилизационная подготовка народного хозяйства СССР. М., 2004. С. 225.
- <sup>21</sup> Иголкин А.А. Советская нефтяная политика в 1940-м – 1950-м годах. М., 2009. С. 92, 93
- <sup>22</sup> Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-1950-е годы: Темпы экономического роста, структура, организация производства и управления. М., 1996. С.169.
- <sup>23</sup> Самолетостроение в СССР (1917-1945). Кн. II. М., 1994. С. 221.
- <sup>24</sup> Захарченко А.В. Формирование авиационно-промышленного комплекса в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1940-1942 гг.). Самара, 2004. С.34.
- <sup>25</sup> Шевченко В.Н. Оборонная промышленность Сибири в годы Великой отечественной войны: Автореф. дис. докт. ист. наук. Красноярск, 2011. С.44.
- <sup>26</sup> Савицкий И.М. Важнейший арсенал Сибири: Развитие оборонной промышленности Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны. Новосибирск. С.132.
- <sup>27</sup> Самолетостроение в СССР (1917-1945). Кн. II. М., 1994. С.222.
- <sup>28</sup> Чадаев Я.Е. Экономика СССР в годы великой Отечественной войны. М., 1985. С.218.
- <sup>29</sup> Быстрова И.В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930-1980-е годы). М., 2006. С. 212.
- <sup>30</sup> Там же. С.213-216.